

الجمهورية التونسية  
وزارة النقل

المشروع السنوي للقدرة على الأداء  
لوزارة النقل  
لسنة 2015

ديسمبر 2015

# الفهرس

## المحور الأول: تقديم عاملوزارة النقل

- 1- تقديم الوزارة والسياسات القطاعية.....9-4
- 2- تقديم ميزانية الوزارة.....15-10

## المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

### I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته.....20-18
2. أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج.....22-20
3. ميزانية البرنامج.....25- 23
4. بطاقات مؤشرات قيس أداء البرنامج.....40- 26

### II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته.....46-42
2. أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج.....49-46
3. ميزانية البرنامج.....52- 50
4. بطاقات مؤشرات قيس أداء البرنامج.....64- 53

### III. برنامج البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته.....71- 66
2. أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج.....77- 72
1. ميزانية البرنامج.....80- 78
2. بطاقات مؤشرات قيس أداء البرنامج.....93- 81

### IV. برنامج الرصد الجوي

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته.....102- 95
2. أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج.....111- 102
3. ميزانية البرنامج.....115- 112
4. بطاقات مؤشرات قيس أداء البرنامج.....124- 116

### V. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته.....128-125
2. أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج.....137-129
3. ميزانية البرنامج.....143- 138
4. بطاقات مؤشرات قيس أداء البرنامج.....162- 144

# المحور الأوّل

## تقديم عام لوزارة النقل

## 1 - تقديم الوزارة والسياسات القطاعية:

إستنادا إلى الأمر عدد 409 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل ، تتمثل مهمة الوزارة خاصة في تركيز وصيانة وتطوير منظومة نقل شاملة، مندمجة ومتكاملة تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستديمة وتضمن الاستجابة إلى حاجيات الأشخاص للنقل في أحسن الظروف الممكنة خاصة من حيث السلامة والأمان والتكلفة والجودة وحماية المحيط. وتشمل منظومة النقل أنشطة النقل والجولان برا وبحرا وجوا واللوجستية وكراء العربات والرصد الجوي.

### 1-1 إستراتيجية القطاع :

يتمثّل قطاع النقل أحد الركائز الهامة لتطوير الإقتصاد وتحقيقاً هذا فالتنمية بالبلاد بالنظر للدور الذي يضطلع به علم مختلف المسد تويات اقتصادية واجتماعية حيث يفتح آفاقاً فسيحة لنمو قطاعا لإنتاج جوي مكنّ الإقتصاد الوطني من الإندماج في الدورة الاقتصادية العالمية والرفع من التصدير ودفع الإستثمار وخاصة الخارجي والمساهمة في التشغيل ل.

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الجهوية من خلال الربط بين موانع الإنتاج والاستهلاك وضمان تنقلا لأشخاص خاصة التلاميذ والطلبة .

#### وضمن إستراتيجية شاملة، تسعى الوزارة إلى :

- تطوير قطاع النقل وتعصيرهم من خلال إقرار الإصلاحات عبر دراسات معمقة وكذلك تنفيذ عدد من المشاريع الكبرى بالمهيكلة،
- توفير الوسائل للإسداء خدمات تباقل كلفة للمجموعة الوطنية،
- ضمان أرفع مستويات السلامة والأمن،
- دعم القدرة التنافسية للمؤسسات العاملة بالقطاع.

ويعتقد أن النقل مصدر هام للنمو والتشغيل ومساهماتاً عاليا في اندماج الإقتصاد.

ويبرز هذا الدور علما المستوي الوطني من خلال المؤشرات التالية:

- يمثل القطاع حوالي 8,5 % من الناتج المحلي الإجمالي ( PIB ) و 11.5 % من جملة إستثمارات البلاد؛
- يوفر القطاع حوالي 1500 مليون دينار سنويا من العملة الصعبة.
- يوفر القطاع ( عمومي و خاص ) ما يقارب 140 ألف موظف نشغل بصفة مباشرة؛
- بلغ حجم الإستثمارات في القطاع ما قيمة 3870 م.د. بالنسبة للفترة 2011 - 2013 أي بمعدل 1300 م.د. سنويا ، وساهم القطاع الخاص بنسبة الثلث من جملة هذه الإستثمارات،

ومن المتوقع أن ترتفع إستثمارات القطاع على العكس من الخمس سنوات المقبلة حيث ستشهد هذه الفترة بداية إنجاز وتنفيذ عدد من المشاريع الكبرى بالعادة .

و تركز خطة تنمية قطاع النقل على المحاور التالية :

- ← مواصلة تجسيم خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي وخاصة النقل الحديدي وهو خيار إستراتيجي،
- ← تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل،
- ← النهوض بجودة الخدمات وتدعيم السلامة وتبسيط الإجراءات،
- ← الإرتقاء بمرادوية اللوجستية وتطوير النقل متعدد الوسائط،
- ← تطوير مساهمة الأسطول الوطني للنقل البحري في نقل التجارة الخارجية،
- ← مزيد توظيف التكنولوجيات الحديثة لتطوير أداء القطاع ،
- ← إعادة هيكلة المؤسسات العمومية التي تمر بصعوبات مالية،
- ← مواصلة تدعيم التحرير التدريجي للنقل.

أما على المستوى الكمي فقد ارتكزت التقديرات بالنسبة لسنة 2014 على بداية إسترجاع نسق النمو العادي للقطاع حيث من المنتظر :

- تحقيق نسبة نمو بـ 3% اعتمادا بالخصوص على ما يتيح النقل البحري من فرص للرفع من الإنتاج باعتبار التطور المرتقب لصادراتنا و تطور النقل الجوي بالعلاقة مع تطور النشاط السياحي و تطور النقل عبر الطرقات بالعلاقة مع التطور الاقتصادي.
- و تحقيق حجم استثمارات بحوالي 1017 م د حيث ستشهد سنة 2014 إستحداث إنجاز وتنفيذ المشاريع الكبرى التي تهم مختلف أنماط النقل .

ترتكز سياسة الوزارة في مجال النقل البحري و الموانئ، أساسا على إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وتطوير الأسطول البحري الوطني وتشجيع الإستثمار في هذا المجال و تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ وكذلك تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية .

وتتمثل أهم المشاريع الإستثمارية بقطاع النقل البحري والموانئ في :

- دعم الأسطول الوطني البحري مع إعادة هيكلة الشركة التونسية للملاحة،
- تعزيز مجالات الشراكة في القطاع العام والخاص للإستثمار في سفن حديثة وملائمة .
- تدعيم وتحديث البنية الأساسية المينائية وخاصة بالإستثمار فيما يلي :
- تحسين طاقة استيعاب ميناء رادس من خلال إنجاز رصيفين جديدين ( عدد 8 و 9 ) بطول 530 متر
- تحسين المرادوية بميناء رادس و إحكام إستغلاله.
- إحداث منطقة للخدمات اللوجستية بميناء رادس.
- مشروع القطب الإقتصادي بجرجيس (مشروع مندمج يضم الميناء التجاري وفضاء الأنشطة الإقتصادية ومشروع منطقة الخدمات اللوجستية).
- مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنيفيضة ومنطقة الخدمات اللوجستية المندمجة به.

- تطوير ميناء الصخرة لجعله قطبا متخصصا في المواد البيتروكيميائية.

شهد **النقل الجوي** تطورا ملحوظا تمثل خاصة في تزايد عدد شركات النقل الجوي الذي وصل سنة 2013 إلى 92 شركة نقل جوي تعمل على تونس وتعزيز البنية الأساسية للمطارات ودعم مستوى الخدمات والسلامة والأمن بها وهو ما ساهم في تنشيط حركة النقل الجوي من وإلى تونس وتدعيم ربطها بأغلب العواصم الأوروبية والعربية وعدد من العواصم الإفريقية والأمريكية.

### وتتمثل أهم الأهداف المرسومة في مجال الطيران المدني:

- مزيد الارتقاء بمنظومتي السلامة الجوية وأمن الطيران المدني،
  - دعم القدرة التنافسية للمؤسسات العاملة في قطاع الطيران المدني وتدعيم الأسطول الوطني،
  - تدعيم البنية التحتية للمطارات التونسية،
  - المساهمة في إشعاع تونس على المستوى الدولي وتحسين تموقعها في المنظمات الدولية المختصة،
  - إنجاح مفاوضات تحرير النقل الجوي مع الاتحاد الأوروبي بما يخدم مصالح تونس.
- وبهدف تحسين جودة البنية التحتية للمطارات والرفع من طاقة استيعاب المطارات الرئيسية لتتلاءم مع الحركة الجوية المنتظرة مع فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي، تمت برمجة عدة مشاريع تنموية بالمطارات التونسية، من أهمها:

- توسعة مطار تونس قرطاج الدولي: ليصل إلى 7.5 مليون مسافر في مرحلة أولى و 10 مليون مسافر في مرحلة ثانية بكلفة جمالية تقدر بحوالي 500 مليون دينار.
- إعادة تأهيل البنية التحتية بمطار تونس قرطاج: طبقا للمواصفات الدولية للمنظمة العالمية للطيران المدني ، بكلفة جمالية تقدر بحوالي 38 مليون دينار.
- توسيع مريض الطائرات بمطار صفاقس: بإضافة 4 مواقف طائرات، بكلفة جمالية تقدر بحوالي 9 مليون دينار.
- تقوية مدرج الطائرات بمطار قفصة : بكلفة جمالية تقدر بحوالي 20 مليون دينار .

يمثل قطاع **النقل البري** نشاطا داعما لمختلف قطاعات الإنتاج على المستويين الوطني والجهوي كما يساهم في مساندة جهود التنمية بالجهات، ويكتسي إشراف الدولة على هذا القطاع أهمية بالغة من حيث تنظيمه ووضع السياسات اللازمة للنهوض به.

وتتمثل التوجهات الإستراتيجية العامة لقطاع النقل البري بالخصوص في **النهوض بالنقل العمومي الجماعي** وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.

وتتمثل أهم المشاريع الاستثمارية في:

- تجديد و تطوير أسطول النقل من خلال تدعيم الإستثمار في الأسطول،
- مواصلة إنجاز مشاريع النقل الحديدي الحضري وخاصة الجزء الأول من مشروع الشبكة الحديدية السريعة (RFR) و توسيع شبكة المترو الخفيف بتونس الكبرى و كذلك مواصلة الدراسات الفنية لإنجاز شبكة مترو بمدينة صفاقس؛
- تدعيم شبكة النقل الحديدي بين المدن من خلال إنجاز مشاريع تتعلق بتجديد السكة وتعصير الصيانة وتقوية المنشآت الفنية وتجهيز التقاطعات وتهيئة المحطات من أهمها :
  - تهيئة وتدعيم خط تونس القصرين و تهيئة وتدعيم خط سوسة القصرين عبر القيروان وسيدي بوزيد و إنجاز خط حديدي بين النفيضة والقيروان؛
  - مشروع الخط الحديدي المغاربي ذي السرعة العالية: الذي ستتطلق الدراسات بشأنه قريبا ،
  - دعم النقل الحديدي للبضائع والعمل على الرفع من نسبته مقارنة بنقل البضائع على الطرقات و ذلك من خلال ربط الشبكة الحديدية بمختلف وحدات الانتاج والمواني والمناطق اللوجستية دعما للتصدير و كذلك تجديد وتأهيل الخطوط الحديدية المعدة لنقل الفسفاط و تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع.

تلعب اللوجستية دورا هاما في تحسين الإنتاجية الجمالية للاقتصاد الوطني وتطوير المبادلات وتنمية الإستثمارات المباشرة الأجنبيّة كما وكيفا إذ يتم اعتمادها كإحدى المقاييس الأساسية لإختيار بلد الوجهة للإستثمار وإعادة التموقع. وقد نجحت بلدان وخاصة منها الآسيوية والخليجية في تفعيل دور قطا اللوجستية حيث أصبححتل مكانة إستراتيجية في اقتصادياتها اعلمستوا بالنمو و علمستوا بمساندة القطار تعزيز القدرات التنافسية للمؤسسات والنهوض بالتشغيل.

وحتنتتمكنتون من تدعيم تنافسياتها ومزيد جلبا لإستثمارات تطوير مبادلاتها التجارية، أصبحنا لضروريت تطوير خدمات اللوجستية وهو ما يمكن من مزيد الضغط على الكلفة وتقليص أجال التسليم للبضائع وسرعة التقاط علمستوا لطلبات السوق والحريف .

ويمكن أن يؤدي تطوير اللوجستية ببلادنا إلى الربح 5 نقاط من الناتج المحلي الإجمالي. وهو ما يمثل تحديا خاصة في ظل المنافسة الشديدة على الصعيد الإقليمي والعالمي. وفي هذا الإطار، تمت بلورة خطة متكاملة لتطوير اللوجستية ستمكن من تعزيز القدرة التنافسية للإنتاج الوطني والتحكم في تكلفة النقل. وترتكز هذه الخطة على الخمس محاور التالية:

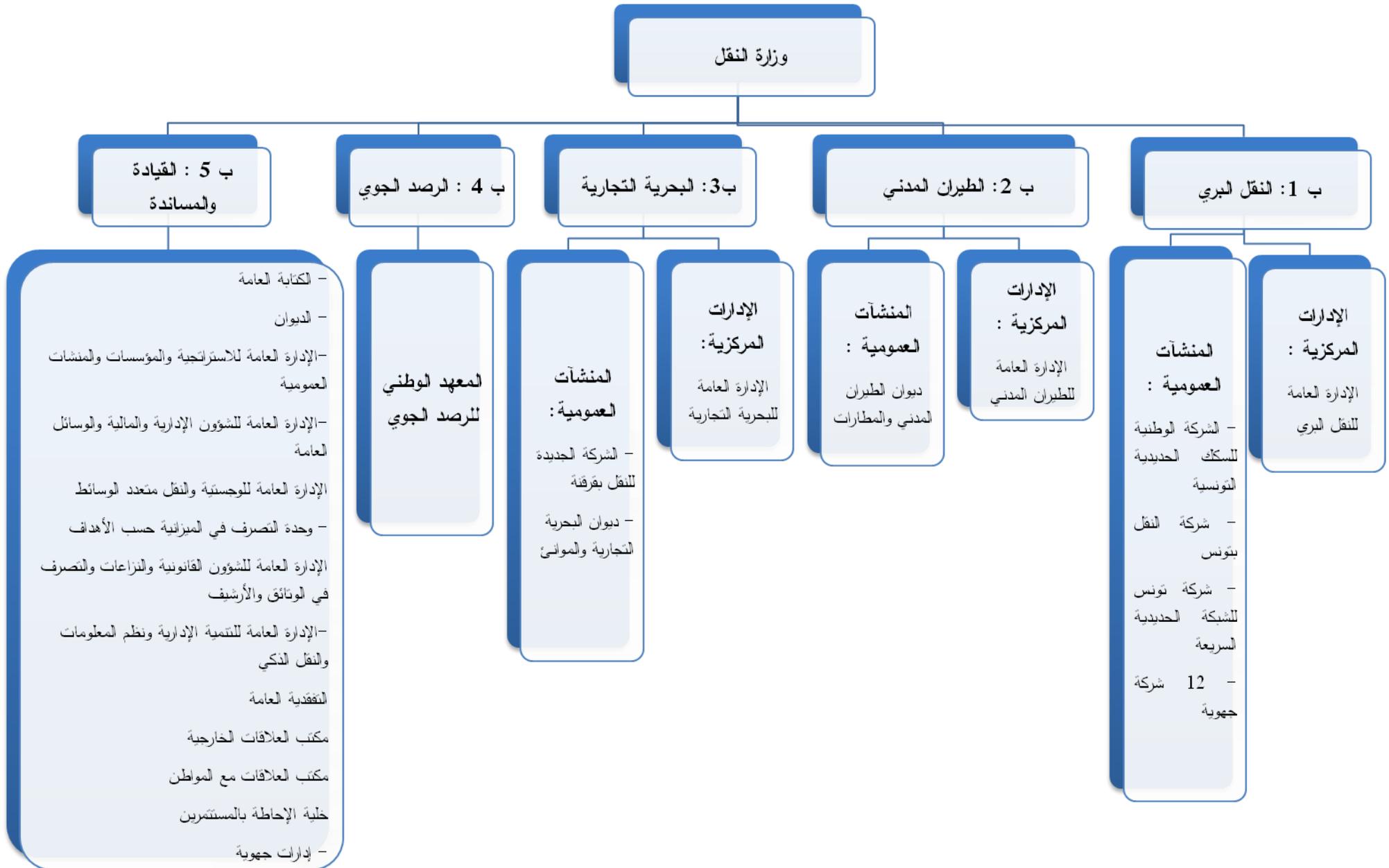
- تعزيز جاذبية اللوجستية ببلادنا ،
  - ملائمة البنية الأساسية لمتطلبات النقل اللوجستية،
  - تنظيم مهنة اللوجستية،
  - تطوير الكفاءات في مجال اللوجستية،
  - تفعيل التنسيق في مجال اللوجستية.
- وتتمثل أهم المشاريع المبرمجة في :
- تهيئة شبكة من المناطق اللوجستية: تغطي مختلف مناطق البلاد (تونس الكبرى وصفاقس وسوسة وقفصة وتوزر وجندوبة وجرجيس) سيتم العمل على إنجازها على المدى المتوسط والبعيد.

- إحداء وكالة وطنية للنهوض باللوجستية ضمانا لتنفيذ برنامج إحداء المناطق اللوجستية ومتابعته وبإعتبار أن الموضوع يهم عدة أطراف.

## **1-2 هيكلة برامج الوزارة:**

في إطار تركيز منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف تم تقسيم وزارة النقل إلى خمس برامج عملياتية تمثل السياسات القطاعية للوزارة و برنامج قيادة ومساندة وفقا لما يلي :

- البرنامج 1: النقل البري
- البرنامج 2: الطيران المدني
- البرنامج 3: البحرية التجارية
- البرنامج 4: الرصد الجوي
- البرنامج 5: القيادة و المساندة.



## 2 - الميزانية و برمجة نفقات الوزارة على المدى المتوسط:

### 1-2 تقديم ميزانية الوزارة لسنة 2015 :

طبقا للتوجهات الواردة بمنتشور السيد رئيس الحكومة عدد 15 بتاريخ 28 أبريل 2014 ، تم إعداد مشروع ميزانية الوزارة لسنة 2015 وفق منهجية المنظور البرامجي. وقد تم ضبط إعتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2015 في حدود **688 175 ألف دينار** مقابل **854 466 ألف دينار** إي بنقص قدره **166 291 - ألف دينار** أي بنسبة **19,5%** مقارنة بسنة 2014، موزعة كما يلي:

▪ نفقات التصرف: **433 790 ألف دينار**.

▪ نفقات التنمية: **254 385 ألف دينار**.

### جدول عدد 1 :

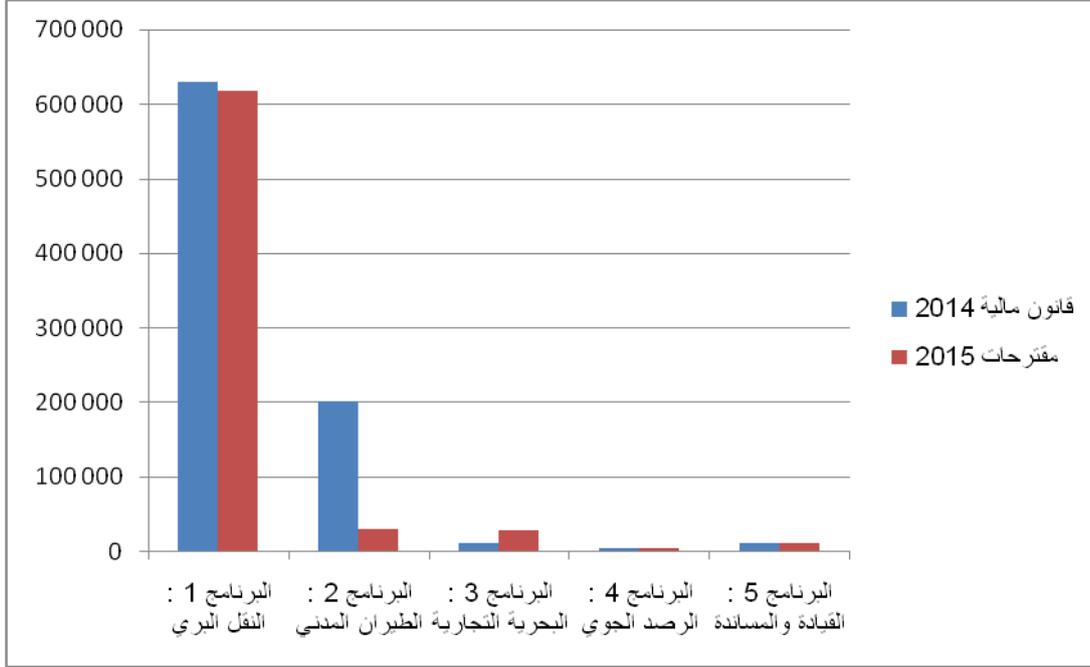
#### تطور ميزانية الوزارة لسنة 2015 حسب البرامج ( اعتمادات الدفع )

الوحدة : ألف دينار

| تطور اعتمادات الدفع |                 | مقترحات 2015      |                    | قانون مالية<br>2014 | إنجازات 2013   | البرامج                           |
|---------------------|-----------------|-------------------|--------------------|---------------------|----------------|-----------------------------------|
| النسبة              | المبلغ          | اعتمادات<br>الدفع | اعتمادات<br>التعهد |                     |                |                                   |
| -2.04               | -12,870         | 616,933           | 641,248            | 629,803             | 363,626        | البرنامج 1 : النقل<br>البري       |
| -85.73              | -172,453        | 28,715            | 28,715             | 201,168             | 991            | البرنامج 2 : الطيران<br>المدني    |
| 167.28              | 17,206          | 27,492            | 27,492             | 10,286              | 8,268          | البرنامج 3 : البحرية<br>التجارية  |
| 23.88               | 800             | 4,150             | 4,650              | 3,350               | 3,520          | البرنامج 4 : الرصد<br>الجوي       |
| 10.41               | 1,026           | 10,885            | 11,461             | 9,859               | 8,051          | البرنامج 5 : القيادة<br>والمساندة |
| <b>-19.46</b>       | <b>-166,291</b> | <b>688,175</b>    | <b>713,566</b>     | <b>854,466</b>      | <b>384,456</b> | <b>مجموع ميزانية<br/>الدولة</b>   |

## رسم بياني عدد 1 :

تطور ميزانية الوزارة لسنتي 2014 و 2015 حسب البرامج ( اعتمادات الدفع )



يتبين من خلال الجدول عدد 1 و الرسم البياني عدد 1 المتعلقان بتوزيع ميزانية وزارة النقل حسب البرامج لسنة 2015 أن برنامج النقل البري يمثل أهم برنامج من حيث حجم الإعتمادات المخصصة له والمقدرة بـ 616.933 أ.د (90% من الميزانية الإجمالية للوزارة)، يليه برنامج الطيران المدني بإعتمادات مقدرة بـ 28.715 أ.د (4% من الميزانية الإجمالية للوزارة) فبرنامج البحرية التجارية بـ 27.492 أ.د (بنسبة 4% من المجموع العام للميزانية) و برنامج القيادة والمساندة بـ 10.885 أ.د (بنسبة 1% من المجموع العام للميزانية) و أخيرا برنامج الرصد الجوي بإعتمادات مقدرة بـ 4.150 أ.د (1% من الميزانية الإجمالية للوزارة).

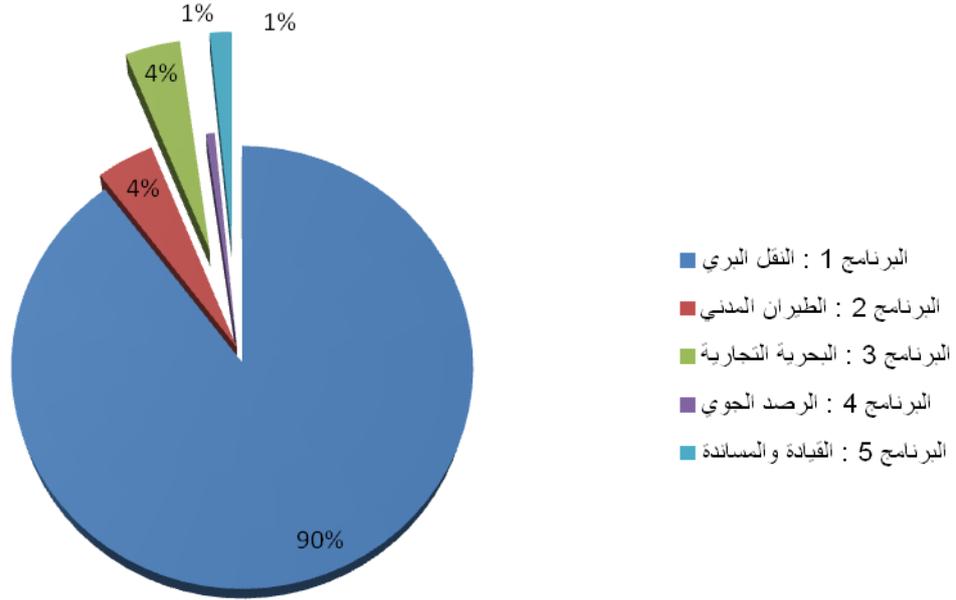
و تجدر الإشارة إلى أن هذا التوزيع بين البرامج قد حافظ على نفس النسب تقريبا مقارنة بقانون المالية لسنة 2014 مع ارتفاع في حجم الإعتمادات المخصصة لكل برنامج كما هو مبين في الجدول عدد 2 وفي الرسم البياني التالي:

جدول عدد 2 :

توزيع ميزانية الوزارة لسنة 2015 حسب البرامج وطبيعة النفقة ( اعتمادات الدفع )  
الوحدة: ألف دينار

| المجموع | البرنامج 5 : القيادة والمساندة | البرنامج 4 : الرصد الجوي | البرنامج 3 : البحرية التجارية | البرنامج 2 : الطيران المدني | البرنامج 1 : النقل البري | البرامج<br>طبيعة النفقة      |
|---------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 433,790 | 10,229                         | 3,350                    | 9,992                         | 6,715                       | 403,504                  | نفقات التصرف                 |
| 14,400  | 7,256                          | 3,350                    | 952                           | 1,459                       | 1,383                    | التأجير العمومي              |
| 2,712   | 2,712                          | 0                        | 0                             | 0                           | 0                        | وسائل المصالح                |
| 416,678 | 261                            | 0                        | 9,040                         | 5,256                       | 402,121                  | التدخل العمومي               |
| 254,385 | 656                            | 800                      | 17,500                        | 22,000                      | 213,429                  | نفقات التنمية                |
| 696     | 656                            | 0                        | 0                             | 0                           | 40                       | الإستثمارات المباشرة         |
| 696     | 656                            | 0                        | 0                             | 0                           | 40                       | على الموارد العامة للميزانية |
| 0       | 0                              | 0                        | 0                             | 0                           | 0                        | على القروض الخارجية          |
| 253,689 | 0                              | 800                      | 17,500                        | 22,000                      | 213,389                  | التمويل العمومي              |
| 222,024 | 0                              | 800                      | 17,550                        | 0                           | 203,674                  | على الموارد العامة للميزانية |
| 9,715   | 0                              | 0                        | 0                             | 0                           | 9,715                    | على القروض الخارجية          |
| 688,175 | 10,885                         | 4,150                    | 27,492                        | 28,715                      | 616,933                  | المجموع                      |

رسم بياني عدد 2 :  
توزيع ميزانية الوزارة لسنة 2015 حسب البرامج و طبيعة النفقات  
(اعتمادات الدفع)



**2-2 إطار النفقات متوسط المدى (2015-2017) للوزارة:**

تم إعداد إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للوزارة بالإعتماد على الفرضيات التالية بالنسبة لنفقات التصرف :

- تعزيز مصالح الوزارة من الموارد البشرية ومجابهة مصاريف الإنتدابات وتحسين نسبة التأطير .
- مواصلة برنامج تحفيز إطارات وأعوان الوزارة من خلال الترقيات والتدرج في السلم المهني.
- تلبية حاجيات مصالح الوزارة من المواد والخدمات خاصة مع مزيد تفعيل دور الإدارات الجهوية للنقل والتي تتطلب مصاريف إضافية ومواكبة تطور الأسعار من ناحية أخرى .
- مواصلة دعم النقل المدرسي والجامعي والمحافظة على توازنات شركات النقل وذلك بالترفيح في المنح المسندة إليها بعنوان دعم النقل المدرسي والجامعي والتعريف المنخفضة .

**جدول عدد 3 :**

إطار النفقات متوسط المدى ( 2015 - 2017 ) للوزارة : التوزيع حسب طبيعة النفقة ( اعتمادات الدفع )

الوحدة : ألف دينار

| تقديرات |         |         | ق.م     | إنجازات | إنجازات | إنجازات | طبيعة النفقة                 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 2017    | 2016    | 2015    | 2014    | 2013    | 2012    | 2011    |                              |
| 532,375 | 484,248 | 440,806 | 407,940 | 340,610 | 299,776 | 249,729 | نفقات التصرف                 |
| 524,728 | 476,921 | 433,790 | 401,089 | 334,105 | 293,201 | 244,629 | على الموارد العامة للميزانية |
| 18,466  | 16,058  | 14,400  | 12,962  | 1,531   | 10,226  | 9,107   | التأجير العمومي              |
| 3,146   | 2,920   | 2,712   | 2,518   | 2,084   | 5,050   | 1,948   | وسائل المصالح                |
| 503,116 | 457,943 | 416,678 | 385,609 | 330,490 | 277,925 | 233,574 | التدخل العمومي               |
| 7,647   | 7,327   | 7,016   | 6,851   | 6,505   | 6,575   | 5,100   | على الموارد الذاتية للمؤسسات |
| 4,464   | 4,236   | 4,015   | 3,803   | 3,782   | 4,763   | 2,185   | التأجير العمومي              |
| 2,812   | 2,730   | 2,651   | 2,708   | 2,615   | 1,741   | 2,680   | وسائل المصالح                |
| 371     | 361     | 350     | 340     | 108     | 71      | 235     | التدخل العمومي               |
| 244,587 | 230,655 | 254,385 | 453,377 | 55,010  | 298,224 | 380,505 | نفقات التنمية                |
| 1,378   | 1,320   | 696     | 592     | 408     | 952     | 348     | الإستثمارات المباشرة         |
| 1,378   | 1,320   | 696     | 592     | 408     | 952     | 348     | على الموارد العامة للميزانية |
| 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | على القروض الخارجية الموظفة  |
| 243,209 | 229,335 | 253,689 | 452,785 | 54,602  | 297,272 | 380,157 | التمويل العمومي              |
| 232,293 | 219,037 | 243,974 | 428,185 | 41,320  | 252,695 | 298,530 | على الموارد العامة للميزانية |
| 10,916  | 10,298  | 9,715   | 24,600  | 13,282  | 44,577  | 81,627  | على القروض                   |

|                |                |                |                |                |                |                |  |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
|                |                |                |                |                |                |                | الخارجية الموظفة                                       |
| 1,236          | 1,115          | 1,000          | 1,000          | 0              | 0              | 0              | على الموارد الذاتية<br>للمؤسسات                        |
| <b>778,198</b> | <b>716,018</b> | <b>696,191</b> | <b>862,317</b> | <b>395,620</b> | <b>598,000</b> | <b>630,234</b> | <b>مجموع الميزانية<br/>باعتبار الموارد<br/>الذاتية</b> |
| <b>769,315</b> | <b>707,576</b> | <b>688,175</b> | <b>854,466</b> | <b>389,115</b> | <b>591,425</b> | <b>625,134</b> | <b>مجموع ميزانية<br/>الدولة</b>                        |

جدول عدد 4 :

إطار النفقات متوسط المدى (2015-2017) للوزارة : التوزيع حسب البرامج  
( اعتمادات الدفع )

الوحدة: ألف دينار

| تقديرات        |                |                | قانون مالية<br>2014 | إنجازات        |                | البرامج                           |
|----------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| 2017           | 2016           | 2015           |                     | 2013           | 2012           |                                   |
| 728,284        | 670,240        | 616,933        | 629,803             | 363,626        | 524,512        | البرنامج 1 : النقل<br>البري       |
| 7,239          | 6,957          | 28,715         | 201,168             | 991            | 799            | البرنامج 2 : الطيران<br>المدني    |
| 14,674         | 12,829         | 27,492         | 10,286              | 8,268          | 6,726          | البرنامج 3 : البحرية<br>التجارية  |
| 4,750          | 4,750          | 4,150          | 3,350               | 4,320          | 3,624          | البرنامج 4 : الرصد<br>الجوي       |
| 14,368         | 12,800         | 10,885         | 9,859               | 8,051          | 7,636          | البرنامج 5 : القيادة<br>والمساندة |
| <b>769,315</b> | <b>707,576</b> | <b>688,175</b> | <b>854,466</b>      | <b>385,256</b> | <b>543,297</b> | <b>مجموع ميزانية الدولة</b>       |

المحور الثاني  
تقديم برامج الوزارة

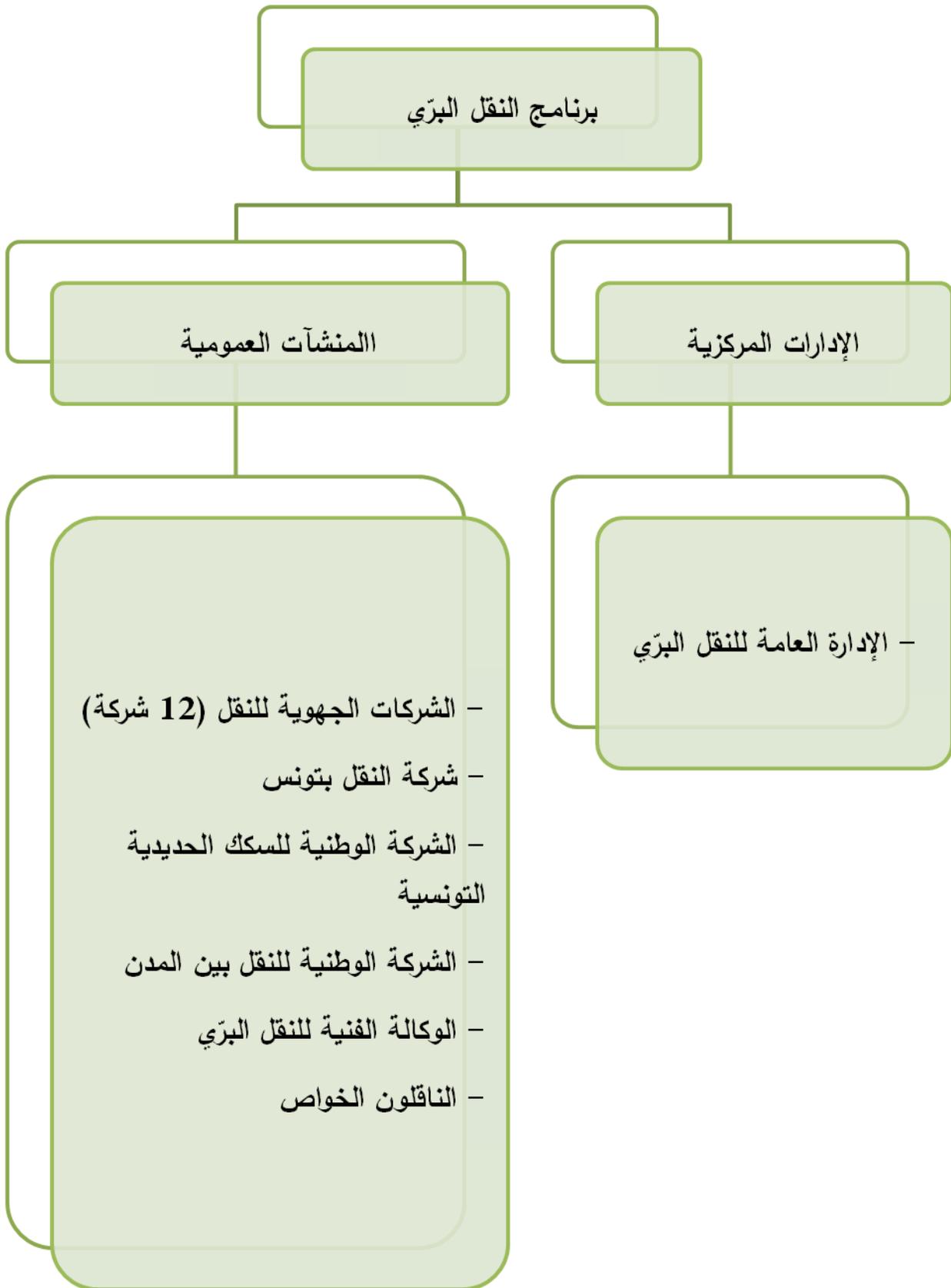
## برنامج النقل البري

رئيس البرنامج:

السيد فرج علي

المدير العام للنقل البري

## خارطة البرنامج



# برنامج "النقل البرّي"

## رئيس البرنامج

السيد فرج علي، المدير العام للنقل البرّي

### 1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

تشهد المدن التونسية تطورا عمرانيا كبيرا مصحوبا بتزايد، نسبي، في استعمال وسائل النقل الفردية على حساب وسائل النقل الجماعية وارتفاع تكاليف النقل عموما، وهو ما ينعكس سلبا على حركة المرور وعلى المقدرة الشرائية للمستعمل. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه يمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفا. بالتوازي وباعتباره مرفقا عموميا خاضعا لجملة من المبادئ، أهمها مبدأ الاستمرارية ومبدأ القرب من المستعمل فإن توفير مرفق النقل، خاصة للتلاميذ والطلبة في المناطق الريفية ذات المسالك الوعرة، يعد ضروريا.

وبناء على ما سبق فإن برنامج النقل البرّي يهدف إلى:

- تدعيم النقل الجماعي؛
- تطوير منظومة النقل البرّي؛
- تدعيم النقل الريفي المدرسي.

تحقيق هذه الأهداف يعتمد على المحاور التالية:

- تجديد الأسطول؛
- توسيع الأسطول؛
- توسيع شبكة خطوط النقل على الطرقات؛
- إقتناء تجهيزات الصيانة وبناء الورشات؛

- تدعيم البنية التحتية الحديدية (دعم صيانة الخطوط، كهربية الخطوط، مضاعفة الخطوط)؛
- إحداث خطوط جديدة وتأهيل الخطوط القديمة؛
- دعم مراقبة النقل البرّي؛
- إحداث هيكل خاص يعنى بتأمين وحماية النقل العمومي (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
- تدعيم منظومة متابعة تحركات وسائل النقل عبر GPRS.

### الأولويات الإستراتيجية:

- تجديد وتوسيع الأسطول للرفع من نسبة النقل العمومي الجماعي على الطرقات؛
- إحداث خطوط حديدية جديدة وتهيأة وتعصير الخطوط الحديدية القديمة؛
- مزيد دعم مراقبة النقل البرّي؛
- تعزيز وتنمية الموارد البشرية على مستوى الإدارة (الإدارة المركزية والإدارات الجهوية)؛
- صياغة التوجهات العامة لقطاع النقل البرّي ( إحكام التخطيط، القيام بالدراسات اللازمة، الإشراف على المنشآت العمومية للنقل البرّي،...).

## 2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

### 1.2- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

يرمي برنامج النقل البرّي إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تدعيم النقل الجماعي؛
- تطوير منظومة النقل البرّي؛
- تدعيم النقل الريفي المدرسي.

### ■ الهدف 1-1 : تدعيم النقل الجماعي

- **تقديم الهدف:** تطوير النقل على الطرقات والنقل الحديدي قصد ترفيع مساهمة النقل الجماعي في إجمالي النقل بالمقارنة مع النقل الفردي وذلك للحد من مشاكل الاكتظاظ والتلوث من جهة والضغط على الكلفة من جهة أخرى.
- **مرجع الهدف:** برنامج عمل وزارة النقل.
- **مبررات اعتماد المؤشرات:** من بين المؤشرات المتوفرة يمكن حصر المؤشرات الثلاث الواردة بالجدول أسفله وهي من جهة، تعطي فكرة على تطور النقل العمومي الجماعي (كما وكيفا) ويمكن احتسابها وتجميعها في الوقت المطلوب من جهة أخرى.

| تقديرات |       |       | 2014  | إنجازات |        |       | الوحدة     | مؤشرات قياس أداء الهدف             |
|---------|-------|-------|-------|---------|--------|-------|------------|------------------------------------|
| 2017    | 2016  | 2015  |       | 2013    | 2012   | 2011  |            |                                    |
| 2%      | 1.67% | 1.35% | 1.02% | 0.68%   | -6.45% | 1.30% | نسبة مئوية | المؤشر عدد 1 - عدد البقاع المعروضة |
| 28%     | 27%   | 26%   | 24%   | 22%     | 19%    | 24%   | نسبة مئوية | المؤشر عدد 2 - نسبة التعبئة        |
| 60%     | 60%   | 60%   | 61%   | 61%     | 58%    | 58%   | نسبة مئوية | المؤشر عدد 3 - نسبة جاهزية المعدات |

### الهدف 2-1 : تطوير منظومة النقل البري

- تقديم الهدف: تطوير جودة الخدمات المسدات للمنشآت العمومية للنقل البري وذلك من خلال العمل على دعم السلامة والنهوض بالإنتاجية.
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل
- مبررات اعتماد المؤشرات: مؤشر تطور كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر، وعلى الرغم من صعوبة إحتسابه بطريقة مضبوطة فانه وبالإضافة لمؤشر معدل عمر الاسطول (هذا المعطى متوفر لدى كل شركات النقل العمومي البري للمسافرين) يعتبران من بين أهم المؤشرات التي يمكن أن تعكس مدى تطور منظومة النقل العمومي البري للأشخاص.

| تقديرات |      |       | 2014  | إنجازات |       |       | الوحدة | مؤشرات قياس أداء الهدف                                  |
|---------|------|-------|-------|---------|-------|-------|--------|---|
| 2017    | 2016 | 2015  |       | 2013    | 2012  | 2011  |        |   |
| 7       | 7.4  | 7.2   | 7.5   | 7.33    | 7.08  | 7.25  | سنة    | المؤشر عدد 1 - معدل عمر الأسطول                         |
| 0.02    | 0.02 | 0.021 | 0.021 | 0.019   | 0.018 | 0.018 | دينار  | المؤشر عدد 2 - كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر |

### الهدف 3-1 : تدعيم النقل الريفي المدرسي

- تقديم الهدف: معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل البري في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل الريفي المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات.
- مرجع الهدف: تجربة تعاون بين وزارة النقل ووزارة التربية والتكوين والمجالس الجهوية لبعض الولايات والاتحاد التونسي للتضامن الاجتماعي.
- مبررات اعتماد المؤشرات: توفر المعطيات الاحصائية اللازمة لاحتساب هذا المؤشر .

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |      |      | الوحدة                                    | مؤشرات قياس أداء الهدف  |
|---------|------|------|------|---------|------|------|---|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012 | 2011 |   |   |
| 20%     | 20%  | 20%  | 16%  | 16%     | 16%  | 12%  | الولايات<br>المنتفعة<br>مجموع<br>الولايات | المؤشر عدد 1 - نسبة الولايات<br>المنتفعة بالدعم (بالمقارنة مع مجموع<br>الولايات التي تتوفر على خدمات نقل<br>ريفي) |
| 10%     | 0%   | 80%  | 0%   | 43%     | 17%  | 20%  | نسبة<br>مئوية                             | المؤشر عدد 2 - التطور السنوي<br>للدعم   |

### 3- نفقات البرنامج:

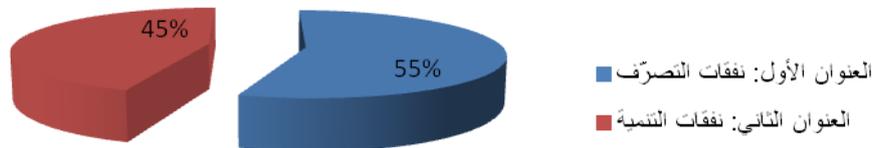
#### 1-3 ميزانية البرنامج :

#### تطور إعتمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

| نسبة التطور | اعتمادات الدفع | تقديرات 2015<br>اعتمادات التعهد | ق.م<br>2014 (1) | إنجازات<br>2013 | إنجازات<br>2012 | بيان البرنامج                        |
|-------------|----------------|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| 2015/2014   | (2)            |                                 |                 |                 |                 |                                      |
| 8%          | 403504         | 403502                          | 373518          | 324789          | 274564          | العنوان الأول: نفقات التصرف          |
| -1%         | 1383           | 1381                            | 1397            | 1179            | 956             | التأجير العمومي                      |
|             | -              | -                               | -               | -               | -               | وسائل المصالح                        |
| 8%          | 402121         | 402121                          | 372121          | 323610          | 273608          | التدخل العمومي                       |
| -17%        | 213429         | 237744                          | 256285          | 38837           | 249948          | العنوان الثاني: نفقات التنمية        |
|             | 40             | 200                             | -               | 37              | 27              | الاستثمارات المباشرة                 |
|             | 40             | 200                             | -               | -               | 27              | على الموارد العامة للميزانية         |
|             |                |                                 | -               | -               | -               | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
| -17%        | 213389         | 237544                          | 256285          | 38800           | 249921          | التمويل العمومي                      |
| -12%        | 203674         | 237544                          | 231685          | 31598           | 205344          | على الموارد العامة للميزانية         |
| -61%        | 9715           | 0                               | 24600           | 7202            | 44577           | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
| -2%         | 616933         | 641246                          | 629803          | 363626          | 524512          | مجموع البرنامج                       |

#### توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البري لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة: اعتمادات الدفع



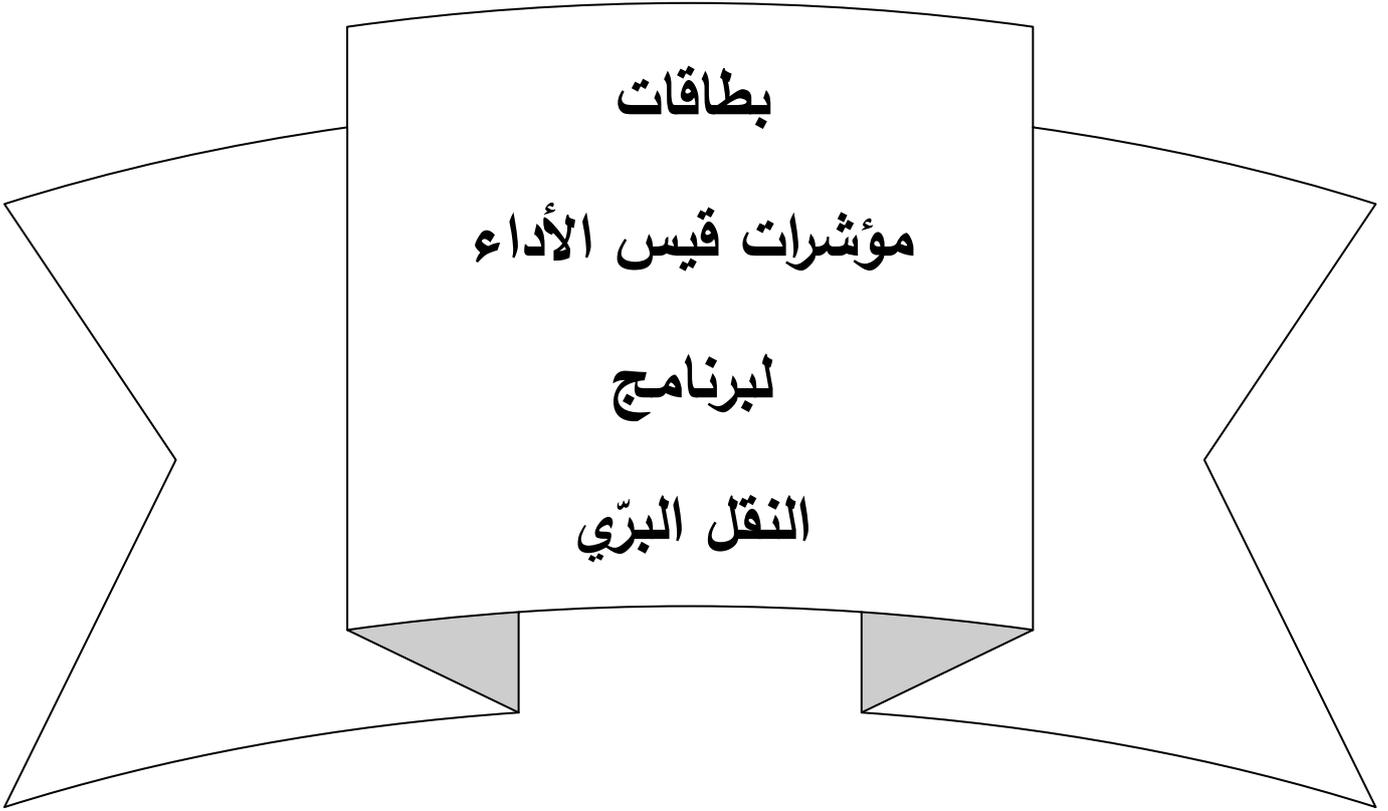
### 3-2- إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 لبرنامج النقل البرّي:

سجلت إعمادات الدفع لبرنامج النقل البرّي انخفاضا بنسبة 2.04-% حيث أصبحت 616933 أ.د سنة 2015 مقابل 629803 أ.د سنة 2014 وهذا النقص ناتج عن انخفاض نفقات التنمية بنسبة 16.7-% حيث بلغت سنة 2014 حوالي 256285 أ.د لتصبح سنة 2015 حوالي 213429 أ.د.

### 3-2-1/ إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للبرنامج :

الوحدة : ألف دينار

| تقديرات |        |        | قانون المالية<br>2014 | إنجازات<br>2013 | إنجازات<br>2012 | إنجازات<br>2011 | النفقات                              |
|---------|--------|--------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| 2017    | 2016   | 2015   |                       |                 |                 |                 |                                      |
| 488395  | 443925 | 403504 | 373518                | 324789          | 274564          | 231042          | نفقات التصرف                         |
| 1829    | 1590   | 1383   | 1397                  | 1179            | 956             | 585             | التأجير العمومي                      |
| -       | -      | -      | -                     | -               | -               | -               | وسائل المصالح                        |
| 486566  | 442335 | 402121 | 372121                | 323610          | 273608          | 230457          | التدخل العمومي                       |
| 239889  | 226315 | 213429 | 256285                | 38837           | 249948          | -               | نفقات التنمية                        |
| 80      | 80     | 40     | -                     | 37              | 27              | -               | الاستثمارات المباشرة                 |
| 80      | 80     | 40     | -                     | -               | 27              | -               | على موارد الميزانية                  |
| -       | -      | -      | -                     | -               | -               | -               | على موارد القروض<br>الخارجية الموظفة |
| 239809  | 226235 | 213389 | 256285                | 38800           | 249921          | -               | التمويل العمومي                      |
| 228893  | 215937 | 203674 | 231685                | 31598           | 205344          | -               | على موارد الميزانية                  |
| 10916   | 10298  | 9715   | 24600                 | 7202            | 44577           | -               | على موارد القروض<br>الخارجية الموظفة |
| 728284  | 670240 | 616933 | 629803                | 363626          | 524512          | -               | المجموع العام للبرنامج               |



بطاقات

مؤشرات قياس الأداء

لبرنامج

النقل البري

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر: 1-1-1

تسمية المؤشر: تطور عدد البقاع المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### • الخصائص العامة للمؤشر

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

### • التفاصيل الفنية للمؤشر

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

### • قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

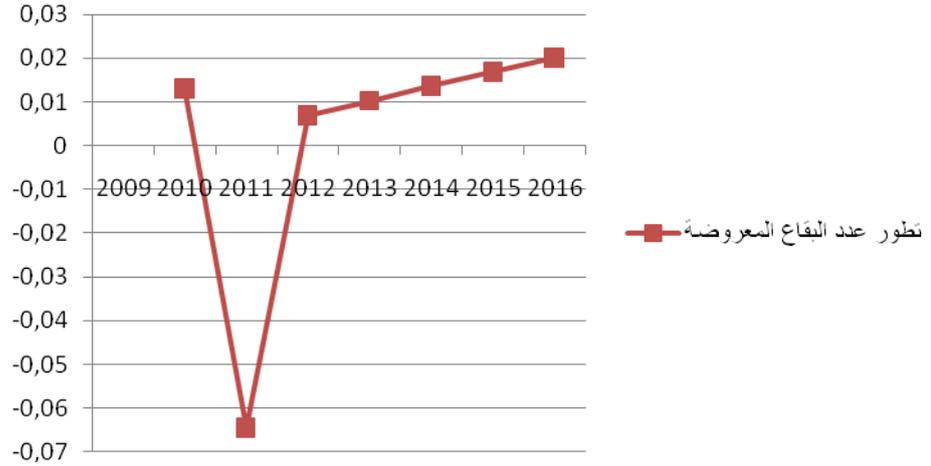
| التقديرات |       |       | 2014  | الإنجازات |        |       | الوحدة     | مؤشر قيس الأداء:         |
|-----------|-------|-------|-------|-----------|--------|-------|------------|--------------------------|
| 2017      | 2016  | 2015  |       | 2013      | 2012   | 2011  |            |                          |
| 2%        | 1.67% | 1.35% | 1.02% | 0.68%     | -6.45% | 1.30% | نسبة مئوية | تطور عدد البقاع المعروضة |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت عدد البقاع المعروضة تراجعاً كبيراً خلال سنة 2011 نظراً للظروف الخاصة التي مرت بها البلاد (ثورة 14 جانفي)، لتشهد بعد ذلك تطوراً إيجابياً طفيفاً خلال السنوات 2012 و 2013. و يمكن إعتبار الزيادة بنسبة 2% قيمة مستهدفة لهذا المؤشر لأنها القيمة التي من الممكن أن تؤمن عرضاً يتلائم إجمالاً مع الطلب.

## 3. رسم بياني لتطور المؤشر

### تطور عدد البقاع المعروضة



## 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2-1-1

تسمية المؤشر: نسبة التعبئة

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تدعيم النقل البري
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر عدد الركاب على كل بقعة كيلومترية معروضة ويرتفع هذا المؤشر في أوقات الذروة (الاتجاه الى الذروة) وينخفض في الاوقات العادية كما أنه مرتبط كذلك ببعض المسارات الخاصة للحافلة أو القطار والمترو.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي، مؤشر عرض
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مسافر كيلومتر / عدد البقاع الكيلومترية المعروضة
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد المسافرين، معدل المسافة المقطوعة بحساب الكيلومتر، البقاع الكيلومترية المعروضة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 30%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

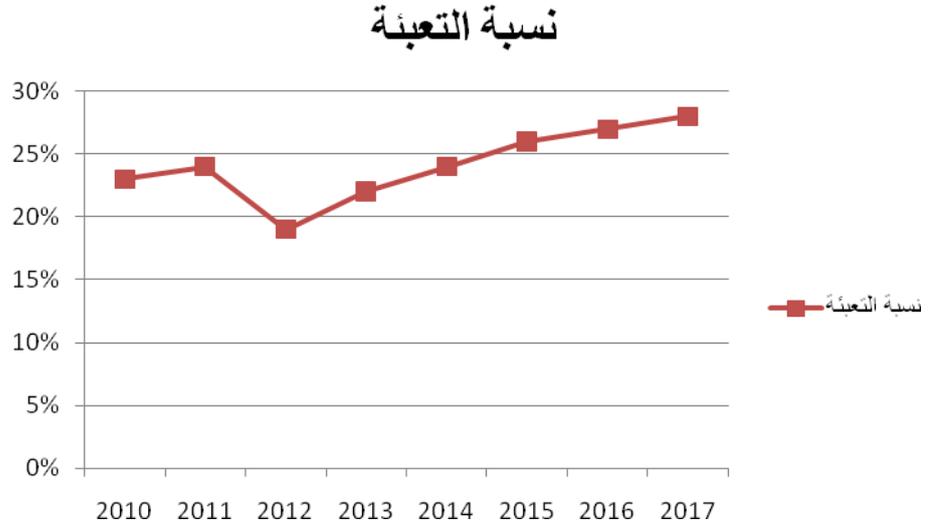
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة     | مؤشر قياس الأداء: |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|------------|-------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |            |                   |
| %28       | %27  | %26  | %24  | %22       | %19  | %24  | نسبة مئوية | نسبة التعبئة      |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تتطور نسبة التعبئة بنسق بطيء من سنة لأخرى نظرا لحساسية هذا المؤشر وصعوبة العمل على رفعه بنسب مرتفعة. ويعود انخفاض هذا المؤشر إلى اعتبار أن نسبة التعبئة ترتفع عند ساعات الذروة وخلال سفرات معينة وداخل سفرات معينة وفي ما عدى ذلك فإنها تنخفض انخفاضاً كبيراً. وتعتبر نسبة 30% بالنسبة لهذا المؤشر قيمة مستهدفة.

## 3. رسم بياني لتطور المؤشر



## 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر: 3-1-1

تسمية المؤشر: نسبة جاهزية المعدات

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم النقل البري
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى جاهزية المعدات المخصصة للنقل العمومي واستجابتها للطلب.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر عرض
7. التفريعات: المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الاسطول المستغل / إجمالي الأسطول
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الاسطول المستغل وإجمالي الأسطول
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 70%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

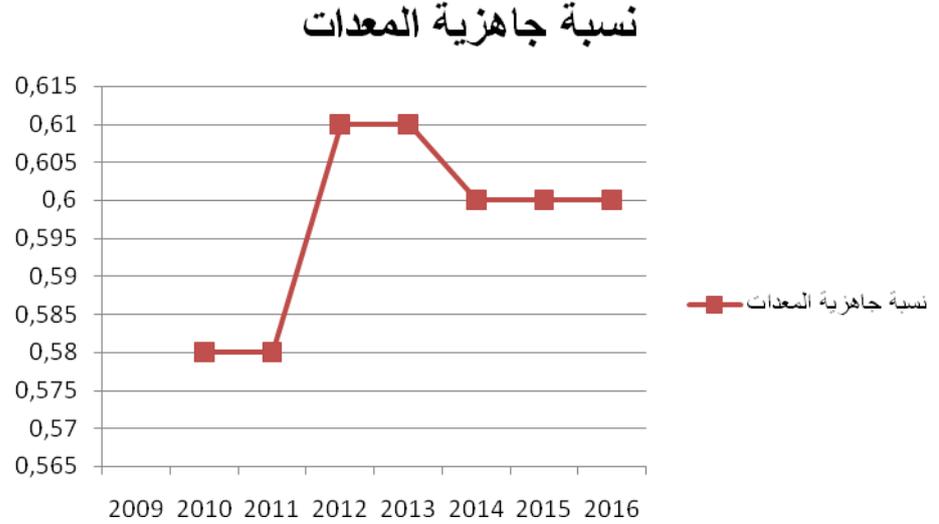
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة     | مؤشر قيس الأداء:    |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|------------|---------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |            |                     |
| 60%       | 60%  | 60%  | 61%  | 61%       | 58%  | 58%  | نسبة مئوية | نسبة جاهزية المعدات |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

إجمالاً يمكن أن تستقر نسبة جاهزية المعدات حول 70% وهي نسبة تعكس معدل جاهزية الاسطول (حافلات وقطارات). وتشير النسبة المستهدفة 70% إلى أنه من إجمالي الأسطول 70% يستغل و 30% تتم صيانته في الورشات.

## 3. رسم بياني لتطور المؤشر



## 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة من أجل ضمان جاهزية مقبولة لمعدات نقل الأشخاص.

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر: 1-2-1

تسمية المؤشر: كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير منظومة النقل البري
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى تطور كلفة خدمات النقل وانعكاسها على العرض.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
7. التفريعات: المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الكلفة/ عدد البقاع الكيلومترية المعروضة
2. وحدة المؤشر: الدينار
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الكلفة، البقاع الكيلومترية المعروضة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للنقل البري و المنشآت العمومية تحت الإشراف
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 0.020 دينار
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

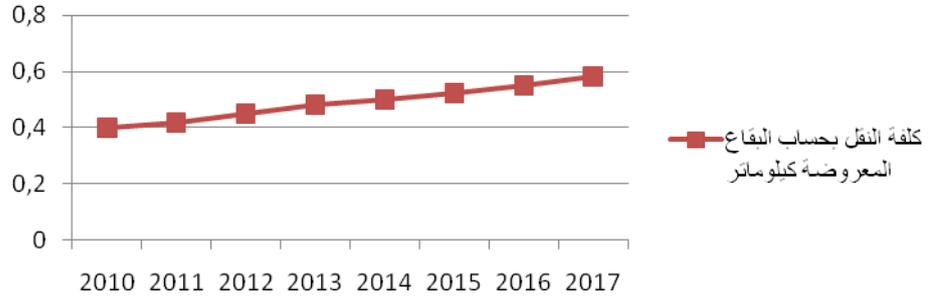
| التقديرات |       |       | 2014  | الإنجازات |       |       | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:                         |
|-----------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|--------|--|
| 2017      | 2016  | 2015  |       | 2013      | 2012  | 2011  |        |  |
| 0.020     | 0.020 | 0.021 | 0.021 | 0.019     | 0.018 | 0.018 | دينار  | كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المتوقع أن لا تشهد كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر تطورا كبيرا ويبقى ارتفاعها مرتبطا بالأساس بارتفاع كلفة العناصر الأساسية للإنتاج (إستهلاك الطاقة، شراء المعدات المخصصة للنقل، كلفة الصيانة، الاجور،...). ويرتفع هذا المؤشر في نشاط النقل الحضري وينخفض في نشاط النقل بين المدن. تقدر القيمة المستهدفة لهذا المؤشر بـ0.020 ديناراً.

## 3. رسم بياني لتطور المؤشر

### كلفة النقل بحساب البقاع المعروضة كيلومتر



## 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- دعم المراقبة.

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1-2-2

تسمية المؤشر: معدل عمر الأسطول

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تطوير منظومة النقل البري
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر حالة الأسطول المعد للنقل.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: معدل عمر التجهيزات المعدة لنقل الأشخاص
2. وحدة المؤشر: السنة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عمر التجهيزات المعدة لنقل الأشخاص
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للنقل البري والمنشآت العمومية تحت الإشراف
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 7 سنوات
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء: |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|-------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |                   |
| 7         | 7.4  | 7.2  | 7.5  | 7.33      | 7.08 | 7.25 | سنة    | معدل عمر الأسطول  |

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- توفير التكوين اللازم للسائقين والعاملين بورشات الصيانة.

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر: 1-3-1

تسمية المؤشر: نسبة الولايات المنتفعة بالدعم

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم النقل الريفي المدرسي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر إرتفاع أو نقص الطلب على خدمة النقل الريفي المدرسي على مستوى الجهات.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي، مؤشر عرض
7. التفريعات: الإدارات الجهوية للنقل والمجالس الجهوية (الجهات التي فيها مسالك ريفية وعرة).

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الولايات المنتفعة بالدعم/ مجموع الولايات
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 40%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

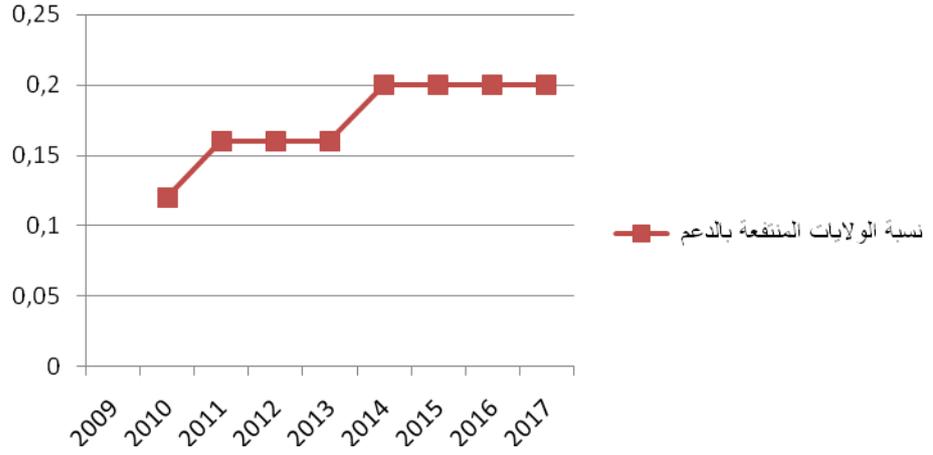
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة                        | مؤشر قيس الأداء: |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|-------------------------------|------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |                               |                  |
| 0.2       | 0.2  | 0.2  | 0.16 | 0.16      | 0.16 | 0.12 | نسبة الولايات المنتفعة بالدعم |                  |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

### 3. رسم بياني لتطور المؤشر

#### نسبة الولايات المنتفعة بالدعم



### 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

تعتبر هذه التجربة ناجحة على جميع المستويات (من جهتي نظر المنتفعين والناقلين). وقد تم اقتراح دعم هذه الآلية وتعميمها لتشمل باقي الولايات التي لها خصائص مماثلة لولايات سيدي بوزيد والقيروان وسليانة. وفي هذا الإطار تم توسيع التجربة، مع توفير الإعتمادات اللازمة، لتشمل مجموعة جديدة (07 ولايات) وهي:

- جندوبة والقصرين وباجة والكاف لإحتوائها مسالك وعرة؛
- مدن وقفصة وتطاوين لبعدها المناطق السكنية بها عن مراكز التدريس.

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر: 1-3-2

تسمية المؤشر: التطور السنوي للدعم

تاريخ تحيين المؤشر: 23.04.2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم النقل الريفي المدرسي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى إستجابة الإدارة للطلب على خدمات النقل الريفي المدرسي.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: -
7. التفريعات: الإدارات الجهوية للنقل والمجالس الجهوية (الجهات التي فيها مسالك ريفية وعرة).

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: تطور الدعم من سنة الى أخرى
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مقدار الدعم السنوي
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة الشؤون الإدارية والمالية
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

### III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة     | مؤشر قيس الأداء:    |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|------------|---------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |            |                     |
| 0%        | 0%   | 0%   | 50%  | 20%       | 43%  | 16%  | نسبة مئوية | التطور السنوي للدعم |

## 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

يشهد المبلغ المخصص للدعم تطوراً من سنة إلى أخرى مع استقراره خلال سنة 2013 ويرجع ذلك لتطور الولايات المنتفحة ببرنامج النقل الريفي المدرسي كما هو مبين من خلال الهدف السابق.

## 3. رسم بياني لتطور المؤشر



## 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

دعم هذه التجربة من خلال إدراج عدد من الولايات الأخرى في هذه التجربة مع توفير الإعتمادات اللازمة.

## برنامج الطيران المدني

رئيس البرنامج:

السيد حاتم المعتمري

المدير العام للطيران المدني

# خارطة البرنامج

## البرنامج

### المنشآت العمومية

- ديوان الطيران المدني  
والمطارات

### الهياكل المتدخلة في القطاع

- شركة الخطوط الجوية التونسية
- شركة تاف
- شركة الطيران الجديد
- شركة سيفاكس للطيران
- الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية
- مراكز التكوين
- مراكز الصيانة
- الشركات الأخرى العاملة في القطاع

### المصالح الجهوية

- مكاتب المراقبة الجوية  
بالمطارات

### الإدارات المركزية

الإدارة العامة للطيران المدني

## **1- تقديم إستراتيجية قطاع الطيران المدني:**

في إطار التوجهات الاقتصادية الحديثة التي تنتهجها حاليا أغلب البلدان والمتمثلة خاصة فيسياسات انفتاحية في كل القطاعات، بدأت سلطة الطيران المدني في تونس بتبني سياسة إصلاحية استعدادا للتحديات المستقبلية في إطار اتفاقية "السموات المفتوحة" وذلك من خلال العمل على ملائمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في مجال الأمن والسلامة الجوية، إلى جانب تطوير منظومة النقل الجوي الدولي وفق المقاييس الدولية في مجال الطيران المدني من ناحية و تحسين مؤشرات القطاع من حيث مساهمته في دعم الاقتصاد الوطني، علما وأن قطاع الطيران المدني يساهم حاليا بنسبة 3% من الناتج الداخلي الخام.

### **\*التوجهات العامة في مجال الطيران المدني:**

- تفعيل التوصيات المنبثقة عن المنظمة الدولية للطيران المدني في مختلف المجالات (سلامة، ملاحه جوية، ...)
- الرفع من قدرة سلطة الطيران المدني على تنظيم القطاع والرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني،
- ملائمة الإطار التشريعي والمؤسسي مع المعايير الأوروبية استعدادا لتفعيل اتفاقية تحرير الأجواء مع الإتحاد الأوروبي.
- تطوير القدرة التنافسية للشركات الوطنية استعدادا لدخول الشركات الأوروبية على إثر تحرير النقل الجوي مع الإتحاد الأوروبي
- دعم انخراط تونس في المنظومة الأوروبية للطيران المدني،
- تجديد وتطوير الأسطول الجوي الوطني استجابة للإستراتيجية التجارية الجديدة لشركة الخطوط التونسية ( فتح خطوط طويلة المدى)،
- العمل على تحسين جودة الخدمات بالمطارات،
- تفعيل النقل الجوي الداخلي وتنشيط المطارات الداخلية،
- تدعيم منظومة مراقبة سلامة الطيران المدني على مستوى المطارات وخدمات الملاحه الجوية،
- تحسين جودة البنية التحتية للمطارات والرفع من طاقة استيعاب المطارات الرئيسية لتتلاءم مع الحركة الجوية المنتظرة،

- رفع مقاييس الطيران المدني إلى المستوى الأوروبي وخاصة في مجالي الأمن والسلامة الجوية،
- تركيز منظومة أمن طيران مدني تتوافق مع معايير الأمن الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي الذي يعتمد أساسا على وجود نظام رقابة متكامل
- إعداد خطة استراتيجية فعالة تقوم على تكوين ناجح في مجال الطيران المدني.

### \*المشاريع الكبرى في قطاع النقل الجوي والمطارات

#### أ- شركة الخطوط التونسية:

في إطار برنامج تجديد وتطوير الأسطول، أبرمت شركة الخطوط التونسية عقدا مع المصنع أرباص في 15 جويلية 2008 لاقتناء 19 طائرة بقيمة جمالية تقدر بحوالي 1,3 مليار دولار. ويعتبر اقتناء الطائرات من المشاريع ذات الأهمية البالغة حيث أنها ستساهم في مجابهة المنافسة الشديدة على إثر فتح الأجواء التونسية المنتظر للناقلات الأوروبية علما وأن الشركة بصدد تفعيل مخطط الأسطول حيث أنها تسلمت إلى حدود سنة 2013 خمس طائرات من نوع أ320 .

وتجدر الإشارة إلى أنه نظرا للوضعية المالية الحرجة التي تمر بها شركة الخطوط التونسية ، تمت إعادة جدولة برنامج شراء الطائرات بمقتضى ملاحق في الغرض تجسيديا لخطة جديدة تقضي الاستغناء عن 3 طائرات من نوع أ350 ومراجعة جدول تسلم الطائرات وذلك بمعدل طائرتين فقط في كل سنة خلال الفترة 2013-2017 وذلك للتخفيض من حجم الدفعات السنوية.

#### ب- ديوان الطيران المدني والمطارات:

#### - إعادة تأهيل البنية التحتية بمطار تونس قرطاج:

في إطار إعادة تهيئة البنية التحتية لمطار تونس قرطاج، تم إقرار مشروع إعادة تهيئة البنية التحتية حتى تستجيب للمواصفات الدولية للمنظمة العالمية للطيران المدني. وتقدر التكلفة الجمالية للمشروع ب39 م.د وقد قام ديوان الطيران المدني والمطارات بالإعلان عن طلب عروض وطني سنة 2012 لاختيار مقاول قصد انجاز الأشغال، إلا أنه ونظرا لعدم مطابقة العروض المقدمة من طرف

المشاركين اعتبر طلب العروض غير مثمر وهو حاليا في مرحلة فرز العروض بعد أن تم القيام بطلب عروض جديد.

#### - **توسعة مطار تونس قرطاج الدولي:**

اعتبارا لتطور الحركة الجوية المتوقعة خلال العشرية القادمة وحيث أنه تجاوز طاقة الاستيعاب القصوى التي تقدر حاليا بـ 5.2 مليون مسافر سنويا، فقد تم إقرار توسعة المطار وذلك على مرحلتين:

- المرحلة الأولى: بلوغ طاقة استيعاب في حدود 7 مليون مسافر في حدود سنة 2017

- المرحلة الثانية: الرفع من طاقة الاستيعاب إلى مستوى 10 ملايين مسافر في حدود سنة 2020.

ويعتزم ديوان الطيران المدني والمطارات القيام بإعلان عن طلب العروض بداية سنة 2015.

#### - **تحيين الدراسات المتعلقة بمشروع انشاء مطار جديد :**

في إطار تطوير البنية التحتية للمطارات ونظرا إلى بلوغ مطار تونس قرطاج طاقة استيعابه القصوى بحلول سنة 2020 بعد عملية التوسعة المزمع انجازها، يتم حاليا العمل على تحيين الدراسات الخاصة بجذوى انجاز مطار جديد ، تتضمن فرضية اختيار موقعين إما أوتيك أو برج العامري،

ويقوم ديوان الطيران المدني والمطارات بتحيين الدراسات الفنية والإقتصادية المتعلقة بالمشروع على أن يتم الحسم في اختيار الموقع على أقصى تقدير سنة 2018 اعتبارا للمسائل العقارية، وتجدر الإشارة إلى أن أهمية هذا المشروع تكمن خاصة في ملائمة تطور الحركة الجوية المتوقعة على إثر فتح الأجواء بعد بلوغ مطار تونس قرطاج طاقة استيعاب قصوى.

#### - **تقوية مدرج الطائرات بمطار قفصة قصر:**

بههدف تنمية الحركة الجوية في جهة الوسط الغربي، تمت برمجة مشروع تبلغ قيمته المالية 20مليون دينار وذلك لتقوية مدارج الطائرات بمطار قفصة قصر الدولي.

#### - **توسيع مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة:**

ملائمة مع تطور الحركة الجوية بمطار صفاقس طينة الدولي , تمت برمجة مشروع توسيع ساحة وقوف الطائرات بالمطار وذلك بإنشاء 4 مواقف إضافية.

وتبلغ الكلفة الجمالية حوالي 9 مليون دينار، وستبدأ الأشغال بداية من شهر ماي 2014 لتنتهي في شهر ماي 2015.

## 2- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

| مؤشرات قياس الأداء   | الأهداف   |
|--|---|
| <p>المؤشر عدد 1 - مدى اعتماد المقاييس والتوصيات المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي.</p> <p>المؤشر عدد 2 - نسبة رضا المسافرين حول جودة الخدمات المقدمة في المطارات.</p> <p>المؤشر عدد 3- نسبة تفعيل اتفاقيات النقل الجوي.</p> | <p><b>الهدف 1 : تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية</b></p> |
| <p>المؤشر عدد 1- نسبة انجاز التحقيقات في حوادث الطيران.</p> <p>المؤشر عدد 2 - مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر ( مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقاذ)</p>                                       | <p><b>الهدف 2 : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني</b></p>                     |

## - أهم الأنشطة المبرمجة لسنة 2015 :

- الإنطلاق في إعداد برنامج توأمة في مجال الطيران المدني مع سلطة طيران مدنية أوروبية،
- تحيين الإتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع العديد من البلدان وخاصة روسيا، ألمانيا والكندا وإبرام اتفاقية ثنائية مع الولايات المتحدة الأمريكية،
- مواصلة عقد جولات المفاوضات مع الإتحاد الأوروبي،
- تنفيذ البرنامج التصحيحي لمنظمة الطيران المدني الدولي الخاص بتونس والمتعلق بالسلامة الجوية،
- تكثيف عمليات التدقيق في جودة الخدمات بالمطارات،
- مراجعة و تحيين النصوص القانونية و ملائمتها مع التشاريح الأوروبية،
- إعداد دراسة حول تنظيم مكتب البحث والإنقاذ و خاصة في ما يتعلق بجانب التمويل و تكوين الاطارات،
- القيام بتقييم عام لمنظومة التكوين في مجال الطيران المدني واقتراح الإصلاحات الملائمة.

## الهدف عدد 1: تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية

- تقديم الهدف : تأهيل قطاع الطيران المدني بهدف ملائمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في المجالات الفنية والإدارية في مجال الطيران المدني ومن جهة أخرى الرفع من قدرة سلطة الطيران المدني على تنظيم القطاع والرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني (النتائج المحلي الخامة) هذا إلى جانب الرفع من القدرة التنافسية للمؤسسات المكونة للقطاع.
- مرجع الهدف: برنامج الطيران المدني ، المخطط الثاني عشر للتنمية.
- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1:

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس الأداء  |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |        |   |
| %50     | %49  | %48  | %46.75                 | %41.5   | % 40 | % 40 | نسبة   | المؤشر: نسبة تفعيل اتفاقيات النقل الجوي   |
| %95     | % 95 | % 90 | %90                    | %85     | %85  | %85  | نسبة   | المؤشر: مدى اعتماد المقاييس والتوصيات المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي. |
|         |      |      |                        |         |      |      |        | المؤشر*: نسبة رضا الحرفاء حول جودة الخدمات                                      |
| %81     | %80  | %77  | %75                    | %73.6   | -    | -    | نسبة   | - عند الذهاب  |
| %86     | %84  | %82  | %80                    | %78.58  |      |      | نسبة   | - عند الوصول  |

## الهدف عدد2:الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني

تقديم الهدف:يرمي هذا الهدف إلى تدعيم منظومة مراقبة سلامة الطيران المدني على مستوى خدمات الملاحة الجوية وكذلك الطائرات، وذلك بتركيز منظومة تتوافق مع المعايير الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي وهذا يعتمد أساسا على وجود نظام رقابة متكامل لقياس جودة هذه المنظومة هذا إلى جانب تطبيق خطة استراتيجية فعالة تقوم على تكوين ناجح.

مرجع الهدف: معايير منظمة الطيران المدني الدولي.

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس الأداء   |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |        |  |
| 65%     | %60  | %50  | %40                    | %36     | %23  | -    | نسبة   | المؤشر 1: نسبة انجاز<br>تحقيقات في حوادث<br>الطائرات   |
| 65%     | %60  | %50  | %40                    | %30     | %20  | %10  | نسبة   | المؤشر 2:مدى الإستجابة<br>للمقتضيات الدولية في مجال<br>بحث وانقاذ الطائرات في<br>حالة خطر ( على المستوى<br>التنظيمي) |

3 - ميزانية البرنامج :

1-3 : تطور اعتمادات البرنامج:

مشروع ميزانية برنامج الطيران المدني  
لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة:

الوحدة: ألف دينار

| بيانات البرنامج                      | إنجازات<br>2013 | ق.م.<br>2014 | تقديرات<br>2015 | نسبة التطور<br>2015/2014 |
|--------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------------|
| العنوان الأول: نفقات التصرف          | 991             | 6168         | 6715            | 8.9%                     |
| التأجير العمومي                      | 813             | 961          | 1459            | 51.9%                    |
| وسائل المصالح                        |                 |              |                 |                          |
| التدخل العمومي                       | 178             | 5207         | 5256            | 0.94%                    |
| العنوان الثاني: نفقات التنمية        |                 | 195000       | 22000           | -88.7%                   |
| الاستثمارات المباشرة                 |                 | 0            | 0               | 0                        |
| على الموارد العامة للميزانية         |                 |              |                 |                          |
| على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |                 |              |                 |                          |
| التمويل العمومي                      |                 | 195000       | 22000           | -88.7%                   |
| على الموارد العامة للميزانية         |                 | 195000       | 22000           |                          |
| مجموع البرنامج                       | 991             | 201168       | 28715           | -85.7%                   |

2-3: إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 لبرنامج الطيران المدني:  
إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017

الوحدة : ألف دينار

| تقديرات     |             |              | قانون<br>المالية<br>2014 | إنجازات<br>2013 | انجازات<br>2012 | انجازات<br>2011 | النفقات                      |
|-------------|-------------|--------------|--------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------------|
| 2017        | 2016        | 2015         |                          |                 |                 |                 |                              |
| <b>7239</b> | <b>6957</b> | <b>6715</b>  | <b>6168</b>              | <b>991</b>      | <b>799</b>      | <b>618</b>      | نفقات التصرف                 |
|             |             |              |                          |                 |                 |                 | على<br>موارد<br>الميزانية    |
| 1930        | 1678        | 1459         | 961                      | 813             | 668             | 450             | التأجير العمومي              |
|             |             | 0            | 0                        |                 |                 |                 | وسائل المصالح                |
| 5309        | 5279        | 5256         | 5207                     | 178             | 131             | 168             | التدخل العمومي               |
| -           | -           | <b>22000</b> | <b>195000</b>            |                 |                 |                 | نفقات التنمية                |
|             |             | 0            | 0                        |                 |                 |                 | الاستثمارات<br>المباشرة      |
|             |             | 0            | 0                        |                 |                 |                 | على<br>موارد<br>الميزانية    |
| -           | -           | 22000        | 195000                   |                 |                 |                 | التمويل العمومي              |
|             |             | 22000        | 195000                   |                 |                 |                 | على<br>موارد<br>الميزانية    |
| <b>7239</b> | <b>6957</b> | <b>28715</b> | <b>201168</b>            | <b>991</b>      | <b>799</b>      | <b>618</b>      | المجموع<br>للبرنامج<br>العام |

## ملاحظات:

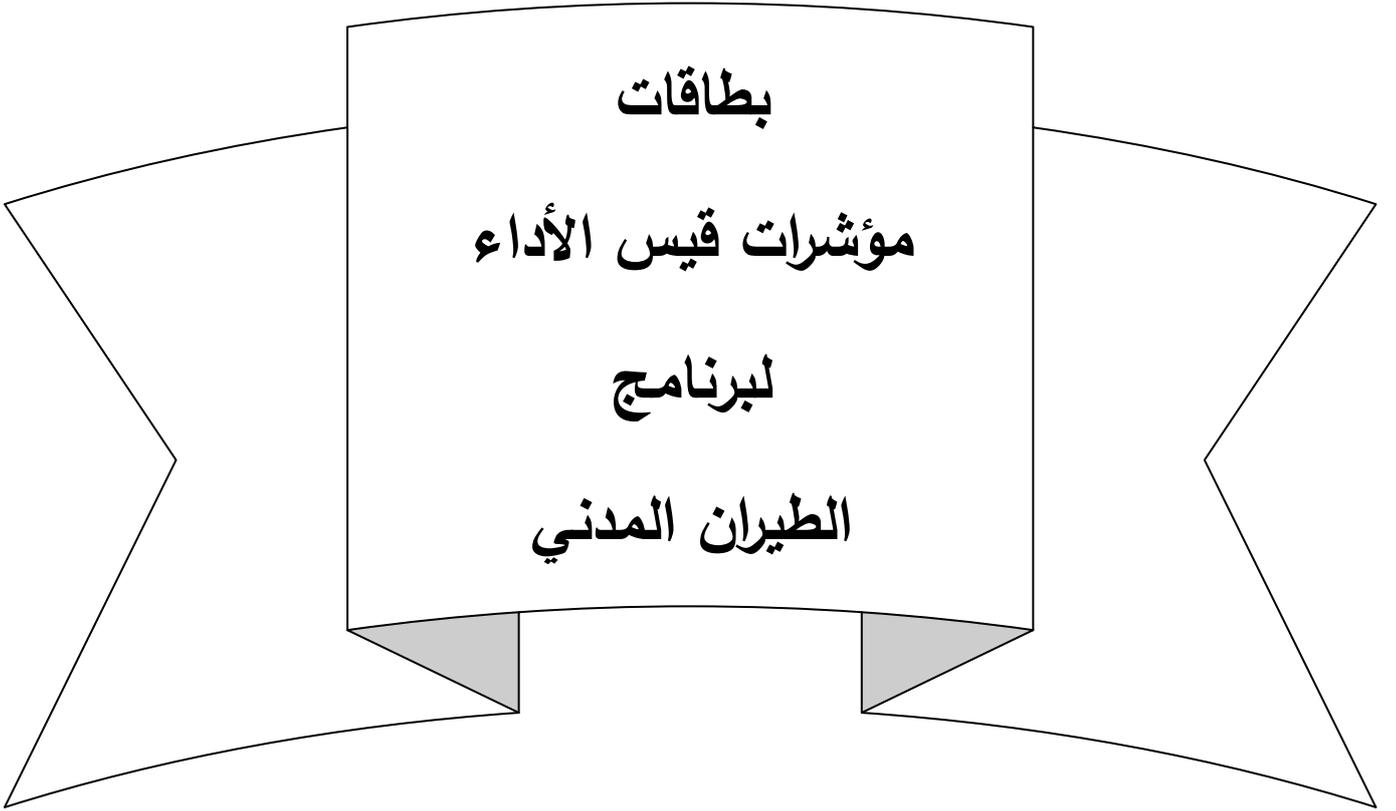
### العنوان الأول:

-**التأجير العمومي**: في إطار تسوية الوضعية الإدارية للإطارات المنتمين لديوان الطيران المدني والمطارات والموضوعين على ذمة وزارة النقل، تم إبرام اتفاقية في الغرض خلال سنة 2014 لتحمل نفقات التأجير العمومي ل(05) مهندسين ابتداء من سنة 2015 وتبلغ الكلفة المالية حوالي 200 أدر سنتحملها ميزانية وزارة النقل في إطار برنامج الطيران المدني.

-**التدخل العمومي**: إن الإرتفاع الملحوظ في الإعتمادات المخصصة لنفقات التصرف على مستوى التدخل العمومي بعنوان سنة 2014 شهد ارتفاعا مقارنا بالنفقات الإعتيادية في السنوات السابقة فبالإضافة إلى تسوية مساهمات تونس في ميزانية منظمات الطيران المدني الدولية وتبعاً لتجسيم التوصية المنبثقة عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 20 سبتمبر 2013 والمتعلقة بتدعيم النقل الجوي باتجاه توزر وذلك في إطار تدعيم القطاع السياحي بالجنوب الغربي، تم اقرار تخصيص منحة تقدر بـ 5 مليون دينار بعنوان سنة 2014 لفائدة شركة الخطوط التونسية السريعة لتغطية الخسائر الناجمة عن الخطوط تونس/قابس، تونس/قفصة و تونس/توزر. وتم إبرام اتفاقية في الغرض بين وزارتي النقل والمالية والخطوط التونسية السريعة ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ وشرعت بعد الشركة في استغلال الخطوط المذكورة.

### العنوان الثاني:

تقدمت الإدارة العامة للطيران المدني بحاجياتها على مستوى الإستثمارات المباشرة بعنوان سنة 2015 من حيث الدراسات وتم برمجة ثلاث دراسات تهتم أساسا بقياس تأثيرات السماوات المفتوحة على قطاع النقل والقطاعات الأخرى ذات العلاقة وكذلك دراسة حول البحث والإنقاذ في مجال الطيران المدني لتصور منظومة فعالة لتجسيم التصورات العملية من حيث التمويل والتنظيم والتدخل لمكتب البحث والإنقاذ ودراسة حول منظومة التكوين في مجال أمن الطيران المدني، وتبلغ جملة الإعتمادات المقترحة لتمويل هذه الدراسات حوالي 285 أدر.



## بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر : 1-1-2

تسمية المؤشر: مدى اعتماد المقاييس المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي صلب الترتيب الوطنية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014.

### الخصائص العامة للمؤشر

8. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الطيران المدني
- 2-الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية
- 3.تعريف المؤشر: متابعة اعتماد تشريعات الطيران المدني الدولي الأساسية.
- 4.نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 5 . طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)،
- 6 .التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): سيتم مع الزيارة القادمة لفريق المدققين من منظمة الطيران المدني الدولي لتونس (آخر سنة 2014) الأخذ بعين الاعتبار مختلف مجالات الطيران المدني ضمن هذا المؤشر بما أنه حاليا يضم المعطيات المتعلقة بملائمة التشريعات على مستوى السلامة الجوية فحسب ، وذلك اعتمادا على روزنامة الزيارة التدقيقية لمنظمة الطيران المدني الدولي لسنة 2009.

### التفاصيل الفنية للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): مستوى تفعيل التشريعات الأساسية/ المستوى المعتمد في منظمة الطيران المدني الدولي

9. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

10. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقييم الخبراء حسب سلم معين.

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:  |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| %100      | 95 % | %90  | %85  | %85       | %85  | %85  | النسبة | مدى اعتماد المقاييس المعتمد لدى منظمة الطيران المدني الدولي صلب الترتيب الوطنية |

#### 11. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير

- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عمليات التدقيق الميدانية التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي
- تاريخ توفر المؤشر : مرة كل خمس سنوات / مع موعد عملية التدقيق
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : %100
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب المقاييس والعلاقات مع المنظمات الدولية.

#### قراءة في نتائج المؤشر

5. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر
  - تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: على إثر عملية التدقيق نظام شامل التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي سنة 2009 ، تم تقييم التشريعات الوطنية في مجال سلامة الطيران المدني ، وتعتبر تونس متقدمة نسبيا مقارنة بعدديد البلدان الأخرى ( الأوروبية والعربية)
6. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: برمجة ورشات مساعدة فنية في إطار التعاون الدولي مع الإتحاد الأوروبي حول تطوير التشريعات في مجال الطيران المدني وذلك في إطار إعداد مرحلة تحرير الأجواء.
7. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : لا يتضمن مختلف مجالات الطيران المدني ( ملاحه جوية، أمن الطيران المدني، نقل جوين أنشطة الطيران المدني...)

## طاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2

تسمية المؤشر: نسبة رضا المسافرين حول جودة الخدمات المقدمة في المطارات.  
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014.

### الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية
3. تعريف المؤشر: متابعة انطباعات وآراء الحرفاء حول جودة الخدمات والتسهيلات المقدمة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات.

4. التدخلات ذات التأثير: الظرفية السياسية والإقتصادية للبلاد.

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

6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)،

7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدوات الجهوية...)

• على مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين (ذهاب / وصول)

### التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل نسب الرضاء بالنسبة لكل الخدمات المتضمنة باستمارات سبر الآراء.

2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عمليات سبر آراء الحرفاء

4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر، إستمارات، استبيانات

5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة التنظيم والجودة بديوان الطيران المدني والمطارات

- تاريخ توفر المؤشر: مرة كل سنة، حسب البرمجة السنوية لعمليات سبر الآراء

6. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 75% عند

الذهاب/80% عند الوصول

7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة التنظيم والجودة بديوان الطيران المدني والمطارات

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة             | مؤشر قياس الأداء: |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------------------|-------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |                    |                   |
|           |      |      |      |           |      |      | نسبة رضا المسافرين |                   |
| %81       | %80  | %77  | %75  | %73.6     |      |      | عند                |                   |
| %86       | %84  | %82  | %80  | %78.58    |      |      | النسبة             |                   |
|           |      |      |      |           |      |      | عند                |                   |
|           |      |      |      |           |      |      | الوصول             |                   |

### قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: تم الشروع في عمليات سبر آراء الحرفاء ابتداء من سنة 2012 في إطار برنامج تقييم الخدمات الجوية للنقل اعتمادا على المقاربة التشاركية ويتواصل قياس هذا المؤشر تباعا بالنسبة لباقي الخدمات التي يقدمها الديوان وباقي المطارات التابعة له.

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: تكثيف عمليات سبر الآراء والعمل على الأخذ بعين الاعتبار الملاحظات الصادرة عن الحرفاء.

3. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: لا يأخذ بعين الاعتبار اختلاف مستعملي

الخدمات ( مسافرين، مرافقين، منظوري الديوان...)

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-1-3

تسمية المؤشر: نسبة تفعيل اتفاقيات النقل الجوي

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2013.

### الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الطيران المدني

2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية

3. تعريف المؤشر: يقيس هذا المؤشر مدى تفعيل الاتفاقيات الثنائية الممضاة بين تونس والبلدان

الأخرى عن طريق الخطوط الجوية التي تم تشغيلها ومدى استغلالها من طرف الناقلات الجوية.

4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)

5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (efficacité socio-économique)،

6. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...) لا يوجد

### التفاصيل الفنية للمؤشر

7. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الاتفاقيات المستغلة عدد الإتفاقيات الجمالية

12. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

13. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإتفاقيات الثنائية الممضاة

14. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر، تقارير

15. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصلحة الإتفاقيات الثنائية بالإدارة العامة للطيران

المدني.

16. تاريخ توفر المؤشر: طوال السنة.

17. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 45%

18. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: رئيس مصلحة الإتفاقيات الثنائية

## قراءة في نتائج المؤشر

| التقديرات |      |      | 2014   | الإنجازات |      |      | الوحدة | 19. مؤشر قيس الأداء: |
|-----------|------|------|--------|-----------|------|------|--------|----------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |        | 2013      | 2012 | 2011 |        |                      |
| %50       | %49  | %48  | 46.75% | %41.5     | 40%  | %40  | النسبة |                      |

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: تم القيام سنة 2014 بمفاوضات مع العراق والكندا وساحل العاج والصين لتفعيل الخطوط الجوية مع تونس ومن المنتظر أن تتم مفاوضات مع الولايات المتحدة الأمريكية والبرازيل وبلد افريقي وذلك سنة 2015 أما عن سنة 2016 فمن المنتظر القيام بمفاوضات مع بعض البلدان الإفريقية و تتم المفاوضات عادة بتشريك شركات الطيران التونسية بالتنسيق مع الأطراف الدبلوماسية.

3. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : لا يأخذ بعين الإعتبار عدد الخطوط المفعلة في كل اتفاق ثنائي وكذلك طول الفترة بين إمضاء الإتفاقية وتفعيلها.

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: نسبة تغطية التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014.

### الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني
9. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
10. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
5. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...) لا يوجد

### التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوقائع التي تم التحقيق فيها/ العدد الجملي للوقائع
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد تدخلات مكتب التحقيقات عند حدوث واقعة أو حادث
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مكتب التحقيقات
6. تاريخ توفر المؤشر : عند نهاية الأبحاث الجارية والوقت الذي تستغرقه كتابة التقارير .
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 65%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب التحقيقات

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:                             |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| %65       | %60  | 50%  | %40  | 36%       | %23  |      | النسبة | نسبة تغطية التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات |

### قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: يعتمد مكتب التحقيقات بنسبة كبيرة على وجود محققين فنيين ذوي تكوين خاص في ميدان التحقيقات في حوادث الطيران، وإن ضعف عدد الإطارات المختصة يجعل من عملية تغطية التحقيقات سواء في الوقائع أو حوادث الطيران أمراً صعباً، وهذا ما يفسر ضعف نسبة التحقيقات مقارنة بالوقائع المسجلة، وتسعى الإدارة العامة للطيران المدني إلى تجاوز الصعوبات إلى حين توفير إطارات مختصة أو حتى تقديم تكوين ملائم للإطارات التي سيتم انتدابها، ولكن إلى حد سنة 2014 لم يتم انتداب إطارات في المكتب وهو حالياً يتكون من إطارين فقط.

- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: يتم سنوياً إنجاز كامل الروزنامة المبرمجة لزيارات التفقد مع القيام بتدقيق فجئي في كثير من الأحيان.
- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: المؤشر مرتبط ارتباطاً وثيقاً بالإمكانات البشرية المتاحة لمكتب التحقيقات (محقق وحيد)

## بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر : 2-2-2

تسمية المؤشر: مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر (مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقاذ)

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014.

### الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني
3. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
5. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...)

يهم هذا المؤشر مبدئياً المرحلة الأولى من منظومة تركيز هيكل بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر، على أن يتم التفريع على المراحل الموالية لاستكمال تركيز المكتب وانطلاق تدخلاته العملية. المراحل التالية هي: التشريع والتدخل

### التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الإجراءات التصحيحية المنجزة/ عدد الإجراءات التصحيحية المبرمجة

2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإجراءات التصحيحية الموصى بها من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي تم انجازها من طرف مكتب البحث والإنقاذ.

4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير

- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مكتب البحث والإنقاذ
- تاريخ توفّر المؤشر : حسب روزنامة التوصيات المقدمة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي.

- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): %65
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب البحث والإنقاذ

| التقديرات |          |          | 2014 | الإنجازات |          |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء: |
|-----------|----------|----------|------|-----------|----------|------|--------|-------------------|
| 17<br>20  | 201<br>6 | 201<br>5 |      | 201<br>3  | 201<br>2 | 2011 |        |                   |
| 65<br>%   | %60      | 50<br>%  | %40  | %30       | %20      | %10  | النسبة | -                 |
|           |          |          |      |           |          |      |        |                   |

### قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: يعتبر تركيز هيكل يعني بالبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر من الإنجازات التي دأبت الإدارة العامة للطيران المدني على تجسيدها على إثر عملية التدقيق التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي والتي أوصت بضرورة إنشاء مكتب في الغرض، إلا أن هذا المكتب يتطلب اعتمادات هامة لاستكمال تركيزه وبالتالي للدخول في مرحلة التدخل، ويتم حاليا التنسيق مع ديوان الطيران المدني والمطارات من جهة ووزارة الدفاع الوطني من جهة أخرى لتأمين التمارين البيضاء (les exercices de simulations)

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: استكمال النصوص الترتيبية لتفعيل المكتب، مع القيام بالتكوين اللازم للإطارات المزمع الإستعانة بها. وتمت برمجة دراسة لتفصيل عملية التمويل (تحديد الجهات الممولة) وكذلك تصور مخطط عمل لتفعيل أداء المكتب من حيث دورات التكوين اللازمة و تحديد الكفاءات المختصة.

3. تحديد أهم النقااص (**limites**) المتعلقة بالمؤشر: يشمل مرحلة فقط وهي مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقااذ، علما وأن الإاستجابة للمقتضايات الدولية في هذا المجال يشمل ثلاث مراحل أساسية: التنظيم - التشريع - التداخل.

## برنامج البحرية التجارية

رئيس البرنامج:

السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للبحرية التجارية

# خارطة البرنامج

البرنامج

المنشآت العمومية

الإدارات المركزية

ديوان البحرية التجارية والموانئ  
الشركة التونسية للملاحة  
الشركة التونسية للشحن والترصيف  
الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

الإدارة العامة للبحرية التجارية

يهدف قطاع النقل البحري و الموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وجودة عالية وذلك في أسرع الآجال قصد تعزيز القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية و المساعدة على جلب الاستثمار الخارجي. و لبلوغ هذه الأهداف تعمل الجهود على تطوير وتحسين المرافق المينائية لاستقبال السفن بمختلف أحجامها عبر الاستثمار في البنية الأساسية المينائية وكذلك تجهيز الموانئ بالمعدات والتجهيزات الحديثة وضمان السلامة والأمن، والمحافظة على البيئة داخلها للرفع من الإنتاجية وتحسين الخدمات المسدات، و كذلك مساندة تطوير الأسطول الوطني البحري قصد تعزيز مساهمته في نقل المبادلات التجارية وتأهيل المهن البحرية والمينائية وملائمة التكوين والإطار القانوني.

ونظرا لأهمية قطاع النقل البحري و الموانئ في مساندة الاقتصاد الوطني و كمصدر للنمو والتشغيل وللدور الهام الذي يلعبه في تأمين المبادلات التجارية (بنسبة 98%) تم إعداد محاور إستراتيجية للنهوض بهذا القطاع وتمكينه من المساهمة بصفة فعالة في دعم الاقتصاد و تنميته.

### 1. التوجهات العامة للنقل البحري و الموانئ على المدى القريب والمتوسط

#### 1. على مستوى الموانئ

تتمثل البنية الأساسية فيما يلي :

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

و تركز تنمية الموانئ أساسا على:

- إنشاءبنية 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 وتوظيف الموقع الجغرافي التونسي لجذب قسط من حركة المسافنة للحاويات في المنطقة.
- تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية من خلال التحكم في التكاليف، وتيسير الإجراءات الإدارية والمينائية والتكامل بين أنماط النقل والرفع من إنتاجيته.
- تعزيزسلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري و الموانئ.
- ملائمةالإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمةفي قطاع النقل البحري والموانئ.
- تنويعوتكليف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق و دعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الاندماج في الحياة العملية.

2. على مستوى النقل البحري

يتكون الأسطول البحري الوطني من :

\* الأسطول العمومي

| العمر<br>(2014)          | طاقة السفينة           |        | اسم السفينة | نوع السفينة                | الشركة                     |
|--------------------------|------------------------|--------|-------------|----------------------------|----------------------------|
|                          | سيارة                  | مسافر  |             | نقل المسافرين<br>والسيارات | الشركة التونسية<br>للملاحة |
| 14                       | 666                    | 2208   | قرطاج       |                            |                            |
| 3                        | 1060                   | 3200   | تانييت      |                            |                            |
|                          | حاوية موازية لـ 20 قدم | مجرورة |             | دحرجة<br>مزدوجة            |                            |
| 16                       |                        | 128    | أوليس       |                            |                            |
| 16                       |                        | 128    | صلامبو      |                            |                            |
| 14                       | 680                    | 180    | عليسة       |                            |                            |
| 14                       | 680                    | 180    | أميلكار     |                            |                            |
| <b>معدل العمر 13 سنة</b> |                        |        | 6           |                            | <b>عدد السفن</b>           |

\* الأسطول الخاص

| العمر<br>(2013)          | طاقة السفينة | اسم السفينة | نوع السفينة       | الشركة  |
|--------------------------|--------------|-------------|-------------------|---|
| 15                       | 26707 طن     | ليدي الفل   | نقل مواد كيميائية | شركة قابس للملاحة<br>والسفن المجهزةبالصهاريج<br>(GMT) |
| 9                        | 1972 طن      | إسكندر      | تقل بضائع عامة    | شركة أفريقيا مارين<br>كومبني                          |
| 7                        | 1371 طن      | رادس        | تقل بضائع عامة    | شركة ميتال شيب  |
| <b>معدل العمر 10 سنة</b> |              | 3           | عدد السفن         |   |

وتتمثل إستراتيجية التنمية في النقل البحري خاصة في:

- تطوير الأسطول الوطني البحري بتشجيع الاستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية و ذلك للترفيه في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية وتنويع الأنشطة من خلال فتح خطوط بحرية جديدة و خلق القيمة المضافة ومواطن شغل.
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري و الموانئ و اعداد برنامج تأهيل قصد مساندهم و دعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم و مع الأجانب من ذوي الخبرة
- الالتزام بإعداد مقارب تشريعية وتنظيمية للقطاع البحري والموانئ مع المعايير الأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار برنامج توأمة مع أحد بلدان الإتحاد الأوروبي.

## 2. الإشكاليات:

### 1. النقائص :

بالرغم من التحسينات التي شهدتها قطاع النقل البحري و الموانئ على مستوى تحسين الخدمات وتطوير التشريعات و النصوص التطبيقية إلا أنه لا يزال يشكو من بعض النقائص والصعوبات حيث يتجلى ذلك من خلال محدودية الأسطول الوطني البحري (9 سفن) والمساهمة الضعيفة للأسطول الوطني البحري في الحركة البحرية التجارية التي تقدر بـ 11,4% سنة 2012 إضافة إلى التحديات التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى قواعد السلامة و الأمن و التكوين الذي يمثل كلفة مرتفعة.

كما أن المنشآت المينائية لا تتلائم والتطورات التي شاهدها السفن التجارية وبالتالي لا يمكنها استقبال سفن كبيرة (من حيث الطول, الحمولة...) إضافة إلى قدم معدات الشحن والترصيف وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها والتأخير في اعتماد التكنولوجيات الحديثة (تطبيقات النقل الذكي: نظام التصرف في الحاويات والمجرورات بالموانئ البحرية) ولكن هذا لم يمنع بأن تكون الجهود حثيثة, متواصلة ومنتاسقة لحل كل هذه المشاكل و الرفع من مساهمة قطاع النقل البحري و الموانئ في الناتج الوطني الخام وذلك بتشجيع الاستثمار الخاص الوطني و الأجنبي و تبقى كل هذه الجهود رهينة الأوضاع التي تمر بها البلاد التونسية و شريكها الإستراتيجي لإتحاد الأوروبي و كذلك الوضع العالمي الذي يمر بحالة استعادة النسق, انتعاشة متواضعة, حيث قدرت منظمة التجارة العالمية بان نمو حجم المبادلات لسنة 2014 سوف يبلغ 4,7% و التي تبقى أقل من المعدل 5,3% للفترة الممتدة من 1983 إلى 2013.

## 2- الإشكاليات المطروحة على مستوى التنفيذ:

باعتبار أن ميزانية جل مشاريع برنامج النقل البحري و الموانئ تمول من قبل المنشآت التي تتولى ضبطها في مرحلة أولى ثم تنفيذها في مرحلة ثانية مما يحد من فاعلية رئيس البرنامج على مستوى عملية التنفيذ والمساهمة في أخذ القرارات التي من شأنها أن تؤثر بصفة مباشرة وفعالة في تحسين مؤشرات قياس الأداء وتحقيق الأهداف المناطة بعهدته.

وإضافة لهذا تجدر الإشارة إلى أنه يتم إرسال الميزانيات الخاصة بالمنشآت التابعة للبرنامج النقل البحري و الموانئ خلال شهر نوفمبر حتى تتم مناقشتها ثم المصادقة عليها على مستوى الوزارة والتي يفترض على ضوءها تحديد توقعات مؤشرات قياس الأداء التي يتم ضبطها في شهر جوان أثناء إعداد ميزانية وزارة النقل وبالتالي فإنه من الأفضل أن يتم إعداد ميزانيات المنشآت وإرسالها قبل الشروع في مناقشة ميزانية وزارة النقل.

## 3- الأولويات الإستراتيجية:

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

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

#### 4- أهداف و مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

تقديم الأهداف و مؤشرات قياس أداء البرنامج :

- يرمي برنامج النقل البحري و الموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:  
-تصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

-تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص  
-تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

▪ حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

| مؤشرات قياس الأداء   | الأهداف  |
|--|--|
| <p>المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ</p> <p>المؤشر عدد 2.1.3:نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع</p>  | <p>الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات</p>              |
| <p>المؤشر عدد 1.2.3:مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية</p> <p>المؤشر عدد 2.2.3:عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية</p> | <p>الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص</p>  |
| <p>المؤشر عدد 1.3.3:عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية</p> <p>المؤشر عدد 2.3.3:نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية</p>                                       | <p>الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث</p> |

الهدف عدد 1.3:تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري و الموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين و ذلك حتى يلعب قطاع النقل البحري و الموانئ الدور المعهود إليه على أكمل وجه

- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج

- مبررات اعتماد المؤشرات:

- تم اعتماد المؤشر عدد 1.1.3 لإبراز مدى حسن استغلال معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ من قبل أعوانها.

- تم اعتماد المؤشر عدد 2.1.3 لإظهار مدى توفر الأرصفة المعد لاستقبال سفن الدرجة و جودة الخدمات المسدات لفائدتهم (عمليات الشحن و التفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...).

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس أداء الهدف           |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------|----------------------------------|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |        |                                  |
| 18      | 18   | 16   | 12                     | 10      | 9    | 6    | عدد    | المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات |

|    |    |    |    |    |    |    | الشحن والتفريغ   |
|----|----|----|----|----|----|----|--|
|    |    |    |    |    |    |    | الحاويات<br>بالساعة  |
|    |    |    |    |    |    |    | عدد  |
| 20 | 20 | 18 | 17 | 14 | 14 | 12 | المجرورات<br>بالساعة   |
| 2  | 2  | 5  | 10 | 16 | 22 | 24 | %  |
|    |    |    |    |    |    |    | المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة<br>التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر<br>الأسبوع |

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

- تقديم الهدف: يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل التبادل التجاري و خلق القيمة المضافة و مواطن الشغل
- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج
- مبررات اعتماد المؤشرات:
  - تم اعتماد المؤشر عدد 1.2.3 للكشف عن مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية.
  - تم اعتماد المؤشر عدد 2.2.3 للإدلاء بطاقة العرض المنتظمة للنقل البحري و بأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية. و لذلك فان بقدر ما تكون أكثر عددا الخدمات المنتظمة بين موانئ التونسية و الأجنبية، بقدر ما يرتفع احتمال عثور المصدر أو المورد على الخدمة المتناسبة مع مبادلاته التجارية الخارجية.

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

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس أداء الهدف   |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |        |  |
| 15      | 15   | 14   | 13                     | 10,8    | 11,4 | 11,5 | %      | المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية    |
| 38      | 38   | 36   | 36                     | 35      | 35   | 33   | عدد    | المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية |

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

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

- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج

- مبررات اعتماد المؤشرات:

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

■ تم اعتماد المؤشر عدد 2.3.3 لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية في اطار مذكرات التفاهم الجهوية(مذكرة تفاهم

دول البحر المتوسط للرقابة على الموانئ (Med MOU)

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

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |           |      | الوحدة | مؤشرات قياس أداء الهدف   |
|---------|------|------|------------------------|---------|-----------|------|--------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012      | 2011 |        |  |
| 1460    | 1460 | 1420 | 1380                   | 1273    | 1134      | 1261 | عدد    | المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاینات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية      |
| 0       | 0    | 0    | 0                      | 2       | 9         | 5    |        |  |
| 18      | 18   | 16   | 15                     | 7,66    | 10,8<br>5 | 12   | %      | المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية |

تقديم أنشطة البرنامج

| الإعتمادات | الأنشطة   | تقديرات<br>2015 | مؤشرات قياس الأداء | الأهداف   |
|------------|---|-----------------|--------------------|-----------|
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي.</li> <li>- توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين وبرنامج التكوين مع المعهد للتدريب المينائي بالإسكندرية.</li> <li>- إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع</li> <li>- تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس (TOS)</li> </ul> |                 | المؤشر عدد 1.1.3   | الهدف 1.3 |
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- التزام المصدرين بايداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد</li> <li>- فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات</li> <li>- أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس</li> </ul>   |                 | المؤشر عدد 2.1.3   |           |
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- تنفيذ برنامج الإستثمار في سفن جديدة من قبل الخواص (سفينتي بضائع صب من قبل شركة GMT)</li> <li>- مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري</li> </ul>   |                 | المؤشر عدد 1.2.3   | الهدف 2.3 |

|  |  |  |                  |           |
|--|--|--|------------------|-----------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاة الخدمات المينائية</li> <li>- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص</li> <li>- تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت</li> </ul> |  | المؤشر عدد 2.2.3 |           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- تكوين ضباط البحرية التجارية</li> <li>- ادخال حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)</li> <li>- تحيين النصوص القانونية المصادق عليها</li> </ul>                         |  | المؤشر عدد 1.3.3 | الهدف 3.3 |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة</li> <li>- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية</li> </ul>                        |  | المؤشر عدد 2.3.3 |           |



5-نفقات البرنامج:  
1-4 ميزانية البرنامج :

تطور إعتمادات برنامج النقل البحري و الموائ

الوحدة: ألف دينار

| نسبة التطور            |                   | تقديرات 2015          |                    | م.ق<br>2014<br>(1) | إنجازات<br>2013 | بيان البرنامج                        |
|------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------------|
| نسبة (%)<br>2015/ 2014 | المبلغ<br>(2)-(1) | اعتمادات الدفع<br>(2) | اعتمادات<br>التعهد |                    |                 |                                      |
| 13,73%                 | 1206              | 9992                  | 9992               | 8786               | 7168            | العنوان الأول: نفقات التصرف          |
| 25,26%                 | 192               | 952                   | 952                | 760                | 643             | التأجير العمومي                      |
| -                      | -                 | -                     | -                  | -                  | -               | وسائل المصالح                        |
| 12,63%                 | 1014              | 9040                  | 9040               | 8026               | 6525            | التدخل العمومي                       |
| 1066,67%               | 16000             | *17500                | * 17500            | 1500               | 1100            | العنوان الثاني: نفقات التنمية        |
|                        |                   |                       |                    |                    |                 | الاستثمارات المباشرة                 |
|                        |                   |                       |                    |                    |                 | على الموارد العامة للميزانية         |
|                        |                   |                       |                    |                    |                 | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
| 1066,67%               | 16000             | *17500                | * 17500            | 1500               | 1100            | التمويل العمومي                      |
| 1066,67%               | 16000             | 17500                 | 17500              | 1500               | 1100            | على الموارد العامة للميزانية         |
|                        |                   |                       |                    |                    |                 | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
|                        |                   |                       |                    |                    |                 | صناديق الخزينة                       |
| 167,28%                | 17206             | *27492                | *27492             | 10286              | 8268            | مجموع البرنامج                       |

(\*): اقتراح إقتناء سفينة جديدة بقيمة 15000 أد و تغيير محركات و منظومة الدفع لسفينة  
سر سينا 800أد.

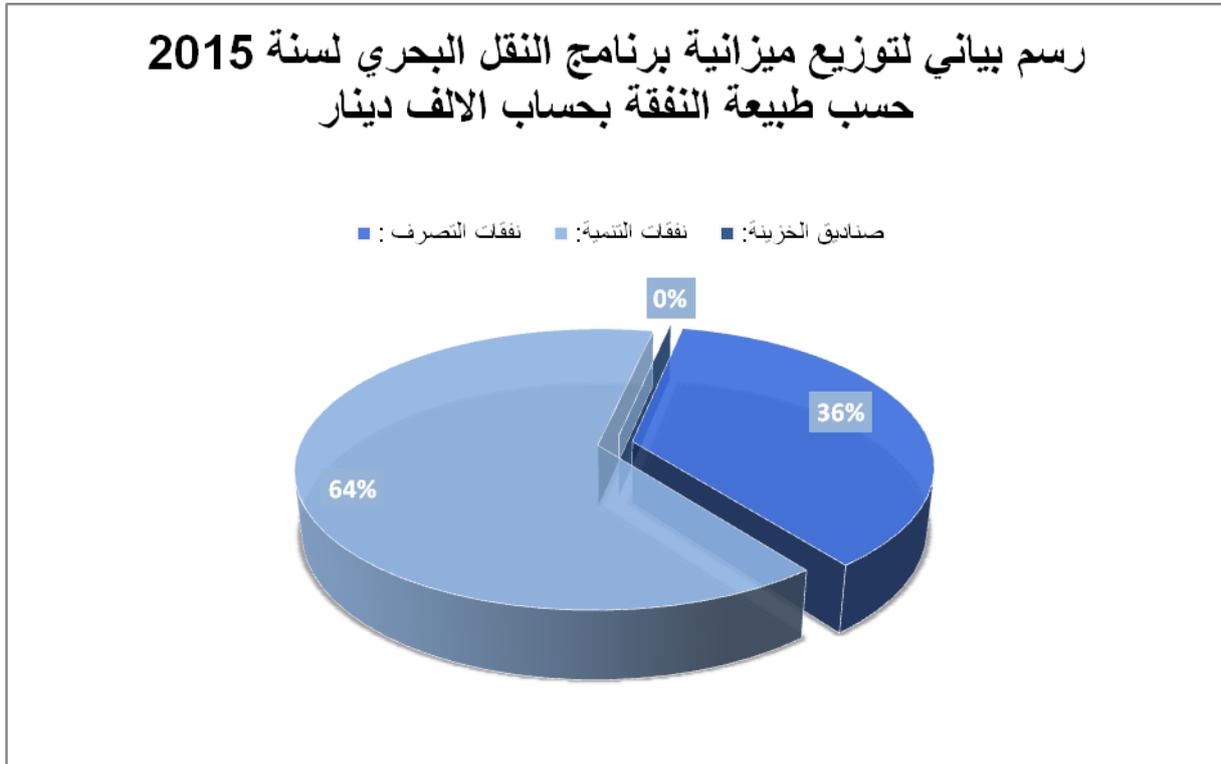
- 2 توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة :

اعتمادات الدفع

نفقات التصرف : 9992 أ.د. (36%)

نفقات التنمية: 17500 أ.د. (64%)

صناديق الخزينة: 0 أ.د. (0%)



تمثل نفقات التصرف 36% من جملة اعتمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التدخل العمومي بقيمة مادية قدرها 9040 أ.د. (منها 9000 أ.د. منحة لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 90,5% من نفقات التصرف، في حين تمثل نفقات التنمية 17500 أ.د. (تمويل عمومي لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 64% من جملة اعتمادات البرنامج.

2-4 إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 لبرنامج النقل البحري و الموانئ:

1-2-4 تقديم إطار النفقات متوسط الخاص بالبرنامج

لإعداد إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للبرنامج تم الإعتماد على الفرضيات التالية

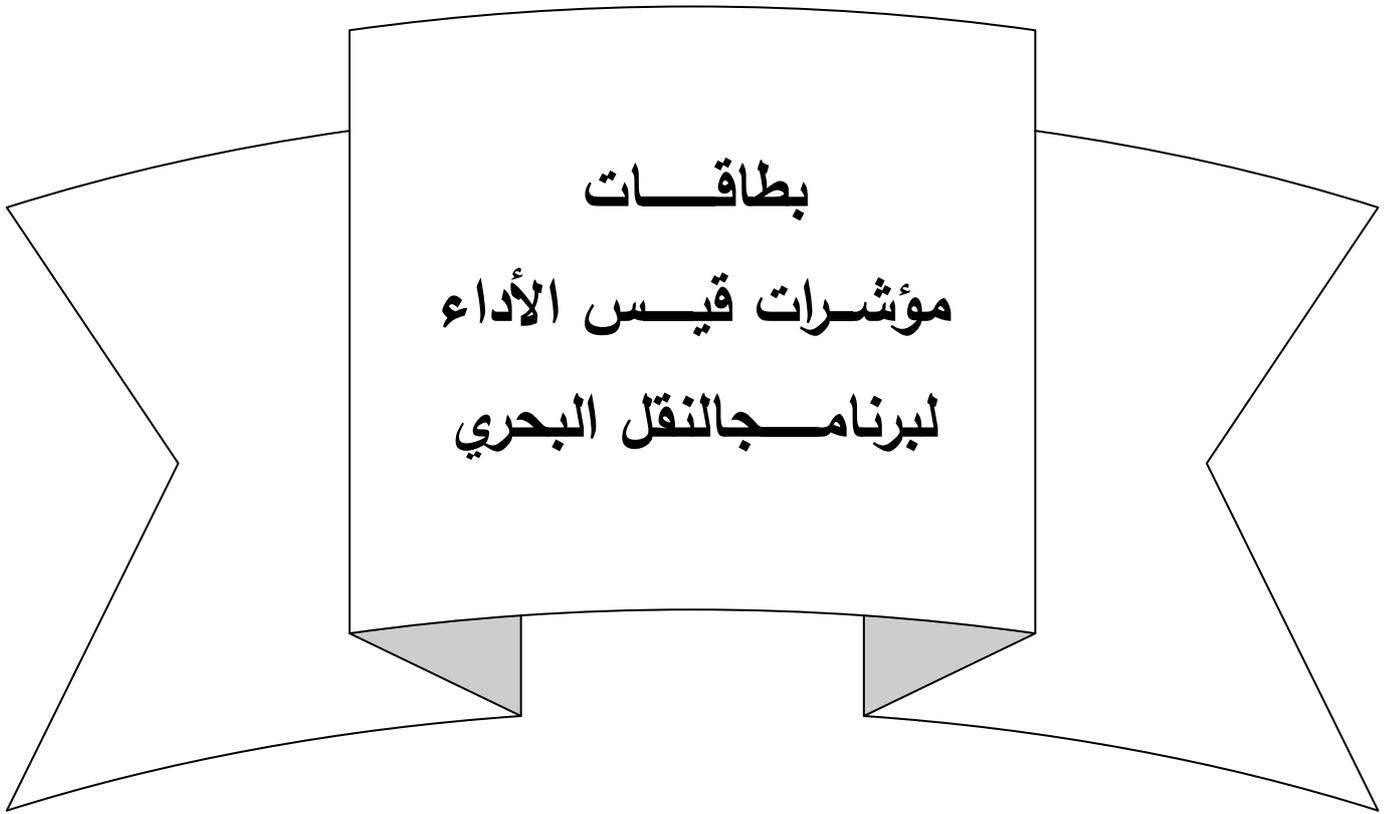
نفقات التصرف

- تعزيز مصالح البرنامج بالموارد البشرية ومجابهة مصاريف الإنتدابات
- مواصلة دعم النقل البحري على متن عبارات الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بالرفع في منحة الاستغلال المسندة

2-2-4 إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للبرنامج

الوحدة : ألف دينار

| تقديرات |       |       | قانون المالية<br>2014 | انجازات |      |      | النفقات                       |
|---------|-------|-------|-----------------------|---------|------|------|-------------------------------|
| 2017    | 2016  | 2015  |                       | 2013    | 2012 | 2011 |                               |
| 12674   | 11129 | 9992  | 8786                  | 7168    | 4576 | 3173 | <b>نفقات التصرف</b>           |
| 12674   | 11129 | 9992  | 8786                  | 7168    | 4576 | 3173 | على موارد العامة الميزانية    |
| 1372    | 1095  | 952   | 760                   | 643     | 552  | 352  | التأجير العمومي               |
| -       | -     | -     | -                     | -       | -    | -    | وسائل المصالح                 |
| 11302   | 10034 | 9040  | 8026                  | 6525    | 4024 | 2821 | التدخل العمومي                |
| 2000    | 1700  | 17500 | 1500                  | 1100    | 2150 | 2680 | <b>نفقات التنمية</b>          |
|         |       |       |                       |         |      |      | على موارد العامة الميزانية    |
|         |       |       |                       |         |      |      | الاستثمارات المباشرة          |
| 2000    | 1700  | 17500 | 1500                  | 1100    | 2150 | 2680 | التمويل العمومي               |
| 14674   | 12829 | 27492 | 10286                 | 8268    | 6726 | 5853 | <b>المجموع العام للبرنامج</b> |



## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخصائص العامة

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

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/س)
- 2- وحدة المؤشر: عدد/س
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم البضائع بالطن، عدد وحدات الشحن و الزمنية الفعلية لعملية الشحن و التفريغ
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
  - الشركة التونسية للشحن والترصيف
  - مقاولي الشحن والتفريغ الخواص
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف في بلوغ 16 حاويات مناولة في الساعة و 18 مجرورات مناولة في الساعة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للبحرية التجارية

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

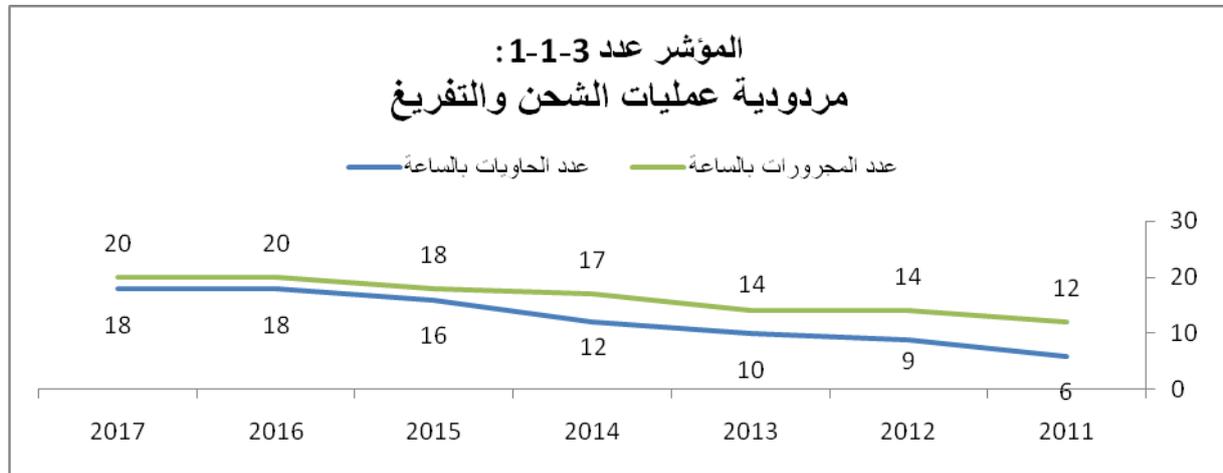
- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |      |      | الوحدة                | مؤشرات قيس الأداء: |
|---------|------|------|------|---------|------|------|-----------------------|--------------------|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012 | 2011 |                       |                    |
| 18      | 18   | 16   | 12   | 10      | 9    | 6    | عدد الحاويات بالساعة  |                    |
| 20      | 20   | 18   | 17   | 14      | 14   | 12   | عدد المجرورات بالساعة |                    |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل  | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:                 |
|--|---------------------|---|
| من المنتظر أن يحقق هذا المؤشر معدل نسبة نمو بـ 14,47% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | 14,47%              | مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات)  |
| من المنتظر أن يشهد هذا المؤشر معدل نسبة نمو بـ 5,57% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017  | 5,57%               | مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) |

## 3- رسم بياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي.
- توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين وبرنامج التكوين مع المعهد للتدريب المينائي بالإسكندرية.
- إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع
- تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس

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

## بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع  
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخاصيات العامة

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

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع/عدد سفن الدرجة التي تنطلق آخر الأسبوع
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- ديوان البحرية التجارية و الموانئ/مستغل الميناء
- 6- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف في تسجيل نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع لا تتجاوز 5%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للبحرية التجارية

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

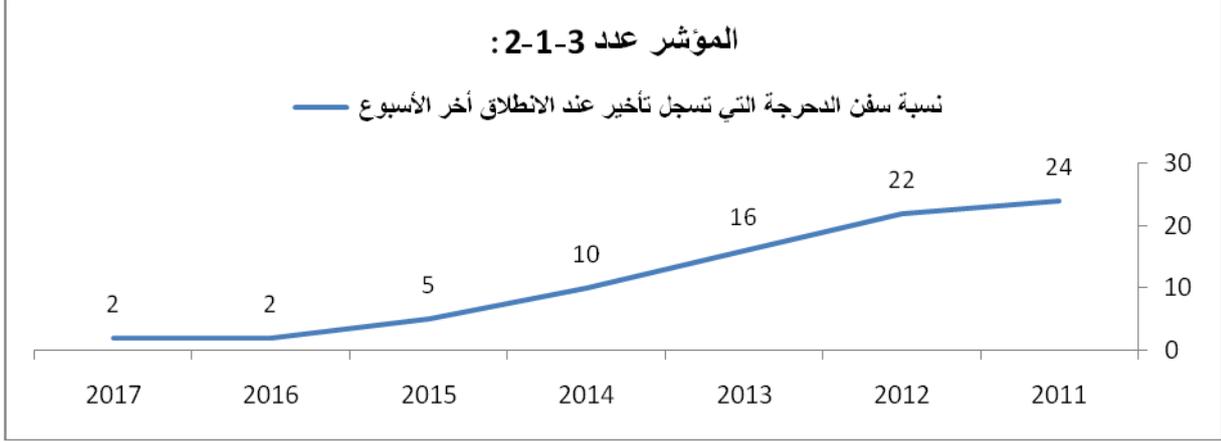
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قيس الأداء  |
|---------|------|------|------|---------|------|------|--------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012 | 2011 |        |  |
| 2       | 2    | 5    | 10   | 16      | 22   | 24   | %      | نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل   | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:                                |
|---|---------------------|--|
| من المنتظر أن يبلغ هذا المؤشر معدل نمو سنوي %41,52 خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | -41,52%             | نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع |

## 3- رسم بياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد
- أشغال تمديد الرصيف عدد 7 (الأرصفت 8 و 9) بميناء رادس و فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات
- أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس
- تحسين سيولة حركة المرور بالطرقات المؤدية إلى ميناء رادس
- 5- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من السفن و اقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

## بطاقة مؤشر قيس أداء

1.2.3 رمز المؤشر:

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية  
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
- 3- إسم المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب و التنسيق بين الناقلين البحريين و الشاحنين. مع الإشارة و أن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة و مستأجرة
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 7- التفرعات

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر و حجم البضائع التي يتم نقلها عن طريق الناقلين البحريين التونسيين
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط شركات النقل البحري
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
  - الشركة التونسية للملاحة
  - المجهزين الخواص
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 14%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للبحرية التجارية

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

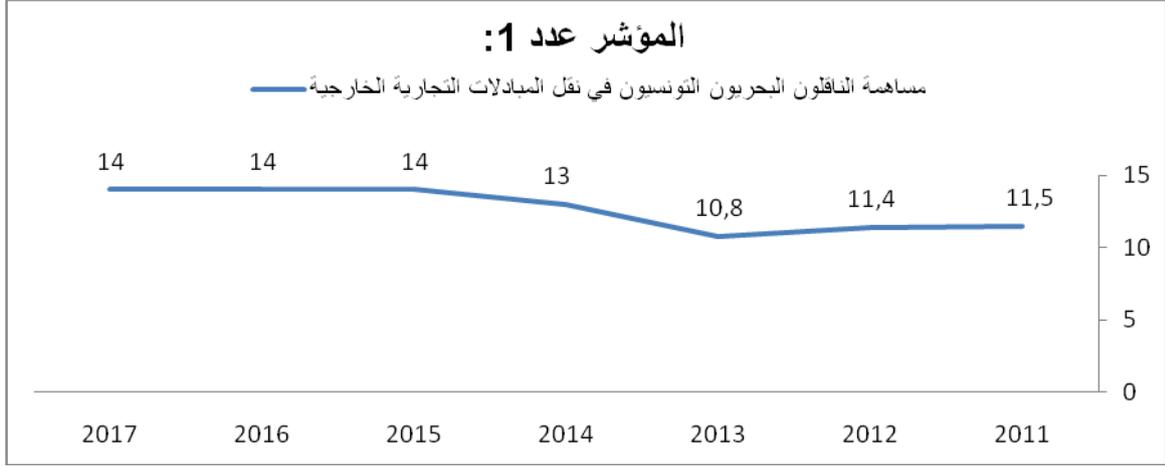
#### 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قيس الأداء:  |
|---------|------|------|------|---------|------|------|--------|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012 | 2011 |        |   |
| 14      | 14   | 14   | 13   | 10,8    | 11,4 | 11,5 | %      | مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل  | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:   |
|--|---------------------|---|
| من المنتظر أن يحقق هذا المؤشر معدل نمو سنوي بـ 2,5% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | 2,5%                | مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية |

## 3- رسم بياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تنفيذ برنامج الإستثمار في سن جديدة من قبل الخواص (سفينتي بضائع صب من قبل شركة GMT)
  - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري
  - وضع ومتابعة تنفيذ برنامج إعادة هيكلة وتأهيل الشركة التونسية للملاحة
- 5- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: يحجب هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

## بطاقة مؤشر قيس أداء

2.2.3 رمز المؤشر:

تسمية المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية  
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخصائص العامة

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

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط الموانئ و التراخيص التي تسند لفتح خط بحري منتظم
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
  - ديوان البحرية التجارية والموانئ
  - أمناء السفن
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السداسي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية يقدر بـ 36
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للبحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

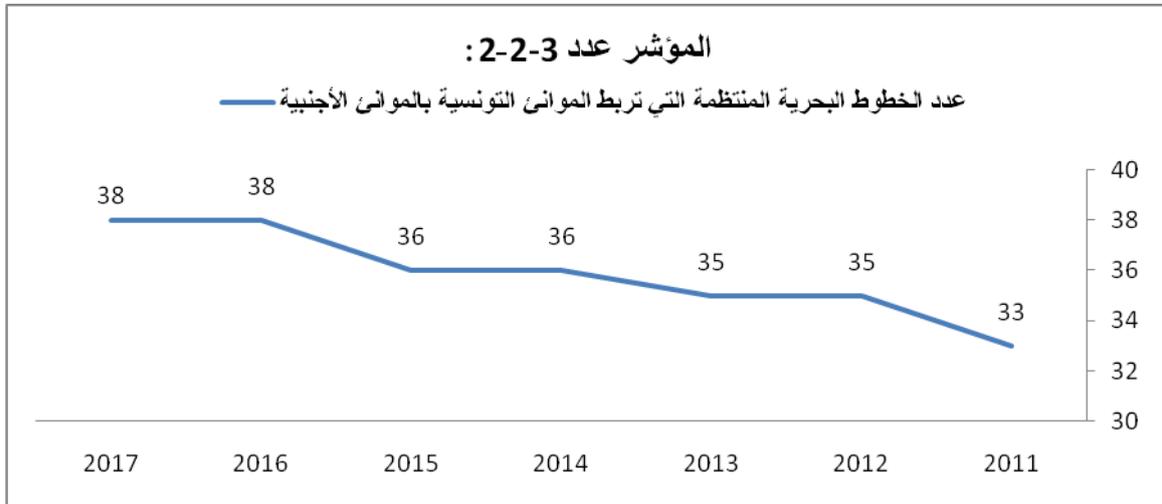
- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس الأداء:  |
|---------|------|------|------|---------|------|------|--------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012 | 2011 |        |  |
| 38      | 38   | 36   | 36   | 35      | 35   | 33   | عدد    | عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل   | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:  |
|---|---------------------|--|
| من المنتظر أن يبلغ هذا المؤشر معدل نمو سنوي بـ 1,82% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | 1,82%               | عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية |

## 3- رسمبياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية
- أشغال تمديد الرصيف عدد 7 (الأرصفتة 8 و 9) بميناء رادس
- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص
- تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت.

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

## بطاقة مؤشر قيس أداء

### رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معايينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخصائص العامة

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

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معايينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد المعايينات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط السلطة البحرية و المناطق و الجهات البحرية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معايينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 14200 معايينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية والإدارة العامة للبحرية التجارية

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

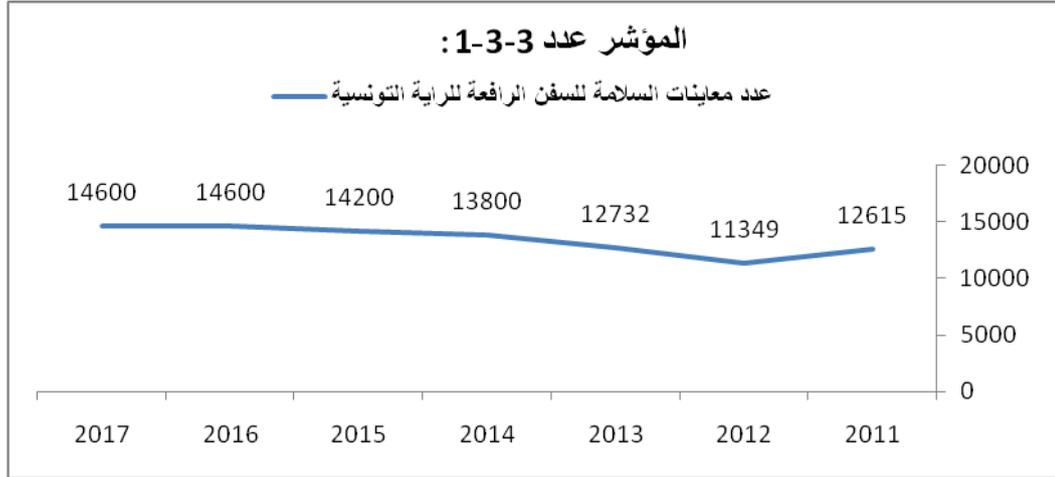
- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |       |       | 2014  | إنجازات |       |       | الوحدة | مؤشرات قيس الأداء:                                 |
|---------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|--------|--|
| 2017    | 2016  | 2015  |       | 2013    | 2012  | 2011  |        |  |
| 14600   | 14600 | 14200 | 13800 | 12732   | 11349 | 12615 | عدد    | عدد معايينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل  | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:                          |
|--|---------------------|--|
| من المنتظر أن يحقق هذا المؤشر معدل نمو سنوي بـ 1,9% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | 1,9%                | عدم معيّنات السلامة للسفن الرافعة للرماية التونسية |

## 3- رسم بياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية
  - ادخال حيز التشغيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)
  - تحيين النصوص القانونية المصادق عليها
- 5- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر نتائج معيّنات السلامة التي قامت بها السلطة البحرية

## بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسست بالموانئ التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### 1- الخصائص العامة

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

### 2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها/عدد السفن الأجنبية التي أرسست بالموانئ التونسية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد السفن الأجنبية التي أرسست بالموانئ التونسية و عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقرير نشاط ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
  - السلطة البحرية
  - ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2015 يتمثل الهدف فيبلغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرسست بالموانئ التونسية تقدر بـ 16%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للبحرية التجارية

### 3- قراءة في نتائج المؤشر

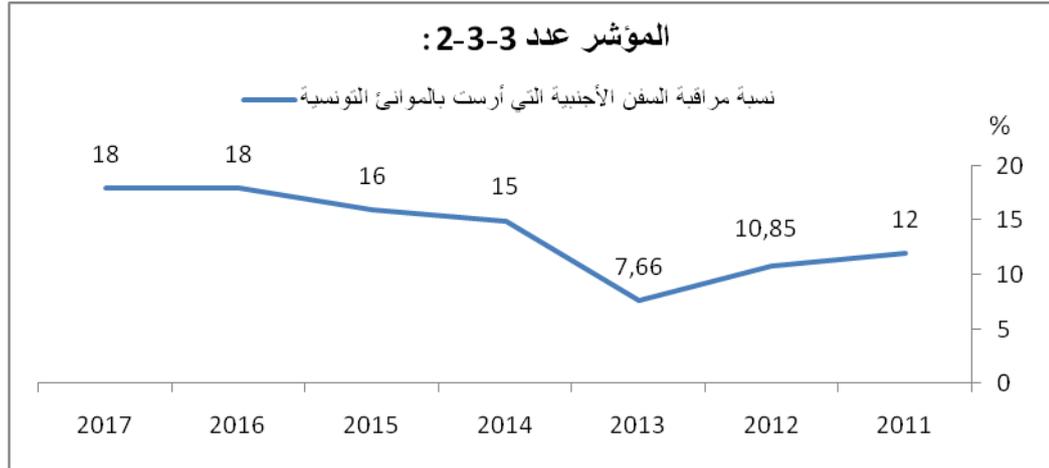
#### 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| تقديرات |      |      | 2014 | إنجازات |       |      | الوحدة | مؤشرات قيس الأداء:                                      |
|---------|------|------|------|---------|-------|------|--------|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |      | 2013    | 2012  | 2011 |        |   |
| 18      | 18   | 16   | 15   | 7,66    | 10,85 | 12   | %      | نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسست بالموانئ التونسية |

## 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

| تحليل   | الفترة<br>2017-2014 | معدل النمو السنوي للمؤشر:                               |
|---|---------------------|---|
| من المنتظر أن يبلغ هذا المؤشر معدل نمو سنوي بـ 6,27% خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017 | 6,27%               | نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسدت بالموانئ التونسية |

## 3- رسم بياني



## 4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة
- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
- 5- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر تقييم نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرسدت بالموانئ التونسية

## برنامج الرصد الجوي

رئيس البرنامج:

السيد عبد الوهاب النميري

المدير العام للمعهد الوطني للرصد الجوي

# خارطة البرنامج

## البرنامج

### المصالح الجهوية

- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بتونس (تونس ، بنزرت ، زغوان)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بجندوبة (جندوبة ، باجة ، الكاف ،  
سليانة)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بسوسة (نابل ، سوسة ، المنستير ،  
القيروان ، المهدية)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بصفاقس (صفاقس ، سيدي بوزيد ،  
القصرين ، قابس)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بتوزر (توزر ، قفصة ، قباي)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي  
بمنين (مدنين ، تطاوين)

### الإدارات المركزية

- إدارة الوحدات الجهوية والتسويق
- إدارة تكنولوجيات الرصد  
والمعلومات
- إدارة المنتجات
- إدارة البحث والتطوير في الرصد  
الجوي
- إدارة الجيوفيزياء وعلم الفلك
- وحدة التخطيط والجودة والعلاقات  
التولية
- الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية  
والمالية
- مصلحة التدقيق

## 1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

### \*إستراتيجية البرنامج:

ترتكز إستراتيجية البرنامج عموماً على خمسة محاور أساسية في علاقة مع الاحتياجات المجتمعية، وهي مستوحاة من إستراتيجية المنظمة العالمية للأرصاد الجوية وتتعلق بالمجالات التالية وهي ذات أولوية رئيسية:

- الإطار العالمي للخدمات المناخية،
- تركيز النظام العالمي المندمج " أنظمة الرصد/أنظمة المعلومات (WIS/WIGOS)"،
- الأرصاد الجوية الخاصة بالطيران،
- تنمية القدرات،
- المساهمة في الحد من مخاطر الكوارث،

ويشمل برنامج الرصد الجوي كل الإعتمادات المخصصة لمجموعة الأنشطة والمهام الموكولة للمعهد الوطني للرصد الجوي في ما يتعلق بالرصد الجوي ورصد الزلازل والظواهر الفلكية وكذا التوقعات الجوية والمناخية المنوطة بعهدته، وهو مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية.

كما يغطي البرنامج أيضاً تمويل الدولة للدعم التشغيلي المتواصل الذي يقدمه المعهد الوطني للرصد الجوي لفائدة مختلف مصالح وزارة الفلاحة، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الداخلية (الحماية المدنية) ووزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

وتجدر الإشارة أنّ عددا كبيرا من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية أصبحت تعتمد بشكل متزايد على معرفة الطقس وتقلباته وكذا المناخ وتغيراته (الفلاحة، النقل، الطاقة، السياحة، وغيرها). كما أنّ لوائح السماء المفتوحة تدعوا إلى بذل جهود متواصلة لتأمين جودة الخدمات المسداة من طرف المعهد لفائدة الطيران المدني مع التحكم في الكلفة المترتبة. ومن جهة أخرى وفي إطار الأولويات المطروحة في ما يتعلق بالتنمية المستدامة، يتعين على المعهد أن يقدم مساهمات ناجعة وفعالة في الغرض، وبالتالي المشاركة في التخفيف والتأقلم مع التغيرات المناخية التي تثير تساؤلات علمية صعبة تتطلب من المعهد تركيز بنية أساسية مناسبة ووضع آليات وظروف عمل حديثة تمكنه من القيام بالبحوث العلمية اللازمة وتطوير خدمات مناخية وجوية ملائمة.

وعلى هذا الأساس شرع المعهد، في إطار صبغته الجديدة، في تنفيذ جملة من الإصلاحات الإستراتيجية واتخاذ تدابير تنظيمية فعّالة تمكّنه من تحسين أدائه، من بينها:

- إعداد مشروع النظام الأساسي لأعوان المعهد.
- الشروع في وضع أسس منظومة تصرف حديثة وتفعيلها (جرد ممتلكات المعهد المنقولة وغير المنقولة، وإعداد موازنة الفتح والمرافقة المحاسبية).
- التكوين وتنمية مؤهلات الرّاصدين ومهارات المهندسين المنتجين (تكوين أساسي، تربّصات علمية وفنّية).
- الإنتدابات.
- إعداد هيكل تنظيمي جديد يتماشى والصبغة الجديدة للمعهد.
- إنخراط المعهد في برنامج التّوأمة في مجال الحوكمة بقطاع النقل.

**وتتّجه هذه الإستراتيجية خلال الفترة 2015-2020 إلى:**

- زيادة التركيز على المهام ذات الصلة بسلامة الأشخاص والممتلكات، لا سيما في مجال التّوقّعات الجويّة والمناخية والإنذار المبكر وكذا إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والأحداث والظواهر الجويّة البالغة الشدّة والزلازل،
- تطوير الخدمات المناخية لتلبية احتياجات سياسات التأقلم مع التغيّرات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلّق بمشاريع التهيئة والاستثمار،
- تطوير الخدمات المتعلقة بالزلازل والهندسة الزلزالية بما يمكّن المعهد من المساهمة الفعّالة في مجال الحفاظ على الأشخاص والممتلكات،
- ضمان الجودة العلمية والتقنية والتشغيلية من خلال تعزيز دور البحث العلمي التطبيقي والابتكار ووضعهما في قلب إستراتيجية البرنامج،
- إتّباع سياسة استثمار وتنفيذها لتوفير بنية أساسية على درجة من الجودة (رصد ومراقبة، نظام إتّصالات وتبادل معلومات...) تضمن توقّعات جويّة دقيقة، فعّالة وموثوق بها،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطور الطلب،
- جعل المعهد مرجعا في تقديم الخدمات من خلال تعزيز القدرة التّنافسية الإقتصادية للخدمات المقدّمة والترفيح من أهميتها وأدائها في إطار برنامج محدد من البحث والتطوير،

- جعل المعهد مركز تميّز في مجال التدريب وبناء القدرات والبحث العلمي في ما يتعلّق بالتوقّعات الجويّة والمناخية وإدارة البيانات المتعلّقة بالطقس والبيئة والجيوفيزياء،

### وتستوجب هذه التّوجهات الإستراتيجية:

- إعادة تهيئة البنية التحتية وتعزيزها سواء في مجال رصد العناصر الجويّة والزلازل والمراقبة أو نظم المعلومات والاتّصالات،
- مواصلة تألية شبكة الرصد وتطوير منظومة تراسل المعطيات،
- إعداد خارطة يقظة (carte de vigilance)،
- وضع نظام فعّال ومجدي للتوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الظواهر الجويّة الحادة والكوارث الطبيعية،
- برمجة تركيز شبكة رادار متطورة تغطّي كامل تراب الجمهورية : تمثّل أحد الخيارات الأسس المتّخذة من طرف المعهد في إطار خطة وطنية لمجابهة الفيضانات المفاجئة (الفجائية) والسريعة،
- التقدم في تنفيذ مشروع تحسين التوقّعات الجويّة العديدة القصيرة المدى التي تعود بالفائدة على جميع المستخدمين من خلال تطوير التوقّعات الاحتمالية التي تمكّن من تقييم أفضل لأوجه عدم اليقين في التوقّعات، إضافة إلى مزيد تطوير نماذج التوقّعات الجويّة العديدة المشغّلة على مجالات جغرافية محدودة وبقدرة تفصيلية عالية، لفائدة الملاحة الجويّة وسلامة الأشخاص،
- تفعيل دور الدوائر الفرعية للرصد الجويّ بالجهات،
- تنمية القدرات في مجال الرصد وإدارة البيانات،
- تطبيق برمجيات مراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير قاعدة البيانات المناخية الوطنية (تجديد نظام تخزين وإدارة المعطيات المناخية، تكوين...)،
- وضع استراتيجيا لإدارة المعلومات المناخية قصد تسهيل الدراسات وإنجاز المشاريع الكفيلة بتطوير طرق التعامل مع التغيرات المناخية،
- إرساء الأساليب والإمكانات المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- اتخاذ الخطوات اللازمة والإجراءات الضرورية نحو توقيع بروتوكولات/مذكرات تفاهم مع القطاعات المستفيدة من الخدمات المناخية والجهات المستخدمة للبيانات المناخية الوطنية والدولية

بصفة المعهد الجهة الرسمية الوحيدة المنوط بعهدتها تقديم البيانات المناخية وتسهيل تبادلها وفقاً للوائح والأنظمة الدولية المعمول بها في هذا الشأن،

- استخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزّع الصوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،
- تطوير مصلحة التوقعات الجوية الخاصة بوسائل الإعلام وبالأنشطة الخصوصية وكذا وحدة للعلاقات العامة والإعلام داخل المعهد (مثل تحديد متحدث صحفي متخصص/ متحدث إعلامي.....) مع إعطاء الفرصة لبعض الأعوان والإطارات المختصين ممن لديهم الحسّ الصحفي والإعلامي بالتعاون مع الجهات الإعلامية كمراسلين لها،
- تنظيم لقاءات دورية مع الجهات المستفيدة من خدمات الأرصاد الجوية، ولقاءات دورية مع وسائل الإعلام المختلفة للتوضيح والتوعية بالفوائد الاجتماعية والاقتصادية لخدمات الأرصاد الجوية،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبث عبر وسائل الإعلام المختلفة،
- تأهيل إطارات متخصصة في تقديم النشرة الجوية بوسائل الإعلام المختلفة،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطوّر الطلب،

#### \*أهم الإشكاليات:

تتمثل أهم الصعوبات التي يواجهها برنامج الرصد الجوي في:

- نقص فادح في الموارد البشرية الضرورية لتأمين عملية رصد العناصر الجوية بالمحطات المكوّنة للشبكة الوطنية للرصد الجوي والزلازلي، ومراكز حماية الملاحة الجوية بالمطارات الوطنية والدولية وكذا المحطات بالموانئ البحرية (تقنيين ومساعدين تقنيين : إختصاص رصد جوي وصيانة)
- النقص المسجّل في البنية التحتية وأشغال صيانة البنايات ومقرّات المعهد بمختلف الجهات.
- تقادم أجهزة رصد وقياس العناصر الجوية المركّزة بالجهات الداخلية والمكوّنة للشبكة الوطنية للرصد الجوي.
- تقادم أجهزة رصد الزلازل وضرورة تجديد وتعصير الشبكة الحالية.

- عدم توفر منظومة تصرّف حديثة تتلاءم مع طبيعة الصبغة الجديدة للمعهد وتستجيب للوائح والأنظمة الدولية المعمول بها في مجال الأرصاد الجويّة،
  - نقص هام في الموارد البشرية المتخصصة في مجال التصرف المالي والإداري،
  - محدودية الموارد المالية الذاتية دون اعتبار الموارد المتأتية من الخدمات المسداة لفائدة الملاحه الجوية،
  - صعوبة تجميع البيانات والمعطيات الجويّة والمناخية، الشيء الذي أدى إلى تأخير كبير في تخزين المعطيات المناخية بقاعدة البيانات وحفظها من التلف،
  - وجود نواقص على مستوى الوسائل والطرق المتبعة في تقديم الخدمات لمستعمليها (مثل النشرات البحرية بالمواني)
- \*الأولويات الإستراتيجية:**

تتمثّل أولويّة الدولة في مجال الرصد الجوي، في المقام الأوّل، في سلامة الأشخاص والممتلكات. وللمعهد الوطني للرصد الجوي دور رئيسي في تأمين هذه السلامة حيث الأحداث والظواهر الجويّة البالغة الشدّة والخطيرة وتأثيراتها على النقل الجوي والبحري والأرضي والسكك الحديدية تؤكّد الأهميّة المتزايدة للتوقّعات الجويّة وضرورة تطوير وتحسين المقدرة على إدارة مخاطر هذه الأحداث والكوارث الطبيعية بما يمكن من مجابتهها والتخفيف من الأضرار الناجمة عنها.

## 1. تحسين القدرة على تقديم الخدمات والإنذارات

- تحديد المستخدمين المحتملين وتطويع المنتجات بما يناسب طبيعة الفئات التي تستخدمها.
- تحسين محتوى وعدد جودة المنتجات وتحسين استخدام وسائل البث والتوزيع.
- تحسين الإنذارات وإدارتها على مستوى الشركاء المؤسساتيين.
- تحسين أداء المعهد وصورته لدى عامّة الناس.

## 2. المساهمة في تحسين مردودية القطاع الفلاحي بـ :

أ- تقديم خدمات خصوصية ومحددة لفائدة الزراعة وإدارة الموارد المائية (من خلال ما تقدمه مصلحة الرصد الجوي الخاصة بالفلاحة والمياه).

ب- رصد ومتابعة الجفاف: إتخاذ الخطوات اللازمة لأن يكون ضمن الهيكل التنظيمي المطروح وحدة لمراقبة الجفاف والإنذار المبكر ضمن استراتجية وطنية طويلة الأمد لمجابهة ظاهرة الجفاف، بناءً على توصيات الاجتماع رفيع المستوى للسياسات الوطنية المتعلقة بالجفاف والذي عقد بجنيف خلال الفترة من 11-15 مارس 2013.

ج- أن يشمل عمل الوحدة مراقبة الجفاف والإنذار المبكر من خلال:

- وضع آلية لتطوير دور الأرصاد الجوية في مراقبة الجفاف على المستوى الوطني،
- إعداد استبيانات توزع على القطاعات المختلفة، يمكن من خلال تحليل نتائجها الوصول لصورة متكاملة حول حالات الجفاف والظواهر المصاحبة لها (مثل العواصف الرملية والترابية والموجات الحرارية) وتأثيرها على موارد المياه والقطاعات التي تتأثر بالجفاف.

د- تحسين جودة الخدمات الموجهة لفائدة الصيد البحري (تقديم المساعدة اللازمة).

## 3. إدارة المخاطر

- على المستوى الوطني: (نشرات تحذيرية، إنذارات للمساهمة في مجابهة مخاطر الفيضانات والكوارث، خارطة يقظة، متابعة الأحداث والظواهر الحادة والبالغة الشدة، التغيرات المناخية، بلاغات حينية بخصوص الزلازل المسجلة بالمحطات التابعة للمعهد).
- على المستوى الدولي: الربط مع المراكز الإقليمية والعالمية في إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والظواهر الجوية البالغة الشدة (عواصف، أعاصير، تسونامي،...).

#### 4. الخدمات الموجهة للنقل

- تأمين الخدمات المسداة لفائدة الملاحة الجوية: (تعزيز الخبرات الفنيّة والتركيز على تطويرها، مراقبة جودة الخدمات، ترشيد المصاريف والضغط عليها،...)
- تأمين وتطوير الخدمات المسداة لفائدة الملاحة البحرية

#### 5. دعم البحث العلمي في مجال الرصد الجوي:

- ضبط برامج بحث تستجيب لحاجيات المستخدمين من معلومات جويّة وخدمات مناخية.
- متابعة تنفيذ برامج البحث والبرامج التدريبية التي تتفق ومعايير المنظمة العالمية للأرصاد الجوية والمعايير الدولية والعمل على تطويرها بصفة مستمرة.
- رفع قدرات الأطارات الفنية المتخصصة في مجال التدريب والبحث العلمي في مجال الرصد الجوي والجيوفيزياء بالمعهد.
- جعل المعهد مركز تميّز - على المستوى العربي والإفريقي- في مجال التوقّعات الجويّة القصيرة المدى والتدريب وبناء القدرات والبحث العلمي وإدارة البيانات المتعلقة بالطّقس والبيئة والجيوفيزياء.
- جعل المعهد فضاء منفتحا على الهياكل والفرق الوطنية العاملة في حقل البحث العلمي في مختلف الجامعات التّونسية.

## 2-الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

### الأهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

- يرمي برنامج الرصد الجوي إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. وضع نظام عمليّاتي ناجع وفَعّال لتحسين التّوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجويّة الحادّة.
2. تثمين المعطيات والمعلومات الجويّة والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتّنمية المستدامة.
3. تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره.

أمّا المؤشرات التي تم إختيارها لقياس أداء البرنامج فتترجم أوكذ وأهمّ الأهداف والأولويات الإستراتيجية التي يعمل المعهد على تحقيقها. بالتالي لا تغطي المؤشرات التي تم إختيارها الأنشطة المعتادة للمعهد مثل "درجة توفر معطيات شبكة رصد العناصر الجوية " أو "دقة تسجيل البيانات المناخية في قاعدة المعطيات" وهي مؤشرات يتم متابعتها دوريا وتتجاوز درجة تحقيقها 90% في أغلب الحالات.

- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

| مؤشرات قياس الأداء   | الأهداف  |
|--|--|
| <p><b>المؤشر عدد 1</b>-نسبة نجاح البلاغات والنّشرات التحذيرية الخاصة،</p> <p><b>المؤشر عدد 2</b>- نسبة نجاح التّوقّعات الجويّة القريبية المدى (48ساعة)،</p> <p><b>المؤشر عدد 3</b>-نسبة نجاعة منتجاتالنّموذج الرّقمي 'الادان-تونس</p> <p><b>ALADIN_Tunisie</b>، للتّوقّعات الجويّة العددية القصيرة المدى (48ساعة)،</p>   | <p><b>الهدف 1:</b> وضع نظام عمليّاتي ناجع وفَعّال لتحسين التّوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجويّة الحادّة</p> |
| <p><b>المؤشر عدد 1</b>-الفارق الزمنيبين عملية قياس ورصد العناصر الجويّة بالمحطّات ثمّ تجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات،</p> <p><b>المؤشر عدد2</b>- تطوّر نسبة عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات</p> <p><b>المؤشر عدد3</b>- تطوّر إيرادات المعهدالماليةالذّاتية (مقارنة بجملة الموارد)،</p> | <p><b>الهدف 2:</b> تثمين المعطيات والمعلومات الجويّة والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتّنمية المستدامة</p>       |
| <p><b>المؤشر عدد 1</b>-الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية،</p> <p><b>المؤشر عدد 2</b>-دقة تحديد مركز الرجّات الأرضية،</p>   | <p><b>الهدف 3:</b> تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره</p>   |

## الهدف عدد 1: وضع نظام عمليّاتي فعال ومجدي للتوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجويّة الحادّة

### • تقديم الهدف:

يتمثّل الهدف في تركيز منظومة للإنذار المبكر بالظواهر الجويّة المتطرّفة والأحداث البالغة الشدّة بما يمكّن من المساهمة الفعّالة في حماية الأشخاص والممتلكات عبر خارطة يقظة من شأنها المساندة الفعّالة لهياكل التدخّل الوطنية في مجابهة الكوارث الطبيعية وحسن إدارة المخاطر الناجمة عنها.

ويوضّح هذا الهدف المعهد بالنظر لنشاطه الأساسي، لأنّ توفير توقّعات جويّة على أعلى مستوي هو أولاً مفيد لعامة الناس ولمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنّه أيضاً ضروري للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلّبات الطّقس، خاصّة في الحالات الإستثنائية.

تتطلّب التوقّعات الجويّة والمناخية تعبئة كافة المهارات والموارد والوسائل المتوفّرة لدى المعهد وحسن استعمالها: البحث، علم المناخ، الرصد والمراقبة (محطّات أرضية لتقبّل صور الأقمار الصناعية، مسابير لاسلكية (**radiosondage**)، رادارات ومحطّات رصد أرضية)، المحاكاة العددية (**simulation numérique**) وخاصة الحاسوب ذي التّأدية المرتفعة، الخبرة البشرية الضرورية لتحليل وتفسير نواتج النماذج العددية مع الأخذ بعين الاعتبار الخصائص الجغرافية والمناخية المحلية، وأخيراً وسائل نشر المعلومات وتوزيعها.

أمّا المؤشّرات التي تمّ اختيارها فتعكس بشكل مباشر الأداء الذي يتحقّق من خلال سلسلة من المهارات عن طريق مساهمة التّمنّجة الرقميّة. يقاس الأداء الخاص بهذا الهدف في البداية على مستوى النموذج العددي للتوقّعات الجويّة القصيرة المدى على مجال تونس الجغرافي. أمّا اختيار مدى 48 ساعة لقياس الأداء فيعود سببه إلى أنّ مختلف النماذج العددية أصبحت توفر توقّعات جويّة على مدى 24 ساعة تضاهي في جودتها الرّصدات الجويّة، ولكنّ الأمر ليس كذلك بالنسبة لمدى 48 ساعة حيث يتطلّب مزيداً من البحث والتطوير والإستثمار في مجال الرّصد والمراقبة والبحوث لتعميق معرفتنا بالطّقس وتقلّباته، والمناخ وتغيّره.

• مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية)

- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية 2012-2015

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1 :

| تقديرات |      |      | قانون<br>المالية<br>2014 | إنجازات  |          |          | الوحد<br>ة | مؤشرات قياس الأداء   |
|---------|------|------|--------------------------|----------|----------|----------|------------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |                          | 201<br>3 | 201<br>2 | 201<br>1 |            |  |
| 88      | 87   | 86   | 85                       | 84       | 82       | 81       | %          | 1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة                                      |
| 88      | 87   | 86   | 85                       | 82       | 81       | 80       | %          | 2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)                                      |
| 84      | 83   | 82   | 80                       | 80       | 79       | 78       | %          | 3.1. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة) |

أهم الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

| الهدف عدد 1   |   |                                    |
|---|---|------------------------------------|
| المؤشرات  | الأنشطة   | التقديرات (الإتمادات) بالألف دينار |
| 1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- انتداب 10 تقنيين و10 مساعدين تقنيين (اختصاص رصد جوي) لتدعيم العنصر البشري بمحطات ومكاتب الرصد الجوي،</li> <li>- الاستغلال الحيني للمعطيات المرصودة،</li> <li>- إحداث خطة مهندس 'رئيس فريق' يكلف برئاسة قاعة التوقعات والسهر على إعداد وارسال البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة،</li> <li>- إنجاز خارطة لليقظة خاصة بتطور العوامل الجوية،</li> <li>- بداية تنفيذ مشروع تركيز شبكة ردارات،</li> <li>- استغلال مركز التكوين في عمليات تكوين داخلي للراصدين الجويين،</li> </ul> | 1100                               |
| 2. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبية المدى (48 س)                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- مواصلة برنامج إعادة تنظيم طرق العمل وتدعيم العنصر البشري،</li> <li>- مواصلة تكوين مهندسي التوقعات الجوية من خلال المشاركة في برامج تكوينية خصوصية في مجال الأساليب والتقنيات الحديثة الخاصة بتحليل تطور العوامل والظواهر الجوية،</li> <li>- استغلال نواتج جديدة من النماذج العددية الفرنسية،</li> <li>- المراقبة اليومية لدقة التوقعات وتحليل أسباب النقص إن وجدت والعمل على تفاديها.</li> </ul>   | 50                                 |
| 3. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 س) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- إقتناء وتركيز حاسوب جديد ذي تأدية جدّ عالية لمواصلة تشغيل النماذج العددية المتطورة محلياً بمقر المعهد،</li> <li>- تركيز نسخة من الأنموذج العددي للتوقعات الجوية ذو السعة العالية (AROME)،</li> <li>- مواصلة تكوين المهندسين في مجالات النمذجة العددية وتطوير طرق التوقعات الجوية (أنموذج AROME + ALADIN للتوقعات الجوية العددية)،</li> <li>- مراقبة دقة التوقعات واستخراج النقص والعمل على تفاديها</li> </ul>  | 600                                |

## الهدف عدد 2: تثمين المعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد

### والتنمية المستدامة

#### ● تقديم الهدف:

يتمثل الهدف في :

- تطوير قاعدة المعطيات المناخية الوطنية من خلال اقتناء و تطبيق أنظمة و برمجيات متطورة لمراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير الخدمات المناخية واقتراح تحسينات يوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلق بمشاريع التهيئة والإستثمار (السياحة، الفلاحة، النقل، البيئة، الطاقة...)،
- إرساء الأساليب المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- إستخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزع الصوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبث عبر وسائل الإعلام المختلفة،

#### ● مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية 2012-2015

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | وحد<br>ة<br>القياس | مؤشرات قياس الأداء  |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------------------|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |                    |   |
| 6       | 12   | 16   | 20                     | 20      | 24   | 24   | شهر                | 1.الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوئية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية |
| 35      | 30   | 29   | 28                     | 28      | 26   | 25   | %                  | 2. تطوّر عدد المحطات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)      |
| 67      | 66   | 66   | 64                     | 62      | 60   | 60   | %                  | 3.تطوّر نسبة إيرادات المعهدالمالية الدّاتية مقارنة بجملة الموارد  |

- أهم الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

| الهدف عدد 2                              |   |  |
|--|---|--|
| التقديرات<br>(الإتمادات)<br>بالآلف دينار | الأنشطة   | المؤشرات   |
| 800                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- تنظيم عملية جمع المعطيات المناخية،</li> <li>- تآلية تخزين عدد من العناصر المناخية،</li> <li>- تدعيم العنصر البشري،</li> <li>- اقتناء نظام جديد متكامل لتخزين ومعالجة واستغلال المعطيات المناخية،</li> <li>- بناء وتجهيز مركز للأرشيف.</li> </ul> | <p>1. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجويّة وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية</p>                              |
| 50                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- مواصلة البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزنة،</li> <li>- طلب الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي،</li> <li>- جرد للمحطات التي لها أن تتوفر على سلسلة تفوق 50 سنة،</li> </ul>                             | <p>2. تطوّر نسبة عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات</p> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- العمل على إيجاد اتفاقيات جديدة،</li> <li>- مواصلة التعريف بمنتجات المعهد،</li> <li>- تطوير طرق تسويق المنتجات،</li> </ul>  | <p>3. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية</p>  |

|    |  |                              |
|----|--|------------------------------|
| 30 | - العمل على إبرام اتفاقية تفاهم مع هياكل البحث العلمي قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حالياً بصفة مجانية للطلبة والباحثين. | الذاتية مقارنة بجملة الموارد |
|----|--|------------------------------|

## الهدف عدد 3: تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره

### • تقديم الهدف:

يتمثل الهدف في توسيع نطاق تغطية شبكة رصد الزلازل ومراقبة نشاطها لتشمل جميع أنحاء البلاد، وتحسين نوعية الإنذار المبكر، من خلال:

1. تحديد سريع لمواقع الزلازل وتقدير مستوى موثوقية الإنذار وشدة الصدمات مع توفير المعلومات في الوقت الحقيقي حول مصدر الزلزال وقوته وخريطة الرّجات،
2. دمج النتائج التي يتم التوصل إليها ضمن بنى تحتية ديناميكية لمعلومات الجغرافية الرّقمية ووضع هذه العناصر على ذمة المستخدمين بواسطة وسائل عرض مرئية،

تقتضي متطلّبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الرّجات الأرضية وكذا وسائل الإتصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأتمية من تسجيلات محطات قياس الزلازل من ناحية، ولتأمين مراقبة حسن اشتغال هذه المحطات من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص هذه المتطلّبات بضرورة هاتين:

الموثوقية العالية والكمون المنخفض (Haute fiabilité et faible latence).

ولذلك، أصبح من الضروري وضع نهج جديد لتوطين سريع لمركز الزلزال (localisation rapide de l'épicentre) بداية من الثواني الأولى لتسجيل الإشارات في عدد قليل من المحطات يمكن من:

- تقليص الفارق الزمني بين حدوث الرّجة وتحديد مركزها والإبلاغ عنها،
- الزيادة في دقة تحديد مواقع الرّجات الأرضية،
- رصد الرّجات الخفيفة التي ليس بالإمكان تسجيلها بالشبكة التماثلية الحالية،
- تحديد الرّجات الأرضية بصفة أوتوماتيكية مما يسمح بالمساهمة في نظام الإنذار المبكر لظاهرة التسونامي بالبحر الأبيض المتوسط،
- الحصول على إشارات زلزالية رقمية تفتح المجال لإنجاز دراسات تتعلق بمعرفة الخصائص الجيولوجية لباطن الأرض،

### • مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبيّة)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية 2012-2015

مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد3 :

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | وحدة<br>القياس | مؤشرات قياس الأداء   |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|----------------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |                |  |
| 25      | 30   | 45   | 102*                   | 50      | 50   | 50   | دقيقة          | 1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية |
| 4       | 5    | 7    | 15*                    | 10      | 10   | 10   | كلم            | 2. دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية                                    |

\*:يعود تراجع المؤشرين بالنسبة لسنة 2014 إلى التأخير الحاصل في إنجاز مشروع تركيز الشبكة التونسية للإتذار الزلزالي (الصفقة المبرمجة لسنة 2014 كانت غير مثمرة)، إضافة إلى تقادم الشبكة المعتمدة حاليا (رصد وتراسل معطيات)

- الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

| الهدف عدد 3                                |  |  |
|--|--|--|
| التقديرات<br>(الإعتمادات)<br>بالآلاف دينار | الأنشطة  | المؤشرات   |
| 100  | - متابعة تنفيذ مراحل إنجاز مشروع 'راست RAST' لتحسين مراقبة النشاط الزلزالي:<br>• تحديث وسائل تراسل المعطيات<br>• استعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية | 1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية |
|  | - تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة<br>- انتداب عدد2 تقني في علوم الأرض والجغرفة الرقمية<br>- انتداب عدد 1 تقني صيانة (اختصاص إلكترونيك)                           | 2. دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية                                    |

## نفقات البرنامج: 4 ميزانية البرنامج :

سجلت مشروع ميزانية البرنامج تطوراً بنسبة 9.3% حيث أصبحت 13850 أ.د. سنة 2015 مقابل 13325 أ.د. كتقديرات محينة لسنة 2014 وهذا التطور ناتج عن زيادة تقدر بـ 157 أ.د. (1.37%) بالنسبة لنفقات التصرف و 368 أ.د. ( 19 %) بالنسبة لنفقات التنمية.

## 5 تطور اعتمادات البرنامج:

### مشروع ميزانية برنامج الرصد الجوى

#### لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

| بيــــــــان البرنامج                | إنجازات<br>2013 | ق.م.<br>2014 | توقعات<br>نهاية 2014 | تقديرات<br>2015 | نسبة التطور<br>2014/2015 (%) |
|--------------------------------------|-----------------|--------------|----------------------|-----------------|------------------------------|
| العنوان الأول: نفقات التصرف          | 9855            | 10675*       | 11393**              | 11550***        | 1.37                         |
| التأجير العمومي                      | 7133            | 7303         | 7303                 | 7335            | 0.4                          |
| وسائل المصالح                        | 2615            | 2708         | 2708                 | 2651            | -2.1                         |
| التدخل العمومي                       | 108             | 340          | 340                  | 350             | 2.9                          |
| العنوان الثاني: نفقات التنمية        | 970             | 1932         | 1932                 | 2300            | 19                           |
| الاستثمارات المباشرة                 | 0               | 0            | 0                    | 0               | -                            |
| على الموارد العامة للميزانية         | 0               | 0            | 0                    | 0               | -                            |
| على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة | 0               | 0            | 0                    | 0               | -                            |
| التمويل العمومي                      | 970             | 1932         | 1932                 | 2300            | 19                           |
| على الموارد العامة للميزانية         | 970             | 932          | 932                  | 1300            | 39.5                         |
| على الموارد الذاتية للمعهد           | 0               | 1000         | 1000                 | 1000            | 0                            |
| صناديق الخزينة                       | 0               | 0            | 0                    | 0               | -                            |
| مجموع البرنامج                       | 10825           | 12607        | 13325                | 13850           | 3.9                          |

\* يتضمن مبلغ 324 أ.د. يمثل متخذاً بعنوان إلتزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة  
\*\* يتضمن مبلغ 1042 أ.د. يمثل متخذاً بعنوان إلتزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة  
\*\*\* يتضمن مبلغ 1213 أ.د. يمثل متخذاً بعنوان إلتزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة

6 إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 لبرنامج الرصد الجوي

الوحدة: ألف دينار

إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للبرنامج

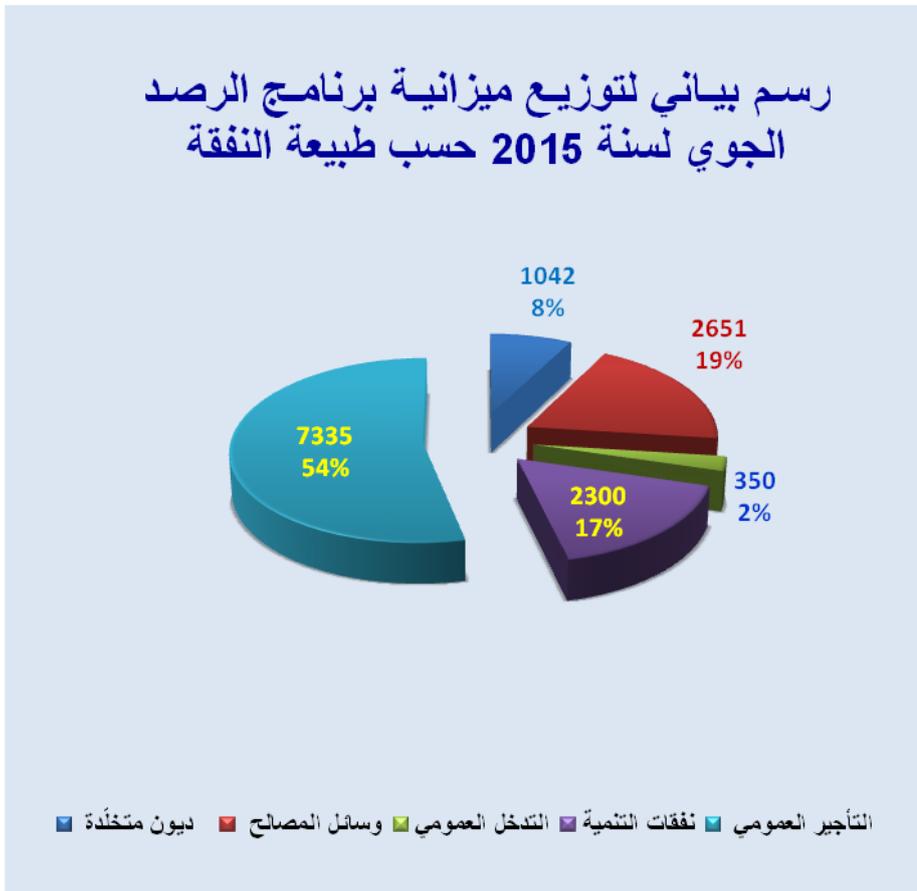
| تقديرات |       |         |            | قانون المالية<br>2014 | إنجازات<br>2013 | إنجازات<br>2012 | النفقات<br>(الوحدة: ألف دينار)                                      |
|---------|-------|---------|------------|-----------------------|-----------------|-----------------|---|
| 2017    | 2016  | 2015    | نهاية 2014 |                       |                 |                 |   |
| 12285   | 11927 | 11550** | 11393**    | 10675**               | 9855            | 9575            | نفقات التصرف  |
| 3350    | 3350  | 3350    | 3350       | 3350                  | 3350            | 3000            | على موارد الميزانية   |
| 3350    | 3350  | 3350    | 3350       | 3350                  | 3350            | 3000            | التأجير العمومي   |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | وسائل المصالح   |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | التدخل العمومي  |
| 8935    | 8577  | 8230    | 8043       | 7175                  | 6505            | 6575            | على الموارد الذاتية للمؤسسات  |
| 4464    | 4236  | 3985    | 3953       | 3803                  | 3782            | 4763            | التأجير العمومي   |
| 2812    | 2731  | 2651    | 2708       | 2708                  | 2615            | 1741            | وسائل المصالح   |
| 371     | 361   | 350     | 340        | 340                   | 108             | 71              | التدخل العمومي  |
| 2536    | 2415  | 2300    | 1932       | 932                   | 970             | 624             | نفقات التنمية   |
| 1400    | 1400  | 1300    | 932        | 932                   | 970             | 624             | على موارد الميزانية   |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | الإستثمارات المباشرة  |
| 1400    | 1400  | 1300    | 932        | 932                   | 970             | 624             | التمويل العمومي   |
| 1236    | 1115  | 1000    | 1000       | 1000                  | -               | -               | الموارد الذاتية   |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة                                |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | الإستثمارات المباشرة  |
| 0       | 0     | 0       | 0          | 0                     | 0               | 0               | التمويل العمومي   |
| 14821   | 14342 | 13850   | 13325      | 12607                 | 10825           | 10199           | المجموع العام للبرنامج  |
| 4750    | 4750  | 4650    | 4282       | 4282                  | 4320            | 3624            | على موارد الميزانية و القروض<br>الخارجية الموظفة وصناديق<br>الخزينة |
| 10071   | 9562  | 9200    | 9043       | 8325                  | 6505            | 6342            | على الموارد الذاتية للمؤسسات  |

ملاحظة: تم اعتماد تقديرات نهاية سنة 2014 عوضا عن 'ق.م 2014' لتقدير نفقات سنوات 2015 ، 2016 و 2017

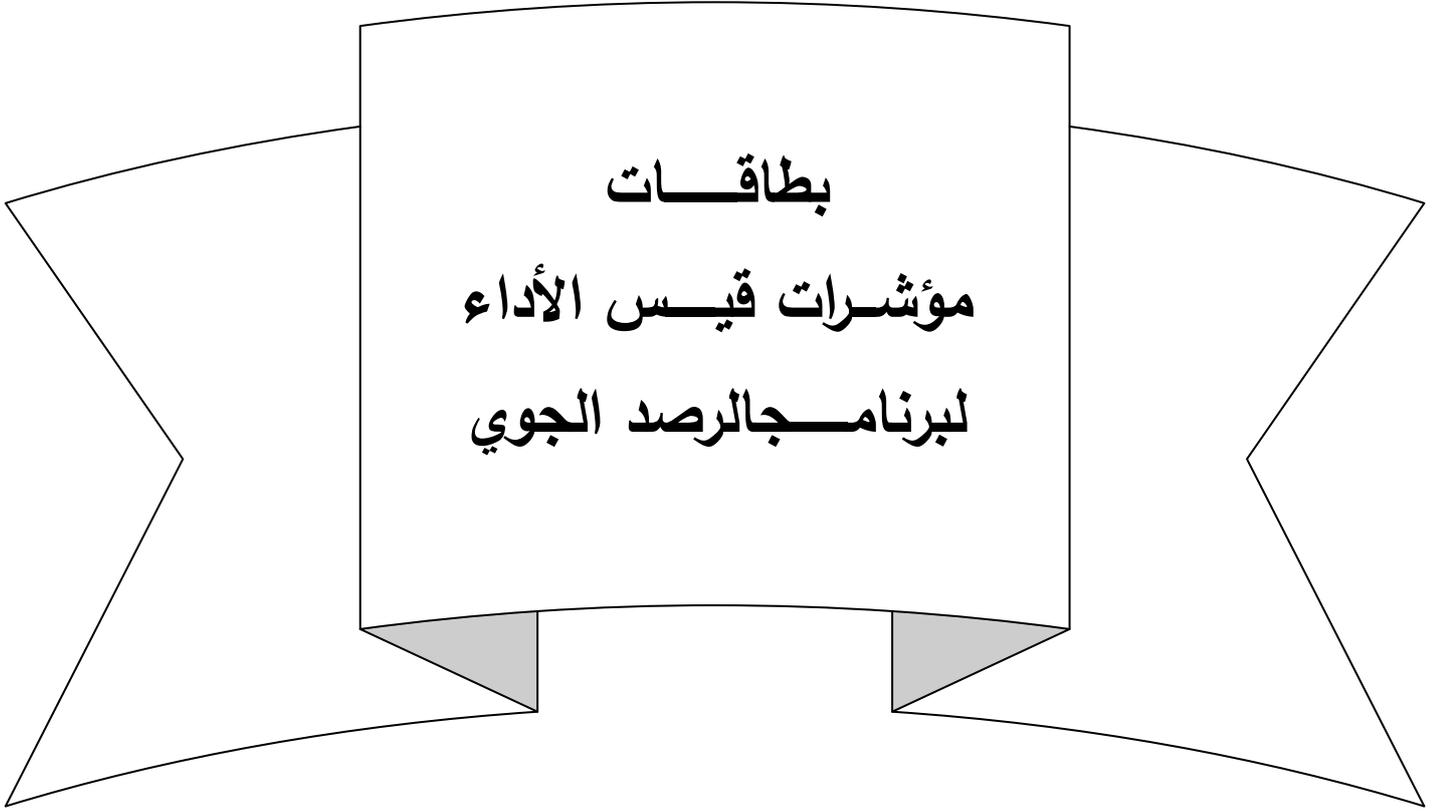
(\*\*) باعتبار المبالغ المخصصة لخلاص الديون ويقع خلاصها من الموارد الذاتية للمعهد

## 1- رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج الرصد الجوي لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة

- التأجير العمومي : 7335 أ.د. ( 54 % )
- التدخل العمومي : 350 أ.د. ( 2 % )
- وسائل المصالح : 2651 أ.د. ( 19 % )
- خلاص ديون : 1214 أ.د. ( 8 % )
- نفقات التنمية : 2300 أ.د. ( 17 % )



تمثل نفقات التّصريف 83.4% من جملة إعمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التأجير العمومي بقيمة مادّية قدرها 7335 أ.د، أي بنسبة 63.5% من نفقات التّصريف، في حين تمثّل نفقات التنمية (2300 أ.د) 16.6% من جملة اعمادات البرنامج.



## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 1 / 1 / 1

**تسمية المؤشر: نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة**

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2013

### I - الخصائص العامة للمؤشر

11. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
12. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : وضع نظام عملياتي
- فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة
13. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة التوقعات الجوية الخاصة بالعوامل والظواهر الجوية الحادة
14. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
15. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité) وكذلك مؤشر فاعلية (efficience)

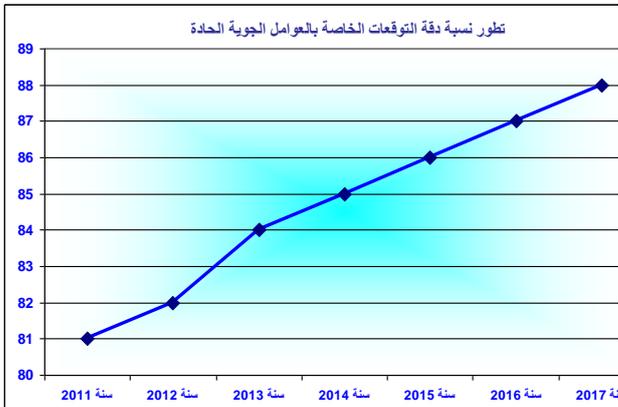
### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

20. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
- المؤشر الشهري = عدد النشرات المتضمنة لتوقعات حسنة / العدد الجملي للنشرات خلال الشهر
21. وحدة المؤشر: %
22. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البلاغات والنشرات الجوية الخاصة والرصدات الجوية وصور القمر الاصطناعي
23. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
24. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصالح التوقعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
25. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
26. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 88 % خلال سنة 2016
27. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة المنتجات / السيد : محمد الحجاج

### III - III - قراءة في نتائج المؤشر

9. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:                            |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 88        | 87   | 86   | 85   | 84        | 82   | 81   | %      | نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة |



2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

عند تحقق نسبة 82% نهاية 2013 وبالإعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 88% خلال سنة 2017 نظرا للبرامج المزمع تطويرها.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- استغلال نواتج الأنموذج العددي AROME

- بلورة خارطة للبقظة

- برمجة تركيز شبكة إدارات بصفة تدريجية

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- عدم الحصول على نواتج جديدة

## بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 1 / 1 / 2

تسمية المؤشر: نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2013

### I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :  
وضع نظام فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس وظواهر الجووية الحادة
3. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة نشرات التوقعات الجوية على مدى 48 ساعة.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité) وكذلك مؤشر فاعلية (efficience)

### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية  
المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: النشرات الجوية قريبة المدى والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصالح التوقعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توفر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 88 % خلال سنة 2016
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للاستغلال / السيد: فرحات عون الله

### III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:                             |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 88        | 87   | 86   | 85   | 82        | 81   | 80   | %      | نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48) |

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:  
عند تحقق نسبة 82% نهاية 2013 (زيادة نقطتين خلال سنتين: من 2011 إلى 2013)

وبالاعتماد على هذا النسق التصاعدي فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 88% خلال سنة 2017 نتيجة للإصلاحات والبرامج المزمع تطويرها.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

7 استغلال نواتج الأنموذج العددي AROME

8 بلورة خارطة لليقظة

9 برمجة تركيز شبكة رادارات بصفة تدريجية

5. تحديد أهم النفاض (limites) المتعلقة بالمؤشر :

10 عدم الحصول على نواتج جديدة

11 عدم تركيز شبكة رادارات

12 تطوير أساليب مراقبة دقة التوقعات

تطور نسبة دقة التوقعات الجوية قريبة المدى (48 ساعة)



## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1 / 1 / 3

**تسمية المؤشر:** نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2013

### I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : وضع نظام فعال ومجدد للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة
3. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة توقعات النموذج العددي علاء الدين للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة).
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

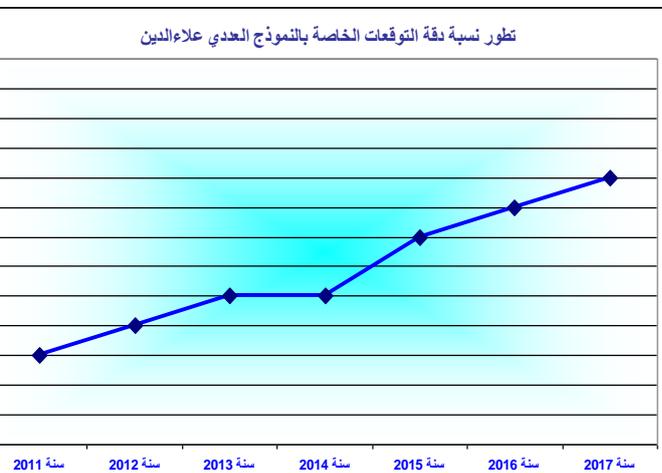
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
2. المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
3. وحدة المؤشر: %
4. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: نواتج الأنموذج العددي والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
5. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
6. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية للنمذجة العددية وتمثيل المعطيات ومحطات الرصد الجوي
7. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
8. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 83 % خلال سنة 2016
9. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة البحث والتطوير / السيد: الشاذلي بن محمد

### III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| 84        | 83   | 82   | 80   | 80        | 79   | 78   | %      | نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة) |

تطور نسبة دقة التوقعات الخاصة بالنموذج العددي علاء الدين



2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقرار في النسبة خلال سنوات 2010 و 2011 و 2012 إلا أنه من المتوقع تركيز نسخة جديدة من الأنموذج العددي الفرنسي أروم (AROME) حيث ستمكن تطوير هذه التوقعات لتصل إلى حدود 84% خلال سنة 2017

3. رسم بياني لتطور المؤشر
4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
  - 13 تركيز نسخة من أنموذج AROME
  - 14 مراقبة النواتج والعمل على الرفع من دقتها
  - 15 استغلال المعطيات المرصودة (وسائل الاستشعار عن بعد)
5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : ضعف القدرة الحسابية للحاسوب الحالي (لتنشغيل نسخ متطورة من أنموذج AROME)

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1 / 2 / 1

**تسمية المؤشر:** الفارقالزمني بين عمليتي رصد وقياس العناصر الجوية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2013

### I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: **الرصد الجوي**
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: **تثمين المعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها الفائدة الاقتصادية والتنمية المستدامة**
3. تعريف المؤشر: **يحدد المؤشر المدة الزمنية الفاصلة بين توفر المعطيات المرصودة والمسجلة بالوثائق التقنية وإدخالها وتخزينها بقاعدة المعطيات**
4. نوع المؤشر: **مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)**
5. طبيعة المؤشر: **مؤشر فاعلية (efficience)**

### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

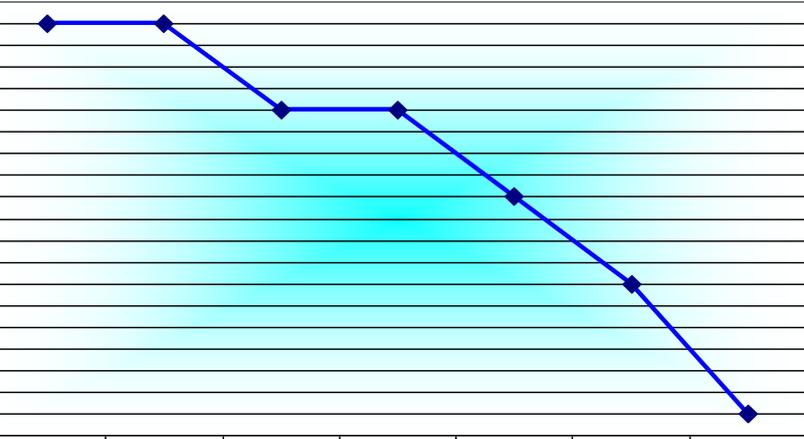
1. طريقة احتساب المؤشر: **احتساب عدد الأشهر الخاصة بالوثائق التي لم يتم تخزينها بعد**
2. وحدة المؤشر: **شهر**
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: **الوثائق التقنية (BQR & TCM) وقاعدة المعطيات (تاريخ آخر معطى بالنسبة لكل محطة)**
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: **تقرير سنوي**
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: **إدارة الوحدات الجهوية والتسويق / الإدارة الفرعية لعلم المناخ**
6. تاريخ توفر المؤشر: **نهاية مارس من السنة الموالية**
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): **6 أشهر مع نهاية 2016**
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: **الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيد: حاتم بكور**

### III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| 6         | 12   | 16   | 20   | 20        | 24   | 24   | شهر    | الفارقالزمني بين عمليتي رصد وقياس العناصر الجوئية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية |

عدد الأشهر الفاصلة بين عمليات الرصد والتخزين بقاعدة المعطيات



2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: **شهدت سنوات 2010 و2011 و2012 تأخرا كبيرا في إدخال المعطيات بالقاعدة نظرا للظروف الاستثنائية وتقلص عدد الأعوان ويعمل المعهد على التنقيص من هذه المدة بتكليف أعوان جدد بصفة وقتية بهذا العمل إلى جانب برمجة اقتناء منظومة جديدة وتألية بعض العمليات**
3. رسم بياني لتطور المؤشر
4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
16. تنظيم وتألية عملية جمع وتخزين المعطيات المناخية
17. اقتناء نظام متكامل لمعالجة واستغلال المعطيات المناخية،
5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: **عدم مواكبة التطور التكنولوجي لأنظمة معالجة واستغلال المعطيات المناخية**

**تسمية المؤشر:** تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2013

**I - الخصائص العامة للمؤشر**

- 3-4 البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي  
 4-4 الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تجميع المعلومات الجوية والمناخية ونتاجات البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتنمية المستدامة  
 5-4 تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة طويلة نسبيا من المعطيات المستغلة لدراسة التغيرات المناخية ( أكثر من 50 سنة)  
 6-4 نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)  
 7-4 طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية (efficiency)

**II - التفاصيل الفنية للمؤشر**

- 1-7-4 طريقة احتساب المؤشر: احتساب عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة تساوي أو تفوق 50 سنة.  
 2-7-4 وحدة المؤشر: %  
 3-7-4 المعطيات الأساسية قاعدة المعطيات (تاريخ أول وآخر معطى بالنسبة لكل محطة)  
 4-7-4 طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير سنوي  
 5-7-4 مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية لعلم المناخ  
 6-7-4 تاريخ توفر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية  
 7-7-4 القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): % من مجموع المحطات المخزنة بالقاعدة وتكون موزعة على مختلف جهات البلاد  
 8-7-4 المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيدة: مليكة القاسمي

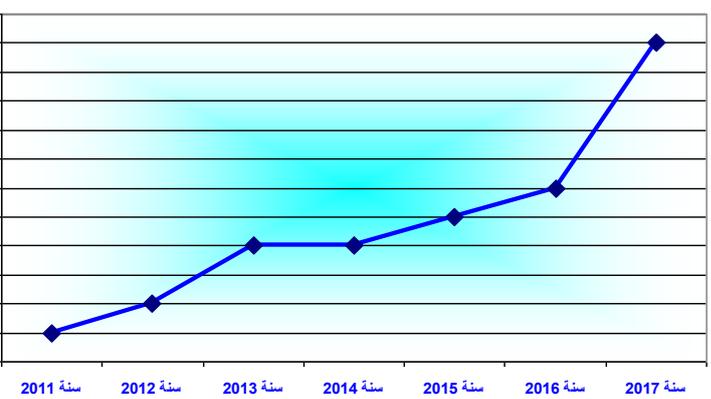
**III - قراءة في نتائج المؤشر**

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:  |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 35        | 30   | 29   | 28   | 28        | 26   | 25   | %      | تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات |

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:  
 شهدت سنوات 2010 و2011 و2012 استقرارا على مستوى هذا المؤشر نظرا للظروف الاستثنائية وتقلص عدد الأعوان ويعمل المعهد على التنقيص من هذه المدة بتكليف أعوان جدد بصفة وقتية بهذا العمل إلى جانب برمجة اقتناء منظومة جديدة وتألية بعض العمليات  
 3. رسم بياني لتطور المؤشر  
 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:  
 - البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزنة،  
 - الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية الموجودة بالرصد الجوي الفرنسي،  
 5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر :  
 تجميع الوثائق التقنية الخاصة بالفترات القديمة نسبيا.

تطور عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات تفوق 50 سنة



## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 3 / 2 / 1

تسمية المؤشر: **تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد**

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2014

### I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوى
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: **تأمين المعلومات الجوية و المناخية و نتائج البحوث و تطبيقاتها الفائدة للاقتصاد و التنمية المستدامة**
3. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور الإيرادات الذاتية للمعهد وبالتالي التقليل من الأعباء المسلطة على ميزانية الدولة
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (efficacité socio-économique)

### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

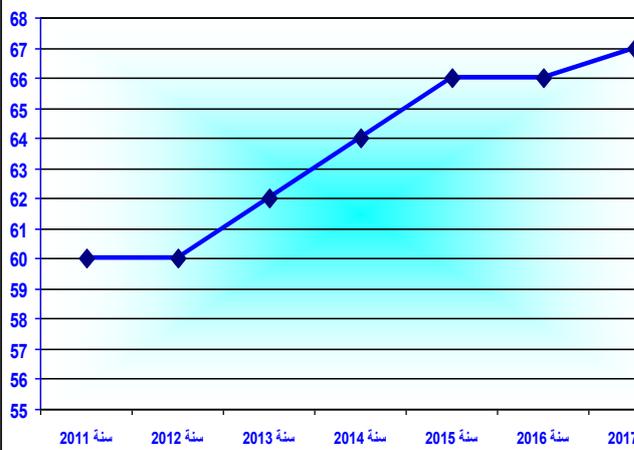
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): المداخل الذاتية / جملة الموارد
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المبالغ المفوترة و مساهمة الدولة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية و المالية و الإدارة الفرعية للتسويق
6. تاريخ توفر المؤشر : مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 65 مع نهاية 2016
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية و المالية / مصلحة الميزانية/ السيد: **فاضل القرامي**

### III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) و التقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| 67        | 66   | 66   | 64   | 62        | 60   | 60   | %      | تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد |

تطور نسبة الموارد الذاتية للمعهد



2. تحليل النتائج و تقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: تطورت نسبة الموارد الذاتية للمعهد نتيجة لتطور موارده الناتجة عن خدماته لصالح الملاحة الجوية و سيشهد هذا المؤشر تطورا نظرا لتطور الإيرادات الذاتية مقابل المحافظة على نفس القيمة لمساهمة الدولة.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

(جدول يبين الأنشطة)

- لبحث عن موارد تمويل جديدة
  - العمل على إبرام اتفاقيات جديدة
  - تطوير المنتج وإعطائه قيمة إضافية مقارنة بما هو متوفر مجانا
5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : الاعتماد على المعطيات المتوفرة بمواقع الواب

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1 / 3 / 1

تسمية المؤشر: الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2013

### I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي لتخفيف مخاطره
3. تعريف المؤشر: الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité) ومؤشر فاعلية (efficience)

### II - التفاصيل الفنية للمؤشر

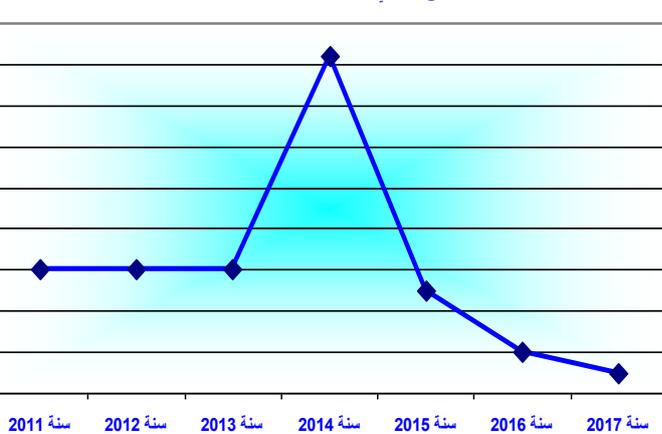
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): ساعة إصدار البلاغ – ساعة حدوث الرّجة
2. وحدة المؤشر: دقيقة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ساعة حدوث الرّجة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير معلّ،
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البيانات الزلزالية المسجّلة
6. تاريخ توقّر المؤشر: شهر فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 25 دقيقة سنة 2016
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد خير الدين العطاوي

### III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |   |
| 25        | 30   | 45   | 102  | 50        | 50   | 55   | دقيقة  | الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية |

الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات



2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: استقر المؤشر في حدود 50 دقيقة خلال سنوات 2011 و2012 و2013 نتيجة لتقدم الشبكة التماثلية الحالية لذلك يقوم المعهد حاليا بإنجاز مشروع تركيز شبكة رقمية جديدة مما سيساهم في تحسن ملحوظ في المؤشر ليصل إلى 25 دقيقة سنة 2017. ويرجع عدم تحقيق الهدف المنشود خلال 2014 إلى تأخر تركيز الشبكة (إعادة طلب العروض الدولي للمرة الثانية)

3. رسم بياني لتطور المؤشر
4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
  - تحديث وسائل تراسل المعطيات
  - استعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية

5. تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: محدودية الشبكة التماثلية الحالية

**I - الخصائص العامة للمؤشر**

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرّصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين رصد ومراقبة النشاطات الزلزالية لتخفيف مخاطره
3. تعريف المؤشر: دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر مؤشر فاعلية

**II - التفاصيل الفنية للمؤشر**

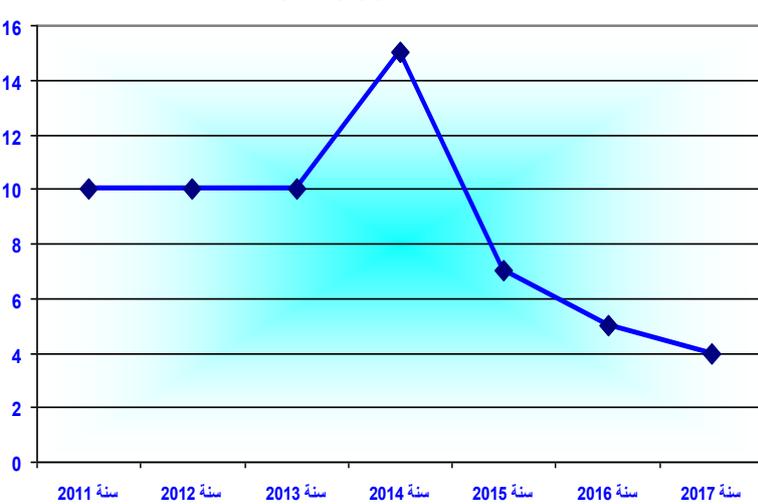
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): الفارق في المسافة بين المركز الحقيقي للرجة والمركز المعلن
2. وحدة المؤشر: كيلومتر
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: التسجيلات على بيانات والاستبيانات حول مركز الرجة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: استبيان
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الأجهزة الخاصة برصد الزلازل
6. تاريخ توقّر المؤشر : فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 4 كلم خلال سنة 2016
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد سمير بن عبدالله

**III - قراءة في نتائج المؤشر**

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:              |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--------------------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |                                |
| 4         | 5    | 7    | 15   | 10        | 10   | 10   | كلم    | دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية |

دقة تحديد مسافة مركز الرجات الأرضية



2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة

بالمؤشر:

استقر المؤشر في حدود 10 كلم خلال سنوات 2011 و2012 و2013 نتيجة لتقدم الشبكة التماثلية الحالية لذلك يقوم المعهد حاليا بإنجاز مشروع تركيز شبكة رقمية جديدة مما سيساهم في تحسن ملحوظ في المؤشر ليصل إلى 4 كلم سنة 2016.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة
- إبتدأ عدد 2 تقني في علوم الأرض والجغرفة الرقمية
- إبتدأ عدد 1 تقني صيانة

5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر :

محدودية الشبكة التماثلية الحالية ونقص في عدد الأعوان.

## برنامج القيادة والمساندة

رئيس البرنامج:

السيد ساسي الهمامي

الكاتب العام للوزارة

## خارطة البرنامج

### البرنامج

#### المصالح الجهوية

الإدارات الجهوية للنقل

#### الإدارات المركزية

- الكتابة العامة
- الديوان
- الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية
- الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
- الإدارة العامة للوجستية والنقل متعدد الوسائط
- وحدة التصرف في الميزانية حسب الأهداف
- الإدارة العامة للشؤون القانونية والنزاعات والتصريف في الوثائق والأرشيف
- الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي
- التففدية العامة
- مكتب العلاقات الخارجية
- مكتب العلاقات مع المواطن

# برنامج "القيادة و المساندة"

- رئيس البرنامج: السيد ساسي الهمامي كاتب عام وزارة النقل

## 1- تقديم البرنامج واستراتيجيته:

تتدخل مصالح القيادة والمساندة أفقيا من أجل تقديم الدعم ماليا و ماديا و إداريا للبرامج الأخرى و التنسيق بينها. و تهدف إلى تطبيق سياسة الدولة في ترشيد إستهلاك الطاقة و حسن التصرف في وسائل النقل و تحسين ظروف العمل عبر تهيئة البنىات و توفير المعدات و التجهيزات اللازمة و الضرورية للعمل و تأهيل الموارد البشرية الكافية لتنفيذ هذا البرنامج قصد النهوض بجودة الخدمات الإدارية للمواطنين، إضافة إى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية و البنية الاتصالية لتبادل المعلومات و تركيز منظومات تصرف و لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة و المساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع و أهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى غاية 2017 علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها و تطوير وظائف التخطيط و الإستشراف عبر إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب و المتوسط و البعيد و تحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز و العمل على متابعة تنفيذ الإستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة و المساندة العمل على :

- تفعيل دور الوزارة كقاطرة لتطوير اللوجستية ببلادنا باعتبار تأثيرها المباشر في تحسين أداء قطاع النقل بمختلف أنماطه وتعزيز القدرة التنافسية للإقتصاد الوطني واستقطاب الإستثمارات الأجنبية ،

- تنفيذ مهمات التفقد والتدقيق لبعض أوجه التصرف بالمنشآت العمومية للنقل ومتابعة تقارير الرقابة الصادرة عن بعض الهيآت الأخرى ،

- الشؤون القانونية و التصرف في الوثائق العمومية و الأرشيف.

أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

## أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

### 1.3- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

يرمي برنامج القيادة و المساندة 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 و الدراسات و الإشراف على المؤسسات العمومية.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

| مؤشرات قياس الأداء  | الأهداف   |
|---|---|
| المؤشر عدد 1 : نسبة التأطير.<br>المؤشر عدد 2 : عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل  | <b>الهدف 1</b><br>تحسين التصرف في الموارد البشرية   |
| المؤشر عدد 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.<br>المؤشر عدد 2 : معدّل استهلاك الوقود (ل/100كم).   | <b>الهدف 2</b><br>تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود                                  |
| المؤشر عدد1:نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية<br>المؤشر عدد 2 :نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات        | <b>الهدف 3</b><br>تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات |
| المؤشر عدد 1: مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل<br>المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف | <b>الهدف 4</b><br>تطوير وظائف التخطيط و الدراساتوالإشراف على المؤسسات العمومية                        |

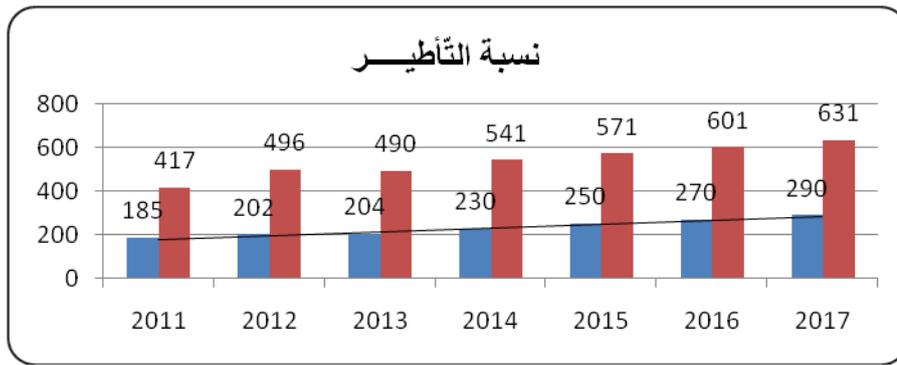
- **الهدف 1.5: تحسين التصرف في الموارد البشرية**

- تقديم الهدف: يهدف إلى تحسين التصرف في الموارد البشرية من خلال إنتداب الإطارات و تمكينهم من التكوين .
- مرجع الهدف: الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1.5 :

| تقديرات |       |       | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |       |       | الوحدة | مؤشرات قياس الأداء  |
|---------|-------|-------|------------------------|---------|-------|-------|--------|---|
| 2017    | 2016  | 2015  |                        | 2013    | 2012  | 2011  |        |   |
| 45.95   | 44.92 | 43.78 | 42.51                  | 41.63   | 40.72 | 44.36 | %      | المؤشر 1.1.5: نسبة التأطير                                      |
| 150     | 150   | 135   | 120                    | 90      | 22    | 14    | وحدة   | المؤشر 2.1.5: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل |

✓ **المؤشر 1.1.5: نسبة التأطير**

- **الإنجازات:** يلاحظ ارتفاع طفيف في نسبة التأطير سنة 2014 لتبلغ 42.51% مقارنة بسنة 2013 حيث بلغت نسبة التأطير 41.63%.
- **التقديرات:** بداية من سنة 2015 يتوقع أن تحافظ نسبة التأطير على نسق الارتفاع لتبلغ حوالي 43.78% مقارنة بسنة 2014 نظرا لأهمية تدعيم الوزارة بالموارد البشرية المختصة (إطارات) وسدّ بعض الشغورات المسجلة وذلك خاصة بالإدارات العامة الفنية.



✓ المؤشر 2.1.5: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل ( يهم الأعوان من أ3

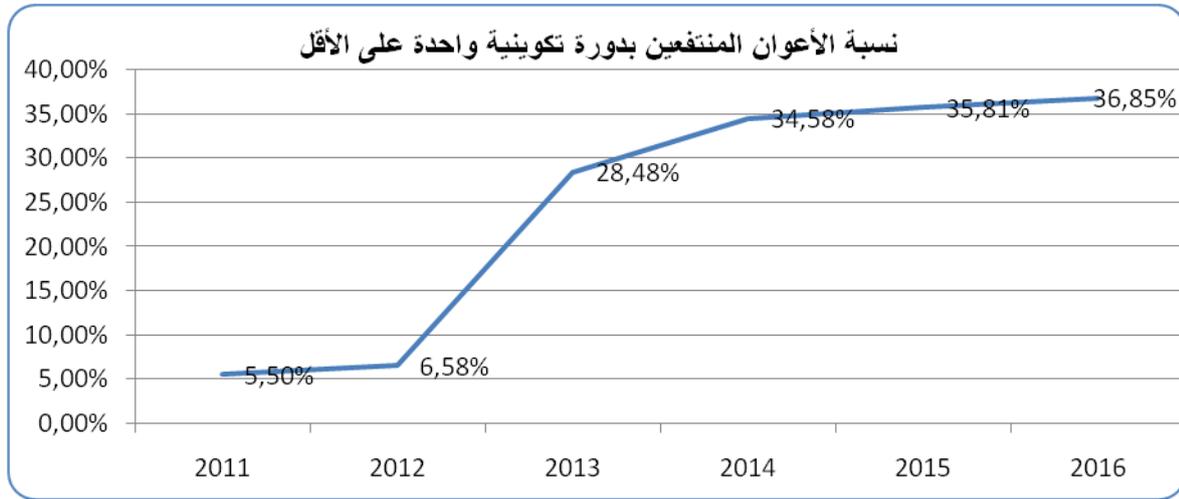
فما فوق)

■ الإنجازات: يلاحظ ارتفاع هام في نسبة الأعوان المنتفعين بدورات تكوين سنة

2013 إذ بلغ نسبة 28.48% مقابل 6.58% سنة 2012 ، و بلغ سنة 2014 ، نسبة

34.58%.

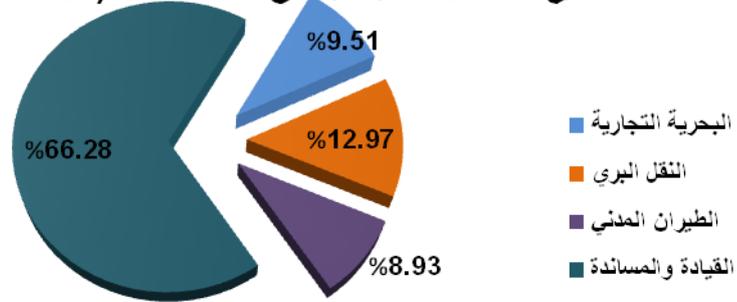
■ التقديرات: يرتقب أن تتطور هذه النسبة لتبلغ 35.81% خلال سنة 2015.



نسبة توزيع الأعران من أ3 فما فوق حسب البرامج لسنة 2014:

| مجموع الأعران: من الصنف أ3 فما فوق |                                 | 347 عونا وإطارا--64.14% من مجموع الأعران |
|------------------------------------|---------------------------------|--|
| النسبة المئوية                     | عدد الأعران والإطارات لسنة 2014 | البرنامج                                 |
| 09.51%                             | 33                              | البحرية التجارية                         |
| 12.97%                             | 45                              | النقل البري                              |
| 08.93%                             | 31                              | الطيران المدني                           |
| 66.28%                             | 230                             | القيادة والمساندة                        |

توزيع الأعران حسب البرامج لسنة 2014 (من الصنف أ3 فما فوق)



- **الهدف 2.5:تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود**

■ تقديم الهدف:يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل و ترشييد إستهلاك الوقود.

■ مرجع الهدف:الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

■ مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف 2.5 :

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014                 | إنجازات |        |        | الوحدة  | مؤشرات قياس الأداء                                     |
|---------|------|------|--|---------|--------|--------|---------|--|
| 2017    | 2016 | 2015 |  | 2013    | 2012   | 2011   |         |  |
| 35      | 35   | 35   | <b>17.315</b>                          | 42.934  | 42.353 | 24.726 | أ.د     | المؤشر 1.2.5:<br>كلفة تعهد وصيانة<br>السيارات الادارية |
| 7       | 7.1  | 7.2  | <b>7.5</b><br><b>(نوفمبر<br/>2014)</b> | 7.6     | 7.7    | 7.9    | ل/100كم | المؤشر 2.2.5:<br>معدّل<br>استهلاك<br>الوقود            |

✓ المؤشر 1.2.5: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية

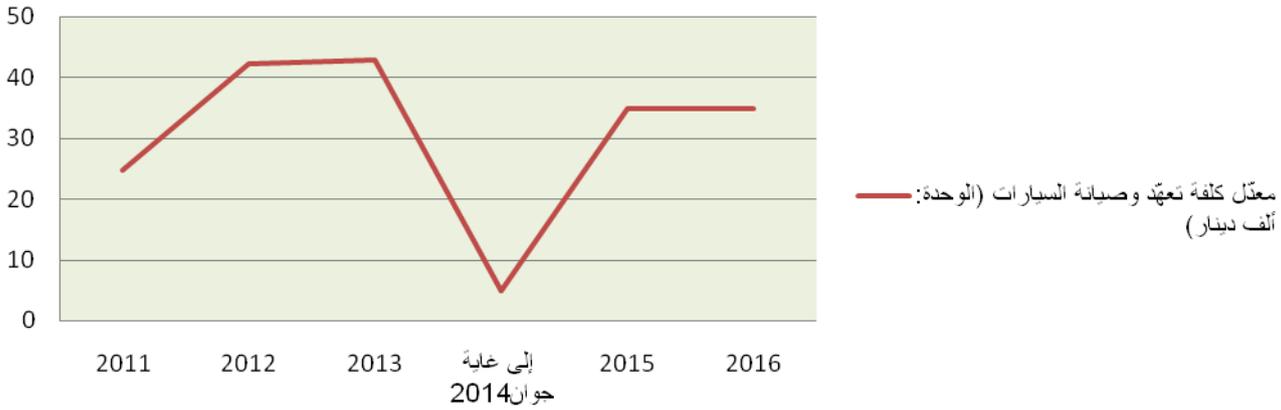
■ الإنجازات: انخفض معدّل كلفة صيانة السيارات الإدارية إلى موفى نوفمبر

لسنة 2014 ليبلغ حوالي 17 ألف دينار. ويفسر هذا التراجع بالإنخفاض في معدّل أعمار

السيارات الإدارية المتوقّرة لدى المصالح المركزية والجهوية لوزارة النقل وتحسين السوّاق بضرورة توخّي الحذر لتجنّب الحوادث.

- التقديرات: من المتوقع أن يستمرّ نسق الإنخفاض في كلفة الصيانة خلال سنوات 2015 و 2016 و 2017 نظرا لتجديد أسطول النقل بالإدارة المركزية واقتناء سيارات مصلحة جديدة للإدارات الجهوية ليستقر في حدود 35 أ.د.

### معدّل كلفة تعهّد وصيانة السيارات (الوحدة: ألف دينار)



### ✓ المؤشر 2.2.5: معدّل استهلاك وقود المصلحة

| التقديرات |         |         | إلى غاية نوفمبر 2014 | الإنجازات |        |        | السنوات  |
|-----------|---------|---------|----------------------|-----------|--------|--------|--|
| 2017      | 2016    | 2015    |                      | 2013      | 2012   | 2011   |  |
| 89172     | 89172   | 89172   | 40660                | 29810     | 31340  | 34720  | كمية الوقود المستهلكة سنويا (ل)                |
| 1275500   | 1256000 | 1238500 | 542133               | 392000    | 407000 | 439500 | المسافة المقطوعة (كم)                          |
| 7         | 7.1     | 7.2     | 7.5                  | 7.6       | 7.7    | 7.9    | معدّل استهلاك الوقود لكل سيارة مصلحة (ل/100كم) |

- توضيح منهجي: يساعد هذا المؤشر على ضبط معدّل استهلاك الوقود لكل سيارة مصلحة.

- **الإنجازات:** انخفض معدّل استهلاك الوقود خلال سنة 2014 مقارنة بالسنوات السابقة. ويرجع ذلك إلى صيانة وتجديد أسطول النقل واقتناء وسائل نقل جديدة.
- **التقديرات:** نظرا لاقتناء 28 سيارة مصلحة سنة 2013 وسيارتي مصلحة سنة 2014 لفائدة الإدارة المركزية والإدارات الجهوية للنقل، فإنّ كمية استهلاك الوقود سترتفع بداية من السّداسي الثاني لسنة 2014، أمّا بالنّسبة لمعدّل استهلاك الوقود لكلّ سيارة مصلحة فسينخفض سنة 2015 إلى (7.2) ليصل سنة 2017 إلى حدود (07) مقارنة بالسّنوات السابقة.

- **الهدف 3.5: تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز**

**المنظومات**

- **تقديم الهدف:** تطوير المعدات والتجهيزات الإعلامية وتعزيز البنية الأساسية للاتصال وتبادل المعلومات و تعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات وإدراج الإعلامية بالميادين التي لم تحض بعد بمبادرات في هذا الشأن.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للتنمية الإدارية و نظم المعلومات و النقل الذكي
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3.5 :**

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة | مؤشرات قياس الأداء  |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--------|---|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |        |   |
| 100     | 100  | 95   | 90                     | 83      | 80   | 64   | %      | المؤشر 1.3.5: نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية |
| 43      | 43   | 43   | 14                     | 14      | 14   | 14   | %      | المؤشر 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات                 |

- **الهدف 4.5: تطوير وظائف التخطيط و الدراسات و الإشراف على المؤسسات العمومية**

- **تقديم الهدف:** دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية و تطوير وظائف التخطيطو الإستشراق.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للإستراتيجية و المنشآت و المؤسسات العمومية.
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف 4.5 :**

| تقديرات |      |      | قانون<br>مالية<br>2014 | إنجازات |      |      | الوحدة   | مؤشرات قياس الأداء |
|---------|------|------|------------------------|---------|------|------|--|--------------------|
| 2017    | 2016 | 2015 |                        | 2013    | 2012 | 2011 |  |                    |
| 4       | 3    | 3    | 2                      | 1       | 1    | 2    | نوعي<br>(*)<br>المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل             |                    |
| 70      | 50   | 30   | -                      | -       | -    | -    | %<br>المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقودالبرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف |                    |

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



## 2.2- تقديم أنشطة البرنامج:

| الإعتمادات    | الأنشطة   | تقديرات 2015  | المؤشرات  | الأهداف  |
|---------------|---|---------------|---|--|
|               | إيلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادت العليا  | %43.78        | المؤشر 1.1.5: نسبة التأطير  | الهدف<br>1.5: تحسين التصرف في الموارد البشرية  |
| 70 ألف دينار  | العمل على تنفيذ مخطط التكوين  | 90            | المؤشر 2.1.5: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل                 |  |
| 450 ألف دينار | - تجديد الأسطول،<br>- تحسيس السواق بضرورة السياقة الرشيدة وتقليص عدد الحوادث.   | 35 أ.د.       | المؤشر 1.2.5: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية                                | الهدف 2.5:<br>تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود                                |
| 450 ألف دينار | - صيانة السيارات على نحو أفضل<br>- تجديد الاسطول  | 7.2 (ل/100كم) | المؤشر 2.2.5: معدل استهلاك الوقود   |  |
| 80 ألف دينار  | - إقتناء 100 حاسوب مكتب - 02 حواسيب محمولة ،<br>- 26 طابعة ليزرية عادية،<br>- 02 طابعات ليزرية ألوان،<br>- 09 مساحات ضوئية. | % 95          | المؤشر 1.3.5: نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية | الهدف 3.5: تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات |
| 50 ألف دينار  | -الشروع في إنجاز تطبيقات  | % 43          | المؤشر 2.3.5: نسبة إنجاز  |  |

|                  |   |         |   |  |
|------------------|---|---------|---|--|
|                  | النقل البحري و الطيران<br>المدني  |         | المنظومات و<br>التطبيقات<br>مقارنة<br>بالحاجيات   |  |
| 150 ألف<br>دينار | إعداد مخطط مديري وطني<br>للتنقل   | 3 (جيد) | المؤشر 1.4.5:<br>مستوى إعداد<br>ومتابعة تنفيذ<br>إستراتيجية<br>قطاع النقل                                 | الهدف<br>4.5:وظائف<br>التخطيط و<br>الدراسات و<br>الإشراف على<br>المؤسسات<br>العمومية |
| 10 أ.د           | - إنتداب 03 إطارات،<br>- الشروع في النظر في<br>عقود البرامج للشركات من<br>قبل رئاسة الحكومة | 30 %    | المؤشر 2.4.5:<br>نسبة تحقيق<br>الأهداف<br>المضمنة<br>بعقود البرامج<br>للمؤسسات<br>العمومية تحت<br>الإشراف |  |

### 3. نفقات البرنامج:

#### 1.3- ميزانية البرنامج :

#### تطور إعتمادات برنامج القيادة و المساندة

الوحدة: ألف دينار

| نسبة التطور<br>(2015-2014)      |                     | تقديرات<br>2015          |                    | قانون<br>المالية<br>2014<br>(1) | إنجازات<br>2013 | بيان البرنامج                        |
|---------------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------------|
| النسبة (%)<br>/(1) - (2)<br>(1) | المبلغ<br>(1) - (2) | اعتمادات<br>الدفع<br>(2) | اعتمادات<br>التعهد |                                 |                 |                                      |
| 10.38                           | 962                 | 10229                    | 10229              | 9267                            | 7783            | العنوان الأول: نفقات التصرف          |
| 11.73                           | 762                 | 7256                     | 7256               | 6494                            | 5449            | التأجير العمومي                      |
| 7.7                             | 194                 | 2712                     | 2712               | 2518                            | 2083            | وسائل المصالح                        |
| 2.35                            | 6                   | 261                      | 261                | 255                             | 251             | التدخل العمومي                       |
| 10.81                           | 64                  | 656                      | 1232               | 592                             | 268             | العنوان الثاني: نفقات التنمية        |
| 10.81                           | 64                  | 656                      | 1232               | 592                             | 268             | الاستثمارات المباشرة                 |
| 10.81                           | 64                  | 656                      | 1232               | 592                             | 268             | على الموارد العامة للميزانية         |
| -                               | -                   | -                        | -                  | -                               | -               | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
| -                               | -                   | -                        | -                  | -                               | -               | التمويل العمومي                      |
| -                               | -                   | -                        | -                  | -                               | -               | على الموارد العامة للميزانية         |
| -                               | -                   | -                        | -                  | -                               | -               | على موارد القروض الخارجية<br>الموظفة |
| -                               | -                   | -                        | -                  | -                               | -               | صناديق الخزينة                       |
| 10.41                           | 1026                | 10885                    | 11461              | 9859                            | 8051            | مجموع البرنامج                       |

\* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

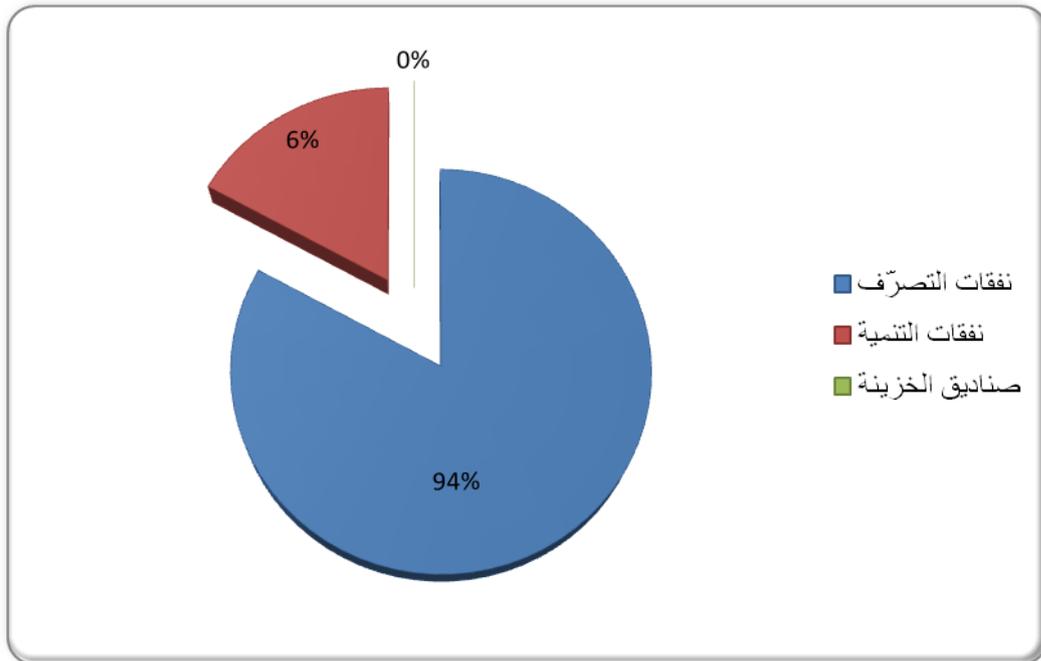
سجلت إعمادات الدفع لبرنامج القيادة و المساندة إرتفاعا بنسبة.410% حيث بلغت 10 885 أ.د سنة 2015 مقابل 19 859 أ.د سنة 2014 و هو ناتج عن زيادة تقدر بـ 962 أ.د بالنسبة لنفقات التصرف و زيادة بـ 164 أ.د بالنسبة لنفقات التنمية.

و تعود الزيادة في نفقات التنمية أساسا إلى إدراج دراسات جديدة لتشخيص الوضعية الحالية لقطاع النقل و اللوجستية و بالتالي العمل على تطوير و النهوض بالقطاع .

توزيع مشروع ميزانية برنامج القيادة و المساندة لسنة 2015 حسب طبيعة النفقة :

#### اعتمادات الدفع

الوحدة: ألف دينار



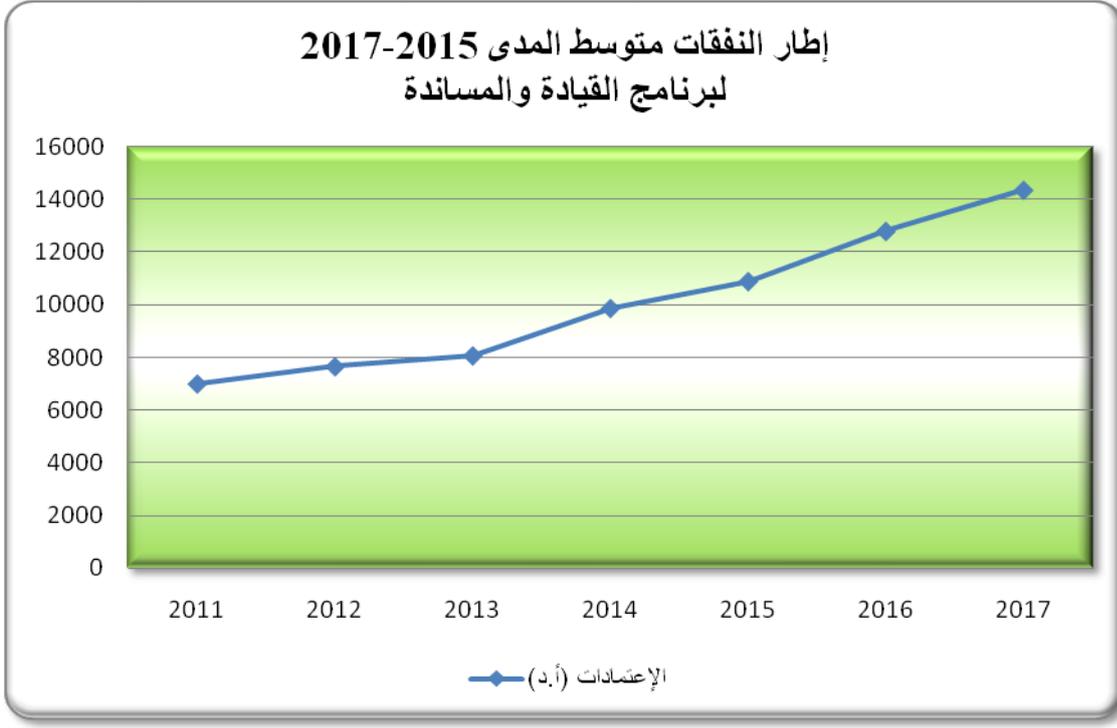
### 2-3- إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 لبرنامج القيادة و المساندة:

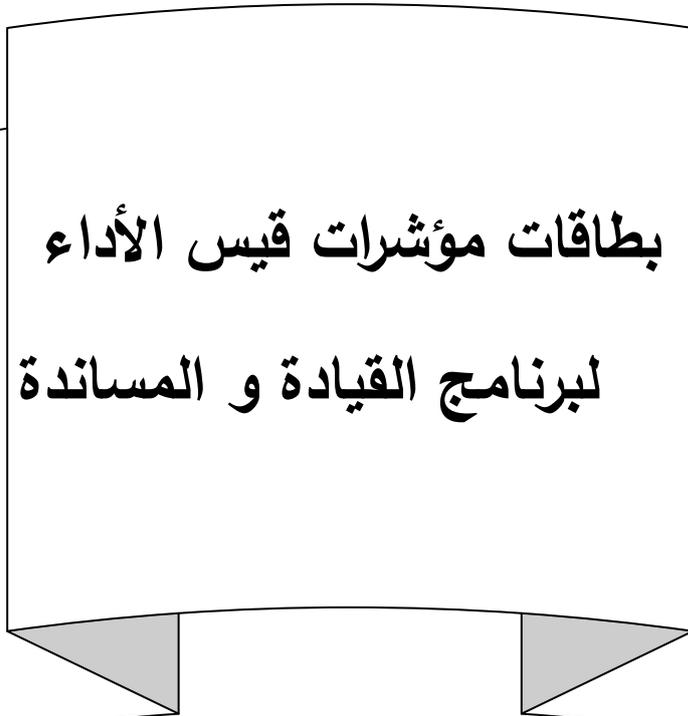
#### 3-2-1/ إطار النفقات متوسط المدى 2015-2017 للبرنامج :

الوحدة : ألف دينار

| تقديرات |       |       | قانون<br>المالية<br>2014 | إنجازات |      |        | النفقات  |
|---------|-------|-------|--------------------------|---------|------|--------|--|
| 2017    | 2016  | 2015  |                          | 2013    | 2012 | 2011   |  |
| 13070   | 11560 | 10229 | 9267                     | 7783    | 6217 | 6695.5 | نفقات التصرف                                   |
| 13070   | 11560 | 10229 | 9267                     | 7783    | 6217 | 6695.5 | على موارد الميزانية                            |
| 9596    | 8344  | 7256  | 6494                     | 5449    | 5050 | 4620   | التأجير العمومي                                |
| 3146    | 2921  | 2712  | 2518                     | 2083    | 1500 | 1948   | وسائل المصالح                                  |
| 328     | 295   | 261   | 255                      | 251     | 162  | 127.5  | التدخل العمومي                                 |
|         |       |       |                          |         |      |        | على موارد صناديق الخزينة                       |
|         |       |       |                          |         |      |        | التأجير العمومي                                |
|         |       |       |                          |         |      |        | وسائل المصالح                                  |
|         |       |       |                          |         |      |        | التدخل العمومي                                 |
| 1298    | 1240  | 656   | 592                      | 268     | 924  | 282    | نفقات التنمية                                  |
| 1298    | 1240  | 656   | 592                      | 268     | 924  | 282    | على موارد الميزانية                            |
| 1298    | 1240  | 656   | 592                      | 268     | 924  | 282    | الاستثمارات المباشرة                           |
|         |       |       |                          |         |      |        | التمويل العمومي                                |
|         |       |       |                          |         |      |        | على موارد القروض الخارجية الموظفة              |
|         |       |       |                          |         |      |        | الاستثمارات المباشرة                           |
|         |       |       |                          |         |      |        | على موارد صناديق الخزينة                       |
|         |       |       |                          |         |      |        | على الموارد الذاتية للمؤسسات                   |
| 14368   | 12800 | 10885 | 9859                     | 8051    | 7636 | 6977.5 | الميزانية بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات |

|       |       |       |      |      |      |        |  |
|-------|-------|-------|------|------|------|--------|--|
| 14368 | 12800 | 10885 | 9859 | 8051 | 7636 | 6977.5 | الميزانية باعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات |
|-------|-------|-------|------|------|------|--------|--|





**بطاقات مؤشرات قياس الأداء**

**لبرنامج القيادة و المساندة**

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1.1.5

تسمية المؤشر:نسبة التأطير

تاريخ تحيين المؤشر:مارس 2014

### • الخصائص العامة للمؤشر

16.البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: القيادة والمساندة

17.البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:-

18.الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين التصرف في الموارد البشرية

19.تعريف المؤشر:الترفيغ في عدد الإطارات مقارنة بالعدد الإجمالي لأعوان الوزارة.

20.نوع المؤشر:مؤشر قياس النتائج.

21.طبيعة المؤشر: مؤشر كمي

22.التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

### • التفاصيل الفنية للمؤشر

28.طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات /العدد الجملي لأعوان الوزارة.

29.وحدة المؤشر:نسبة مائوية

30.المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات

31.طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري

32.مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

33.تاريخ توفر المؤشر :نهاية كل سنة

34.القيمة المستهدفة للمؤشر: 48,03 %

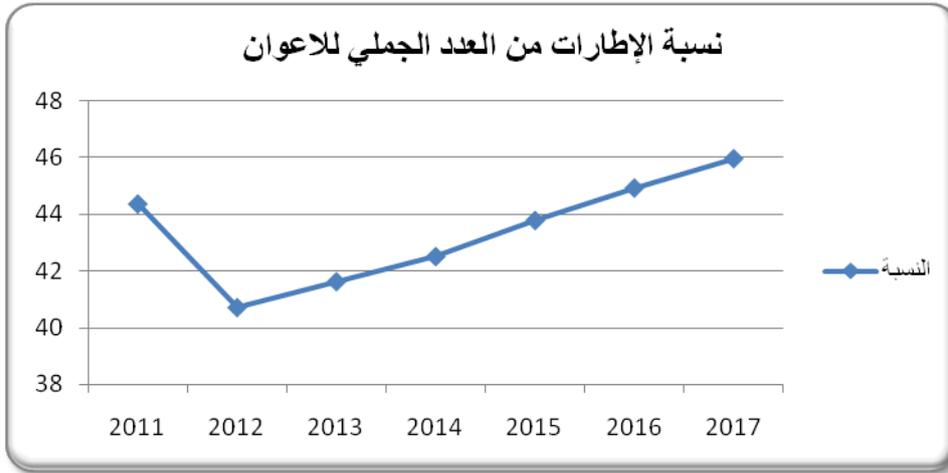
35.المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

• قراءة في نتائج المؤشر

10. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |       |       | 2014  | الإنجازات |       |       | الوحدة | مؤشر قيس الأداء                       |
|-----------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|--------|---------------------------------------|
| 2017      | 2016  | 2015  |       | 2013      | 2012  | 2011  |        |                                       |
| 45.95     | 44.92 | 43.78 | 42.51 | 41.63     | 40.72 | 44.36 | %      | نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان |

11. رسم بياني لتطور المؤشر:



12. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| الهدف عدد1   |   |                                  |
|--------------|---|----------------------------------|
| المؤشرات     | الأنشطة   | التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار |
| المؤشر 1.1.5 | إبلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادات العليا . |                                  |

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.5.

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

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

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

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

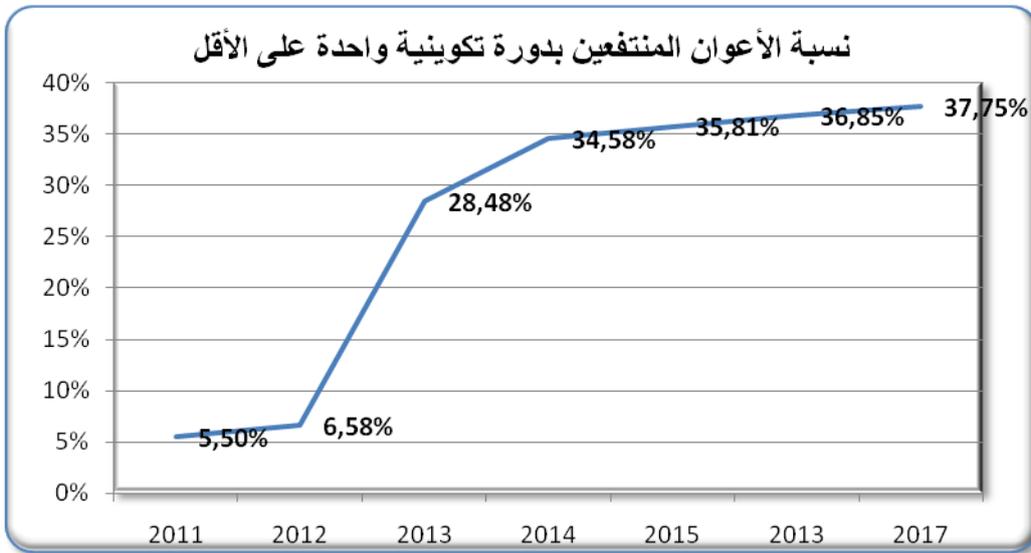
1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 50%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

### III - قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |           |           | 2014      | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قياس الأداء:                      |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016      | 2015      |           | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 37.7<br>5 | 36.8<br>5 | 35.8<br>1 | 34.5<br>8 | 28,4<br>8 | 6,58 | 5,5  | %      | نسبة الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية |

#### 2. رسم بياني لتطور المؤشر:



#### 3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| الهدف عدد1 |         |                                 |
|------------|---------|---------------------------------|
| المؤشرات   | الأنشطة | التقديرات (الإتمادات) ألف دينار |

|              |                              |
|--------------|------------------------------|
| المؤشر 2.1.5 | العمل على تنفيذ مخطط التكوين |
|--------------|------------------------------|

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2014

### I- الخصائص العامة للمؤشر

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

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

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

### III - قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | نوفمبر<br>2014 | الإنجازات |        |        | الوحدة       | مؤشر قيس الأداء                       |
|-----------|------|------|----------------|-----------|--------|--------|--------------|---------------------------------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |                | 2013      | 2012   | 2011   |              |                                       |
| 35        | 35   | 35   | 17,315         | 42,934    | 42,353 | 24.726 | ألف<br>دينار | كلفة تعهد وصيانة<br>السيارات الإدارية |

#### 2. رسم بياني لتطور المؤشر:



#### 3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| المؤشرات     | الأنشطة                           | الهدف عدد  |
|--------------|-----------------------------------|--|
| المؤشر 1.2.5 | - تجديد الأسطول<br>- تحسين السواق | التقديرات (الإعتمادات) ألف<br>دينار<br>450 ألف دينار |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | بضرورة السيادة<br>الرشيدة وتقليص عدد<br>الحوادث |  |
|--|---|--|

## بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.2.5

تسمية المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

تاريخ تحيين المؤشر:

### I- الخصائص العامة للمؤشر

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

### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

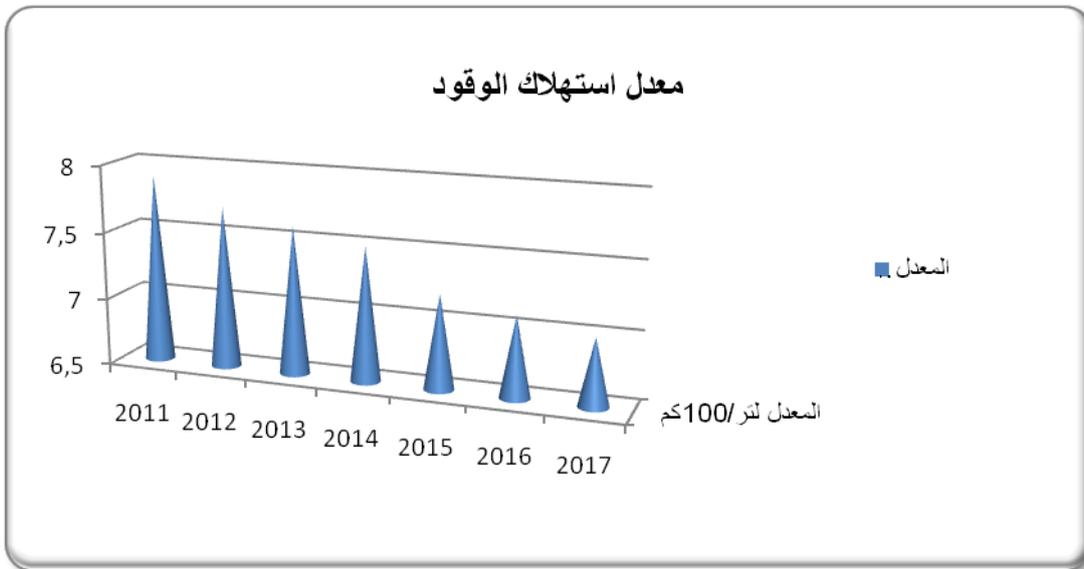
9. طريقة احتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
10. وحدة المؤشر: لتر/100 كم
11. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة وعدد الكيلومترات المقطوعة.
12. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
13. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
14. تاريخ توفر المؤشر :نهاية كل سنة
15. القيمة المستهدفة للمؤشر: 7 ل/100كم
16. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

### III- قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | نوفمبر<br>2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة            | مؤشر قيس الأداء                         |
|-----------|------|------|----------------|-----------|------|------|-------------------|---|
| 2017      | 2016 | 2015 |                | 2013      | 2012 | 2011 |                   |   |
| 7         | 7.1  | 7.2  | 7.5            | 7.6       | 7.7  | 7.9  | لتر/<br>100<br>كم | معدل استهلاك الوقود<br>للسيارات المصلحة |

#### 2. رسم بياني لتطور المؤشر:



#### 3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| المؤشرات | الأنشطة                   | الهدف عدد |
|----------|---------------------------|-----------|
|          | التقديرات (الإعمادات) ألف | 2         |

|               |  |              |
|---------------|--|--------------|
| دينار         |  |              |
| 450 ألف دينار | - صيانة السيارات على نحو أفضل<br>- تجديد الاسطول | المؤشر 2.2.5 |

### بطاقة مؤشر قياس الأداء

#### رمز المؤشر : 1.3.5

تسمية المؤشر: نسبة تجهيز المصالح المركزية و الجهوية من التجهيزات الإعلامية

#### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة و المساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات
4. تعريف المؤشر: تطوير الإعلامية والتصرف في المعلومات والمعطيات بالوزارة وتمكين العاملين بها من الأدوات الضرورية لتحقيق هذا الهدف.
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية و الجهوية للوزارة

#### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر :
  - بالنسبة للحواسيب: عدد الإطارات والأعوان الذين يستعملون معدات إعلامية / عدد الأعوان المعنيين (الذين تستلزم طبيعة عملهم توفير معدّات إعلامية)
  - بالنسبة للطابعات: حسب الهياكل.
  - بالنسبة للمعدات الأخرى: (موزعات و ماسحات ضوئية ومموجات وغيرها) فذلك حسب الحاجة.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات ، عدد الأعوان، عدد المعدات و التجهيزات الإعلامية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية و الإدارات الجهوية للنقل
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %

## 8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية و نظم المعلومات و النقل الذكي

### III - قراءة في نتائج المؤشر

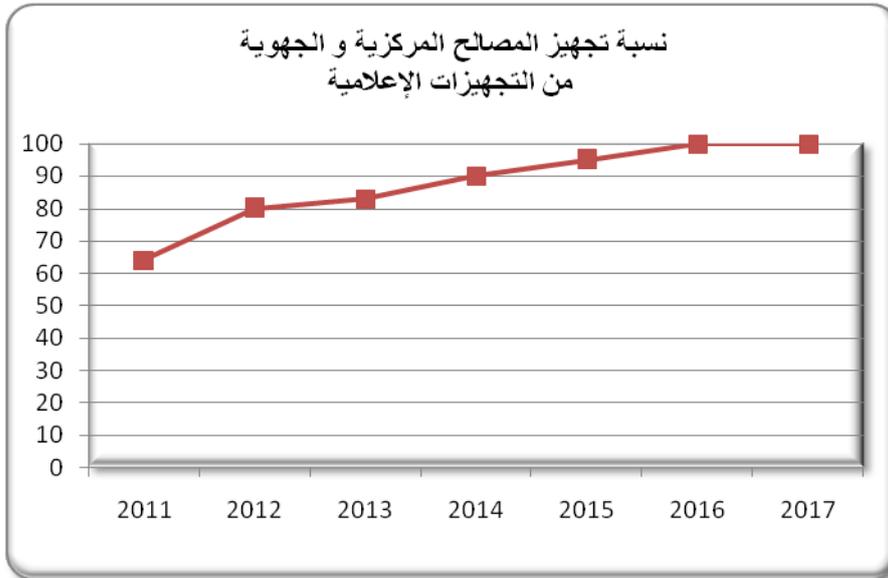
#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 100       | 100  | 95   | 90   | 83        | 80   | 64   | %      | نسبة تجهيز المصالح المركزية و الجهوية من التجهيزات الإعلامية |

#### 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تحقيق التوازن في توزيع المعدات على الأطراف المعنية مع الأخذ بعين الاعتبار للأولويات وتحقيق ارتفاع في نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل مقارنة بالعدد الجملي لها لتتمكن مختلف المصالح من إستعمال التطبيقات الإعلامية والبريد الإلكتروني والادوات المكتبية الحديثة.

#### 3. رسم بياني لتطور المؤشر :



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر

| الهدف عدد 3                      |  |              |
|----------------------------------|--|--------------|
| التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار | الأنشطة  | المؤشرات     |
| 103                              | إقتناء 100 حاسوب مكتبي و 02 حواسيب محمولة، 26 طابعة ليزرية عادية، 02 طابعات ليزرية ألوان، 09 مساحات ضوئية. | المؤشر 1.3.5 |

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

### رمز المؤشر : 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة انجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

#### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة و المساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات
4. تعريف المؤشر: مواصلة الجهودات لتدعيم إستخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية

#### II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر : التطبيقات الإعلامية (إنجاز، إدماج وتحسين) ،المنظومات والدراسات المنجزة / الحاجيات من التطبيقات و المنظومات.
2. وحدة المؤشر: نسبة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد التطبيقات الإعلامية ، الدراسات أو المنظومات المنجزة و الحاجيات في مجال التطبيقات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية للوزارة
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية و نظم المعلومات و النقل الذكي

### III- قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة   | مؤشر قيس الأداء |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--|-----------------|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |  |                 |
| 57        | 43   | 43   | 14   | 14        | 14   | 14   | نسبة انجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات |                 |

#### 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تحقيق عدد التطبيقات الإعلامية والدراسات ذات العلاقة المزمع إنجازها والمندرجة ضمن المخطط المديرية بالعملياتي للإعلامية للفترة 2012-2014.

تفاصيل التطبيقات لسنوات 2013-2014:

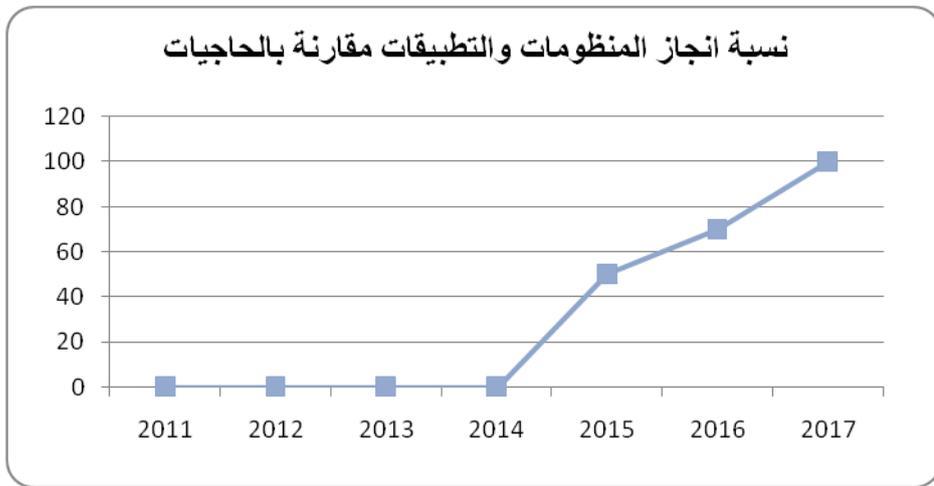
##### • سنة 2014:

- إستكمال النظام المعلوماتي للنقل البري.

##### • من سنة 2015 إلى غاية 2016 :

- أنجاز الأنظمة المعلوماتية للبحرية التجارية و الطيران المدني.

#### 3. رسم بياني لتطور المؤشر :



4. أهم أنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| الهدف عدد 3      |  |                                  |
|------------------|--|----------------------------------|
| المؤشرات         | الأنشطة  | التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار |
| المؤشر عدد 2.3.5 | الشروع في إنجاز تطبيق خاصة بالنقل البحريو الطيران المدني | 135                              |

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

### رمز المؤشر : 1.4.5

تسمية المؤشر: مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

#### I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة و المساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تطوير وظائف التخطيط و الدراسات و الإشراف على المؤسسات
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى قياس مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط و البعيد.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نوعي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية و المؤسسات 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 دراسات قطاعية و تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل.

4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية و المؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4 : ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية و المؤسسات و المنشآت العمومية

### III- قراءة في نتائج المؤشر

#### 1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

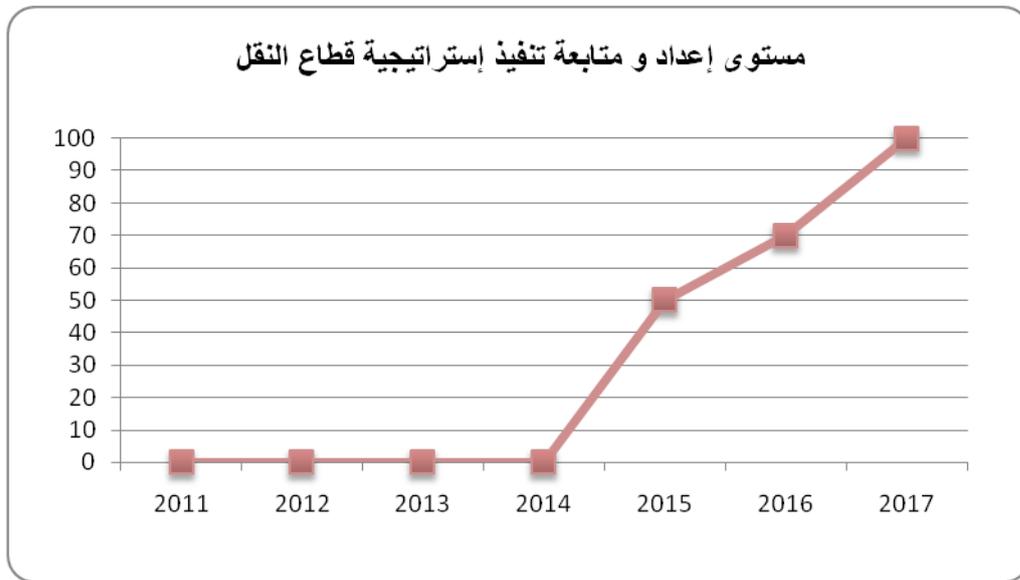
| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:                                 |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 4         | 3    | 3    | 2    | 1         | 1    | 2    | نوعي   | مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل |

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

#### 2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تم تسجيل إنخفاض في مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل خلال سنتي 2011 و 2012 نظرا إلى توقف العمل بالمخطط. و قد تم خلال سنة 2013 التفكير في إعداد مخطط مديري و طني و تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية سنة 2014 حيث سيتم الشروع في إعداده ابتداءا من سنة 2015 ليكون جاهزا بداية من سنة 2016.

#### 3. رسم بياني لتطور المؤشر



**4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:**

| الهدف عدد4                       |                             |                  |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار | الأنشطة                     | المؤشرات         |
| 150                              | إعداد مخطط مديري وطني للنقل | المؤشر عدد 1.4.5 |

تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية لإنجاز مشروع "إعداد المخطط المديري الوطني للنقل" بتكلفة جمالية قدرت بـ 2.4م.د. علما و أنه تم الإتفاق على أن يتم خلاص الأداء على القيمة المضافة من الموارد العامة لميزانية الدولة.

## بطاقة مؤشر قياس الأداء

### رمز المؤشر : 2.4.5

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

### أ- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة و المساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تطوير وظائف التخطيط و الدراسات و الإشراف على المؤسسات
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال 2014-2016.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المؤسسات العمومية تحت إشراف وزارة

النقل

## II- التفاصيل الفنية للمؤشر

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

## III- قراءة في نتائج المؤشر

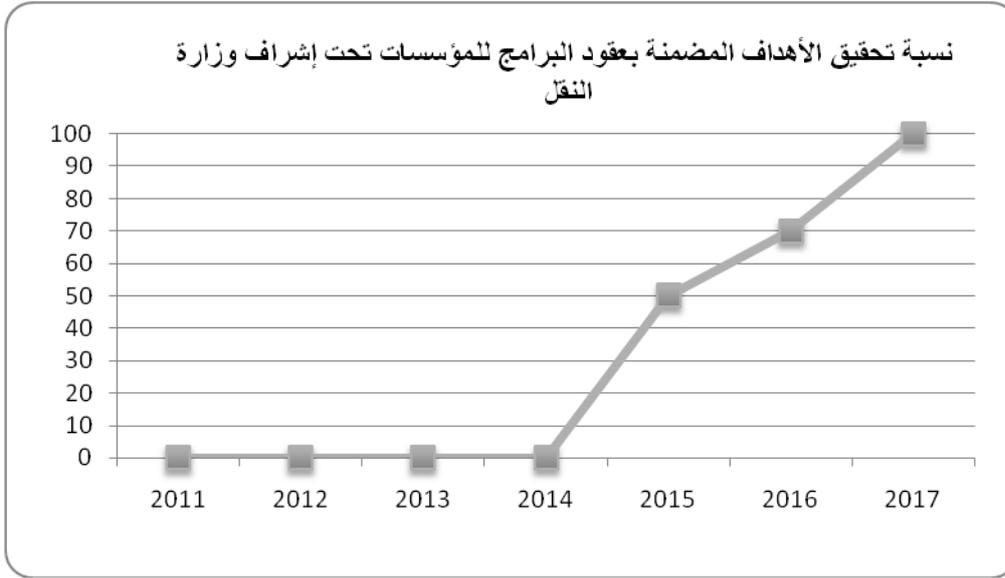
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

| التقديرات |      |      | 2014 | الإنجازات |      |      | الوحدة | مؤشر قيس الأداء:   |
|-----------|------|------|------|-----------|------|------|--------|--|
| 2017      | 2016 | 2015 |      | 2013      | 2012 | 2011 |        |  |
| 100       | 70   | 50   | -    | -         | -    | -    | %      | تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف |

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم خلال الفترة الممتدة بين 2014-2016 إبرام عقود برامج بين وزارة النقل من جهة و المؤسسات العمومية تحت الإشراف من جهة أخرى و ذلك في إطار برنامج حكومي تحت إشراف رئاسة الحكومة. و ستقوم الإدارة العامة للإستراتيجية و المؤسسات و المنشآت العمومية في إطار مهامها المرتبطة بالإشراف على المؤسسات العمومية بالحرص على تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج أنفة الذكر.

### 3. رسم بياني لتطور المؤشر



### 4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

| الهدف عدد4       |                  |                                  |
|------------------|------------------|----------------------------------|
| المؤشرات         | الأنشطة          | التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار |
| المؤشر عدد 2.4.5 | إنتداب 03 إطارات | 10                               |