

الجمهورية التونسية  
وزارة النقل

التقرير السنوي للقدرة على الأداء

لوزارة النقل

لسنة 2018

ماي 2019

# الفهرس

## المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 6 - 4
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 9 - 7

## المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

### **I. برنامج النقل البري**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 16 - 11
2. ميزانية البرنامج..... 19 - 17
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 24 - 19

### **II. برنامج الطيران المدني**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 32 - 25
2. ميزانية البرنامج..... 34 - 33
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 46 - 34

### **III. برنامج البحرية التجارية**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 52 - 47
2. ميزانية البرنامج..... 53 - 52
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 57 - 53

### **IV. برنامج الرصد الجوي**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 61 - 58
2. ميزانية البرنامج..... 62 - 61
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 70 - 62

### **V. برنامج القيادة والمساندة**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 74 - 71
2. ميزانية البرنامج..... 75 - 74
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 92 - 75

المحور الأول  
تقديم عام لوزارة النقل

# 1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية:

## 1-1 إستراتيجية القطاع:

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

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

- دعم النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي،
- تطوير النقل الحديدي للأشخاص والبضائع،
- تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،
- تطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة،
- الارتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وجعل تونس قطبا لوجستيا لجنوب المتوسط،
- اعتماد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم.

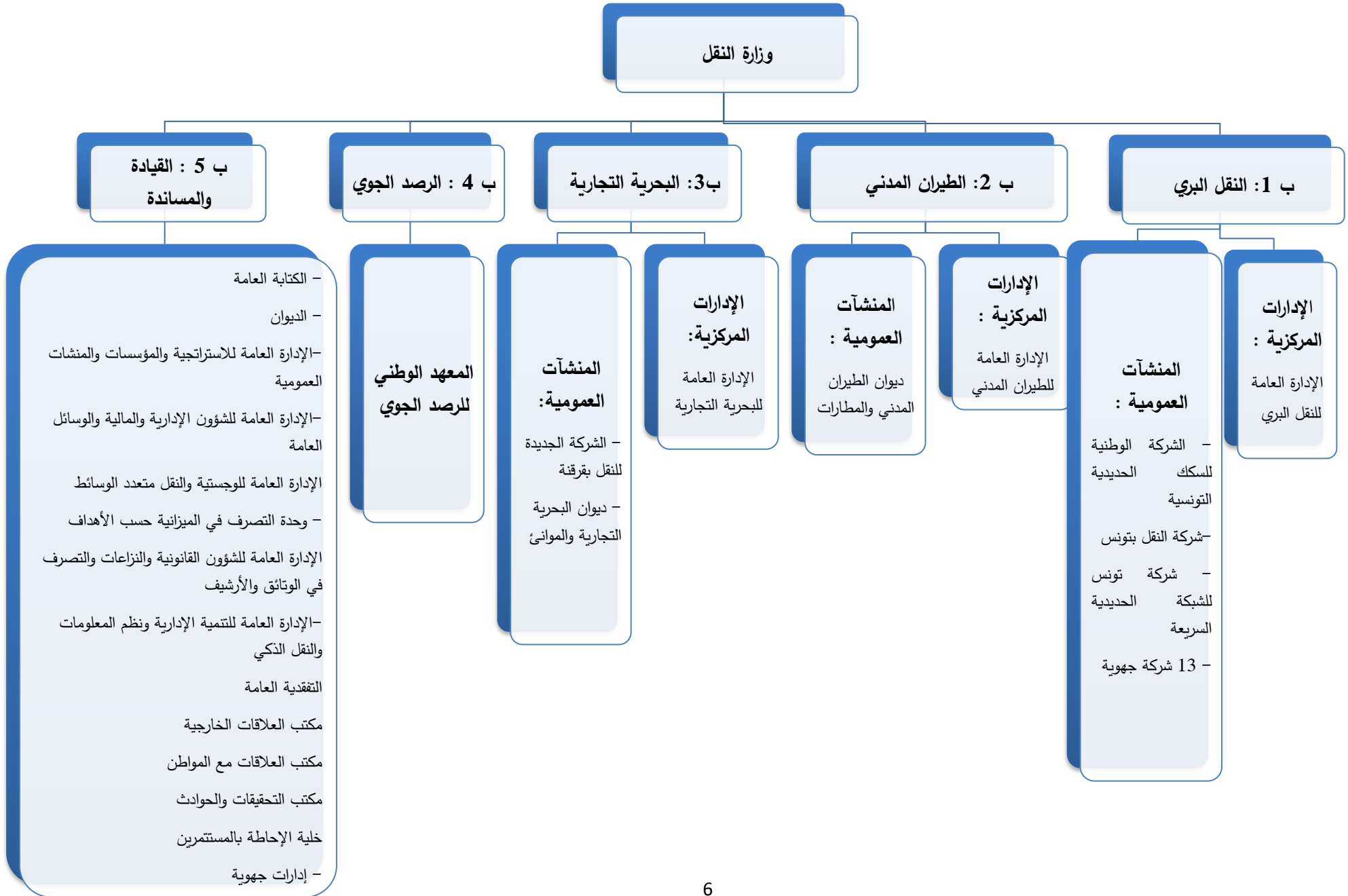
ولتحقيق الأهداف المرسومة، تم بلورة مخطط تنموي باستثمارات جمالية تقدر بحوالي 13200 مليون دينار منها 37 % مساهمة القطاع الخاص، أي ما يناهز 4940 م.د. إلا أن القطاع لم يتمكن من تحقيق الأهداف المرسومة وذلك بالنظر للصعوبات المتعددة والضغطات الاقتصادية والاجتماعية التي ميزت السنوات الأخيرة حيث لم تتجاوز الإستثمارات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

و بالنسبة لسنة 2018 ، فقد تم تسجيل استثمارات جمالية تخص القطاع ككل في حدود 1802 ألف دينار مقابل مدفوعات بحوالي 2463 ألف دينار بالنسبة لسنة 2018 حسب تقديرات المخطط التتموي 2016-2020. وبالتالي، فقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة تراجعاً كبيراً على مستوى الخدمات المسداة خاصة بالنسبة للنقل العمومي للأشخاص من حيث طول الإنتظار وقلة وسائل النقل والإكتظاظ.

### **2-1 هيكلية برامج الوزارة:**

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

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



## 2. تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2018:

### 1-2 تقديم ميزانية الوزارة لسنة 2018:

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 16 بتاريخ 07 جوان 2017 ، تم إعداد مشروع ميزانية الوزارة لسنة 2018 وفق منهجية المنظور البرامجي، وقد تم ضبط إتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2017 في حدود 640 567 ألف دينار موزعة كما يلي:

- نفقات التصرف: 470567 ألف دينار،
- نفقات التنمية : 170 000 ألف دينار.

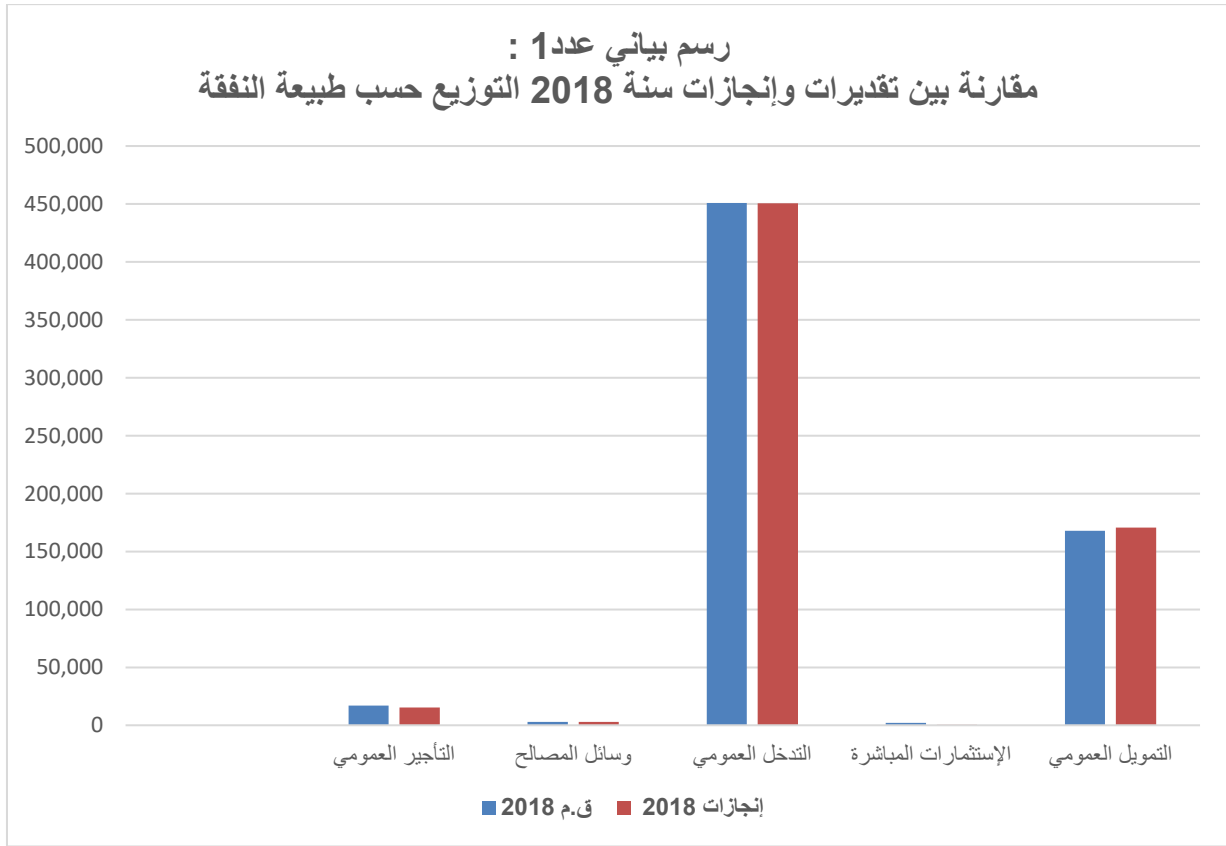
### جدول عدد 1

#### تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2018 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب طبيعة النفقة ( إتمادات الدفع )

الوحدة : ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2018	ق.م 2018	طبيعة النفقة
النسبة	المبلغ			
99,63%	-1 720	468 847	470 567	نفقات التصرف
90,18%	-1 658	15 223	16 881	التأجير العمومي
100,27%	8	2 958	2 950	وسائل المصالح
99,98%	-70	450 666	450 736	التدخل العمومي
100,69%	1 166	171 166	170 000	نفقات التنمية
25,56%	-1 526	524	2 050	الإستثمارات المباشرة
26,20%	-1 476	524	2 000	على الموارد العامة للميزانية
0,00%	-50	0	50	على القروض الخارجية الموظفة
101,60%	2 692	170 642	167 950	التمويل العمومي

104,45%	7 267	170 642	163 375	على الموارد العامة للميزانية
0,00%	-4 575	0	4 575	على القروض الخارجية الموظفة
99,91%	-554	<b>640 013</b>	<b>640 567</b>	<b>مجموع ميزانية الدولة</b>



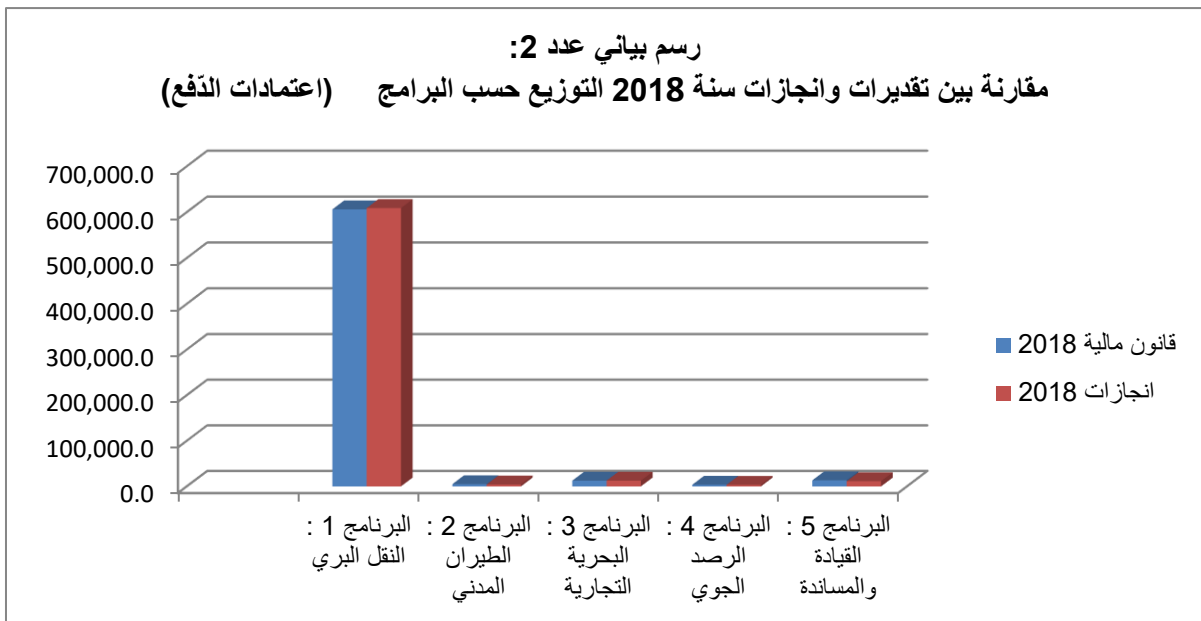


## جدول عدد 2 :

تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2018 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب البرامج (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

الانجازات مقارنة بالتقديرات		انجازات 2018	قانون مالية 2018	البرامج
النسبة	المبلغ			
100,32%	1 919	607 963,000	606 044,0	البرنامج 1 : النقل البري
87,54%	-605	4 250,000	4 855,0	البرنامج 2 : الطيران المدني
102,74%	345	12 948,000	12 603,0	البرنامج 3 : البحرية التجارية
92,59%	-274	3 426,000	3 700,0	البرنامج 4 : الرصد الجوي
85,49%	-1 939	11 426,000	13 365,0	البرنامج 5 : القيادة والمساندة
99,91%	-554	640 013,000	640 567,0	مجموع ميزانية الدولة



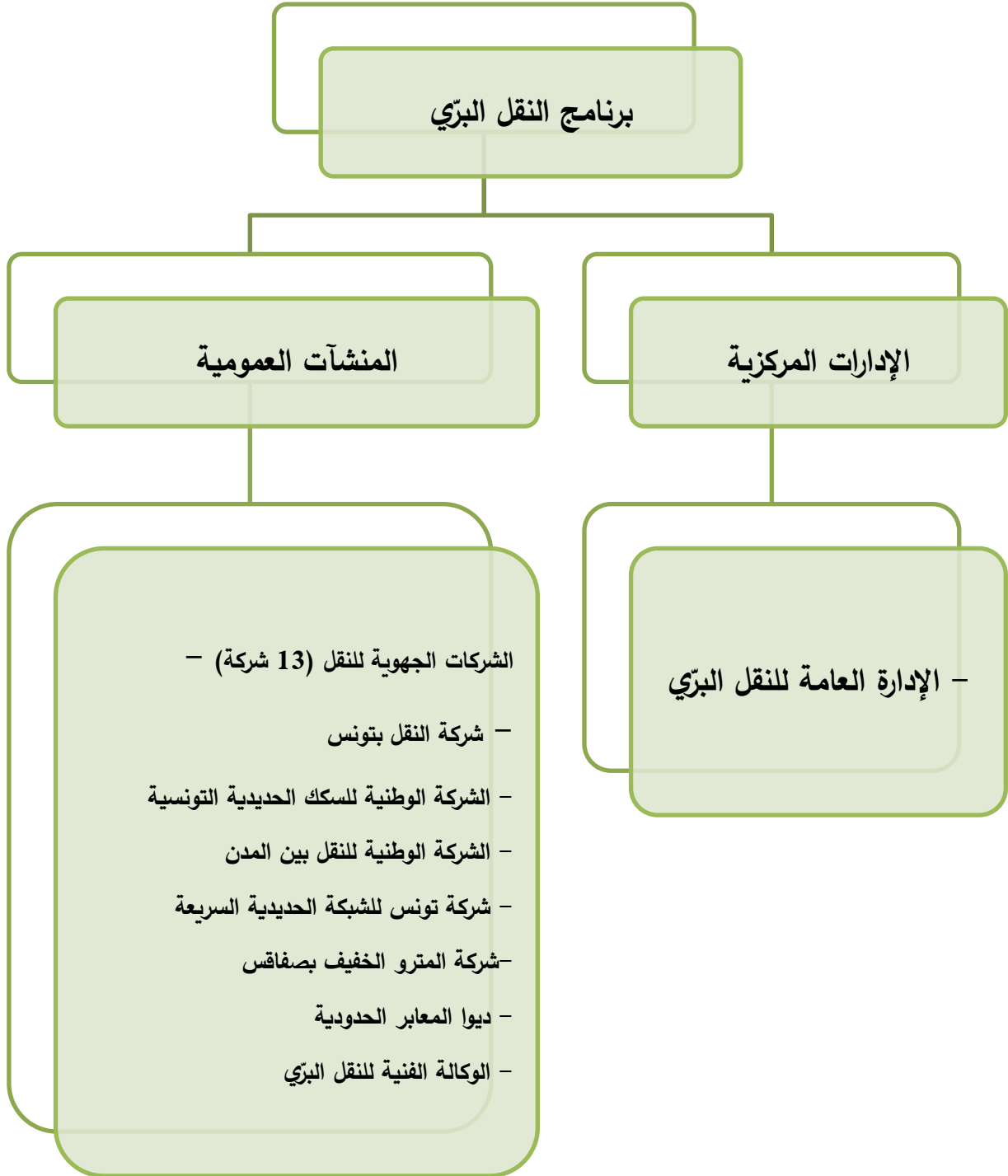
المحور الثاني  
تقديم برامج الوزارة

## **برنامج النقل البري**

**رئيس البرنامج: السيد حبيب عمار**

**المدير العام للنقل البري**

## خريطة البرنامج



## 1- التقديم العام للبرنامج

### 1-1- أهداف و مؤشرات قياس الأداء

يهدف برنامج النقل البري إلى:

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

### 1-2- الأولويات

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

## 2- تقديم عام للإنجازات الإستراتيجية الخاصة بالبرنامج

### 1-2- أهم الإصلاحات و الأهداف الإستراتيجية التي تم تحقيقها و التي لها علاقة مباشرة

بالبرنامج: تتمثل أهم الإصلاحات و الأهداف الإستراتيجية التي تم إنجازها أساسا في:

- وضع اللبنة الأولى لإستراتيجية السلامة على وسائل النقل العمومي للأشخاص؛
- تحسين العرض على الطرقات وذلك من خلال تعزيز اسطول حافلات شركات النقل العمومي للأشخاص؛
- القيام بالدراسات؛
- إعداد و تحيين بعض النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم النقل البري.

## 2-2- أهم الانجازات و الأنشطة و المشاريع الكبرى التي في طور الانجاز أو تم انجازها لتحقيق أهداف البرنامج و علاقتها بالنفقات التي تم تنفيذها على مستوى البرنامج

### - تطوير عرض النقل الحديدي

- ✓ مواصلة إنجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة لتونس الكبرى
- مواصلة أشغال البنية الأساسية للشبكة الحديدية السريعة RFR لتونس الكبرى (القسط الأول للخطوط D و E 18.5 كلم): (70 م.د)
- مواصلة إجراءات إقتناء المعدات (28 مجموعة عربات كهربائية rames) للشبكة الحديدية السريعة (الكلفة المحينة: 400 م.د)

### ✓ مشروع مترو صفاقس

- يتمثل مشروع مترو الخفيف بصفاقس في إنجاز شبكة مهيكلة للنقل الجماعي على مسارات خاصة في أفق 2030. تتكون هذه الشبكة من 5 خطوط ( 2 خطوط مترو و 3 خطوط حافلات ذات جودة عالية ) على طول 70 كلم وبكلفة تقديرية تناهز 2000 مليون دينار.
- تم الإعلان عن طلب عروض لانجاز الدراسات التمهيديّة والتفصيلية للجزء الأول من المشروع (13.5 كم من مجموع 22.8 كم) بتاريخ 2017/05/19.
- تم إسناد صفقة إنجاز الدراسات التمهيديّة والتفصيليّة وإعداد ملفات طلبات العروض للجزء الأوّل من الخط T1 للمترو الخفيف بصفاقس الكبرى لمجمع مكاتب الدراسات التونسي الفرنسي "SYSTRA-STUDI" ، بمبلغ مالي قدره 8.4 مليون دينار، بدون إعتبار الأداءات.
- يتوقع ان يتم الشروع في التنفيذ الفعلي لأولى مكونات الخط الاوّل مع أواخر 2019 على أن ينطلق إستغلال هذا الخط في غضون سنة 2022.

### ✓ مشروع تهيئة الجذع المركزي لشبكة المترو ومحطة الترابط بساحة برشلونة

- إعادة تهيئة محطة برشلونة لتصبح قطب ترابط متكامل يشمل المترو والحافلة من ناحية والشبكة الحديدية السريعة وخطوط الشركة الوطنية للسكك الحديدية من ناحية ثانية
- مواصلة الإجراءات الخاصة بمشروع تحسين طاقة إستيعاب الجذع المركزي لشبكة المترو (Boucle Centrale) (الكلفة المحينة 200 م.د)

## ✓ النقل الحديدي بين المدن

- مواصلة برنامج الصيانة الكبرى للشبكة وتجديد بعض الخطوط (27 م.د.)
- تركيز شبكة الإتصالات بين القطار والمحطات (9.5 م.د.)
- مواصلة مشروع تأهيل و تعصير خط تونس القصرين (7 م.د.)
- تجهيزات السلامة- تجهيز 30 تقاطع مع السكة: (8.7 م.د.)
- إستكمال دراسة تعصير الشبكة الجنوبية (1 م.د.)
- اقتناء عربات لنقل المسافرين على الخطوط البعيدة

## تدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة من خلال برنامج لتطوير وتجديد أسطول الحافلات على المستوى الوطني والجهوي

بالنسبة لتدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة من خلال برنامج لتطوير وتجديد أسطول الحافلات على المستوى الوطني والجهوي، تم في هذا الإطار خلال سنة 2018:

- بخصوص برنامج اقتناء 1136 حافلة جديدة، تم إقتناء 534 حافلة الى حدود سنة 2018 (83 حافلة لفائدة شركة النقل بتونس و36 حافلة لفائدة الشركة الوطنية للنقل بين المدن و451 حافلة لفائدة الشركات الجهوية للنقل).

### الدراسات:

### الدراسات:

في إطار إعداد ومتابعة الدراسات تم خلال سنة 2018 الشروع في إنجاز:

## ✓ دراسة حول النقل المدرسي والجامعي:

نظرا للتكلفة المتزايدة لتعويض شركات النقل العمومي الجماعي للنقص الحاصل في مداخيلها جراء تأمين النقل المدرسي والجامعي (تبلغ نسبة هذا النوع من النقل 64 % كمعدل من نشاط الشركات الجهوية)، شرعت الوزارة في القيام بهذه الدراسة لوضع منظومة للنقل المدرسي والجامعي تمكن من الاستجابة لطلبات النقل في أحسن ظروف السلامة والرفاهية وبأقل كلفة بالنسبة للمجموعة الوطنية وقد تم خلال سنة 2018:

- استلام التقرير النهائي للمرحلة الثانية من الدراسة وتمت المصادقة عليه من قبل لجنة القيادة.
- مراسلة مكتب الدراسات لمزيد التعمق في تقرير المرحلة الثالثة وذلك أخذا بعين الاعتبار لملاحظات لجنة القيادة.

## ✓ دراسة حول الإدماج التعريفي في مجال النقل العمومي الجماعي بإقليم تونس الكبرى:

برمجت الوزارة دراسة لإرساء منظومة اندماج تعريفي بين الناقلين العموميين ( شركة نقل تونس والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة الشبكة الحديدية السريعة) في تونس الكبرى وذلك لتسهيل عملية تنقل الحرفاء عند استعمال أكثر من وسيلة نقل بنفس سند النقل (تذكرة، اشتراك ..) وقد تم خلال سنة 2018 الانتهاء من اعداد الصيغة النهائية للعقد وذلك بعد ما تم اعداد اتفاقية تمويل مشترك بين وزارة النقل وشركة النقل بتونس من أجل الجزء الذي سيقع تمويله عن طريق فواضل القرض المستغل من قبل الشركة. كما تم توجيه استدعاء لمكتب الدراسات لامضاء العقد.

## ✓ دراسة حول النقل غير المنتظم للأشخاص:

أمام إسناد عدد كبير من تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص خلال السنوات الأخيرة (بعد الثورة) دون الأخذ بعين الاعتبار للحاجيات الحقيقية للجهة ولضبط طريقة علمية تركز على معطيات ومؤشرات قطاعية، برمجت الوزارة لإعداد دراسة لتنظيم هذا النشاط وإرساء منظومة اسناد تراخيص تتماشى مع العرض والطلب على مستوى الجهات وتأخذ بعين الاعتبار بقية انماط النقل. وقد تكفلت الوكالة الفرنسية للتنمية "AFD" بتمويل هذه الدراسة (100 ألف أورو).

وقد تم تكليف مكتب الدراسات Transitec للقيام بهذه الدراسة من قبل الوكالة الفرنسية للتنمية "AFD" بتاريخ 8 نوفمبر 2017 و تم الشروع في الدراسة خلال شهر فيفري 2018 وتمت المصادقة على تقرير المرحلة الأولى من الدراسة و مراسلة مكتب الدراسات لمزيد التعمق في تقرير المرحلة الثانية وذلك أخذا بعين الاعتبار لملاحظات لجنة القيادة.

## ✓ دراسة حول إستراتيجية التنقلات بتونس الكبرى « Mobilise Your City » (تمويل مشترك بين الوكالة الفرنسية للتنمية و الوكالة الألمانية للتعاون الدولي):

تهدف هذه الدراسة إلى وضع سياسة تنقلات حضرية مستدامة ومخططات للتنقلات الحضرية بتونس الكبرى وذلك في إطار تنفيذ المساعدة الفنية التي تمولها كلى من الوكالة الفرنسية للتنمية والوكالة الألمانية للتعاون الدولي لفائدة وزارة النقل. وقد تم الشروع في انجاز هذه الدراسة ومناقشة محتوى مخرجاتها في تقريرها الأول.

## - السلامة:

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

✓ مراجعة منظومة السلامة المرورية،



- ✓ ضبط الشروط العامة لتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكك الحديدية:
- ✓ إصدار منشور يتعلّق بتوحيد شروط وإجراءات انتداب السواق/القباض المنتدبين الجدد وتكوينهم بالشركات العمومية للنقل الجماعي للأشخاص عبر الطرقات

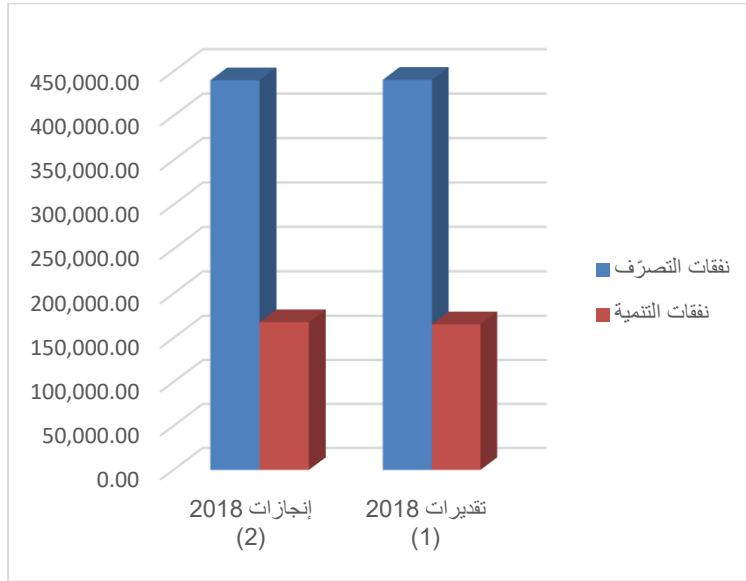
### 3- نتائج القدرة على الأداء و تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2017

#### 1-3 تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

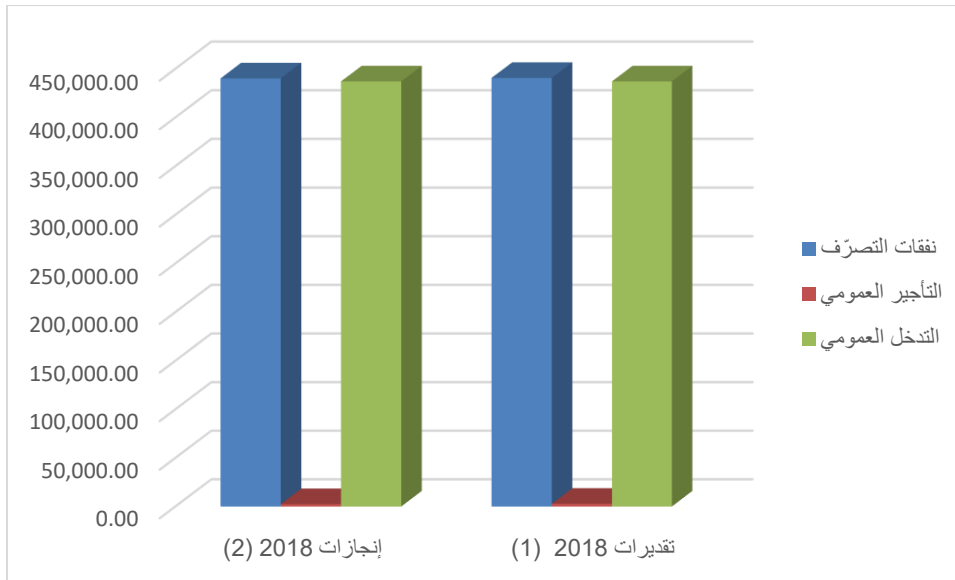
الوحدة: ألف دينار

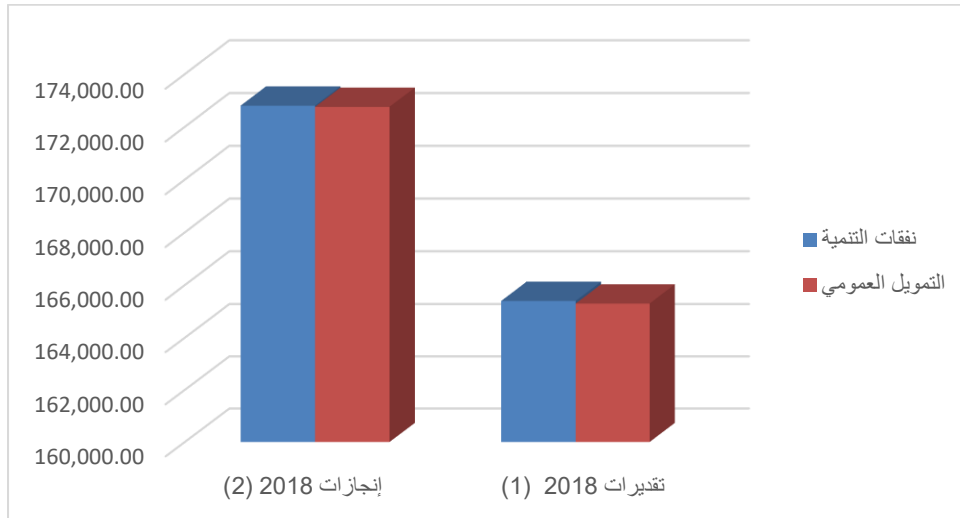
الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2018 (2)	تقديرات 2018 (1)	بيان النفقات
المبلغ [(1) - (2)]	نسبة الإنجاز (%) [(1) / (2)]			
509,93	99,88%	440 134,07	440 644	نفقات التصرف
393,93	86,20%	2460,074	2854	التأجير العمومي
76	89,25%	631	707	وسائل المصالح
40,00	99,99%	437043	437 083	التدخل العمومي
-2 429,07	101,47%	167 829,07	165 400	نفقات التنمية
54,933	45,07%	45,067	100	الاستثمارات المباشرة
54,933	45,07%	45,067	100	على الميزانية
0,00	0,00	0	0	على القروض الخارجية
-2 484,00	101,50%	167 784	165 300	التمويل العمومي
-7 059,00	104,39%	167 784	160 725	على الميزانية
4 575,00	0,00%		4575	على القروض الخارجية
-1 919,14	100,32%	607 963,14	606 044,00	المجموع العام

## بيان النفقات



## توزيع أهم النفقات حسب العناوين





### 1-3- تقديم لنتائج القدرة على الأداء و تحليلها

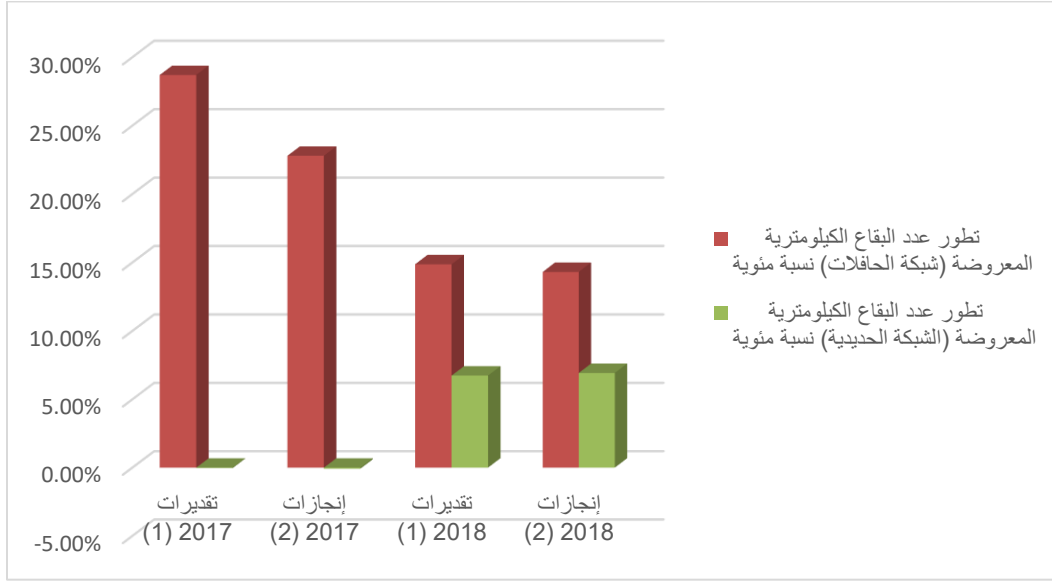
#### الهدف 1-1 : تدعيم وتنمية النقل الجماعي

- 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 تم اعتماد مؤشر التطور السنوي لعدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات والشبكة الحديدية كل على حدة. ويعكس هذا المؤشر مدى تطور عرض النقل العمومي الجماعي هذا بالإضافة لتوفرهما لدى جميع منشآت النقل العمومي للأشخاص.

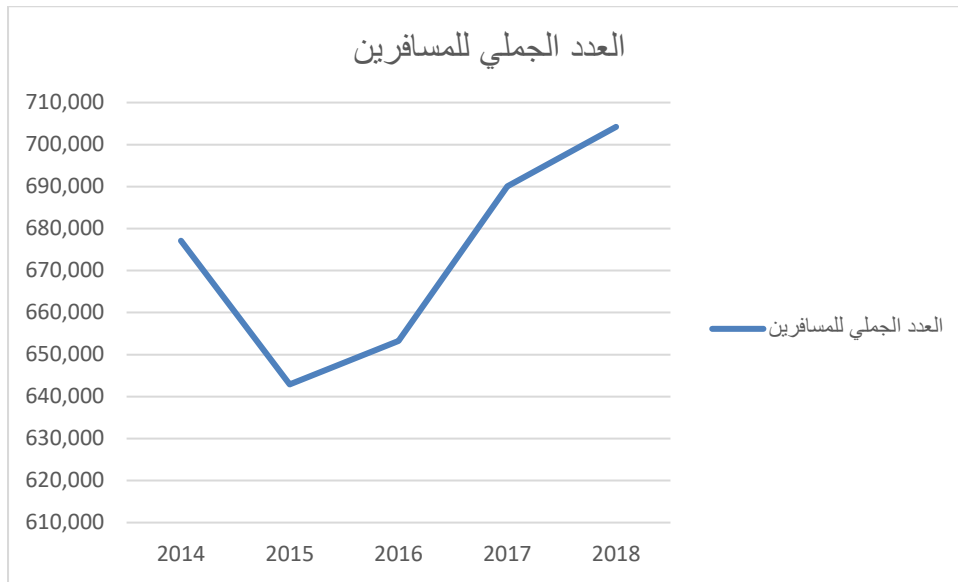
مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018 (1)	إنجازات 2018 (2)	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018 (2)/(1)
المؤشر عدد - 1 تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة	نسبة مئوية	28,70%	22,80%	79%	14,87%	14,31%	96,23%
	نسبة مئوية	-0,03%	-0,08%	267%	6,74%	6,93%	102,82%



## المؤشرات التوجيهية

- عدد المسافرين

2018	2017	2016	2015	2014	عدد المسافرين (ألف مسافر)
704 214	690 077	653 217	642 898	677 085	عدد المسافرين الجملي
541802	530 382	504 371	513 407	543 629	- عدد المسافرين (شبكة الحافلات)
162412	159 695	148 846	129 491	133 456	- عدد المسافرين (الشبكة الحديدية)



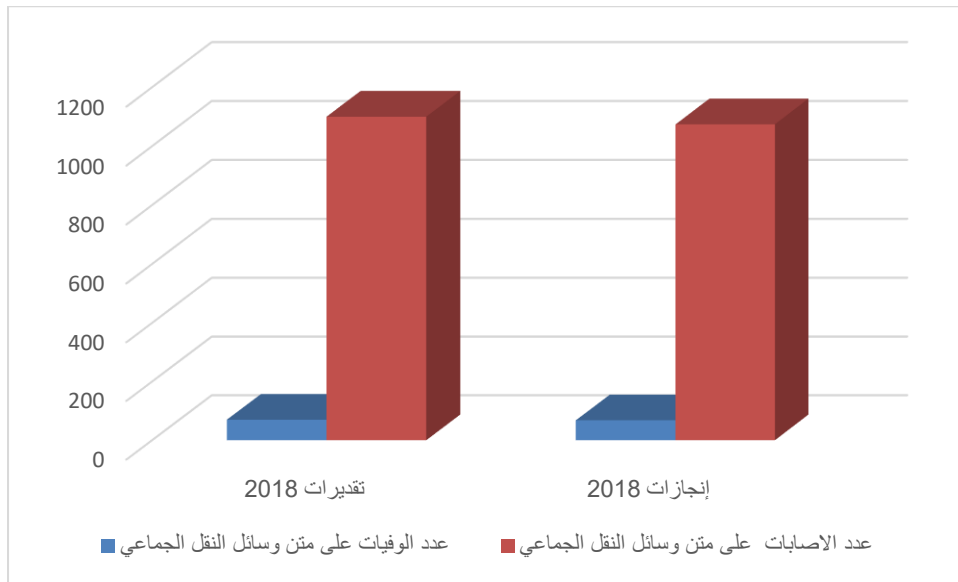
### الهدف 1-2: دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص

- **تقديم الهدف:** العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (على الطرقات وعلى السكك الحديدية)

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

- **مبررات اعتماد المؤشرات:** من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشرين اثنين وهما عدد الموتى إثر حوادث وسائل النقل العمومي الجماعي وعدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهما يعكسان مدى تطور حوادث المرور على متن وسائل النقل الجماعي وما مدى فاعلية منظومة سلامة النقل الجماعي للأشخاص.

مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018
المؤشر عدد 1 - عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي	عدد	80	76	95%	70	68	97%
المؤشر عدد 2 - عدد الإصابات على متن وسائل النقل الجماعي	عدد	1095	1143	104%	1100	1074	98%



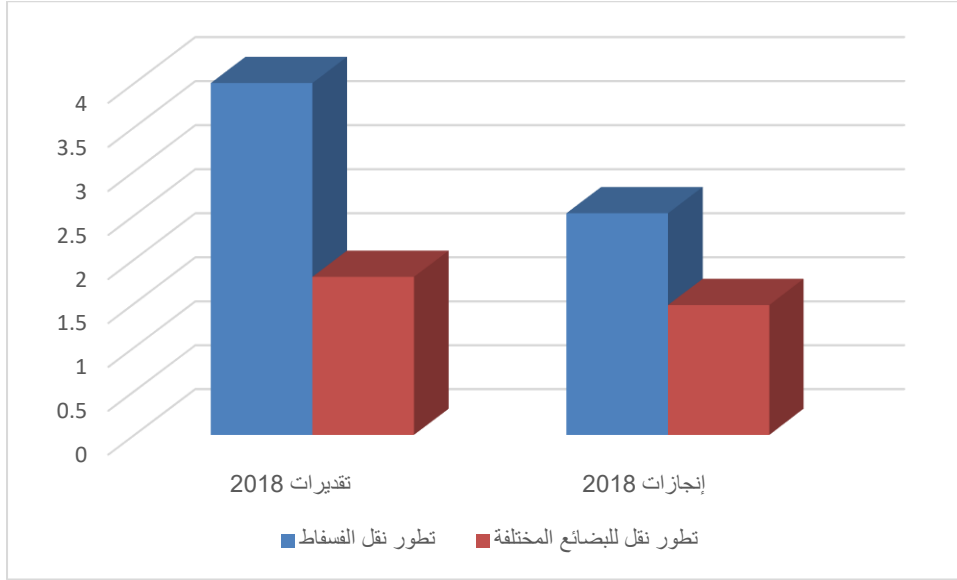
### الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

- **تقديم الهدف:** العمل على تدعيم النقل الحديدي للبضائع وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات السيارة المخصصة لنقل البضائع.

- **مرجع الهدف:** برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

- **مبررات اعتماد المؤشرات:** في غياب وجود احصائيات ومسوح دورية يمكن من خلالها معرفة نسبة النقل الحديدي للبضائع من اجمالي البضائع المنقولة، فان اللجوء الى تطور البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية يبقى المؤشر الوحيد المتوفر الذي يمكننا من متابعة تطور نشاط النقل الحديدي للبضائع.

مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018 (1)	إنجازات 2018 (2)	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % [(1)/(2)]
تطور النقل الحديدي للبضائع	مليون طن	4,805	3,829	%80	5,8	4,002	%69
- تطور نقل الفسفاط	مليون طن	3	2,417	%81	4	2,522	%63
- تطور نقل للبضائع المختلفة	مليون طن	1,805	1,412	%78	1,8	1,48	%82



### 2-3- تحليل و تفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018

#### الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل الجماعي

✓ المؤشر عدد -1.1.1. تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة شهد هذا المؤشر بالنسبة لشبكة الحافلات والشبكة الحديدية كل على حدة نسبة انجاز تقدر بـ 94% (شبكة الحافلات) و 1.19% (الشبكة الحديدية) ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال تطور نسق شراءات الحافلات بين سنتي 2017 و 2018 وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي شهد ارتفاعا خاصة على الشبكة الحديدية.

#### الهدف 2.1: دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص

✓ المؤشر عدد 1.2.1 عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي تم تسجيل انخفاض في عدد القتلى 76 قتيلا سنة 2017 الى 68 قتيلا سنة 2018.

#### المؤشر عدد 2.2.1: عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

وكذلك إنخفاض عدد الإصابات من 1143 مصابا سنة 2017 الى 1074 مصابا سنة 2018 .

تم تسجيل انخفاض في عدد القتلى على مستوى النقل على الطرقات وكذلك على الشبكة الحديدية ويعود ذلك بالأساس الى مزيد تدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال خاصة المراقبة. ومع دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص من المتوقع ان ينخفض عدد الإصابات خلال السنوات القادمة.

## الهدف 3.1: تدعيم النقل الحديدي للبضائع

### ✓ المؤشر عدد 1.3.1: تطور النقل الحديدي للبضائع

نلاحظ نسبة تطور تقدر بـ 104% مقارنة بسنة 2017 على الرغم من الصعوبات التي تواجه نشاط نقل الفسفاط خاصة خلال السنوات الأخيرة والتي يمكن حصرها بالأساس في تعطيل التنقل على السكك الحديدية وتردي حالة هذه الأخيرة.

خلال سنة 2018 فقد بلغ نشاط نقل الفسفاط مستوى 4 مليون طن مسجلا بذلك تحسنا بنسبة 95% مقارنة بإنتاج سنة 2017.

أما بالنسبة لنقل البضائع المختلفة فقد شهد خلال سنة 2018 ارتفاعا بنسبة 121% مقارنة مع سنة 2017.

## 4- التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

### الصعوبات التي تعيق تطور القطاع

- تمويل المشاريع الجارية؛
- البحث عن تمويل للمشاريع المبرمجة؛
- الصعوبات المالية التي تمر بها الشركات؛
- تواصل الحراك الاجتماعي و استمرار الاعتصامات و قطع السكة في الحوض المنجمي والخط تونس- قابس و صفاقس – قفصة أدى إلى إلغاء عديد السفرات و تعطيل نشاط النقل الحديدي؛
- تجميد تعريفة النقل مقابل الارتفاع المشط لكافة عناصر الإنتاج.

### التدابير و الأنشطة التي يتعين القيام بها

العمل على تجسيد الأهداف التنموية التي تم ضبطها ضمن إستراتيجية تطوير القطاع المدرجة ضمن الوثيقة التوجيهية للمخطط الخماسي للتنمية 2016-2020.



## برنامج الطيران المدني

رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي

المدير العام للطيران المدني

# خريطة 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

## التقديم العام للبرنامج:

### \* الأهداف الخاصة ببرنامج الطيران المدني:

الهدف 1: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية

الهدف 2 : تحسين نجاعة إستغلال المطارات

الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني

### 2-تقديم عام للإنجازات الإستراتيجية الخاصة ببرنامج الطيران المدني:

- أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية التي تمّ تحقيقها والتي لها علاقة ببرنامج الطيران المدني:

- في خصوص الإدارة العامة للطيران المدني: واصلت الإدارة العامة للطيران المدني في تنفيذ أهدافها الإستراتيجية المرسومة في إطار الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال الطيران المدني ومواكبة التطور المستمر الذي يشهده القطاع وتتمثل هذه الخيارات بالأساس في:

- استكمال مشروع إحداث هيئة الطيران المدني لتمكينها من تعزيز قدراتها المالية والإدارية وممارسة دورها الرقابي والتعديلي بنجاعة حيث تمت إحالة مشروع قانون يتعلق بإحداث هيئة الطيران المدني إلى مصالح رئاسة الحكومة .

- ملائمة الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع الطيران المدني مع المعايير الأوروبية خاصة في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، وذلك بالنظر لإرتباط الإدارة العامة للطيران المدني بالمستجدّات الدولية بالإضافة إلى تعهّدها تجاه المنظمة العالمية للطيران المدني وانخراطها في الشراكة مع الإتحاد الأوروبي، وللغرض قامت الإدارة العامة للطيران المدني بإجراء تنقيحات على بعض النصوص القانونية والترتيبية، وتم إصدار البعض منها في انتظار إتمام باقي النصوص .

- الإنخراط في سياسة التحرير التدريجي لقطاع الطيران المدني خاصة من خلال إبرام إتفاقيات ثنائية جديدة إلى جانب الإتفاقيات الثنائية السابقة ، وقد أحرزت الإدارة العامة للطيران المدني تقدّما في هذا المجال من خلال إتمام المفاوضات مع الإتحاد الأوروبي في إطار إتفاقية تحرير

الخدمات الجوية في انتظار استكمال بقية إجراءات المصادقة النهائية على هذا المشروع إلى جانب انخراط بلادنا مع الجانب الأوروبي في إتفاق التبادل الحر الشامل والمعمق Aleca. **في ما يخص الناقل الوطنية:** شرعت شركة الخطوط التونسية منذ بداية سنة 2018 في تنفيذ مخطط الإصلاح (2017-2020) الذي تم تحيينه أواخر سنة 2017 والذي يتضمن المحاور التالية:

- ➔ بلورة إستراتيجية تجارية جديدة في ظل فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي وتحسين الإيرادات الإضافية بالتوازي مع سياسة ترشيد نفقات شركة الخطوط التونسية وتدعيم برنامج الضغط على الأعباء وتطهير الوضعية المالية قصد إعادة توزنها المالي،
- ➔ تعديل مخطط الأسطول لتجاوز إشكاليات التقادم وانتظام الرحلات والنقص في عدد الطائرات،
- ➔ اعتماد نمط جديد من الحوكمة،
- ➔ مواصلة برنامج إعادة هيكلة التمثيليات بالخارج قصد دعم نشاط التسويق،
- ➔ تكثيف الرحلات الجوية لشركة الخطوط التونسية سواء الداخلية أو الخارجية،
- ➔ تفعيل برنامج ترشيد الأعوان وتحسين الإنتاجية وإعادة تنظيم الشركة.

- **بالنسبة لديوان الطيران المدني والمطارات:** واصل الديوان خلال سنة 2018 تنفيذ الأهداف الإستراتيجية من خلال ترسيم مشاريع تهدف إلى:

- ➔ الرفع في مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،
- ➔ الرفع من مستوى الخدمات المسداة للحرفاء،
- ➔ الرفع من مستوى الأمن والسلامة بالمطارات،
- ➔ مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة،
- ➔ تأهيل البنية التحتية بالمطارات.

- أهم الإنجازات والأنشطة والمشاريع الكبرى التي تمّ القيام بها لتحقيق أهداف برنامج الطيران المدني وعلاقتها بالنفقات التي تمّ تنفيذها على مستوى برنامج الطيران المدني:
- بالنسبة لإنجازات وأنشطة الإدارة العامة للطيران المدني:
- ➔ اختتام برنامج التوأمة مع الإدارة العامة للطيران المدني الفرنسية قصد تأهيل الموارد التنظيمية والبشرية التابعة لسلطة الطيران المدني التونسية،
- ➔ متابعة الدراسة المتعلقة بتوسعة مطار تونس قرطاج وإحداث مطار جديد،
- ➔ إعداد مشاريع أوامر وقرارات تخصّ كل من النقل الجوي والسلامة الجوية والأمن في إطار الاستجابة للمتطلبات الدولية في مجال الطيران المدني.
- ➔ إعداد مشروع القانون المتعلق بإحداث هيئة الطيران المدني في إطار إعادة هيكلة الإدارة العامة للطيران المدني مما يسمح لها في المستقبل بالقيام بالدور التعديلي،
- ➔ القيام بجملة من الدورات التدريبية والتربصات التكوينية الخاصة ببرنامج التوأمة مع الإدارة العامة للطيران المدني الفرنسية لفائدة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني سواء بتونس أو بفرنسا في مختلف الاختصاصات،
- ➔ متابعة إعداد مخطّط إعادة تأهيل شركة الخطوط التونسية،
- ➔ متابعة إعداد مخطّط إعادة هيكلة شركة تاف-تونس،
- ➔ مواصلة المفاوضات المتعلقة بإتفاق التبادل الحر الشامل والمعقّق في جولتها الثالثة قصد تحرير الخدمات المتعلقة بالنقل الجوي.
- ➔ إعداد النقاط المرجعية لبرنامج المساعدة الفنية المقدمة من قبل الإتحاد الأوروبي لفائدة سلطة الطيران المدني قصد ملائمة النصوص القانونية المتعلقة بمجال الطيران المدني مع هذه الأخيرة وذلك في إطار الإعداد لتنفيذ إتفاقية فتح الأجواء،
- ➔ إعداد مشروع أمر جديد خاص بأمن الطيران المدني في تونس،
- ➔ تنظيم دورات تدريبية لفائدة الأشخاص العاملين في مجال أمن الطيران المدني قصد تطوير مؤهلاتهم ومهاراتهم.
- ➔ تنظيم وتنسيق ورشة عمل دولية في أمن الشحن والبريد بالتعاون مع اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) تمّ عقدها بتونس خلال أكتوبر 2018.

## - بالنسبة لديوان الطيران المدني:

- من أهم المشاريع التي تم إنجازها و/ أو ما زالت في طور الإنجاز خلال سنة 2018:
- تعويض محطتي الرادار بتونس قرطاج الدولي والرادار الثانوي بسيدي زيد وشبكة تحويل المعطيات ذات العلاقة والخاصة بالمحطتين المذكورتين بكلفة جمالية تقدر بـ 16.750 مليون دينار،
- إقتناء ثلاثة منارات متعدّدة الإتجاهات وثلاثة أجهزة قياس مسافات بقيمة 4 مليون دينار،
- إعادة تأهيل مدرج الطائرات بمطار قفصة قصر بكلفة تقدر بـ 14.500 مليون دينار،
- إقتناء عربات نقل الأمتعة ومقاعد للمسافرين لجميع المطارات بكلفة تقدر بـ 3.851 مليون دينار،
- تغيير وتجديد المصاعد والمدارج الآلية بمطار تونس قرطاج الدولي وبالمقرّات الإجتماعية بكلفة تقدر بـ 2 مليون دينار،
- أشغال إعادة الأسطح لمحطة المسافرين بمطار جربة-جرجيس الدولي بقيمة 1.5 مليون دينار،
- إقتناء سيّارات إسعاف لكل من مطار جربة-جرجيس وتوزر-نفطة الدوليين بكلفة تقدر بـ 344 ألف دينار،
- إقتناء وتركيز فواصل بلورية SPIDER SYSTEM بقاعة الرحيل لمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ 820 ألف دينار،
- إقتناء أجهزة راديوية محمولة للإرسال والإستقبال ذات التردد العالي جدًا VHF بقيمة 322 ألف دينار،
- إستبدال جزء من شبكة الضغط المتوسط بكلفة تقدر بـ 3.070 مليون دينار،
- إقتناء وتركيز معدّات.

## - بالنسبة لشركة الخطوط التونسية:

- تدعيم النشاط المنتظم على مطار تونس قرطاج،
- تنمية شبكة الرحلات نحو أفريقيا عبر فتح 10 خطوط جديدة إلى موفى سنة 2020،
- تركيز النشاط بالمطارات الداخلية على مطاري المنستير وجربة مع إحداث منتج منافس لشركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة،
- تطوير شبكة الرحلات الطويلة المدى نحو أمريكا الشمالية (مونتريال و نيويورك)،
- وضع استراتيجية لتطوير نشاط الشحن،

➔ وضع برنامج لتحسين الإيرادات الإضافية،

➔ مراجعة مخطط أسطول الشركة أمام ضرورة تركيز الاستراتيجية التجارية الجديدة في ظل فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي لذلك ارتأت الخطوط التونسية تعديل مخطط الأسطول بالنسبة للفترة 2018-2020 .

وفي هذا الإطار، أبرمت الخطوط التونسية مع المصنع أرباص في 27 أبريل 2018، الملحق عدد 6 لعقدي أ320 وأ330 الذي ينص على تقديم موعد تسلّم طائرتي سنة 2022 إلى الثلاثي الأخير من سنة 2020 وإلغاء الطائرات الاختيارية أ320 NEO الثلاث المضمنة بالعقد الأصلي نظرا لتأخر مواعيد تسلّمها (2023-2024) في حين يتعين تسلّم حاجيات الشركة خلال الفترة 2020-2021.

### \* الإنجازات على مستوى النشاط التجاري:

في ما يلي النتائج التجارية المسجلة خلال سنة 2018 مقارنة بسنة 2017:

نسبة النمو	2018	2017	حركة المسافرين
+8,7%	3 397 608	3 125 901	النشاط المنتظم
+14,1%	64 480	56 519	النشاط المنتظم الإضافي
+16,3%	372 923	320 749	النشاط غير المنتظم
+9,5%	3 835 011	3 503 169	النشاط الإجمالي
+0,5 نقطة	%73,7	%73,2	نسبة التعبئة

### \* الإنجازات على مستوى على مستوى الإستثمارات:

في ما يلي النتائج المتوقعة بالنسبة للإستثمارات المنجزة في سنة 2018:  
الوحدة: ألف دينار

2018	البيانات
131 455	معدات غيار و تعديلات على أجهزة الطيران
19	الأدوات والمعدات

1437	معدّات استغلال
195	معدّات نقل
216	أثاث و معدّات مكتبيّة
116	تصميم و تهيئة و تركيب
178	<a href="#">برمجيات</a>
4 291	معدّات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
137 794	المجموع



### 3- نتائج الأداء وتنفيذ ميزانية الطيران المدني لسنة 2017

#### 3-1- تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج:

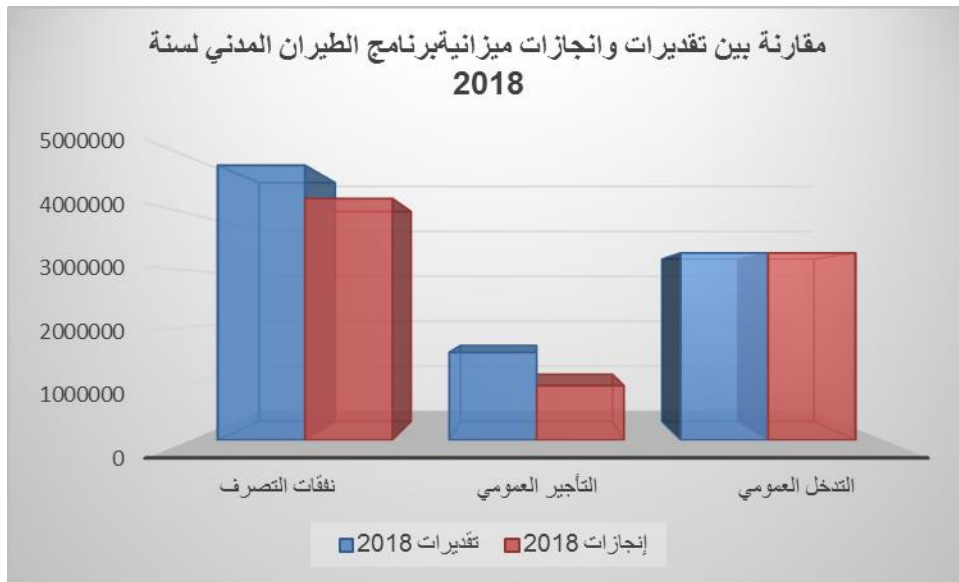
جدول عدد 1:

تنفيذ ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2018 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2018 (2)	تقديرات 2018 (ق.م التكميلي) (1)	تقديرات 2018	بيان النفقات
نسبة الإنجاز %	المبلغ (1) - (2)				
(1) / (2)	(1) - (2)				
%88	585745	4269255	-	4855000	نفقات تصرف
%62	585745	963255	-	1549000	تأجير العمومي
					وسائل مصالح
%100	0	3306000	-	3306000	تدخل العمومي
					<b>نفقات التنمية</b>
					إستثمارات مباشرة
					على الميزانية
					على القروض الخارجية
					تمويل عمومي
					على الميزانية
					على القروض الخارجية
					صناديق خزينة
%88	585745	4269255	-	4855000	المجموع العام:



### 2-3 تقديم لنتائج الأداء وتحليلها:

#### -الهدف 1.1: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:

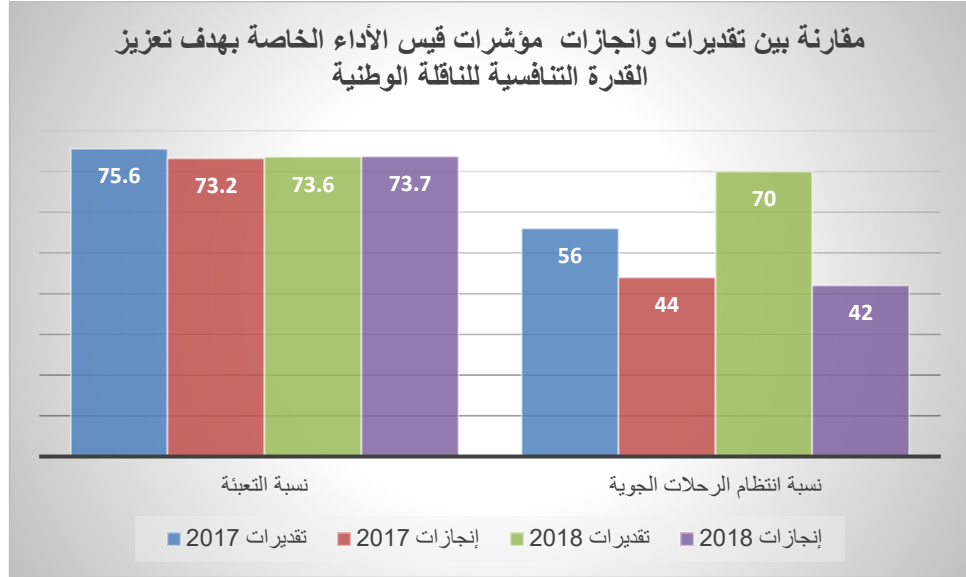
تمّ إختيار هذا الهدف بالنظر للتحديات التي تنتظر شركة الخطوط التونسية في المستقبل وقصد إعدادها لمواجهة المنافسة مع الشركات الأجنبية خاصة مع فتح الأجواء التونسية للناقلات الأوروبية وضمانا لإستمراريتها وزيادة قدرتها على إكتساح الأسواق الخارجية.

يمكن هذا الهدف من قياس القدرة التنافسية للناقلة الوطنية من حيث جودة الخدمات (المؤشر المتعلق بنسبة الإنتظام) و قياس مدى جاذبية الناقلة الوطنية Attractivité من خلال قياس تطوّر عدد المسافرين على متن طائراتها عن طريق ما يبرزه المؤشر المتعلق بنسبة التعبئة.

### جدول عدد 2

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة إنجازات مقارنة بالتقديرات لسنة 2017	تقديرات 2018 (ق.م. الأصلي)	تقديرات 2018 (ق.م. التكميلي)	إنجازات 2018 (2)	نسبة إنجازات مقارنة بالتقديرات لسنة 2018 % (1)/(2)	الهدف 1.1: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية
المؤشر 1.1.1: نسبة التعبئة*	نسبة مائوية	75.6%	73.2%	97%	73.6%	-	73.7%	100.01%	

								المؤشر 2.1.1: نسبة انتظام الرحلات الجوية	
%60	%42	-	%70	%78	**%44	%56	نسبة مائوية		



\*تمّ تعويض مؤشر نسبة الخطوط الجوية ذات المردودية بنسبة التعبئة بطلب من شركة الخطوط التونسية لأنّ المؤشر السابق لا يعكس مجهود الشركة في تحسين أدائها.

\*\* النسبة 47% المحققة لإنظام الرحلات الجوية والتي تم ادراجها بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء تخصّ السداسي الأول من سنة 2018 وهو ما يفسّر تغييرها في ما بعد بنسبة 44% التي تمثل النسبة النهائية المحققة طيلة السنة المذكورة.

#### \* تقييم الهدف:

لقياس مدى تطور القدرة التنافسية للناقلة الوطنية تمّ إختيار مؤشرين :

- **المؤشر 1.1.1 نسبة التعبئة:** تمّ تعويض هذا المؤشر في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2018 تبعا لإقتراح شركة الخطوط التونسية وذلك لإبراز مجهود الخطوط التونسية في جلب المسافرين على متن رحلاتها تماشيا مع سياستها التجارية ونتيجة التكتيف في الرحلات، ومن جهة أخرى يعكس هذا المؤشر عدد الركاب على كل بقعة كيلو مترية معروضة (PKT/SKO).

## - إنجازات سنة 2017:

سجّلت شركة الخطوط التونسية سنة 2017 نسبة تعبئة أقل مقارنة بتوقعات نفس السنة حيث بلغت 73.2% مقابل 75.6% وبذلك تتمثل نسبة الإنجاز في 97% سنة 2017.

## -إنجازات سنة 2018:

توصّلت شركة الخطوط التونسية سنة 2018 إلى تحقيق نسبة 73.7% مقابل توقعات نفس السنة البالغة نسبة 73.6% وبذلك تمثل نسبة الإنجاز 100.01% مقابل نسبة 73.2% تمّ تسجيلها سنة 2017.

ويفسّر ذلك بتطور النشاط التجاري على متن الناقل الوطنية حيث بلغ عدد المسافرين 3.835 مليون مسافر سنة 2018 مقارنة بـ 3.503 مليون مسافر سنة 2017.

## -المؤشر 2.1.1 نسبة انتظام الرحلات الجوية:

### -إنجازات سنة 2017:

بلغت نسبة انتظام الرحلات سنة 2017 نسبة 44% مقابل توقعات نفس السنة المتمثلة في نسبة 56% وبذلك بلغت نسبة الإنجاز خلال هذه السنة 78%.

### -إنجازات سنة 2018:

شهدت نسبة إنتظام الرحلات خلال سنة 2018 تراجعا كبيرا مقارنة بإنجازات سنة 2017 حيث بلغت هذه النسبة 42% سنة 2018 مقابل 70% بعنوان توقعات نفس السنة وبذلك بلغت نسبة الإنجاز سنة 2018 نسبة 76.4% مقابل 78% سنة 2017 وتعود أسباب هذا التراجع إلى العديد من العوامل وهي كالتالي:

## \*الأسباب الخارجة عن نطاق الخطوط التونسية :

-محدودية البنية التحتية بالمطارات: وخاصة تونس قرطاج التي لا تمكّن من معالجة أكثر من 8 رحلات في الساعة و65 رحلة في اليوم بينما تؤمّن الخطوط التونسية سنويا نحو 80 رحلة في اليوم تصل إلى 100 رحلة يوميا خلال موسم الذروة،

- تطبيق تعليمات السلامة وأمن الطيران بمطار تونس قرطاج مما يترتب عنه اكتظاظ بنقاط المراقبة الحدودية وخاصة في أوقات المغادرة الصباحية،

- الكثافة بنقاط المراقبة الأمنية ببعض المطارات الأوروبية الرئيسية (على غرار أورلي ولندن).

### \* الأسباب الراجعة للخطوط التونسية :

- تطور النشاط التجاري بمطار تونس قرطاج: مما تسبب في زيادة الضغط على شركة الخدمات الأرضية مع تكاثر الإشكاليات على مستوى الموارد البشرية ومعدات الخدمات الأرضية المتقدمة والتي تجاوز سنها فترة الاستهلاك.

- النقص الفادح لعدد أعوان حمل الأمتعة وتنظيف الطائرات: وذلك نتيجة اتفاقية 3 فيفري 2011 (إعادة إدماج الشركات الفرعية) وتسوية وضعيات الأعوان المتعاقدين (2012) مما تسبب في إنزلاق بين فئات التنفيذ و التسيير والعزوف عن العمل بالمدرج. وقد تم الإعتماد مجددا على المناولة لسد الشغور علما بأن إدماج أعوان المناولة لممارسة العمل بالمدرج يتطلب فترة زمنية للتكوين والحصول على التراخيص اللازمة.

- تقادم الأسطول (المتكون من 28 طائرة): حيث يبلغ معدل سن الطائرات حاليا 16.3 سنة مما نتج عنه العديد من الإشكاليات الفنية التي تطلبت تمديد فترة الصيانة. وبما أنّ الشركة تشكو نقصا في السيولة المالية لخلاص كلفة صيانة المحركات بالخارج، على الرغم من اللجوء إلى القروض بهذا العنوان، تجد نفسها في وضعية تواجد عدة طائرات رابضة بدون محركات مما يترتب عنه إشكاليات عملياتية وتجارية خاصة في موسم الذروة.

### - الهدف 2.2: تحسين نجاعة إستغلال المطارات الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات:

لاتزال المطارات الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات تعاني من إختلال في التوازن من حيث عدد المسافرين الوافدين عليها، حيث شهدت المطارات الداخلية إقبالا متواضعا مقارنة ببقية المطارات

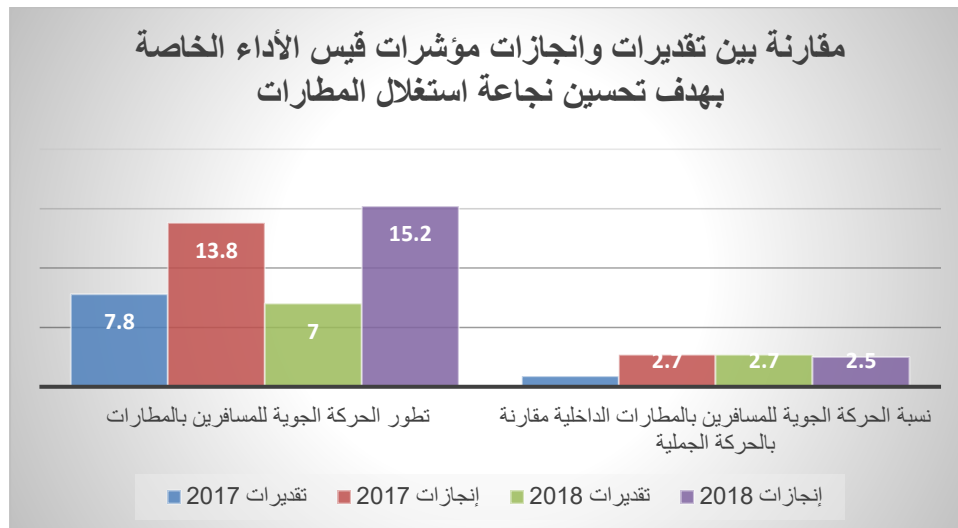
بالرغم من تسجيلها سنة 2018 إرتفاعا ملحوظا مقارنة بتقديرات نفس السنة وذلك بالنظر لما تم تحقيقه في سنة 2017.

وفي ما يلي الجدول الذي يوضح النتائج المحققة خلال سنتي 2017-2018:

### جدول عدد 3

مؤشرات قيس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات لسنة 2017	تقديرات 2018 (ق.م. الأصلي)	تقديرات 2018 (ق.م. التكميلي)	إنجازات 2018 (2)	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات لسنة 2018 % (1)/(2)	الهدف 2.2: تحسين نجاعة إستغلال المطارات
المؤشر 1.2: تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية	نسبة	7,8%	13,8%	%104.3	7%	-	15,2%	108,5%	
المؤشر 2.2: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجمالية المسجلة *	نسبة	%0.9	2,7%	%300	2,7%	-	2,5%	%92.5	

\*المطارات الداخلية: مطار صفاقس طينة، مطار توزر نفطة ، مطار قابس مطماطة، مطار طبرقة عين دراهم ومطار قفصة قصر.



ويمكن قياس الهدف المتعلق بتحسين نجاعة إستغلال المطارات الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات من خلال مؤشرين:

- **المؤشر 1: تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية ( المطارات تحت تصرف ديوان الطيران المدني والمطارات):**  
**إنجازات سنة 2017:**

تم تسجيل تطور في الحركة الجوية بالمطارات التونسية سنة 2017 بنسبة 13.8% مقابل نسبة 7.8% التي تم توقعها بعنوان نفس السنة وبذلك بلغت نسبة الإنجاز سنة 2017 نسبة 104.3% ويفسر ذلك بإستئناف رحلات السوق الليبية بنسق عادي ، وزيادة توافد المسافرين من الجزائر والمغرب وليبيا والسياح الأوروبيين خاصة فرنسا.

#### **إنجازات سنة 2018:**

بلغت إنجازات سنة 2018 بعنوان نفس المؤشر نسبة 15.2% مقابل نسبة 7% المتمثلة في تقديرات نفس السنة وبذلك بلغت نسبة الإنجاز 108.5% ويفسر ذلك بتعافي الموسم السياحي بصفة تدريجية وإزدياد الحركة الجوية بالمطارات التونسية نظرا لإستقرار الظروف الأمنية وكنتيجة لذلك تم تسجيل ارتفاع عدد مسافري السوق الليبية ، بالإضافة إلى تزايد مسافري بلدان أوروبا الغربية و السوق الروسية.

**المؤشر عدد 2 : نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجمالية:**

#### **إنجازات سنة 2017:**

شهدت سنة 2017 إرتفاع الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية بنسبة 2.7% مقارنة بنسبة 0.9% تم توقعها خلال نفس السنة وبذلك بلغت نسبة الإنجاز 300% سنة 2017 ويفسر ذلك بزيادة رحلات العمرة والحج في المطارات الداخلية علاوة على إضافة رحلات للسوق الفرنسية .

#### **إنجازات سنة 2018:**

بالرغم من تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية نظرا لارتفاع عدد السياح الوافدين على بلادنا إلا أنّ نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية عرفت استقرارا سنة 2018 حيث بلغت هذه النسبة 2.5% مقارنة بتقديرات نفس السنة المتمثلة في 2.7% وبذلك بلغت نسبة الإنجاز نسبة 92.5 % ويفسر ذلك بتراجع الرحلات بين المطارات الداخلية والسبب الأساسي هي الخطوط التونسية السريعة ولذلك يبقى عدد المسافرين نحو هذه المطارات دون المأمول الهامة وتبقى المبادرات لتنشيط المطارات الداخلية غير كافية بالرغم من سعي ديوان الطيران المدني والمطارات إلى إدخال أنشطة جديدة عليها .

### -الهدف 3.3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

تحتلّ الإدارة العامة للطيران المدني مكانة هامة في مجال الطيران المدني بإعتبارها السلطة المشرفة على القطاع ومن هذا المنطلق فإن مراقبة سلامة الطيران المدني من أهم المهام الرئيسية المنوطة بها علاوة على أنّ ضمان حد أدنى من ظروف السلامة الجوية تدرج ضمن الأهداف الإستراتيجية التي يتوجب تحقيقها من قبل الدول تبعا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي.

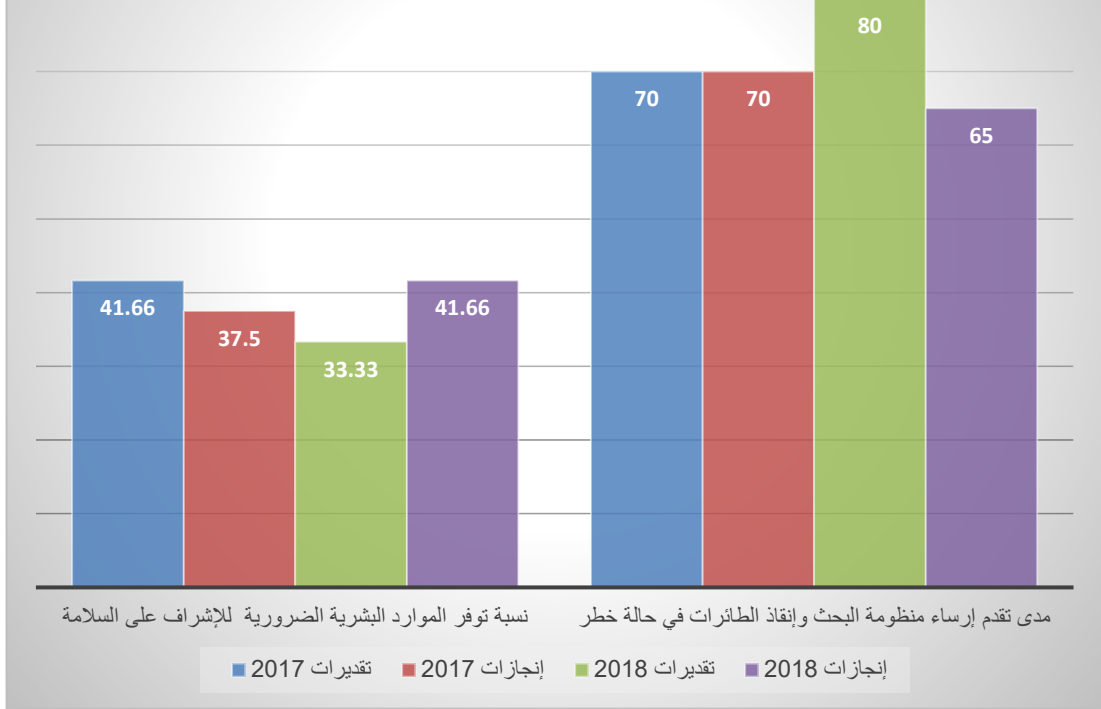
وفي ما يلي الجدول الذي يوضّح النتائج المحققة:

#### جدول عدد 4

مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بتقديرات 2017	تقديرات 2018 (1)	إنجازات 2018 (2)	نسبة الانجازات مقارنة بتقديرات 2018 (1)/(2)
المؤشر 1: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة	نسبة مائوية	%41.66	%37.5	%90	%33.33	%41.66	%125
المؤشر 2: مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر.	نسبة مائوية	%70	%70	%100	%80	%65	%81



مقارنة بين تقديرات وانجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بهدف تعزيز منظومة الإشراف على السلامة الجوية



قصد التمكن من تقييم مدى تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني تم إعداد مؤشرين:

• **المؤشر 1-2: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة:** تجدر الإشارة في هذا الصدد أنه تم إدخال تعديل طفيف على المؤشر حيث تم تعويض المؤشر السابق المتمثل في نسبة الموارد البشرية الذاتية المكلفة بإنجاز عمليات الإشراف على السلامة. وما يلاحظ بخصوص هذا المؤشر على الرغم من أنه مؤشر نشاط وليس مؤشر قياس أداء هو أن الغاية الأساسية في اختياره هو إبراز أن توفير موارد بشرية دنيا هي ركيزة أساسية لضمان نجاعة أداء الإدارة العامة للطيران المدني من حيث الإشراف على السلامة الجوية.

ورغم تسجيل تحسن في هذا المؤشر ولكن يبقى دون المستوى المأمول بما أن الحلول التي تم اللجوء إليها والتي لا يكشفها المؤشر هي حلول وقتية بما أنه يتم اللجوء إلى الموارد البشرية المختصة في مجال الطيران المدني إما من قبل ديوان الطيران المدني والمطارات عن طريق الوضع على الذمة (وهي طريقة غير قانونية) وإما من قبل مصالح وزارة الدفاع الوطني عن طريق الإلحاق.

ويفسر التحسن في نسب هذا المؤشر بتدعيم الموارد البشرية الحالية بإدارة السلامة الجوية من خلال إيفاد إطارين من ديوان الطيران المدني والمطارات ممن لهم الدراية في مجال السلامة حيث ارتفعت نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة لتبلغ 41.66% سنة 2017 مقارنة بتقديرات نفس السنة المتمثلة في 33.33% وهي أكثر من النسبة المحققة سنة 2017 التي عرفت تراجعاً نتيجة عدم فتح باب الإنتدابات ولنقله عديد من الإطارات المختصة حيث بلغت هذه النسبة 37.5% خلال السنة الفارطة.

• **المؤشر 2-2: مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر:** ما يلاحظ بخصوص هذا المؤشر هو تسجيل تراجع في النسبة المحققة سنة 2018 المتمثلة في 65% مقارنة بتقديرات نفس السنة وهي 80% وكذلك من خلال المقارنة مع النسبة المحققة سنة 2017 وهي 70% ويفسر ذلك:

- بتسجيل شغور في خطة مدير مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ لمدة طويلة نسبياً،
  - وجود نقص كبير في الأعوان العاملين بالمكتب نظراً لنقله الأعوان السابقين بإدارات أخرى صلب الإدارة العامة للطيران المدني ولغياب الإنتدابات بالوزارة وهو ما كان له تأثير كبير على عمل المكتب وتعطل البرامج والأنشطة التي تمّ برمجتها بعنوان سنة 2018.
- وتجدر الإفادة إلى أنه لم يتمّ إلى حدّ الآن تفعيل منظومة البحث والإنقاذ على المستوى الترتيبي.

#### 4) التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء:

- 1) **أهم الإشكاليات والنقائص المتعلقة بتجسيم الأهداف الاستراتيجية المتعلقة ببرنامج الطيران المدني:**
- تواضع إمكانيات سلطة الطيران المدني المادية والبشرية لتأمين مهمّة الإشراف على قطاع الطيران المدني علاوة على وجود إزواج في المهام مع ديوان الطيران المدني والمطارات،
  - عدم إستكمال تنفيذ كامل المخطط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني على إثر زيارته الميدانية لمصالح الطيران المدني التونسية في سنة 2009،
  - وجود نقص في عدد المراقبين للنقل الجوي بالمطارات نظراً لإحالة عديد الأعوان خاصة ممن يشغلون مثل هذه الخطة على التقاعد دون تعويضهم،
  - عدم قدرة مطار تونس قرطاج الدولي على مزيد إستيعاب الحركة الجوية خاصّة مع فتح الأجواء المرتقب إضافة إلى تراجع جودة خدماتها وتدني بنيتها الأساسية ومدارجها.

- وجود إختلال في التوازن بين المطارات الداخلية وبقية المطارات مما كبد ديوان الطيران المدني والمطارات خسائر مالية كبيرة.
- إرتفاع عدد أعوان شركة الخطوط التونسية، تنظيم غير محكم للموارد البشرية، تدني الإنتاجية وانخفاض نسبة التأطير،
- ارتفاع تكاليف الإستغلال وكتلة الأجور مما تسبب في تسجيل نتائج سلبية متراكمة منذ سنة 2011،
- خضوع الخطوط التونسية لنمط حوكمة لا يتماشى مع متطلبات النجاعة،
- تقادم الأسطول (16.1 سنة كمعدل في 2018) نتيجة التأخير في تفعيل المخطط إضافة إلى نقص في عدد الطائرات الضرورية لتجسيم الاستراتيجية الجديدة.
- تدني معدّل إستغلال الأسطول،
- ضرورة تنمية النشاط نحو أسواق جديدة خاصة نحو أفريقيا وأمريكا الشمالية للحد من اعتماد النشاط على أوروبا وعلى الموسمية،
- تواصل الصعوبات المالية لشركة الخطوط التونسية وتفاقم عجزها وكذلك بعض فروعها كشركة الخدمات الأرضية وشركة الخطوط التونسية السريعة مع التأخير الكبير في البدء في عملية إعادة الهيكلة لشركة الخطوط التونسية خاصة مع إقتراب فتح الأجواء.
- وجود نقائص على مستوى إستراتيجية التكوين ومطابقتها لمتطلبات قطاع النقل الجوي.

## **(2) تقديم التدابير والأنشطة (الإنتداب، الإستثمارات المستقبلية المتوقعة، المشاريع المتوقعة تنفيذها) التي يتعين القيام بها لتدارك النقائص.**

- **الإصلاحات الضرورية الخاصة بتنفيذ برنامج الطيران المدني:**
- استكمال مسار ملائمة النصوص القانونية والترتيبية خاصة في مجال السلامة الجوية والأمن والبيئة وحماية حقوق المسافرين مع التشريعات الأوروبية والدولية.
- إعادة هيكلة الإدارة العامة للطيران المدني حتى تتمكن من الإشراف على قطاع الطيران المدني بصفة فاعلة،

-تدعيم الإدارة العامة للطيران المدني بالموارد البشرية المختصة اللازمة خاصة من خلال لجوء وزارة النقل إلى آلية الإلحاق لتغطية النقص المسجل في الإطارات المختصة من خلال إلحاق عسكريين من وزارة الدفاع الوطني لدى وزارة النقل،

-الإسراع في إستكمال المخطط التصحيحي لمعالجة النقائص التي سجلها فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني،

-توفير التكوين الضروري بصفة مستمرة لكافة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني.

#### - في مجال البنية التحتية:

- استحداث مشروع توسعة مطار تونس قرطاج لتبلغ طاقة إستيعابه 7.5 مليون مسافر.

- استكمال الدراسات الفنية والبيئية والمالية لإختيار موقع بتونس الكبرى لبناء مطار جديد.

- توسعة مأوى الطائرات لمطار صفاقس

- إعادة تهيئة مدرج الطائرات بمطار توزر نفطة

- تهيئة مريض السيارات بالمحطة الجوية 1 بمطار تونس - قرطاج

#### - في مجال الأمن والسلامة:

- تركيز منظومة المراقبة بالكاميرا بمختلف المطارات الدولية والمباني الملحقة للديوان

- بناء محطة جديدة للسلامة والحماية من حرائق الطائرات بمطار تونس قرطاج

- إقتناء وتركيز منظومة الكشف عن المتفجرات EDS Standard III بمطار تونس وجربة

- إقتناء وتركيز منظومة السلامة من الحرائق.

#### - في مجال إستغلال المطارات:

- إقتناء وتركيز منظومة إعلامية مندمجة للتصرف في الموارد بجميع المطارات

- تشييد مسلك للطوارئ بالمطارات ،

- إقتناء عربات حمل أمتعة المسافرين لفائدة المطارات المستغلة من طرف الديوان

- إعادة تهيئة منظومة معالجة الأمتعة بمنطقة الذهاب والوصول لمطار صفاقس طينة الدولي

- إعادة تهيئة منظومة معالجة الأمتعة بمنطقة الذهاب لمطار جربة جرجيس الدولي

#### - في مجال الملاحة الجوية:

- إقتناء وتركيز وتشغيل جهاز الردار الباحث الثانوي بأكودة

- إقتناء نظام تبادل رسائل HSFTA/AMHS احتياطي لاستبدال نظام AERMAC الاحتياطي

- تطوير منظومة معالجة الردار وخطط الطيران AIRCON 2100

## - في مجال التحكم في الطاقة:

- إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بقدرة أولية MW5 عن طريق اللوحات الشمسية
  - كما يقترح تنشيط المطارات الداخلية من خلال تمكين المستثمرين من حوافز قصد جذبهم لبعث مشاريع في مجال أنشطة الطيران المدني في هذه المناطق،
  - ضرورة الشروع في توسعة مطار تونس قرطاج الدولي لتمكينه من إستيعاب فائض الحركة الجوية المرتقبة خلال السنوات القادمة.
- بالنسبة لشركة الخطوط التونسية:

- تنفيذ مخطط إصلاح الخطوط التونسية (2017-2020) حتى تتمكن من تجاوز المرحلة الصعبة التي تمر بها والذي يشمل المحاور التالية:

- ✓ تنفيذ برنامج تسريح الأعوان بالمجمع (حوالي 1200 عوناً)،
- ✓ مواصلة تنفيذ الإستراتيجية التجارية الجديدة قصد تنمية الشبكة نحو أفريقيا والاستعداد للتحديات التي يفرضها برنامج الأجواء المفتوحة بالمطارات الداخلية (باعتبار استثناء مطار تونس قرطاج لمدة 5 سنوات) ومجابهة منافسة شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة،
- ✓ تعديل مخطط الأسطول بما يتناسب مع الخطة التجارية الهادفة إلى تطوير النشاط بداية من سنة 2020 من خلال سحب الـ 5 طائرات أ320 التي تجاوز سنها 25 سنة، بين سنتي 2019 و 2022، وتعويضها بإدماج الـ 5 طائرات أ320 NEO، التي سيتم تسلمها من المصنع أرباص في سنتي 2020 (2) و 2021 (3)، عن طريق البيع وإعادة التأجير (Sale and Lease Back) واللجوء عند الاقتضاء إلى الاستئجار العملياتي (Dry Lease) لطائرات إضافية لمدة تتراوح بين 4 و 6 سنوات،
- ✓ إعادة رأسملة الشركة قصد تجاوز الخسائر المتراكمة واستعادة التوازنات المالية وتفعيل مشاريع التنمية المدرجة بالمخطط،
- ✓ تحسين صورة الخطوط التونسية من خلال وضع استراتيجية اتصال حول المنتج، إشراك كل مجال من مجالات النشاط عبر إبرام عقود أداء مع الشركات الفرعية، الممثلات بالخارج، ونقاط البيع في تونس،
- ✓ إعادة هيكلة الشركات الفرعية :

- شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية : العمل على تقليص عدد الأعوان وتجديد معدات وأدوات المناولة وتنمية قائمة الحرفاء وتحسين مردودية العمليات الأرضية،

- شركة الخطوط التونسية الفنية : تقليص عدد الأعوان غير الفنيين للاقتراب من المعايير الدولية وتحسين البنية التحتية والتركيز على تنمية شبكة الحرفاء (المقتصرة حاليا على مجمع الخطوط التونسية) نحو أفريقيا الغربية وخاصة أوروبا مع دراسة إمكانية إقامة شراكة استراتيجية،
- شركة الخطوط التونسية السريعة : التركيز على النشاط الداخلي والبلدان المجاورة بالتنسيق مع البرنامج التجاري للخطوط التونسية وبلورة مكونات الأسطول بهدف تقليص تكلفة الاستغلال والصيانة مع اللجوء إلى الإيجار العملياتي عند الاقتضاء،
- ✓ الضغط على الأعباء من خلال جملة من الإجراءات التشفية تشمل مختلف المجالات بالشركة.
- إلى جانب مراجعة إستراتيجية التكوين ومطابقتها لمتطلبات قطاع النقل الجوي.

## برنامج البحرية التجارية والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

## خارطة البرنامج

المنشآت العمومية

الإدارات المركزية

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

الإدارة العامة للبحرية التجارية



## 1- التقديم العام للبرنامج

### 1-1 أهداف و مؤشرات قياس الأداء:

يرمي برنامج النقل البحري و الموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
- تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

### 2-1 الأولويات:

تتلخص أولويات برنامج النقل البحري و الموانئ في النقاط التالية:

- تطوير البنية الأساسية المينائية لتأمين المبادلات التجارية بجودة خدمات ونجاعة عالية على مستوى كلفة وأجال النقل وإحترام تواتر الرحلات وقواعد سلامة البضائع والمحافظة عليها وملائمة العرض للطلب، وذلك قصد التحكم في السلسلة اللوجستية للنقل ودعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.
- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية.
- دمج حلقات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية.
- مواصلة تبسيط الإجراءات و اعتماد التكنولوجيات الحديثة لتبادل المعلومات
- 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.
- دعم السلامة والأمن للسفن و الموانئ والملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث.

## 2- تقديم عام للإنجازات الإستراتيجية الخاصة بالبرنامج

### 1-2 أهم الإصلاحات و الأهداف الإستراتيجية التي تم تحقيقها و التي لها علاقة مباشرة بالبرنامج

#### 1- متابعة تنفيذ برنامج تحسين نوعية الخدمات بميناء رادس

تم خلال سنة 2018 مواصلة متابعة تنفيذ برنامج تحسين نوعية الخدمات بميناء رادس والمتمثل خاصة في إعادة تهيئة المسطحات والأرصفت الحالية وتغيير منوال الإستغلال بإستعمال رافعات من نوع RTG مع صيانة معدات الشحن والتفريغ والرفع من نسبة جاهزيتها إلى 70% وإستكمال العمل بمنظومة إضبارة النقل خاصة إجراءات المتعلقة بالتصدير مع العمل على تعميمها بالموانئ الداخلية والشروع في المرحلة التجريبية للعمل بالنظام الآلي للتصرف في الحاويات TOS و بمنظومة التصرف الآلي في الأبواب لدخول وخروج الشاحنات electronic gates و متابعة تنفيذ برنامج الإستثمار للشركة التونسية للشحن و الترسيف حيث تم إقتناء (6 رافعات من نوع RTG و 18 جرار مينائي و 4 منضد حاويات و 14 مجرورة،...) بحوالي 30 م.د

#### 2- متابعة إنجاز مشروع الميناء بالمياه العميقة :

- تم الإنتهاء خلال شهر مارس 2018 من تحيين دراسة السوق والدراسات الإقتصادية و المالية للمشروع من قبل مجمع مكتب الدراسات HPC/SELLHORN، وإعداد ملف التعبير عن الرغبة من قبل مكتب الدراسات لتحديد قائمة مختصرة في المقاولين المهتمين ببناء المرحلة الأولى من المشروع بنظام EPC أو EPCF
- تمّ الإعلان عن التعبير عن الرغبة في 09 أوت 2018 و حدد آخر أجل لقبول العروض بتاريخ 18 ديسمبر 2018.
- تمّ نشر الأمر الحكومي عدد 1006 لسنة 2018 المؤرخ في 6 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة و بضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها.
- تم بتاريخ 28 ديسمبر 2018 عقد الإجتماع الأول لمجلس إدارة شركة ميناء النفيضة

#### 3- متابعة إنجاز الرصيفين عدد 8 و 9 بميناء رادس

- تمّ الإعلان عن طلب العروض لإنجاز المشروع مع إقتراح التمويل يوم 10 أفريل 2018 و حدّد آخر أجل لتلقي العروض ليوم 10 جويلية 2018 تمّ التمديد فيه إلى غاية 23 أكتوبر 2018.
- تلقى ديوان البحرية التجارية و الموانئ 6 عروض لإنجاز المشروع،

- تولت لجنة تقييم العروض إعداد تقرير تقييم العروض مع التنسيق مع البنك المركزي الذي تولى ترتيب العروض المالية المتضمنة لعروض تمويل المشروع.

## 2-2 أهم الانجازات و الأنشطة و المشاريع الكبرى التي تم القيام بها لتحقيق أهداف البرنامج و علاقتها بالنفقات التي تم تنفيذها على مستوى البرنامج

### 1- الحركة المينائية

- بلغ حجم الحركة بالموانئ البحرية التجارية 30.4 م.طن في سنة 2018 مقابل 28.5 م.طن في سنة 2017) إرتفاع بنسبة 6% بالمقارنة بسنة 2017)
- إرتفاع في حركة المجرورات إلى 150 ألف مجرورة في سنة 2018 و بنسبة 8% مقبل 139 ألف في سنة 2017
- بلغ عدد المسافرين 717 ألف مسافر في سنة 2018 مقابل 741 ألف مسافر في سنة 2017
- بلغ عدد السيارات 271 ألف سيارة في سنة 2018 مقابل 293 ألف سيارة في سنة 2017

### 2- نشاط النقل البحري

- ساهمت الشركة التونسية للملاحة في نقل 272 ألف مسافر و 103 ألف سيارة خلال سنة 2018 مقابل 295 ألف مسافر و 117 ألف سيارة خلال 2017،
- أمنت الشركة التونسية للملاحة تسعة رحلات بين ميناء جرجيس وميناء مرسيليا بواسطة السفينة "قرطاج".(6 رجوع و 3 ذهاب) و بلغ عدد المسافرين 10808 و عدد السيارات 3895

### 3- المشاريع

- الشروع في إقتناء وتركيز تجهيزات لتأمين المداخل البرية والبحرية لمواني رادس وحلق الوادي وبنزرت
- إقتناء 6 زوارق ارشاد للموانئ البحرية التجارية بقيمة 16 م.د
- الإعلان عن طلب العروض لإقتناء 6 جرارات بحرية للموانئ البحرية التجارية بكلفة 135 م.د
- مواصلة إنجاز أشغال إعادة تهيئة مسطحات الرصيف التجاري بميناء بنزرت
- مواصلة إنجاز دراسة توسعة الرصيف البترولي "ب" لرسو ناقلات النفط كبيرة الحجم بميناء بنزرت
- الشروع في أشغال إصلاح الرصيف عدد 2 بميناء حلق الوادي
- الشروع في إعادة تهيئة الرصيف البترولي بميناء رادس
- تم إنجاز أشغال إصلاح وإعادة تهيئة المسطحات حذو الرصيفين 6 و 7 بميناء رادس

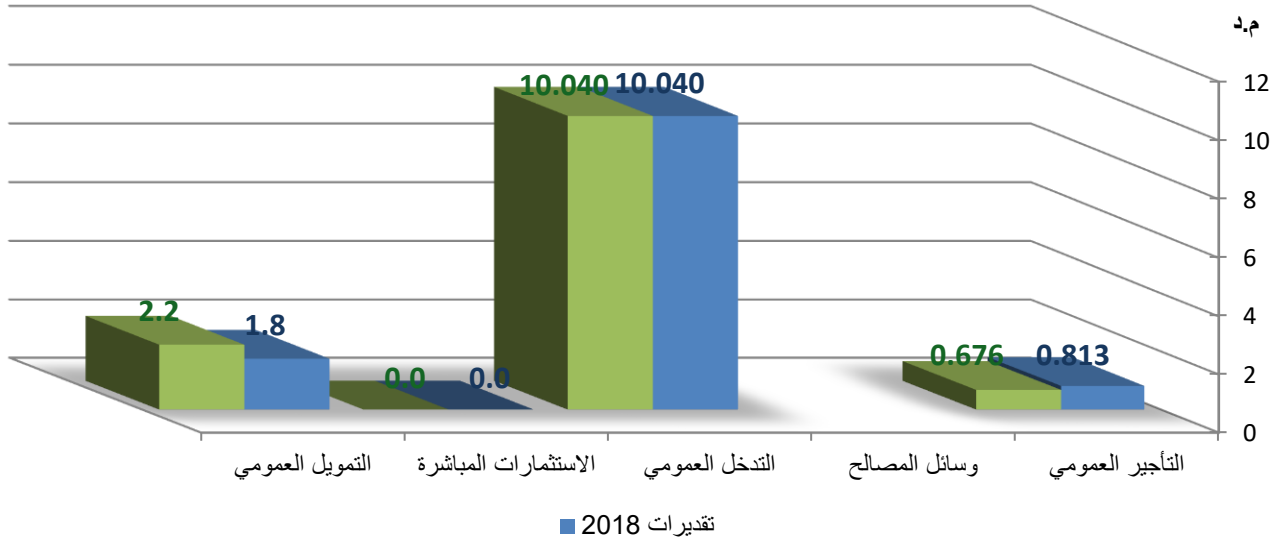
- تم إنجاز أشغال إستخراج أجزاء الهيكل الغارقة برصيف المواد الخطرة بميناء رادس
- أشغال تهيئة مقسم بالضفة الشمالية وإحاقه بالمسطحات بميناء سوسة: تم إنجاز الدراسة و بصدد دراسة إسناد الصففة
- إستكمال أشغال هدم المخزن عدد 02 وإعادة تهيئة بقية مسطحات الضفة الجنوبية بميناء صفاقس
- مواصلة أشغال تحويل و تركيز مخزن من ميناء سوسة إلى ميناء جرجيس و تهيئة مطرف للمسافرين بميناء جرجيس
- إستكمال أشغال إصلاح وتهيئة الرصيف البترولي بميناء جرجيس
- إنجاز دراسة البحث عن مستثمر إستراتيجي لتطوير القطب الإقتصادي بميناء جرجيس في إطار مذكرة تفاهم مع الجانب الصيني.

### 3- نتائج القدرة على الأداء و تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2018

#### 3-1 تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2018	تقديرات 2018	بيان النفقات
نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)	المبلغ (2)-(1)	(2)	(1)	
99	137	10716	10853	نفقات التصرف
83	137	676	813	التأجير العمومي وسائل المصالح
100		10040	10040	التدخل العمومي
128	-482	2232	1750	نفقات التنمية الاستثمارات المباشرة
				على الميزانية على القروض الخارجية
128	-482	2232	1750	التمويل العمومي
128	-482	2232	1750	على الميزانية على القروض الخارجية
				صناديق الخزينة
103	-345	12948	12603	المجموع العام:

## مقارنة بين تقديرات و انجازات ميزانية سنة 2018 التوزيع حسب طبيعة النفقة (إع الدفع)



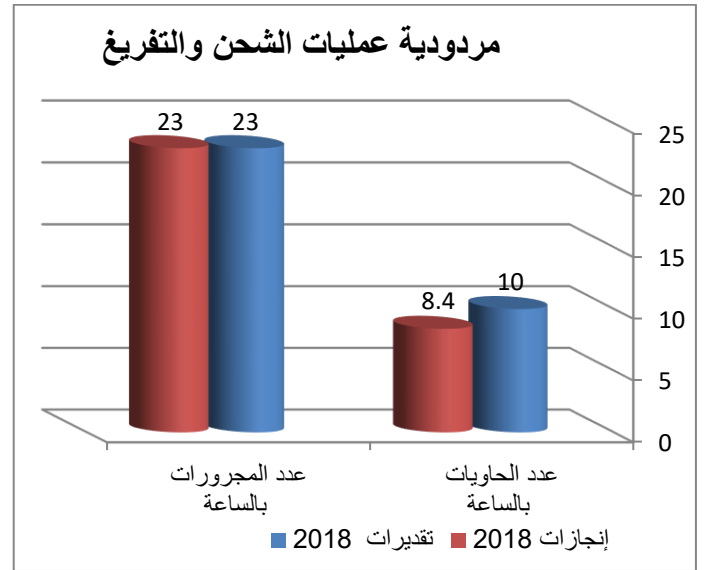
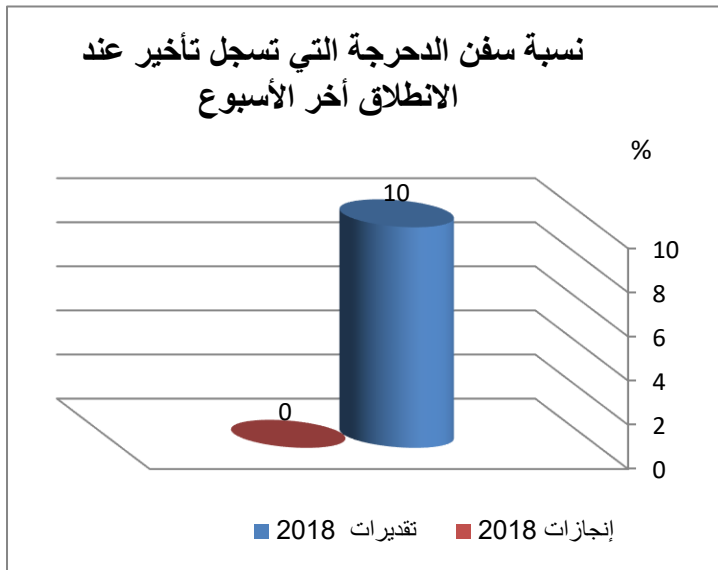
### 2-3 تقديم لنتائج القدرة على الأداء وتحليلها

#### الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية و تدعيم المعدات المينائية لتحسين جودة الخدمات و الرفع من المردودية.

مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018
المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ	عدد الحاويات بالساعة	15	9	60%	10	8,4	84%
	عدد المجزورات بالساعة	25	22	88%	23	23	100%
المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع	%	-	-	-	10	-	-

(-) لم يتم تسجيل أي تأخير



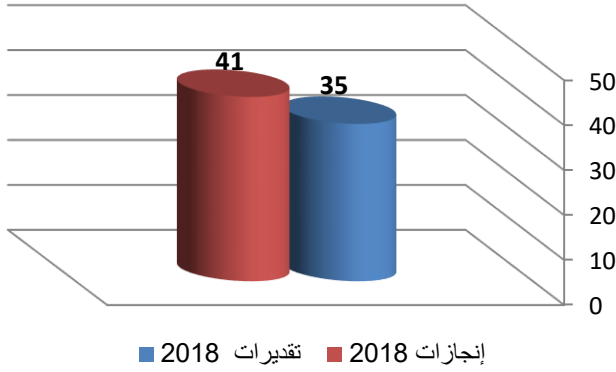
### الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

**تقديم الهدف:** يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل المبادلات الخارجية و خلق القيمة المضافة و مواطن الشغل

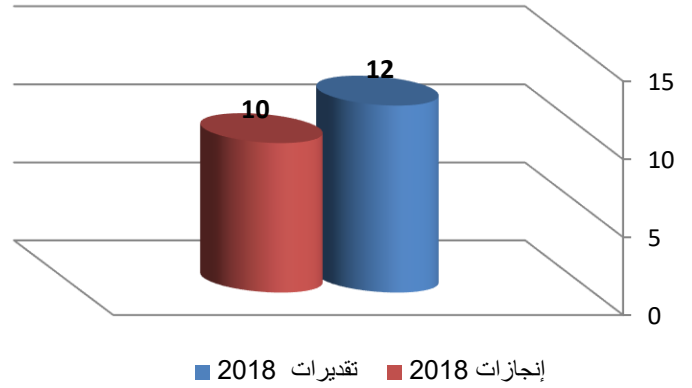
مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % (1)/(2)
المؤشر عدد 2.3.1: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية	%	11	9,2	84%	12	9,5	79%
المؤشر عدد 2.3.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	عدد	36	36	100	35	41	117

## تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

### عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية



### مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية



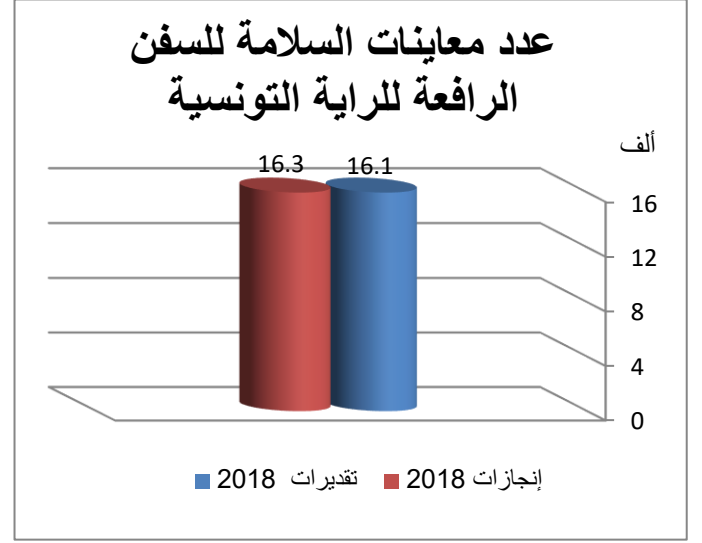
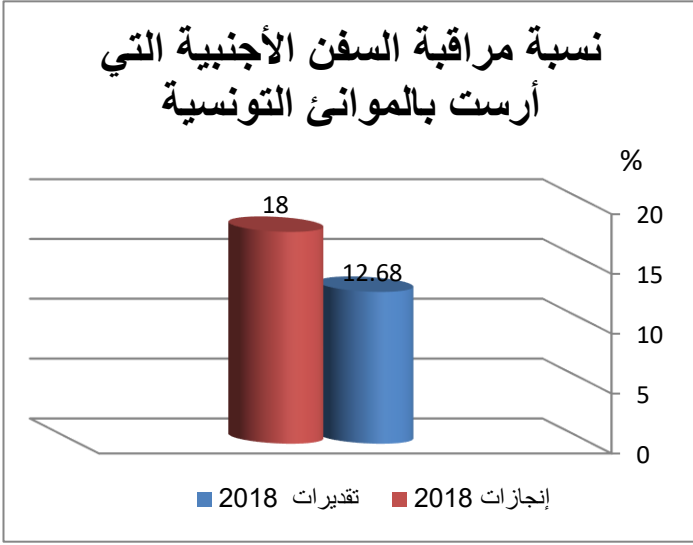
### الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

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

مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % (1)/(2)
المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية	عدد	15880	16257	102	16067	16323	102
المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية	%	15	27	180	12,68	17,7	140

الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

## تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث



### 3-3 تحليل و تفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018

**الهدف 1.3:** تعصير البنية التحتية المينائية و تحسين الخدمات

المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

✓ مردودية عمليات الشحن و التفريغ الحاويات لسنة 2018 أقل من العدد المبرمج و يعود ذلك أساسا إلى ضعف جاهزية معدات الشحن و التفريغ .

المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

✓ لم تسجل أي تأخير على مستوى سفن الدرجة.

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

المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية

تم تسجيل نسبة انجاز تقدر ب79% و يعود ذلك إلى صعوبة الاستثمار في وحدات جديدة و

التنسيق بين الناقلين البحريين التونسيين و الشاحنين التونسيين

المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية



تم تسجيل نسبة انجاز تقدر بـ 117%.

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

المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

تم تسجيل نسبة انجاز تقدر بـ 102%

المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

تم تسجيل نسبة انجاز تقدر بـ 140% و يعود ذلك خاصة إلى تكثيف مراقبة السفن الأجنبية

التي أرست بالموانئ التونسية في اطار مراقبة دولة الميناء.

## **4 التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء**

**الصعوبات التي تعيق تطور القطاع**

- ضعف الإستثماري سفن حديثة من قبل الناقلين البحريين.
- عدم ملائمة المنشآت المينائية للمستلزمات النقل البحري الحديث خاصة على مستوى حجم السفن والفاطس المائي ونوعية الحركة البحرية المتخصصة مثل وحدات الشحن ونوعية الخدمات.
- تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية والديوانية عند عبور البضائع من الميناء ممّا يتسبب في مدّة مكوث طويلة وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات والواردات.

**التدابير و الأنشطة التي يتعين القيام بها**

استحداث نسق انجاز المشاريع المتواصلة و المبرمجة بالمخطط.

## برنامج الرصد الجوي

رئيس البرنامج: السيد الهادي العقربي الجوادي

المدير العام للمعهد الوطني للرصد الجوي

## خريطة 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، قبلي)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوي بمدنين مدنين (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 الدولية
- الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية
- مصلحة التدقيق

## 1. التقديم العام للبرنامج:

يشمل برنامج الرصد الجوّي كل الإعتمادات المخصّصة لمجموعة الأنشطة والمهمّات الموكولة للمعهد الوطني للرصد الجوّي في ما يتعلّق بالرصد الجوّي ورصد الزلازل والظواهر الفلكيّة وكذا التوقّعات الجوّية والمناخية المنوطة بعهدته، وهو مؤسّسة عمومية لا تكتسي صبغة إداريّة.

كما يغطّي البرنامج أيضا تمويل الدولة للدعم التشغيلي المتواصل الذي يقدّمه المعهد الوطني للرصد الجوّي لفائدة مختلف مصالح وزارة الفلاحة، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الدّاخلية (الحماية المدنية) ووزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

وتجدر الإشارة أنّ عددا كبيرا من الأنشطة الإقتصادية والإجتماعيّة أصبحت تعتمد بشكل متزايد على معرفة الطقس وتقلّباته وكذا المناخ وتغيّراته (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 الأولويّات المطروحة في ما يتعلّق بالتنمية المستديمة، يتعيّن على المعهد أن يقدّم مساهمات ناجعة وفعّالة في الغرض، وبالتالي المشاركة في التخفيف والتأقلم مع التغيّرات المناخية التي تثير تساؤلات علميّة صعبة تتطلب من المعهد تركيز بنية أساسيّة مناسبة ووضع آليات وظروف عمل حديثة تمكّنه من القيام بالبحوث العلمية اللازمة وتطوير خدمات مناخية وجوّية ملائمة.

### يرمي برنامج الرصد الجوّي إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. وضع نظام عمليّاتي ناجع وفعّال لتحسين التوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية والمناخية الحادّة.
2. تّأمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتنمية المستديمة.
3. تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره.

## 2. تقديم عام للإنجازات الإستراتيجية الخاصة بالبرنامج

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 وفنيّة).

- الإنتدابات.
- إعداد مخطط إستراتيجي لتنمية المعهد للفترة 2016-2020.
- إعداد هيكل تنظيمي جديد يتماشى والصبغة الجديدة للمعهد.
- إنخراط المعهد في برنامج التوأمة في مجال الحوكمة بقطاع النقل.

### 3. نتائج القدرة على الأداء وتنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2017

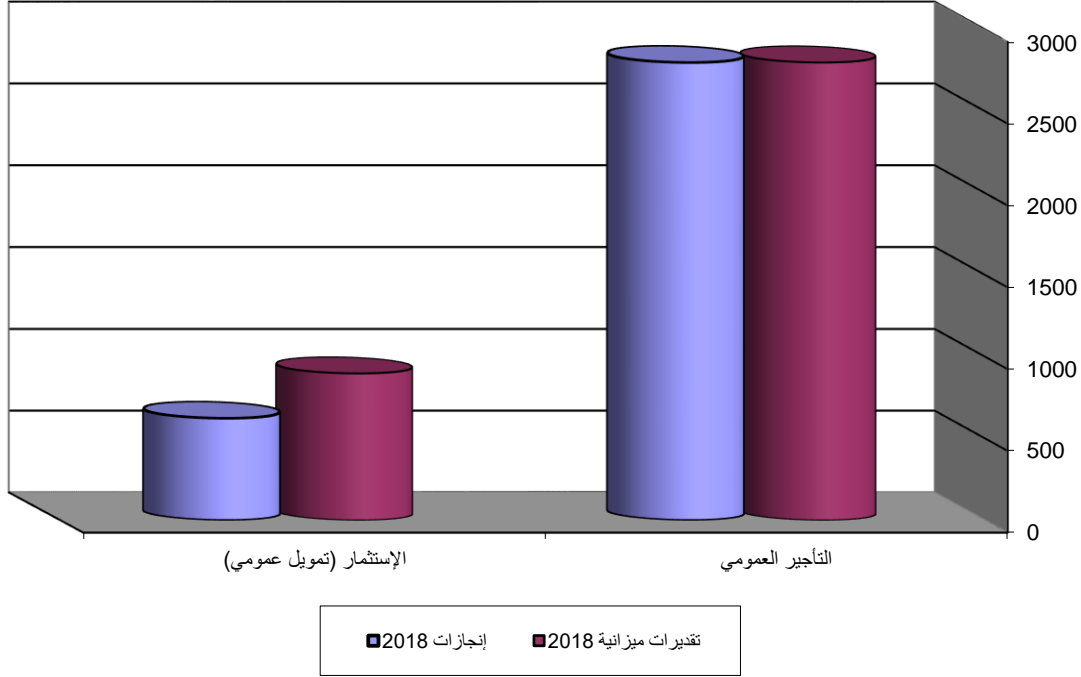
#### 1.3- تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

#### ميزانية البرنامج حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإجازات مقارنة بالتقديرات 2017		إجازات 2017 (2)	ق.م 2018 (1)	بيان البرنامج
نسبة التطور % (2)/(1)	المبلغ (1)-(2)			
100	0	2800	2800	العنوان الأول: نفقات التصرف
100	0	2800	2800	- التأجير العمومي
-	-	-	-	- وسائل المصالح
-	-	-	-	- التدخل العمومي
		625.630	900	العنوان الثاني: نفقات التنمية
-	-	-	-	الاستثمارات المباشرة
-	-	-	-	- على الموارد العامة للميزانية
-	-	-	-	- على موارد القروض الخارجية
69.5	-274.370	625.630	900	التمويل العمومي
69.5	-274.370	625.630	900	- على الموارد العامة للميزانية
-	-	-	-	- على موارد القروض الخارجية
92	-274.370 (*)	3425.630	3700	مجموع البرنامج

## مقارنة بين تقديرات وإنجازات البرنامج ميزانية لسنة 2018 (بحساب ألف دينار)



### 2.3- تقديم لنتائج القدرة على الأداء وتحليلها

يرمي برنامج الرصد الجوّي إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

**الهدف عدد 1: وضع نظام عمليّاتي فعّال ومجدي للتّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادّة**

#### ● تقديم الهدف:

يتمثّل الهدف في تركيز منظومة للإنذار المبكر بالظواهر الجوّية المتطرّفة والأحداث البالغة الشدّة بما يمكن من المساهمة الفعّالة في حماية الأشخاص والممتلكات عبر خارطة يقظة من شأنها المساندة الفعّالة لهياكل التدخّل الوطنية في مجابهة الكوارث الطبيعية وحسن إدارة المخاطر النّاجمة عنها. ويوضّح هذا الهدف أداء المعهد بالنظر لنشاطه الأساسي، لأنّ توفير توقّعات جوّية على أعلى مستوى هو أوّلا مفيد لعامة النّاس ولمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنّه أيضا ضروري

للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلبات الطقس، خاصة في الحالات الإستثنائية.

تتطلب التوقعات الجوية والمناخية تعبئة كافة المهارات والموارد والوسائل المتوفرة لدى المعهد وحسن استعمالها: البحث، علم المناخ، الرصد والمراقبة (محطات أرضية لتقبل صور الأقمار الصناعية، مسابير لاسلكية (radiosondage)، رادارات ومحطات رصد أرضية)، المحاكاة العددية (simulation numérique) وخاصة الحاسوب ذي التأدية المرتفعة، الخبرة البشرية الضرورية لتحليل وتفسير نواتج النماذج العددية مع الأخذ بعين الاعتبار الخصائص الجغرافية والمناخية المحلية، وأخيرا وسائل نشر المعلومات وتوزيعها.

أما المؤشرات التي تم اختيارها فتعكس بشكل مباشر الأداء الذي يتحقق من خلال سلسلة من المهارات عن طريق مساهمة النمذجة الرقمية. يقاس الأداء الخاص بهذا الهدف في البداية على مستوى النموذج العددي للتوقعات الجوية القصيرة المدى على مجال تونس الجغرافي. أما اختيار مدى 48 ساعة لقياس الأداء فيعود سببه إلى أن مختلف النماذج العددية أصبحت توفر توقعات جوية على مدى 24 ساعة تضاهي في جودتها الرصدات الجوية، ولكن الأمر ليس كذلك بالنسبة لمدى 48 ساعة حيث يتطلب مزيدا من البحث والتطوير والإستثمار في مجال الرصد والمراقبة والبحوث لتعميق معرفتنا بالطقس وتقلباته، والمناخ وتغييره.

### • 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) كما تم تحيينه سنة 2016.

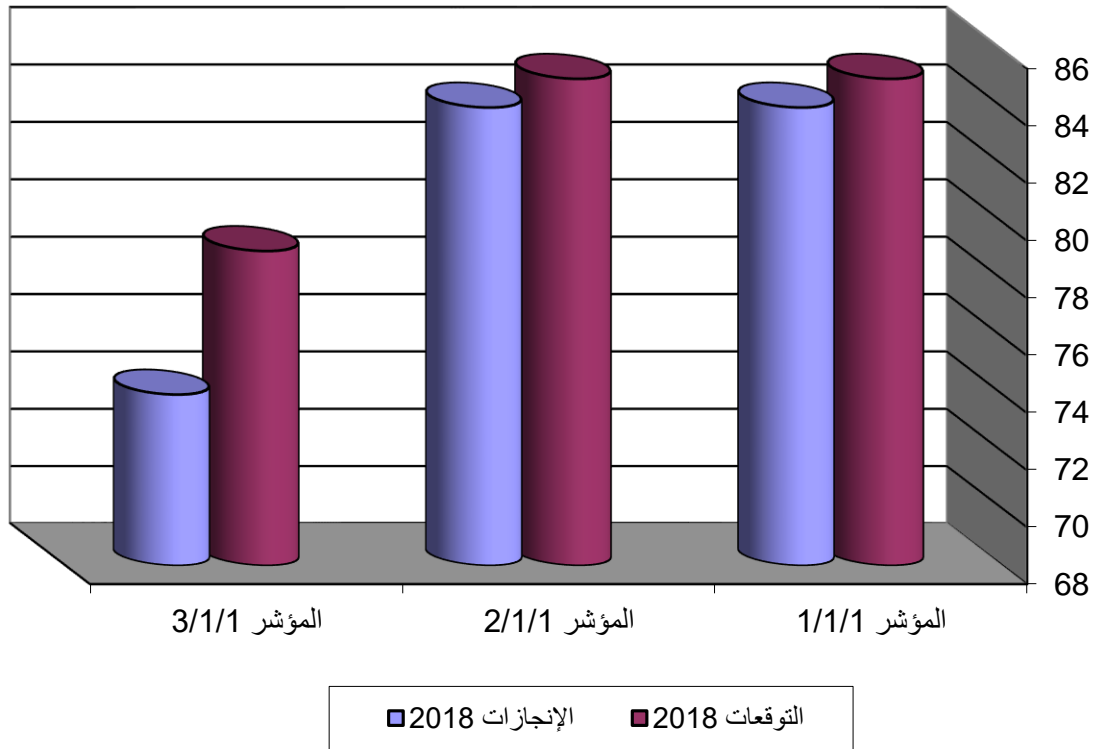
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية

### • مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1:

#### جدول عدد 1

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2018
1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة	%	85	84	99
2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 ساعة)	%	85	84	99
3.1. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)	%	79	74	94

مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء لسنة 2018 الخاصة بالهدف عدد 1



**\*تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018**

▪ **المؤشر 1.1: نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة.**

تم تسجيل نقص بحوالي 1 % مقارنة بالتقديرات لسنة 2018 نتيجة لعدم توفر بيانات إضافية محلياً، تخصّ التوقعات الجوية العددية المستخرجة عبر تشغيل نماذج عددية ذات قدرة تفصيلية عالية (عدم اقتناء حاسوب ذو تأدية عالية) وعدم التمكن من الاعتماد على معطيات مرصودة إضافية سواء على سطح الأرض أو عبر الأقمار الاصطناعية والرادارات.

▪ **المؤشر 2.1: نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 ساعة).**

تم تسجيل نقص بحوالي 1 % مقارنة بالتقديرات لسنة 2018 نتيجة لعدم توفر بيانات إضافية محلياً، تخصّ التوقعات الجوية العددية المستخرجة عبر تشغيل نماذج عددية ذات قدرة تفصيلية عالية (عدم اقتناء حاسوب ذو تأدية عالية) وعدم التمكن من الاعتماد على معطيات مرصودة إضافية سواء على سطح الأرض أو عبر الأقمار الاصطناعية والرادارات.



▪ **المؤشر 3.1: نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوّية القصيرة المدى (48 ساعة)**

تم خلال سنة 2018 تسجيل نقص بنسبة 1% نظرا لعدم تركيز النسخة المحلية للنموذج العددي الفرنسي أروم « AROME-Tunisie » ذو القدرة التفصيلية العالية وذلك بسبب التأخر في اقتناء الحاسوب ذو القدرة العالية الضروري لتشغيل الأنموذج AROME-Tunisie .

**الهدف عدد 2: تثمين المعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد والتنمية المستديمة**

• **تقديم الهدف:**

يتمثل الهدف في :

- تطوير قاعدة المعطيات المناخية الوطنية من خلال اقتناء وتطبيق أنظمة وبرمجيات متطورة لمراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير الخدمات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلق بمشاريع التهيئة والاستثمار (السياحة، الفلاحة، النقل، البيئة، الطاقة...)،
- إرساء الأساليب المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- إستخدام 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،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبت عبر وسائل الإعلام المختلفة،

• **مرجع الهدف:**

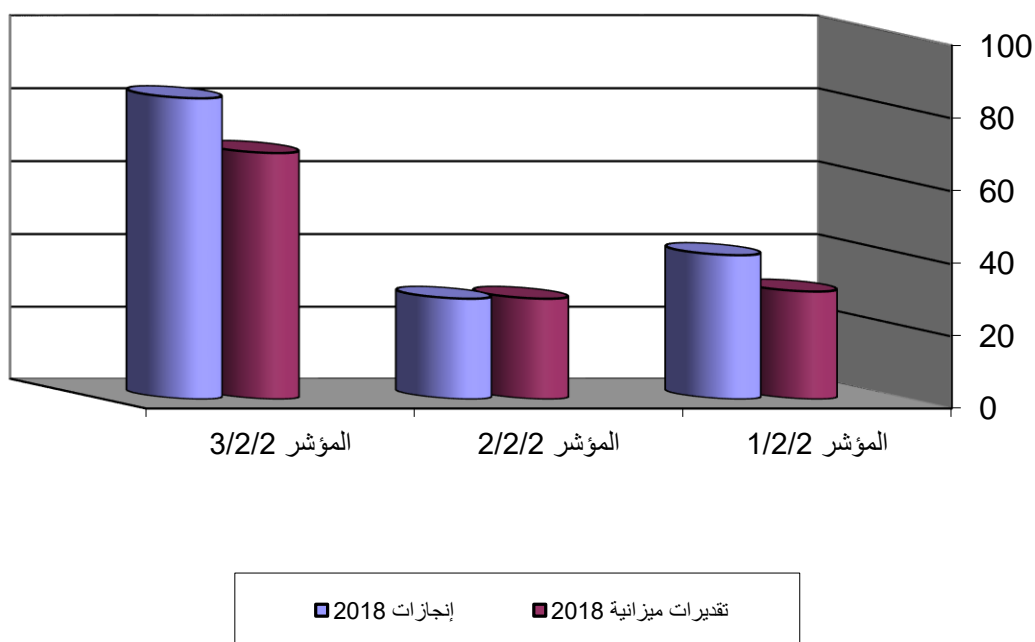
- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة « Particip » 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبية) كما تمّ تحيينه سنة 2016.
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية .

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

**جدول عدد 2**

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2017
1.2. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوئية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية	شهر	30	40	تأخير بـ 10 أشهر
2.2. تطوّر عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)	%	28	28	100
3.2. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الدّاتية مقارنة بجملة الموارد	%	68	83	122

مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء لسنة 2018 الخاصة بالهدف عدد 2



## \*تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018\*

**\* المؤشر 1.2:** الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجويّة وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية : تمّ تسجيل تأخير بعدد 10 أشهر بالنسبة للتقديرات ويعود ذلك خاصة إلى تقلص في عدد الأعوان العاملين بوحدة المعالجة الآلية للمعطيات (Agents de Saisie) إلى عون واحد.

▪ **المؤشر 2.2:** تطوّر عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) : تمّ تسجيل 100% بالنسبة للتقديرات

**\* المؤشر 3.2:** تم تسجيل نسبة انجاز تقدّر بـ122% بالنسبة لتطوّر إيرادات المعهد المالية الذاتية خلال سنة 8201 حيث ارتفعت نسبة الانجاز مقارنة بالتقديرات بـ 22 % ، ذلك أن إيرادات المعهد الذاتية ارتفعت من 60 % من جملة الموارد خلال سنة 2016 إلى 85 % خلال سنة 2017، ويعود ذلك إلى سببين رئيسيين وهما:

✓ تنزيل مبالغ المستحقات المتأخرة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات بحساب المعهد بعنوان خدمات الرصد الجوي للطيران،  
✓ زيادة مداخيل خدمات الرصد الجوي لفائدة الحرفاء والمؤسسات الوطنية والخاصة.  
كما ساهمت أنشطة المعهد في مجال تثمين المعلومات الجوية في تطوّر قيمة المؤشر من خلال التعريف بأنشطة المعهد ومنتجاته.

لبلوغ الأهداف المنشودة وتحقيق نتائج أفضل في أداء المعهد والتمكّن من رفع القيمة المستهدفة لمؤشر تطوّر إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد، سيعمل المعهد على :

- إيجاد اتفاقيات جديدة،
- مواصلة التعريف بمنتجات المعهد،
- تطوير طرق تسويق المنتجات،
- إبرام اتفاقية تفاهم مع هياكل البحث العلمي قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حالياً بصفة مجانية للطلبة والباحثين.

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

### • تقديم الهدف:

يتمثّل 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 يتمّ التوصل إليها ضمن بنية تحتية ديناميكية لمعلومات الجغرافية الرقمية ووضع هذه العناصر على ذمة المستخدمين بواسطة وسائل عرض مرئية،

تقتضي متطلبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الرّجّات الأرضية وكذا وسائل الإتّصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأّتية من تسجيلات محطات قياس الزلازل من ناحية، و لتأمين مراقبة حسن اشتغال هذه المحطّات من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص هذه المتطلبات عبر ضرورتين هما 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 المحطّات بما يمكن من:

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

#### • مرجع الهدف:

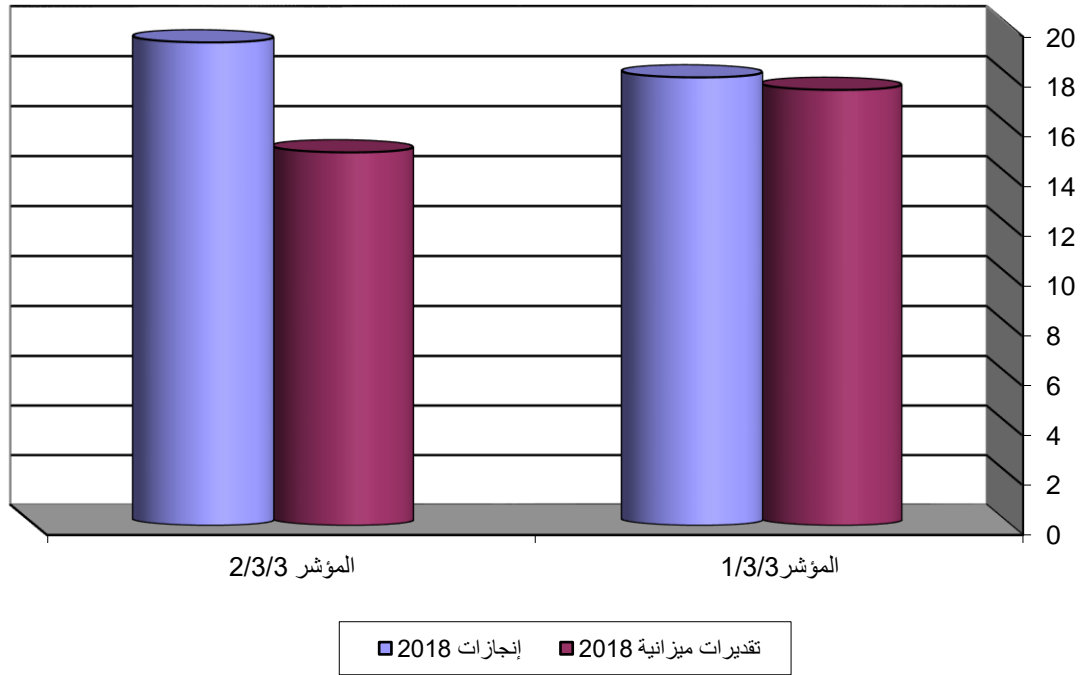
- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة « Particip » 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجويّة الأوروبية ) كما تمّ تحيينه سنة 2016.

#### • مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3

#### جدول عدد 3

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2017
1.3. معدّل الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية على مدى السنة	دقيقة	17,5	18	تحسن بـ 0,5 دقائق
2.3. معدّل دقة تحديد مركز الرّجّات الأرضية على مدى السنة	كلم	15	19,4	هامش خطأ بزيادة 3,6 كلم بالنسبة للتقديرات

### مقارنة بين تقديرات وانجازات مؤشرات قياس الأداء لسنة 2018 الخاصة بالهدف عدد 3



### \*تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018

- المؤشر 1.3 : معدّل الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية على مدى السنة

تم تسجيل تحسن بـ 0,5 دقائق في نسبة الإنجاز بالنسبة لتقديرات 2018، ولذا يمكن إعتبار الهدف قد تحقق ويعود ذلك إلى دخول شبكة الإنذار الزلزالية التي تعتمد التكنولوجيا الرقمية في طور الإستغلال.

- المؤشر 2.3 : معدّل دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية على مدى السنة

تم تسجيل خطأ في دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية يقدر 3,6 كلم بالنسبة لتقديرات 2017، ويعود ذلك إلى :

- عدم توفر نماذج لسرعة باطن الأرض والتي يمكن تجاوزها بعد الحصول على الإشارات الزلزالية عبر الزمن.
- حصول عدة رجات الأرضية في أماكن خارج المناطق التي تغطيها الشبكة الحالية (خارج التراب التونسي أو عرض البحر).

#### 4. التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

المقترحات لتدارك الإشكاليات	الإشكالات المطروحة
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إيجاد اتفاقيات جديدة،</li> <li>- مواصلة التعريف بمنتجات المعهد،</li> <li>- تطوير طرق تسويق المنتجات،</li> <li>- إبرام اتفاقية تفاهم مع هيكل البحث العلمي</li> </ul> <p>قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حاليا بصفة مجانية للطلبة والباحثين.</p>	<p>1. محدودية الموارد المالية الذاتية دون اعتبار الموارد المتأتية من الخدمات المسداة لفائدة الملاحة الجوية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إعداد تطبيق إعلامية تمكن من تخزين المعطيات بقاعدة المعطيات المناخية بصفة آلية،</li> </ul>	<p>2. النقص الحاصل في عدد أعوان المعالجة الآلية للمعطيات (Agent de Saisie) بسبب الإحالات على التقاعد لبلوغ السن القانونية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إقتناء حاسوب ذو تأدية عالية لتشغيل نماذج عديدة أكثر دقة على غرار : AROME TUNISIE (avec une résolution=2.5km)</li> </ul>	<p>3. محدودية نواتج النماذج العددية ذات السعة العالية المستغلة حاليا</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تنظيم وتألية عملية جمع وتخزين المعطيات،</li> <li>- تنفيذ مشروع تجديد منظومة التصرف في المعطيات المناخية لتخزين ومعالجة واستغلال المعطيات المناخية،</li> </ul>	<p>4. محدودية المنظومة الحالية للتصرف في المعطيات المناخية الحالية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تكوين أعوان الإدارة الفرعية للجيوفيزياء في استغلال المنظومات الرقمية المستغلة في المجال ،</li> </ul>	<p>5. تدعيم قدرات الأعوان العاملين في مجال مراقبة النشاط الزلزالي</p>

## برنامج القيادة والمساندة

رئيس البرنامج: السيد ساسي الهمامي

الكاتب العام للوزارة

## خريطة 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  
الوسائل

-وحدة التصرف في الميزانية حسب الأهداف

- الإدارة العامة للشؤون القانونية والنزاعات  
والتصرف في الوثائق والأرشيف

- الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم  
المعلومات والنقل الذكي

- الترقية العامة

-خلية الإحاطة بالمستثمرين

-مكتب التحقيقات والحوادث

- مكتب العلاقات الخارجية

- مكتب العلاقات مع المواطن



# 1. التقديم العام للبرنامج:

## 1-1 تقديم البرنامج:

تتدخل مصالح القيادة والمساندة أفقيا من أجل تقديم الدعم ماليا وماديا وإداريا للبرامج الأخرى والتنسيق بينها. وتهدف إلى تطبيق سياسة الدولة في ترشيد استهلاك الطاقة وحسن التصرف في وسائل النقل وتحسين ظروف العمل عبر تهيئة البنايات وتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة والضرورية للعمل وتأهيل الموارد البشرية الكافية لتنفيذ هذا البرنامج قصد النهوض بجودة الخدمات الإدارية للمواطنين، إضافة إلى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز منظومات تصريف ولتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة والمساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى غاية 2018 علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الإستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على:

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

## 1- تقديم عام للإنجازات الاستراتيجية الخاصة بالبرنامج:

تقديم ما تم انجازه بالنسبة للأولويات الاستراتيجية التي تم تحديدها بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء والتمثلة في:

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

## 2- نتائج القدرة على الأداء وتنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2018 :

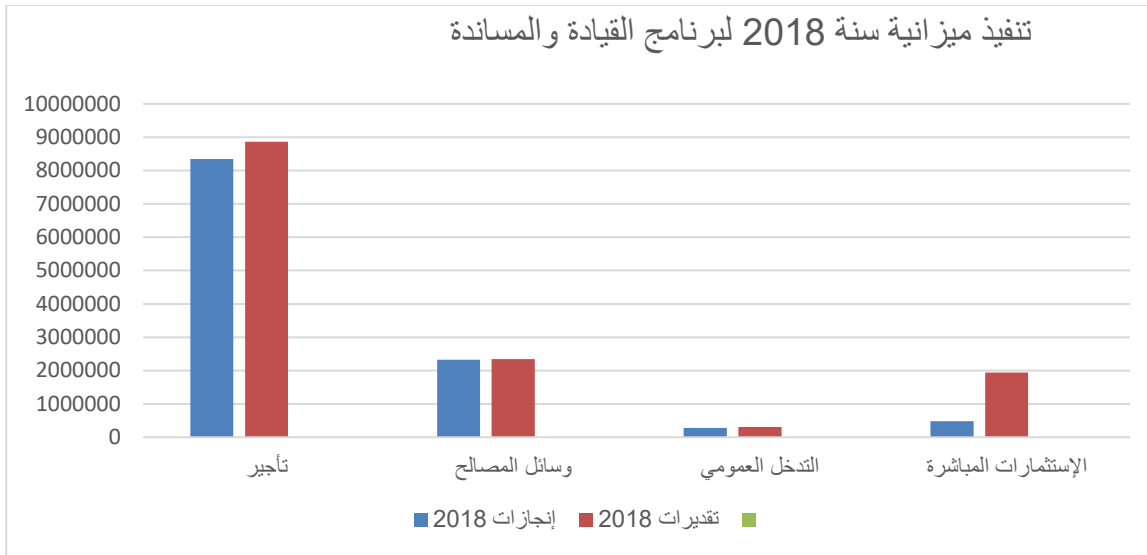
جدول عدد 1: تنفيذ ميزانية برنامج القيادة والمساندة  
لسنة 2018

مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب طبيعة النفقة

(إع الدفع)

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2018 (2)	تقديرات 2018 (1) *	بيان النفقات
نسبة الإنجاز % (1)/(2)	المبلغ (1)-(2)			
95.06%	-568816	10946184	11415000	نفقات التصرف
94.10%	-522769	8342231	8865000	تأجير عمومي
99.31%	-16047	2326953	2243000	وسائل مصالح
90.22%	-30000	277000	307000	تدخل عمومي
24.64%	-1469501	480499	2050000	نفقات تنمية
24.64%	-1469501	480499	2050000	إستثمارات مباشرة
25.28%	-1419501	480499	2000000	على الميزانية

0%	-50000	0	50000	على القروض الخارجية
				تمويل عمومي
				على الميزانية
				على القروض الخارجية
				صناديق خزينة
84.86%	-2038317	11426683	13365000	المجموع العام



### 3- تقديم وتحليل نتائج القدرة على الأداء:

#### الهدف 1: تحسين التصرف في الموارد البشرية:

يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم

نسبة التّأطير وتأهيل الأعوان والإطارات المباشرين والمنتدبين الجدد عن طريق الدّورات والحصص

التكوينية.

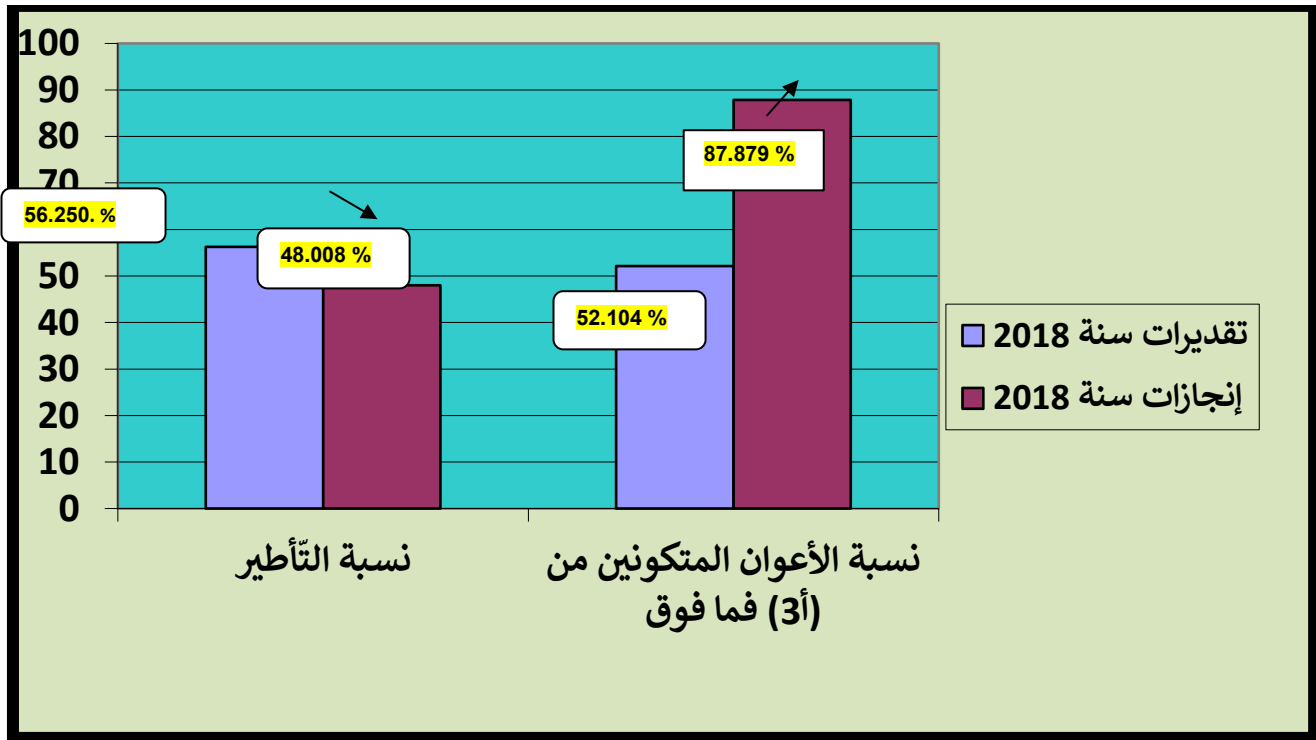
المؤشر عدد 1 - نسبة التأخير.

المؤشر عدد 2 - نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق).

### جدول مؤشرات قياس الأداء:

تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2018)	إنجازات		تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2017)	تقديرات		الوحدة	مؤشرات قياس الأداء	الهدف
	س-1 (2018)	س-1 (2018)		س-2 (2017)	س-2 (2017)			
-----	527	656	-----	535	569	مجموع أعوان وزارة النقل	المؤشر عدد :1	تحسين التصرف في الموارد البشرية
-----	253	369	-----	275	329	عدد الإطارات		
14.653 %	48.008%	56.250%	-11.101%	51.402%	57.821%	نسبة التأخير	%	
-----	363	499	-----	437	431	عدد الأعوان والإطارات من صنف أ3 فما فوق	المؤشر عدد :2	تحسين التصرف في الموارد البشرية
-----	319	260	-----	220	216	عدد الأعوان أ3 فما فوق والمنتفعين بدورة تكوين على الأقل		
68.659 %	87.879%	52.104%	0.454%	50.343%	50.116%	نسبة الأعوان المكونين من أ3 فما فوق	%	

رسم بياني: مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاص بالهدف لسنة 2018:



• تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:

المؤشر 1: نسبة التأخير:

رغم عدم الترخيص لوزارة النقل في الانتخابات خلال سنة 2018 - باستثناء قبول إطار من الصنف 1أ متخرج من المدرسة الوطنية للإدارة (مرحلة عليا) ونقله إطارات من نفس الصنف من هياكل خارجية إلى وزارة النقل - بالإضافة إلى الترخيص من قبل مصالح الوظيفة العمومية في انتداب 03 مهندس أول و 01 تقني رئيس متعاقد في إطار تسوية وضعية المساعدين التكنولوجيين وإحالة 13 إطارا من الصنفين 1أ و 2أ على التقاعد بجميع أصنافه (تقاعد عادي، مغادرة اختيارية، قبل بلوغ السن القانونية) بعنوان سنة 2018، فقد شهدت نسبة التأخير انخفاضا طفيفا، إذ بلغت حوالي 48.008% مقارنة بسنة 2017 حيث بلغت 56.250% أي بفارق سلبي يقدر بـ 14.653%، وهي نسبة تعتبر مقبولة إجمالا

بالنظر إلى عدم الترخيص لوزارة النقل في إجراء إنتدابات خارجية وضعف عدد الخطط المرخص فيها للترقية مقارنة بعدد الأعوان المقترح ترقيةهم إلى الصنفين أ1 وأ2.

## المؤشر 2: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل:

يلاحظ ارتفاع ملحوظ في نسبة الأعوان الذين انتفعوا بدورات تكوين خلال سنة 2018 مقارنة بسنة 2017 لتصل إلى حدود 87.879 % مقارنة بـ 50.343 % خلال سنة 2017، ويعود ذلك أساسا إلى برمجة دورات تكوينية لفائدة الأعوان التابعين للإدارات الجهوية للنقل إلى جانب تكثيف الدورات لفائدة أعوان الإدارات المركزية.

ويال نظر إلى الحجم الضئيل للاعتمادات المالية المرصودة لوزارة النقل للتكوين والمقدّرة بـ 20 أ.د.، فإنّ مؤشّر نسبة تكوين الأعوان بعنوان سنة 2018 يعتبر مرضيا.

هذا، وقد تمّ صرف كامل المبلغ المخصص لملتقيات التكوين سواء في إطار استشارة أو عن طريق تنظيم دورات مباشرة بمقر الوزارة إلى جانب 14 دورة تكوينية أخرى منظمّة من قبل الأرشيف الوطني و 03 دورات منظمة من قبل المركز الوطني للإعلامية.

وتبعاً لذلك، فإنّ نسبة الإنجازات لسنة 2018 (87.879 %) فاقت نسبة التوقعات في مجال التكوين، حيث كان من المتوقع بلوغ نسبة 52.104 %، أي بنسبة تطور تقدّر بحوالي (68.659 %).

## • التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

### المؤشر 1: نسبة التأطير:

تبعاً لتوجهات الحكومة بخصوص مواصلة تطوير قطاع النقل طبقاً للرهانات المستقبلية للخماسية 2015-2020 في هذا المجال، ستواصل نسبة التأطير في نسق الارتفاع خلال سنوات 2019 و2020 و2021 للارتقاء بجودة الخدمات عبر تطوير الموارد البشرية باعتبارها ركيزة أساسية لبلوغ برامج الإصلاح الإداري وتأهيل قطاع النقل.

بالإضافة إلى أنّ المصادقة من مجلس النواب على القانون المتعلق بالتمديد في سن التقاعد من 60 سنة إلى 62 سنة مع زيادة سنة بالنسبة للأعوان المزمع إحالتهم على التقاعد بداية من النصف الثاني لسنة 2019 فإن ذلك سيؤدي إلى استقرار نسبة التأطير لعدم إحالة أعوان وإطارات للتقاعد في السنتين القادمتين على الأقل لتحافظ بذلك نسبة التأطير على نسق الارتفاع نسبياً لتبلغ حوالي 56.250% سنة 2018 مقارنة بسنة 2017 (51.402%) ولتواصل في هذا النسق خلال سنتي 2019 و2020 لتبلغ نسبة في حدود 60 %، هذا بالإضافة إلى تدعيم نسبة التأطير عن طريق ترقية الأعوان إلى الصنفين أ1 وأ2 وتعزيز وزارة النقل بالموارد البشرية المختصة (من الصنفين أ1 وأ2) عن طريق النقلة أو الإلحاق، رغم عدم توقع إجراء انتدابات خارجية خلال سنة 2019 بالهيكل المركزية والجهوية مع قبول إطارات متخرجين من المدرسة الوطنية للإدارة لسدّ بعض الشغورات التي سيتم تسجيلها وخاصة بالإدارات الفنية.

### المؤشر 2: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل:

من المرتقب أن نحافظ على نسبة التكوين خلال السنوات القادمة لتستقر في حوالي 80 % سنة 2020 مقارنة بالسنوات الفارطة حيث بلغت سنة 2017 حوالي 50.343%.

وتتلخّص أهم أنشطة التكوين المزمع القيام بها مستقبلا في:

- تطوير الكفاءات العلمية لتعزيز الاحترافية ومواكبة التحديات الكبرى لقطاع النقل.
- إدراج عملة التّظيف ضمن مخطّط التكوين لما تكتسيه مسألة النظافة والعناية بالبيئة من أهمية بالغة ولتوجّهات الدولة بخصوص هذا الموضوع.
- إدراج العملة المكّفين بالاستقبال والحراسة ضمن مخطّط التكوين نظرا للظروف الأمنية التي تمرّ بها البلاد ولأهمية الحرفية في التّأمين ومجابهة المخاطر.
- إدراج الأعوان المكّفين بتوزيع المكالمات الهاتفية والأعوان العاملين بمكتب الضّبط المركزي ومكتب العلاقات مع المواطن ضمن مخطّط التكوين نظرا لدورهم الأساسي في ترسيخ صورة إيجابية لدى المتعاملين مع الإدارة
- مواصلة إدراج أعوان الإدارات الجهوية للنقل ضمن مخطّط التكوين بما يتماشى ومشمولاتهم بالجهات.

## الهدف 2: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود: يساهم هذا الهدف

في حسن تطبيق سياسة الدولة بخصوص ترشيد استهلاك الوقود وإحكام التصرف في وسائل النقل طبقا للمؤشرين التاليين:

مؤشرات قياس الأداء	الهدف
المؤشر عدد 1 - كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية. المؤشر عدد 2 - معدّل استهلاك الوقود (ل/100 كم).	تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود.



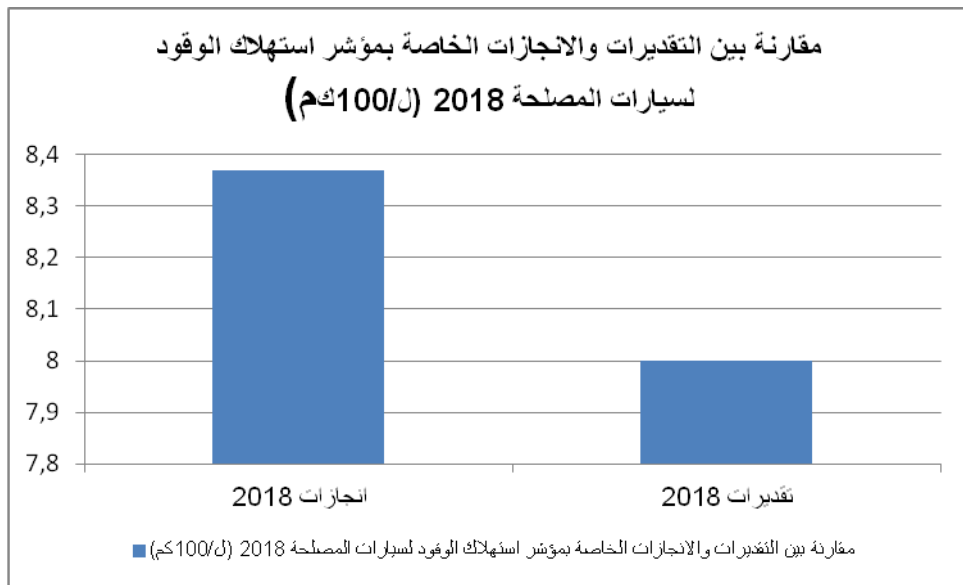
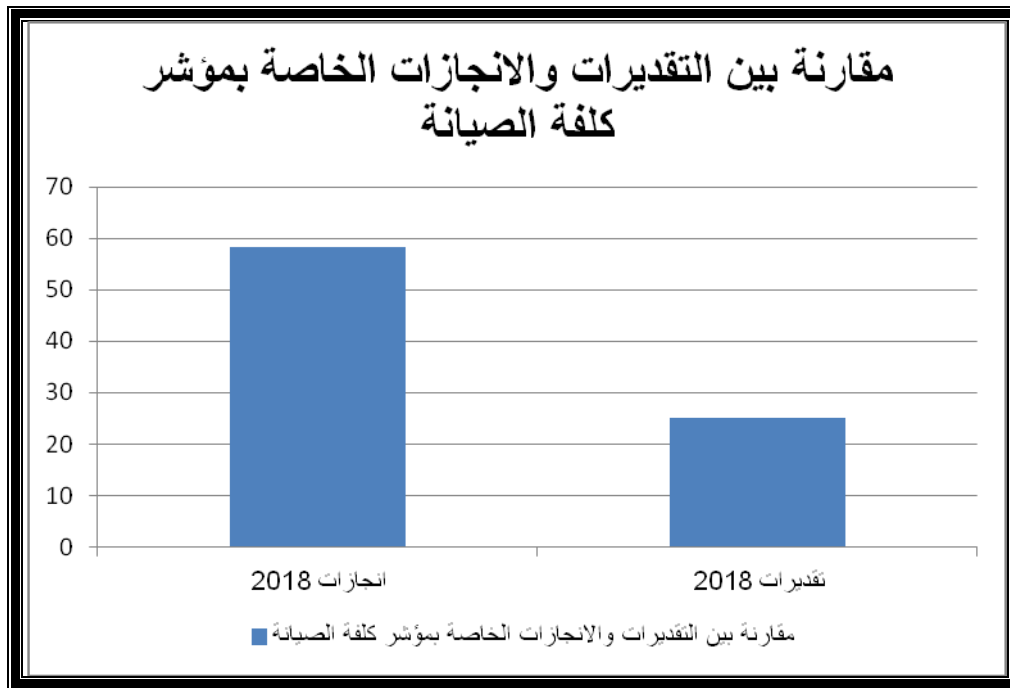
## جدول مؤشرات قيس الأداء:

نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2018)	إنجازات س-1 (2018)	تقديرات س-1 (2018)	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات س-2	إنجازات س-2 (2017)	تقديرات س-2 (2017)	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء	الهدف
233.24%	58.311	25.000	139.98%	69.994	50.000	أ. د	1م: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.	تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
104.62%	8.37	8	96.47%	8.2	8.5	ل/100 كم	2م: معدّل استهلاك الوقود.	

### تقديرات سنوات 2019 و 2020 و 2021

2021	2020	2019	أ. د	مؤشرات قيس الأداء	الهدف
70.000	65.000	60.000	أ. د	1م: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.	تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
7.3	7.5	7.7	ل/100 كم	2م: معدّل استهلاك الوقود.	

رسم بياني: مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف لسنة 2018:

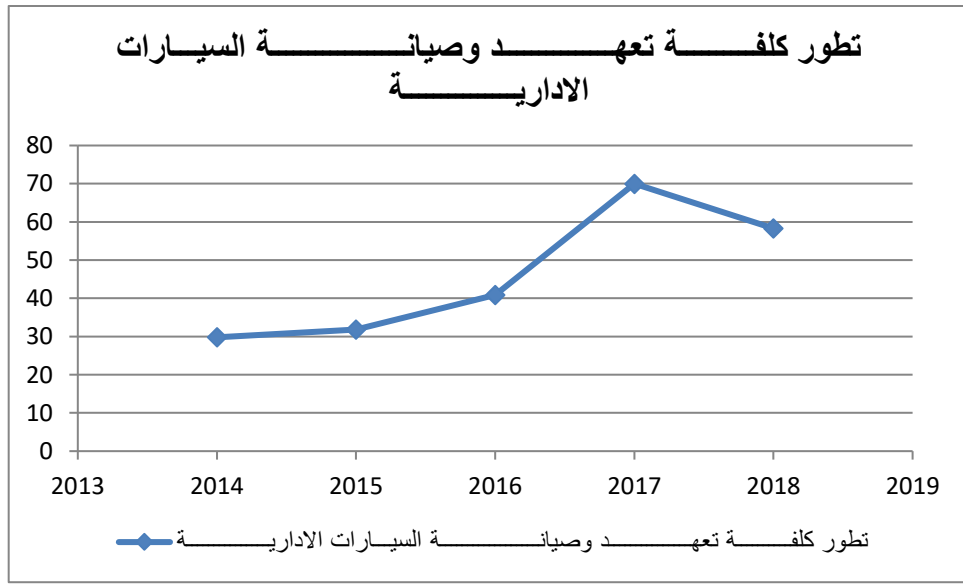


• تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:

المؤشر 1 : كفاءة تعهد وصيانة السيارات الادارية

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2018 لتبلغ حوالي 58.311 أ.د. من جملة 25 أ.د. مرصودة ومقارنة بسنة 2017 حيث بلغت قرابة 69.994 أ.د. من جملة 50 أ.د. مرصودة ويرجع هذا التراجع بالمقارنة بسنة 2017 بالأساس الى عدّة عوامل:

حصر عمليات صيانة وتعهد وسائل النقل في العمليات الضرورية لضمان استمرارية النشاط وتأمين التنقلات حيث لم يقع التمكن من إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات. الاستغناء عن استغلال مجموعة من العربات الإدارية التي ارتفعت كلفة تعهد صيانتها وإصلاحها من خلال تعويضها.



## المؤشر 2 : معدّل استهلاك الوقود

لقد ارتفع معدّل استهلاك الوقود سنة 2018 إلى حدود 8.37 ل/100كم مقارنة بسنة 2017 حيث بلغ حوالي 8.2 ل/100كم ويرجع ذلك أساسا إلى عدم رصد الاعتمادات الكافية لصيانة السيارات بالصفة الضرورية وكذلك عدم تجديد أسطول السيارات .

مؤشر 2: معدّل استهلاك الوقود (ل/100كم):								السنوات
التقديرات			الإنجازات					
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	
49000	47000	45000	36701	38512	40553	46880	36611	كمية الوقود المستهلكة سنويا (ل)
357.500	352.500	346500	438184	315798	339835	398480	413913	المسافة المقطوعة (كم)
7.3	7.5	7.7	8.37	8.2	8.38	8.5	8.84	معدّل استهلاك الوقود لكل سيارة مصلحة (ل/100كم)

## • التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

### المؤشر 1 : كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

من المتوقع أن ترتفع كلفة تعهد و صيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2019-2020-2021 ما بين 60أد و 70أ.د. ويفسر ذلك بالزيادة في أسعار قطع الغيار ولتقادم الأسطول و لضرورة تدعيم الصيانة الدورية و الوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

### المؤشر 2 : معدّل استهلاك الوقود: بناء على المعطيات المسجلة، تمّت مراجعة الأهداف

الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل إستهلاك يقدر ب 7.7 ل/100كم سنة 2019 و 7.5 ل/100كم خلال سنة 2020 لتصل إلى حوالي 7.3 ل/100كم سنة 2021 من خلال:

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

**- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: ( جدول يبين الأنشطة)**

• المؤشر	• الأنشطة
<ul style="list-style-type: none"> <li>• المؤشر</li> <li>عدد 01</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• تجديد الأسطول،</li> <li>• تحسيس السواق بضرورة إتباع السياقة الرشيدة وتقليص عدد الحوادث.</li> <li>• تدعيم عمليات الصيانة الدورية و الوقائية.</li> <li>• تدعيم المستودع المركزي بالموارد البشرية الفنية اللازمة</li> <li>• تدعيم الإدارة الفرعية للبناءات ووسائل النقل بالموارد البشرية الإدارية الكافية.</li> </ul>

**- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: ( جدول الأنشطة )**

المؤشرات	الأنشطة
المؤشر عدد 02	<ul style="list-style-type: none"><li>- مزيد تخصيص الهياكل المركزية بضرورة التقيد بالمناشير المتعلقة باحترام مواعيد توزيع البريد وتجميعه للتقليص من عدد التنقلات</li><li>- صيانة السيارات على نحو أفضل،</li><li>- تجديد الاسطول،</li><li>- المتابعة اليومية لحركة جولان السيارات الإدارية بواسطة نظام مراقبة السيارات الإدارية عبر الأقمار الصناعية (GPS).</li><li>- تدعيم عمليات الصيانة الدورية و الوقائية.</li><li>- تعميم منظومة التصرف في الوقود وتدعيمها.</li></ul>

### الهدف 3: تحسين مستوى المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات:

#### الهدف 3.5: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

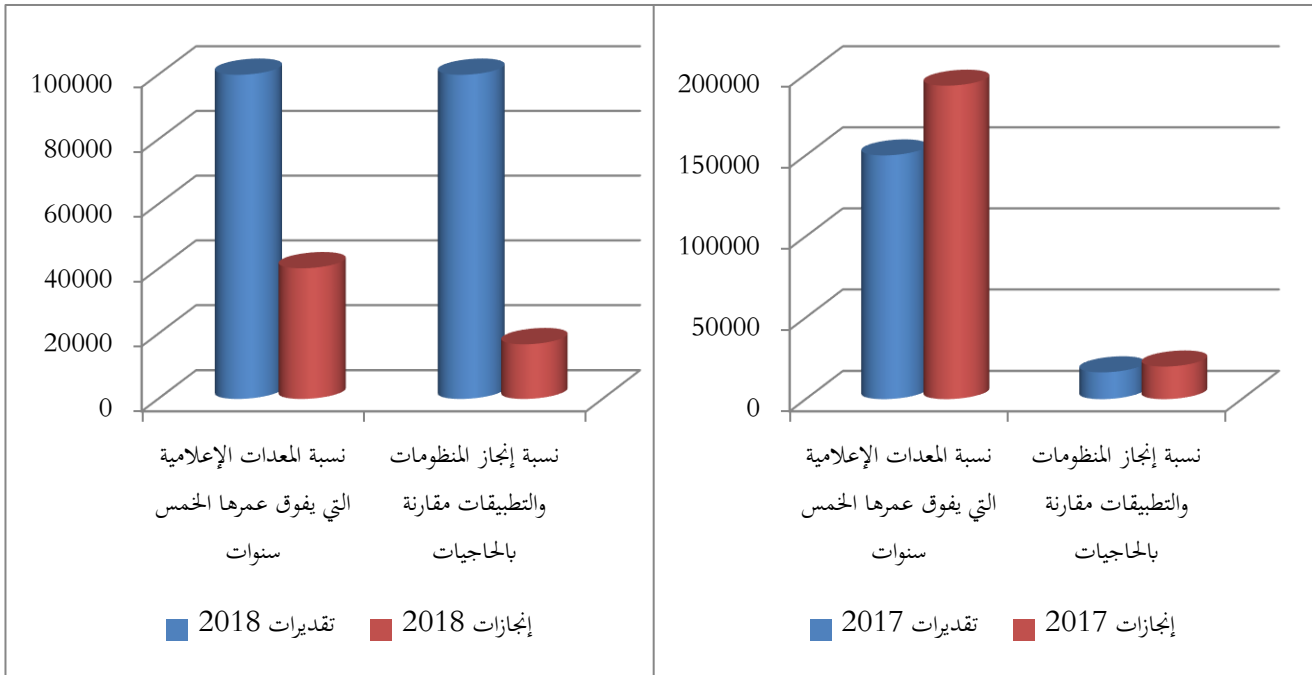
يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية وتحقيق التوازن في توزيعها بين مختلف الهياكل وتوفير المعدات الضرورية وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين وذلك بحسن التصرف في المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.

#### جدول مؤشرات قياس الأداء

مؤشرات قياس الاداء	وحدة المؤشر	تقديرات سنة 2017	إنجازات سنة 2017	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات سنة 2017	تقديرات سنة 2018	إنجازات سنة 2018	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات سنة 2018
المؤشر 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي يفوق عمرها الخمس سنوات	%	150.000	193.000	129 %	100.000	40.203	40,2 %
المؤشر 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات	%	20.000	16.432	82 %	100.000	16.800	16,8 %

الهدف 3.5: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

رسم بياني: مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف لسنتي 2017 و2018 :



**تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:**

### المؤشر عدد 1 (1.3.5): نسبة المعدات الإعلامية التي يفوق عمرها الخمس سنوات

- خلال سنوات 2012 و2013 تجاوز عمر نصف الأسطول أكثر من خمس سنوات.
- خلال سنة 2015، تم اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة ليزيرية ألوان شبكة و05 مساحات ضوئية و03 نقاط عبور لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل، وارتفعت بذلك نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60% بعد أن كانت تبلغ 54% سنة 2014.
- خلال سنة 2016، تم اقتناء 55 حاسوب مكتبي و04 مساحات ضوئية لفائدة إدارة الأرشيف، وارتفعت بذلك نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70%.
- خلال سنة 2017، تم اقتناء 40 حاسوب مكتبي و04 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و12 طابعة ليزيرية شبكة عادية و06 مساحات ضوئية بشاحن آلي ومركز بيانات وبقيت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70%.
- خلال سنة 2018، تم إنجاز طلب عروض لاقتناء 69 حاسوب مكتبي و35 طابعة ليزيرية و35 مساح ضوئية، وذلك لهدف الترفيع في نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى حدود 76%. وكان من المنظر تحقيق نسبة إنجاز تقدر بـ 127%، إلا أن هذا المشروع شهد تأخير بالنظر إلى إعادة الإعلان عن الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية، وبالتالي



أصبحت نسبة الإنجاز تقدّر بـ 40,2 %، وسيتمّ خلاص الفصل المتعلّق بالحواشيب المكتبية على عنوان سنة 2019.

### المؤشر عدد 2 (2.3.5): نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

- في إطار تجسيم المخطط المديرى للإعلامية، تمّ خلال سنة 2018 إنجاز استشارة وطنية لاختيار مكتب دراسات يتولى إعداد العناصر المرجعية لتطوير التطبيقات الإعلامية الخاصة بالطيران المدني، وقد تمّ إعداد كراس الشروط بمبلغ قدره 16,800 أ.د.
- كما تمّ خلال سنة 2018 الإعلان عن طلب عروض وطني لتطوير النظام المعلوماتي الخاص بالطيران المدني، ولم يكن مثمرا وسيتم إعادة الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2019 لاختيار مكتب دراسات يتولى تطوير المنظومات المذكورة.

### التوجهات المستقبلية لتحسين الاداء:

### المؤشر عدد 1: نسبة المعدات الإعلامية التي يفوق عمرها الخمس سنوات

#### ✓ أهم الإشكاليات:

- تعتبر نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 76% نسبة جيّدة وإيجابية، إلّا أنّ التأخير الحاصل في اقتناء المعدّات الإعلامية بعنوان سنة 2018 لم يمكن الوزارة من اقتناء معدّات إعلامية بعنوان سنة 2019.
- تجدر الإشارة أنّه تمّ خلال سنة 2018 اقتناء مستهلكات إعلامية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بالوزارة بتكلفة قدرها 40.000 دينار، وهي تمثّل ثلث حاجيات الوزارة السنوية، ممّا انجرّ عنه كثرة العطب في الطابعات نظرا لعدم الاستعمال.

#### ✓ التدابير:

- الترفيع في جودة الخاصيات المتعلقة بالمعدات الإعلامية؛
- إبرام عقد صيانة للمعدات الإعلامية حرصا لاستمرارية العمل؛
- حسن توزيع المعدات الإعلامية؛
- الحرص على اقتناء المعدات الإعلامية كل سنة لبلوغ الأهداف المرجوة وذلك بتخفيض عدد المعدات (حواشيب، طابعات ومساحات ضوئية) التي يفوق عمرها الخمس سنوات.

## المؤشر عدد 2: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

### ✓ أهم الإشكاليات:

- كان من المنتظر الانتهاء من إنجاز مشروع تطوير منظومة إعلامية للتصرف في النقل البحري خلال سنة 2016، غير أنّ التأخير في المصادقة على مختلف المراحل حال دون إنجاز المطلوب.
- تمّ خلال سنة 2018 الإعلان عن طلب عروض وطني لتطوير النظام المعلوماتي الخاص بالطيران المدني، إلا أنّ طلب العروض اعتبر غير مثمر.

### ✓ التدابير:

- الحرص على المصادقة على المرحلتين الثالثة والرابعة من مشروع تطوير منظومة التصرف في النقل البحري في أحسن الآجال.
- إعادة الإعلان عن طلب العروض الخاص بتطوير النظام المعلوماتي للطيران المدني في أحسن الآجال وذلك بعد مراجعة وتنقيح كراس الشروط وإعادة النظر في التكلفة التقديرية للمشروع وتعيين الاعتمادات المرسّمة بالميزانية.

## الهدف 4: تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية:

يتمثّل هذا الهدف في دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف.

**المؤشر عدد 1 -** مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل.

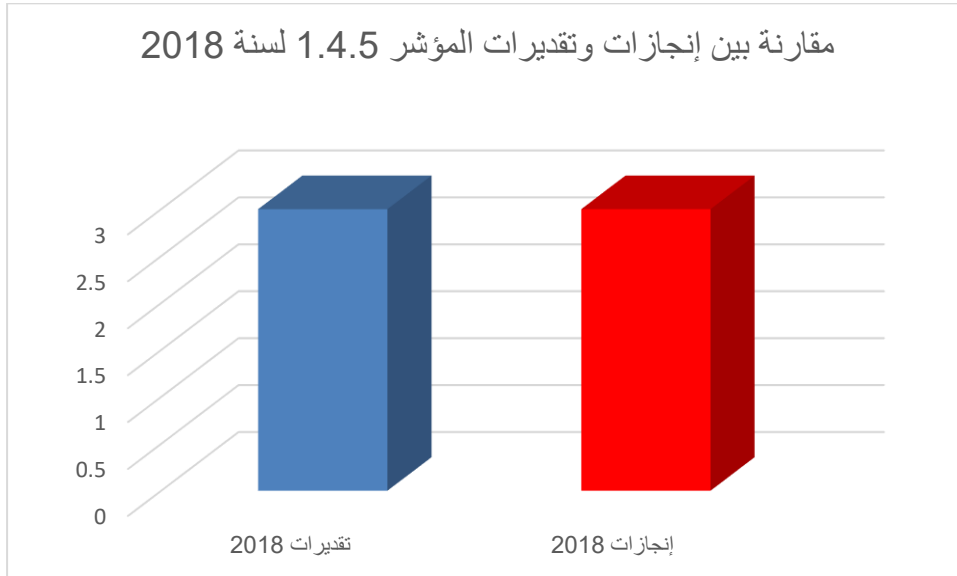
**المؤشر عدد 2 -** نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف.

## المؤشر عدد 1: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل:

### جدول مؤشرات قياس الأداء:

المؤشرات	وحدة المؤشر	تقديرات 2017	إنجازات 2017	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات 2018
المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل.	نوعي (*)	3	3	% 100	3	3	% 100

### رسم بياني: مقارنة بين تقديرات وإنجازات المؤشر 1.4.5 لسنة 2018:



### تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2018:

تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية لإنجاز الدراسة الإستراتيجية" المخطط المديرى الوطني للنقل في غضون سنة 2040 " بتكلفة جمالية قدرت بـ 2.7 م.د. علما وأنه تم الاتفاق على أن يتم

خلاص الأداء على القيمة المضافة من الموارد العامة لميزانية الدولة، كما سيتم تمويل الفارق بين كلفة الدراسة والهبة الممنوحة على الموارد العامة للميزانية والتي تقدر بحوالي 27 % من الكلفة الجمليّة للدراسة ولهذا الغرض تمّ التّعهّد بمبلغ 1030 ألف دينار سنة 2017.

وبخصوص التقدم المادي للدراسة خلال سنة 2018، فقد تمت المصادقة على من قبل لجنة القيادة على التقارير النهائية للمرحلة الأولى والثانية والثالثة من الدراسة، وتمّ الشروع في إنجاز المرحلة الرابعة وذلك سنة 2019.

تمّ إستهلاك 56800 دينار من الموارد العامة للميزانية المرسمة لسنة 2018 في المرحلة الثالثة من الدراسة ولذلك لنفاذ الرصيد بالدينار من الهبة، وسيتمّ سنة 2019 خلاص الجزء بالدينار بالنسبة للمرحلة الرابعة والتقارير النهائي للدراسة.

**المؤشر عدد 2: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت**

**الإشراف:**

سيتمّ خلال الفترة الممتدة القادمة إبرام عقود برامج بين وزارة النقل والمؤسسات العمومية تحت الإشراف والتي ستعرض على أنظار لجنة المصادقة في إطار برنامج إعادة الهيكلة.

إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج أنفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكاليات.

