

الجمهورية التونسية  
وزارة النقل واللوجستيك

التقرير السنوي للقدرة على الأداء

لوزارة النقل واللوجستيك

لسنة 2019

جويلية 2020

# الفهرس

## المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 4 - 7
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 8 - 10

## المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

### **I. برنامج النقل البري**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 13 - 16
2. ميزانية البرنامج..... 17 - 19
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 19 - 26

### **II. برنامج الطيران المدني**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 28 - 30
2. ميزانية البرنامج..... 31 - 32
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 33 - 47

### **III. برنامج البحرية التجارية**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 49 - 54
2. ميزانية البرنامج..... 54 - 55
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 55 - 59

### **IV. برنامج الرصد الجوي**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 61 - 63
2. ميزانية البرنامج..... 63 - 64
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 64 - 72

### **V. برنامج القيادة والمساندة**

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 74 - 76
2. ميزانية البرنامج..... 76 - 77
3. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 77 - 92

المحور الأول  
تقديم عام لوزارة النقل

## 1.1 تقديم الوزارة والسياسات القطاعية:

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 ودفح الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي وبالتالي بلوغ مستوى أرفع للتشغيل.

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

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

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

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

ولتحقيق الأهداف المرسومة، تم بلورة مخطط تنموي باستثمارات جمالية تقدر بحوالي 13200 مليون دينار منها 37 % مساهمة القطاع الخاص، أي ما يناهز 4940 م.د.

إلا أن القطاع لم يتمكن من تحقيق الأهداف المرسومة وذلك بالنظر للصعوبات المتعددة والضغوطات الإقتصادية والإجتماعية التي ميزت السنوات الأخيرة حيث لم تتجاوز الإستثمارات المسجلة بالقطاع خلال الفترة 2016-2018 نسبة الثلث من مجموع الإستثمارات المبرمجة لفترة المخطط 2016-2020.

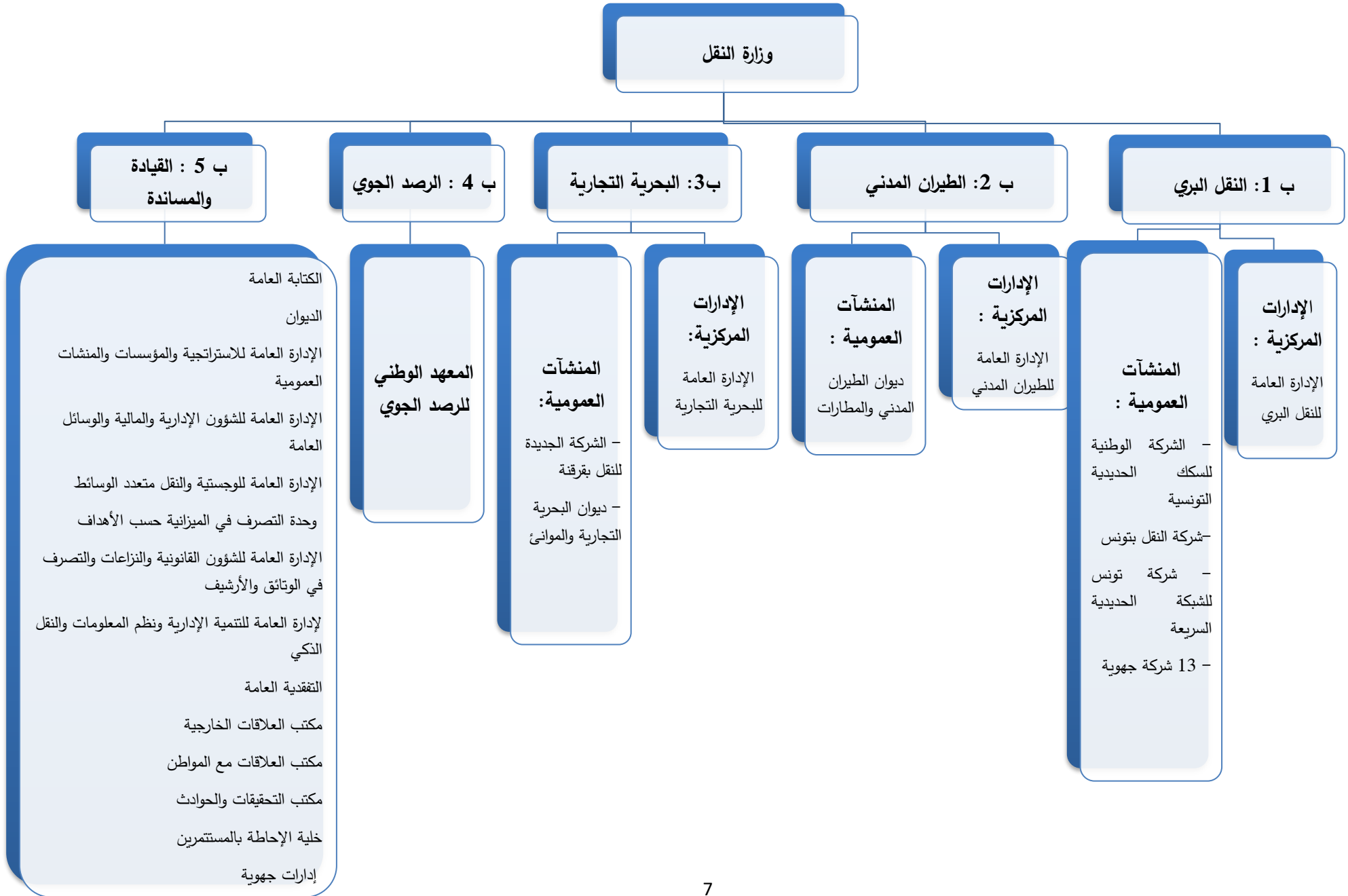
وبالتالي، فقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة تراجعاً كبيراً على مستوى الخدمات المسداة خاصة بالنسبة للنقل العمومي للأشخاص من حيث طول الإنتظار وقلة وسائل النقل والإكتظاظ وهو ما يستدعي تظافر جهود مختلف المتدخلين لمجابهة كل الإشكاليات فضلاً عن رفع العديد من التحديات والرهانات على الصعيدين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

وفي هذا الإطار، فإن الوزارة سعت من خلال العديد من الآليات منها الحوار الوطني حول قطاع النقل إلى إيجاد الحلول الكفيلة للمساهمة في تجاوز الإشكاليات التي تحد من نجاعة القطاع وتحقيق النقلة النوعية المنشودة لمختلف أنماط النقل برا وبحرا وجوا ولوجستية بهدف تحسين ظروف عيش المواطن والرقى بنوعية الحياة ودعم مساهمة القطاع في دفع الدورة الإقتصادية وفي مجهود الدولة في مجال التنمية والتشغيل.

## **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.



# 1. تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2019:

## 1-2 تقديم ميزانية الوزارة لسنة 2019:

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 14 بتاريخ 16 أفريل 2018 ، تم إعداد مشروع ميزانية الوزارة لسنة 2019 وفق منهجية المنظور البرامجي، وقد تم ضبط إتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2019 في حدود 621 705 ألف دينار موزعة كما يلي:

- نفقات التصرف: 471705 ألف دينار،
- نفقات التنمية : 150 000 ألف دينار.

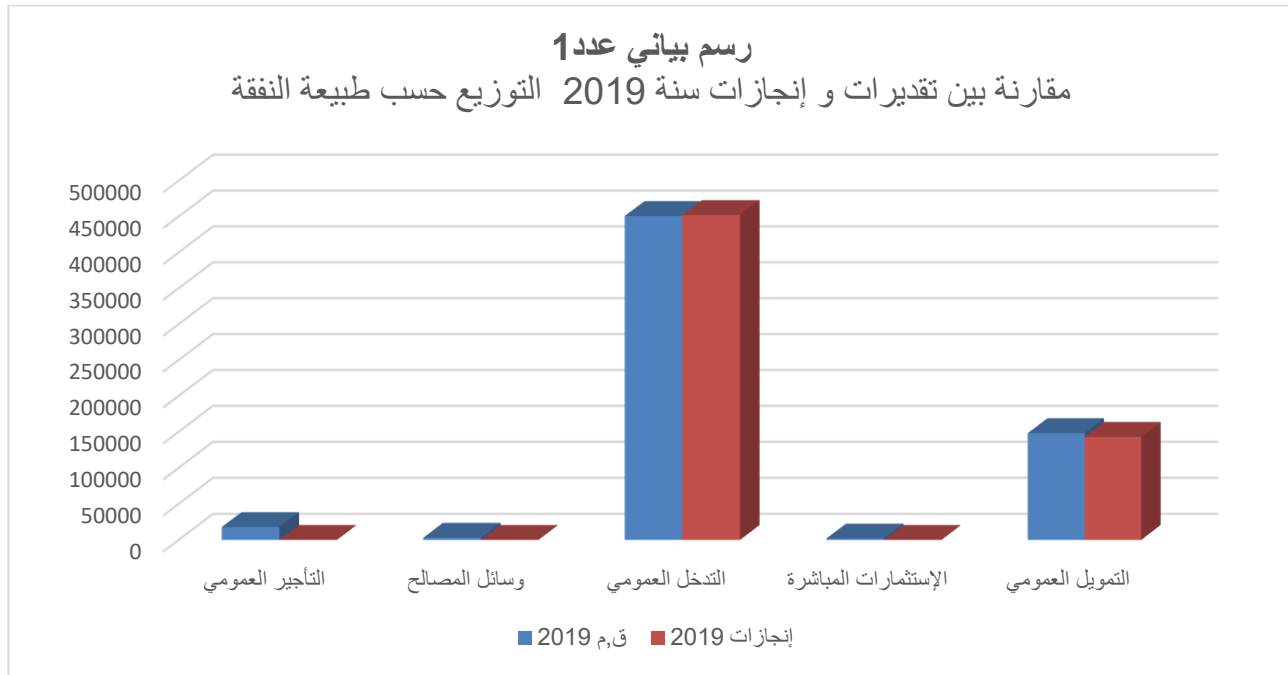
### جدول عدد 1

#### تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2019 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب طبيعة النفقة ( إتمادات الدفع )

الوحدة : ألف دينار

طبيعة النفقة	تقديرات 2019 ق.م الأصلي	تقديرات 2019 ق.م التكميلي	إنجازات 2019	الإنجازات مقارنة بالتقديرات	
				المبلغ	نسبة الإنجاز
نفقات التصرف	471705		472369.4	664.4	100.14%
التأجير العمومي	17843		16856.9	-986.1	94.47%
وسائل المصالح	3039		3426.5	387.5	112.75%
التدخل العمومي	450823		452086	1263	100.28%
نفقات التنمية	150000		143916.9	-6083.3	95.94%
الإستثمارات المباشرة	1840		988.94	-851.06	53.46%
على الموارد العامة للميزانية	1590		988.94	-601.06	62.19%
على القروض الخارجية الموظفة	250			-250	
التمويل العمومي	148160		142928	-5232	96.46%
على الموارد العامة للميزانية	146660		137722	-8938	93.90%
على القروض الخارجية الموظفة	1500		5206	3706	347.06%
مجموع ميزانية الدولة	621705		616286	-5419	99.12%





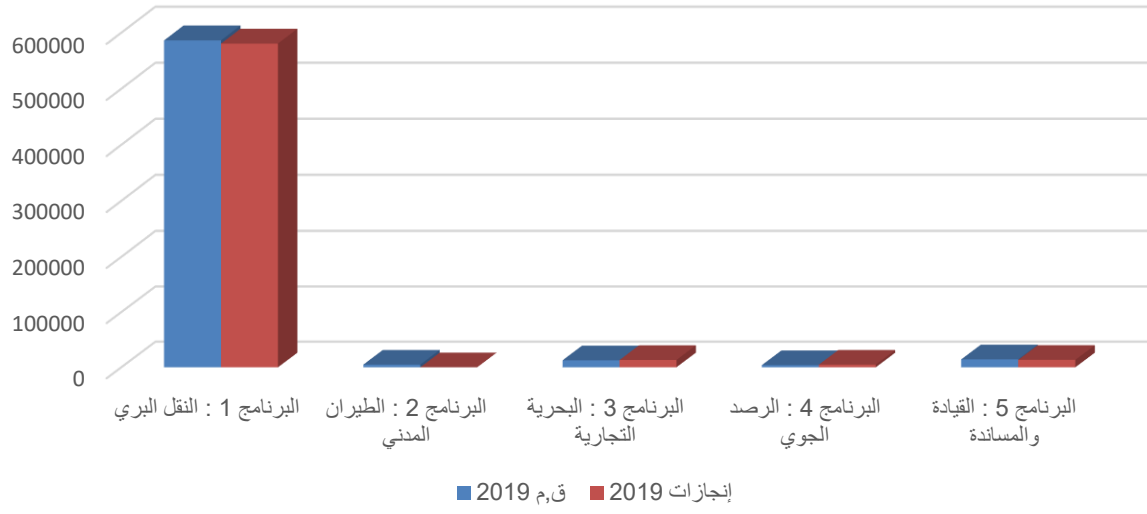
### جدول عدد 2 :

تنفيذ ميزانية الوزارة لسنة 2019 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب البرامج (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

الانجازات مقارنة بالتقديرات	انجازات 2019	تقديرات 2019 (ق.م التكميلي)	تقديرات 2019 (ق.م الأصلي)	البرامج	النسبة
					المبلغ
%99.02	-5687	580516	586203	البرنامج 1 : النقل البري	
%90.93	-439.24	4403.76	4843	البرنامج 2 : الطيران المدني	
%105.07	641	13260	12619	البرنامج 3 : البحرية التجارية	
%123.92	909	4709	3800	البرنامج 4 : الرصد الجوي	
%94.08	-842	13398	14240	البرنامج 5 : القيادة والمساندة	
%99.12	-5418.240	616286	621705	مجموع ميزانية الدولة	

رسم بياني عدد:  
مقارنة بين تقديرات و إنجازات سنة 2019 التوزيع حسب البرامج



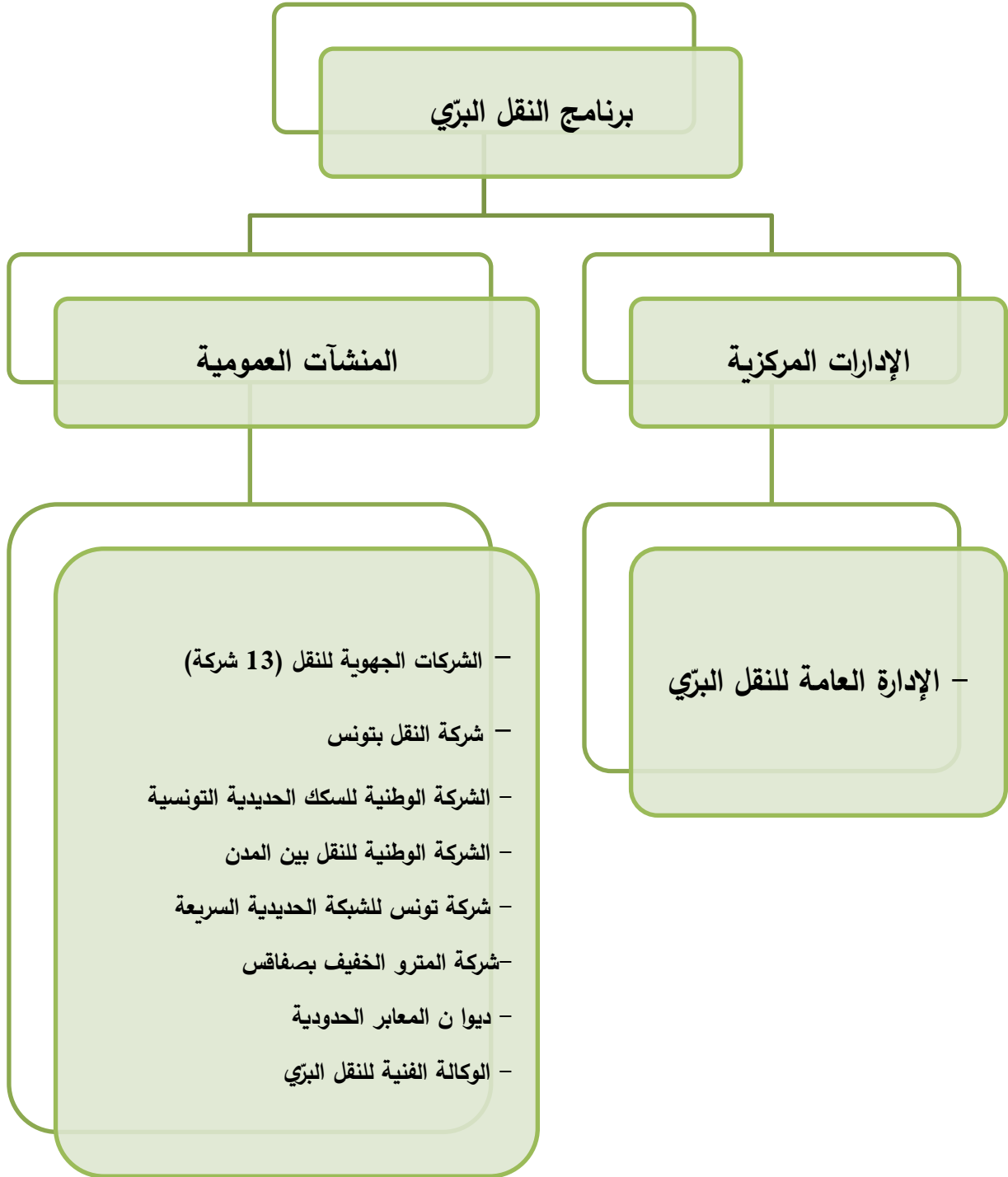
المحور الثاني  
تقديم برامج الوزارة

## **برنامج النقل البري**

**رئيس البرنامج: السيد حبيب عمار**

**المدير العام للنقل البري**

## خريطة البرنامج



# 1- التقديم العام للبرنامج

## 1-1- أهداف ومؤشرات 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 وإعادة فتح 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 والأهداف الإستراتيجية التي تم تحقيقها والتي لها علاقة مباشرة بالبرنامج

تتمثل أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية التي تم إنجازها أساسا في:

- وضع اللبنة الأولى لإستراتيجية السلامة على وسائل النقل العمومي للأشخاص؛
- تحسين عرض خدمات النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات وذلك من خلال تعزيز أسطول حافلات شركات النقل العمومي للأشخاص؛
- القيام بالدراسات؛
- إعداد وتحيين بعض النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم النقل البري.

## 2-2- أهم الانجازات والمشاريع الكبرى التي في طور الانجاز أو تم انجازها لتحقيق أهداف البرنامج وعلاقتها بالنفقات التي تم تنفيذها على مستوى البرنامج (سنة 2019)

### - تطوير عرض النقل الحديدي

✓ مواصلة إنجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة لتونس الكبرى في إطار اعداد مشروع الشبكة الحديدية السريعة، تم ضبط الاهداف الأساسية للشركة على المدى المتوسط والتمثلة في استكمال الجزء الأول من المشروع (الخطوط E و D 18.5 كم) حيث تم خلال سنة 2019:

- الانتهاء من اشغال نفق السيدة المنوبية،
- تقدم نسبة الانجاز بـ 21 % من الهندسة المدنية الخط D1 وD2،
- تقدم نسبة الانجاز بـ 98 % من الهندسة المدنية الخط E،
- تقدم نسبة الانجاز بـ 91% من بناءات المحطات للخطوط E و D

### ✓ مواصلة إنجاز مشروع مترو صفاقس

- تم في شهر جانفي 2019 استكمال الدراسات التمهيديّة لإدماج الخط الاول T1 وفرضيات تهيئة المحطة المتعددة الوسائط وربط منطقة تبرورة بوسط المدينة. وقد تم عرض النتائج على الرأي العام من خلال استشارة عمومية امتدت من 24 جانفي إلى 12 مارس 2019.
- تم في شهر جوان 2019: المصادقة على النتائج الفنية والأخذ بمقترحات المواطنين المنبثة عن الاستشارة العمومية لتطوير مقبولية المشروع باعتبار القابلية الفنية والتأثيرات المحتملة على الكلفة وعلى الأجل.
- تم في شهر سبتمبر 2019: المصادقة على الفرضية الثالثة لتهيئة المحطة المتعددة الوسائط.

### ✓ أهم مشاريع الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

- تسلم 10 قاطرات لنقل الفسفاط ومشتقاته والتي تمثل القسط الثاني من صفقة اقتناء 20 قاطرة .
- استلام 12 مجموعة عربات كهربائية من جملة 28 مجموعة عربات كهربائية لاستغلال خطوط الشبكة الحديدية السريعة.
- تجهيز 50 تقاطع مع الطريق ابتداء من جانفي 2019.
- مواصلة تجسيد برنامج الصيانة الميكانيكية للسكك وذلك في إطار صفقة مع شركة أشغال السكك.
- إتمام أشغال تهيئة الأجزاء ذات الأولوية من الخط الرابط بين تونس وبرج السدرية.
- حماية الخط رقم 21 (قفصة- العوينات) من زحف الرمال على امتداد 192 كلم.
- إصلاح أضرار الفيضانات التي جدت في شهر مارس 2019 بين على الخط رقم 6 بين محطتي أوذنة والفحص إثر ارتفاع منسوب المياه.
- إحداث منشأة فنية جديدة على الخط 9 الرابط بين فج التمر وتاجروين) تعويضا للمنشأة القديمة وبناء رصيفين بمحطة الجريصة ن والزواربي.

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

في إطار تنفيذ الصفقة العامة لاقتناء 1108، تم خلال سنة 2019 إقناء 246 حافلة ليصبح العدد الجملي للحافلات المسلمة 746 حافلة.

كما قامت بعض الشركات الجهوية للنقل بتنفيذ برنامج اقتناءاتها بعنوان ميزانية 2017-2018-2019 ليلبلغ عدد الحافلات موضوع صفقات الاقتناءات 126 حافلة من أصل 589 مبرمجة. وقد تم تسلم 64 حافلة.

## - الدراسات:

في إطار إعداد ومتابعة الدراسات تم خلال سنة 2019 الشروع في إنجاز:

### ✓ دراسة حول النقل المدرسي والجامعي:

تم خلال سنة 2019 استلام تقرير المرحلة الثالثة من دراسة حول النقل المدرسي والجامعي حيث تهدف هذه الدراسة إلى وضع منظومة للنقل المدرسي والجامعي التي تمكن من الاستجابة لطلبات النقل في أحسن ظروف السلامة والرفاهية وبأقل كلفة بالنسبة للمجموعة الوطنية.

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

تم خلال سنة 2019 الشروع في إنجاز دراسة لإرساء منظومة اندماج تعريفي بين الناقلين العموميين (شركة نقل تونس والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة الشبكة الحديدية السريعة) في تونس الكبرى حيث تهدف هذه الدراسة إلى تسهيل عملية تنقل الحرفاء عند استعمال أكثر من وسيلة نقل بنفس سند النقل (تذكرة، اشتراك).

### ✓ دراسة حول النقل غير المنتظم للأشخاص:

تم خلال سنة 2019 الانتهاء من إنجاز دراسة حول النقل غير المنتظم للأشخاص من قبل مكتب الدراسات " Transitec " حيث تهدف هذه الدراسة إلى إعادة تنظيم قطاع النقل غير المنتظم للأشخاص.

## - السلامة:

### من أهم الإنجازات خلال سنة 2019:

- إعداد ملف يتعلق بمقترح مراجعة منظومة السلامة المرورية حيث تم بتاريخ 20 ماي 2019 عقد مجلس وزاري مضيق خصص للنظر في عديد الملفات التي تخص قطاع النقل من بينها مراجعة التنظيم المؤسسي لمجال السلامة المرورية،
- إعداد قرار مشترك من وزراء النقل والداخلية والتجهيز يتعلق بضبط الشروط العامة المتعلقة بتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكك الحديدية.



- مواصلة الإجراءات المتعلقة بإحداث شهادة كفاءة مهنية إجبارية لممارسة مهنة سائق عربة ثقيلة معدة لنقل البضائع أو عربة معد لنقل الأشخاص يتجاوز عدد مقاعدها ثمانية دون اعتبار مقعد السائق.
- مواصلة الأشغال المتعلقة بانضمام الجمهورية التونسية إلى الاتفاق الأوروبي حول عمل طواقم العربات المخصصة للنقل الدولي عبر الطرقات (AETR) وبالتالي اعتماد الآلات الرقمية لمراقبة مدة السياقة ومدة الراحة والسرعة القصوى المسموح بها للشحنات الثقيلة والحافلات التي يفوق عدد مقاعدها 8 دون اعتبار مقعد السائق.
- مواصلة مراجعة بعض أحكام مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية ذات العلاقة بالسلامة المرورية.

### 3- نتائج القدرة على الأداء وتنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2019

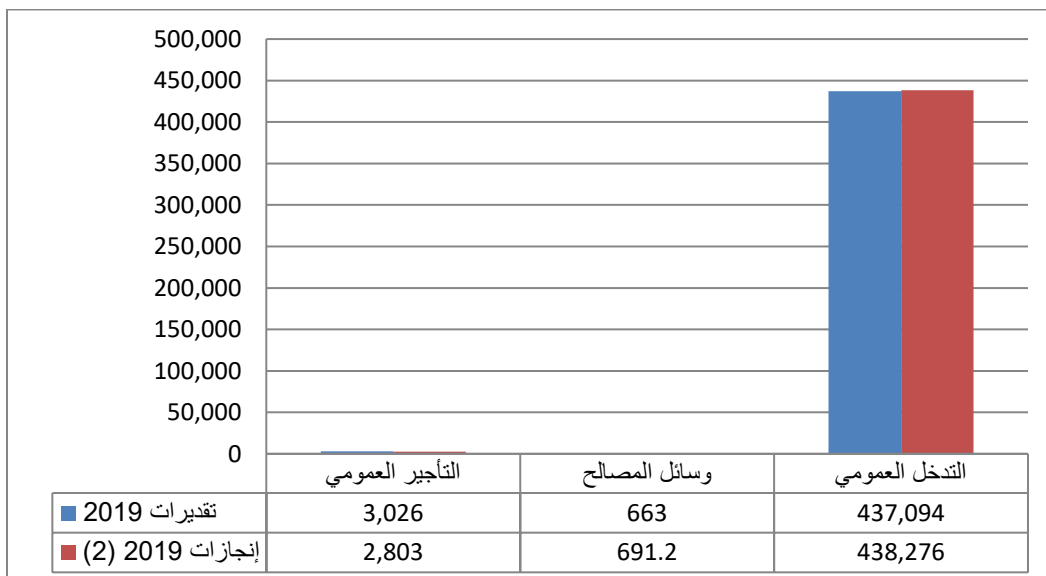
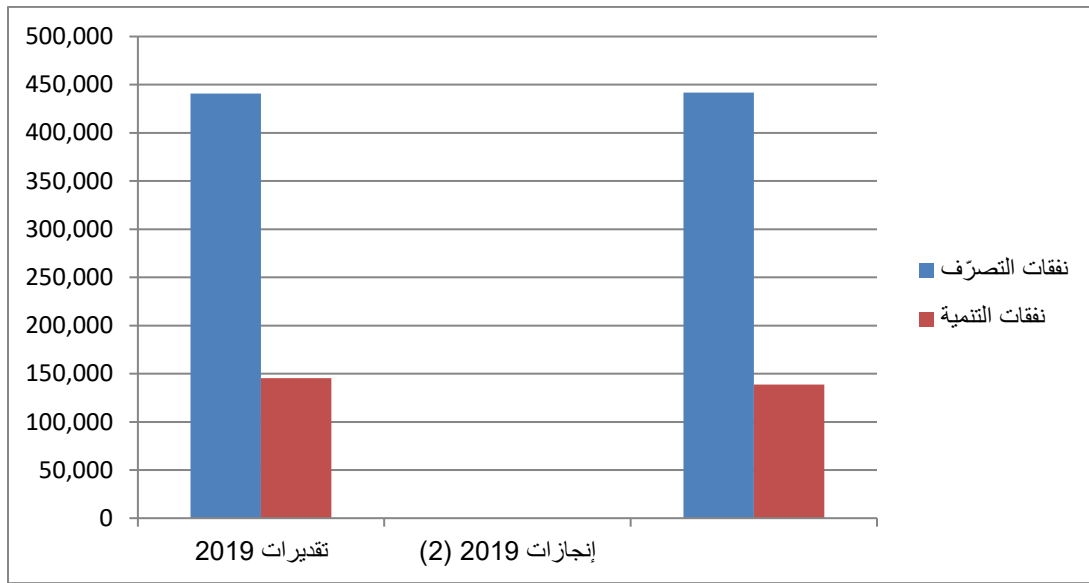
#### 3-1-1- تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

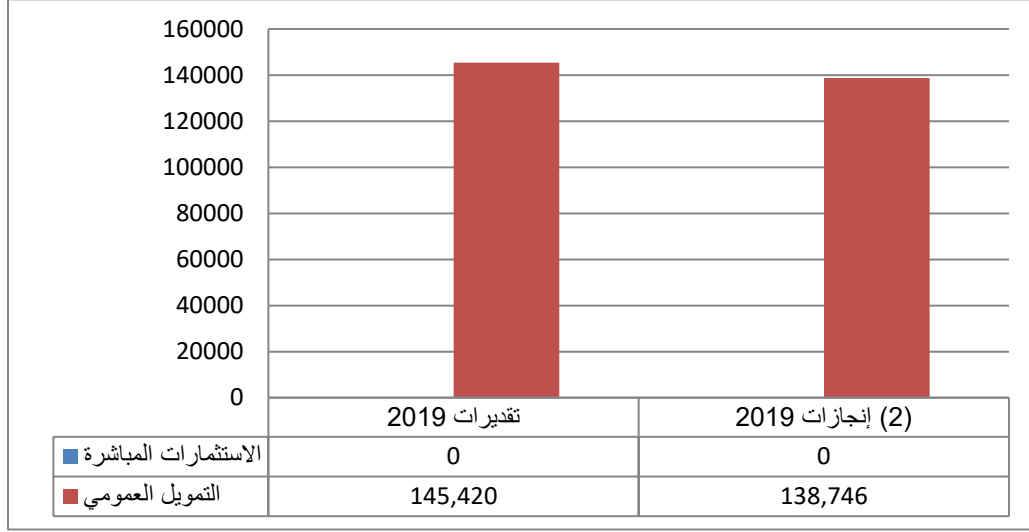
الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات	تقديرات 2019	تقديرات 2019	بيان النفقات
نسبة الانجاز (%)	المبلغ	2019 (2)	ق.م التكميلي	ق.م الأصلي (1)	
(1) / (2)	(1)-(2)				
100%	987	441 770		440 783	نفقات التصرف
93%	-223	2 803		3 026	التأجير العمومي
104%	28	691,2		663	وسائل المصالح
100%	1 182	438 276		437 094	التدخل العمومي
95%	-6 674	138 746		145 420	نفقات التنمية
	0	0		0	الاستثمارات المباشرة
	0	0		0	على الموارد العامة للميزانية
	0	0		0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
95%	-6 674	138 746		145 420	التمويل العمومي

93%	-10 380	133 540	143 920	على الموارد العامة للميزانية
347%	3 706	5 206	1 500	على موارد القروض الخارجية الموظفة
99%	-5 687	580 516	586 203	مجموع البرنامج

### بيان النفقات





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

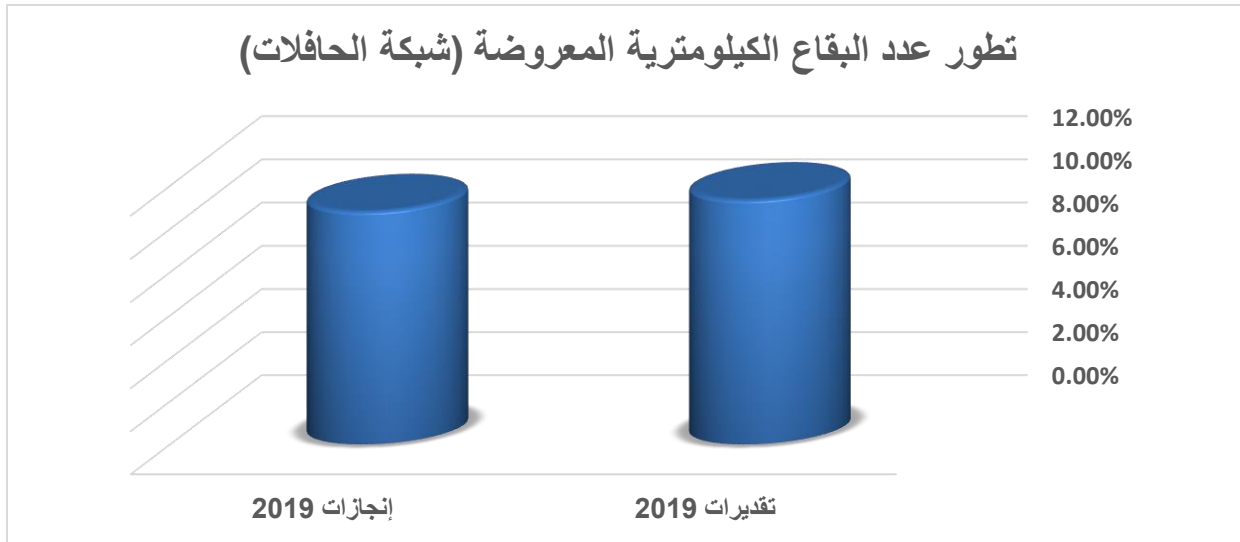
#### الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل الجماعي

- **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.

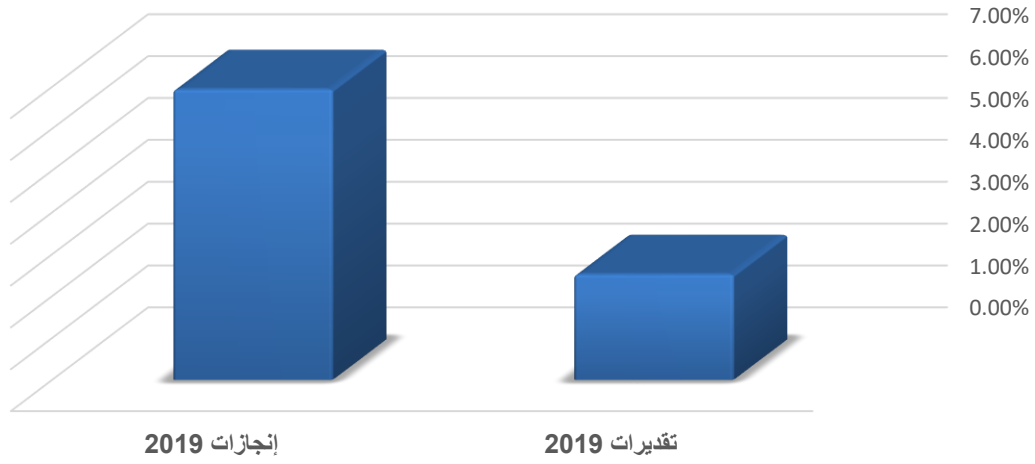
- **مرجع الهدف:** برنامج عمل وزارة النقل.

- **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.

نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % [(1)/(2)]	إنجازات 2019 (2)	تقديرات 2019 (1)	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018	إنجازات 2018	تقديرات 2018	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
							<b>المؤشر عدد - 1 تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة</b>
99.5%	10.8%	11.34%	97%	25.27%	28,74%	نسبة مئوية	تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات)
78%	6.94%	2.52%	76%	-18.5%	6,74%	نسبة مئوية	تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)



## تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)

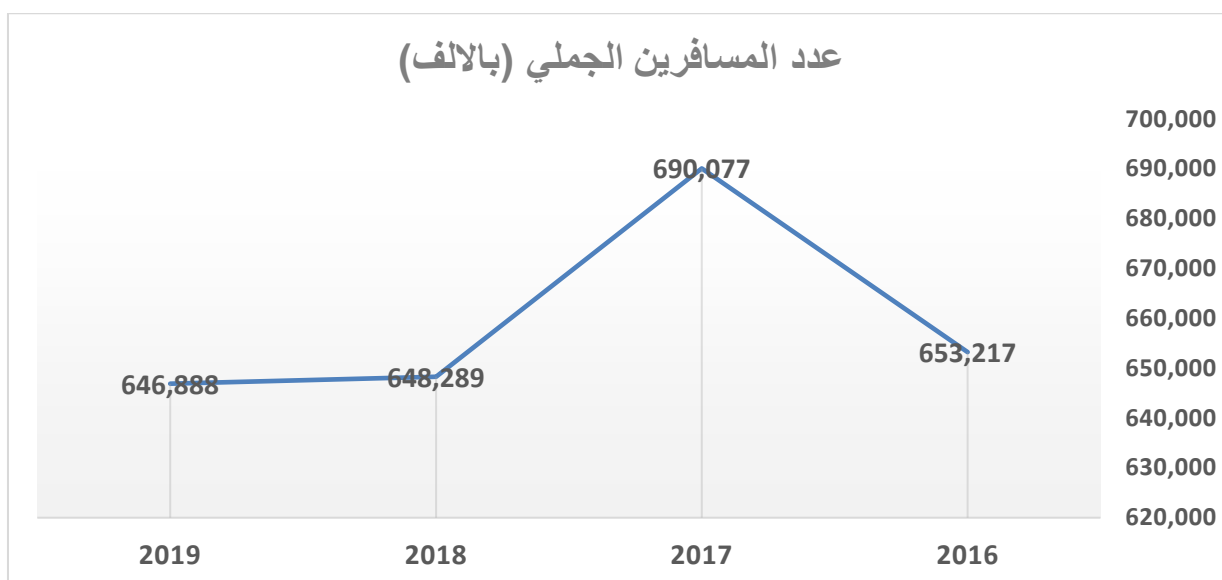


## المؤشرات التوجيهية

### - عدد المسافرين

2019	2018	2017	2016	عدد المسافرين (ألف مسافر)
646 888	648 289	690 077	653 217	*عدد المسافرين الجملي
512 977	504 978	530 382	504 371	- عدد المسافرين (شبكة الحافلات)
133 911	143 311	159 695	148 846	- عدد المسافرين (الشبكة الحديدية)

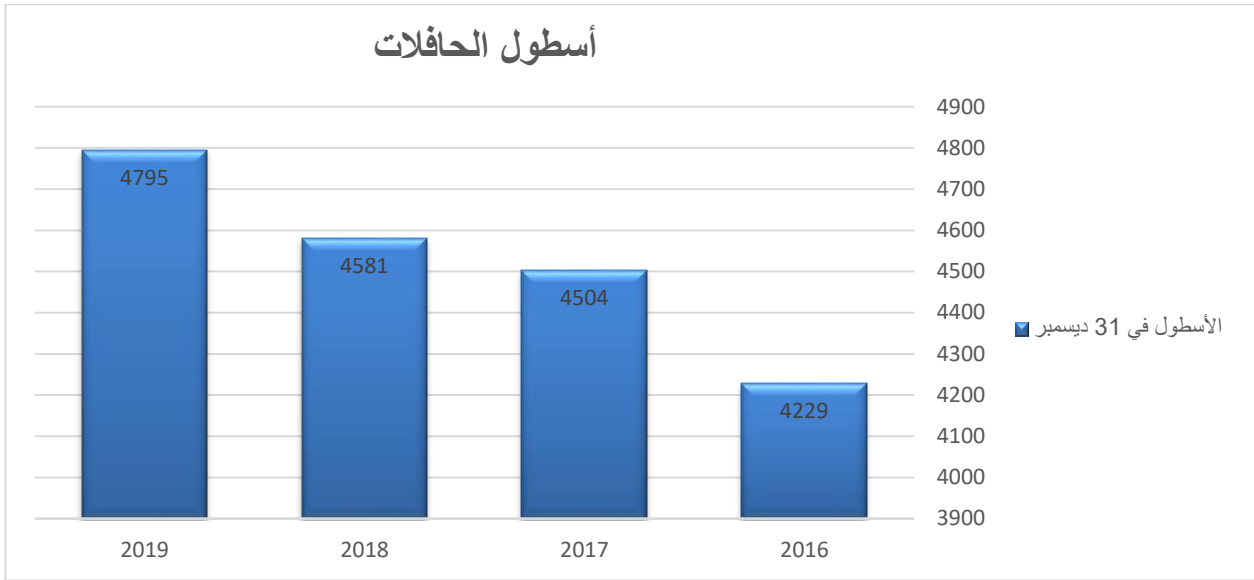
\*منهم عدد المسافرين المنقولين مجانا



**- الأسطول**

2019	2018	2017	2016	الأسطول الجملي للحافلات
3 208	3 151	3 119	2 801	الشركات الجهوية للنقل
1 439	1 289	1 263	1 284	شركة النقل بتونس
148	141	122	144	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
4 795	4 581	4 504	4 229	المجموع

## أسطول الحافلات



### 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	عدد الضحايا المتوقع 2018 (1)	عدد الضحايا المسجل 2018 (2)	الفارق 2018 [(1)/(2)]	عدد الضحايا المتوقع 2019 (1)	عدد الضحايا المسجل 2019 (2)	الفارق % [(1)/(2)]
المؤشر عدد - 1 عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي	عدد	74	68	95%	تقليل عدد الوفيات مقارنة بسنة 2018	60	تم تقليل من عدد الوفيات بنسبة 11 %
المؤشر عدد - 2 عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي	عدد	1095	1074	104%	تقليل عدد الإصابات مقارنة بسنة 2018	960	تم تقليل من عدد الإصابات بنسبة 10 %

## الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

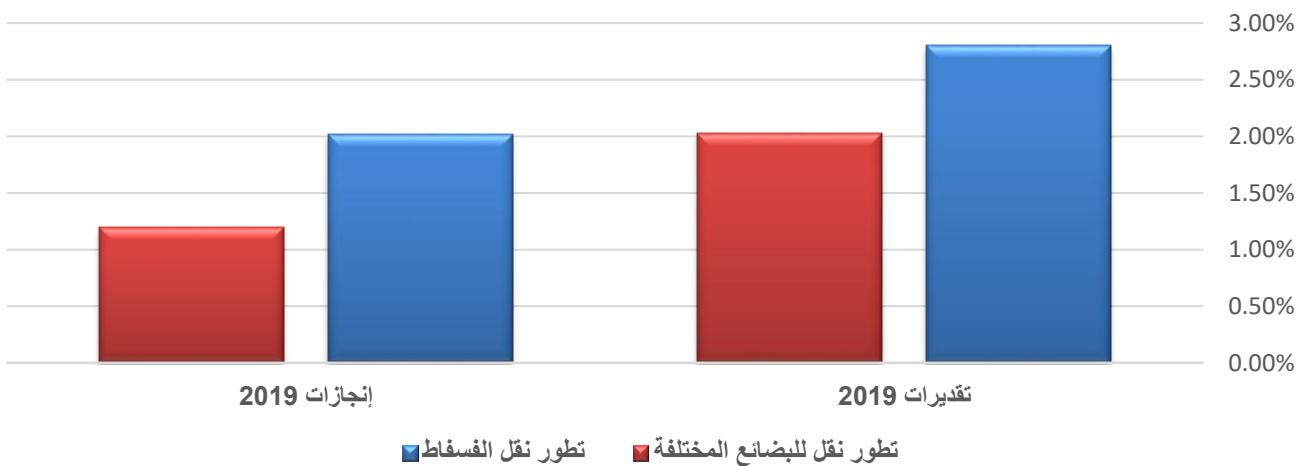
- تقديم الهدف: العمل على تدعيم النقل الحديدي للبضائع وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات السيارة المخصصة لنقل البضائع.

- 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 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % [(1)/(2)]
تطور النقل الحديدي للبضائع	مليون طن	5,8	4,002	%69	4,830	3,214	%67
- تطور نقل الفسفاط	مليون طن	4	2,522	%63	2,800	2,015	%27
- تطور نقل للبضائع المختلفة	مليون طن	1,8	1,48	%82	2,030	1,199	%59

### تطور النقل الحديدي للبضائع





### 3-3- تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019

#### الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل الجماعي

✓ المؤشر عدد -1.1.1. تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة يلاحظ بخصوص هذا المؤشر بالنسبة لشبكة الحافلات هو تسجيل تطور في النسبة المحققة سنة 2019 المتمثلة في 10.8% مقارنة بإنجازات 2018 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض.

أما بالنسبة الشبكة الحديدية فقد شهد هذا المؤشر نسبة تطور تقدر بـ6.94% ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض.

#### 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 68 قتيلا سنة 2018 الى 60 قتيلا سنة 2019.

✓ المؤشر عدد 2.2.1: عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي تم تسجيل انخفاض عدد الإصابات من 1074 مصابا سنة 2018 الى 960 مصابا سنة 2019.

يلاحظ تحسن مؤشرات السلامة وذلك راجع إلى برامج السلامة المعتمدة على مستوى مختلف المنشآت العمومية للنقل والمتعلقة خاصة بـ:

- مزيد العناية بانتداب ورسكلة الأعوان والفنيين وذلك أخذا بعين الاعتبار الجوانب المتعلقة بالسلامة؛
- تنظيم لقاءات لتحسيس وحث أعوان الإستغلال على مزيد احترام قانون الطرقات بالإشتراك مع الجمعيات المتخصصة في مجال الوقاية من حوادث الطرقات
- تنظيم حلقات تكوين للسواق في السياقة الاقتصادية والرصينة والسلامة المرورية والنجدة الأولية مع مكاتب تكوين مختصة في الغرض.

- مزيد العناية وتطوير أساليب التصرف في صيانة الأسطول مع تفعيل الصيانة الوقائية
- تنظيم حلقات تكوين ورسكلة للأعوان الفنيين في ميادين الصيانة الفنية والتكنولوجيات الحديثة المعتمدة في تشخيص الأعطاب.
- تجهيز بعض الحافلات بمحدد السرعة
- تحليل أقرص متابعة السرعة للتمكن من حصر ومعالجة كل التجاوزات.
- تنظيم حلقات تكوين في مجال مجابهة خطر الحرائق واستعمال قوارير الإطفاء
- تجديد الأسطول.

### الهدف 3.1: تدعيم النقل الحديدي للبضائع

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

- نلاحظ نسبة إنجاز تقدر بـ 67% مقارنة بتقديرات سنة 2019 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.
- بلغ نشاط نقل الفسفاط خلال سنة 2019 مستوى 2,015 مليون طن مسجلا بذلك تراجعاً بنسبة 20% مقارنة بإنتاج سنة 2018.
- أما بالنسبة لنقل البضائع المختلفة فقد شهد خلال سنة 2019 تراجعاً بنسبة 19% مقارنة مع سنة 2018.

## 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 واستمرار الاعتصامات وقطع السكة في الحوض المنجمي والخط تونس- قابس و صفاقس – قفصة أدى إلى إلغاء عديد السفارات وتعطيل نشاط النقل الحديدي؛
- تجميد تعريفه النقل مقابل الارتفاع المشط لكلفة عناصر الإنتاج.

### التدابير والأنشطة 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 لبرنامج الطيران المدني:

يحتلّ قطاع الطيران المدني مكانة هامة بإعتباره يساهم في دفع عجلة الإقتصاد ومعاوضة مجهودات الدولة في التنمية، حيث يساهم في توفير مواطن شغل هامة ويقوم بتنشيط قطاع السياحة وربط بلادنا سواء مع مختلف دول العالم وكذلك ربط مختلف المناطق الداخلية وتنشيطها إلى جانب مساهمة قطاع النقل الجوي في دعم التصدير. إلا أنه بالرغم من أهمية هذا القطاع على مستوى الإقتصاد فإنه يعدّ قطاعا هشاّ سريع التأثر خاصّة بالأوضاع الاقتصادية والسياسية العالمية والداخلية.

كما أنّ قطاع الطيران المدني مرتبطا بالمنظمات العالمية والإقليمية ذات العلاقة ويتجلى ذلك خاصة من خلال تقييد بلادنا بالتوصيات المنبثقة عن المنظمة العالمية للطيران المدني وغيرها من المنظمات إلى جانب التعهدات المترتبة عن مختلف الإتفاقيات التي صادقت عليها تونس وهو ما يزيد في حجم التحدّيات التي تواجه قطاع النقل الجوي علاوة على ارتباطه وانفتاحه على الإقتصاد العالمي الذي يتّسم بحدّ المنافسة وسرعة التغيّر.

وعلى هذا الأساس، فإنّ الإدارة العامة للطيران المدني بإعتبارها السلطة الساهرة على تنظيم وإعداد السياسة العامة لمجال الطيران المدني ومتابعته وفقا لمقتضيات الأمر عدد 410 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلّق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل، مدعوّة إلى مواكبة المستجدّات والإستجابة للمتطلبات الدولية في هذا القطاع.

ويشتمل برنامج الطيران المدني على برنامج فرعي وحيد وهو الإشراف على قطاع الطيران المدني تقوم بها وحدة عملياتية وهي الإدارة العامة للطيران المدني.

وقصد تمكين سلطة الطيران المدني من مسايرة التطورات العالمية والنهوض بقطاع الطيران المدني في تونس، قامت الإدارة العامة للطيران المدني برسم الأهداف الإستراتيجية لسنة 2019 والتي ستعتمد خلال السنوات القادمة وفق ما يمليه الواقع من خيارات وإصلاحات جذرية للقطاع وتعتبر كذلك مواصلة لتنفيذ إستراتيجية قطاع الطيران المدني المدرجة ضمن المخطط الخماسي للتنمية خلال الفترة 2016-2020 وهي كالاتي:

- إعادة تنظيم مصالح سلطة الطيران المدني وتعزيز دورها الرقابي والتعديلي،
- موائمة التشريعات الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة في مجالي السلامة وأمن الطيران المدني،
- الرفع من مستوى السلامة الجوية وأمن الطيران المدني،
- تأهيل شركات الطيران المدني قصد تحسين قدرتها التنافسية،
- تطوير منظومة النقل الجوي مع مراعاة التنمية المستدامة خاصة في ما يخص مسألة التقليل من التأثيرات الناتجة عن أنشطة الطيران المدني على البيئة،
- تأهيل البنية الأساسية للمطارات قصد الاستجابة إلى المتطلبات الدولية والتمكّن من مسايرة تطوّر نسق الحركة الجوية المرتقبة،
- التحرير التدريجي للنقل الجوي،
- تطوير قطاع الشحن الجوي،
- اعتماد التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الإتصال والنظم المعلوماتية المندمجة في مجال الطيران المدني، وعلى ضوء الأهداف الإستراتيجية المذكورة، فإنّ أهمّ الأولويات التي توليها الإدارة العامة للطيران المدني وفق ما تملّيه متطلبات المرحلة الحالية وبالنظر للتحديات الهامة التي تواجه بلادنا كإشتداد المنافسة العالمية وظهور شركات الطيران المنخفضة التكلفة بالإضافة إلى اقتراب موعد فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي هي كالاتي:

- تطوير البنية الأساسية للمطارات التونسية،
- ملائمة النصوص القانونية المتعلقة بمجال الطيران المدني حتى تكون مواكبة للمعايير الدولية،
- تأهيل الناقلات الجوية الوطنية بهدف تدعيم قدرتها التنافسية،
- تحسين مستوى الأمن والسلامة في الطيران المدني.

## 2-تقديم أداء برنامج الطيران المدني لسنة 2019

### 1-2 تقديم لتنفيذ برنامج الطيران المدني:

جدول عدد 1 :

تنفيذ ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2019 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

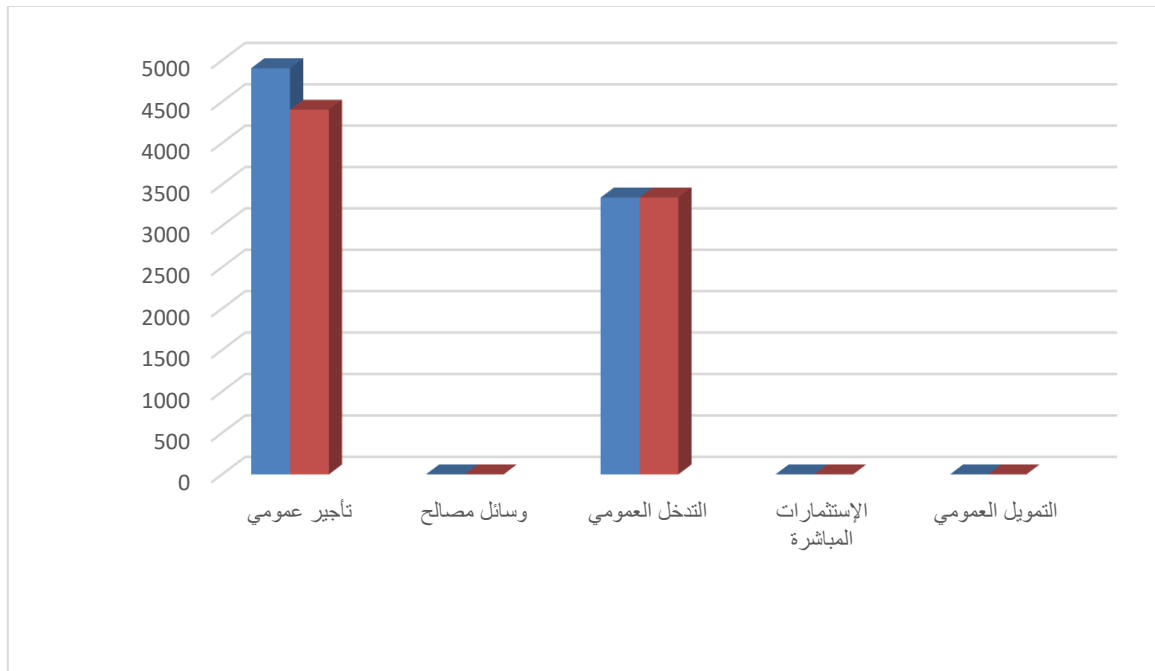
الإجازات مقارنة بالتقديرات		إجازات 2019 (2)	تقديرات 2019 (ق.م التكميلي) (1)	تقديرات 2019 (ق.م الأصلي)	بيان النفقات
نسبة الإجازة % (1)/(2)	المبلغ (1)- (2)				
90%	-500.638505	4403.769495	4904.408	4904.408	نفقات تصرف
68%	-500.637542	1061.362458	1562	1562	تأجير عمومي
					وسائل مصالح
100%	-0.000963	3342.407037	3342.408	3342.408	تدخل عمومي
90%	-1001.277001	4403.769495		4904.408	المجموع العام

رسم بياني عدد 2

مقارنة بين تقديرات ( ق. التكميلي ) وإنجازات ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2019

التوزيع حسب طبيعة النفقة

( إتمادات الدفع )



## جدول عدد 2

تنفيذ ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2019 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب البرامج الفرعية

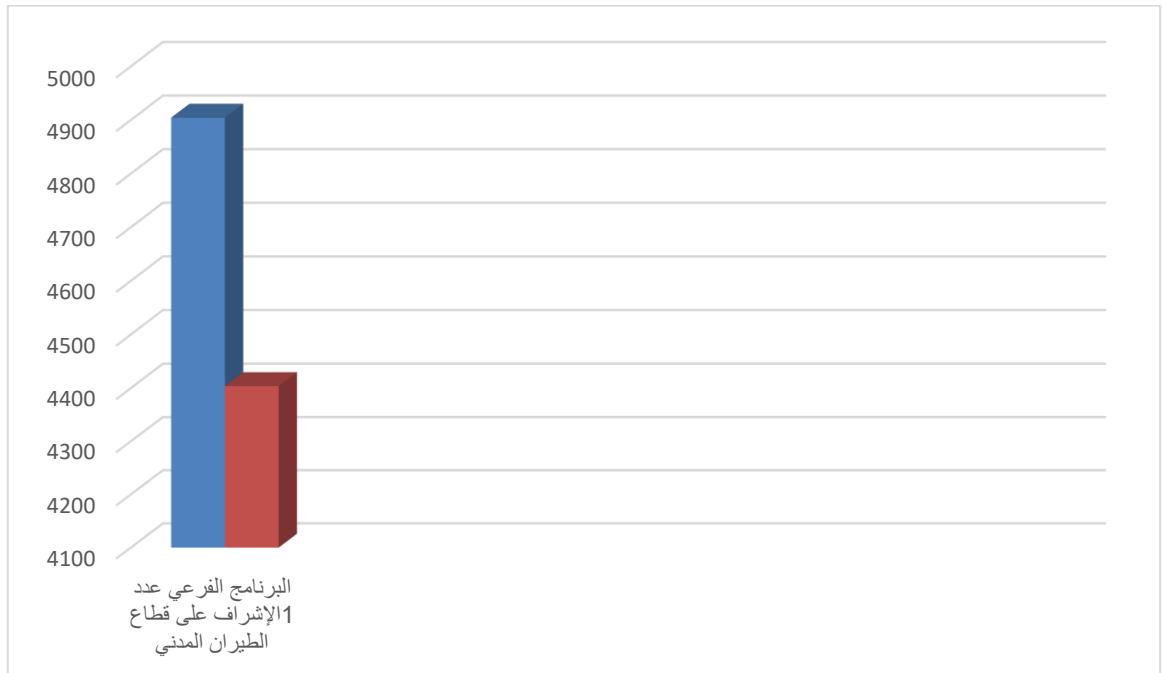
(إعتمادات الدفع)

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2019 (2)	تقديرات 2019 (ق.م التكميلي) (1)	تقديرات 2019 (ق.م الأصلي)	البرنامج الفرعي
نسبة الإنجاز % (1)/(2)	المبلغ (1)-(2)				
%90	-500.638505	4403.769495	4904.408	4904.408	الإشراف على قطاع الطيران المدني
%90	-500.638505	4403.769495	4904.408	4904.408	مجموع برنامج الطيران المدني

رسم بياني عدد 2:

مقارنة بين تقديرات (ق.م التكميلي) وإنجازات ميزانية البرنامج الفرعي لبرنامج الطيران المدني

لسنة 2019





## 2-2 تقديم لنتائج الأداء وتحليلها:

- أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية التي تم تحقيقها سنة 2019 والتي لها علاقة ببرنامج الطيران المدني:

### ✓ أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية الخاصة بالإدارة العامة للطيران المدني:

- موائمة التشريعات الوطنية في مجال الطيران المدني مع القوانين الأوروبية والقيام بتقارب تشريعي معها في إطار تنفيذ إتفاقية فتح الأجواء،
- مواصلة ملائمة التشريعات الوطنية مع المتطلبات الدولية خاصة المنظمة العالمية للطيران المدني،
- مواصلة تنفيذ البرنامج التصحيحي لمنظمة الطيران المدني الخاص بتونس والمتعلق بالسلامة الجوية،
- تأهيل المؤسسات العاملة في قطاع النقل الجوي وخاصة شركة الخطوط التونسية،
- تأهيل وتطوير البنية التحتية للمطارات وفقا للمتطلبات الدولية حتى تتمكن من مواكبة تطوّر الحركة الجوية.

### ✓ أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية الخاصة بديوان الطيران المدني والمطارات:

- تعتبر سنة 2019 مواصلة في تنفيذ الإصلاحات والأهداف المرسومة التي تمّ البدء فيها منذ سنة 2018 وهي تهدف إلى تدعيم التوجّهات الإستراتيجية للديوان المبنية على الرؤية الإستراتيجية في أفق سنة 2040 والتي تمّت المصادقة عليها من قبل مجلس الإدارة الملتئم بتاريخ 25 ماي 2017.
- وانطلاقا من الرؤية الإستراتيجية للديوان التي تركز على المحاور الآتية:
  - اعتماد تمثلي الجودة في إطار تحسين الخدمات ومواكبة التطورات
  - الأمن والسلامة
  - التنمية المستدامة
  - الاعتماد على التمثلي التسويقي والترويجي لمزيد التموّج والإشعاع

وعلى هذا الأساس سعى الديوان خلال سنة 2019 على غرار السنوات السابقة على تحسين جودة الخدمات وإعطاء الحريف المكانة الهامة.

وقصد تجسيم هذه المحاور الإستراتيجية يعمل ديوان الطيران المدني والمطارات على:

- تحسين جودة الخدمات وإيلاء الحريف الاهتمام اللازم

- مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة

- الرفع في مستوى الأمن والسلامة

- ملائمة البنية التحتية لمواكبة تطوّر حركة النقل الجوي

- اعتماد التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الاتصال والنظم المعلوماتية المندمجة

- التنمية المستدامة بأبعادها المختلفة البيئية ، الاجتماعية والإقتصادية ( التحكم في الطاقة، تنمية الموارد البشرية، الضغط على الكلفة...).

### ✓ أهم الإصلاحات والأهداف الإستراتيجية الخاصة بشركة الخطوط التونسية:

عرضت شركة الخطوط التونسية مخطّط الإصلاح والتطوير (2018-2023) على أنظار جلسة العمل الوزارية بتاريخ 20 ماي 2019 ويهدف إلى تحقيق الأهداف التّالية:

- بلورة إستراتيجية تجارية في ظلّ فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي وتحسين الإيرادات الإضافية،
- تعديل مخطّط الأسطول لتجاوز إشكاليات التقادم وانتظام الرحلات والنقص في عدد الطائرات،
- تفعيل برنامج ترشيد الأعوان وتحسين الإنتاجية وإعادة تنظيم الشركة،
- تطهير الوضعية المالية وتعبئة الموارد قصد إسترجاع التوازنات المالية،
- تدعيم برنامج الضغط على الأعباء،
- اعتماد برنامج الضغط على الأعباء.
- اعتماد نمط جديد من الحوكمة.

وخلصت جلسة العمل الوزارية المذكورة إلى ما يلي:

-الموافقة على مبدأ إعادة هيكلة مجمع الخطوط التونسية على أن تتولّى اللجنة الفنية للتخصيص برئاسة الحكومة وبالتنسيق مع شركة الخطوط التونسية ووزارة النقل مزيد التدقيق في تفاصيل برنامج إعادة الهيكلة المقترح وذلك في جانبه المالي والاجتماعي قصد ضبط تصوّرات مرّقمة ونهائية تأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات المتاحة ويكون قابلا للتنفيذ على مراحل.

-عرض الملف في أجل أقصاه شهر على لجنة تطهير وإعادة هيكلة المنشآت ذات المساهمات العمومية،

-تمكين شركة الخطوط التونسية من التمتع من بالإستثناءات الواردة بالفصل 22 ثالثا من القانون عدد9 لسنة 1989 المؤرخ في 01 فيفري 1989 والمتعلق بالمساهمات والمنشآت والمؤسسات العمومية المنقح بالقانون عدد 36 لسنة 2006 المؤرخ في 12 جوان 2006.

ويتوقع تركيز هذا المخطط على مراحل بداية من سنة 2020 حالما تستكمل دراسة الجوانب المالية والاجتماعية والترتيبية مع لجنة تطهير وإعادة هيكلة المنشآت ذات المساهمات العمومية والوزارات المعنية والأطراف الاجتماعية.

**-أهم الإنجازات والأنشطة والمشاريع الكبرى التي تم القيام بها لتحقيق أهداف برنامج الطيران المدني وعلاقتها بالنفقات التي تم تنفيذها:**

➤ **أهم الإنجازات والأنشطة والمشاريع الكبرى الخاصة بالإدارة العامة للطيران المدني خلال سنة 2019:**

- انتخاب الجمهورية التونسية لعضوية مجلس منظمة الطيران المدني الدولي للفترة النيابية 2019-2022 في الانتخابات التي جرت خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية للمنظمة المنعقدة من 24 سبتمبر إلى 5 أكتوبر 2019 في مونتريال بكندا،

-التوقيع النهائي على إتفاق ثنائي جديد في مجال النقل الجوي بين حكومة الجمهورية التونسية وحكومة دولة قطر،

- التوقيع بالأحرف الأولى على إتفاقيات ثنائية جديد في مجال النقل الجوي بين تونس وكل من نيجيريا والعراق ورواندا وغينيا الاستوائية،

- إستكمال المفاوضات مع شركة تاف التركية بخصوص لزمتي مطاري النفيضة الحمامات والمنستير الحبيب بورقيبة الدوليين وتم بتاريخ 6 نوفمبر 2019 إمضاء الملحق 3 التعديلي للعقد الأصلي للزمتين،

-إنشاء شركة جديدة للنقل جوي: شركة الياسمين للطيران (Jasmin Airways) المختصة في النقل الجوي غير المنتظم للمسافرين،

- عقد اجتماع المجلس الوطني للطيران المدني بتاريخ 10 أكتوبر 2019 والتي تم خلالها الموافقة على مشروع بعث شركة "V Fly Air" لإستغلال نشاط النقل الجوي غير المنتظم للمسافرين ومشروع بعث شركة "SkyPartnersTunisia" لإستغلال نشاط الإشراف على الخدمات الجوية بالمطارات التونسية،

-متابعة ملف مشروع إحداث مطار جديد بمطار تونس الكبرى وإعداد دراسة العناصر المرجعية وكراس الشروط والإعلان عن طلب عروض في الغرض بهدف إختيار الموقع المناسب للمطار الجديد،  
- مواصلة تنفيذ مشروع فتح مطار رمادة للجولان الجوي العمومي بالتنسيق مع الأطراف المعنية،  
- إعداد النصوص القانونية ونذكر من أهمّها:

\* الأمر الحكومي عدد 440 لسنة 2019 بتاريخ 6 ماي 2019 يتعلق بضبط العمليات التي تستوجب الترسيم بدفتر تسجيل الطائرات المدنية وشروط وطرق التسجيل والترسيم والتشطيب بهذا الدفتر،

\* مقرر وزير النقل عدد 67 لسنة 2019 بتاريخ 14 مارس 2019 المتعلق بضبط إجراءات التصرف في رسائل منظمة الطيران المدني الدولي، وإعداد النصوص الترتيبية وإعلام منظمة الطيران المدني الدولي بالإختلافات،

\* مقرر وزير النقل عدد 57 بتاريخ 28 فيفري 2019 يضبط شروط المصادقة العملياتية للاتّصالات والمراقبة المعتمدة على الأداء،

\* مقرر وزير النقل عدد 364 بتاريخ 9 ديسمبر 2019 يتعلق بضبط المتطلبات الخاصة لسلامة النقل الجوي للبضائع الخطرة،

\* مقرر من وزير النقل عدد 259 المؤرخ 30 أكتوبر 2019 بشأن وضع إجراءات إدارة الحركة الجوية المطبّقة في منطقة معلومات الطيران بتونس،

\* مقرر عدد 278 بتاريخ 18 نوفمبر 2019 يضبط إجراءات الإشراف على المطارات،

\* مقرر عدد 272 بتاريخ 08 نوفمبر 2019 يضبط شروط تكوين الاعوان الفنيين بالمطارات المفتوحة للجولان الجوي العمومي.

## ➤ أهمّ الإنجازات والأنشطة والمشاريع الكبرى الخاصّة بديوان الطيران المدني والمطارات خلال سنة 2019:

من أهمّ المشاريع التي تمّ إنجازها أو التي هي في طور الإنجاز خلال سنة 2019 والتي تدرج في إطار تحقيق الأهداف والمحاور الإستراتيجية للديوان والتي سبق ذكرها:

-إعادة تأهيل البنية التحتية لمدرج الطائرات بمطار جربة -جرجيس الدولي بكلفة تقدّر بقيمة 50 مليون دينار،

- تعويض محطة رادار ثانوية بأكودة بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار،
- توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي بكلفة تقدر بـ 8 مليون دينار،
- تقوية المدرج والأكناف بمطار توزر نفطة الدولي بكلفة تقدر بـ 32.5 مليون دينار،
- إقتناء وتركيز منظومة نظام إعلام شامل بالمطارات (Cute) بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار،
- تركيز محطة لتوليد الكهرباء photovoltaïque بكلفة تقدر بـ 17 مليون دينار،
- إقتناء شاحنات إطفاء بكلفة تقدر بـ 11 مليون دينار،
- تجديد الشبكة الهيدروليكية بالمقرات الاجتماعية بكلفة تقدر بـ 2.5 مليون دينار،
- أشغال إعادة عزل الأسطح بمطار طبرقة عين دراهم بكلفة تقدر بـ 0.8 مليون دينار

## ➤ أهم الإنجازات والأنشطة والمشاريع الكبرى الخاصة بشركة الخطوط التونسية خلال

سنة 2019:

### • على مستوى النشاط التجاري:

في ما يلي النتائج التجارية المسجلة خلال سنة 2019 مقارنة بسنة 2018:

نسبة النمو	2019	2018	حركة المسافرين
-7%	3 141 306	3 386 269	النشاط المنتظم
-34%	43 391	65 495	النشاط المنتظم الإضافي
-31%	240 152	347 990	النشاط غير المنتظم
-10%	<b>3 438 018</b>	<b>3 816 190</b>	<b>النشاط الإجمالي</b>
- 0.4 نقطة	<b>%74,4</b>	<b>%74,8</b>	نسبة التعبئة

## • على مستوى الاستثمارات:

في ما يلي النتائج المتوقعة بالنسبة للاستثمارات المنجزة في سنة 2019:  
الوحدة: ألف دينار

توقعات 2019	البيانات
49 176	معدات غيار و تعديلات على أجهزة الطيران
1	الأدوات والمعدات
1 400	معدات استغلال
456	معدات نقل
121	أثاث و معدات مكتبية
313	تصميم و تهيئة و تركيب
2100	برمجيات
1 745	معدات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
55 12	المجموع

## ✚ التحكم في حجم النشاط التجاري الصيفي :

نظرا لأهمية برنامج صيانة الطائرات في سنة 2019، قررت الخطوط التونسية مزيد التحكم في حجم النشاط التجاري ومراجعتة حسب الأسطول الجاهز فعليا من خلال غلق الواجهات ذات المردودية الضعيفة باعتبار مؤشر نسبة تعبئة الرحلات، دون التقليل من البرمجة التجارية لفائدة التونسيين المقيمين بالخارج، وذلك أمام عدم قدرة الخطوط التونسية على تأمين جاهزية كامل أسطولها الذي يبلغ 27 طائرة، حيث لم يتسنّ فعليا تجهيز سوى 20 طائرة فحسب خلال أشهر جوان وجويلية وأوت، إضافة إلى الطائرات سيتم استئجارها في الموسم الصيفي ومنها واحدة لموسم الحج.

## ✚ مراجعة مخطط أسطول الشركة:

صادق مجلس إدارة الشركة بتاريخ 2018/10/10 على اعتماد إجراءات خصوصية تخص عمليتي "البيع وإعادة التأجير (SLB)" و "الإيجار العملياتي طويل المدى (Dry lease)" والتي حظيت بموافقة سلطة الإشراف بتاريخ 2019/03/11.

وقد تم خلال النصف الثاني من سنة 2019 إجراء طلب عروض دولي لدى شركات تأجير الطائرات العالمية عن طريق منظومة الشراءات العمومية على الخط TUNEPS للتعاقد معها، أفضى إلى اختيار شركة SMBC (المصنفة خامسا عالميا وتمتلك 729 طائرة و لديها 86 ناقلة جوية حريفة موزعة في 40 دولة) وذلك قصد إسنادها الصفقة وفق عرض تنافسي ومقبول مقارنة بالأسعار المرجعية للطائرات ومؤشرات التأجير المعتمدة في السوق.

وقد تم بتاريخ 15 نوفمبر 2019 إمضاء رسالة نوايا (Letter Of Intent LOI) مع شركة SMBC تخصّ بيع وإعادة تأجير الخمس طائرات. وعلى إثر ذلك تم الشروع في مناقشة عقد استئجار هذه الطائرات قصد عرضه على مصادقة مجلس الإدارة.

## ➤ نتائج مؤشرات الأهداف الإستراتيجية بالنسبة لسنة 2019:

### تقديم الهدف 1: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:

يمثل هذا الهدف من أهمّ الأهداف في مجال الطيران المدني بإعتبار أنّ شركة الخطوط التونسية تمثل أهمّ مكوّن من مكوّنات قطاع الطيران المدني ولأنّ الدولة تعتبر أهمّ مساهم في هذه الشركة وشركة الخطوط التونسية في حاجة أكيدة حاليا إلى إعادة التأهيل قصد ضمان بقائها في محيط إقتصادي شديد التنافس ومع بروز شركات منخفضة التكلفة خاصة مع فتح الأجواء وهو ما يفسّر إعتقاد الهدف المتعلق بالرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية في هذه المرحلة.

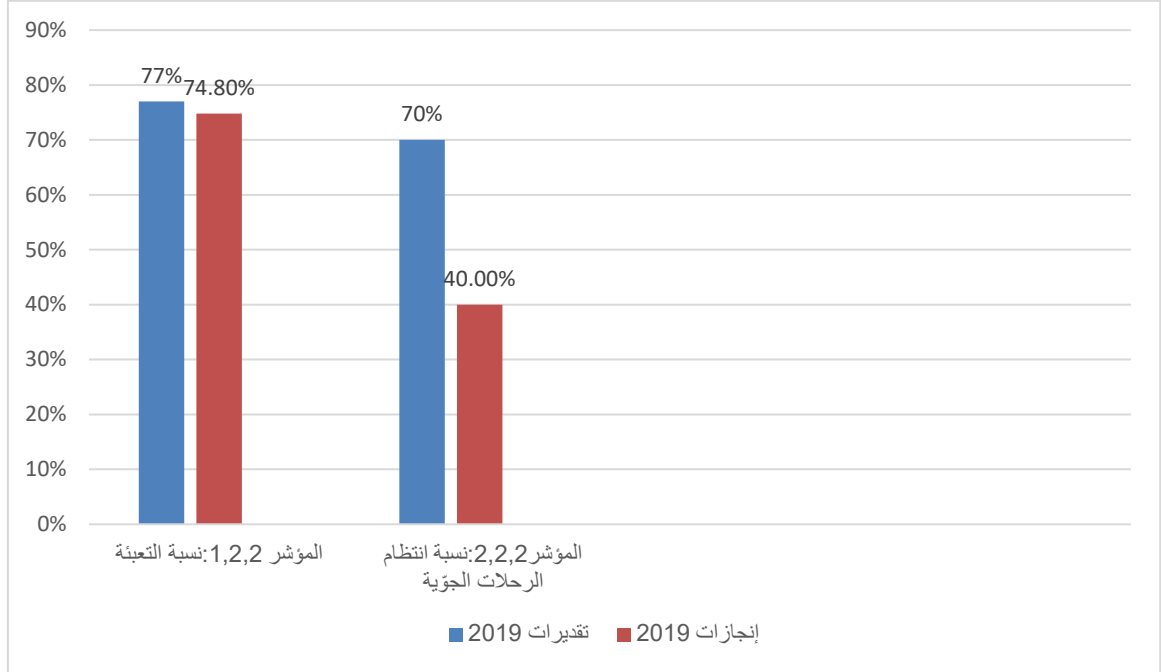
#### جدول عدد 1

#### الهدف الإستراتيجي عدد 1 : الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية

مقارنة إنجازات 2019 مقارنة لتقديرات 2019	مقارنة بين 2018 و 2019		إنجازات 2019	تقديرات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر	مؤشرات قيس الأداء	الهدف الإستراتيجي عدد 1
	د/أ %	د=ج-أ %	ج	ب	أ			
م/ب %	م=ج-ب %	د/أ %	د=ج-أ %	ج	ب	أ	نسبة	المؤشر 1.1.1 نسبة التعبئة
-2.9%	-2.2%	1.49%	1.1%	74.8%	77%	73.7%	نسبة	المؤشر 2.1.1 نسبة انتظام الرحلات الجوية
-43%	-30%	-5%	-2%	40%	70%	42%	نسبة	

## رسم بياني عدد: 2

مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بهدف 1  
الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:



### تقديم الهدف 2: تحسين نجاعة إستغلال المطارات:

تمّ اعتماد هذا الهدف لضمان الاستغلال الأمثل لكافة المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ولتحقيق التوازن بينها خاصة مع وجود تفاوت من حيث عدد المسافرين الوافدين عليها ويمكن أيضا من الحفاظ على التوازنات المالية للديوان وترشيد إستثماراتها وحوكمة مشاريعها وبذلك يسمح هذا الهدف بقياس عدد المسافرين في المطارات التونسية وعدد المسافرين مستعملي المطارات الداخلية .



## جدول عدد 1

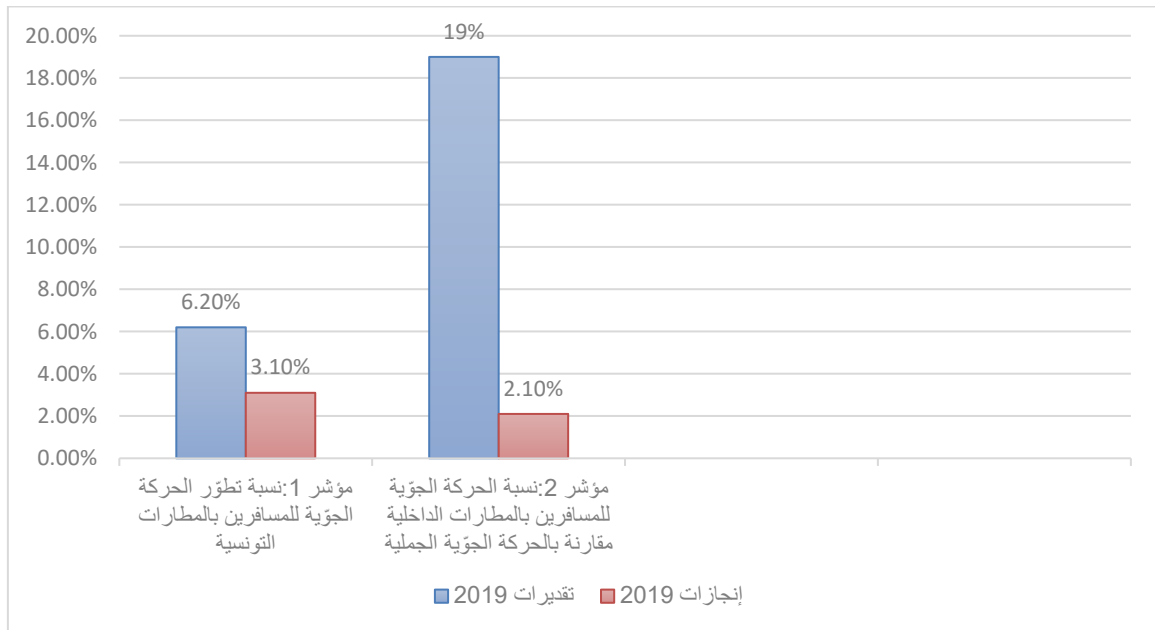
### الهدف الإستراتيجي عدد 2: تحسين نجاعة إستغلال المطارات:

مقارنة إنجازات 2019 مقارنة لتقديرات 2019	مقارنة بين 2018 و 2019		إنجازات 2019	تقديرات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر	مؤشرات قياس الأداء	الهدف الإستراتيجي عدد 2
	م=ج-ب م/ب %	أ/د %	ج	ب	أ			
-50%	-3.1%	-80%	-12.1%	3.1%	6.2%	15.2%	نسبة	المؤشر 1.2.2 نسبة تطوّر الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية
-89%	-16.9%	-16%	-0.4%	2.1%	19%	2.5%	نسبة	المؤشر 2.2.2 نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية

\*المطارات الداخلية: صفاقس طينة، توزر نفطة، طبرقة عين الدراهم، قفصة قصر، قابس مطمطة

## رسم بياني عدد: 2

### مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بهدف تحسين نجاعة إستغلال المطارات



## - تقديم الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

تعدّ السلامة الجوية من أهم التوجهات الدولية والوطنية في مجال الطيران المدني بناء على توصيات المنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني الدولي، وتبعاً لذلك فإن مسألة تعزيز الإشراف على سلامة الطيران المدني لا تقل أهمية وتوكل هذه المهمة إلى الإدارة العامة للطيران المدني بمقتضى الأمر عدد 410 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية بوزارة النقل كما تم تنقيحه بمقتضى الأمر الحكومي عدد 97 بتاريخ 11 جانفي 2016 ولذلك تم الإبقاء على هذا الهدف لأنه يعكس التوجهات الاستراتيجية في مجال الطيران المدني خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2020.

## - نتائج المؤشرات:

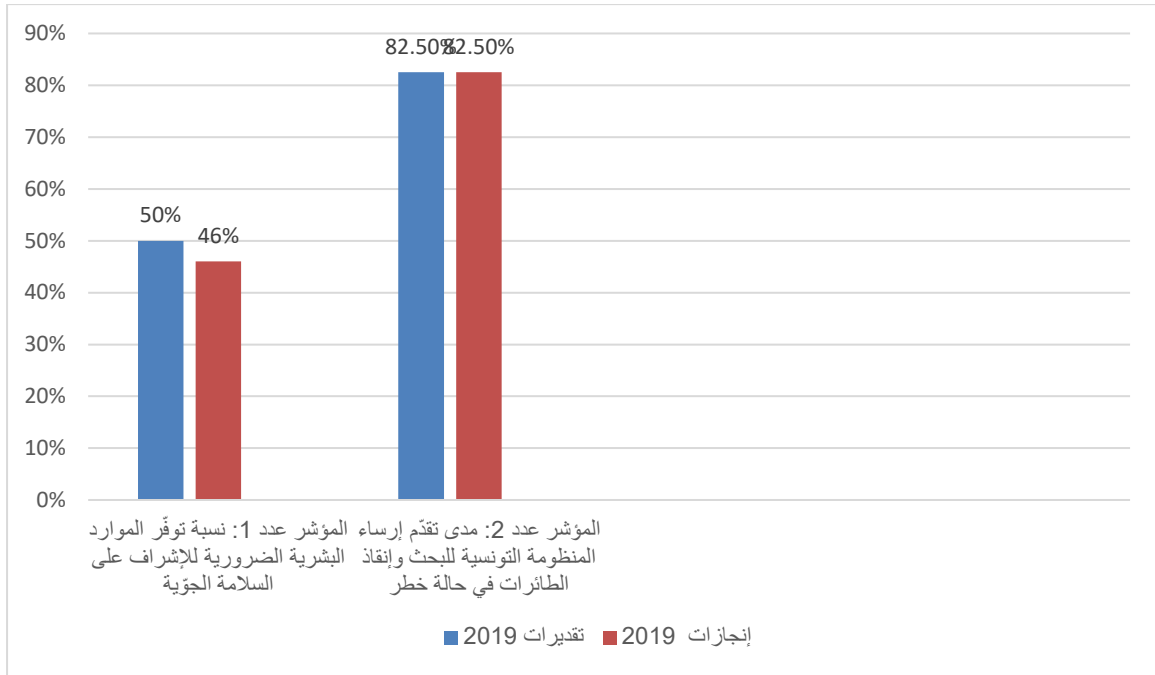
### جدول عدد: 1

#### الهدف الإستراتيجي عدد 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

مقارنة إنجازات 2019 مقارنة لتقديرات 2019	مقارنة بين 2018 و 2019		إنجازات 2019	تقديرات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر	مؤشرات قيس الأداء	3 الهدف الإستراتيجي عدد
	م=ج-ب م/ب %	أ/د %	د=ج-أ	ج	ب			
-8%	4%	10.41%	4.34%	46%	50%	41.66%	نسبة	المؤشر 1.3.3 نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية
100%	100%	27%	17.5%	82.5%	82.5%	65%	نسبة	المؤشر 2.3.3 مدى تقدّم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

## رسم بياني عدد: 2

مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بهدف تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:



### 3- تحليل وتفسير النتائج التي تمّ تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019: الهدف الإستراتيجي عدد 1 الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:

#### المؤشر 1.1.1 نسبة التعبئة:

شهدت نسبة التعبئة سنة 2019 إرتفاعا طفيفا حيث بلغت نسبة 74.8% مقابل نسبة 73.7% سنة 2018 إلاّ إنجازات سنة 2019 المذكورة أعلاه سجّلت نتائج أقلّ مقارنة بالتقديرات لنفس السنة المتمثلة في نسبة 77% وبذلك بلغت نسبة الإنجاز 2.9%.-

ويفسّر الإرتفاع البسيط في النسب المحقّقة سنة 2019 مقارنة بسنة 2018 في مواصلة تركيز الإستراتيجية التجارية الجديدة (2018-2020) الذي يركز بالأساس على:

✚ تدعيم النشاط المنتظم على مطا رتونس قرطاج الدولي عبر الترفيع في عدد الرحلات الأسبوعية من 177 إلى نحو 220 رحلة خلال الفترة 2018-2020.

✚ تنمية شبكة الرحلات نحو أفريقيا عبر فتح 10 خطوط جديدة إلى موفى سنة 2020. وفي هذا الإطار تمّت برمجة فتح خطّين جديدين في سنة 2018 نحو الخرطوم و دوالا.

ولم يشهد هذا المؤشر ارتفاعا ملحوظا نظرا لعدم مردودية بعض الجهات التجارية التي تمّت برمجتها في الإستراتيجية التجارية لذلك قرّرت الخطوط التونسية مزيد التحكم في حجم النشاط التجاري ومراجعتة من خلال غلق الجهات ذات المردودية الضعيفة.

ويفسّر تسجيل نتائج متدنّية لمؤشر نسبة التعبئة بالنسبة لسنة 2019 مقارنة بتقديرات نفس السنة تراجع حركة المسافرين مقارنة بسنة 2018 وكذلك لعدم جاهزية الأسطول وتقدمه بالإضافة إلى النقص الكبير في عدد الطائرات الضرورية لتجسيم الإستراتيجية التجارية الجديدة.

### المؤشر 2.1.1 نسبة انتظام الرحلات الجوية:

سجّل هذا المؤشر تراجعا طفيفا سنة 2019 ليبلغ نسبة 40% مقابل نسبة 42% سنة 2018، كما سجّلت نسبة الإنجاز تراجعا مقارنة بتقديرات نفس السنة البالغة نسبة 70% لذلك تساوي نسبة الإنجاز 57%.

ويعود هذا التحسّن للأسباب التالية:

لوجود عوامل داخلية وأخرى خارجية تحول دون بلوغ مستويات مرتفعة من نسبة انتظام الرحلات الجوية كمحدودية البنية التحتية بالمطارات: وخاصة تونس قرطاج، تقادم الأسطول، تراجع مستوى نشاط الخدمات الأرضية...

### الهدف الإستراتيجي عدد 2: تحسين نجاعة استغلال المطارات:

#### المؤشر 1.2.2 نسبة تطوّر الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية:

عرف هذا المؤشر تراجعا مقارنة بما تمّ تحقيقه سنة 2018 حيث بلغ نسبة 3.1% سنة 2019 مقابل نسبة 15.2% خلال السنة الفارطة كما بلغت نسبة الإنجازات (3.1%) مستوى أقلّ ممّا وقع تقديره 6.2%. ويرجع ذلك لتراجع الحركة الجوية لسنة 2019 مقارنة بسنة 2018 وكذلك لإلغاء موسم عمرة لسنة 2019.

#### المؤشر 2.2.2: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية:

بلغت نسبة الإنجاز 2.1% سنة 2019 مقابل 2.5% سنة 2018 وبذلك شهدت تراجعا خفيفا كما بلغت نسبة الإنجاز قيمة أقلّ ممّا وقع توقّعه بالنسبة لسنة 2019، حيث سجّل فارق بنسبة 89%- مقابل نسبة إنجاز بـ 92.5% سنة 2018.

ويفسّر ذلك لوقوع أحداث مطار معتيقية الليبي سنة 2019 خاصّة على مستوى مطار صفاقس وكذلك لتراجع نشاط الحركة الجوية بتونس خلال نفس السنة ولكن تبقى إجمالاً حصّة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية دون المأمول والسبب الأساسي هي الخطوط التونسية السريعة.

### الهدف الإستراتيجي عدد 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

#### المؤشر 1.3.3 نسبة توفّر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية:

شهدت سنة 2019 ارتفاعاً طفيفاً في هذه النسبة حيث بلغت 46% مقابل 41.66% سنة 2018 ويفسّر ذلك بتدعيم الموارد البشرية الحالية بإدارة السلامة الجوية من خلال إيفاد إطار من ديوان الطيران المدني والمطارات ممّن لهم الدراية في مجال السلامة إلا أنّ نسبة الإنجاز لسنة 2019 عرفت تراجعاً مقارنة بالتوقّعات لنفس السنة لتبلغ نسبة الإنجاز 8%- ويفسّر ذلك بإنهاء إلحاق إطار تابع لوزارة الدفاع الوطني بالإدارة العامة للطيران المدني وكذلك لعدم إمكانية انتداب إطارات متخصصة في الوقت الحالي.

#### المؤشر 2.3.3 مدى تقدّم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر:

عرف المؤشر تحسناً سنة 2019 ليبلغ نسبة 82.5% مقابل 65% سنة 2018 ويفسّر ذلك بتعزيز مكتب الدراسات والتنسيق والبحث والإنقاذ بإطارين ( مدير وتقني) وبلغت نسبة الإنجاز 100% مقارنة بتوقّعات نفس السنة حيث تمّ خلال هذه السنة مواصلة تنفيذ الأنشطة التي تمّت برمجتها خلال سنة 2018 كما تمّ القيام بعدة أنشطة خلال سنة 2019:

-إصدار الأمر الحكومي عدد 174 لسنة 2019 المؤرّخ في 18 فيفري 2019 المتعلّق بتنقيح الأمر عدد 3333 لسنة 2009 المؤرّخ في 2 نوفمبر 2009 المتعلّق بضبط مخطّطات التدخّل والوسائل المسخّرة لمساعدة الطائرات في حالة خطر،

-إصدار مقرّر من وزير النقل عدد 258 المؤرّخ في 30 أكتوبر 2019 المتعلّق بضبط إجراءات التدخّل المعتمدة على الصعيدين الوطني والجهوي عند حصول حادث جويّ داخل منطقة البحث والإنقاذ التابعة للبلاد التونسية.

-إصدار مقررات تخصّ تكوين مدقّقين في مجال البحث والإنقاذ،

-الإعداد للإجتماع الرابع للجنة الوطنية للبحث والإنقاذ وللغرض تمّ إعداد مشروع برنامج عمليات التدقيق ومشروع برنامج التمارين والعمليات البيضاء.

#### 4-التحدّيات والصّعوبات والتدابير التي يتعيّن القيام بها بالنّسبة لبرنامج الطيران المدني:

##### - الإشكاليات:

- نقص الإمكانيات البشرية والمادية للإدارة العامة للطيران المدني ممّا يعقّوها عن القيام بمهامّها على الوجه المطلوب،
- وجود تداخل في المهام الرقابية بين الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران المدني،
- عدم إستكمال تنفيذ كامل المخطط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني على إثر زيارته الميدانية لمصالح الطيران المدني التونسية في سنة 2009،
- وجود نقص في عدد المراقبين للنقل الجوي بالمطارات نظرا لإحالة عديد الأعوان خاصة ممن يشغلون مثل هذه الخطة على التقاعد دون تعويضهم،
- نقص التكوين الخاص بالفني المطلوب لفائدة إدارات الإدارة العامة للطيران المدني نظرا لعدم توقّر الموارد المالية الكافية.
- وجود إختلال في التوازن بين المطارات الداخلية وبقية المطارات مما كبّد ديوان الطيران المدني والمطارات خسائر مالية كبيرة،
- الإكتظاظ بالمحطّات الجويّة وخاصة بمطار تونس قرطاج الدولي،
- تأخير تأخير الرحلات خاصّة بمطار تونس قرطاج الدولي ومطار جربة جرجيس الدولي،
- ارتفاع نسبة المديونية تجاه حرفاء ديوان الطيران المدني والمطارات.
- تنظيم غير محكم للموارد البشرية، تدني الإنتاجية وانخفاض نسبة التأطير،
- ارتفاع تكاليف الاستغلال مما تسبّب في تسجيل نتائج سلبية متراكمة منذ سنة 2011،
- خضوع الخطوط التونسية لنمط حوكمة لا يتماشى مع مقتضيات الواقع ولا يمكّن من تحقيق النّجاعة المرجوّة،
- تقادم الأسطول (16 سنة كمعدل في 2019) نتيجة التأخير في تفعيل المخطط إضافة إلى نقص في عدد الطائرات الضّرورية لتجسيم الخطة الاستراتيجية الجديدة.
- ضرورة تحسين مردودية شبكة الرحلات،
- ضرورة إعادة النظر في إستراتيجية التكوين ومطابقتها لمتطلبات قطاع النقل الجوي.

## - الحلول والإصلاحات التي سيقع القيام بها لتدارك النقائص:

- إعادة هيكلة المصالح التابعة للإدارة العامة للطيران المدني،

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

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

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

- فيما يهم الإشكاليات المتعلقة بالخطوط التونسية، شرعت اللجنة المصغّرة على مستوى الإدارة العامة للتخصيص برئاسة الحكومة قبل موفى سنة 2019 في بلورة برنامج إعادة الهيكلة في إطار جلسات عمل انعقدت في الغرض بمشاركة الأطراف المعنية الذي يتضمّن ثلاثة محاور أساسية تشمل:

- إعادة الهيكلة المالية للشركة،

- إعادة هيكلة الموارد البشرية

- إجراءات مصاحبة (الحوكمة والامتيازات المالية والجبائية)

وسيتّم ضبط مخرجات هذا الملف لعرضه على لجنة التطهير وإعادة هيكلة المنشآت العمومية

(CAREP)،

- فيما يهم الحلول على مستوى المطارات و الخاصة بتحسين جودة الخدمات سيتم الشروع في تركيز منظومة شاملة ومندمجة لتسجيل المسافرين والأمتعة وأجهزة تسجيل ذاتي مع إعتماد مختلف البرمجيات المتطورة التي تساعد بصفة مباشرة في الإستغلال الأمثل للمطارات المستغلّة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات وخاصة مطار تونس قرطاج ومطار جربة جرجيس الدولي ( -AODB-FIDS) . RMS

- في إطار السعي لتحسين نسبة انتظام الرحلات الجوية يجب الرفع من انتظام الرحلات الراجعة بالنظر للخدمات الأرضية وذلك من خلال تحسين خدماتها وتجديد تجهيزاتها ومن خلال توفير وتأهيل الموارد اللوجستية والفنية اللازمة.

## 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 النقيضة

الإدارة العامة للبحرية التجارية

## 1. التقديم العام للبرنامج

### 1.1 أهداف و مؤشرات قيس الأداء:

يرمي برنامج النقل البحري و الموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تطوير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص في السفن الحديثة
- تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- تطوير خدمات النقل البحري من و إلى تونس بتحسين ربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

### 1.2 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.
- فتح خطوط بحرية جديدة بين الموانئ التونسية و الموانئ الأجنبية
- 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 منظومة التكوين للمعايير الدولية و تنويعها حسب متطلبات القطاع و التوجه نحو الإختصاصات ذات القدرة التشغيلية المرتفعة طبقا لمتطلبات السوق.
- دعم السلامة والأمن للسفن و الموانئ والملاحة البحرية, وحماية البيئة البحرية من التلوث.

## 2. تقديم عام للإنجازات الإستراتيجية الخاصة بالبرنامج

### 2.1 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 2019 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 وخاصة منها الإجراءات المتعلقة بالتصدير مع العمل على تعميمها بالموانئ الداخلية و متابعة تنفيذ برنامج الإستثمار للشركة التونسية للشحن و الترصيف حيث تم إقتناء (6 رافعات من نوع RTG و 18 جرار مينائي و 4 منضد حاويات و 14 مجرورة،...) بحوالي 30 م.د ودخول المنوال الجديد للإستغلال بإستعمال النظام الآلي للتصرف في الحاويات TOS و بمنظومة التصرف الآلي في الأبواب لدخول وخروج الشاحنات smart gates و RTG يوم **04 ديسمبر 2019** و من المنتظر أن يؤدي إدماج المنظومات الثلاثة و دخولها حيز الإستعمال إلى مضاعفة طاقة إستيعاب ميناء رادس من 8 آلاف إلى 16 ألف حاوية و إقتصار آجال المكوث بالتعرف الحيني على موقع الحاوية أو المجرورة

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

- المصادقة من قبل الهيئة العليا للطلب العمومي في 24 ماي 2019 على القائمة المختصرة للشركات التي سيتم استشارتها لتقديم عروضها للقيام بالأشغال.  
- تم إعداد ملف طلب العروض لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع وسيتم توزيعه على قائمة الشركات المهتمة بإنجاز المشروع في فيفري سنة 2020 ،  
- تعهد وزارة المالية بتوفير الإعتمادات اللازمة لمواصلة إجراءات إنجاز هذا المشروع و ذلك طبقا لقرارات المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 16 أوت 2019،  
- الشروع في إعداد ملف تغيير صيغة شركة ميناء النفيضة إلى شركة خفية الإسم طبقا لقرار المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 16 أوت 2019.  
و حاليا بصدد

- التمديد في آجال تقديم العروض لبناء المرحلة الأولى من المشروع بثلاثة أشهر  
- إستكمال إجراءات الإعلان عن طلب عروض لإختيار بنك أعمال  
- إستكمال إجراءات تغيير الصيغة القانونية لشركة ميناء النفيضة إلى شركة خفية الإسم مع تمكينها من المرونة في التصرف  
- إستكمال إجراءات إصدار الأمر المتعلق بإنتراع الأراضي المخصصة للميناء من أجل المصلحة العمومية

### 3- متابعة إنجاز الرصيفين عدد 8 و9 بميناء رادس

تمّ تم الاعلان عن طلب العروض المتعلق بانجاز الأشغال بتاريخ 10 أفريل 2018 وتمّ تقييم العروض وإحالة التقرير خلال الأسبوع الأول من شهر فيفري 2019 إلى اللجنة العليا لمراقبة وتدقيق الصفقات العمومية. وتمّ إعتبره غير مثمر من قبل اللجنة المذكورة لعدم توفر المنافسة.

تم نشر طلب عروض جديد بتاريخ 14 جوان 2019 وحدد آخر أجل لتلقي طلبات العروض يوم 10 سبتمبر 2019 بكلفة استثمار تبلغ 160م.د ومدة إنجاز 30 شهرا. و تم الإنتهاء من تقييم العروض الواردة على ديوان البحرية التجارية والموانئ وإحالة تقرير تقييم العروض إلى اللجنة العليا لمراقبة و تدقيق الصفقات العمومية. وفي الأثناء بصدد

الحصول على موافقة اللجنة العليا لمراقبة و تدقيق الصفقات العمومية حول بناء الرصيفين 8 و 9

الإنتلاق خلال سنة 2020 في إنجاز دراسة لتحديد الإطار المؤسساتي لاستغلال محطة الحاويات التي تضم الأرصفة 6 و7 و8 و9.

### 4- رقمنة الخدمات المينائية ضمن إضبارة النقل

في إطار مجهودات رقمنة الخدمات المينائية ضمن إضبارة النقل، يتم حاليا العمل بـ:

- رقمنة بيان الحمولة عند التصدير و الشروع في العمل به على سبيل التجربة
- وصل إيداع البضائع بالميناء عند التصدير
- الإعلام الإلكتروني بوصول البضاعة
- رفع البضائع من الميناء حسب المواعيد
- الإمضاء والدفع الإلكتروني
- تعديل بيان الحمولة عند التوريد بعد الآجال القانونية (مرتبط بالإجراءات الديوانية)

## 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 لسنة 2019 و مقارنتها بـ 2018

- بلغ حجم الحركة بالموانئ البحرية التجارية 27.2 م.طن في سنة 2019 مقابل 30.5 م.طن في سنة 2018 (إنخفاض بنسبة 11- % بالمقارنة بسنة 2018)
- إنخفاض في حركة المجرورات إلى 147 ألف مجرورة في سنة 2019 و بنسبة 2-% مقبل 139 ألف في سنة 2018

- بلغ عدد المسافرين 733 ألف مسافر في سنة 2019 مقابل 717 ألف مسافر في سنة 2018

- بلغ عدد السيارات 276 ألف سيارة في سنة 2019 مقابل 271 ألف سيارة في سنة 2018

2- نشاط النقل البحري

- أمنت الشركة التونسية للملاحة تسعة رحلات بين ميناء جرجيس وميناء مرسيليا بواسطة السفينة "قرطاج" (9 رحلات) و بلغ عدد المسافرين 8336 و عدد السيارات 2961

3- المشاريع

- الشروع في إعادة تهيئة المسطحات بمبلغ 10 م.د بميناء بنزرت

- الشروع في تهيئة المخزن عدد 2 و 3 لمعالجة حركة المسافرين بقيمة 2.5 م.د،

- مشروع إستغلال محطة الحاويات بميناء رادس (الأرصفة 6 و 7 و 8 و 9): الإنطلاق في إنجاز دراسة من قبل الشركة التونسية للشحن و الترصيف لإعداد تصور لإستغلال المحطة المينائية بميناء رادس.

- إنجاز رصيف ثان متعدد السوائب بميناء رادس من قبل ديوان البحرية التجارية والموانئ: تم إمضاء العقد يوم 21 أكتوبر 2019 بمبلغ يقدر بـ 31 م.د ومدة إنجاز 30 شهر.

- المنطقة اللوجستية برادس (47 هكتار): 200 مليون دينار : تم توزيع ملف طلب العروض على مستثمرين مدرجين بالقائمة المختصرة ودعوتهم لتقديم عروضهم لإنجاز هذا المشروع في إطار لزمة شاملة.

- تهيئة مقسم بالصفة الشمالية و إلحاقه بالمسطحات بقيمة 4 م.د بميناء سوسة

- تم أخذ القرار بإيقاف نشاط المواد الكيميائية الخاص بالفسفاط والكبريت و الشروع في دراسة تحويل حركة التصدير الحالية إلى ميناء قابس في إنتظار إعداد المخطط المديرى لميناء الصخيرة

- الشروع في تهيئة ميناء سيدي يوسف بقرقنة وفصل حركة المسافرين عن نشاط سفن الصيد البحري

- تم خلال المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 16 أوت 2019 إقرار التسريع في إمضاء عقد لزمة إستغلال المطرف البترولي بميناء الصخيرة والتنسيق بين وزارتي النقل وأملاك الدولة والشؤون العقارية لإيجاد حل قانوني للجهة المخول لها إمضاء عقد تمديد اللزمة بما يضمن السرعة والمرونة في التصرف و التنسيق مع الأطراف المعنية

- تهيئة الجزء الثاني من محطة المسافرين خلال سنة 2019 بمبلغ 4 م.د بميناء جرجيس

- إصلاح الرصيف البترولي والأرصفة التجارية و رصيف الخدمات بـ 9 م.د بميناء جرجيس

الشروع في إنجاز برنامج تأمين المداخل البرية و البحرية لموانئ حلق الوادي، رادس وبنزرت-منزل بورقيبة وإقتناء تجهيزات بحوالي حوالي 16 م.د.

الشروع في إجراءات إقتناء 06 جرارات بقيمة 135م.د: تمت مراسلة وزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولي للبحث عن مصادر لتمويل المشروع وسيتم في مرحلة ثانية إعادة إصدار طلب العروض.

مراجعة المخططات الأمنية للموانئ البحرية التجارية و المشاركة في أشغال اللجنة الوطنية لتقييم أمن الموانئ البحرية التجارية و التأشير على بيانات الإمتثال

متابعة برنامج مراجعة التنظيم وطرق التصرف بديوان البحرية التجارية والموانئ من خلال إصدار الهيكل التنظيمي الجديد للديوان (أمر حكومي عدد 623 لسنة 2019 مؤرخ في 12 جويلية 2019) والشروع في مراجعة نظام الجودة وإعداد دليل إجراءات.

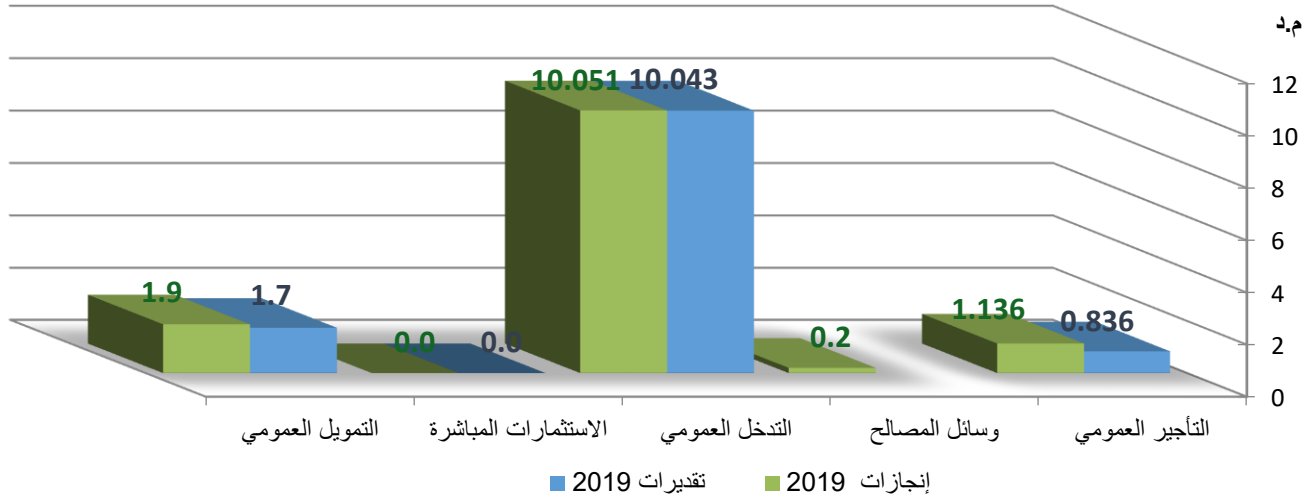
مواصلة إجراءات تنظيم نشاط شدّ و فكّ رباط السفن و حراستها بالموانئ البحرية التجارية و الحوار مع الأطراف المعنية لمواصلة التفاوض حول إتفاقية قطاعية مشتركة للمهن المينائية.

### 3. نتائج القدرة على الأداء و تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2019

#### 3.1 تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2019	تقديرات 2019	تقديرات 2019	بيان النفقات
نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)	المبلغ (2)-(1)	(ق.م التكميلي) (1)	(ق.م الأصلي)		
105%	-508	11387	10879	10879	نفقات التصرف
136%	-300	1136	836	836	التأجير العمومي
	-200	200			وسائل المصالح
100%	-8	10051	10043	10043	التدخل العمومي
108%	-133	1873	1740	1740	نفقات التنمية
					الإستثمارات المباشرة
					على الميزانية
					على القروض الخارجية
108%	-133	1873	1740	1740	التمويل العمومي
108%	-133	1873	1740	1740	على الميزانية
					على القروض الخارجية
					صناديق الخزينة
105%	-641	13260	12619	12619	المجموع العام:

## مقارنة بين تقديرات (ق.م التكميلي) و إنجازات ميزانية المهمة لسنة 2019 التوزيع حسب طبيعة النفقة (إع الدفع)



## 3.2 تقديم لنتائج القدرة على الأداء وتحليلها

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

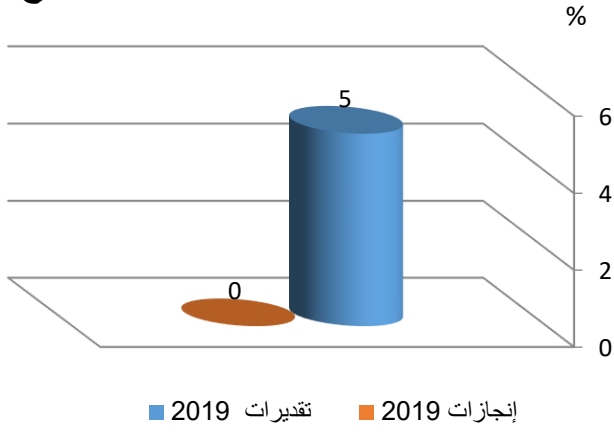
تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية و تدعيم المعدات المينائية لتحسين جودة الخدمات و الرفع من المردودية.

مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2019
المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ	عدد الحاويات بالساعة	10	8,4	84%	11	9	82%
	عدد المجرورات بالساعة	23	23	100%	24	27	113%
المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع	%	10	-	-	5	-	0%

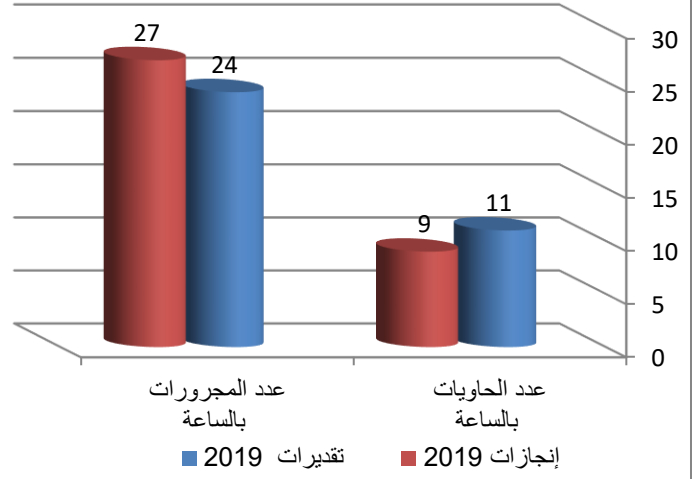
(-) لم يتم تسجيل أي تأخير

تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

### نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع



### مردودية عمليات الشحن والتفريغ



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

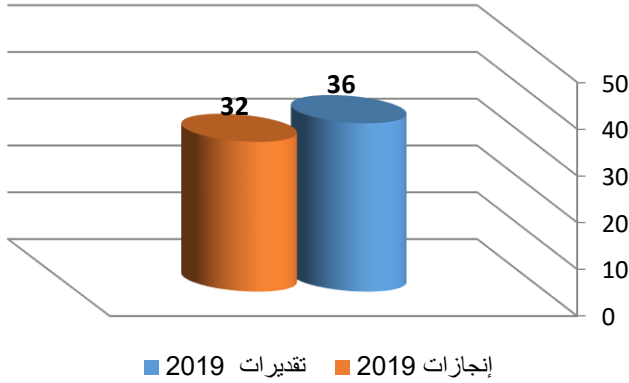
تقديم الهدف: يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل المبادلات الخارجية و خلق القيمة المضافة و مواطن الشغل

مؤشرات قيس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % (1)/(2)
المؤشر عدد 2.3.1: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية	%	12	9,5	79%	12	9,8	82%
المؤشر عدد 2.3.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	عدد	35	41	117	36	32	89%

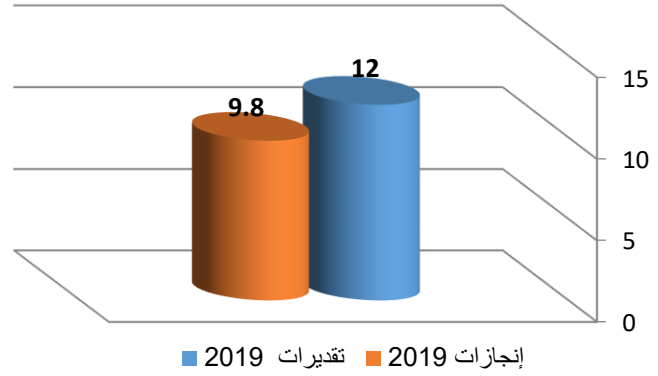
### تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص



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



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



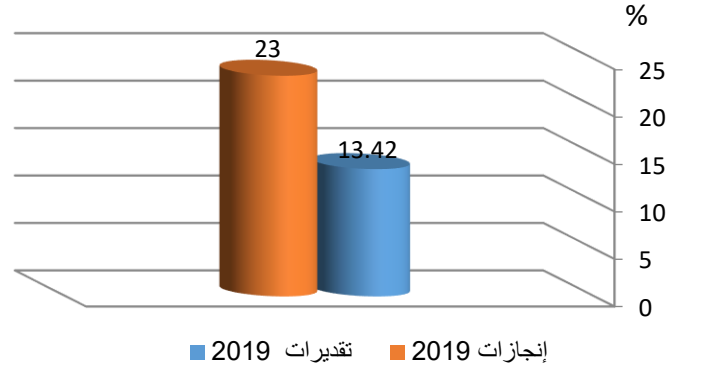
### الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

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

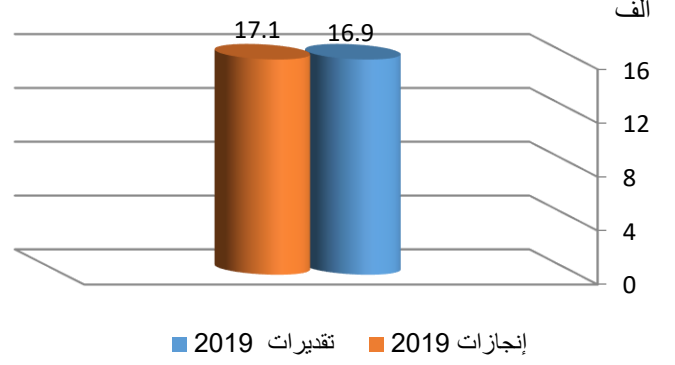
مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	تقديرات 2018	إنجازات 2018	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2018	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات % (1)/(2)
المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية	عدد	16067	16323	102	16870	17068	101%
المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية	%	12,68	17,7	140	13,42	23,26	173%

## تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي  
أرست بالموانئ التونسية



عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة  
للراية التونسية



### 3.3 تحليل و تفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019

**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 2019 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 بـ 82% 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 %89.

**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 %101

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

تم تسجيل نسبة انجاز تقدر بـ %173 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 الإستثمار في سفن حديثة من قبل الناقلين البحريين.
- عدم ملائمة المنشآت المينائية للمستلزمات النقل البحري الحديث خاصة على مستوى حجم السفن والغاطس 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.

## 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، 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:

## 1.1. تقديم البرنامج

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

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

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

## يرمي برنامج الرصد الجوي إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. وضع نظام عمليتي ناجع وفعال لتحسين التوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية والمناخية الحادة.
2. تثمين المعطيات والمعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتنمية المستدامة.
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 نظام أساسي خاص لفائدة أعوان المعهد.
- الشروع في وضع أسس منظومة تصريف حديثة وتفعيلها (جرد ممتلكات المعهد المنقولة وغير المنقولة، وإعداد موازنة الفتح والمرافقة المحاسبية).
- التكوين وتنمية مؤهلات الرّاصدين ومهارات المهندسين المنتجين (تكوين أساسي، تربّصات علمية وفنية).
- الإنتدابات.
- إعداد مخطط إستراتيجي لتنمية المعهد للفترة 2016-2020.
- إعداد هيكل تنظيمي جديد يتماشى والصبغة الجديدة للمعهد.
- إنخراط المعهد في برنامج التّوأمة في مجال الحوكمة بقطاع النقل.

## 3. نتائج القدرة على الأداء وتنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2019

### 1.3- تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج

ميزانية البرنامج حسب طبيعة النفقة

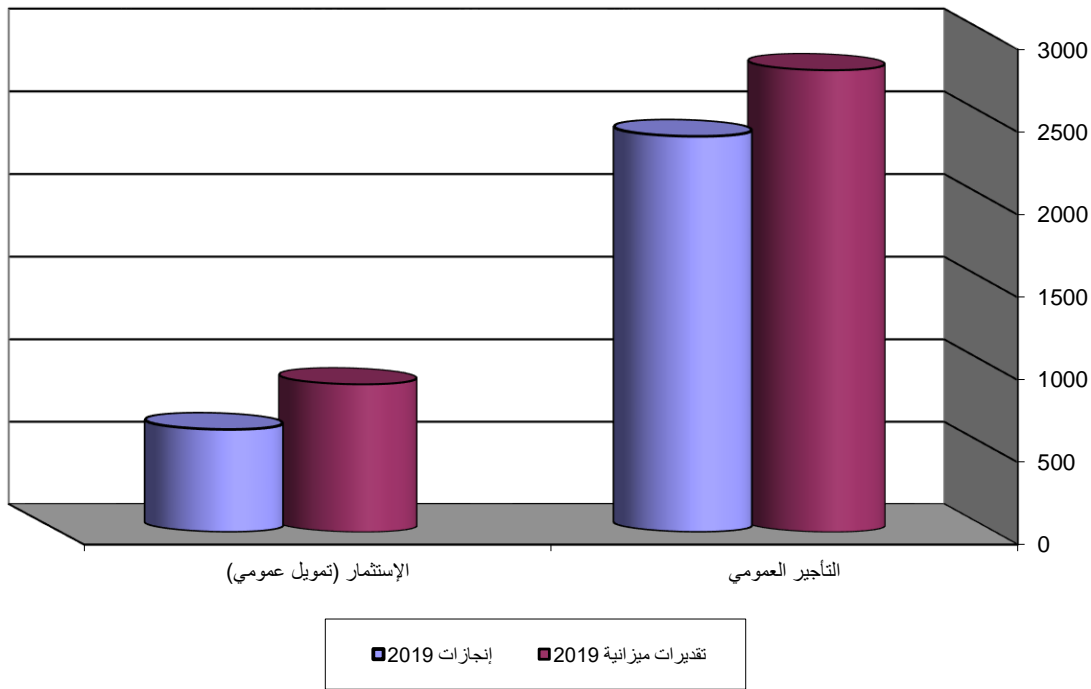
الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات 2017		إنجازات (2) 2019	ق.م (1) 2019	بيان البرنامج
نسبة التطور % (2)/(1)	المبلغ (1)-(2)			
85.7	0	2400	2800	العنوان الأول: نفقات التصرف
85.7	0	2400	2800	- التأجير العمومي
-	-	-	-	- وسائل المصالح
-	-	-	-	- التدخل العمومي
		2309	1000	العنوان الثاني: نفقات التنمية
				الاستثمارات المباشرة
-	-	-	-	- على الموارد العامة للميزانية
-	-	-	-	- على موارد القروض الخارجية
269	1309	2309	1000	التمويل العمومي
269	1309	2309	1000	- على الموارد العامة للميزانية
-	-	-	-	- على موارد القروض الخارجية
123.9	909	4709	3800	مجموع البرنامج

يعود الفارق بين ما هو مرسم بقانون المالية والإنجازات بالنسبة لنفقات التأجير للحط من منحة الدولة عند صرف القسط الثاني من المنحة والمقدرة بـ 1400 أ.د (50%) إلى 1000 أ.د أي بفارق 400 أ.د و التي تمثل 14.3% من قيمة المنحة.

أما بالنسبة لتطور نفقات التنمية و التي بلغت نسبة 269 % يعود ذلك لحصول المعهد على إعتمادات تكميلية بقيمة 1329 أ.د لتغطية كلفة مشروع إقتناء حاسوب ذي تأدية عالية.

مقارنة بين تقديرات وإنجازات ميزانية البرنامج لسنة 2019 (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 والظّواهر الجوّية الحادة.
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 للتوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجوّية الحادّة**

### **• تقديم الهدف:**

4. يتمثّل الهدف في تركيز منظومة للإنذار المبكّر بالظواهر الجوّية المتطرّفة والأحداث البالغة الشدّة بما يمكّن من المساهمة الفعّالة في حماية الأشخاص والممتلكات عبر خارطة يقظة من شأنها المساندة الفعّالة لهياكل التدخّل الوطنية في مجابهة الكوارث الطبيعية وحسن إدارة المخاطر النّاجمة عنها.
5. ويوضّح هذا الهدف أداء المعهد بالنّظر لنشاطه الأساسي، لأنّ توفير توقّعات جويّة على أعلى مستوى هو أوّلا مفيد لعامّة النّاس ولمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنّه أيضا ضروري للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلّبات الطّقس، خاصّة في الحالات الإستثنائية.
6. تتطلّب التوقّعات الجوّية والمناخية تعبئة كافة المهارات والموارد والوسائل المتوقّرة لدى المعهد وحسن استعمالها: البحث، علم المناخ، الرصد والمراقبة (محطّات أرضية لتقبّل صور الأقمار الصناعية، مسابير لاسلكية (radiosondage)، رادارات ومحطات رصد أرضية)، المحاكاة العددية (simulation numérique) وخاصة الحاسوب ذي التّأدية المرتفعة، الخبرة البشرية الضرورية لتحليل وتفسير نواتج النماذج العددية مع الأخذ بعين الاعتبار الخصائص الجغرافية والمناخية المحلية، وأخيرا وسائل نشر المعلومات وتوزيعها.
7. أمّا المؤشّرات التي تمّ اختيارها فتعكس بشكل مباشر الأداء الذي يتحقّق من خلال سلسلة من المهارات عن طريق مساهمة التّمجّعة الرقميّة. يقاس الأداء الخاص بهذا الهدف في البداية على مستوى النموذج العددي للتوقّعات الجوّية القصيرة المدى على مجال تونس الجغرافي. أمّا اختيار مدى 48 ساعة لقياس الأداء فيعود سببه إلى أنّ مختلف النماذج العددية أصبحت توفر توقّعات جويّة على مدى 24 ساعة تضاهي في جودتها الرّصدات الجوّية، ولكنّ الأمر ليس كذلك بالنسبة لمدى 48 ساعة حيث يتطلب مزيدا من البحث والتطوير والإستثمار في مجال الرّصد والمراقبة والبحوث لتعميق معرفتنا بالطّقس وتقلّباته، والمناخ وتغيّره.

### **• مرجع الهدف:**

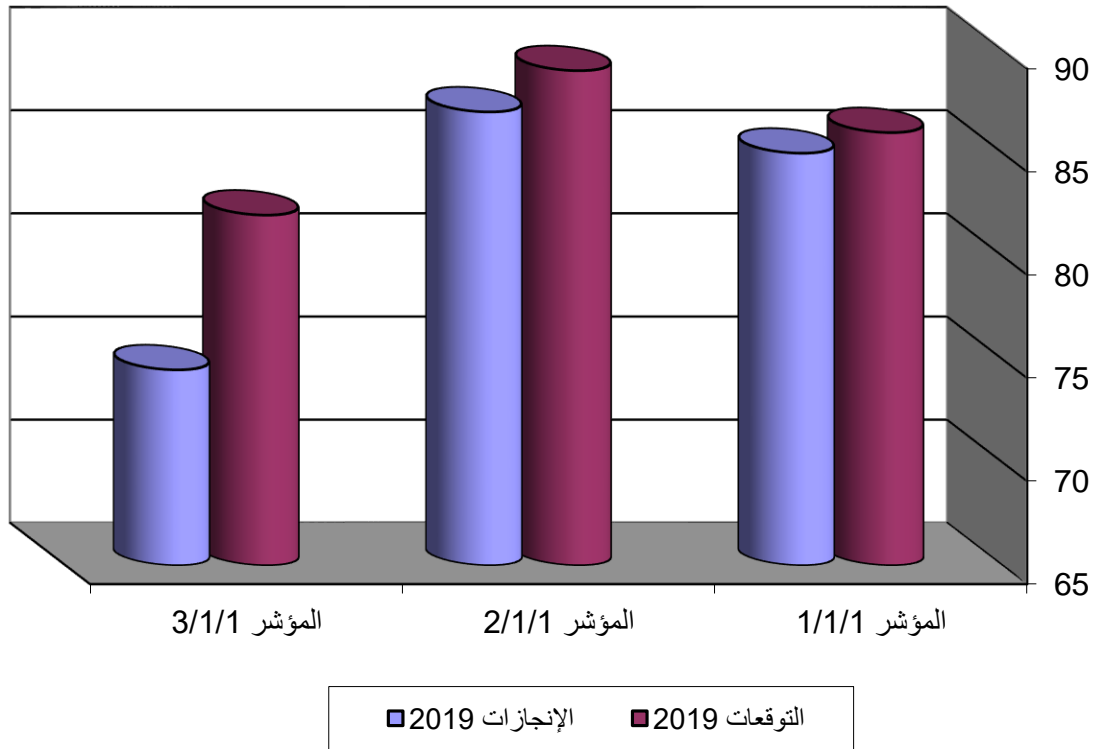
- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة « Particip » 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبيّة ) كما تمّ تحيينه سنة 2016.
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1:

جدول عدد 1

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2019
1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة	%	86	85	99
2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 ساعة)	%	89	86	97
3.1. نسبة نجاح منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)	%	82	74.5	91

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 ب 1% مقارنة بالتقديرات لسنة 2019 نتيجة لعدم توفر بيانات إضافية محليًا، 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 3% مقارنة بالتقديرات لسنة 2019 نتيجة لعدم توفر بيانات إضافية محليًا، 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 الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

تم تسجيل نقص بنسبة 9% مقارنة بالتقديرات لسنة 2019 نظرا لعدم تركيز و استغلال النسخة المحلية للنموذج العددي أروم AROME-Tunisie ذي الدقة العالية وذلك بسبب التأخر المسجل في إنجاز طلب العروض الخاص باقتناء الحاسوب ذو القدرة العالية الضروري لتشغيل الأنموذج AROME-Tunisie .

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

### ● تقديم الهدف:

يتمثل الهدف في :

- تطوير قاعدة المعطيات المناخية الوطنية من خلال اقتناء 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،

- استخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزع الصوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبث عبر وسائل الإعلام المختلفة،

### • مرجع الهدف:

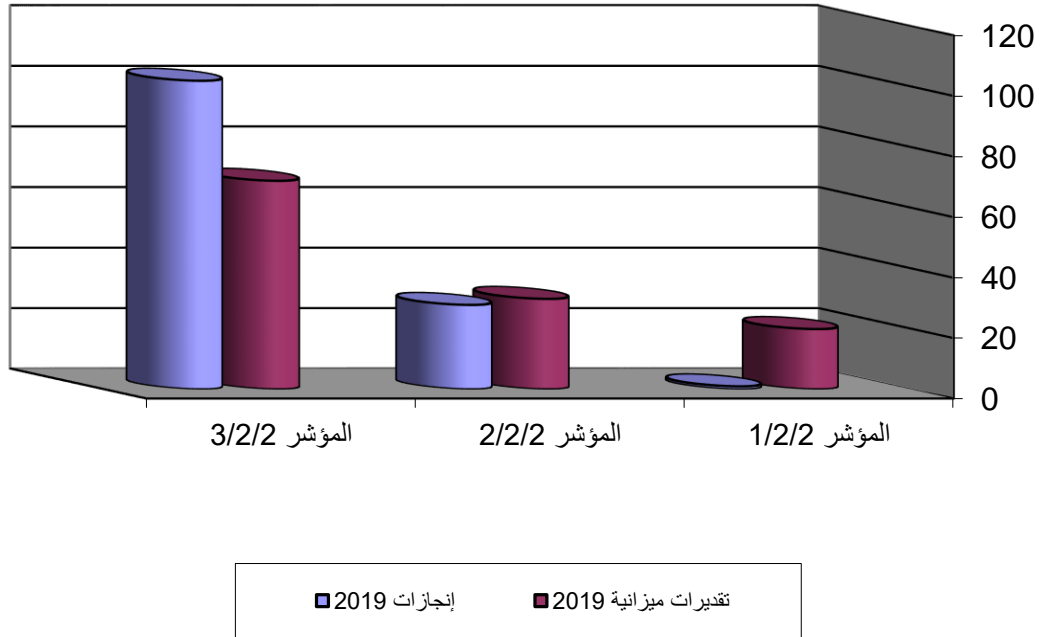
- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة « Particip » 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية ) كما تمّ تحيينه سنة 2016.
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية .

### • مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

#### جدول عدد 2

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2019
1.2. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية	شهر	20	01	تسجيل تقلص في الأجل حيث أصبحت عملية التخزين تتم بصفة شبه حينية
2.2. تطوّر عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)	%	30	28	93
3.2. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد	%	69	102	147

## مقارنة بين تقديرات وانجازات مؤشرات قياس الأداء لسنة 2019 الخاصة بالهدف عدد 2



### تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019

- **المؤشر 1.2:** الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجووية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
- تم تسجيل تقلص كبير في آجال تخزين المعطيات المرصودة الجديدة في قاعدة المعطيات المناخية حيث أصبحت العملية تتم بصفة شبه حينية (الأجال لا تتجاوز شهرا في أقصى الحالات) ويعود ذلك إلى:
  - تألية تجميع المعطيات المرصودة من محطات الرصد حيث أصبحت العملية تتم بصفة أوتوماتيكية عن طريق منظومة ARQUS التي تم تطويرها في المعهد والتي أصبحت تحد من تدخل العنصر البشري.
  - تألية عملية إدخال المعطيات في منظومة التصرف في المعطيات المناخية Messir Clim حيث تم تكيف برامج تكيف برامج إدخال البيانات من أجل الاستغناء وبصفة نهائية على عملية الرقن بالنسبة للمعطيات الجديدة.
  - بقيت المعطيات المرصودة خلال الفترة 2014-2018 تنتظر عملية الرقن ومن المنتظر تكليف المحطات أو الدوائر الفرعية بالعملية كي تتم في أقرب الآجال.
- **المؤشر 2.2:** تطوّر عدد المحطّات التي تتوقّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)

تم تسجيل 93% بالنسبة للتقديرات ويعود ذلك إلى جملة من الأسباب أهمّها:

- عدم تجميع الوثائق التقنية الخاصة بالفترات القديمة نسبيا وخاصة تلك الموجودة بالمحطات الداخلية.
- عدم الشروع في ادخال معطيات الوثائق التقنية القديمة بقاعدة البيانات وذلك لنقص الأعوان من المنتظر تكليف بعض الأعوان في المحطات والدوائر الفرعية برقن الوثائق التقنية القديمة.

**المؤشر 3.2:** تم تسجيل نسبة انجاز تقدّر بـ 147 % بالنسبة لتطور إيرادات المعهد المالية الذاتية خلال سنة 2019 حيث ارتفعت نسبة الانجاز مقارنة بالتقديرات بـ 19.6 % ويعود ذلك الزيادة المسجلة في مداخيل خدمات الرصد الجوي لفائدة الطيران.

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

#### • تقديم الهدف:

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

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

تقتضي متطلبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الرّجّات الأرضية وكذا وسائل الإتصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأتمية من تسجيلات محطات قياس الزلازل من ناحية، ولتأمين مراقبة حسن اشتغال هذه المحطات من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص هذه المتطلبات عبر ضرورتين هما الموثوقية العالية والكمون المنخفض (Haute fiabilité et faible latence).

ولذلك، أصبح من الضّروري وضع نهج جديد لتوطين سريع لمركز الزلزال (localisation rapide de l'épicentre) بداية من الثواني الأولى لتسجيل الإشارات في عدد قليل من المحطات 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 تتعلق بمعرفة الخصائص الجيولوجية لباطن الأرض،

#### • مرجع الهدف:

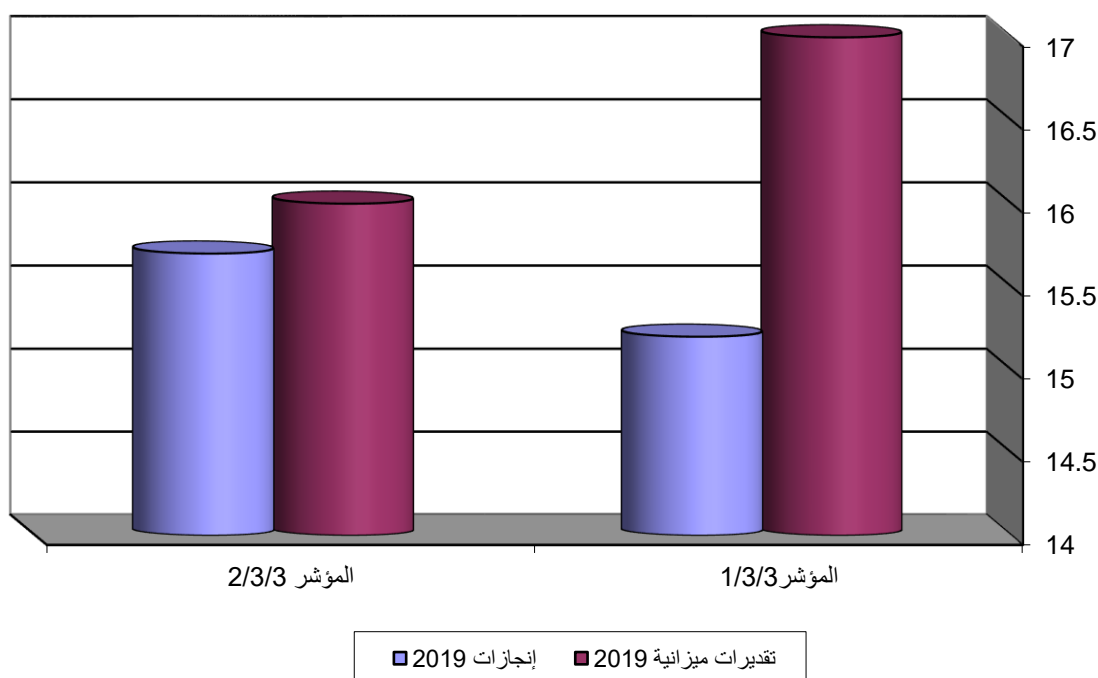
- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة « Particip » 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبيّة ) كما تمّ تحيينه سنة 2016.

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3:

جدول عدد 3

مؤشرات قياس الأداء	وحدة المؤشر	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الإنجاز مقارنة بالتقديرات 2019
1.3. معدّل الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية على مدى السنة	دقيقة	17.0	15.2	تحسن بـ 1.8 دقيقة
2.3. معدّل دقة تحديد مركز الرّجّات الأرضية على مدى السنة	كلم	16	15,7	تحسن بـ 0.3 كلم

مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء لسنة 2019 الخاصة بالهدف عدد 3



## تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019

- **المؤشر 1.3 :** معدّل الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية على مدى السنة تم تسجيل تحسن بـ 1.8 دقيقة في نسبة الإنجاز بالنسبة لتقديرات 2019، ولذا، يمكن اعتبار 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 تحسن في دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية يقدر 0.3 كلم بالنسبة لتقديرات 2019، ويعود ذلك إلى اعتماد المعهد على نماذج عددية لسرعة باطن الأرض أدق نسبيا، مع القيام بدراسات معمقة لتحسين دقة النماذج العددية المذكورة.

## 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 قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حاليا بصفة مجانية للطلبة والباحثين.</li> </ul>	<p>1. محدودية الموارد المالية الذاتية دون اعتبار الموارد المتأتية من الخدمات المسداة لفائدة الملاحه 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 عددية 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 و تطوير النماذج العددية المستغلة،</li> </ul>	<p>5. تدعيم قدرات الأعوان العاملين في مجال مراقبة النشاط الزلزالي</p>



## برنامج القيادة والمساندة

رئيس البرنامج: السيد بلقاسم الطايح

الكاتب العام للوزارة

## البرنامج

### خارطة البرنامج

#### الفاعلين العموميين

المعهد الوطني للرصد الجوي

#### الإدارة المركزية والجهوية

الكتابة العامة

- الديوان

-الإدارة العامة للإستراتيجية والمنشآت  
والمؤسسات العمومية

- الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية و  
الوسائل العامة

-الإدارة العامة للوجستية و النقل متعدد  
الوسائط

-وحدة التصرف في الميزانية حسب الاهداف

-الإدارة العامة للشؤون القانونية والنزاعات و  
التصرف في الوثائق والأرشيف

- الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم  
المعلومات والنقل الذكي

-التفقدية العامة

-مكتب التحقيقات والحوادث

-مكتب العلاقات الخارجية

-مكتب العلاقات مع المواطن

-الإدارات الجهوية للنقل

# 1. التقديم العام للبرنامج:

## 1-1 تقديم البرنامج:

تتدخل مصالح القيادة والمساندة أفقياً من أجل تقديم الدعم مالياً ومادياً وإدارياً للبرامج الأخرى والتنسيق بينها. وتهدف إلى تطبيق سياسة الدولة في ترشيد استهلاك الطاقة وحسن التصرف في وسائل النقل وتحسين ظروف العمل عبر تهيئة البنى التحتية 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 وتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.

كما تتضمن استراتيجية برنامج القيادة و المساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال الفترة الممتدة من 2017 إلى غاية 2019 علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط استراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الاستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة.

كما تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على:

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

## 1- تقديم عام للإنجازات الاستراتيجية الخاصة بالبرنامج:

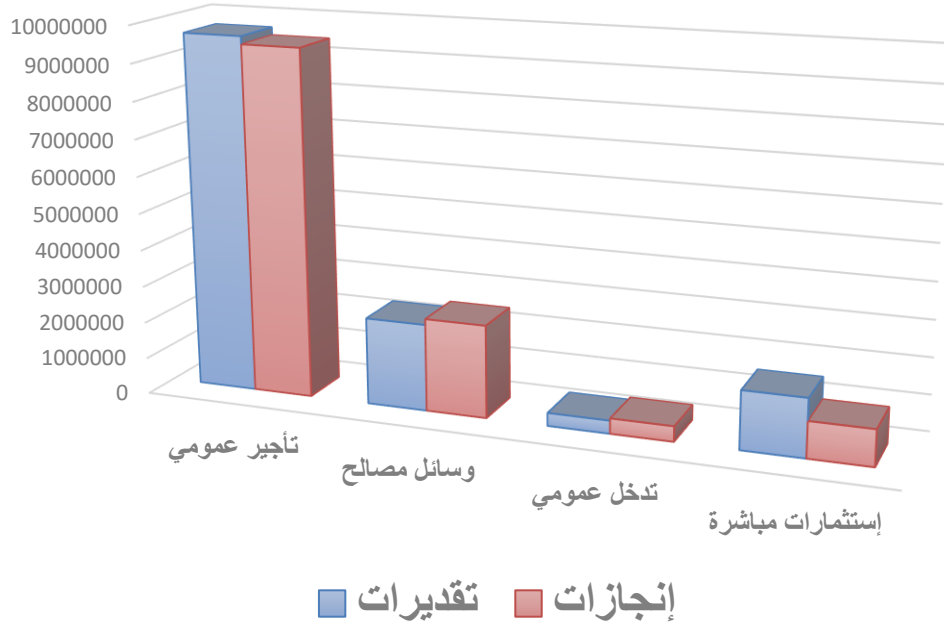
تقديم ما تم انجازه بالنسبة لأولويات الاستراتيجية التي تم تحديدها بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء والتمثلة في:

- 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 2019 :

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2019 (2)	تقديرات 2019 ق.م. أكملي (1)	تقديرات 2019 ق.م. أصلي	بيان النفقات
نسبة الإنجاز % /(2) (1)	المبلغ (1)-(2)				
94.97	-657229	12409434	13066663	12400000	نفقات التصرف
4.159	-587435	9456565	10044000	9669000	تأجير عمومي
99.19	-25622	2535378	2561000	2376000	وسائل مصالح
90.43	-44172	417491	461663	355000	تدخل عمومي
53.75	-851054	988946	1840000	1840000	نفقات تنمية
62.2	-601054	988946	1590000	1590000	إستثمارات مباشرة
62.2	-601054	988946	1590000	1590000	على الميزانية
0	-250000	0	250000	250000	على القروض الخارجية
					تمويل عمومي
					على الميزانية
					على القروض الخارجية
89.88	-1508283	13398380	14906663	14240000	المجموع العام

### تنفيذ ميزانية القيادة و المساندة لبرنامج القيادة و المساندة لسنة 2019



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

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

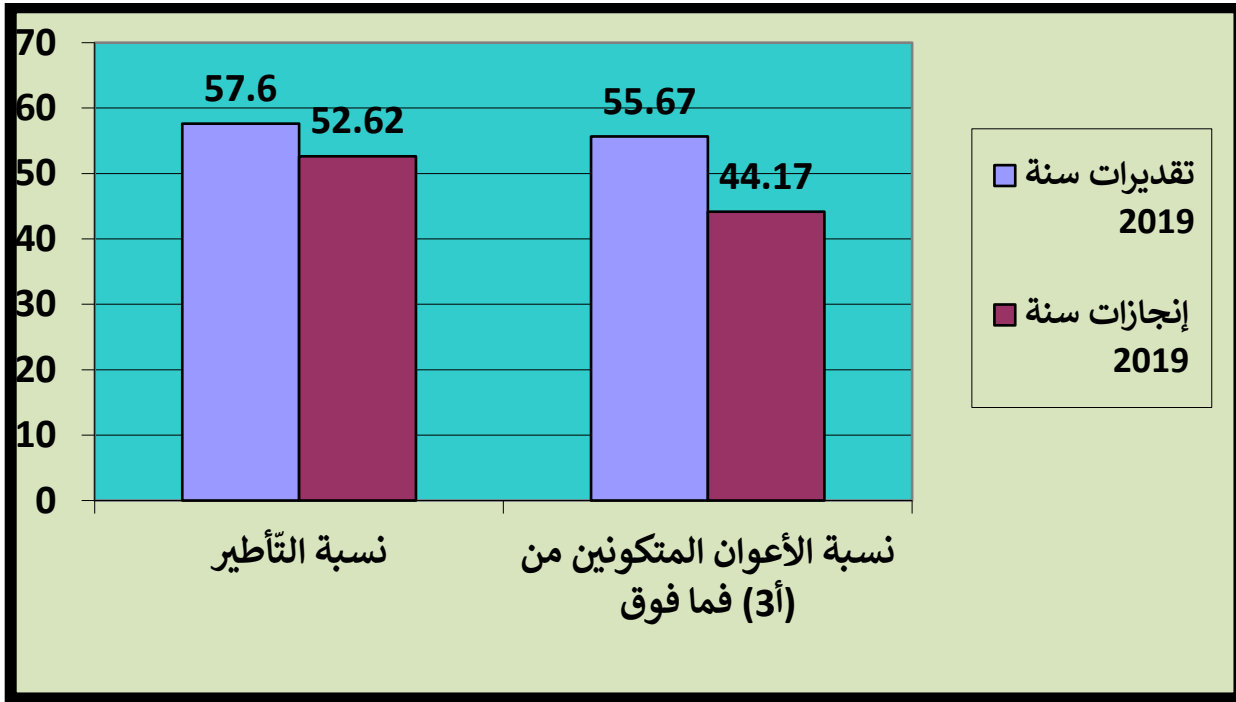
يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التآطير وتأهيل الأعوان والإطارات المباشرين والمنتدبين الجدد عن طريق الدورات والحصص التكوينية.

المؤشر عدد 1 - نسبة التآطير.

المؤشر عدد 2 - نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أقل من 3 فما فوق).

جدول مؤشرات قياس الأداء:

تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2019)	إنجازات س-1 (2019)	تقديرات س-1 (2019)	تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2018)	إنجازات س-2 (2018)	تقديرات س-2 (2018)	الوحدة	مؤشرات قياس الأداء	الهدف
	496	508	-----	527	656	مجموع أعوان وزارة النقل	المؤشر عدد :1	
	261	293		253	369	عدد الإطارات		
-9.13%	52.62%	57.60%	-14.653%	48.008%	56.250%	نسبة التأطير	%	نسبة التأطير
	369	476	-----	363	499	عدد الأعوان والإطارات من صنف أ3 فما فوق	المؤشر عدد :2	
	163	265		189	260	عدد الأعوان أ3 فما فوق والمنتفعين بدورة تكوين على الأقل		
-7.793%	44.17%	55.67%	-0.01%	52.00%	52.104%	نسبة الأعوان المتكويين من أ3 فما فوق	%	نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل.



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

#### المؤشر 1: نسبة التّأطير:

رغم عدم التّرخيص لوزارة النقل واللوجستيك في الانتدابات الخارجية خلال سنة 2019 باستثناء قبول بعض الإطارات والأعوان عن طريق النقلة أو الإلحاق لتدعيم ديوان الوزير ، فقد شهدت نسبة التّأطير ارتفاعا طفيفا، إذ بلغت حوالي % 52.62 سنة 2019 مقارنة بسنة 2018 حيث بلغت % 48.008 ، وهي نسبة تعتبر مقبولة إجمالا بالنظر إلى عدم التّرخيص لوزارة النقل في إجراء انتدابات خارجية وضعف عدد الخطط المرخص فيها للترقية مقارنة بعدد الأعوان الذين يستجيبون لشروط الترقية إلى الصّنفين أ1 وأ2 والمحددة بنسبة % 20 بالمناسير المتعلقة بإعداد الميزانيات السنوية.

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

يلاحظ أنه تم بالنسبة لسنة 2018 ارتفاع ملحوظ في نسبة الأعوان الذين انتفعوا بدورات تكوين مقارنة بسنة 2017 لتصل إلى حدود 87.879 % ذلك أنه تم احتساب جميع الأعوان المشاركين في الملتقيات والدورات التكوينية وإن تكررت مشاركة نفس العون في عدة دورات وقد تم تصحيح ذلك بمناسبة إعداد مشروع القدرة على الأداء لسنة 2020 وفي هذا التقرير وذلك باحتساب نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل من صنف أ3 فما فوق.

وبالنسبة لسنة 2019 فقد بلغت هذه النسبة 43.35 % ذلك أنه تم تخصيص قرابة نسبة 40 % من جملة الاعتمادات المخصصة للتكوين لفائدة الأعدان التابعين للإدارات الجهوية للنقل حيث تمت عملية التكوين على مستوى الجهات.

هذا، وقد تمّ صرف قرابة كامل المبلغ المخصص لملتقيات التكوين سواء في إطار استشارة أو عن طريق تنظيم دورات تكوينية مباشرة بمقر الوزارة أو على مستوى الجهات.

### • التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

#### المؤشر 1: نسبة التأطير:

تبعاً لمذكرة وزارة المالية عدد 494 المؤرخة في 16 مارس 2020 ولمنشور رئيس الحكومة عدد 16 المؤرخ في 14 ماي 2020 والمتعلق بإعداد الميزانية لسنة 2021 فإن نسبة التأطير ستشهد مستقبلاً استقراراً إن لم يكن تراجعاً نظراً لما تضمنته المذكرة خاصة من إجراءات تتعلق بطلب إرجاء تفعيل تراخيص الانتدابات الخارجية المرخص فيها بقانون المالية لسنة 2020 أو المتأتية من التراخيص السنوات الفارطة وذلك إلى سنة 2021 مع إرجاء تفعيل الترقيات السنوية الداخلية المرخص فيها بعنوان سنة 2020 إلى سنة 2021.

علماً وأنه طبقاً لأحكام القانون عدد 37 لسنة 2019 المؤرخ في 30 أبريل 2019 المتعلق بتنقيح وإتمام القانون عدد 12 لسنة 1985 المتعلق بنظام الجرايات المدنية والعسكرية للتقاعد وللباقين على قيد الحياة في القطاع العمومي ولمقتضيات منشور رئيس الحكومة عدد 13 لسنة 2019 المؤرخ في 20 ماي 2019 حول تطبيق أحكام القانون عدد 37 لسنة 2019 المؤرخ في 30 أبريل 2019 سالف الذكر فإن السداسي الثاني من سنة 2020 سيشهد تقاعد 07 بين إطارات وأعدان من بينهم مهندسين عامين وتقني رئيس يتعذر تعويضهم نظراً للاعتبارات السابقة.

هذا ولغرض المحافظة على نسبة التأطير ونظراً للظروف الحالية، فإنه أصبح لزوماً على الإدارة التوجه إلى حلول أخرى لتدعيم الموارد البشرية بالإطارات اللازمة على غرار النقلة والإلحاق من خارج الوزارة وذلك في إطار التشجيع على الحراك الوظيفي لتسديد الشغورات دون المسّ من كتلة الأجور على المستوى الوطني.



## المؤشر 2: نسبة الأعران المنفعةين بدورة تكوين واحدة على الأقل:

ستواصل الإدارة خلال سنة 2020 العمل على تدعيم وتكثيف الدورات التكوينية الموجهة للإطارات والأعران التابعين للإدارات الجهوية للنقل وتخصيص جزء أكبر من الاعتمادات المخصصة للغرض مع الحرص على تشريك بقية الأصناف من الأعران على غرار العملة والتي لا يتم اعتبارها ضمن احتساب المؤشر المتعلق بالتكوين الذي يقتصر على الأعران من صنف 3 فما فوق وهو ما يتجه مراجعته خاصة وأن عددا مهما من العملة الذين يقع تكوينهم يتولون القيام بمهام إدارية.

والجدير بالذكر أن الإطارات الراجعة بالنظر إلى الإدارات العامة الفنية بالوزارة تشترك بملتقيات ودورات تكوينية دون أن يتم إعلام المصالح المعنية بالإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة وبالتالي فإنه لا يتم احتساب المشاركين في هذه الدورات ضمن المؤشر المتعلق بالتكوين، وعليه ولغاية تجميع كافة الأنشطة المتعلقة بالتكوين وتحليل المعطيات الخاصة بها لذا يتجه مستقبلا أخذها بعين الاعتبار ودعوة هذه الإدارات الفنية لمدنا بالمعطيات الخاصة بها.

على أن تحرص الإدارة في المدة المتبقية من سنة 2020 على تنظيم دورات تكوينية بمقر الوزارة وبالجهات حتى يتسنى المحافظة على النسب المتحصل عليها

وتتلخص أهم أنشطة التكوين المزمع القيام بها خلال سنة 2020 والسنوات القادمة في:

- تطوير الكفاءات العلمية لتعزيز الاحترافية ومواكبة التحدّيات الكبرى لقطاع النقل.
- إدراج عملة التّنظيف ضمن مخطّط التكوين لما تكتسيه مسألة النظافة والعناية بالبيئة من أهمية بالغة ولتوجّهات الدولة بخصوص هذا الموضوع.
- إدراج العملة المكّفين بالاستقبال والحراسة والسياقة ضمن مخطّط التكوين نظرا للظروف الأمنية التي تمرّ بها البلاد ولأهمية الحرفية في التّأمين ومجابهة المخاطر.
- إدراج الأعران المكّفين بتوزيع المكالمات الهاتفية والأعران العاملين بمكتب الضبط المركزي ومكتب العلاقات مع المواطن ضمن مخطّط التكوين نظرا لدورهم الأساسي في ترسيخ صورة إيجابية لدى المتعاملين مع الإدارة
- مواصلة إدراج أعران الإدارات الجهوية للنقل ضمن مخطّط التكوين بما يتماشى ومشمولاتهم بالجهات.
- التكوين في المجالات الفنية على غرار مراقبة النقل البري على الطرقات وتشخيص العربات ونقل الموارد الخطرة.

**الهدف 2: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود:**  
يساهم هذا الهدف في حسن تطبيق سياسة الدولة بخصوص ترشييد استهلاك الوقود وإحكام التصرف في وسائل النقل طبقاً للمؤشرين التاليين:

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

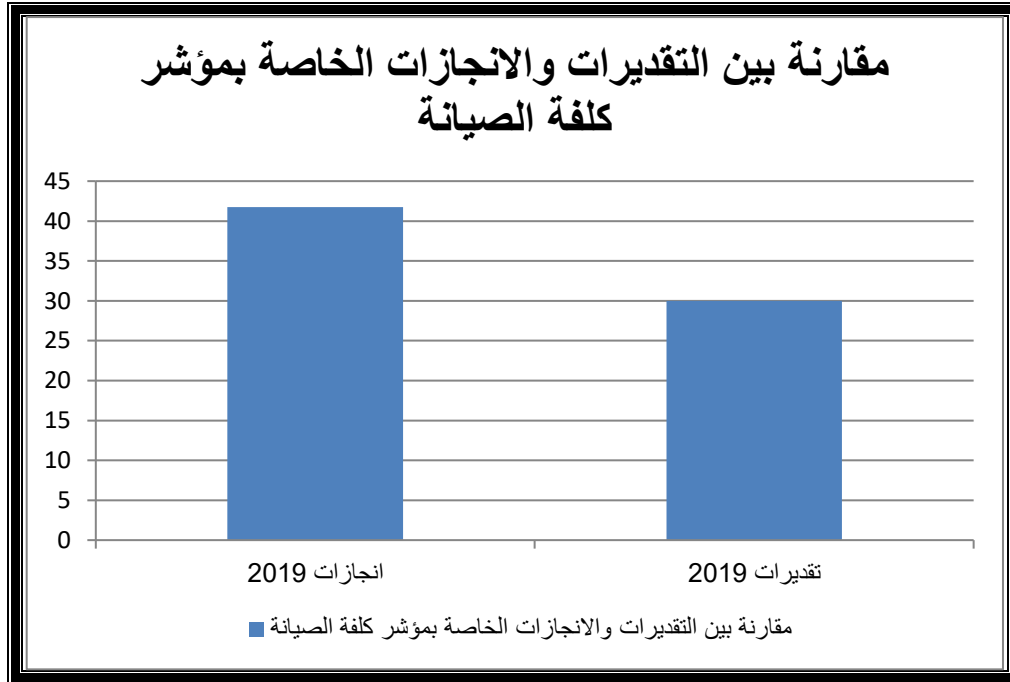
**جدول مؤشرات قياس الأداء:**

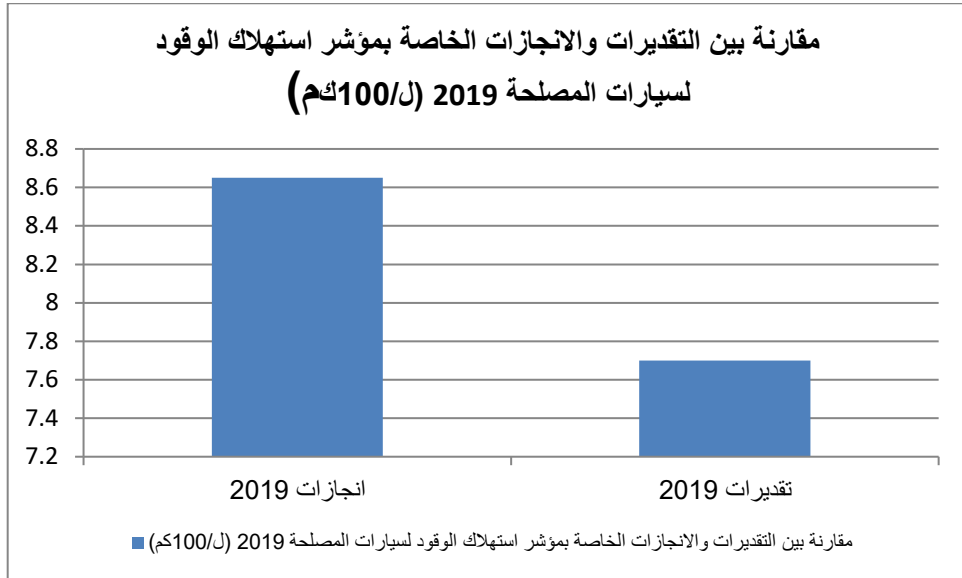
الهدف	مؤشرات قياس الأداء	الوحدة	تقديرات 2-س (2018)	انجازات 2-س (2018)	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات 2-س	تقديرات 1-س (2019)	انجازات 1-س (2019)	نسبة الانجازات مقارنة بالتقديرات (2019)
تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود	1م: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.	أ.د	25.000	58.311	233.24%	30.000	41.737	139.12%
	2م: معدل استهلاك الوقود.	ل/100 كم	8	8.37	104.62%	7.7	8.65	112.33%

تقديرات سنوات 2020 و 2021 و 2022

2022	2021	2020	أ.د	م1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.	تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
75.000	70.000	65.000		م2: معادل استهلاك الوقود.	
7.7	7.7	8	ل/100 كم		

**رسم بياني: مقارنة بين تقديرات وإنجازات مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف لسنة 2019:**



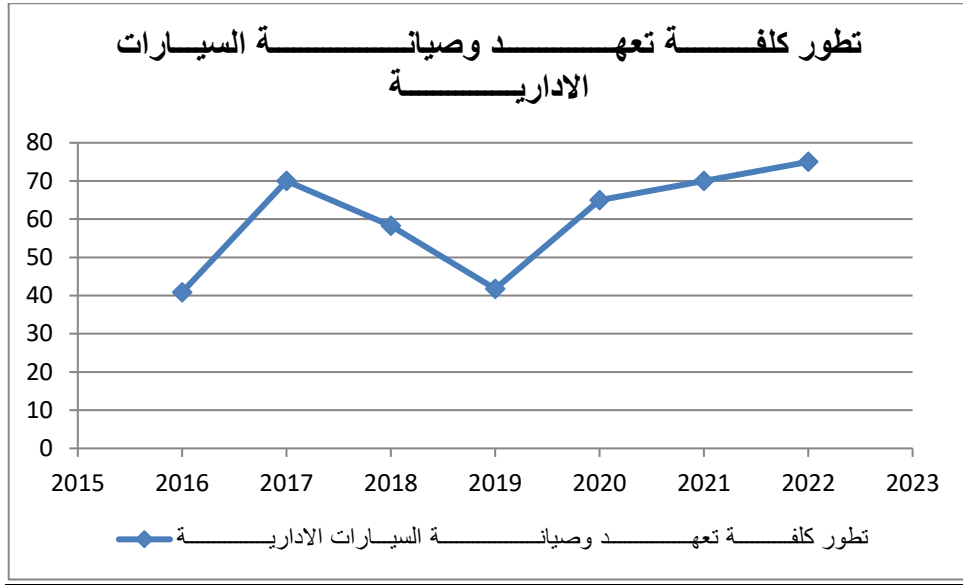


• تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
75.000	70.000	65.000	41.737	58.311	69.994	40.865	أ.د	المؤشر: 1.2.5: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.

المؤشر 1 : كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2019 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت سنة 2019 ما قدره 41.737 أ.د من جملة 30 أ.د مرصودة دينار ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهرم الاسطول من ناحية و ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى. ومن المتوقع أن تتجاوز مجمل النفقات بهذا التحميل مبلغ 60 أ.د لسنة 2020.



## المؤشر 2 : معدل استهلاك الوقود

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2019 8.65 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8 ل/100 كم سنة 2020 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمواد المحروقات.

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
7.7	.77	8	8.65	8.37	8.2	8.38	ل/100 كم	المؤشر: 2.2.5: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

## • التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

### المؤشر 1 : كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية

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

## المؤشر 2 : معدّل استهلاك الوقود

بناءً على المعطيات المسجّلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصّة بهذا المؤشر لبلوغ معدل إستهلاك يقدر بـ 8 ل/100 كم سنة 2020 و 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2021 ليستقر المؤشر عند 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2022 من خلال:

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

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

المؤشر	الأنشطة
المؤشر عدد 01	<ul style="list-style-type: none"><li>- تجديد الأسطول،</li><li>- تحسيس السواق بضرورة اتّباع 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 تحسيس 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>- اعتماد منظومة التصرف في الوقود من خلال البطاقة الذكية "AGILIS" بما يضمن مراقبة وترشيد استهلاك الوقود.</li> </ul>

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

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

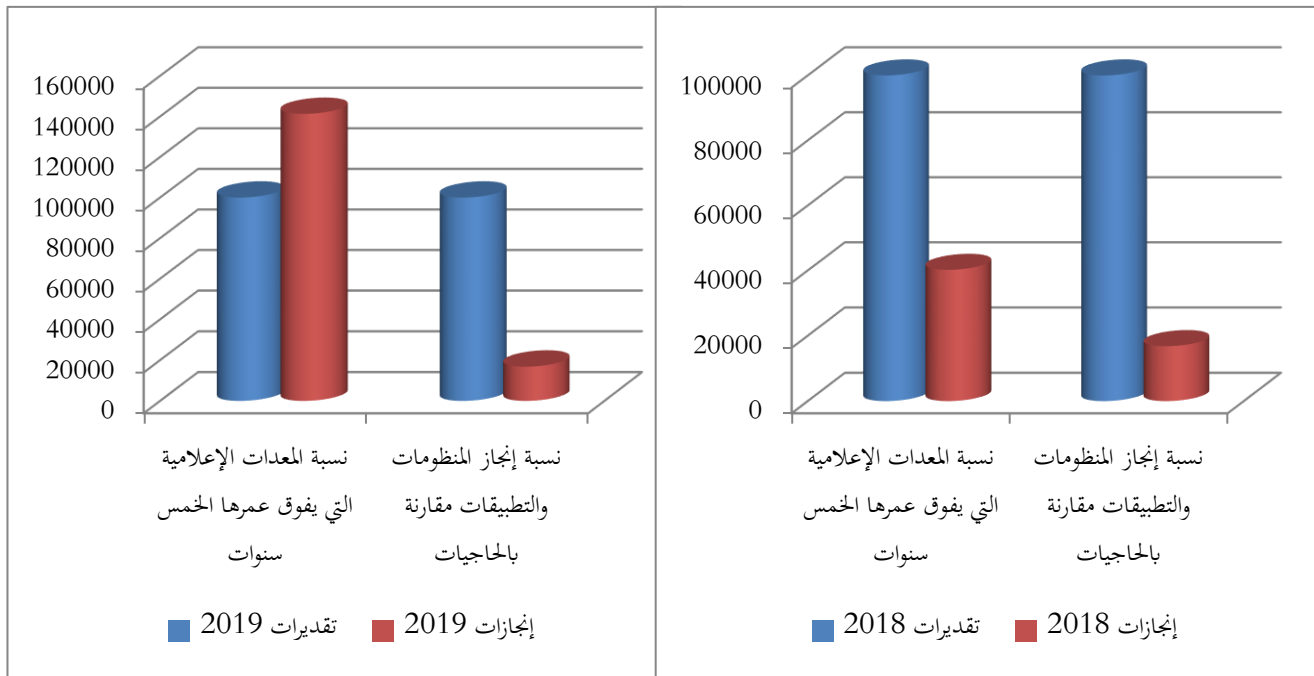
يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية وتحقيق التوازن في توزيعها بين مختلف الهياكل وتوفير المعدات الضرورية وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين وذلك بحسن التصرف في المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.

**جدول مؤشرات قياس الأداء**

مؤشرات قياس الاداء	وحدة المؤشر	تقديرات سنة 2018	إنجازات سنة 2018	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات سنة 2018	تقديرات سنة 2019 (1)	إنجازات سنة 2019 (2)	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات سنة 2019 / (2) (1)
الهدف 3.5: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات	%	100.000	40.203	40,2 %	100.000	141.275	141,28 %

							التي يفوق عمرها الخمس سنوات
<b>% 0</b>	<b>0</b>	<b>100.000</b>	<b>% 16,8</b>	<b>16.800</b>	<b>100.000</b>	<b>%</b>	<b>المؤشر :2.3.5</b> نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

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



### 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، تمّ 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، تمّ 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، تمّ إنجاز طلب عروض لاقتناء 69 حاسوب مكتبي و35 طابعة ليزيرية و35 مساح ضوئي، وذلك لهدف الترفيع في نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى حدود 76 % . وكان من المنتظر تحقيق نسبة إنجاز تقدر بـ 127 %، إلا أنّ هذا المشروع شهد تأخير بالنظر إلى إعادة الإعلان عن الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية، وبالتالي أصبحت نسبة الإنجاز تقدر بـ 40,2 %، وسيتمّ خلاص الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.
- خلال سنة 2019، تمّ إنجاز طلب عروض لاقتناء 20 حاسوب مكتبي 15 طابعة ليزيرية، كما تمّ خلاص 69 حاسوب مكتبي في إطار طلب العروض الوطني بعنوان سنة 2018. وبذلك فإنّ نسبة الإنجاز تقدر بـ 141,28 %، وبالتالي فإنّ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات تقدر بـ 78 %.

### 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، إلا 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 تمثل 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 (حواسيب، 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 الأجال.
- إعادة الإعلان عن طلب العروض الخاص بتطوير النظام المعلوماتي للطيران المدني في أحسن الأجال وذلك بعد مراجعة وتنقيح كراس الشروط وإعادة النظر في التكلفة التقديرية للمشروع وتحيين الاعتمادات المرسمّة بالميزانية.

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

يتمثل 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 2018	إنجازات 2018	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات 2017	تقديرات 2019	إنجازات 2019	نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات 2018
المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل.	نوعي (*)	3	3	% 100	4	3	% 95

#### تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات لسنة 2019:

تمت المصادقة على التقرير النهائي للدراسة الإستراتيجية " المخطط المديرى الوطنى للنقل فى غضون سنة 2040 " خلال سنة 2019 وسيتم الشروع فى تنفيذ مخرجاتها. كما تم العمل على التقييم النصف المرحلى لتقدم إنجاز المخطط الخماسى فى ميدان النقل واللوجستيك للفترة 2016-2020 وإستكمال تنفيذ المشاريع المدرجة خلال هذه الفترة وسيتم الشروع فى إعداد المخطط القادم 2021-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولى.

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

سيتم خلال الفترة 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 عهدها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج آنفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكاليات.