

الجمهورية التونسية
وزارة النقل والوجستيك

التقرير السنوي للأداء
لمهمة النقل والوجستيك
لسنة 2020

سبتمبر 2021

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لمهمة النقل واللوجستك

1. تقديم المهمة والسياسات القطاعية..... 7 - 3
2. تقديم ميزانية المهمة..... 9-8

المحور الثاني: تقديم برامج مهمة النقل واللوجستك

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 12 -11
2. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 15 -12
3. ميزانية البرنامج..... 19 -17

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 22 -21
2. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 29 - 23
3. ميزانية البرنامج..... 34 - 30

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 36 - 36
2. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 40 - 37
3. ميزانية البرنامج..... 42 - 41

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإنجازاته..... 44-44
2. نتائج القدرة على الأداء وتحليلها..... 45-52
3. ميزانية البرنامج..... 54-53

المحور الأول تقديم المهمة

1- نتائج الأداء لسنة 2020

يمثل قطاع النقل واللوجستيك مصدرا هاما للنمو والتشغيل ويساهم بصفة فاعلة في التطور الإقتصادي والإجتماعي للبلاد. وقد ضبطت وزارة النقل استراتيجية متكاملة للفترة 2016-2020

ترمي إلى تحقيق نسق إستثنائي للنمو وتولي البعد الجهوي العناية التي يستوجبها ويضمن توازنا بين الجهات ويساهم في فك العزلة عن المناطق والجهات المعزولة وتحسين ظروف ومستوى العيش. وتتمثل الرؤية الاستراتيجية المرسومة للقطاع خلال الفترة 2016-2020 في جعله:

1- قطاعا محرك النمو

2- عاملا لفك العزلة

3- عاملا للاندماج الاجتماعي: التنقل حق للجميع

4- عاملا لجعل تونس قطبا عالميا ومتوسطيا للتجارة والخدمات

ولتحقيق هذه الأهداف، تضمنت خطة تنمية قطاع النقل واللوجستية خلال المخطط الخماسي 2016-2020 عدة محاور تتماشى مع التوجهات الكبرى للاقتصاد الوطني تتمثل أساسا في:

1- دعم النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي،

2- تطوير النقل الحديدي للأشخاص والبضائع،

3- تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،

4- تدعيم البنية الأساسية للنقل وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص (PPP)،

5- تطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة،

6- الارتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وجعل تونس قطبا لوجستيا لجنوب المتوسط،

7- اعتماد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم. هذا وتمثلت أهم مشاريع النقل في سنة 2020 فيما يلي :

🚦 في مجال البنية التحتية

مواصلة إنجاز المرحلة الأولى من مشروع الشبكة الحديدية السريعة

مواصلة برنامج تجديد وصيانة شبكة المترو

مواصلة تجديد الخط توس حلق الوادي المرسى

مواصلة برنامج الصيانة الكبرى للسكك الحديدية وتجديد السكة

مواصلة إنجاز اشغال الصيانات الكبرى بالمعايير الحدودية وتهيئة معبر ملولة

🚦 في مجال المعدات

مواصلة تسلم عربات كهربائية في طار مشروع الشبكة الحديدية السريعة

مواصلة تجسيم برامج تطوير وتجديد الأسطول للشركات الوطنية والجهوية للنقل

اقتناء 6 جرارات بحرية لفائدة ديوان البحرية والموانئ

تدعيم منظومة أمن وسلامة الموانئ

مواصلة تجسيم برنامج الأسطول لشركة الخطوط التونسية

إلا أن القطاع لم يتمكن من تحقيق الأهداف المرسومة لسنة 2020 خاصة ويعود تدني نسبة الإنجاز العامة بالمقارنة مع التوقعات الأولية لعدة عوامل يمكن تلخيصها فيما يلي:

✓ **صعوبة الوضع الاقتصادي العام للبلاد وتراجع مؤشرات النمو** حيث بلغ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي 1.7% خلال الفترة 2016-2019 ، مع توقع تحقيق نسبة نمـة سلبية بـ 7.3%¹ بالنسبة لسنة 2020 نتيجة تداعيات جائحة كورونا.

✓ **الصعوبات المالية الهيكلية لجل المؤسسات والمنشآت العمومية في مجال النقل واللوجستيك** وتأثيرها على تنفيذ المشاريع المبرمجة في مجال البنية التحتية والمعدات.

✓ **عدم التوصل إلى إيجاد مصادر تمويل** بالنسبة للمشاريع الكبرى سواء المعروضة للتمويل العمومي أو للشراكة بين القطاعين العام والخاص و يعود ذلك إلى صعوبة الوضعية المالية العمومية من جهة و الوضعية المالية الحرجة للشركات المعنية بإبراماتفاقيات التمويل من جهة أخرى إلى جانب هشاشة الوضع الاقتصادي و مناخ الأعمال و الإستثمار بصفة عامة بالنسبة للقطاع الخاص.

عدم تمكن ميزانية الدولة من رصد الإعتمادات الضرورية المبرمجة بالمخطط والمقدرة 3500 مليون دينار أي ما يعادل 700 مليون دينار سنويا ، في حين لم تتجاوز الإعتمادات المرصودة لميزانية الإستثمار ضمن ميزانية وزارة النقل واللوجستيك 200 مليون دينار سنويا.

✓ **طول الآجال المتعلقة باستيفاء الدراسات والمصادقة** عليها من طرف مختلف الهياكل المعنية إلى جانب الآجال المتعلقة بملفات الحوزة العقارية و ربط الشبكات....

✓ **تأثير التحركات الاجتماعية المتتالية على نسق إنجاز عديد مشاريع البنية التحتية وخاصة الحديدية.**

فقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة تراجعا كبيرا 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 فضلا 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 الاقتصادية وفي مجهود الدولة في مجال التنمية والتشغيل.

مهمة النقل واللوجستيك

ب 4 : القيادة والمساعدة

الديوان
الكتابة العامة
الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية
الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
الإدارة العامة للوجستية والنقل متعدد الوسائط
وحدة التصرف في الميزانية حسب الأهداف
الإدارة العامة للشؤون القانونية والنزاعات والتصريف في
الوثائق والأرشيف
إدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي
التفقدية العامة
مكتب العلاقات الخارجية
مكتب العلاقات مع المواطن
مكتب التحقيقات والحوادث
خلية الإحاطة بالمستثمرين
خلية الحوكمة
إدارات جهوية

ب3: النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

المنشآت العمومية:

- الشركة الجديدة
للنقل بقرقنة
شركة ميناء
النفیضة

الإدارات المركزية:

الإدارة العامة
للبحرية التجارية

ب 2: الطيران المدني

المنشآت العمومية:

الخطوط
السريعة

الإدارات المركزية:

الإدارة العامة
للطيران المدني

ب 1: النقل البري

الإدارات المركزية

الإدارة العامة
للنقل البري

المنشآت العمومية:

- الشركة الوطنية للسكك
الحديدية التونسية
- شركة النقل بتونس
- شركة تونس للشبكة
الحديدية السريعة
- 13 شركة جهوية
- ديوان المعابر الحدودية
- شركة المترو بصفافس
- الشركة الوطنية للنقل
بين المدن

وتبعاً لذلك فقد تم تقسيم مهمة النقل إلى ثلاث برامج عملياتية تمثل السياسات القطاعية للوزارة وبرنامج قيادة ومساندة وفقاً لما يلي :

- ✚ البرنامج 1: النقل البري
- ✚ البرنامج 2: الطيران المدني
- ✚ البرنامج 3: النقل البحري والموانئ
- ✚ البرنامج 4: القيادة والمساندة.

2- تنفيذ ميزانية سنة 2020

تم ضبط ميزانية وزارة النقل لسنة 2020 (قانون ميزانية الأصلي والتكميلي) في حدود **833924** ألف دينار مقابل **621 705** ألف دينار سنة 2019 موزعة كما يلي :

*نفقات التأجير : 21 000 ألف دينار

*نفقات التسيير : 3 700 أ.د.

*التدخلات : 803224 أ.د.

* نفقات الإستثمار : 6 000 أ.د. و عليه تتوزع إعمادات الدفع لسنة 2020 وفق الجداول التالية كمايلي :

جدول عدد 1

تنفيذ ميزانية المهمة لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 ق.م التكميلي (1)	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
92	-1602	19398	21000	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
99	-33	3667	3700	اعتمادات الدفع	نفقات التسيير
98	-12866	790358	803224	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
98	-19465	783759	803224	اعتمادات الدفع	
7	-31253	2427	33680	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
20	-4827	1173	6000	اعتمادات الدفع	
94	-48208	813396	861604	اعتمادات التعهد	المجموع
97	-25927	807997	833924	اعتمادات الدفع	

بلغت نسبة تنفيذ ميزانية وزارة النقل واللوجستيك سنة 2020 حوالي 97 % ويعود ذلك إلى :

- بالنسبة للتأجير : عدم إنتداب 25 عسكري تم إقرارهم ضمن ميزانية 2019 و 2020 .
- بالنسبة للتدخلات والتي تخص خاصة التمويل العمومي الذي يتم منحه للشركات تحت الإشراف نلاحظ تعطل تنفيذ مشاريع المؤسسات (الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة نقل تونس) وطول الإجراءات المتعلقة بالمشاريع وتعطل الدراسات المرتبطة بها .
- نفقات الإستثمار (الخاصة بالوزارة) عدم تقدم الدراسات الخاصة باللوجستية وعدم تنفيذ الحوزة المرتبطة بمشروع مترو صفاقس .

جدول عدد 2:

تنفيذ ميزانية المهمة لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب البرامج

الوحدة: ألف دينار

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (ق. م التكميلي) (1)	البرامج	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			اعتمادات التعهد	البرنامج عدد
94.58	-43453	757982	801435	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 1
97.33	-20779	757941	778720	اعتمادات الدفع	
97.61	-289	11798	12087	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 2
96.52	-421	11666	12087	اعتمادات الدفع	
98.96	-241	22895	23136	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 3
93.10	-1596	21540	23136	اعتمادات الدفع	
83.06	-4225	20721	24946	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 4
84.33	-3131	16850	19981	اعتمادات الدفع	
94.40	-48208	813396	861604	اعتمادات التعهد	المجموع العام
96.89	-25927	807997	833924	اعتمادات الدفع	

نلاحظ تفاوت بخصوص تنفيذ ميزانية سنة 2020 بين البرامج ويرجع ذلك إلى :

- لم تتمكن الشركة الجديدة للنقل بقرقنة من إقتناء سفينة جديدة بقيمة 5 م د رغم إدراجها ضمن إتمادات التعهد وتحقيق برنامج صيانة سفنها فيما يخص برنامج النقل البحري والموانئ .
- عدم تطور نفقات الإستثمار (الدراسات ، بناء مقر الوزارة ومقرات لفائدة الإدارات الجهوية) فيما يخص برنامج القيادة والمساندة .

برنامج النقل البري

رئيس البرنامج: السيد حبيب عمار

المدير العام للنقل البري

برنامج النقل البري

1- تقديم عام:

تتمثل التوجهات الاستراتيجية العامة لقطاع النقل البري بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع. وعليه فان برنامج النقل البري يهدف إلى:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.

2- تقديم نتائج الأداء وتحليلها:

➤ الهدف الاستراتيجي 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.

❖ المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

- شبكة الحافلات

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	انجازات 2018	وحدة المؤشر
15%	19%	81%	-15%	2%	1,5%	2%	%

- الشبكة الحديدية

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	انجازات 2018	وحدة المؤشر
3%	13%	91%	-7%	2%	1.4%	1.4%	%

- تعريف المؤشر: يتعلق هذا المؤشر بتطوير العرض على طول المسافات المقطوعة.
- طريقة احتساب المؤشر: يتم اعتماد المعطيات السنوية المتعلقة بعدد البقاع الكيلومترية والتي توفرها شركات النقل لاحتساب هذا المؤشر (نسبة تطور) ويتم احتساب هذا المؤشر (جل الشركات) كما يلي :
(عدد البقاع المعروضة* عدد المسافات المقطوعة) // أسطول الشركة
- مصدر المعلومات: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري.

تواجه الشركات العمومية للنقل البري من صعوبات كبيرة منذ عدة سنوات التي منعتها من بلوغ المؤشر المستهدف وتحسين جودة خدماتها وذلك نظرا للوضعية المالية الصعبة التي تمر بها بالإضافة إلى جائحة كورونا التي عمقت الصعوبات داخل العديد من شركات النقل وساهمت في تفاقم مشاكلها من بينها تردي الحالة الفنية للأسطول نتيجة لتأخر الاقتناءات ومن جهة أخرى نقص في العرض (عدد المقاعد الموفرة) وتراجع لنشاط الاستغلال (عدد المسافات المقطوعة) بسبب تواضع الأسطول.

وقد تم تسجيل تراجع على مستوى العرض وتأخر تنفيذ برامج الاستثمار وتحويلها إلى السنوات القادمة. وبالتالي فإنه لم تتمكن معظم الشركات من بلوغ المؤشر المستهدف حيث شهد هذا المؤشر تراجعا مقارنة بسنة 2019 (-15% بالنسبة لشبكة الحافلات و % 7- بالنسبة للشبكة الحديدية).

➤ الهدف الاستراتيجي 2.1: دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص

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

❖ المؤشر 1.2.1: عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
		تسجيل انخفاض في عدد الوفيات	48	تقليص عدد الوفيات مقارنة بسنة 2019	60	68	عدد الضحايا

▪ **تعريف المؤشر:** يتعلق هذا المؤشر بعدد الوفيات إثر حوادث وسائل النقل العمومي الجماعي (حافلة - مترو خفيف- قطار)

▪ **طريقة احتساب المؤشر:** يتم اعتماد المعطيات السنوية المتعلقة بعدد الوفيات والتي توفرها شركات النقل

▪ **مصدر المعلومات:** الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري.

تم تسجيل انخفاض في عدد الوفيات بفارق 12 قتيلا مقارنة بما تم تقديره لسنة 2020 ويعود ذلك إلى جملة من الإجراءات التي اتخذتها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية على دعم ملف السلامة المرورية في إيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي تواجهها وسائل النقل العمومي الجماعي على الطرقات. هذا وبالإضافة إلى إجراءات الحجر الصحي الشامل التي كانت من بين أهم العوامل التي ساهمت في تقليص عدد الوفيات.

❖ المؤشر 2.2.1: عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
		تسجيل انخفاض في عدد الإصابات	509	تقليص عدد الإصابات مقارنة بسنة 2019	960	1074	عدد الإصابات

■ **تعريف المؤشر:** يتعلق هذا المؤشر بعدد الإصابات إثر حوادث وسائل النقل العمومي الجماعي (حافلة - مترو خفيف- قطار)

تم تسجيل انخفاض في عدد الإصابات بفارق 451 جريح مقارنة بما تم تقديره لسنة 2020 أي انخفاضاً في عدد الجرحى بنسبة 47%. ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص كما يبدو أن أزمة جائحة كورونا والإجراءات الصارمة التي اتخذتها الحكومة وخاصة الحجر الصحي الشامل وحظر الجولان ليلاً وتقييد حركة التنقل بين المدن له بعض التأثيرات الإيجابية على مؤشرات السلامة المرورية إذ ساهمت في الحد من حوادث المرور وضحاياها.

➤ الهدف الاستراتيجي 3.1: دعم النقل الحديدي للبضائع

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

❖ المؤشر 1.3.1: تطور النقل الحديدي للبضائع

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
5,529	4,166	30%	2,067	7,440	3,214	3,103	مليون طن

- تطور نقل الفسفاط

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
3,024	2,520	26%	1,183	4,600	2,015	1,717	مليون طن

- تطور نقل للبضائع المختلفة

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
2,505	1,646	31%	0,884	2,840	1,199	1,368	مليون طن

- **تعريف المؤشر:** تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاط النقل الحديدي للبضائع والمتمثل في نقل الفسفاط (من ستة مناجم تابعة لشركة فسفاط قفصة إلى معامل التحويل للمجمع الكيميائي التونسي) ونقل البضائع الأخرى (أسمدة، حبوب، مواد غذائية، مواد بناء..).
- **طريقة احتساب المؤشر:** يتم اعتماد المعطيات السنوية المتعلقة بتطور الكميات المنقولة من البضائع بحساب مليون طن.
- **مصدر المعلومات:** الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

بلغ نشاط نقل الفسفاط خلال سنة 2020 مستوى 1,183 مليون طن مسجلا نسبة انجاز 26 % حيث لم تتمكن الشركة من بلوغ المؤشر المستهدف 4,600 مليون طن كتقديرات سنة 2020. كذلك بالنسبة لنقل البضائع المختلفة الذي سجل نسبة انجاز 31% مقارنة بما تم تقديره لسنة 2020 لنقل حوالي 2,840 مليون طن من بضائع. ويعود هذا الفارق المسجل إلى توقف نشاط نقل البضائع خلال فترات الحجر الصحي الشامل والموجه وكذلك إلى الصعوبات التي تواجه نشاط نقل الفسفاط خاصة خلال السنوات الأخيرة والتي يمكن حصرها بالأساس في تعطيل التنقل على السكك الحديدية جراء الاعتصامات والإضرابات. وبالتالي فإن تطور النقل الحديدي للبضائع لم يتجاوز حدود 30 % وهي نسبة ضعيفة ويرجع ذلك إلى عدم تطور أسعار النقل الحديدي وتردي نسبيا معدات النقل لعد القيام بالصيانات الضرورية .

3 - تقديم تنفيذ ميزانية البرنامج:

جدول عدد3:

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)		ق. م. التكميلي (1)		
98%	-135	6 114	6 249	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
97%	-23	648	671	اعتمادات الدفع	نفقات التسيير
98%	-17 686	751 119	768 805	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
98%	-17 686	751 119	768 805	اعتمادات الدفع	
0%	-25 650	60	25 710	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
2%	-2 935	60	2 995	اعتمادات الدفع	
95%	-43 453	757 982	801 435	اعتمادات التعهد	المجموع
98%	-14 529	757 942	778 720	اعتمادات الدفع	

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

جدول عدد4:

**تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات
التوزيع حسب البرامج الفرعية والأنشطة
(إع الدفع)**

الوحدة: ألف دينار

البرامج الفرعية*	بيان الأنشطة	تقديرات 2020 ق.م الأصلي	تقديرات 2020 ق.م التكميلي (1)	إنجازات 2020 (2)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات بالمبلغ (1) - (2)	نسبة الإنجاز % (1) / (2)
البرنامج الفرعي 1	نشاط عدد 1	7406	7 406	4 278	-3 128	58%
	نشاط عدد 2	300 000	335 000	335 000	0	100%
	نشاط عدد 3	143 200	183 200	171 808	-11 392	94%
	نشاط عدد 4	62 000	62 000	60 200	-1 800	97%
	نشاط عدد 5	153 000	173 000	169 696	-3 304	98%
	نشاط عدد 6	2 500	7 500	7 500	0	100%
	نشاط عدد 7	5 357	5 357	5 259	-98	98%
	نشاط عدد 8	5 257	5 257	4 200	-1 057	80%
	المجموع	678720	778 720	757 941	-20 706	97%

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات وتم احتساب القسط المتعلق بالمساهمة في تأجير أعوان المعهد الوطني للرصد الجوي والراجع بالنظر لبرنامج القيادة والمساندة لأنه تم إدراجه في برنامج النقل البري.

وصف للتحديات والصعوبات والتدابير التي يتعين القيام بها لتحقيق أداء البرنامج

يواجه قطاع النقل البري عدة تحديات نظرا للصعوبات الكبيرة التي تعيشها الشركات العمومية للنقل البري منذ عدة سنوات منعتها من تحسين جودة خدماتها وذلك نظرا للوضع المالي الصعبة التي تمر بها هذه الشركات والتي تشكو عجزا في أموالها الذاتية وما يمكن أن ينجر عن ذلك من عدم قدرة الشركة على الايفاء بديونها. بالإضافة إلى جائحة كورونا التي عمقت الصعوبات داخل العديد من شركات النقل وساهمت في تفاقم مشاكلها.

وتتمثل أهم الصعوبات فيما يلي:

- تراكم الديون وتثقل فوائد مالية وعقل للحافلات مما ساهم في زيادة تدهور رقم المعاملات وتراجع الاسطول المستغل وبالتالي تدهور الخدمات المسداة للمواطن؛
- عدم القدرة على خلاص المزودين (مصنعي الحافلات)،
- رفض التمويل من قبل البنوك نظرا لارتفاع المكشوف البنكي والوضع المالي الهش؛
- عدم القيام بالصيانات الضرورية للمحافظة على جاهزية الأسطول لعدم توفر الاعتمادات اللازمة لاقتناء قطع الغيار؛
- تفاقم ظاهرة الامتناع عن خلاص سندات السفر تزامنا مع تجميد التعريفية
- تأخر في برامج الاستثمار للشركات الوطنية والجهوية للنقل وتدهور الوضع المالي لبعض المؤسسات العمومية
- عدم الزيادة في التعريفية،
- ارتفاع أثمان الحافلات الجديدة المصنعة محليا بمعايير « Euro 3 » لتتجاوز أسعار الحافلات التي يمكن استردادها بمعايير « Euro 5 » ؛
- نوعية الخدمات دون تطلعات مستعملي النقل العمومي الجماعي على الطرقات (اكتظاظ، عدم انتظام السفرات، انعدام أو نقص على مستوى الرفاهة والإرشاد والتنظيم بالمحطات، نظافة وسائل النقل ومظهر وسلوك السواق...).
- تراجع نشاط النقل الحديدي للبضائع في السنوات الأخيرة والتوجه نحو نقل البضائع عبر الطرقات.
- في مجال النقل الدولي للبضائع عبر الطرقات، عدم قدرة الناقلين التونسيين على مواجهة المنافسة وضعف مساهمتهم.
- غياب استراتيجيّة وطنية حول السلامة المروريّة وفق رؤية واضحة وطموحة وأهداف موضوعيّة.
- تداعيات جائحة الكورونا

وبهدف النظر في هذه التحديات فهناك جهود متواصلة من مختلف المتدخلين وذلك باتخاذ العديد من الإجراءات العملية لتحسين مستوى العرض لتلبية كل طلبات التنقل:

- ✓ إعادة ادراج المرفق العمومي للنقل الجماعي المنتظم (الناقلين العموميين والناقلين الخاص) ضمن القطاعات الاستراتيجية وذات الأولوية في قانون الاستثمار وادراجهم ضمن قائمة القطاعات التي تتمتع بالحوافز الجبائية. تمتيع هذا النشاط بحوافز اجتماعية على مواطن الشغل المحدثة نظرا لقدرته التشغيلية العالية.
- ✓ دعوة صانعي هياكل الحافلات، عند التصنيع، الى ضرورة تحسين مستوى الجودة بالاعتماد على المعايير الدولية في هذا المجال مع اجبارية تجهيزها بأحدث أجهزة السلامة.
- ✓ احترام مواصفات الانبعاثات الملوثة Euro5 وEuro6 والتخلي نهائيا عن توريد وتصنيع واقتناء الحافلات ذات مواصفات Euro3 المعمول بها حاليا.
- ✓ تمكين الشركات من اقتناء الحافلات الجديدة عن طريق طلب عروض دولي (عوضا عن طلب عروض وطني كما هو معمول به حاليا) مع تطبيق الترتيب الجاري بها العمل.
- ✓ في إطار الانتقال الطاقوي، دعوة الشركات العمومية لنقل الأشخاص لاقتناء الحافلات الكهربائية والحافلات الهجينة (Bus Hybrides) وتركيز محطات شحن بالمستودعات وذلك بالتنسيق مع الوكالة الوطنية للتحكم في الطاقة مع إقرار حوافز لفائدة الشركات العمومية عند اقتناء الحافلات الكهربائية.

برنامج الطيران المدني

رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي

المدير العام للطيران المدني بداية من 18 جوان 2018

1- تقديم عام للبرنامج:

يحتل قطاع الطيران المدني مكانة أساسية في الاقتصاد الوطني حيث يساهم في توفير مواطن شغل هامة ودعم الصادرات إلى جانب تدعيم انفتاح البلاد على العالم وربطها بمختلف الدول وهو ما يساهم في مزيد إشعاع بلادنا على مستوى الخارج وتحقيق ديناميكية اقتصادية تمكّن من دفع عجلة التنمية بالإضافة إلى فكّ عزلة البلاد على مستوى الداخل. وتجدر الإشارة من جهة أخرى إلى أنّ مجال الطيران المدني قطاع تنافسي بامتياز يشهد تطوّرا سريعا ويتأثر كثيرا بالعوامل الاقتصادية والسياسية والاجتماعية سواء الداخلية والعالمية.

وقصد العمل على تحقيق هذه التوجهات التي فرضتها التحديات التي يواجهها القطاع في المستقبل وكذلك بالنظر لتعهدات بلادنا تجاه المنظمات الدولية وخاصة المنظمة العالمية للطيران المدني تمّ ضبط في إطار المشروع السنوي للقدرة على لسنة 2020 ثلاثة أهداف استراتيجية:

الهدف 1: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية،

الهدف 2 : تحسين نجاعة استغلال المطارات،

الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني.

2- تقديم نتائج الأداء وتحليلها:

الهدف الاستراتيجي 1.2: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية

المؤشر 1.1.2 نسبة انتظام الرحلات الجوية:

وحدة المؤشر	انجازات 2018	انجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	انجازات 2020 (2)	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
مانوية	%42	%40	*%50	%53	%106	%70	%75

تعريف المؤشر: يمكّن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الأجل المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات نسبة التأخير ويعدّ هذا المؤشر من أهمّ العوامل المؤثرة على جودة الخدمات المقدّمة من قبل شركة الخطوط التونسية كما لها دورا هاما في الرفع من قدرتها التنافسية.

طريقة احتساب المؤشر: عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في مواعيدها المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية.

✓ تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات

*تم تغيير نسبة 65% التي تم اعتمادها في المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2020 بعنوان تقديرات سنة 2020 بنسبة 50%، وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنه يتم موافاة الإدارة العامة للطيران المدني بنسب المؤشرات المطلوبة من شركة الخطوط التونسية التي تكون في الغالب وقتية ثم يتم تحيينها في إطار ميزانية الشركة على ضوء النتائج المسجلة عند تاريخ طلب هذه المعطيات وكذلك نظرا لتوضّح الرؤية حينها أكثر.

بلغت نسبة إنجازات مؤشر انتظام الرحلات الجوية بالنسبة لسنة 2020 نسبة 53% مقابل نسبة 50% بعنوان تقديرات نفس السنة وبذلك يلاحظ تسجيل تحسّن على مستوى مؤشر انتظام الرحلات الجوية .

ويفسّر ذلك بتراجع نشاط شركة الخطوط التونسية تبعا لتراجع الحركة الجوية نتيجة انعكاسات جائحة كورونا حيث تمّ غلق المجال الجوي في منتصف شهر مارس 2020 وهو ما انجرّ عنه توقف النشاط التجاري للشركة بصفة كلية إلى غاية 26 جوان 2020 بإستثناء تنظيم عدد من رحلات الإجلاء وعمليات الشحن الجوي لفائدة المؤسسات الطبية التونسية.

وهو ما ساهم في الحدّ من الضغط على الحركة الجوية بالمطارات التونسية وخاصة مطار تونس قرطاج الدولي التي تعاني من بنية تحتية متدهورة ومحدودة من ناحية ومن ناحية أخرى خفّف الضغط على نشاط شركة الخدمات الأرضية التي تعاني من تقادم معدّاتها وتراجع مستوى نشاطها كما مكّن تراجع الحركة الجوية من تجاوز إشكاليات عدم جاهزية الأسطول في الوقت الحالي والتي تعدّ من الأسباب الرئيسية لعدم انتظام الرحلات الجوية لشركة الخطوط التونسية، ولعلّ هذا التراجع في الحركة الجوية على مستوى مطار تونس قرطاج الدولي قد مكّن من تفادي حصول تأخير الطائرات التابعة لشركة الخطوط التونسية على النحو المعهود قبل الأزمة الصحية العالمية نظرا للأسباب المتقدّم ذكرها.

❖ المؤشر 2.1.2 نسبة التعبئة:

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
76%	75%	89.11%	66.3%	70.2%*	74.8%	73.7%	مئوية

تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد عدد المقاعد المحجوزة مقارنة بالعرض (عدد

المقاعد المعروضة).

طريقة احتساب المؤشر: عدد المسافرين/عدد المقاعد المعروضة.

مصدر المعلومات: المنظومة المعلوماتية لشركة الخطوط التونسية
✓ تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات

تم تغيير نسبة 74.2% التي تمّ اعتمادها في المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2020 بعنوان تقديرات سنة 2020 بنسبة 70.2%، وتجدر الإشارة في هذا الإطار كما سبق توضيح ذلك إلى أنّه يتمّ موافاة الإدارة العامة للطيران المدني بنسب المؤشرات المطلوبة من شركة الخطوط التونسية التي تكون في الغالب وقتية ثمّ يتمّ تحيينها في إطار ميزانية الشركة على ضوء النتائج المسجلة عند تاريخ طلب هذه المعطيات وكذلك نظرا لتوضّح الرؤية حينها أكثر.

ولقد شهدت نسبة التعبئة سنة 2020 انخفاضا مقارنة بتقديرات نفس السنة حيث بلغت إنجازات السنة المذكورة نسبة 66.3% مقابل 70.2% بعنوان تقديرات نفس السنة كما تعتبر هذه الإنجازات في تراجع مقارنة بما تمّ تحقيقه خلال السنوات الفارطة حيث تمّ تسجيل إنجازات بنسبة 74.8% سنة 2019 مقابل نسبة 73.7% سنة 2018 ويعود ذلك لتداعيات انتشار جائحة كورونا في بداية سنة 2020 حيث نتج عن غلق المجال الجوي انحدار الحركة الجوية إلى نسبة 71% وهو يعدّ رقم متدني جدًا لم يعرف له مثيل في السابق، وقد عملت الخطوط التونسية على ملائمة برنامج الرحلات على حسب تغيرات الطلب والقيود المفروضة على السفر حسب الوجهة المقصودة وهو ما حال دون إمكانية مواصلة تركيز الإستراتيجية التجارية الجديدة.

✓ تحليل وتفسير مدى تحقّق الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية

تبعًا للنتائج المحقّقة على مستوى مؤشري نسبة انتظام الرحلات الجوية ونسبة التعبئة كما تمّ تقدّم عرضه في التحليل السابق، فإنّه يلاحظ وجود تراجع في الإنجازات بالنظر إلى تبعات جائحة كورونا التي عمّقت الوضعية المالية الصعبة لشركة الخطوط التونسية المتراكمة منذ سنة 2011 وتتمثّل الصعوبات التي تواجهها الشركة في:

-نقائص على مستوى الهيكلة والتنظيم،

-ارتفاع عدد الأعوان وتراجع الإنتاجية،

-موسمية النشاط التجاري،

-ارتفاع أعباء شركة الخطوط التونسية،

-تقادم الأسطول،

-نقص في المعدّات لمعالجة الأمتعة.

ويمكن حوصلة أنه بالرغم من المجهودات المبذولة بهدف إحتواء الآثار السلبية لجائحة كورونا والسعي للحدّ من الصعوبات المالية لشركة الخطوط التونسية إلا أنه بالرجوع للنتائج السلبية المحقّقة خاصة من خلال إنجازات مؤشري نسبة انتظام الرحلات الجوية ونسبة التعبئة فإنّه لم يتم تحقيق تقدّم على مستوى الهدف المتعلق بالرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية بإعتبار أنّه لا يمكن الحديث عن القدرة التنافسية طالما أنّ الشركة في وضعية مالية حرجة جدّا وتتطلب مخطط إنقاذ يمكّنها من إستعادة نشاطها واكتساح الأسواق من جديد.

الهدف الاستراتيجي 2.2: تحسين نجاعة استغلال المطارات

- المؤشر 1.2.2 نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية (المطارات المستغلة من طرف الديوان):

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	انجازات 2018	وحدة المؤشر
%7.5	%6.5	-%1.2	-%70.6	%5.9	%3.1	%15.2	مئوية

تعريف المؤشر يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين سنويا بالنسبة لكافة المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات
طريقة إحتساب المؤشر:

مصدر المعلومات: ديوان الطيران المدني والمطارات

تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات ✓

بلغت إنجازات سنة 2020 المتعلق بمؤشر نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية 70.6% - مقابل 5.9% بعنوان تقديرات نفس السنة أي بنسبة إنجاز 1.2% -.

ويفسّر هذا التراجع الكبير في الحركة الجوية نتيجة انتشار فيروس كورونا على مستوى العالم وهو ما تسبّب في التوقف الكلي للحركة الجوية بداية من منتصف مارس 2020 ولم تتم برمجة سوى رحلات إجلاء فقط من وإلى

تونس ولقد أدت هذه الأزمة الصحية بدورها إلى إغلاق المطارات وفرض الحجر الصحي على المسافرين الوافدين إلى بلادنا، ولئن تمّ إستئناف نشاط النقل الجوي بصفة تدريجية إلا أنّ الحركة الجوية تعدّ منخفضة جدًا مقارنة بالسنوات السابقة.

❖ المؤشر 2.2.2. نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
%5	%4	%60	%2.1	%3.5	%2.1	%2.5	مئوية

تعريف المؤشر: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.

طريقة إحتساب المؤشر: مجموع مسافري المطارات الداخلية /مجموع مسافري المطارات المستغلة من طرف الديوان.

مصدر المعلومات:ديوان الطيران المدني والمطارات

✓ تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات

المطارات الداخلية :صفاقس-طينة،توزر-نفطة،طبرقة-عين دراهم،قفصة-قصر، قابس-مطماطة.

تمّ خلال سنة 2020 تسجيل نسبة 2.1% مقابل 3.5% بعنوان تقديرات نفس السنة ويفسر ذلك بسبب تداعيات جائحة كورونا مما أدى شلّ حركة النقل الجوي على مستوى مختلف المطارات وكذلك المطارات الداخلية التي ازدادت تضرّرا وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنّه تمّ غلق مطار طبرقة عين دراهم نتيجة ضعف الحركة الجوية بها إلى جانب إلغاء موسم العمرة والحجّ بالنسبة لسنة 2020 كما عمّقت إشكاليات المطارات الداخلية تراجع نشاط طائرات شركة الخطوط التونسية السريعة.

✓ تحليل وتفسير مدى تحقق هدف تحسين نجاعة استغلال المطارات:

تعدّ سنة 2020 سنة إستثنائية على مستوى النقل الجوي حيث خلّفت جائحة كورونا تداعيات وخيمة على الحركة الجوية بالمطارات التونسية وخاصة الداخلية منها الأمر الذي كان له تأثير على إيرادات ديوان الطيران المدني والمطارات وتبعاً لذلك تمّ تحيين المشاريع المبرمجة بميزانية الإستثمار للديوان لسنة 2020 التي من ضمنها المشاريع المخصصة لتنمية المطارات الراجعة له بالنظر وتمّ الأخذ بعين الإعتبار في هذه الميزانية الجوانب الآتية :

* إعطاء الأولوية المطلقة للمشاريع المتواصلة لإستكمالها في أقرب الآجال،

* الإبقاء على المشاريع التي لا تحتل تأجيلاً،

* ترحيل بقية المشاريع إلى سنة 2021

واقصر برنامج الإستثمار المحيّن لسنة 2020 على المشاريع ذات الصبغة المتأكّدة والتي استكملت الدراسات المتعلقة بها وانطلقت في شأنها الإجراءات الإدارية وتوفّرت فيها المعطيات والعناصر اللازمة لتجسيّمها خلال سنة 2020.

ويلاحظ من خلال النتائج المحقّقة بالنسبة لمؤشري الأداء الخاصين بهدف تحسين نجاعة إستغلال المطارات التونسية (نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية ،نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمليّة) كما تمّ تناول ذلك سابقاً، أنّه لم يتم بلوغ التقديرات لسنة 2020 والتي تعدّ في حدّ ذاتها متدنية جدّاً مقارنة مع النسب المراد تحقيقها وهو ما يعني أنّ ديوان الطيران المدني والمطارات لم يتمكّن بعد من الوصول إلى تحقيق هذا الهدف المذكور على الوجه المطلوب بالرغم من الأنشطة والمجهودات المبذولة لمجابهة تحديات وتداعيات كوفيد 19 وكذلك من خلال سعيه لتجاوز الإختلال في الأعباء المالية بين مختلف المطارات ويبقى تحقيق هذا الهدف مرتبط بمجهود الديوان إلى جانب مساهمة مختلف المتدخلين نخصّ بالذكر خاصة رئاسة الحكومة ووزارة النقل والسياحة والتجهيز والتنمية وذلك قصد منح المطارات الداخلية مزيد من الفرص لتطوير الحركة الجوية بها .

-الهدف الاستراتيجي 3.2: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني-

❖ المؤشر 1.3.2 نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية:

وحدة المؤشر	إنجازات 2018	إنجازات 2019	تقديرات 2020	إنجازات 2020	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020	تقديرات 2021	تقديرات 2022
			(1)	(2)			

		(1)/(2)					
*%17	*%20	%37.5	%25	%66.66	%46	%41.66	مئوية

تعريف المؤشر يقيس هذا المؤشر نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية التي هي من أوكذ المهام المناطة بعهدة الإدارة العامة للطيران المدني
طريقة إحتساب المؤشر: الموارد البشرية المتوفرة / الموارد البشرية الضرورية الدنيا

مصدر المعلومات: إدارة السلامة الجوية

تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات ✓

تم إدخال تغيير على مستوى تقديرات سنة 2021 حيث تم إبدال نسبة 83.33% المدرجة في تقديرات المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2020 بنسبة 20% تبعاً لتعديل الحد الأدنى الضروري من الموارد البشرية (24) الذي اعتمد وتم إقتراحه من قبل إدارة السلام الجوية منذ سنة 2018 ليصبح 30 نظراً لتزايد مهام إدارة السلامة وازدياد الشركات والهيكل على غرار شركة tunisie hélicoptère وشركة tunisia support hélicoptère وشركة ياسمين للطيران التي بدأت في الإستغلال منذ سنة 2019 مما يتطلب مزيد من الموارد البشرية الضرورية لتأمين مهام الإدارة المذكورة على الوجه المطلوب إلا أنه في ظل تراجع الموارد البشرية نظراً لعدم وجود انتدابات وأمام تواصل مغادرة الإطارات الموضوعية على ذمة الإدارة العامة للطيران المدني فإن تقديرات سنتي 2021 و2022 في انحدار كما هو مبين بالجدول خاصة مع توقع مغادرة إطار اخرتابع لديوان الطيران المدني والمطارات الإدارة العامة سنة 2022.

وتجدر الإشارة إلى أن سنة 2020 شهدت تراجعاً هاماً في نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية حيث تم تسجيل نسبة إنجاز بـ 25% مقارنة بتقديرات نفس السنة البالغة نسبة 66.66%، كما انخفضت هذه النسبة مقارنة بإنجازات سنة 2019 التي بلغت 46% ونسبة 41.66% سنة 2018.

ويفسر هذا التراجع بعدم فتح باب الإنتدابات منذ سنة 2015، كما انخفضت النسبة نظراً لمغادرة بعض الإطارات التابعة لديوان الطيران المدني والمطارات الموضوعية على ذمة الإدارة العامة

للطيران المدني ، بالإضافة إلى رجوع بعض الإطارات التابعة لوزارة الدفاع الوطني إلى مراكز تعيينهم الأصلي.

❖ المؤشر 2.3.2. مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر :

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
%80	%80	%85.71	%40	%70	%82.5	%65	مئوية

تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس مدى تقدّم تركيز منظومة وطنية فعّالة للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر وفقا للمعايير والمتطلبات الدولية من خلال إعداد النصوص القانونية والإجراءات وتوفير الموارد المادية والبشرية اللازمة.

طريقة احتساب المؤشر: عدد الإجراءات المنجزة/عدد الإجراءات المطلوبة وفق المعايير الدولية

مصدر المعلومات: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ

✓ **تحليل وتفسير إنجازات المؤشر لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات**

تمّ سنة 2020 تحقيق نسبة 40% في حين تمثّلت تقديرات نفس السنة في حدود 70% أي بنسبة إنجاز 57.14% في ما يخصّ مؤشر مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر ويلاحظ تبعا لذلك تسجيل تراجعاً مقارنة بإنجازات سنة 2019 البالغة نسبة 82.5% مقابل تحقيق نسبة 65% سنة 2018.

ويفسّر هذا التراجع بجائحة كورونا وما تبعه من إجراءات حجر صحي التي أثّرت على نسق عمل مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ ولم يتسنّ نتيجة لذلك القيام بعمليات التدقيق والتمارين والعمليات البيضاء المبرمجة بعنوان السنة الماضية وتمّ الاقتصار على القيام باجتماعات إلى جانب مختلف الأعمال العادية التي تدخل في طبيعة المهام للمكتب.

وتجدر الإشارة من جهة أخرى إلى أنّ سبب تراجع نسبة هذا المؤشر يرجع إلى النقص الفادح والمتواصل في الإمكانيات البشرية والمادية اللازمة قصد الاستجابة إلى المتطلبات الدنيا المطلوبة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي.

✓ تحليل وتفسير مدى تحقق هدف تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

بالرجوع إلى نتائج المؤشرات الخاصة بهدف تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني يلاحظ تراجعا في النسب المحققة سواء مقارنة بتقديرات سنة 2020 أو بإنجازات سنتي 2019 و2018 ويفسر ذلك خاصة بتداعيات جائحة كورونا على النقل الجوي الذي أثر بدوره سلبا على أداء الإدارة العامة للطيران المدني على مستوى تحقيق هدفها خاصة في تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني علاوة على إفتقارها للموارد البشرية والمادية اللازمة لتحسين مستوى أدائها وفقا للمعايير الدولية، لذلك يبقى مستوى تحسين منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني دون المأمول حاليا نظرا للأسباب المتقدم ذكرها.

3- تقديم تنفيذ ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2020:

جدول عدد3:

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات
التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)		ق. م التكميلي (1)		
%74.84	-419269	1247731	1667000	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
%99.97	-2271	10417729	10420000	إعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
%99.97	-2271	10417729	10420000	اعتمادات الدفع	
%97.60	-289.312	11797688	12087000	اعتمادات التعهد	المجموع
%96.51	-421540	11665460	12087000	اعتمادات الدفع	

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

جدول عدد4:

■ 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،

■ الصعوبات المالية والهيكلية لشركة الخطوط التونسية التي تتلخص كالآتي:

✓ تراجع الأموال الذاتية وتفاقم المديونية وتواصل العجز في السيولة،

✓ نقائص على مستوى الهيكلة والتنظيم لشركة الخطوط التونسية،

✓ ارتفاع عدد الأعوان وتراجع الإنتاجية،

■ تقادم الأسطول،

✓ موسمية النشاط التجاري،

✓ ارتفاع أعباء الشركة،

■ عدم وجود نظام معلوماتي للإدارة العامة للطيران المدني،

■ عدم إستكمال تنفيذ كامل المخطط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني على إثر زيارته الميدانية لمصالح الطيران المدني التونسية في سنة 2009 وفي فيفري 2020،

■ نقص التكوين الخصوصي الفني المطلوب لفائدة إطارات كافة إطارات الإدارة العامة

للطيران المدني نظار لعدم توفر الموارد المالية الكافية،

■ عدم توفر قاعدة بيانات خاصة بسلامة الطيران المدني،

■ عدم وجود برنامج الدولة لسلامة الطيران المدني،

التدابير والإجراءات الواجب اتّخاذها:



■ 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 الإلحاق لتغطية النقص المسجّل في الإطارات

المختصة من خلال إلحاق عسكريين من وزارة الدفاع الوطني لدى وزارة النقل،

■ إنشاء نظام معلوماتي لسلطة الطيران المدني،

■ توفير التكوين المستمر الخصوصي لكافة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني،

- الإسراع في إستكمال المخطط التصحيحي لمعالجة النقائص التي سجّلها فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني،
- إنشاء برنامج الدولة لسلامة الطيران المدني،
- توفير التكوين الضروري بصفة مستمرة لكافة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني،
- تركيز نظام صحي بمطارات ديوان الطيران المدني والمطارات لاجتباب تفشيّ جائحة كورونا ومتابعة التطورات والتدابير المتعلقة به،
- التحكّم في مصاريف ديوان الطيران المدني والمطارات (الإستهلاك، التحكّم في أعباء الديوان، التنقّلات، الإلحاق، التكوين...).

بالنسبة لشركة الخطوط التونسية ستقوم بإعداد مخطّط أعمال للفترة (2021-2025)

ويرتكز هذا المخطّط على المحاور التّالية:

- ✓ إستعادة مستوى النشاط التجاري لسنة 2019 في سنة 2024 (3.4 مليون مسافر)،
- ✓ وضع شبكة رحلات منتظمة تستغل على أساس المردودية،
- ✓ تعديل مخطّط الأسطول من خلال تسلّم 5 طائرات أ320 نيو بين سنتي 2021-2023 مقابل

سحب 11 طائرة يفوق سنّها 20 سنة خلال نفس الفترة،

كما ستسعى شركة الخطوط التونسية في إطار العمل على الحدّ من الإنعكاسات السلبية للجائحة والعمل على إيجاد الحلول الملائمة للخروج من الوضعية المذكورة قامت شركة الخطوط التونسية خلال سنة 2020 بما يلي:

✓ -إعداد خطة إنقاذ مالية:

- ✓ حيث أعدت شركة الخطوط التونسية خطة إنقاذ مالية تعتمد على إقرار إجراءات عاجلة لتأمين المصاريف الأنية للشركة وتأجيل جملة من التعهّدات لبضعة أشهر.

✓ -تعديل مخطّط الأسطول:

- ✓ تبعا لإنعكاسات جائحة كورونا على وضعية الخطوط التونسية، تمّ الإتّفاق خلال شهري جوان وجويلية 2020 مع المصنّع أرباص على:

✓ -إعادة جدولة مواعيد تسلّم لـ5 طائرات Aneo320 كما يلي: طائرتين في 2021 و طائرتين في 2022 و طائرة في 2023.

✓ -وضع سياسة تفتّش:

✓ حتّى تتمكّن شركة الخطوط التونسية من مواصلة نشاطها خلال فترة أزمة كوفيد 19 وضعت الشركة سياسة تفتّش ارتكزت على الجوانب الآتية: -مراجعة الشبكة التجارية،

✓ -تأجيل العديد من الاستثمارات (تقليص في ميزانية الاستثمارات بنسبة 68% بما في ذلك تعديل مخطّط الأسطول)،

✓ -التحكّم في المصاريف من خلال التقليص في عدد التمثيليات والملحقين بالخارج، التقليص في كتلة أجور العمّال الأجانب بالتمثيليات بالخارج بالإضافة إلى انخفاض مصاريف الاستغلال تبعاً لتراجع الحركة التجارية (المحروقات، الخدمات الأرضية وأعباء الملاحة الجوية والمطارات، الصيانة، كراء الطائرات وأجور الملاحين والمضيقين).

برنامج النقل البحري والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

تاريخ توليه: 1 نوفمبر 2011

1- تقديم البرنامج:

يهدف قطاع النقل البحري والموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وبجودة خدمات عالية في أسرع الأجل وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على جلب الإستثمار الخارجي. ولبلوغ هذه النتيجة يعمل برنامج النقل البحري والموانئ إلى تجسيد المحاور التالية:

- تطوير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات.
- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الإستثمار الخاص في السفن الحديثة.
- تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث.
- تطوير خدمات النقل البحري من وإلى تونس بتحسين ربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.

2- تقديم نتائج الأداء وتحليلها :

الهدف 3.1: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات:

تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية وتدعيم المعدات المينائية لتحسين جودة الخدمات والرفع من المردودية.

المؤشر 1.1.3 مردودية عمليات الشحن والتفريغ

وحدة المؤشر	إنجازات 2018	إنجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2020 (2)	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
عدد الحاويات بالساعة	8,4-	9	10	4	%40	10	12
عدد المجرورات	23-	27	24	22	%92	24	24

1- **تعريف المؤشر:** يرمي هذا المؤشر إلى أبرز عدد معدات الشحن والتفريغ والموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ ومدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.

2- **طريقة إحتساب المؤشر (Formule):** عدد الوحدات المناولة في الساعة (عدد/س).

3- **مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:**

- الشركة التونسية للشحن والترصيف

- مقاولي الشحن والتفريغ الخواص

تحليل الفارق المسجل

○ لم يبلغ مردودية عمليات الشحن والتفريغ الحاويات لسنة 2020 المستوى المبرمج 10 حاويات بالساعة حيث تم تسجيل معدل 4 حاويات بالساعة سنة 2020 ويعود ذلك أساسا إلى ضعف جاهزية معدات الشحن والتفريغ بميناء رادس وتواتر الأعطاب للرافعات خاصة من نوع (grues de quai, cavaliers gerbeurs et reachstakers) ولم تتمكن الشركة التونسية للشحن والترصيف من

إقتناء قطع الغيار المستوردة من الخارج بإعتبار فترات الحجر الصحي وتوقف نشاط بعض الخدمات وورشات الإنتاج بالخارج من جراء جائحة كورونا 19.

○ وأيضا من الأسباب التي ساهمت أيضا في تراجع نسبة المردودية ارتفاع مخزون الحاويات المرصفة بالميناء حيث تجاوز طاقة إستيعاب الميناء وعرقل عمليات الرفع التي تراجعت بدورها من جراء توقف نشاط بعض المعامل بتونس بسبب جائحة كورونا

المؤشر 2.1.3 نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الإنطلاق آخر الأسبوع

وحدة المؤشر	إنجازات 2018	إنجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2020 (2)	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
%	-	-	3	-	%100	-	-

(-) لم يتم تسجيل أي تأخير

1- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى توفر الأرصفة المعد لإستقبال سفن الدرجة وجودة الخدمات المسداة لفائدتهم (عمليات الشحن والتفريغ، الإرشاد البحري والجر، خدمات شدّ وفكّ رباط السفن،..) ومدى مرونة الإجراءات المتعلقة بالسفينة والبضائع والالتزام بمواعيد الإنطلاق ومدة الرسو المبرمجة.

2- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الإنطلاق آخر الأسبوع/عدد سفن الدرجة التي تنطلق آخر الأسبوع.

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:

- ديوان البحرية التجارية والموانئ

تحليل الفارق المسجل على مستوى الإنجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

تعود نسبة تحقيق القيمة المنشودة لمؤشر قياس الأداء لهذا الهدف بالأساس إلى الشركة التونسية للشحن والترصيف بإعتبارها المستغل الوحيد لميناء رادس خاصة فيما يتعلق بمردودية عمليات الشحن والتفريغ إلى جانب الدور الهام الذي تلعبه في التأثير على مدى إلتزام سفن الدرجة بالوقت المبرمج للإنتقال في آخر الأسبوع مع مسؤولية الشاحن في إحترام مواعيد إيداع البضاعة بالإضافة إلى كافة المتدخلين في سلسلة الحلقات إلى حين شحن البضاعة على متن السفينة وكذلك إلتزام كل المتدخلين بما ورد بالإتفاق الذي تم إمضاءه من طرفهم في إطار العمل بمبادئ الطرق السيارة البحرية ومن بينها إنطلاق السفن في ساعة محددة closinghour.

▪ الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الإستثمار الخاص:

تقديم الهدف: يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الإستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل المبادلات الخارجية وخلق القيمة المضافة ومواطن الشغل.

المؤشر 2.1.3 مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

وحدة المؤشر	إنجازات	إنجازات	تقديرات	إنجازات	إنجازات 2020 مقارنة	تقديرات	تقديرات 2022
-------------	---------	---------	---------	---------	---------------------	---------	--------------

	2021	بتقديرات 2020 (1)/(2)	2020 (2)	2020 (1)	2019	2018	
	12	%75	8,3	11	9,8	9,5	%

1- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى إستجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين. مع الإشارة وأن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة ومستأجرة.

2- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلين البحريين التونسيين/ المبادلات التجارية الخارجية البحرية.

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:

- الشركة التونسية للملاحة
- المجهزين الخواص

تحليل الفارق المسجل على مستوى الإنجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

تم إنجاز نسبة 8,3% عوضا عن نسبة 11% تمت برمجتها بالميزانية ويعود هذا الفارق أساسا إلى تداعيات جائحة كوفيد 19 وتقليص نشاط الناقلين البحريين التونسيين وخاصة ضعف مبادرة الاستثمار الخاص خلال هذه السنة

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

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
38	36	%115	39	34	32	41	عدد

1- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض للنقل البحري وأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الإستثمار الخاص وتشجيعه على الإنتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري.

2- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:

- ديوان البحرية التجارية والموانئ
- أمناء السفن

خلال سنة 2020، بلغ عدد الخطوط البحرية 39 ويظهر هذا العدد ملائمة العرض للطلب وذلك بفضل تكريس حرية النقل البحري الدولي من وإلى تونس.

تحليل الفارق المسجل على مستوى الإنجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

يشير المؤشر الأول لهذا الهدف ضعف في الأسطول الوطني البحري وكلفة الإستثمار الباهضة في السفن مع عدم توفر الحوافز و التشجيعات في هذا المجال و تعتبر الشركة التونسية للملاحة المتدخل الرئيسي في بلوغ

القيمة المرجوة حيث سجلت بمفردها معدل نسبة مساهمة تناهز 5% خلال هذه السنوات و أما فيما يخص المؤشر الثاني فإنه يعكس حجم العرض و الفرص المتاحة لتبادل التجاري بين تونس و الدول الأجنبية و الذي يمثل المحرك الأساسي للإقتصاد. كما أن كثرة الإجراءات والأعباء المالية والجبائية يؤثر سلبا على القدرة التنافسية للأسطول البحري التونسي و يحد من قدراتهم الإستثمارية في سفن جديدة للمساهمة أكثر في توريد وتصدير المواد الإستراتيجية ودعم طاقتهم التشغيلية.

■ 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 والأشخاص والبضائع وتحقيق التنمية المستدامة.

المؤشر 1.3.3 عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

وحدة المؤشر	إنجازات 2018	إنجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2020 (2)	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
عدد	16323	17068	17714	14371	%81	17805	17813

1- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى إحترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا.

2- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية.

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:

- ديوان البحرية التجارية والموانئ

تحليل الفارق المسجل على مستوى الإنجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

○ تم تسجيل نسبة إنجاز تقدر بـ 81% إلى تأخير في هذه الأنشطة في فترة الحجر الصحي من جراء جائحة كوفيد 19

المؤشر 2.3.3 نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية

وحدة المؤشر	إنجازات 2018	إنجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2020 (2)	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
%	17,7	23,26	25	21,31	%85	30	30

1- تعريف المؤشر: يعمل هذا المؤشر على تقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون.

2- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد السفن الأجنبية التي تم معيانتها/عدد السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية.

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:

- السلطة البحرية

- ديوان البحرية التجارية والموانئ

○ تم تسجيل نسبة إنجاز تقدر بـ 85% إلى تأخير في هذه الأنشطة في فترة الحجر الصحي من جراء جائحة كوفيد 19

تحليل الفارق المسجل على مستوى الإنجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

تمثل القيمة المسجلة للمؤشرات الخاصة بهذا الهدف دور ومجهودات السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة والسفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية في إطار مذكرة التفاهم الإقليمية medmou والتزام كل الدول المنظمة لهذا الاتفاق بالقيام بعملية مراقبة لـ 15% على الأقل من السفن التي ترسو بموانئها.

3- تقديم تنفيذ ميزانية البرنامج:

بلغ تنفيذ ميزانية البرنامج كما يلي :

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (ق.م التكميلي)	تقديرات 2020 (ق.م الأصلي)	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)	المبلغ (2)-(1)				نفقات التأجير	إعتمادات الدفع
96%	76	1821	1897	1897		

نفقات التسير	إتمادات الدفع	400	400	400	100%
نفقات التدخل	إتمادات التعهد	19371	20839	15565	93%
نفقات الإستثمار	إتمادات الدفع	19371	20839	15565	93%
نفقات العمليات المالية	إتمادات التعهد				
	إتمادات الدفع				
المجموع العام	إتمادات التعهد	21592	23136	17862	93%
	إتمادات الدفع	1544	23136	17862	93%

- بلغت نسبة إنجاز ميزانية سنة 2020 إجمالاً 93% ويعود هامش الفارق 6% أساساً إلى تأخير جزء من برنامج الصيانة للشركة الجديدة للنقل بقرقنة إلى موفى سنة 2020.

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب البرامج الفرعية والأنشطة (إع الدفع)

بيان البرنامج	الأنشطة	تقديرات 2020 (ق.م الأصلي)	تقديرات 2020 (ق.م التكميلي)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات	
				إنجازات 2020 (2)	المبلغ (1)-(2) نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)
البرامج الفرعية 1	القيادة	962	962	872	91%
	دعم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة	15 300	20 574	19 119	94%
	دعم شركة ميناء النفيضة	1 600	1 600	1 600	100%
مجموع البرنامج		17 862	23 136	21 591	93%

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

وصف للتحديات والصعوبات والتدابير التي يتعين القيام بها لتحقيق أداء البرنامج

- بيان وتحديد أهم الإشكاليات والنقائص المعترضة في تحقيق أداء البرنامج:
 - ضعف الإستثمار في سفن حديثة من قبل الناقلين البحريين التونسيين بإعتبار الكلفة الباهضة وغياب الحوافز والتشجيعات.
 - عدم ملائمة المنشآت المينائية للمستلزمات النقل البحري الحديث خاصة على مستوى حجم السفن والغازات المائي ونوعية الحركة البحرية المتخصصة مثل وحدات الشحن ونوعية الحركة البحرية المتخصصة مثل وحدات الشحن ونوعية الخدمات.
 - تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية والديوانية عند عبور البضائع من الميناء مما يتسبب في مدة مكوث طويلة وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات والواردات.

2- تقديم التدابير والأنشطة ودعائم الأنشطة التي يتوجب القيام بها لتدارك الإخلالات المسجلة بما يمكن من تحقيق القيمة المنشودة لمؤشر أداء البرنامج:

- إستحداث نسق إنجاز المشاريع المتواصلة والمبرمجة:
 - تسريع إنجاز الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة
 - إنجاز الراصيفين 8 و9 بميناء رادس

برنامج القيادة والمسائفة

رئيس البرنامج: فيصل السطنبولي

رئيس الديوان : تاريخ توليه 16 نوفمبر 2020

1-تقديم البرنامج:

يعتبر برنامج القيادة والمساندة الرافد الرئيسي لبقية البرامج العملية باعتبار طبيعته الأفقية حيث أنه:

*يساند البرامج العملية في تجسيم أهدافها

*يسدي لفائدتها خدمات ذات إختصاص

* يوفر لها الدعم التقني بما يمكن من إعداد الميزانية وتنفيذها.

وتقوم إستراتيجية برنامج القيادة والمساندة على عدد من الأولويات أهمها:

*الإرتقاء بالعنصر البشري

*ترشيد إستهلاك الطاقة وصيانة السيارات الإدارية وتحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

2- تقديم نتائج الأداء وتحليلها:

الهدف 1: تحسين التصرف في الموارد البشرية:يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التأطير وتأهيل الأعوان والإطارات المباشرين والمنتدبين الجدد عن طريق الدورات والحصص التكوينية.

مؤشرات قياس الأداء:المؤشر عدد 1 – نسبة التأطير.

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

تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2020)	إنجازات (2020)	تقديرات (2020)	تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2019)	إنجازات (2019)	تقديرات (2019)	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
	456	500	-----	496	508	مجموع أعوان وزارة النقل	المؤشر عدد 1: نسبة التأطير
	260	303		261	293	عدد الإطارات	
-3,69%	57,01	60,7	-9.13%	52.62%	57.60%	نسبة التأطير	%

تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:

رغم إرجاء تفعيل تراخيص الانتدابات الواردة بقانون المالية لسنة 2020 فقد شهدت نسبة التأطير ارتفاعا طفيفا، إذ بلغت حوالي 57,01% سنة 2020 وهي نسبة تعتبر مقبولة إجمالا بالنظر إلى عدم الترخيص لوزارة النقل في إجراء انتدابات خارجية منذ سنة 2013 وضعف عدد الخطط المرخص فيها للترقية مقارنة بعدد الأعوان الذين يستجيبون لشروط الترقية إلى الصنفين 1 وأ2 ويعود ذلك إلى تفعيل مناظرات الترقية الاستثنائية الخاصة بالسلك الإداري المشترك

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

تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2020)	إنجازات (2020)	تقديرات (2020)	تطور نسبة الإنجازات مقارنة بالتقديرات (2019)	إنجازات (2019)	تقديرات (2019)	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
	354	280	-----	369	476	عدد الأعوان والإطارات من صنف أ3 فما فوق	المؤشر عدد 2: نسبة
						%	

	83	150		163	265	عدد الأعوان 3 فما فوق والمنتفعين بدورة تكوين على الأقل	الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل.
↘ 30,46%	23,44%	53.9%	↘ -7.793%	44.17%	55.67%	نسبة الأعوان المتكويين من صنف أ3 فما فوق	

يلاحظ أنه تم بالنسبة لسنة 2020 انخفاض ملحوظ في نسبة الأعوان الذين انتفعوا بدورات تكوين مقارنة بسنة 2019 لتصل إلى حدود 23,44% ذلك أنه تم الاكتفاء بتنظيم دورات تكوينية لفائدة الإدارات الجهوية خلال شهر سبتمبر 2020 بالتنسيق مع مركز تونس للأقطاب التكنولوجية الذكية إلى جانب بعض الدورات التكوينية بمقر الوزارة خلال شهري جوان وجويلية 2020 .

مع العلم أنه تم الإعلان عن استشارة دورات تكوينية لفائدة أعوان وإطارات وزارة النقل واللوجستيك خلال شهر أوت 2020 وتم العدول عن تنفيذ بقية برنامج التكوين في ظل التغيرات التي شهدتها الوضع بعد تفشي فيروس كورونا هذا، إلى جانب عدول عديد المؤسسات التكوينية عن برمجة دورات تكوينية على غرار المركز الوطني للإعلامية ومؤسسة الأرشيف الوطني. وقد تمّ صرف أكثر من نصف المبلغ المخصص لملتقيات التكوين سواء عن طريق تنظيم دورات تكوينية مباشرة بمقر الوزارة أو على مستوى الجهات.

الهدف 2: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود

المؤشر 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
80.000	75.0	111.13%	72.237	65.000	45.338	58.311	أ.د

- تعريف المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية
- طريقة احتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية.
- مصدر المعلومات: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

تحليل الفارق المسجل على مستوى الانجازات مقارنة بتقديرات المؤشر لسنة 2020

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2020 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت الى موفى ما قدره 72.237.أ.د من جملة 40 أ.د مرصودة دينار ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهمم الأسطول من ناحية و ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

تحليل النتائج وتقديرات الانجازات:

من المتوقع أن ترتفع كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2021-2022 ما بين 75أ.د و 80أ.د ويفسر ذلك بالزيادة في أسعار قطع الغيار ولتقادم الأسطول و لضرورة تدعيم الصيانة الدورية و الوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

المؤشر 2 معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

وحدة المؤشر	انجازات 2018	انجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	انجازات 2020 (2)	انجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
ل/100 كم	8.37	8.41	8	8.95	%111.87	8	7.7

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2020 8.95 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8 ل/100 كم سنة 2021 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للترود بالمحروقات.

تحليل الإنجازات مقارنة بالتقديرات

بناء على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل إستهلاك يقدر بـ 8 ل/100 كم سنة 2021 و 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2022 من خلال:

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

الهدف 3: 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.

❖ المؤشر (1): نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

وحدة المؤشر	انجازات 2018	انجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	انجازات 2020 (2)	انجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
%	73	78	95	73	-22	80	95

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

طريقة احتساب المؤشر: نسبة المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول.

مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.

تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها مقارنة بالتقديرات:

في إطار تجسيم المخطط المديرى للإعلامية تمت برمجة اقتناء معدات إعلامية بعنوان سنة 2020، إلا أنه وبسبب الظروف الاستثنائية التي تعيشها البلاد جزاء فرض الحجر الصحي الشامل، فإن أولويات جديدة ومؤكدة فرضت تحيين البرنامج السنوي لمقتنيات المعدات الإعلامية. ولتهيئة ظروف العمل عن بعد ولضمان نجاعة وتواصل العمل الإداري، فقد تم التقليل في كمية الحواسيب المكتبية التي كانت مبرمجة (20 حاسوب عوضا عن 60) وتم إضافة 60 حاسوب محمول تم توزيعها على رؤساء الهياكل المركزية والجهوية وأعضاء الديوان.

❖ المؤشر (2): نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

وحدة المؤشر	انجازات 2018	انجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	انجازات 2020 (2)	انجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
%	40	43	70	63	-7	84	94

تعريف المؤشر: نسبة إنجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.

طريقة احتساب المؤشر: نسبة إنجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.

مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الهياكل المركزية لوزارة النقل واللوجستيك.

تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات:

1. تمّ خلال سنة 2020 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
2. كان من المتوقع الانتهاء من إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري، ونظرا للتأخير الحاصل فإنه من المتوقع استكمال المشروع خلال سنة 2021.
3. تمّ إعداد كراس الشروط الخاصة بإنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني، وسيتم الإعلان عنها خلال السداسي الأوّل من سنة 2021.

تحليل وتفسير مدى تحقيق الهدف (بالاعتماد على نتائج مجموع المؤشرات الخاصة به):

1. تحسين جودة المعدات الإعلامية:

- خلال سنتي 2012 و 2013 تجاوز نصف الأسطول عمر الخمس سنوات.
- خلال سنة 2014، تمّ اقتناء 11 طابعة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.
- خلال سنة 2015، تمّ اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة و 05 مساحات ضوئية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60%.
- خلال سنة 2016، تمّ اقتناء 55 حاسوب مكتبي، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70%.
- خلال سنة 2017، تمّ اقتناء 40 حاسوب مكتبي و 16 طابعات و 06 مساحات ضوئية ومركز بيانات و بقيت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70%.
- خلال سنة 2018، تمّ اقتناء 69 حاسوب مكتبي و 35 طابعة و 35 مساحة ضوئية، وقد ارتفعت نسبة المعدات الإعلامية إلى 73%.
- خلال سنة 2019، تمّ اقتناء 20 حاسوب مكتبي و 15 طابعة وبذلك فإنّ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 78%.
- خلال سنة 2020، تمّ اقتناء 60 حاسوب محمول و 20 حاسوب مكتبي و 15 طابعة و 25 مساحة ضوئية، وبذلك فإنّ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 73%.

2. تركيز المنظومات:

- خلال سنة 2017، تمّ اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة ببلغ جملي قدره 16431,500 دينار.
- خلال سنة 2018، تمّ إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني ببلغ جملي قدره 16800 دينار.
- خلال سنة 2020، تمّ إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية ببلغ جملي قدره 27685 دينار.
- من المتوقع الانتهاء من إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري خلال سنة 2021 وسيتمّ دفع مبلغ قدره 35925 دينار.
- تمّ خلال سنة 2020 تحيين كراس الشروط الخاصة بإنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني وقد تمّ الأخذ بعين الاعتبار للتوصيات الصادرة عن التدقيق في مجال الإشراف على

السلامة الجوية الذي قامت به منظمة الطيران المدني الدولي، وسيتم الإعلان عن طلب العروض خلال السداسي الأول من سنة 2021.

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:**

وحدة المؤشر	انجازات 2018	انجازات 2019	تقديرات 2020 (1)	انجازات 2020 (2)	مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	تقديرات 2021	تقديرات 2022
نوعي	3	4	4	4	1	-	-

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

1. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى قياس مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط والبعيد. وكذلك مستوى تنفيذ ومدى تقدم المخطط الخماسي للتنمية لقطاع النقل وعديد الملفات المتعلقة بمواكبة تطور نشاط القطاع والمؤسسات العاملة به.

2. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.

3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف

4. تحليل المؤشر:

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

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

تقديرات 2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020 مقارنة بتقديرات 2020 (1)/(2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 (1)	إنجازات 2019	إنجازات 2018	وحدة المؤشر
50	25	-	-	-	-	-	%

1. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال 2021-2022.
2. طريقة احتساب المؤشر: مجموع نسب الأهداف المنجزة بالنسبة لكل مؤسسة/ العدد الجملي للمؤسسات
3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير نشاط الشركات التي تحت إشراف الوزارة
4. تحليل المؤشر:

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 آفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكال.

3 - تقديم تنفيذ ميزانية البرنامج:

تقديم مفصل لتنفيذ ميزانية البرنامج حسب طبيعة النفقة ثم حسب البرامج الفرعية والأنشطة مقارنة بالتقديرات (بالاعتماد على الجدولين عدد 3 وعدد 4)

جدول عدد 3:

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)		ق. م التكميلي (1)		
83.04	929	10258	11187	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
99.6	10	2619	2629	اعتمادات الدفع	نفقات التسيير

90.5	301	2860	3160	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
90.5	301	2859	3160	اعتمادات الدفع	
54.61	3617	4353	7970	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
37.03	1892	1113	3005	اعتمادات الدفع	
		-	-	اعتمادات التعهد	نفقات العمليات المالية
		-	-	اعتمادات الدفع	
83.06	4225	20721	24946	اعتمادات التعهد	المجموع
84.3	3132	16849	19981	اعتمادات الدفع	

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

جدول عدد 4:

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2020 مقارنة بالتقديرات التوزيع حسب البرامج الفرعية و الأنشطة (إع الدفع)

الوحدة: ألف دينار

نسبة الإنجاز % (1) / (2)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات المبلغ (1) - (2)	إنجازات 2020 (2)	تقديرات 2020 ق. م. التكميلي (1)	تقديرات 2020 ق. م. الأصلي	بيان الأنشطة	البرامج الفرعية
83.11	2901	14280	17181	17181	نشاط عدد 1 القيادة	البرنامج الفرعي 1 القيادة والمساندة
92	231	2569	2800	2800	نشاط عدد 2 دعم الرصد الجوي

84.3	3132	16849	19981	19981	المجموع	

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

● التوجهات المستقبلية لتحسين الأداء

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.

هذا ولغرض المحافظة على نسبة التأطير ونظراً للظروف الحالية، فإنه أصبح لزاماً 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.

ستواصل الإدارة خلال سنة 2021 العمل على تدعيم وتكثيف الدورات التكوينية الموجهة للإطارات والأعوان التابعين للإدارات الجهوية للنقل وتخصيص جزء أكبر من الاعتمادات المخصصة للغرض مع الحرص على تشريك بقية الأصناف من الأعوان على غرار العملة والتي لا يتم اعتبارها ضمن احتساب المؤشر المتعلق بالتكوين الذي يقتصر على الأعوان من صنف أ3 فما فوق وهو ما يتجه مراجعته خاصة وأن عدداً مهماً من العملة الذين يقع تكوينهم يتولون القيام بمهام إدارية.

والجدير بالذكر أن الإطارات الراجعة بالنظر إلى الإدارات العامة الفنية بالوزارة تشارك 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 مستقبلاً أخذها بعين الاعتبار ودعوة هذه الإدارات الفنية لمدنا بالمعطيات الخاصة بها. على أن تحرص الإدارة في المدة المتبقية من سنة 2021 على تنظيم دورات تكوينية في إطار الاتفاقيات المبرمة في الغرض مع جامعة تونس الافتراضية والمدرسة

الوطنية للإدارة والمعهد الأعلى للقضاء حتي يتسنى المحافظة على النسب المتحصل عليها . وتتلخّص أهم أنشطة التكوين المزمع القيام بها خلال سنة 2021 والسنوات القادمة في:

- تطوير الكفاءات العلمية لتعزيز الاحترافية ومواكبة التحدّيات الكبرى لقطاع النقل.
- إدراج عملة التّنظيف ضمن مخطّط التكوين لما تكتسيه مسألة النّظافة والعناية بالبيئة من أهمية بالغة ولتوجّهات الدولة بخصوص هذا الموضوع.
- إدراج العملة المكّفين بالسياقة ضمن مخطّط التكوين نظرا للظّروف الأمنية التي تمرّ بها البلاد ولأهمية الحرفية في التّأمين ومجابهة المخاطر.
- إدراج الأعوان المكّفين بتوزيع المكالمات الهاتفية والأعوان العاملين بمكتب الضّبط المركزي ومكتب العلاقات مع المواطن ضمن مخطّط التّكوين نظرا لدورهم الأساسي في ترسيخ صورة إيجابية لدى المتعاملين مع الإدارة
- مواصلة إدراج أعوان 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.