

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل
لسنة 2023

أكتوبر 2022

الفهرس

المحور الأول: التقديم العام للمهمة

1. إستراتيجية المهمة.....
2. برامج المهمة.....
3. الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط.....

المحور الثاني: تقديم برامج المهمة

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج.....
2. أهداف ومؤشرات الأداء.....
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى.....

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج.....
2. أهداف ومؤشرات الأداء.....
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى.....

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج.....
2. أهداف ومؤشرات الأداء.....
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى.....

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج.....
2. أهداف ومؤشرات الأداء.....
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى.....

الملاحق: 1- بطاقات المؤشرات

2- بطاقة الفاعلون العموميون

3- بطاقة خاصة بإدراج مقارنة النوع الإجتماعي

المحور الأول:
تقديم عام لمهمة النقل

1- تقديم استراتيجية المهمة

يلعب قطاع النقل بمختلف أنماطه ومكوناته دورا أساسيا في الاقتصاد الوطني من خلال مساندته لمختلف القطاعات الاقتصادية و عاملا أساسيا للإندماج الإجتماعي من خلال توفير خدمات نقل تستجيب لحاجيات المواطنين بمختلف المناطق والجهات وعليه فقد إنخرطت الوزارة في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي إتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية وإستحداث المشاريع المعطلة .

كما تعمل الوزارة على مساندة المجهودات الوطنية للإيلاء بالتعهدات الدولية في مجال التغيرات المناخية حيث يتم التركيز على تدعيم التنقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول أقل إستهلاك للطاقة وذو نسب منخفضة من إنبعاثات الغازات الدفيئة في كافة مجالات النقل وإستعمال التكنولوجيات الحديثة ومواكبة التطور في المجال .

هذا وباعتبار التحولات الهيكلية التي تشهدها بلادنا وبالتنظر لجسامة التحديات التي يواجهها القطاع في المرحلة القادمة ، فإن إستراتيجية القطاع على المدى القريب والمتوسط تركز حول أربعة محاور أساسية وهي المواطن والمؤسسات الاقتصادية والإفتتاح الدولي والإصلاحات الهيكلية.

بالنسبة للمواطن، تتمثل الرؤية الإستراتيجية أساسا في:

● النهوض بمنظومة التنقلات (الحضرية وبين المدن) من خلال :

- تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية
- إحداث خطوط مترو جديدة
- إستكمال مشروع الشبكة الحديدية السريعة
- النهوض بالمحطات (تهيئة، تأهيل، جعلها مراكز حياة وخدمات)
- تطوير التنقلات الحضرية البحرية (بطاحات،....)

● تدعيم السلامة المرورية وتعصير الخدمات الفنية

أما بخصوص مساندة المؤسسات الاقتصادية ، فإن الرؤية لإستراتيجية تتمحور حول :

● تطوير الموانئ البحرية التجارية والمطارات والمعابر الحدودية البرية

● النهوض بالمنظومة اللوجستية ونقل البضائع

كما تعمل الوزارة على تكريس الإفتتاح الدولي للقطاع وللاقتصاد الوطني أساسا من خلال:

● النهوض بالنقل الجوي والبحري، والنقل الحديدي الدولي

● تطوير المطارات والموانئ والمعابر الحدودية البرية

● تطوير منظومة النقل واللوجستية بالنيضة

- وترتكز الإستراتيجية المذكورة حول محاور مشتركة مهيكلة تتمثل أساسا في :
- إعادة تنظيم القطاع ومراجعة الأطر القانونية والمؤسسية
- إعادة الهيكلة والنهوض بالحوكمة والقدرة على الأداء
- تكثيف استعمال التكنولوجيات الحديثة والرقمنة وتطوير النقل الذكي
- إرساء نقل مستديم أقل إستهلاك للطاقة ومحدود الإنبعاثات

وعلى هذا الأساس سيتم العمل خلال فترة المخطط 2023-2025 على الحد من تداعيات الأزمة الراهنة وإستعادة نسق نمو القطاع وذلك خاصة من خلال :

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

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

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

1- المهوض بمنظومة التنقلات الحضرية

2- مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي للأشخاص والبضائع

3- تهيئة الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية البرية وتحسين المردودية والخدمات بها وتطوير

مشاريه الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية الأساسية

4- تطوير وتجديد أسطول النقل بمختلف أنماطه والإتجاه نحو إستغلال وسائل نقل مستدامة

5- دعم النهوض بمنظومة اللوجستية لمساندة بقية القطاعات الاقتصادية

6- إعادة هيكلة عدد من الشركات العمومية التي تعاني صعوبات مالية حادة

7- إعتداد تطبيقات التكنولوجيات الحديثة والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة

8- تحسين النجاعة الطاقية للقطاع النقل وإرساء نقل مستدام

9- مراجعة الإطار القانوني وملاءمته مع متطلبات القطاع .

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

أ- إجراءات عامة تهم مختلف أنماط النقل:

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

ب- النقل البري

- تركيز منظومة التصرف حسب الأهداف بالمؤسسات والمنشآت العمومية
- مراجعة التعريفات .

ت- النقل البحري

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

ث- النقل الجوي

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

ج- اللوجستية

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

ح-آفاق الشراكة مع القطاع الخاص

إن النهوض بجودة الخدمات وتجسيم البرامج والمشاريع المستقبلية لقطاع النقل يقتضيان مزيد تفعيل دور القطاع الخاص بهدف :

-الإستفادة من القدرة التمويلية للقطاع الخاص لتطوير البنية التحتية للنقل وبالتالي تخفيف العبء على ميزانية الدولة

-إستحداث إنجاز المشاريع المبرمجة وفقا للأجال والميزانية المحددة

-الإستفادة من خبرة ونجاعة القطاع الخاص في مجال تنفيذ وإستغلال المشاريع وإدخال الإبتكارات على تصاميم المشاريع ومواكبة التغيرات التقنية والإقتصادية

-تحسين جودة الخدمات المسداة

-تقاسم المخاطر في إطار مقارنة ربحية للقطاعين العام والخاص.

وعلى هذا الأساس سيتم العمل على مزيد تشريك القطاع الخاص في بعث و إستغلال وتسويق مشاريع البنية الأساسية للنقل بإعتماد مختلف أشكال الشراكة (نظام اللزمات وعقود الشراكة)وستمكن هذه المشاريع من تحقيق قيمة مضافة ستساهم في الرفع من مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي وخلق مواطن الشغل والرفع من فرص الإستثمار على المستوى بين الوطني والجهوي.

2- تقديم برامج المهمة:

تتضمن مهمة النقل لسنة 2023 على أربع برامج وهي على النحو التالي:

- برنامج النقل البري
- برنامج الطيران المدني
- برنامج النقل البحري و الموانئ
- برنامج القيادة و المساندة

3- الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط
أ- ميزانية المهمة

جدول عدد 1

تطور تقديرات ميزانية المهمة لسنة 2023 حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة
الوحدة: ألف دينار

التطور		تقديرات 2023 (2)	ق.م 2022 (1)	بيان النفقات	
النسبة % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			اعتمادات التعهد	نفقات التأجير
5%	1 107 000	23 760 000	22 653 000	اعتمادات التعهد	نفقات التأجير
5%	1 107 000	23 760 000	22 653 000	اعتمادات الدفع	
21%	817 200	4 664 000	3 846 800	اعتمادات التعهد	نفقات التسيير
15%	597 000	4 664 000	3 846 800	اعتمادات الدفع	
9%	81 310 000	967 740 000	886 430 000	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
5%	47 249 000	967 740 000	886 430 000	اعتمادات الدفع	
-24%	-846 000	2690 000	3 536 000	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
130%	8 656 500	15 311 500	5 598 000	اعتمادات الدفع	
9%	82 388 200	998854000	916 465 800	اعتمادات التعهد	المجموع
10%	92 947 200	1011475000	918 527 800	اعتمادات الدفع	

جدول عدد 2:

تطور تقديرات ميزانية المهمة حسب البرامج

الوحدة: ألف دينار

التطور		تقديرات 2023 (2)	ق. م 2022 (1)	البرامج
النسبة % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			
5%	41 237 800	900425000	859 187 200	اعتمادات التعهد
6%	49 465 800	910591000	861 125 200	اعتمادات الدفع
1%	100 000	12 624000	12 524 000	اعتمادات التعهد
1%	100 000	12 624 000	12 524 000	اعتمادات الدفع
135%	30 320 400	52819000	22 498 600	اعتمادات التعهد
135%	30 320 400	52819000	22 498 600	اعتمادات الدفع
48%	10 730 000	32 986000	22 256 000	اعتمادات التعهد
58%	13 061 000	35 441000	22 380 000	اعتمادات الدفع
9%	82 388 200	998854000	916 465 800	اعتمادات التعهد
10%	92 947 200	1011475000	918 527 800	اعتمادات الدفع

نلاحظ تطور بخصوص اعتمادات برنامج النقل البحري بالمقارنة مع البرامج الأخرى حيث تطورت اعتمادات البرنامج من 24 أ.د سنة 2022 إلى 52 أ.د سنة 2023 ويعود ذلك إلى إستحداث إنجاز مشروع المياه العميقة بالنفيضة وذلك بتمكينها من كل الوسائل الضرورية من تسيير وتدخل عمومي قصد إنجاز المشروع في أفضل الظروف الممكنة إلى جانب فتح الآفاق بخصوص شركات النقل البحري الأخرى وذلك بتطوير وتحسين أسطولها من ذلك الشركة الجديدة بقرقنة وذلك بإقتناء سفينة بإعتمادات 25 أ.د .

ب - اطار النفقات متوسط المدى (2025-2023)

جدول 3

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2023)

لتوزيع حسب طبيعة النفقة (إعتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق.م	إنجازات	البيان
2025	2024	2023	2022	2021	
24379	23907	23760	22653	19070	نفقات التأجير
4780	4693	4664	3846.8	3727	نفقات التسيير
1355151	1165994	967740	886430	678730	نفقات التدخلات
15690	15406	15311	5598	4117	نفقات الإستثمار
1400000	1210000	1011475	918527.8	705644	المجموع

جدول 4

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2023)

التوزيع حسب البرامج (إعتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق.م	إنجازات	البيان
2025	2024	2023	2022	2021	
1263808	1090365	910591	861125.2	654553	برنامج النقل البري
17042	14971	12624	12524	11738	برنامج الطيران المدني
71305	62636	52819	22498.6	20448	برنامج النقل البحري والموانئ
47845	42028	35441	22380	18905	برنامج القيادة والمساندة
1400000	1210000	1011475	918527.8	705644	المجموع

المحور الثاني:
تقديم برامج المهمة

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

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.

وبالرغم من الظروف الصعبة التي يمر بها القطاع يبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمراً ضرورياً حتى يصبح تدريجياً حلاً بديلاً عن استعمال وسائل النقل الفردي. كما أن مساعي الوزارة تصبو إلى القيام بجملة من الإصلاحات الكبرى وذلك من خلال اتخاذ العديد من الإجراءات والتدابير اللازمة لتحسين مستوى العرض وتلبية كل طلبات التنقل في ظروف آمنة.

وبناء على ما سبق فإن برنامج النقل البري يهدف إلى:

■ تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛

■ دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛

دعم النقل الحديدي للبضائع.

وستركز الجهود مستقبلاً، بالأساس، على المحاور التالية:

- تدعيم عرض النقل العمومي الجماعي على الطرقات،
- مواصلة تطوير شبكات النقل الحديدي الحضري للأشخاص مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي البضائع،
- ربط الجهات الداخلية بشبكة النقل الحديدي،
- تدعيم السلامة بوسائل النقل العمومي الجماعي وتركيز منظومة الصيانة الوقائية،
- دفع مسار التحول الطاقوي في اتجاه استغلال وسائل نقل تستعمل الطاقات المتجددة،
- دعم رقمنة خدمات النقل العمومي الجماعي،
- مواصلة استحداث نسق المشاريع الكبرى على غرار مشروع الشبكة الحديدية السريعة
- تهيئة فضاءات المعابر الحدودية البرية التابعة لديوان المعابر الحدودية حسب المواصفات والمعايير الدولية.

1- أهداف ومؤشرات الأداء:

1.2 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:

■ الهدف 1-1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي

يعكس هذا الهدف اهم توجه استراتيجي للقطاع الا وهو النهوض بالنقل العمومي الجماعي للأشخاص حيث تسعى الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري للمسافرين لتدعيم وتنمية خدمات النقل الجماعي قصد توفير نقل عمومي منتظم آمن يحتوي على معايير الرفاهة والراحة للمسافرين دون المساس بالقدرة الشرائية للمواطن.

ولتحقيق هذا الهدف تقوم الشركات بتطوير حجم العرض من خلال تعزيز الأسطول والرفع من نسبة جاهزيته الامر الذي سينعكس إيجابيا على تطور عدد البقاع المعروضة.

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة

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

✓ تقديرات المؤشر 1.1.1

تقديرات			**2022	إنجازات* 2021	الوحدة	مؤشر الأداء
2025	2024	2023				
					نسبة مؤوية	المؤشر عدد: 1.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة
2.4%	5.4%	3.7%	4.8%	-2.2%		تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)
1%	3.1%	4%	12.1%	-2.6%		تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)

*تم اعتماد إنجازات 2021 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2021
**تم تحيين تقديرات 2022 واحتساب نسبة التطور مع الأخذ بعين الاعتبار لإنجازات سنة 2021 (التقرير السنوي لسنة 2021)

- شبكة الحافلات:

2025	2024	2023	2022 (تقديرات محينة)	2021 (المنجز في التقرير السنوي لسنة 2021)	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
329 716	320 576	312 682	300 732	285 560	الشركات الجهوية للنقل
53 872	53 872	47 019	42 161	41 553	شركة النقل بتونس
3 000	2 988	2 716	2 350	2 109	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
386 588	377 436	358 170	345 243	329 222	المجموع

شهد عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات) تراجعاً خلال سنة 2021 بنسبة 2% مقارنة بسنة 2020 ويرجع هذا بالأساس إلى الوضعية المالية الصعبة والظروف الاستثنائية غير المسبوقة التي مرت بها البلاد، حيث سجل تأخير هام في اقتناء الحافلات بصفة منتظمة. وعليه ارتأت الشركات ترحيل برنامج الاستثمار بعنوان ميزانية سنة 2021 إلى السنوات القادمة. أما بالنسبة لسنة 2022 والسنوات 2023-2025 ومع فرضية استقرار الوضع الصحي بصفة نهائية مع بداية سنة 2023 واستعادت الحركة الاقتصادية و التجارية و الاجتماعية لنسقتها العادي، من المتوقع أن تشهد هذه النسبة ارتفاعاً ملحوظاً بالإضافة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية علوة على تنفيذ برنامج الاقتناءات الجديدة بالنسبة للحافلات. وفي ما يلي جداول تهم الاسطول الجملي للشركات وبرنامج الاقتناءات لسنة 2023 و الاقتناءات المتوقع تسلمها الى نهاية سنة 2022:

الاسطول الجملي للشركات

شركة النقل بتونس

الاسطول المسند	الاسطول في 2021-09-15			الاسطول في 2021-09-01		الاسطول المتوقع في 2022-09-15			نسبة التطور (1)/(2)
	الاسطول الجمالي	الاسطول الجاهز	نسبة الجاهزية (%)	الجاهز للاستغلال	نسبة الجاهزية (%)	الاسطول الجمالي	الاسطول الجاهز	نسبة الجاهزية (%)	
		1				2			
شبكة الحافلات	1213	1213	650 54%	490	40%	1213	550	45%	-15%
منهم حافلات النقل المدرسي و الجامعي			148				141		

الشركات الجوية للنقل

31/12/2022		01/09/2022		01/07/2022		الشركات
الأسطول الجاهز	الأسطول الجمالي	الأسطول الجاهز	الأسطول الجمالي	الأسطول الجاهز	الأسطول الجمالي	
388	457	378	467	337	467	شركة النقل بالساحل
194	229	182	227	171	225	الشركة الجوية للنقل بنزرت
169	220	158	220	75	220	الشركة الجوية للنقل بمدنين
215	278	205	278	167	272	الشركة الجوية للنقل بقابس
148	168	145	177	119	171	الشركة الجوية للنقل بباجة
245	378	205	388	171	374	الشركة الجوية للنقل بصفاقس
103	118	97	118	87	118	الشركة الجوية للنقل بالكاف
68	72	65	69	59	63	الشركة الجوية للنقل بسليانة
238	271	228	271	210	278	الشركة الجوية للنقل القوافل قفصة
265	317	253	317	209	317	الشركة الجوية للنقل بنابل
145	165	142	163	123	163	الشركة الجوية للنقل بالقيروان
140	171	139	171	137	171	الشركة الجوية للنقل بجندوبية
135	150	128	150	120	150	الشركة الجوية للنقل بالقصرين
2453	2994	2325	3016	1985	2989	مجموع الشركات

برنامج الاقتناءات لسنة 2023

حافلات صغيرة الحجم	حافلات نقل بين المدن رفاهة	حافلات نقل بين المدن مزدوجة	حافلات نقل بين المدن عادية	حافلات مزدوجة	حافلات عادية	الاقتناءات المبرمجة لسنة 2023
0	6	0	0	66	28	شركة النقل بالساحل
0	9	0	7	24	7	الشركة الجهوية للنقل بنزرت
0	12	5	0	8	10	الشركة الجهوية للنقل بمدنين
6	0	0	0	12	6	الشركة الجهوية للنقل بقابس
7	0	0	0	3	15	الشركة الجهوية للنقل بباجة
12	16	0	0	64	20	الشركة الجهوية للنقل بصفاقس
						الشركة الجهوية للنقل بالكاف
0	6	0	0	0	3	الشركة الجهوية للنقل بسليانة
4	7	8	11	9	13	الشركة الجهوية للنقل بقفصة
0	12	-	-	-	-	الشركة الجهوية للنقل بنابل
0	3	0	0	3	6	الشركة الجهوية للنقل بالقيروان
0	3	0	0	6	5	الشركة الجهوية للنقل بجندوبة
0	5	0	0	5	5	الشركة الجهوية للنقل بالقصرين
0	0	0	0	110	65	شركة النقل بتونس
29	67	13	18	310	183	المجموع

الاقتناءات المتوقعة تسلمها الى نهاية سنة 2022

الإقتناءات	الشركة
13 حافلة عادية	الشركة الجهوية للنقل القوافل قفصة
9 حافلات مزدوجة	
9 حافلات نقل حضري مزدوجة	الشركة الجهوية للنقل ببنزرت
06 حافلات عادية	الشركة الجهوية للنقل بباجة
36 حافلة مزدوجة	الشركة الجهوية للنقل بصفاقس
73	المجموع

- الشبكة الحديدية:

2025	2024	2023	2022 (تقديرات محيئة)	2021 (المنجز في التقرير السنوي لسنة 2021)	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
29 100	28 912	25 872	25 844	24 472	شركة نقل تونس
72650	71 749	71 692	67 956	59 179	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
101 750	100 661	97 564	97 305	83 651	المجموع

شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية تراجعاً خلال سنة 2021 بنسبة 2% مقارنة بسنة 2020 ويعود ذلك لتدهور حالة الأسطول نتيجة للتأخير الحاصل في إنجاز برنامج تأهيل العربات. ومن المتوقع أن تشهد هذه النسبة أيضاً تحسناً خلال سنة 2022 والسنوات 2023-2025 وذلك اعتماداً على مجهودات الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من حيث تطوير الاستثمارات والمجهود التجاري ومجهودات شركة النقل بتونس خاصة منها المتعلقة بتدعيم أسطول نقل المسافرين ومواصلة برنامج تأهيل القاطرات وتجهيز مراكز الصيانة. وفي ما يلي جدولاً حول الأسطول ونسبة جاهزيته على مستوى الشبكة الحديدية:

شركة النقل بتونس

الأسطول المسند	الأسطول في 2021-09-15			الأسطول في 2021-09-01		الأسطول المتوقع في 2022-09-15			نسبة التطور (1)/(2)	
	الأسطول الجمالي	الأسطول الجاهز 1	نسبة الجاهزية (%)	الجاهز للاستغلال	نسبة الجاهزية (%)	الأسطول الجمالي	الأسطول الجاهز 2	نسبة الجاهزية (%)		
خط تونس - حلق الوادي - المرسى	18	18	12	67%	11	61%	18	12	67%	0%
خطوط مترو الخفيف	189	189	92	49%	76	40%	189	84	44%	-9%

الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

المتوقع في 2022/12/31	الجاهز في 2022/09/01	الجاهزية في 2022/07/01	الاسطول الجمالي	الاسطول
%50	%36	%36	36	قاطرات
%60	%47	%47	112	عربات نقل المسافرين
%60	%22	%22	30	قطارات ذاتية الجر
%76	%76	%76	29	قطارات كهربائية

■ الهدف 1-2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص

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

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 2.1.1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

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

تقديرات			2022**	إنجازات* 2021	الوحدة	مؤشر الأداء
2025	2024	2023				
تقليص عدد الحوادث			تقليص عدد الحوادث	-20%	نسبة	المؤشر 2.1.1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

المصدر: إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية

*تم اعتماد إنجازات 2021 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2021
**تم اعتماد تقديرات 2022 حسب ما ورد في المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022 ولا توجد تقديرات لآخر سنة 2022 حسب المرصد (آخر إحصائيات بتاريخ أوت 2022)

2022 (إلى غاية 2022-8-4)	2021	2020	2019	2018	تطور حوادث المرور
70	105	131	222	199	حوادث المرور حسب وسائل النقل العمومي الجماعي (حافلة+ قطار وميترو)
2782	5089	4774	5972	5884	مجموع حوادث الطرقات

المصدر: إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية

بالنسبة لحوادث المرور على متن وسائل النقل العمومي الجماعي فهي تمثل تقريبا 3% من جملة الحوادث المسجلة وطنيا وتم تسجيل انخفاض في عدد الحوادث ويرجع ذلك بالأساس إلى سعي مهمة النقل لدعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص ذلك بتدعيم عمليات المراقبة وتكثيف الحملات التحسيسية والتوعوية للمحافظة على سلامة المسافرين. بالنسبة لسنة 2021، تم تسجيل انخفاضا ملحوظا مقارنة بالسنة الفارطة (نسبة تراجع بـ20%) نظرا للظروف الاستثنائية التي تعيشها البلاد وهو ما انجر عنه توقف نشاط شركات النقل العمومي الجماعي للمسافرين خلال فترة الحجر الصحي الشامل وكذلك حرص وزارة النقل وجميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية للتخفيف من عدد الحوادث.

ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الإصابات مع نهاية سنة 2022 والسنوات القادمة 2023-2025 ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص وكذلك إلى جملة من الإجراءات التي ستتخذها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية على دعم ملف السلامة المرورية وإيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي يواجهها نشاط النقل العمومي الجماعي على الطرقات في مجال السلامة.

■ الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

يمثل تدعيم النقل الحديدي للبضائع هدفا استراتيجيا لنشاط النقل البري وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات المخصصة لنقل البضائع وصيانة البنية التحتية المخصصة لذلك.

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 3.1.1: تطور النقل الحديدي للبضائع

يتمثل نشاط النقل الحديدي للبضائع في نقل الفسفاط (نقل الفسفاط من ستة مناجم تابعة لشركة فسفاط قفصة الى معامل التحويل للمجمع الكيميائي التونسي) ونقل البضائع الأخرى (أسمدة، حبوب، مواد غذائية، مواد بناء..).

تقديرات			** 2022	إنجازات* 2021	الوحدة	مؤشر الأداء
2025	2024	2023				
16%	5%	19%	87%	21%	نسبة	المؤشر عدد 3.1.1- تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
0%	0%	19%	94%	30%		تطور نقل الفسفاط
47%	17%	19%	76%	9%		تطور نقل للبضائع المختلفة

*تم اعتماد إنجازات 2021 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2021
**تم تحيين تقديرات 2022 واحتساب نسبة التطور مع الأخذ بعين الاعتبار لإنجازات سنة 2021 (التقرير السنوي لسنة 2021)

2025	2024	2023	2022 (تقديرات محينة)	2021 (المنجز في التقرير السنوي لسنة 2021)	النقل الحديدي للبضائع (كميات منقولة مليون طن)
9.892	8.557	8.148	6.860	2.500	النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
5.688	5.688	5.688	4,800	1,538	نقل الفسفاط
4.204	2.869	2.460	2.060	0,962	نقل للبضائع المختلفة

شهدت سنة 2021 تحسنا ملحوظا في مجال نقل البضائع حيث بلغ نشاط نقل الفسفاط خلال سنة 2021 مستوى 4.6 مليون طن أي بنسبة تطور تبلغ 30%.
وتقوم الشركة حاليا بدراسة حول تقوية وتعصير شبكة نقل الفسفاط بالجنوب بالإضافة الى تصفيح صناديق 400 عربة وذلك لتعزيز قدرتها على نقل كميات الفسفاط المعروضة من قبل شركة فسفاط قفصة.

ومن المتوقع أن يشهد نشاط نقل الفسفاط مع نهاية سنة 2022 زخالا لفترة 2023-2025 تحسنا باعتبار الفرضيات التالية:

- فض الاعتصامات على الخط عدد 13،

- دخول الخط عدد **15** حيز الاستغلال،
 - استكمال تصفيح صناديق **400** عربة والشروع في تجديد صناديق **250** عربة ،
 - التزام شركة فسفاط قفصة بإنتاج الكميات المبرمجة.
- بالإضافة لنشاط نقل الفسفاط، سجل نشاط نقل البضائع المختلفة نسبة تطور بـ **9%** خلال سنة **2021** ومن المتوقع ان يتحسن هذا النشاط خلال السنوات القادمة. وستسعى الشركة في مجال نقل البضائع المختلفة إلى تدعيم قدرتها التنافسية خاصة على مستوى نقل مواد البناء والحبوب والحاويات البحرية واقتحام أسواق جديدة مثل دبس السكر.

2.2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

جدول عدد 1: الأنشطة ودعائم الأنشطة

الوحدة: ألف دينار

تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2023	الأنشطة	تقديرات المؤشرات لسنة 2023	الأهداف	البرنامج
459759	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة	الهدف 1-1: دعم وتنمية النقل العمومي الجماعي	برنامج النقل البري
354491	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	- شبكة الحافلات:		
187903	نشاط 4: دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة	- الشبكة الحديدية:		
192050	نشاط 5: دعم شركة النقل تونس			
3000	نشاط 6: دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن			
7800	نشاط 7: شركة الميترو الخفيف بصفاقس			
3800	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	المؤشر 1-1-2: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 1-2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	
103003	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية			

33300	نشاط 5: دعم شركة النقل بتونس			
3592	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	المؤشر: 1.3.1 تطور النقل الحديدي للبيضائع (تطور نقل الفسفاط بالمليون طن) المؤشر: 1.3.2 تطور النقل الحديدي للبيضائع (بيضائع مختلفة بالمليون طن)	الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبيضائع	

3.2 - مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

جدول عدد 2:

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2023	أهم الأنشطة والمشاريع التي سينتج عنها إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف البرنامج (التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها)	الفاعل العمومي
422300	بناء ورشات صيانة وإصلاح الحافلات لفائدة الشركة الجهوية للنقل بالكاف والشركة الجهوية للنقل بباجة و الشركة الجهوية للنقل بمدنين والشركة الجهوية للنقل بالقصرين	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي الهدف 2-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	13 شركة جهوية للنقل
160900	تجديد الشبكة إصلاح أضرار الفيضانات وزحف الرمال تهيئة مراكز الصيانة تهيئة الخطوط داخل المحطات	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي الهدف 2-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص الهدف 3-1: دعم النقل الحديدي للبيضائع	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

	<p>تهيئة محطة حلق الوادي لنقل البضائع</p> <p>تعصير الشبكة الجنوبية لنقل الفسفاط</p> <p>تأهيل الخط 6 الرابط بين تونس والقصرين</p> <p>تهيئة محطة حلق الوادي لنقل البضائع</p> <p>مضافة الخط مكنين مهدية تجديد شبكة نقل الفسفاط</p>		
162200	<p>تهيئة الهيكل الأساسي تدعيم الجسور بخط تونس حلق الوادي المرسي</p> <p>تجديد الهيكل الأساسي بخط تونس حلق الوادي المرسي</p> <p>تجديد وصيانة السكة</p> <p>تهيئة مستودعي الشرقية وبئر القصعة</p> <p>تأهيل أسطول عربات الميترو</p> <p>تأهيل أسطول الحافلات</p>	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p> <p>الهدف 2-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>	شركة النقل بتونس
3000		<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p>	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
18271	<p>تحويل الشبكات المصادقة على مخرجات الدراسات (Etudes) (AMO)</p> <p>انتزاع عقارات لفائدة المشروع</p>	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p>	شركة الميترو الخفيف بصفاقس

3.3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى (2023-2025)

جدول عدد 3

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

(الوحدة : ألف دينار)

الفارق		تقديرات 2023 (2)	ق م (1) 2022	انجازات 2021	بيان النفقات
النسبة %	المبلغ (1) - (2)				
15.3%	567	4262	3695	3107	نفقات التأجير
77.6%	427,8	979	551,2	607	نفقات التسيير
4.8 %	40743	895184	854441	647275	نفقات التدخلات
317%	7046	10166	2438	3564	نفقات الاستثمار
-	-	-	-	-	نفقات العمليات المالية
5.7%	49465,8	910591	861125,2	654553	المجموع

جدول عدد 4:

إطار النفقات متوسط المدى (2023-2025)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة : ألف دينار)

تقديرات 2025	تقديرات 2024	تقديرات 2023	ق م 2022	إنجازات 2021	البيان
4915	5104	4262	3695	3107	نفقات التأجير
1359	1172	979	551,2	607	نفقات التسيير
1243424	1071916	895184	854441	647275	نفقات التدخلات
14110	12173	10166	2438	3564	نفقات الاستثمار
		-	-	-	نفقات العمليات المالية
1263808	1090365	910591	861125,2	654553	المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
1264308	1090865	911091	861625,2	655257	المجموع بإعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

برنامج الطيران المدني

• |-تقديم البرنامج وإستراتيجيته :

يهدف برنامج الطيران المدني إلى المساهمة في تدعيم الاقتصاد الوطني بإعتباره إحدى روافد التنمية، وذلك من خلال الرفع في الناتج الوطني الخام إلى جانب دفع بقية القطاعات كالسياحة والتصدير والإستثمار.

كما يكتسي مجال النقل الجوي أهمية قصوى بالنظر لدوره الإستراتيجي في ربط بلادنا بمختلف البلدان وهو ما يعزّز إنفتاحه على مستوى العالم، كما يساهم في ربط المناطق الداخلية وفكّ عزلتها. ويعمل برنامج الطيران المدني على تطوير النقل الجوّي ومواكبة مختلف المستجدّات مع الحرص على ضمان سلامة وأمن المسافرين وتحسين مستوى الخدمات المقدمة لهم وذلك في إطار مراعاة متطلّبات البيئة وتطبيقا لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني.

كما انخرط برنامج الطيران المدني في تنفيذ توجّهات الدولية الرّامية إلى مقاومة جميع أشكال التمييز ضدّ المرأة وتكريس المساواة بين الجنسين وتحقيق التنمية الشاملة.

ومن خلال معاينة واقع قطاع الطيران المدني في تونس يمكن ملاحظة ميزات تفاضلية وتتمثّل كالآتي:

-قطاع الطيران المدني يتّسم بالعراقة ويتجلى ذلك من خلال قدم شركة الخطوط التونسية التي تعود إلى سنة 1948، في حين اضمحلت عديد شركات الطيران الوطنية الكبيرة في العالم كأريكا وأوروبا رغم عراقتها وقيمتها، نظرا لاشتداد المنافسة بينها وبروز شركات جديدة أكثر تنافسية.

كما يبرز عراقة مجال الطيران المدني من خلال قدم المطارات في تونس حيث تمّ إنشاء أوّل مطار في تونس سنة 1912 وهو مطار قصر السعيد وهو ما من شأنه أن يرسّخ تقاليد تونس في مجال إستغلال المطارات ويراكم خبراتها في مجال الملاحة الجوية.

-توفير أسعار تفاضلية ونذكر في هذا الإطار مثلا الأسعار التنافسية للشحن الجوّي الممنوحة لفائدة المصدرين وكذلك معالم الطيران التنافسية،

- سلامة وأمن الفضاء الجوّي ويظهر ذلك من خلال قلّة حوادث الطيران المدني في تونس،

- وجود موارد بشرية ذات كفاءة عالية في مجال الطيران المدني.

إلا أنّه إلى جانب هذه التفاضلية هناك بعض الإشكاليات والنقائص يشكو منها مجال الطيران المدني ونذكر من أهمّها:

- الصعوبات المالية والهيكلية لشركات النقل الجوّي التونسية التي تعمّقت أكثر خاصة بعد جائحة كوفيد-19 وهو ما أدّى إلى توقّف نشاط بعض شركات الطيران الوطنية وعدم تجديد رخص إستغلالها الجوي كشركة سيفاكس ارلاينز وشركة ياسمين للطيران وتواصل الأزمة المالية الصعبة للشركات الأخرى كشركة الخطوط التونسية،

-ضعف مردودية المطارات الداخلية،

-تقادم البنية التحتية لمطار تونس قرطاج الدولي وتجاوز طاقة إستيعابها خاصة في أوقات الذروة،

-تواضع مردودية قطاع الشحن الجوّي،

-تواضع الإمكانيات المالية والبشرية والتنظيمية واللوجستية لسلطة الطيران المدني إلى جانب وجود تداخل في المهام الرقابية بين الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران .

- وجود تفاوت بين الإناث والذكور على مستوى مهنة الطيران المدني خاصة فيما يخص ميكانيكي

الطائرات والأعوان الفنيين للإستغلال والأعوان الملاحين الفنيين.

وتجدر الإشارة إلى أنّ قطاع الطيران المدني شديد التأثر بالمستجدات الوطنية والعالمية ويظهر ذلك خاصة من خلال تأثير الأزمة الصحية العالمية التي اجتاحت بلادنا منذ سنة 2020 على غرار بقية دول العالم على المؤسسات الوطنية العاملة في مجال الطيران المدني ونذكر من بينها خاصة شركات النقل الجوّي التي لا زالت تعاني إلى حدّ الآن من الصعوبات المالية بالرغم من عودة الحركة الجوّية إلى نسقتها الإعتيادي، كما أنّ الحرب الروسية الأوكرانية قد أثّرت سلبا على كلّ من السياحة والنقل الجوّي وذلك نظرا للتراجع الكبير في عدد السياح الوافدين إلى بلادنا القادمين من روسيا وأكرانيا اللتان تعدّان من أهمّ الأسواق السياحية بالنسبة لبلادنا.

ويضاف إلى ذلك تسبّب الأزمة الأوكرانية في أزمة الطاقة ممّا أدّى بدوره إلى الترفيع في أسعار الوقود وغلاء قطع الغيار للطائرات نتيجة تراجع قيمة الدينار التونسي وهو ما زاد في تعميق الصعوبات المالية لشركات الطيران الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية.

وتبعاً لذلك وفي إطار السعي للحدّ من هذه الصعوبات والعمل على مواجهة تحديات قطاع الطيران المدني

بعد جائحة كوفيد 19، فإنّ الرؤية الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني على المدى المتوسط 2023-

2025 انبنت على ضرورة تدعيم النقل الجوي على المستوى الداخلي والخارجي والتشجيع على

الإستثمار في مجال الطيران المدني من خلال تيسير الإجراءات الإدارية وضمان حرّية المنافسة وتكافؤ

الفرص للمساهمة في دفع عجلة الإقتصاد إلى جانب الحرص على تحسين جودة الخدمات المقدّمة لفائدة

المسافرين مع ضمان سلامة وأمن الطائرات والمطارات التونسية ولذلك تمّ وضع المحاور الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني على النحو الآتي:

-تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجوّي،
-ملائمة النصوص التشريعية والترتيبية في مجال الطيران المدني مع المتطلّبات الدولية خاصة في ما يخص مجال السلامة والامن والبيئة،

-تحسين جودة الخدمات المقدّمة في الطائرات والمطارات،

- إنقاذ شركة الخطوط التونسية وإعادة هيكلتها قصد إستعادة قدرتها التنافسية،

- تطوير قطاع الشحن الجوّي،

-تنشيط المطارات الداخلية،

-إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني وفقا لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني بهدف

تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،

- تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني،

- تشجيع الإستثمار في قطاع الطيران المدني،

-تهيئة البنية التحتية للمطارات وفقا للمعايير الدولية.

● **II-أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج:**

● **II-1 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:**

● **الهدف 1:تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني:**

تطبيقا للتوجّهات الإستراتيجية الرّامية خاصة إلى ضمان سلامة وأمن الطيران وتأهيل سلطة الطيران التونسية، وفي إطار متابعة نجاعة الإشراف عليها والعمل على تحسينها فقد وقع الإختيار على هذا الهدف لأنّ مرحلة الإشراف من أهمّ حلقات هذه المنظومة، وكذلك من منطلق أنّ ضمان تحقيق نتائج أفضل على مستوى السلامة يستوجب حتما تحسين نجاعة الإشراف عليها. ويتمّ متابعة تحقيق هذا الهدف فقد تمّ رسم مؤشرين إثنين: * نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي،

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

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

يساهم هذا المؤشر بنسبة هامة في تحقيق الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني حيث يمكن تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي في مجال الطيران المدني من تحسين أداء سلطة الطيران المدني خاصة على مستوى الرقابة والقيام بدورها التعديلي من جهة، والإستجابة للمتطلبات الدولية من جهة أخرى.

تقديرات			2021	جازات 2021	سنة	مؤشر الأداء
%50	%50	%50	%40	%60		إطار التشريعي والتنظيمي وطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي

من المتوقع أن تنخفض تقديرات هذا المؤشر سنة 2022 لتصل إلى نسبة 40% مقارنة بإنجازات سنة 2021 التي بلغت 60% ويفسر ذلك بعدم إستكمال مشروع إصدار مجلة الطيران الجديد بعد إدخال التفتيحات اللازمة عليه إلى جانب النصوص التطبيقية المنبثقة عنه، كما أنه لم يتم إحراز تقدم كبير في تحقيق التقارب التشريعي بين النصوص الوطنية ونصوص الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني وذلك في إطار تنفيذ الإتفاق الأورومتوسطي ذات الصلة كما أنه لم يتم معالجة مختلف النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي، كما أنه من المنتظر أن ترتفع نسبيا تقديرات المؤشر بالنسبة لسنوات 2023 و 2024 و 2025 إلى حدود نسبة 50%، وذلك خاصة مع توقع إستئناف أشغال لجان المكلفة بمتابعة ومعالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق تدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي، وتجدر الإشارة إلى أنه تم توقع إستقرار نسبة إنجاز هذا المؤشر بالنسبة للسنوات المذكورة بناء على فرضية الإعتماد على الموارد المتوفرة حاليا .

وتبعا لخلق باب الإنتدابات إلى غاية سنة 2025 وهو ما يصعب معه توفير الإطارات المتخصصة اللازمة في انتظار إيجاد حلول بديلة لتوفير العدد الكافي من الأعوان إلى جانب عدم توفر الموارد المالية واللوجستية الضرورية التي ستساهم في تحسين أداء البرنامج فإن مستوى مساهمة هذا المؤشر

في تحقيق الهدف المتعلق بتحسين مستوى الإشراف على سلامة الطيران المدني سيكون متدني ويبقى دون المستوى المأمول.

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

يساهم النظام المعلوماتي في تحسين أساليب عمل الإدارة العامة للطيران المدني على المستوى الداخلي وعلى مستوى تعاملها مع نظرائها في الخارج. وبالتالي من شأن النظام المعلوماتي أن يوفر المعطيات الحينية التي يمكن إستغلالها في مجال تقييم عمليات التدقيق ومتابعة الإخلالات وأخذ القرار اللازم إل جانب إعتمادها في مجالات أخرى كإرساء نظام المخاطر وإرساء برنامج سلامة الدولة.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	الوحدة	مؤشر الأداء
%80	%60	%40	%10	%0	مانوية	التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

تم في سنة 2021 تحقيق نسبة 0% بإعتبار إلى أنه لم يتم إلى حدّ الآن البدء في إنجاز النظام المعلوماتي حيث أفضى طلب العروض إلى نتائج غير مثمرة، وتبعاً لذلك سيتم إعادة تحيين كراسات الشروط المتعلقة بتركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران ونشر طلب العروض في موفى السنة الحالية، لذلك من المتوقع أن تكون نتائج المؤشر في حدود نسبة 10% سنة 2022، في حين سيكون التجسيم الفعلي للمشروع في بداية سنة 2023 في صورة الحصول على نتائج مثمرة للصفقة، ومن المنتظر أن تتطور هذه النسب سنة 2024 لتصل إلى نسبة 40% ونسبة 60% سنة 2024 ونسبة 80% سنة 2025 وذلك بناء على فرضية الانطلاق الفعلي للمشروع سنة 2023 بعد إختيار العارض الأفضل.

وبناء على ما سبق ذكره فإن نسبة تطور هذا المؤشر مرتبط بالبدء الفعلي في تجسيم المشروع المتعلق بتركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني وسيتمّ تحسن نسب التقدم في تركيز هذا المشروع خلال سنوات 2023 و2024 و2025 وفق النسب المذكورة أعلاه في المساهمة في تحقيق الهدف المتعلق بتحسين مستوى الإشراف على سلامة الطيران المدني، في حين تبقى النتائج المسجلة حالياً بالنسبة لهذا المؤشر دون المأمول ولا يساهم في تطوير هذا الهدف.

• **الهدف 2: تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي:**

وقع الإختيار على هذا الهدف لأنّ جودة الخدمات من أوكد المسائل التي يجب الإعتناء بها قصد تحسين الخدمات المقدّمة لفائدة المسافرين وخاصة مسافري شركة الخطوط التونسية بإعتبار أنّ من أهمّ المحاور التي ستمكن من تدعيم القدرة التنافسية للشركة تحسين جودة خدماتها وتمّ التركيز على مطار تونس قرطاج الدولي لأنّ أهمّ أنشطتها تتواجد بهذا المطار.

المؤشّرات:

ويتم متابعة تحقيق هذا الهدف من خلال مؤشرين إثنين:

* نسبة رضاء المسافرين،

* نسبة انتظام الرحلات الجوّية للناقلة الجوّية.

• **المؤشّر عدد -2-2-1 نسبة رضاء المسافرين (مسافري شركة الخطوط التونسية):**

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

تقديرات			2022	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2025	2024	2023		2021		
%70	%70	%60	%50	%38	مئوية	نسبة رضاء المسافرين

من المتوقّع أن يتمّ خلال سنة 2023 تحقيق نسبة 60% ومن المرجّح أن ترتفع لتصل إلى نسبة 70% خلال سنتي 2024 و2025 وهو ما يعني أنّه سيتمّ تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2022 التي ستشهد تحسّنا في الإنجازات والتي من المنتظر أن تصل إلى نسبة 50% مقابل نسبة إنجاز بـ38% سنة 2021 ويفسر ذلك بتوقّع تحسين مؤشر انتظام الرحلات خاصة بعد تنفيذ برنامج تعصير الأسطول من خلال سحب الطائرات التي تفوق 20 سنة وإقتناء طائرات جديدة لتصل إلى 17 طائرة خلال السنوات 2023-2025 إلى جانب تدعيم الأسطول بطائرات مؤجرة صغيرة السن (معدّل 10 سنوات) لفترة متوسطة (4 إلى 6 سنوات).

هذا ولئن ستنحسّن في المستقبل مؤشرات نسبة رضاء المسافرين وفق التقديرات التي سبق تقديمها فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشر لم تصل إلى المستوى المطلوب ولم تمكّن من تحقيق نتائج مرضية بخصوص الهدف المتعلق بجودة الخدمات.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المعطيات الخاصة بنسبة رضاء المسافرين تقدّمه شركة الخطوط التونسية وذلك بعد القيام بأخذ آراء المسافرين على طائراتها مباشرة بعد الرحلة عبر إستبيانات سواء مباشرة بعد نزولهم من الطائرة أو عند خروجهم من مطار تونس قرطاج الدولي وتمّ الإقتصار على آراء المسافرين عبر شركة الخطوط التونسية والنازلين بمطار تونس قرطاج فحسب لأنّ أهمّ أنشطتها تتركز بهذا المطار وأهميته لذلك يكاد يرتبط مؤشر انتظام الرحلات بنسبة رضاء المسافرين.

• **المؤشر عدد -2-2-2-نسبة انتظام الرحلات الجوية (شركة الخطوط التونسية):**

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

تقديرات			2022	إنجازات	وحدة	مؤشر الأداء
				2021		
%70	%70	%60	%48	%48	مئوية	نسبة انتظام الرحلات الجوية

من المتوقع أن يتمّ في سنة 2023 نسبة 60% ومن المرجّح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2024 لتصل إلى 70% وكذلك سنة 2025 وبذلك سيتمّ إحراز تطوّر خلال السنوات القادمة 2023-2025 مقارنة بسنة 2022 التي من المتوقع أن تحافظ على نفس نتائج سنة 2021 وهي نسبة 48% ويفسرّ التحسّن في المؤشرات في المستقبل بالقيام بعمليات إقتناء قطع الغيار اللازمة وإجراء التعديلات المستوجبة على أجهزة الطيران إلى جانب استكمال تسلّم 5 طائرات من طراز أ320 نيو وهو ما سيساهم في التقليل من الأعطاب المتكرّرة التي تتسبّب في حدوث تأخير الرحلات الجوية والتخفيض بالتّالي من نسبة انتظام الرحلات الجوية.

وبالرغم من توقُّع تحسُّن مؤشّر نسبة انتظام الرحلات الجوية خلال سنوات 2023-2025 فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشّر لم تصل إلى المستوى المطلوب على غرار المؤشّر السابق ولم تمكّن من تحقيق نتائج مرضية بخصوص الهدف المتعلق بجودة الخدمات نظارا لتقادم الأسطول الحالي وتأخّر تنفيذ برنامج تجديد الأسطول.

● -الهدف 3: تنمية النقل الجوّي بالمطارات:-

تمّ إختيار هذا الهدف لمتابعة تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية الراجعة بالنظر للديوان والعمل على تنمية النقل الجوي.

ويندرج هذا الهدف في إطار المحور الإستراتيجي المتعلّق بتدعيم النقل الجوّي وتحسين البنية التحتية للمطارات إلى جانب تنشيط المطارات الداخلية.

● المؤشّر عدد -2-3-1 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات:

يمكنّ هذا المؤشّر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ويساهم في العمل على تحسينه وإيجاد الآليات المثلى لتنمية النقل الجوي من وإلى المطارات التونسية والوقوف على أهمّ الإشكاليات الخاصة بالمطارات وخاصة الداخلية منها التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوّية.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	الوحدة	مؤشّر الأداء
2025	2024	2023				
%16.7	%16.7	%16.7	%25.3	%27.4	مئوية	طور حركة النقل الجوي للطائرات

تمّ إدخال تعديل على تقديرات تطوّر حركة النقل الجوي بالاعتماد على فرضية معدّل نسبة نموّ على باقي الفترة الممتدّة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوّية المسجّل خلال سنة 2019 وتبعاً لذلك من المتوقع أن يتواصل إرتفاع نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للطائرات خلال سنوات 2023-2025 في حدود نسبة 16.7%، أمّا في خصوص سنة 2022 من المتوقع أن تتحسنّ إنجازات هذا المؤشّر بنسبة 25.3% مقابل نسبة 27.4% بعنوان إنجازات سنة 2021 ويرجع ذلك إلى إستعادة الحركة الجوية مستواها الإعتيادي مقارنة بما كانت عليه سنة 2019 خاصة بعد إنتهاء أزمة كورونا.

وبناء على ما سبق ذكره فإنّ نسبة تطوّر هذا المؤشر ستشهد إرتفاعا ملحوظا خلال سنوات 2023 و2024 و2025 وفق النسب المذكورة أعلاه وبالتالي ستتحسّن مساهمة نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للطائرات في تحقيق الهدف المتعلّق بتنمية النقل الجوّي.

● المؤشّر عدد -2-3-2- نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ويساهم في العمل على تنميته ومعالجة الإشكاليات الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.

مؤشر الأداء	الوحدة	إنجازات 2021	2022	تقديرات	
				2023	2024
تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين		%30.1	%35.3	%24.6	%24.6

تمّ إدخال تعديل على تقديرات تطوّر حركة النقل الجوّي بالاعتماد على فرضية معدّل نسبة نموّ على باقي الفترة الممتدّة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوّية المسجّل خلال سنة 2019 وتبعاً لذلك من المتوقّع أن تتحسّن أيضا نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين خلال سنوات 2023-2024 لتصل إلى نسبة 24.6%، أمّا في خصوص سنة 2022 من المتوقّع أن ترتفع إنجازات هذا المؤشر بنسبة 35.3% مقابل نسبة 30.1% بعنوان إنجازات سنة 2021 ويرجع ذلك إلى إستعادة الحركة الجوية مستواها العادي مقارنة بما كانت عليه سنة 2019 خاصة بعد إنتهاء أزمة كورونا.

وبناء على ما سبق ذكره فإنّ نسبة تطوّر هذا المؤشر ستشهد إرتفاعا خلال سنوات 2023 و2024 و2025 وفق النسب المذكورة أعلاه وبالتالي ستكون مساهمة نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين في تحقيق الهدف المتعلّق بتنمية النقل الجوّي دون المستوى المطلوب.

● المؤشّر عدد -2-3-3- نسبة تطوّر حركة الشحن الجوّي:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات -

تقديرات			202	إنجازات	وحدة	مؤشر الأداء
				2021		
%4	%4	%3	%3	%4		نسبة تطوّر الشحن الجوّي

تمّ إدخال تعديل على تقديرات تطوّر حركة النقل الجوي بالاعتماد على فرضية معدّل نسبة نموّ على باقي الفترة الممتدّة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوّية المسجّل خلال سنة 2019 وتبعاً لذلك من المتوقّع أن تكون نسبة تطوّر حركة الشحن الجوّي خلال سنة 2023 في حدود نسبة 3% ونسبة 4% خلال سنتي 2024-2025، أمّا في خصوص سنة 2022 من المتوقّع أن تكون إنجازات هذا المؤشر بنسبة 3% مقابل نسبة 4% بعنوان إنجازات سنة 2021 ويعزى ذلك إلى عدم تطوّر قطاع الشحن الجوي.

وبناء على ما سبق ذكره فإنّ نسبة تطوّر هذا المؤشر ستتنخفض خلال سنة 2023 لترتفع قليلاً خلال سنتي 2024 و2025 وفق النسب المذكورة أعلاه وبالتالي ستكون مساهمة نسبة تطوّر حركة الشحن الجوّي في تحقيق الهدف المتعلّق بتنمية النقل الجوّي دون المستوى المطلوب.

● **الهدف 4: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني:**

تمّ إختيار هذا الهدف لتدعيم حضور المرأة في قطاع الطيران المدني سيّما وأنّه توجد بعض الإختصاصات التي مازالت تسجّل نقصاً ملحوظاً في عدد الإناث.

● **المؤشر عدد -2-4-1 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:**

يمكنّ هذا المؤشر من قياس نسب الإناث مقارنة بالرجال في بعض إختصاصات الطيران المدني كالميكانيكيين، والطيارين وفنيي الطائرات التي يغلب فيها حضور الرجال كما يساهم في تقليص الفوارق بين الإناث والذكور.

تقديرات			202	إنجازات	الوحدة	بشر الأداء
				2021		
%	%	%	%5.	%5.35		بن طيارين وميكانيكي ي الطائرات

من المؤمل أن تنخفض هذه النسبة سنة 2023 لتتحدّر إلى نسبة 4.5% مقارنة بإنجازات سنة 2021 التي بلغت 5.35% ومقارنة بما هو متوقّع إنجازهُ سنة 2024 ويفسّر ذلك بعدم برمجة شركات الطيران (شركة الخطوط التونسية وشركة الطيران الجديد)، إنتداب طيارين من الإناث أو الميكانيكيين أو الفنيين على أنّه ستتحدّسن في المقابل نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنّيي الطائرات خلال سنتي 2024-2025 حيث من المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى 5.5% سنة 2024 و 8.7% سنة 2025 ويفسّر ذلك بسعي الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية في التفكير في تعزيز قدراتها من خلال المساهمة في قبول فنيين وميكانيكي طائرات من الإناث عبر التربصات التدريبية، ودراسة إمكانية إنتداب طيارين وفنيين من الإناث لديهم الخبرة والكفاءة اللّازمين لتطوير أنشطة الشركة خصوصا على مستوى الأسواق الخارجية في حين تبقى رؤية بقية الشركات شركة الخطوط التونسية وشركة الطيران الجديد غير واضحة بخصوص مسألة انتداب الإناث وذلك بالنظر للوضعيات الصعبة لشركاتهم من جهة وكذلك حسب نوعية السوق.

من خلال ما تقدّم ذكره يلاحظ أنّ مساهمة نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنّيي الطائرات في تحقيق الهدف المتعلّق بتعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني يبقى دون المأمول بالرغم من توقّع تحسّن نسب هذا المؤشر خلال سنتي 2024-2025 وذلك يفسّر بطبيعة مهن الطيارين والميكانيكيين التي تجذب أكثر فئة الذكور وهو ما يحتاج إلى توعية وتشجيع شركات الطيران على انتداب الإناث في المهن المذكورة.

2-II تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

تتمثل أهم الأنشطة والتدخلات أو دعائم الأنشطة التي ستساهم في تحقيق مختلف أهداف برنامج الطيران المدني بالنسبة لسنة 2023 وتحسين نسب مؤشراتها كما يلي وفق ما هو مبين بالجدول:

(الوحدة: ألف دينار)

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2023	الأنشطة	التقديرات المالية 2023	دعائم الأنشطة
تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران الدولي	50%	ليست هناك أنشطة مدرجة بمنظومة أمد تخص هذا المؤشر ما عدى الإعتمادات المخصصة للتأجير		- تحيين وملائمة النصوص الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني -إصدار مجلة الطيران المدني الجديدة بعد إدراج التنقيحات صلبها -معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق تدقيق المنظمة الدولية المدني - تعزيز مؤهلات سلطة الطيران المدني لتدعم موقعها كسلطة إشراف على منظمة السلامة الجوية وسلطة تعديلية ورقابية على قطاع

<p>المدني، طبقاً لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي من خلال إعداد أمر ترتيبى يحدث هيئة الطيران المدني -إعداد بقية النصوص القانونية والترتيبية التي ستتنظم موارد هيئة المدني</p>					
<p>-تحيين كراسات الشروط الخاصة بالصفقة وتعديلها -نشر الإعلان عن طلب عروض الخاصة بالصفقة -فرز العروض -إختيار العارض صاحب العرض الأفضل -الإنطلاق في إنجاز مشروع النظام المعلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني</p>	305 ألف دينار	إنجاز نظام معلوماتي للإدارة العامة للطيران المدني	40%	نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني	
<p>- إقتناء معدّات غيار وإدخال تعديلات على أجهزة الطيران -تعصير الأسطول من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير sale and lease back لطائرة من طراز أ NEO 320 وتأجير dry lease لخمس طائرات -تفعيل برنامج صيانة الطائرات -توفير وسائل ترفيه في الرحلة</p>			60%	المؤشر عدد1: نسبة رضا المسافرين	تحسين جودة الخدمات المقدّم للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
<p>-مراجعة الشبكة التجارية - إقتناء معدّات غيار وإدخال تعديلات على أجهزة الطيران</p>			60%	المؤشر عدد2: نسبة انتظام الرحلات الجوية	

<p>-تعصير الأسطول من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير sale and lease back لطائرة خامسة من طراز NEO 320 dry lease لخمس طائرات -سحب الطائرات التي يفوق عمرها 20 سنة -تفعيل برنامج صيانة الطائرات -توفير وسائل ترفيه في الرحلة</p>				<p>للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي</p>	
<p>-العمل على إنجاز اهم المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية</p>	<p>400 مليون دينار 8.7 مليون دينار</p>	<p>تتمثل الأنشطة في ترسيم عدة مشاريع بميزانية الإستثمار لسنة 2023 من أهمها: -توسعة وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج الدولي -إقتناء وتركيز أربع منارات متعدّدة الإتجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقيس</p>	<p>16.7%</p>	<p>المؤشر عدد 1: نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات</p>	<p>تتمية النقل الجوي بالمطارات</p>

<p>-تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد إستعمال التكنولوجيات الحديثة</p>	<p>1.5 مليون دينار 4 مليون دينار</p>	<p>-إقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات -توسعة وإعادة تهيئة للمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج الدولي</p>	<p>24.6%</p>	<p>المؤشر عدد:2: نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين</p>	
	<p>1.5 مليون دينار 0.220 مليون دينار 0.100 مليون دينار</p>	<p>-توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الحجم والقريبة من الطائرات -تجديد رفوف معدنية بمستودع محطة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي -تهيئة المركبات الصحية المخصّصة لشركات الطيران وشركات الفضاءات</p>	<p>3%</p>	<p>المؤشر عدد 3: نسبة تطوّر الشحن الجوي</p>	

		المشتركة بمغارة الشحن بمطار تونس قرطاج			
-حثّ الشركات وتحسيسهم بقبول متربصين فنّي وميكانيكي وطيارى من الإناث وهو ما يمكّن من مزيد تكوينهم وضمان فرص أفضل لانتدابهنّ			4.5%	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنّي الطائرات	تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

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

يتمثل أهمّ الفاعلين العموميين لبرنامج الطيران المدني الذين يساهمون في تنفيذ أهدافه

الإستراتيجية كمايلي:

-شركة الخطوط التونسية،

-ديوان الطيران المدني والمطارات،

-شركة الخطوط التونسية السريعة.

وتشترك هذه الشركات في المساهمة في تحقيقها أهمّ التوجهات والخيارات الإستراتيجية للدولة في مجال الطيران المدني كتطوير النقل الجوي والمحافظة على متطلبات الأمن والسلامة والبيئة وتحسين البنية التحتية للمطارات وتأمين ربط بلادنا على مستوى الداخل والخارج وفكّ عزلتها.

وتمثّل شركة الخطوط التونسية السريعة من بين الفاعلين العموميين الهامين لإعتبارها تساهم في تنفيذ إستراتيجية مهمة وزارة النقل من خلال تنشيط المطارات الداخلية وربطها ببعضها كتتشيط مطار جربة وقفصة و صفاقس...وبإعتبارها أيضا تتحصّل على دعم الدولة لتأمين النقل الداخلي.

الإعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2023	أهمّ الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف برنامج الطيران المدني التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها	الفاعل العمومي
	-مراجعة الشبكة التجارية - إقتناء معدّات غيار وإدخال تعديلات على أجهزة الطيران -تعصير الأسطول من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير sale and lease back لطائرة من طراز NEO 320 وتأجير dry lease لخمس طائرات	تحسين جودة الخدمات للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي	شركة الخطوط التونسية

	<p>-سحب الطائرات التي يفوق عمرها 20 سنة</p> <p>-تفعيل برنامج صيانة الطائرات</p> <p>-توفير وسائل ترفيه في الرحلة</p>		
	<p>-توسعة وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج الدولي</p> <p>-إقتناء وتركيز أربع منارات متعدّدة الإتجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقيس المسافات</p> <p>-إقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات</p> <p>-توسعة وإعادة تهيئة جزئية لمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج الدولي</p> <p>-توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات</p> <p>-تجديد رفوف معدنية بمستودع محطة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي</p> <p>-تهيئة المركبات الصحية المخصّصة لشركات الطيران وشركات الوساطة والفضاءات المشتركة بمغارة الشحن بمطار تونس قرطاج</p>	<p>تنمية النقل الجوي بالمطارات</p>	<p>ديوان الطيران المدني والمطارات</p>
10000000	<p>-تكثيف الرحلات على مطار جربة</p> <p>-تكثيف الرحلات على مطار</p>	<p>تنشيط المطارات الداخلية وتأمين النقل الداخلي</p>	<p>شركة الخطوط التونسية السريعة</p>

	<p>توزر (5 رحلات أسبوعيا) -تنشيط مطار قفصة ابتداء من جانفي 2023 -تنشيط مطار طبرقة ابتداء من جوان 2023 -كراء طائرة من نوع 600- ATR32 (dry lease) ابتداء من 2022.</p>		
--	---	--	--

III-الميزانية وإطار نفقات برنامج الطيران المدني متوسط المدى 2023-2025:

تتمثل التقديرات الجمالية لنفقات برنامج الطيران المدني لسنة 2023 مبلغ 12617 مقابل 12524 سنة 2022 أي بنسبة زيادة ضئيلة جدًا تساوي 1% وتوزع نفقات سنة 2023 كما يلي:

- نفقات تأجير: 2011 مقابل 1918 سنة 2022

-نفقات تدخلات: 10467 وهي نفس المبالغ لسنة 2022

ويلاحظ أن الزيادة المسجلة في النفقات تهم نفقات التأجير والمقدرة بزيادة بنسبة 5% وهي تخص زيادات في التدرج والترقية لأعوان وإطارات برنامج الطيران المدني إلى جانب الزيادات المنتظرة في الأجور.

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

النسبة	الفارق	تقديرات 2023 (2)	ق م 2022 (1)	إنجازات 2021	بيان النفقات
	المبلغ (1)-(2)				
4.8%	93	2011	1918	1270	نفقات التأجير
					نفقات التسيير
0.1%	7	10613	10606	10468	نفقات التدخلات
					نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
0.8%	100	12624	12524	11738	المجموع

إطار النفقات متوسط المدى 2025-2023
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (إعتمادات الدفع)

البيان	إنجازات 2021	ق م 2022	تقديرات 2023	تقديرات 2024	تقديرات 2025
نفقات التأجير	1270	1918	2011	2385	2714
نفقات التسيير					
نفقات التدخلات	10468	10606	10613	12586	14328
نفقات الإستثمار					
نفقات العمليات المالية					
المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	11738	12524	12624	14971	17042
المجموع بإعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	11738	12524	12624	14971	17042

يلاحظ من خلال الإعتمادات المرصودة لفائدة برنامج الطيران المدني بعنوان سنة 2023 والموزعة على نفقات التدخلات والتأجير، أنه من المتوقع أن تسجل زيادة بنسبة 1% في خصوص مجموع النفقات مقارنة بنفقات سنة 2022 وهي زيادة غير هامة بإعتبار أن الزيادة اقتصرت فقط على التأجير التي تمثلت في زيادة بنسبة 5% ولم توجه إلى الإستثمارات والمشاريع أو إلى الزيادة في دعم شركة الخطوط التونسية السريعة التي لا زالت تعاني من عجز مالي كبير. وعلى ضوء ما تقدم بيانه فإنه من المتوقع أن لا تكون لهذه الزيادة تأثير كبير على مستوى تحقيق أهداف ومؤشرات برنامج الطيران المدني خاصة في ما يخص الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف على الطيران المدني لأن الموارد المخصصة لبرنامج الطيران غير كافية للوصول إلى القيام بالإصلاحات المطلوبة وتحقيق الأهداف المنشودة إلى جانب عدم تمكينها من تدارك النقائص المسجلة قصد تحسين مستوى الأداء خاصة في ظلّ عدم وجود إعتمادات أخرى خارج ميزانية وزارة النقل كما أن الإبقاء على منحة الدعم الحالية غير كافية لمساعدة شركة الخطوط التونسية على تحقيق الهدف المتعلق بتنشيط المطارات الداخلية نظرا لتنامي عجزها المالي من جرّاء تأمين النقل الداخلي.

برنامج النقل البحري والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

**المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية
تاريخ التكليف: 01 سبتمبر 2020**

1-تقديم البرنامج وإستراتيجيته

تقديم إستراتيجية البرنامج:

يأمن قطاع النقل البحري والموانئ خدمات النقل البحري الدولي للبضائع والمسافرين مع الحرص على ضمان نجاعة الخدمات المسدات بأقل كلفة و جودة عالية و في أقصر الأجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على جلب الإستثمار الخارجي.

ولبلوغ هذه الأهداف يركز العمل على تطوير وتحسين المرافق المينائية لإستقبال السفن بمختلف أحجامها عبر الإستثمار في البنية الأساسية المينائية وتجهيز الموانئ بالمعدات والتجهيزات الحديثة وضمان السلامة والأمن، والمحافظة على البيئة داخلها للرفع من الإنتاجية وتحسين الخدمات المسداة، وكذلك مساندة الأسطول الوطني البحري قصد الرفع في مساهمته في نقل المبادلات التجارية وتأهيل المهن البحرية والمينائية وملائمة التكوين والإطار القانوني.

نظرا لأهمية قطاع النقل البحري والموانئ في مساندة الإقتصاد الوطني وللدور الهام الذي يلعبه في تأمين المبادلات التجارية (بنسبة 98%) تمّ إعداد محاور إستراتيجية للنهوض بهذا القطاع وتمكينه من المساهمة بصفة فعالة في دعم التنمية الإقتصادية ببلادنا.

وتتمثل إستراتيجية التنمية في النقل البحري خاصة فيما يلي:

- تطوير الأسطول الوطني البحري بتشجيع الإستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية وذلك للترفيغ في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية (تطوير نسبة المساهمة في نقل المبادلات التجارية من 11% إلى 18% سنة 2025).
- تنويع أنشطة النقل البحري من خلال اقتحام نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة.
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي وذلك في إطار عقود نقل.
- تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للاستفادة من فرص استقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات اختصاصات تكنولوجية مرتفعة.
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري والموانئ وإعداد برنامج تأهيل قصد مساندة ودعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم ومع الأجانب من ذوي الخبرة.
- إعداد مقارب تشريعية وتنظيمية لقطاع النقل البحري والموانئ مع المعايير الدولية والأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار التعاون مع المتطلبات الإقليمية والدولية وترتكز إستراتيجية تنمية الموانئ البحرية التجارية أساسا على:
- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة ومحطات مينائية متخصصة.

- إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني.
 - إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وفقا لمتطلبات التحولات الجديدة للنقل البحري، لا سيما من حيث الحجم والتخصص للسفن وذلك من أجل ضمان عبور المبادلات التجارية الحالية والمستقبلية بأقل كلفة وفي أسرع وقت.
 - تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية والتحكم في التكاليف،
 - تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية ومراقبة الانبعاثات الغازية من السفن والأنشطة المينائية والمساهمة في تحقيق الإنتقال الطاقوي، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري والموانئ.
 - ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ.
 - تنويع وتكثيف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.
- و تتمحور **أولويات برنامج النقل البحري والموانئ خاصة في:**
- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتأقلم مع الوضع العالمي الجديد لقطاع النقل البحري والموانئ ومسايرة المستجدات والتحولات التي تطرأ على قطاع النقل البحري والموانئ قصد تأمين عبور البضائع بأقل كلفة وفي أسرع الأجل بحثا عن المزيد من دعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.
 - تطوير الأسطول الوطني البحري والإستثمار في وحدات جديدة للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحريين الأجانب للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية.
 - دعم السلامة والأمن للسفن والموانئ والملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث.
 - ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري والموانئ لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
 - تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.
 - ملائمة وتنويع منظومة التكوين طبقا لمتطلبات السوق.
 - الاندماج في السياسة الأوروبية ومتوسطة في مجال السياسة لبحرية المندمجة وتطوير الاقتصاد الأزرق.

1-1- الهياكل المتدخلة

- الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية
- ديوان البحرية التجارية والموانئ
- شركة ميناء النفيضة
- الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

▪ يرمي برنامج النقل البحري والموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

▪ حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

• يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري والموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين

مع الإشارة إلى أن البنية التحتية المينائية يقوم بتطويرها الفاعل العمومي "ديوان البحرية التجارية والموانئ" بصفته السلطة المينائية ويسهر كذلك على تحسين نوعية الخدمات المقدمة من طرف المتدخلين به والتنسيق بينهم

• تقديم المؤشرات:

✓ المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ تم اعتماده لإبراز مدى حسن

استغلال وجاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2025	2024	2023					
12	12	12	9	5	15	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
28	27	25	24	21	25	عدد المجرورات بالساعة	

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 وبرنامج اقتناء معدات استغلال جديدة للشحن والتفريغ من قبل الشركة التونسية للشحن والترصيف بكلفة تقدر بحوالي 87 مليون دينار خلال الفترة المذكورة

✓ **المؤشر عدد 2.1.3:** معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات تم اعتماده لمعرفة مدى إلتزام الموردين برفع الحاويات من الميناء في الأجل المحددة من جهة وتوفير فضاءات خزن تسهل عمليات مناولة البضائع من جهة أخرى.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2025	2024	2023					
14	15	17	19	20		عدد	المؤشر عدد 2.1.3: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 بإستكمال إعداد والمصادقة على مشروع النظام الخاص بميناء رادس مع مواصلة تنفيذ برنامج الإصلاحات لتحسين جودة الخدمات بالميناء وإستحثاث الموردين بالتنسيق مع جميع المتدخلين لرفع الحاويات في أجال معقولة

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

- تقديم الهدف: يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل التبادل التجاري وخلق القيمة المضافة ومواطن الشغل مع العلم، أن الشركة التونسية للملاحة (شركة عمومية) تلعب دور هام في تحقيق هذا الهدف برغم من ضعف عدد سفنها
- تقديم المؤشرات:

✓ **المؤشر عدد 1.2.3:** مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية تم اعتماده للكشف عن مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2025	2024	2023					
12	12	12	10	*7,6	40	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 و2025 ببرمجت الشركة التونسية للملاحة إقتناء سفينة مزدوجة (GNL) (Ropax) بسعة 2030 مسافر و650 سيارة أو 180 مجرورة بكلفة تقديرية بـ 625 مليون دينار، إقتناء سفينتي درجة بسعة لا تقلّ على 220 مجرورة (GNL) بحوالي 460 مليون دينار وإقتناء سفينة لنقل الحاويات بسعة 800 حاوية بحوالي 100 مليون دينار

✓ **المؤشر عدد 2.2.3:** عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية تم اعتماده للإدلاء بطاقة العرض المنتظمة للنقل البحري وجدواها اعتبارا لأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار وتشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2025	2024	2023					
44	43	42	41	39	حسب طاقة إستعاب الميناء وتوفر الأرصفة الشاغرة	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 بالتطور المحتمل لحركة الحاويات والمجرورات خلال الفترة القادمة مما يستدعي فتح خطوط بحرية منتظمة جديدة لضمان تلائم العرض لطلب

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

- تقديم الهدف: يعمل هذا الهدف على تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث سعيا إلى الحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق التنمية المستدامة يعمل "ديوان البحرية التجارية والموانئ" بصفته السلطة البحرية والمينائية على ضمان السلامة والأمن ومقاومة التلوث في مجال النقل البحري و الموانئ بالتنسيق مع أطراف أخرى (وزارة الدفاع، الحرس الوطني،...)
- تقديم المؤشرات:

✓ **المؤشر عدد 1.3.3:** عدد معايير السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية تم اعتماده لإبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن التجارية الرافعة للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا.

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2025	2024	2023					
19000	19000	18500	17500	15606	مؤشر نشاط	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 وبتأجيل معاينات السلامة خلال جائحة كورونا وعودتها تدرجيا إلى نسقتها العادي و تطور عدد السفن المسجلة بدفاتر السلطة البحرية (سفن ترفيهية، صيد بحري، تجارية،...) ✓ **المؤشر عدد 2.2.3:** نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية تم اعتماده لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بالمراقبة المتعلقة بسلامة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم الجهوية (مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط للرقابة على الموانئ Med MOU)

تقديرات			2022	إنجازات 2021	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2025	2024	2023					
23	21	22	21	22,85	15	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

ويفسر هذا الاستقرار بين إنجازات 2021 والمتوقع لسنة 2022 مقارنة بتقديرات سنوات 2023 و2024 بالمحافظة على نفس نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية بالنظر للموارد البشرية المتوفرة للسلطة البحرية وللالتزامات المتخذة في إطار الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

2-1- تقديم أنشطة البرنامج

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2023	الأنشطة	تقديرات المالية 2023	دعائم الأنشطة
تعزيز البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	مردودية عمليات الشحن والتفريغ	12 حاويات 25 مجرورات	إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشرات مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل الشركة التونسية للشحن والترصيف (ولا تعتبر من أنشطة برنامج النقل البحري والموانئ كما تم تعريفها بالقانوني الأساسي للمينائية)	مدرجة ضمن ميزانية التصرف والاستثمار للشركة التونسية للشحن والترصيف	- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي. - تقليص مدة مكوث الحاويات بالميناء وتصفية الحاويات ذات المكوث المطول. - توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين. - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة وكامل أيام الأسبوع.
	معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات	17	إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل ديوان البحرية التجارية والموانئ (ولا تعتبر من أنشطة برنامج النقل البحري والموانئ كما تم تعريفها بالقانوني الأساسي للمينائية)	مدرجة ضمن ميزانية التصرف والاستثمار لديوان الحربة التجارية والموانئ	- التزام الموردين والمصدرين برفع وإيداع الحاويات داخل الميناء في الأجل. - تهيئة المسطحات وتوفير رصيد عقاري إضافي للتوسعة - فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات. - أشغال إعادة تهيئة الطرقات ونظام التنقل بميناء رادس.
تدعيم وتطوير الأسطول الوطني	مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية	12	تم تحرير خدمات النقل البحري الدولي من وإلى تونس إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة	مدرجة ضمن ميزانيات التصرف والاستثمار لشركة التونسية للملاحة والناقلين البحريين الخواص	- مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري

<p>- المقترحات (إجراءات جبائية وحوافز مالية) المضمنة بمشروع قانون المالية</p> <p>- تحيين التشريعات والتراتب التي تحول دون تخصيص جزء من واردات و صادرات المشترين العموميين لفائدة الناقلين البحريين التونسيين و التعامل المباشر بينهم(الأمر المنظم للصفقات العمومية،...)</p>		<p><u>المدرجة ضمن برنامج عمل الشركة التونسية للملاحة و الناقلين البحريين الخواص</u></p>			<p>البحري وتشجيع الاستثمار الخاص</p>
<p>- اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس وتدعيم نجاعة الخدمات المينائية</p> <p>- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس (إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس)</p> <p>- إقرار إمتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة</p>	<p><u>مدرجة ضمن ميزانيات التصرف والإستثمار لشركة التونسية للملاحة و الناقلين البحريين الخواص</u></p>	<p><u>إن بلوغ القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بإستثمارات الشركة التونسية للملاحة و الناقلين البحريين الخواص لإقتناء سفن</u></p>	<p>42</p>	<p>عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية</p>	
<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية</p> <p>- استكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)</p> <p>- مواصلة تحيين النصوص القانونية والترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها</p>	<p><u>مدرجة ضمن ميزانية التصرف والإستثمار لديوان الحربية التجارية والموانئ</u></p>	<p><u>إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل ديوان البحرية التجارية والموانئ</u></p>	<p>18500</p>	<p>عدد معايير السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية</p>	<p>تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية</p>

<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة</p> <p>- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية</p>	<p><u>مدرجة ضمن ميزانية</u> <u>التصرف والإستثمار</u> <u>لديوان الحرية التجارية</u> <u>والموانئ</u></p>	<p><u>إن إنجاز القيمة</u> <u>المثبوتة للمؤشر</u> <u>مرتبط بالأنشطة</u> <u>المدرجة ضمن</u> <u>برنامج عمل ديوان</u> <u>البحرية التجارية</u> <u>والموانئ</u></p>	<p>22</p>	<p>نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية</p>	<p>ومقاومة التلوث</p>
--	--	---	-----------	---	-----------------------

2-2- مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2023 (إن وجدت)	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار المساهمة في تحقيق أهداف البرنامج	أهداف البرنامج (التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها)	الفاعل العمومي
51000	الشروع في إنجاز المرحلة الأولى من محطة الحاويات (800م)	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	شركة ميناء النفیضة
250 25000	إستكمال إعادة تهيئة المحطة البحرية بسيدي يوسف إقتناء التجهيزات البحرية للإنفاذ والسلامة إقتناء سفينة جاهزة	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
	- إقتناء 09 جرارات بحرية - توسعة الرصيف البترولي "ب" بميناء بنزرت - أشغال بناء رصيف المواد الصلبة بميناء رادس - تأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ سوسة وصفاقس وقابس وجرجيس	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	ديوان البحرية التجارية والموانئ

3-الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى

تقديرات ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة
(اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان النفقات	إنجازات 2021	ق م 2022 (1)	تقديرات 2023 (2)	الفارق	
				النسبة %	المبلغ (1) - (2)
نفقات التأجير	1637	2240	2300	2,7%	60
نفقات التسيير	400	329,6	630	91,1%	300,4
نفقات التدخلات	18411	19929	49889	150,3%	29960
نفقات الاستثمار					
المجموع	20448	22498,6	52819	134,8%	30320,4

- إطار الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى (2025-2023)

لإعداد إطار النفقات متوسط المدى 2025-2023 للبرنامج تم العمل على مواصلة دعم لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة لتأمين النقل البحري للمسافرين والسيارات بين صفاقس وجزر قرقنة وشركة ميناء النفيضة بخصوص نفقات التسيير والاستثمار.

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2023)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان البرنامج	إنجازات 2021	ق م 2022	تقديرات 2023	تقديرات 2024	تقديرات 2025
نفقات التأجير	1637	2240	2300	2727	3104
نفقات التسيير	400	329,6	630	748	851
نفقات التدخلات	18411	19929	49889	59161	67350
نفقات الاستثمار					
نفقات العمليات المالية					
المجموع بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	20448	22498,6	52819	62636	71305
المجموع باعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	20448	22498,6	52819	62636	71305

فرضيات تقديرات سنتي 2024 و2025

- تم إعتقاد نسبة تطور 3 طبقا لمقتضيات منشور رئاسة الحكومة بخصوص إعداد مشروع ميزانية الدولة لسنة 2023.
- والأخذ بعين الإعتبار مشروع صنع سفينة جديدة لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرينة بكلفة 25 م.د مبرمجة بعنوان سنة 2024 أو سنة 2025.

برنامج القيادة والمساندة
رئيسة البرنامج : السيدة سبية الجلاصي
تاريخ توليها: 14 جانفي 2022

1- تقديم البرنامج:

يمثل برنامج القيادة والمساندة العمود الفقري لوزارة النقل وذلك نظرا لما يقدمه من دعم مادي وإداري وفني لبقية البرامج الأخرى والتنسيق بينها من خلال توفير الوسائل المادية والخدمات الضرورية وتنمية الموارد البشرية باعتبارها العنصر الرئيسي لتأهيل الإدارة وتحسين جودة خدماتها، إضافة إلى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز منظومات تصريف لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع. وفي هذا الصدد، تم العمل على تركيز هيكلية إدارية عصرية بهدف دعم الموارد البشرية وإدخال التقنيات الحديثة من وسائل وبرمجيات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع نظرا للدور الذي يضطلع به على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية حيث يفتح آفاقا لنمو قطاعات الإنتاج واندماج الاقتصاد الوطني في الدورة الاقتصادية العالمية بما يعزز قدرته على الرفع من التصدير ودفع الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي وبالتالي بلوغ مستوى أرفع للتشغيل.

1.1 إستراتيجية البرنامج

تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر بلورة محتوى المخططات الخماسية للتنمية في ميدان النقل وإعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط استراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الاستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة. كما تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على:

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

2.1 تقديم خارطة البرنامج

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

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

يرمي برنامج القيادة والمساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات الأداء:

■ الهدف 1-4- تحسين التصرف في الموارد البشرية

✓ المؤشر 1.1.4: نسبة التأطير:

إن لنسبة التأطير انعكاسا هاما على أداء العون العمومي نظرا لضرورة استمرار تأهيله وتنمية مهاراته ومعارفه، ضمانا لحوكمة التصرف العمومي في الموارد البشرية والمالية والوسائل العامة.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			إنجازات		الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2025	2024	2023	2022	2021		
53	55	54	60.84	58,7	%	المؤشر 1-1-4: نسبة التأطير

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

ارتفعت نسبة التأطير خلال سنة 2022 مقارنة بالنسبة المسجلة خلال سنة 2021 حيث بلغت نسبة 60.84% ويعود ذلك إلى:

- تفعيل مناظرات الترقية الاستثنائية الخاصة بالسلك الإداري المشترك والتصريح بنتائج مناظرة الترقية إلى رتبة تقني أول بالسلك التقني المشترك للإدارات العمومية مما ترتب عليه ارتفاع عدد الأعوان المنتمين إلى الصنف الفرعي 2،
- انتداب إطار من صنف أ1 برتبة مستشار للمصالح العمومية،
- إنهاء إلحاق إطارين من صنف أ1،
- إلحاق إطارات منتمين إلى الصنف أ1 بالوزارة،
- ترشيح عملية الإلحاق خلال النصف الثاني من سنة 2022.

وتجدر الإشارة أنه سيتم تفعيل البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية وذلك طبقاً لأحكام الأمر الرئاسي عدد 542 لسنة 2022 المؤرخ في 13 جوان 2022 المتعلق بضبط الفئات المعنية وإجراءات وصيغ وآجال تطبيق البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية، حيث توصلت الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة إلى حدود شهر أكتوبر بعدد 10 مطالب تخص إطارات منتمية للصنف الفرعي 1 وأ2.

هذا، وتجدر الإشارة إلى أن هذا البرنامج سيتواصل خلال سنتي 2023 و2024، وعليه فإنه من المتوقع تسجيل مزيد من المطالب في الغرض.

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

ان تحقيق جودة العمل الاداري يتطلب التكوين والتأهيل المتواصلين لتنمية المهارات والقدرات المعرفية للأعوان العموميين حتى تتلاءم مع التطورات والتحديات التي تواجهها الإدارة وكذلك لتحسين أدائهم والرفع من قدراتهم على انجاز مهامهم.

أ- انجازات وتقديرات المؤشر:

مؤشرات قياس أداء الهدف		الوحدة	إنجازات		تقديرات
2025	2024		2023	2022	
65	64	63.6	52.8	23.44	%

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

تم سنة 2022 تسجيل إرتفاع في نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل مقارنة بسنة 2021 حيث بلغت نسبة 63.6%، مع العلم وأن هذه النسبة احتسبت فقط عدد الأعوان من الصنف الفرعي أ3 فما فوق الذين انتفعوا بالدورات التكوينية وليس العدد الجملي للمشاركين حيث تم تنظيم 24 دورة تكوينية شارك فيها 366 عون، وهو ما يمثل 115%.

وستواصل الإدارة خلال سنة 2023 العمل على تدعيم وتكثيف الدورات التكوينية الموجهة للإطارات والأعوان التابعين للإدارة المركزية والإدارات 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 3 فما فوق، كما يتجه الرأي إلى دعوة الإدارات العامة والإدارات الجهوية إلى تشريك جميع الأعوان وعدم الإقتصار على نفس الأشخاص الذين سبق وأن انتفعوا بتكوين في الغرض.

■ الهدف 4-2- كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

✓ المؤشر 1.2.4: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

أ- انجازات وتقديرات المؤشر:

التقديرات			2022	الإنجازا ت	الوحد ة	مؤشر قيس الأداء
2025	2024	2023		2021		
90.000	90.00 0	80.00 0	سبتمبر 2022 (97.432)	123.7 18	أ. د	المؤشر 1-1-1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2022 حيث تم تسجيل انجاز نفقات هامة بلغت الى موفى شهر سبتمبر 2022 ما قدره 97.432 أ.د من جملة اعتمادات مرصودة بـ 60 أ.د دينار ويُرجع هذا الارتفاع لتهمر الاسطول من ناحية و لارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى. من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2023-2024-2025 ما بين 80 أ.د و 90 أ.د ويعود ذلك لبرمجة شرايات جديدة ستعزز أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

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

✓ المؤشر 2.2.4: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2-2-4:

التقديرات			2022	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2024	2023	2021				
20 25			أوت 2022 8.36	8.55	ل/100 كم	المؤشر: 1-1-2: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2021 8.55 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8.2 ل/100 كم نهاية سنة 2022 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمحروقات. بناء على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يقدر بـ 7.7 ل/100 كم سنتي 2023 و2024 وليستقر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2025 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.

تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.
- تقادم وتهرم أسطول العربات الإدارية بالإضافة إلى عدم تجديد الأسطول.

■ الهدف 4-3- : تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية بتوفيرها وتحقيق التوازن في حسن توزيعها بين مختلف الهياكل وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين لتطوير العمل وضمان توفير المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.

✓ المؤشر 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

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

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 1.3.4:

التقديرات			2022	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2025	2023	2023		2021	2020	2019		
100	100	100	90	78	73	70	%	المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
			320	256	255	266	عدد	العدد الجملي للأسطول
			287	200	187	187	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

ب- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

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

تم خلال سنة 2016 اقتناء 55 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70 %.

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

تم خلال سنة 2018 اقتناء 35 طابعة ليزيرية و35 مساح ضوئي ونظرا لانخفاض العدد الجملي للأسطول فإنّ نسبة المعدات الإعلامية ارتفعت إلى 73 % . كما تم خلال سنة 2018 اقتناء 69 حاسوب مكتبي، إلا أنّ هذا المشروع شهد تأخير بالنظر إلى إعادة الإعلان عن الفصل المتعلّق بالحواسيب المكتبية، وقد تمّ خلاص الفصل المتعلّق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.

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

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

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

ت-أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات	- اقتناء 55 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2016. - اقتناء 40 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2017. - اقتناء 69 حاسوب مكتبي خلال سنة 2018. - اقتناء 20 حاسوب مكتبي خلال سنة 2019. - اقتناء 20 حاسوب مكتبي و60 حاسوب محمول خلال سنة 2020. - اقتناء 110 حاسوب مكتبي خلال سنة 2022.

ث- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

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

التدابير:

حسن توزيع المعدات الإعلامية.

ضرورة الترفيع في جودة الخاصيات المتعلقة بالمعدات الإعلامية.

ضرورة الترفيع في الاعتمادات المرسمة بالميزانية والمخصصة لصيانة المعدات الإعلامية واقتناء المستهلكات الإعلامية.

ضرورة ابرام عقود للتجهيزات الإعلامية.

✓ **المؤشر 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات**

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2.3.4

التقديرات			20	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء
202	20	20		202	20	20		
5	24	23	22	1	20	19		
100	96	83	53	40	40	40	%	
المؤشر عدد 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات								

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2023: 06 مشاريع.

نسبة الإنجاز

202	202	20	20	20	20	20
5	4	23	22	21	20	19

المشاريع

10

40

1 إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري

%0

%

10

2 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة

%0

10

3 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني

%0

100	70	20	4 إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني
%	%	%	
100	30		5 إنجاز نظام معلوماتي للنقل البري المدني
%	%75	%	
	10		6 إعادة تأهيل البوابة القطاعية للبيانات المفتوحة
	%0		

ب- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد	- تمّ خلال سنة 2017 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة.
2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات	- تمّ خلال سنة 2018 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني.
	- تمّ خلال سنة 2020 الإعلان عن طلب عروض لتطوير نظام معلوماتي للطيران المدني، إلا أنّه لم يكن مثمرا.
	- تمّ خلال سنة 2022 استلام مشروع تطوير منظومة إعلامية للتصرف في النقل البحري.

ت- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- النقص الحاد في عدد الإطارات وخاصة في مصلحة التطبيقات وإدارة قواعد البيانات.
- التدابير:
- الحرص على إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا لروزنامة الإنجاز.
- إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا للحاجيات المنصوص عليها بكراسات الشروط وفي أحسن الأجال الممكنة.
- تحقيق التوقعات المرجوة يعتمد على إعداد الشروط المرجعية في أحسن الأجال من قبل الهياكل المعنية.

▪ الهدف 4-4- تطوير وظائف التخطيط والاستشراف

✓ المؤشر 1-4-4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

أ- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2022	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2025	2024	2023		2021		
4	3	3	2	2	نوعي (*)	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

✓ تم التقييم النهائي للمخطط الخماسي الخاص بقطاع النقل واللوجستية للفترة 2016-2020 وتم الشروع في إعداد المخطط القادم 2023-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولي.

✓ الشروع في تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU التي تمت المصادقة عليها خلال مجلس الوزراء المنعقد بتاريخ 07 ماي 2020 الرامية أساسا إلى النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية من جميع الجوانب المؤسسية، المالية، والحوكمة...

ب- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الأنشطة	المؤشر
إعداد المخطط الثلاثي 2023-2025	المؤشر عدد 1-4-4
تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU.	

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

أ- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2022	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2025	2024	2023		2021		
75	50	50	50	25	%	المؤشر 2.4.4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء الميزانية للمؤسسات تحت الإشراف

ب- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تم خلال سنة 2022 إحداث لجان مركزية متكونة من مختلف الهياكل المعنية بهدف إعداد عقود أداء ميزانية خاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي) وسيتم إمضاء هذه العقود خلال سنة 2022-2023.

إضافة إلى المهام المناطة في عهدها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء آنفة الذكر مع العمل على إيجاد الحلول لتجاوز الإشكاليات.

2- تقديم الأنشطة وعلاقتها بأهداف ومؤشرات الأداء:

جدول عدد 1 :

الأنشطة ودعائم الأنشطة لبرنامج القيادة والمساندة

الوحدة: ألف دينار

البرنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2023	الأنشطة	تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2023	دعائم الأنشطة (تحديدها بصفة مقتضية، ليست مهام كل هيكل أو إدارة)			
القيادة والمساندة	- تحسين التصرف في الموارد البشرية،	المؤشر 1 = 54	القيادة	20787	تدعيم التكوين			
		المؤشر 2 = 63.6						
	- تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود،	المؤشر 1 = 80.000				القيادة	20787	تطوير منظومة التصرف في متابعة السيارات
		المؤشر 2 = 7,7						
		المؤشر 1 = 100						
	-تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات،	المؤشر 2 = 83				القيادة	20787	العمل على تحسين جاهزية معدات الإعلامية
		المؤشر 1 = 3						
		المؤشر 2 = 50						
	-تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية	المؤشر 1 = 3				القيادة	20787	رقمنة الإدارة
		المؤشر 2 = 50						
			الرصد الجوي	14654				

3.2 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

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

جدول عدد 2 :

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2023	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
14654	تطوير وظائف الرصد الجوي	المعهد الوطني للرصد الجوي

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2023-2025

جدول عدد 3

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

الفارق		تقديرات 2023	ق م 2022	إنجازات 2021	البيان
النسبة	المبلغ				
3%	387	15187	14800	13055	نفقات التأجير
3%	89	3055	2966	2720	نفقات التسيير
729%	10600	12054	1454	2577	نفقات التدخلات
62.8%	1985	5145	3160	553	نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
58.4%	13061	35441	22380	18905	المجموع

جدول عدد 4:

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

الوحدة : ألف دينار

تقديرات 2025	تقديرات 2024	تقديرات 2023	ق م 2022	إنجازات 2021	البيان
20502	18010	15187	14800	13055	نفقات التأجير
4124	3623	3055	2966	2720	نفقات التسيير
16273	14294	12054	1454	2577	نفقات التدخلات
6946	6101	5145	3160	553	نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
<u>47845</u>	<u>42028</u>	<u>35441</u>	<u>22380</u>	<u>18905</u>	<u>المجموع دون إعتبار</u> <u>الموارد الذاتية للمؤسسات</u>
<u>59336</u>	<u>53519</u>	<u>46932</u>	<u>33884</u>	<u>28808</u>	<u>المجموع بإعتبار الموارد</u> <u>الذاتية للمؤسسات</u>