

الجمهورية التونسية  
وزارة النقل

التقرير السنوي لأداء  
مهمة النقل لسنة 2022

ماي 2023

# الفهرس

## المحور الأول: تقديم عام لأهم إنجازات مهمة النقل لسنة 2022

1. ملخص لأهم الإنجازات الإستراتيجية للمهمة.....4
2. نتائج تنفيذ ميزانية المهمة.....8

## المحور الثاني: الإنجازات الخاصة ببرامج المهمة لسنة 2022

### **I. برنامج النقل البري**

1. نتائج أداء البرنامج .. 10
2. نتائج تنفيذ ميزانية لبرنامج ..... 17

### **II. برنامج الطيران المدني**

1. نتائج أداء البرنامج ..... 20
2. نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج ..... 35

### **III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية**

1. نتائج أداء البرنامج..... 39
2. نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج ..... 45

### **IV. برنامج القيادة والمساندة**

1. نتائج أداء البرنامج ..... 48
2. نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج ..... 55

المحور الأول  
تقديم عام لأهم إنجازات المهمة  
لسنة 2022

## 1. ملخص لأهم إنجازات الإستراتيجية للمهمة

تتمثل مهمة وزارة النقل في تركيز وتطوير منظومة نقل شاملة، مندمجة ومتكاملة تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والإجتماعية المستدامة وتضمن الإستجابة إلى حاجيات الأشخاص للنقل في أحسن الظروف الممكنة خاصة من حيث السلامة والأمان والكلفة والجودة وحماية المحيط. وتشمل منظومة النقل أنشطة النقل والجولان برا وبحرا وجوا واللوجستية والرصد الجوي. ولهذا الغرض، تتولى وزارة النقل ضبط السياسة العامة والمخططات والبرامج في مجال النقل واللوجستية ومتابعة تنفيذها، إلا أن السنوات الأخيرة شهدت تفاقم الأزمة الهيكلية التي يعاني منها القطاع والتي تعمقت نتيجة تداعيات تفشي جائحة كورونا. وعلى هذا الأساس تم العمل خلال سنة 2022 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 العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع ودعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص.

✓ الترفيع في نسق إنجاز المشاريع بما في ذلك المشاريع المتواصلة مع تطوير نشاط مؤسسات القطاع لتحسين مستوى العرض وتلبية كل طلبات التنقل في ظروف آمنة.

### أ- على مستوى النقل البري

✓ مراجعة الإطار القانوني لتنظيم النقل البري من خلال مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري وبعض نصوصه التطبيقية.

✓ مراجعة مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية.

✓ فتح نشاط النقل العمومي الجماعي للمسافرين للخواص في إطار تدعيم الشراكة بين القطاع العام والخاص لمجابهة الطلبات المتزايدة على النقل العمومي الجماعي للمسافرين.

### ✓ إرساء السلط الجهوية للتنقلات الحضرية

الإعلان عن طلب عروض لإنجاز دراسات تفصيلية حول ارساء السلط المنضمة للتنقلات الحضرية وذلك في إطار مفهوم أكثر شمولية يعوض النقل البري بمفهوم التنقلات نظرا لارتباط النقل بمجالات اخرى من أهمها التهيئة والتخطيط العمراني والطاقة والبيئة والنقل الذكي.

✓ إستكمال نسق أهم مشاريع النقل العمومي الجماعي:

• مشروع الشبكة الحديدية السريعة

• مشروع مترو صفاقس

## **ب- على مستوى النقل الجوي**

- تأهيل والرفع من تنافسية المؤسسات العاملة في القطاع في ظل الظروف الراهنة وخاصة المصادقة والإنطلاق في تنفيذ مخطط إصلاح مجمع الخطوط التونسية.
- التوقيع والإنطلاق في تنفيذ أحكام الاتفاق الأورومتوسطي في مجال النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي.
- تنشيط المطارات الداخلية من خلال إرساء رؤية تشاركية وطنية من قبل جميع الوزارات والهيكل والجهات المعنية بمختلف مكوناتها،
- تأطير وتنظيم نشاط الطيران العام (Aviation Générale) ليلعب دوره المساند للقطاعات الاقتصادية والسياحية، لاسيما بعد التراجع الذي شهده قطاع النقل الجوي سنة 2020.
- دعم إستعمال التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الإتصال والنظم المعلوماتية المندمجة في مجال الطيران المدني.
- الرفع من مستوى الإشراف على السلامة الجوية وأمن الطيران المدني،
- تعزيز مؤهلات سلطة الطيران المدني لتدعم موقعها كسلطة إشراف على منظمة السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وسلطة تعديلية ورقابية على قطاع الطيران المدني، طبقا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي تأهيل البنية التحتية للمطارات التونسية والبت بخصوص ملف إنشاء مطار جديد ثان بتونس الكبرى مع الأخذ بعين الاعتبار للبنية التحتية للمطارات المتوفرة حاليا بما في ذلك مشروع توسعة المحطة الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي.
- مواصلة ملائمة التشريع الوطني في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.
- تحسين جودة الخدمات المسداة على مستوى شركات النقل الجوي والمطارات التونسية.

## **ت- على مستوى النقل البحري**

- مواصلة تنفيذ برنامج تحسين الخدمات بميناء رادس.
- مواصلة إجراءات التعاقد مع مقاول لبناء المرحلة الأولى لمشروع الميناء بالمياه العميقة.
- الشروع في إنجاز دراسة المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية.

- التنسيق بين وزارة النقل ووزارة أملاك الدولة لإمضاء عقد تمديد لزمة شركة الترابسا لاستغلال المطرف البترولي لميناء الصخيرة ومواصلة دراسة المخطط المديرى لتطوير هذا الميناء.
- تفعيل مشروع فتح خط بحري لنقل البضائع بين الموانئ التونسية وموانئ الساحل الغربى لإفريقيا (السينغال، ساحل العاج وغانا) بالتنسيق بين الناقلين البحريين والمصدرين التونسيين ومركز النهوض بالصادرات.
- دراسة اقتناء سفينة درجة لفائدة الشركة التونسية للملاحة لتعويض سفينة صلامبو وأوليس.
- إبرام اتفاقيات بين الشركة التونسية للملاحة وديوان الحبوب والديوان التونسى للتجارة والمجمع الكيمياءى التونسى والشركات البترولية (ETAP et STIR) لتمكين الشركة من حصة من النقل البحرى للواردات والصادرات والاستثمار فى سفن جديدة.

### **ث- على مستوى اللوجستية**

مواصلة العمل على تطوير مناخ الأعمال فى مجال اللوجستية من خلال إقرار جملة من الإصلاحات تهم مختلف القطاعات (نقل، تجارة، صناعة، ديوانة...) يتم تجسيمها على المدى القريب والمتوسط منها:

- استكمال الدراسات الاقتصادية والفنية للمناطق اللوجستية المبرمجة واستحداث إجراءات التحكم فى الحوزة العقارية الخاصة بها.
- إصدار قانون المناطق اللوجستية.

### **ج- على مستوى النقل الذكى**

الاعتماد على النظم الذكية لتعصير منظومة النقل من خلال تركيز نظم الاستخلاص الإلكتروني للتذاكر التي تعتمد على البطاقات الذكية بشبكات الحافلات والمترو الخفيف والشبكة الحديدية السريعة واعتماد تعريفه مندمجة للنقل الحضري على مستوى تونس الكبرى. وسيتم العمل فى هذا الإطار على تركيز نظام معلومات جغرافى خاص بقطاع النقل (SIG Transport).

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

- البرنامج 1: النقل البرى

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

## 2. نتائج تنفيذ ميزانية المهمة

تم ضبط ميزانية وزارة النقل لسنة 2022 (قانون ميزانية الأصلي والتكميلي) في حدود **918528 ألف دينار** موزعة كما يلي :

\*نفقات التأجير: 22653 ألف دينار

\*نفقات التسيير : 3847 أ.د.

\*التدخلات : 886430 أ.د.

\* نفقات الإستثمار : 5598 أ.د .

### جدول عدد 1

تنفيذ ميزانية المهمة لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 ق.م التكميلي (1)	بيــــــــان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			اعتمادات التعهد	نفقات التأجير
91%	-2097	20556	22653	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
85%	-3280	19373	22653	اعتمادات التعهد	
120%	771	4618	3847	اعتمادات الدفع	نفقات التسيير
119%	755	4602	3847	اعتمادات التعهد	
96%	-33763	852667	886430	اعتمادات الدفع	نفقات التدخلات
96%	-33763	852667	886430	اعتمادات التعهد	
53%	-1643	1894	3537	اعتمادات الدفع	نفقات الاستثمار
27%	-4063	1535	5598	اعتمادات التعهد	
96%	-36731	879735	916466	اعتمادات الدفع	المجموع
96%	-40351	878177	918528	اعتمادات التعهد	

## جدول عدد 2:

### تنفيذ ميزانية المهمة لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

#### التوزيع حسب البرامج

الوحدة: ألف دينار

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (ق. م التكميلي) (1)	البرامج
نسبة الإنجاز %	المبلغ (1) - (2)			
(1) / (2)				
%96	-33284	825903	859187	اعتمادات التعهد
%95.89	-35334	825791	861125	اعتمادات الدفع
%94	-719	11805	12524	اعتمادات التعهد
%93	-817	11707	12524	اعتمادات الدفع
%99	-99	22400	22499	اعتمادات التعهد
%99	-192	22307	22499	اعتمادات الدفع
%88	-2629	19627	22256	اعتمادات التعهد
%82	-4000	18372	22380	اعتمادات الدفع
%96	-36731	879735	916466	اعتمادات التعهد
%96	-40351	878177	918528	اعتمادات الدفع

بلغت نسبة الإنجاز في مهمة النقل ما يقارب 96% وهذا ما يفسر بتحسناً ملحوظاً على مستوى إستحداث نسق الإستثمار و تحقيق تحسن في مستوى المؤشرات المعتمدة ونذكر منها تطور عدد البقاع المعروضة في برنامج النقل البري (90.4%) في شبكة الحافلات وكذلك تقارب واضح بين القيمة المنجزة والمقدرة لأغلب مؤشرات قياس الأداء.

هذا وقد بلغت نسبة إنجاز برنامج النقل البري حوالي 96% أما بقية البرامج فقد تراوحت نسب الإنجاز ما بين 96 و 100%.

المحور الثاني  
تقديم برامج المهمة

**برنامج النقل البري**

**رئيس برنامج: السيد الحبيب عمار**

**مدير عام النقل البري**

**تاريخ التسمية: 30 أوت 2022**

## 1- نتائج أداء البرنامج:

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.

وتندرج هذه التوجهات في سياق ما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني مع تنامي ظاهرة الاكتظاظ المروري والتلوث البيئي نتيجة تراجع حصة النقل العمومي الجماعي في مجموع التنقلات والاستعمال المكثف لوسائل النقل الفردية كبديل للنقص الحاصل على مستوى عرض النقل العمومي الجماعي. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه سيمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفا.

وبالرغم من الظروف الصعبة التي يمر بها القطاع يبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمرا ضروريا حتى يصبح تدريجيا حلا بديلا عن استعمال وسائل النقل الفردي. كما ان 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 فان برنامج النقل البري يهدف إلى:

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

ويتميز برنامج النقل البري بتعدد المتدخلين حيث يساهم الفاعلين العموميين (19 مؤسسة) مساهمة مباشرة في تحقيق أهداف البرنامج باعتماد جملة من المؤشرات حيث تتلقى هذه المؤسسات دعما من ميزانية الدولة.

وفي إطار الانخراط الإيجابي في إستراتيجية النقل البري والتناغم الناجح والفعال مع أهدافها تحرص الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري مع ضمان مقومات السلامة وترشيد استهلاك الطاقة إضافة إلى تطوير النشاط والرفع من جاهزية الأسطول من خلال تحقيق برامج الإستثمار المرتبطة بإقتناء الحافلات.

## ➤ الهدف الاستراتيجي 1.1: تدعيم وتنمية النقل الجماعي

تسعى الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري لتدعيم وتنمية 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 والذي من شأنه تطوير عدد البقاع المعروضة.

المؤشر عدد: 1.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة							
السنة**	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021*	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
- تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)							
2023	4%	98%	3%	7%	-2.27%	-4%	نسبة
- تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)							
2023	2%	89%	-1%	8%	-3%	-12%	نسبة

(\* ) تم اعتماد إنجازات 2021 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء للسنة 2021  
 (\*\* ) تم إدراج القيمة الخاصة بالسنة الثانية من الإطار متوسط المدى المضمنة بالمشروع السنوي للأداء لسنة 2022 بما أن المعطيات المتعلقة بتقديرات 2024 لم تكن متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية للنقل.

بالنسبة لشبكة الحافلات تم تسجيل سنة 2022 نسبة إنجاز بـ 98% مقارنة بتقديرات سنة 2021 لكن لم يتجاوز مؤشر عدد البقاع المعروضة 3% خلال سنة 2022 مقارنة بسنة 2021 ويرجع هذا بالأساس بسبب تأخر تنفيذ برامج الاستثمار في معدات نقل المسافرين. وبالرغم من أن بعض الشركات قامت بتنفيذ برنامج اقتناءاتها خلال سنة 2022 والقيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة الجاهزية، فإن التراجع المسجل في عدد الحافلات المستغلة بنسبة 5% يعود أيضا إلى عمليات التخلي عن عدد من الحافلات وذلك في إطار الإحالة على عدم الاستغلال (réforme) نظرا لحالتها الفنية المتردية وارتفاع كلفة صيانتها وتقادم أسطولها. وقد بلغ عدد الأسطول الجملي 2759 حافلة جاهزة خلال سنة 2022 من مجموع 4148 حافلة مقابل 3087 حافلة جاهزة سنة 2021 من مجموع 4328 حافلة.

أما بالنسبة للشبكة الحديدية فقد تم تسجيل سنة 2022 نسبة انجاز تقدر بـ 89% مقارنة بالتقديرات وشهد هذا المؤشر تراجعاً طفيفاً بنسبة 1%. ويعود ذلك بان أسطول النقل الحديدي يواجه صعوبات حيث لم يشهد تطوراً خلال السنوات الأخيرة ويعود ذلك إلى:

- تقادم الأسطول وعدم النجاعة لبعض الاقتناءات وبالتالي ضعف الجاهزية
- صعوبة في اقتناء قطع الغيار اللازمة للصيانة، بالإضافة إلى تدهور حالة البنية التحتية، مما أثر سلباً على جودة الخدمات المسداة وفي هذا الإطار ستتم متابعة أنشطة الشركات العمومية للنقل البري للأشخاص وذلك في الجانب المتعلق بدراسة إمكانيات إحداث وتجديد وتغيير وحذف الخطوط المستغلة.

إجازات 2022	تقديرات 2022 (PAP 2022)	إنجازات 2021 (RAP 2021)	محتمل 2021 (PAP 2022)	2020	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
296 647	319 643	285 560	304 249	293 903	الشركات الجهوية للنقل
39 662	53 966	41 553	46 390	40 682	شركة النقل بتونس
2 902	2 374	2 109	2 261	2 278	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
<b>339 210</b>	<b>375 983</b>	<b>329 222</b>	<b>352 900</b>	<b>336 863</b>	<b>المجموع</b>

### الشبكة الحديدية:

إجازات 2022	تقديرات 2022 (PAP 2022)	إنجازات 2021 (RAP 2021)	محتمل 2021 (PAP 2022)	2020	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
18 352	25 511	24 472	24 158	23 652	شركة النقل بتونس
64 714	71 794	59 179	66 312	62 238	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
<b>83 066</b>	<b>97 305</b>	<b>83 651</b>	<b>90 470</b>	<b>85 890</b>	<b>المجموع</b>

### ➤ الهدف الاستراتيجي 2.1 : دعم سلامة النقل 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.

وقد تم الاعتماد في الوثائق السابقة لمشاريع الأداء على مؤشرات الوفيات والاصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي والتي يصعب تحديد القيمة المستهدفة وقيس تطورهم من سنة لأخرى. وتبعاً لذلك، تم التخلي عن هذه المؤشرات والاعتماد على تطور عدد الحوادث من سنة لأخرى كمؤشر جديد للسلامة على متن وسائل النقل العمومي الجماعي للأشخاص بالتنسيق مع المرصد الوطني للسلامة المرورية. هذا ومع العلم أنه سيتم

درس واقتراح مؤشرات أكثر نجاعة حيث سيتم اعتمادها إثر إعداد مشروع القدرة على الأداء لسنة 2024 وبهذا يتم تحسين تقديم الهدف ويكون في علاقة بالمحاور الاستراتيجية للبرنامج.

المؤشر 2.1.1: تطور الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي							
السنة	القيمة المستهدفة*	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات *2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2024	تقليص عدد الحوادث	تسجيل ارتفاع في عدد الحوادث	26%	تقليص عدد الحوادث مقارنة بسنة 2021	-20%	41%	%

(\* تم اعتماد إنجازات 2021 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء للسنة 2021)

2022	2021	2020	2019	2018	تطور حوادث المرور
					حوادث المرور حسب وسائل النقل العمومي الجماعي
118	88	85	141	118	حافلة
14	17	46	81	81	قطار وميترو
132	105	131	222	199	المجموع
5715	5089	4774	5972	5884	مجموع حوادث الطرقات

\*المصدر: إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية

وفق إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية، تم تسجيل سنة 2021 تراجع بنسبة 20% مقارنة بالسنة الفارطة وذلك نظرا لحرص وزارة النقل وجميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية للتخفيف من عدد الحوادث.

بالنسبة لسنة 2022 تم تسجيل ارتفاعا بنسبة 26% مقارنة بالسنة الفارطة والسبب الرئيسي لحوادث الطرقات يعود إلى العنصر البشري أساسا، بنسبة قد تصل إلى 90 بالمائة.

### ➤ الهدف الاستراتيجي 3.1: دعم النقل الحديدي للبضائع

تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نقل البضائع الذي يعتبر نشاطا استراتيجيا باعتبار دوره الهام في فك العزلة عن الجهات الداخلية وربط مواقع الإنتاج بمراكز التوزيع والاستهلاك إضافة إلى مساهمته في مجال التصدير وما يوفره من مداخل للشركة وللاقتصاد الوطني.

### المؤشر 3.1.1: تطور النقل الحديدي للبضائع

السنة	القيمة المستهدفة*	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
<b>تطور النقل الحديدي للبضائع</b>							
2024	34%	35%	-18.1%	131%	21%	-36%	%
<b>- تطور نقل الفسفاط</b>							
2024	42%	31%	-18.2%	167%	30%	-41%	%
<b>- تطور نقل للبضائع المختلفة</b>							
2024	13%	47%	-18%	76%	9%	-27%	%

السنة	القيمة المستهدفة*	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات	تقديرات	إنجازات	إنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
			2022	2022	2021	2020		
			2-	1-				
2024	7.467	35%	2.432	6.860	2.5	2,065	مليون طن	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
2024	5.782	31%	1.473	4.800	1.538	1,183		- تطور نقل الفسفاط
2024	1.685	47%	0.959	2.060	0.962	0,884		- تطور نقل للبضائع المختلفة

شهد نشاط نقل البضائع تراجعاً بنسبة 18% سنة 2022 مقارنة بالسنة الفارطة وقد بلغ حجم البضائع 2.4 مليون طن سنة 2022 منها 1.473 مليون طن من الفسفاط مسجلاً نسبة انجاز 31% وبهذا لم تتمكن الشركة من بلوغ القيمة المستهدفة 7.4 مليون طن (منها 5.7 مليون طن من الفسفاط).

أما بالنسبة لنقل البضائع المختلفة فقد بلغ حجم الكميات المنقولة 0.959 مليون طن سنة 2022 مسجلاً بذلك نسبة انجاز 47% مقارنة بما تم تقديره وبهذا لم تتمكن الشركة من بلوغ القيمة المستهدفة 1.685 مليون طن. تعود أسباب تواصل تدهور هذا النشاط بالأساس إلى:

- بطء عمليات الشحن على عربات القطار أو التفريغ منها،
- الوقفات الاحتجاجية والتوقف عن العمل خاصة على الخط رقم 13 بمنطقة منزل بوزيان والمكناسي،
- توقف معمل تيفارت على التفريغ لمدة 6 أشهر وعدم استغلال العربات الجديدة ذات التفريغ المركزي
- تقادم المعدات والتأخر الكبير في إطلاق الاستثمارات الضرورية لتجديد أسطول العربات وكذلك التأخر في تأهيل شبكة السكة الحديدية بين مدن مثلث الفسفاط (قفصة – قابس - صفاقس)

- تدني نسبة جاهزية القاطرات الجديدة (40 %) بسبب توقف المزود عن إصلاح أعطاب تخص شروط الضمان وذلك لعجز الشركة عن خلاص المزود
  - نقص في قطع غيار العربات ونقص في أعوان الصيانة.
  - نقص المعدات والاعوان
  - الصعوبات المالية تجاه مزود القاطرات
- ولكي يتواصل النسق التصاعدي لنشاط نقل البضائع تحرص الشركة حاليا على تعزيز قدرتها للزيادة في حجم الأطنان المنقولة من خلال:
- الإسراع بالتنسيق مع شركة فسفاط قفصة في إعداد اتفاقية 2023-2025 لنقل الفسفاط التجاري التي تهدف إلى تحديد المسؤوليات وخطايا التأخير والإلغاءات،
  - العمل على فتح الخط عدد 13 لما يكتسبه من أهمية كبرى من حيث الاستغلال الأمثل للمعدات والموارد البشرية والاقتصاد في الطاقة والحفاظ على السكة والتحكم في التكاليف،
  - التدخل العاجل لمنع تعطيل نقل الفسفاط على مختلف الخطوط الحديدية
  - التدخل العاجل لخلاص فواتير مزود القاطرات الجديدة حتى يتسنى إصلاح القاطرات المعطلة
  - توفير قطع الغيار اللازمة لصيانة الأسطول
  - وضع برنامج اقتناءات عربات لنقل البضائع
  - توفير العدد اللازم من أعوان الصيانة

## 2 - نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج:

### جدول عدد 1

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

(الوحدة: الدينار)

		إنجازات 2022	تقديرات 2022	بيان النفقات	
		(2)	ق.م. التكميلي (1)		
99%	-24201	3 670 799	3 695 000	اعتمادات التعهد	نفقات التأجير
96%	-136813	3 558 187	3 695 000	اعتمادات الدفع	
119%	107250	658 450	551 200	اعتمادات التعهد	نفقات التسيير
119%	107250	658 450	551 200	اعتمادات الدفع	
96%	-32867080	821 573 920	854 441 000	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
96%	-32867080	821 573 920	854 441 000	اعتمادات الدفع	
0%	-500000	0	500 000	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
0%	-2438000	0	2 438 000	اعتمادات الدفع	
	0		0	اعتمادات التعهد	نفقات العمليات المالية
	0		0	اعتمادات الدفع	
96%	-33 284 031	825 903 169	859 187 200	اعتمادات التعهد	المجموع
96%	-35 334 643	825 790 557	861 125 200	اعتمادات الدفع	

\* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

**جدول عدد 2**  
**تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات**  
**التوزيع حسب الأنشطة**  
**(إع الدفع)**

(الوحدة: الدينار)

نسبة الإنجاز % (1) / (2)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات المبلغ (1) - (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 ق. م أصلي أو تكميلي (1)	بيان الأنشطة
%32	-2 730 853	1 267 147	3 998 000	نشاط عدد 1
%101	2 051 000	371 551 000	369 500 000	نشاط عدد 2
%83	-42 983 540	211 222 460	254 206 000	نشاط عدد 3
%124	15 736 999	81 861 999	66 125 000	نشاط عدد 4
%97	-4 945 102	149 254 898	154 200 000	نشاط عدد 5
%167	2 000 000	5 000 000	3 000 000	نشاط عدد 6
%23	-4 082 950	1 210 450	5 293 400	نشاط عدد 7
%92	-380 197	4 422 603	4 802 800	نشاط عدد 8
%96	-35 334 643	825 790 557	861 125 200	المجموع

(\* يتم اعتماد الأنشطة المدرجة حاليا بمنظومة "أمد"  
\* دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

تم سنة 2022 استهلاك اعتمادات جمالية تقدر 826 مليون دينار أي ما يعادل نسبة إنجاز 96 % من مجموع الاعتمادات التقديرية وتعتبر هذه النسبة مقبولة مقارنة بما تم تحقيقه على مستوى إنجاز الأهداف المرسومة وتفسر هذه النسبة بالاستهلاك الكلي للنفقات المرصودة بعنوان التدخلات بالإضافة إلى عمليات التحويل من نشاط إلى نشاط آخر على سبيل الذكر الشركة الوطنية للنقل بين المدن (167%) وشركة تونس للشبكة الحديدية السريعة (124%).

و نلاحظ أن معظم الفاعلين العموميين حققوا نسبة إنجاز فاقت 80% ما عدى شركة مترو صفاقس الخفيف التي حققت نسبة لا تتجاوز 23% .

## برنامج الطيران المدني

## 1- نتائج أداء البرنامج:

تبعاً للتحديات التي واجهتها بلادنا خلال سنة 2022 والتي اتسمت بمرحلة ما بعد كورونا التي بقيت أثارها السلبية متواصلة على مستوى شركات الطيران الوطنية التي لازالت تعاني من تداعيات هذه الأزمة إلى اليوم بالرغم من العودة التدريجية للرحلات الجوية بين مختلف البلدان، وبالنظر لتعهداتنا الدولية خاصة تجاه المنظمة العالمية للطيران المدني بموجب مصادقتنا على إتفاقية شيكاغو، فقد تمّ رسم التوجّهات الإستراتيجية الآتية ذكرها في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022:

- تطوير وتهيئة البنية التحتية للمطارات وفقاً للمقاييس الدولية المعتمدة،
- ملاءمة النصوص التشريعية والتنظيمية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية،
- تطوير قطاع الشحن الجوي خاصة على مستوى المطارات الداخلية،
- تركيز نظام معلوماتي في مجال النقل الجوي،
- تنمية المطارات الداخلية،
- إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني طبقاً للمقاييس المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي وذلك بهدف تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،
- تحسين جودة الخدمات المقدمة في الطائرات والمطارات،
- الترفيع من مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجوي،
- معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي على إثر زيارته الأخيرة في فيفري 2020 وذلك في إطار المخطط التصحيحي الشامل USOAP،
- تشجيع الإستثمار في قطاع الطيران المدني من خلال تيسير الحصول على التراخيص اللازمة،
- تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني،

وتجدر الإشارة إلى أنّ برنامج الطيران المدني يعتمد في تنفيذ توجّهاته وخيارته الإستراتيجية في جانب كبير منه على الفاعلين العموميين.

ويبرز ذلك خاصة من خلال مشاركة كلّ من ديوان الطيران المدني والمطارات وشركة الخطوط التونسية وشركة الخطوط التونسية السريعة المتفرّعة عنها في العمل على تحقيق هذه الخيارات.

وفي هذا الإطار، يقوم الديوان بالعمل على تنفيذ جملة من المحاور الإستراتيجية السابق ذكرها كتأهيل البنية التحتية وتنشيط المطارات الراجعة لها بالنظر وتحسين جودة الخدمات والعمل على تحسين تطوير نشاط الشحن الجوّي إلى جانب تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات.

أمّا فيما يتعلّق بشركة الخطوط التونسية وكذلك الشركة التونسية للخطوط السريعة فهما يقومان بالمساهمة في تدعيم النقل الجوي من خلال تكثيف الخطوط التجارية مع مختلف البلدان وتنشيط النقل الجوي بالمطارات الداخلية كما تعمل شركة الخطوط التونسية على إعداد مخطّط إنقاذ قصد إعادة تأهيلها وتمكينها في المستقبل من رفع قدرتها التنافسية للوصول إلى تحقيق أهدافها الإستراتيجية.

ولتحقيق هذه التوجّهات الإستراتيجية تمّ وضع الأهداف التّالية في إطار المشروع السنوي للقدرة على

الأداء لسنة 2022:

- ❖ تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني،
- ❖ تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي،
- ❖ تنمية النقل الجوّي بالمطارات،
- ❖ تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني.

## -الهدف الإستراتيجي عدد1: تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني-

تعدّ من أهمّ صلاحيات الإدارة العامة للطيران المدني الإشراف على سلامة الطيران المدني وعلى هذا الأساس تقوم بمراقبة وتقعدّ المستغلّين وشركات الطيران من حيث مدى إستجابتها للشروط الفنيّة وإحترام متطلبات السلامة خاصة بمناسبة إسناد أو تجديد رخصة إستغلال الجوّي لهذه الشركات. وتعدّ مسألة السلامة الجوية من أوكد المسائل التي أوصت منظمة الطيران المدني الدوليّة بضرورة إحترامها عبر تطبيق القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عنها في هذا الإطار .وقصد العمل على تحقيق الهدف المتعلّق بتحسين نجاعة الإشراف على السلامة فقد تمّ ضبط مؤشرين لقيس الأداء وهما:

-نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني،

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

ومن خلال متابعة إنجازات هذين المؤشرين لسنة 2022مقارنة بتوقّعات نفس السنة فإنّه يلاحظ عدم تسجيل أيّ تقدّم على مستوى تحقيقه ولم يتم بلوغ مستوى التقديرات، بل هناك تراجع وهو ما يتّضح أسبابه من خلال التحليل اللاحق.

### مؤشر 1.1.2: نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع

#### منظمة الطيران المدني:

المؤشر 1.2.2 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة بتقديرات 2022	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر

		(1)/(2)					
-	-	%75.61	%56.71	%75	%60	%60	مئوية

تمّ في سنة 2022 تحقيق نسبة إنجاز بـ 56.71% مقارنة بتوقعات نفس السنة المتمثلة في 75% ويفسر هذا التراجع بسبب صدور النسخة الجديدة من بروتوكول الأسئلة المعتمدة لدى المنظمة العالمية للطيران المدني والمتعلق بالتطابق مع القواعد الأساسية في مجال السلامة الجوية لدى منظمة الطيران المدني الدولي والتي تمّ بمقتضاها إعادة تقييم بعض المسائل وبالتالي إيلاء أكثر أهمية للنقائص المتعلقة بما يلي:

- عدم صدور مجلة الطيران المدني والنصوص الترتيبية والفنية ذات الصلة،

- عدم صدور نص قانوني لإعادة تنظيم المصالح التابعة للإدارة العامة للطيران المدني من خلال إحداث هيئة مستقلة طبقا لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني وهو ما حال دون تطبيق الإجراءات المتعلقة بالجانب التنظيمي،

- تقلص عدد إطارات الإدارة العامة للطيران المدني والنقص الفادح المسجل في عدد المراقبين والإطارات المختصة.

### مؤشر 2.1.2: نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:

المؤشر 2.1.2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة بتقديرات 2021 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2023	%60	%0	%10	%10	%0	%0	مئوية

تمّ خلال سنة 2022 تسجيل نسبة 10% مقارنة بتوقعات نفس السنة المقدّرة بنسبة 10% ويعود ذلك لاستكمال كراسات الشروط وتمّ الإعلان عن طلب عروض جديد بعد إدراج التعديلات اللازمة عليه وسيتمّ خلال الأيام القادمة فرز العروض قصد اختيار العارض صاحب العرض الأفضل الذي سيقوم بتنفيذ هذه الصفقة، وذلك تبعا لنتائج تقييم العروض من الناحية الفنية والمالية.

## -الهدف الإستراتيجي عدد2: تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج

### الدولي

تمّ رسم هذا الهدف في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022 قصد تنفيذ المحور الإستراتيجي المتعلق بتحسين جودة الخدمات بإعتبارها من أهمّ المسائل التي أوصت بها المنظمة الدولية للطيران المدني ولأنّها تمكّن من تحسين القدرة التنافسية لشركة الخطوط التونسية وكسب رضاء المسافرين والزيادة في توافد عدد السياح إلى بلادنا، وهو ما من شأنه أن يساهم بصفة غير مباشرة في تحقيق وتدعيم محاور إستراتيجية أخرى كتنمية النقل الجوي.

ومن خلال متابعة إنجازات المؤشرات الخاصة بهذا الهدف بعنوان سنة 2022 مقارنة بتوقعات نفس السنة يمكن ملاحظة أنّه لم يتمّ تحقيق الهدف المتعلّق بجودة الخدمات نظرا لأنّه لم يتمّ الوصول إلى تحقيق توقّعات مؤشرات هذا الهدف بصفة إجمالية وكذلك لعدم الوصول إلى المستوى المأمول نظرا لتواصل اشكاليات الشركة مع تواصل أزمتها المالية وإشكالياتها الهيكلية مع تعطلّ البدء في مخطّط إعادة تأهيل الشركة وخضوعها لمنوال حوكمة غير ملائم لمقتضيات المنافسة ممّا انعكس سلبا على قدرتها التنافسية وبالتالي لم يتمّ تسجيل تطوّر نوعيا وكميا بصفة جيّلة.

وتنقسم المؤشرات الخاصة بهذا الهدف إلى قسمين:

-مؤشر: نسبة رضاء المسافرين

-مؤشر: نسبة انتظام الرحلات الجوية

### مؤشر 1.2.2: نسبة رضاء المسافرين

المؤشر 1.2.2 نسبة رضاء المسافرين							
السنة	القيمة المستهدفا	إنجازات مقارنة 2022 بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
	%60	%96	%48*	%50*	%41*	غير متوفر تبعا لتوقف الحركة الجوية نتيجة جائحة كوفيد 19	مئوية

\*تجدر الإشارة إلى أنه تمّ تحيين النسب الخاصة بمؤشر نسبة رضاء المسافرين الخاصة بالسنوات 2021-2022 تبعا للتحيين المستمر في إطار ميزانية شركة الخطوط التونسية على ضوء النتائج النهائية المحققة لذلك يتم التعديل المستمر للأرقام مقارنة مع الأرقام المحددة بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022.

تمّ خلال سنة 2022 تحقيق إنجاز بنسبة 41% بالنسبة لمؤشر نسبة رضاء المسافرين مقارنة بتوقعات نفس السنة المتمثلة في 48% أي بنسبة إنجاز 86% وهناك تراجع مقارنة بتوقعات سنة 2022 ويفسر ذلك بانخفاض مؤشر انتظام الرحلات ومحدودية الأسطول وتناقص عدد الطائرات في إطار تنفيذ مخطط تجديد الأسطول مما استوجب سحب الطائرات المتقادمة إلى جانب وجود إشكال على مستوى صيانة الطائرات نظرا لغلاء كلفتها وارتفاع أسعار قطع الغيار في ظلّ تعمق الأزمة المالية الحادة لشركة الخطوط التونسية خاصة بعد أثار كوفيد 19.

ويفسّر ذلك بانخفاض مؤشر انتظام الرحلات ومحدودية الأسطول وتناقص عدد الطائرات في إطار تنفيذ مخطط تجديد الأسطول مما استوجب سحب الطائرات المتقدمة إلى جانب وجود إشكال على مستوى صيانة الطائرات نظرا لغلاء كلفتها وارتفاع أسعار قطع الغيار في ظلّ تعمق الأزمة المالية الحادّة لشركة الخطوط التونسية خاصة بعد أثار كوفيد 19, وتضاف إلى هذه الأسباب الداخلية للشركة عوامل أخرى كتردي مستوى الخدمات الأرضية ومحدودية البنية التحتية لمطار تونس قرطاج التي تشكّل أهمّ موقع لتمرکز أنشطة نشاط شركة الخطوط التونسية.

### مؤشر 2.2.2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية:

المؤشر 2.2.2 نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2021	إنجازات 2022	تقديرات 2022	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
		مقارنة بتقديرات 2022	(2)	(1)			
-	%60*	%86*	%41*	%48*	%48*	%53*	مئوية

\*تجدر الإشارة إلى أنّه تمّ تحيين النسب الخاصة بمؤشر نسبة رضاء المسافرين الخاصة بالسنوات 2021-2022 تبعا للتحيين المستمر في إطار ميزانية شركة الخطوط التونسية على ضوء النتائج النهائية المحققة لذلك يتم التعديل المستمر للأرقام مقارنة مع الأرقام المحددة بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022.

تمّ في سنة 2022 تحقيق إنجازات بنسبة 41 % مقابل نسبة 48% بعنوان تقديرات نفس السنة أي بتحقيق نسبة إنجاز بنسبة 86% ويفسّر عدم بلوغ النسبة المقدّرة خلال المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022 ويفسّر ذلك بتقدم الأسطول وتأخّر تنفيذ برنامج تجديد الأسطول،

مما تسبب في أعطاب متواصلة للطائرات التابعة للشركة وإرتفاع أعباء الصيانة وقطع الغيار وعدم قدرة الشركة على الإيفاء بتعهداتها المالية تجاه المزودين نظرا لنقص السيولة وإختلال توازنها المالية التي عمقتها تأثيرات كوفيد 19 السلبية.

وتضاف إلى هذه الأسباب الداخلية للشركة عوامل أخرى كتردي مستوى الخدمات الأرضية ومحدودية البنية التحتية لمطار تونس قرطاج التي تشكل أهم موقع لتمرکز أنشطة نشاط شركة الخطوط التونسية.

### -الهدف الإستراتيجي عدد3: تنمية النقل الجوي بالمطارات-

تم إختيار هذا الهدف في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022 قصد مواصلة العمل على تنفيذ التوجّهات الإستراتيجية المرسومة في السنوات الفارطة المتمثلة في تنمية البنية التحتية للمطارات وتنشيط المطارات الداخلية وتطوير نقل البضائع.

ولعلّ الإهتمام بتنمية النقل الجوي خلال المرحلة الحالية يكتسي أهمية أكثر في إطار توجّهات الدولة لتنمية النقل الدولي وتنشيط المطارات الداخلية.

وفي خصوص تقييم الإنجازات المتعلقة بهذا الهدف يلاحظ تحسّنا ملحوظا مقارنة بسنة 2021 التي كانت نتائجها سلبية نظرا لتداعيات جائحة كوفيد 19 على مستوى حركة النقل الجوي، ويفسر ذلك بعودة النسق التدريجي للحركة الجوية دون بلوغ مستوى الإنجازات لسنة 2019، وفي هذا الإطار شهدت مؤشرات الهدف المتعلقة بتنمية النقل الجوي بالمطارات الرّاجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات سنة 2022 كنتيجة لذلك إرتقاعا مقارنة بما تمّ تحقيقه سنة 2021 وهو ما يعكس تحسّن الحركة الجوية بالإضافة إلى مجهودات ديوان الطيران المدني والمطارات

في المساهمة في تنمية النقل الجوي على مستوى المطارات ويتجلى ذلك من خلال سعيها لتحسين البنية التحتية للمطارات عبر برمجة عديد المشاريع في الغرض وأهمها مشروع توسعة مطار تونس قرطاج الدولي إلى جانب بعض المشاريع التي تم إنجازها أو التي هي في طور الإنجاز خلال سنة 2021 وهي كالاتي :

-إعادة تأهيل البنية التحتية لمدج الطائرات بمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ45 مليون دينار،

-إقتناء وتركيز منظومة إعلامية مندمجة للتصرف في العمليات المرتبطة بإستغلال وتنمية المطارات بقيمة 4408 ألف دينار،

-إقتناء وتركيز معدّات كشف عن الحقائب والأمتعة اليدوية (double vue) بقيمة 2000 ألف دينار،

-إقتناء وتركيز معدّات كشف عن الحقائب والأمتعة اليدوية (Automatique) بقيمة 2562 ألف دينار،

-تهيئات وتحسينات مختلفة تحضيرا لاحتضان تونس لمؤتمر طوكيو الدولي الثامن للتنمية الإفريقية-تونس 2022 بمطار تونس قرطاج الدولي بقيمة 3000 ألف دينار،

-إعادة تهيئة مسالك الطائرات بمطار جربة جرجيس وإعادة تسوية عتبة المدرج بمطار قابس مطماطة (مطار-جربة -جرجيس) بقيمة 45000 ألف دينار،

-تهيئات وتحسينات مختلفة تحضيرا لاحتضان تونس للعبة الفرنكفونية بمطار جربة جرجيس بقيمة 3000 ألف دينار،

-إعادة تهيئة مدرج الطائرات بمطار توزر-نفطة بقيمة 33000 ألف دينار،

-تجديد معدّات قاعة الإعلامية بمطار تونس قرطاج الدولي بقيمة 4500 ألف دينار،

-تجديد مركزيّتي تكييف هواء بالمحطة القديمة بمطار جربة-جرجيس بقيمة 700 ألف دينار،

-إقتناء وتركيز مجمع لتبريد المياه ومضخة حرارة بمطار جربة جرجيس.

ولكن تجدر الإشارة في المقابل إلى أنّ تحقيق هذا الهدف ما زال لم يصل بعد إلى المستويات المأمولة نظرا لتواصل تأثيرات جائحة كوفيد 19 على الديوان الطيران المدني والمطارات مما انجر عنه تواصل صعوباته المالية، ويضاف إلى ذلك وضعيّة المطارات الحالية التي تشكو من اكتظاظ خاصة بمطار تونس قرطاج الدولي في أوقات الذروة، بالإضافة إلى ضعف مردوية المطارات الداخلية ممّا أثر سلبا على توازنات الديوان الماليّة التي عمّقتها جائحة كورونا وتسجيل في المقابل مديونية مرتفعة في ذمّة حفاء الديوان. علاوة على أنّ مردود الشحن الجوّي مازال متواضعا مقارنة بالفرص التي يمكن أن يتيحها.

### مؤشر 1.3.2: نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات:

المؤشر 1.3.2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة 2022 بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
-	-	%107.211	%66.9	%62.4	+%27.4	-%59.4	مئوية

تمّ في سنة 2022 تحقيق إنجازات بنسبة 66.9% مقارنة بتقديرات نفس السنة المتمثلة في

62.4% ويعود ذلك لإرتفاع مستوى الحركة الجوّية مقارنة بسنة 2021 الذي من المنتظر أن يتزايد

في الإرتفاع وفقا للأرقام والمؤشرات المسجلة دوليا.

### مؤشر 2.3.2: نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين:

المؤشر 2.3.2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
-	-	114.22	%111.6	%97.7	+%30.1	-%70	مئوية

تمّ في سنة 2022 تحقيق إنجازات بنسبة 111.6% مقارنة بتقديرات نفس السنة المتمثلة في 97.7% ويعود ذلك لإرتفاع مستوى الحركة الجوية مقارنة بسنة 2021 الذي من المنتظر أن يتزايد في الإرتفاع وفقا للأرقام والمؤشرات المسجلة دوليا.

### مؤشر 3.3.2: نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع:

المؤشر 3.3.2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
-	-	-%6.83	-%20.5	%3	+%4	-%10.8	مئوية

تمّ في سنة 2022 تحقيق إنجازات بنسبة 20.5%- مقارنة بتقديرات نفس السنة المتمثلة في 3% ويعود ذلك محدودية نشاط الشحن الجوي خاصة على مستوى المطارات الداخلية ولضعف طاقة العرض نظرا لوجود شركة شحن جوي وحيدة في تونس مختصة في الشحن.

## -الهدف الاستراتيجي عدد4: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

تبعاً لتوجهات الدولة الرامية إلى تعزيز مكانة المرأة وتكثيف مشاركتها في جميع المجالات ومن ضمنها مجال الطيران المدني وعملاً بمقتضيات المنشور الحكومي عدد 16 المؤرخ في 14 ماي 2014 المتعلق بإعداد مشروع ميزانية الدولة لسنة 2021 الذي اقتضى الأخذ بعين الاعتبار مقارنة النوع الإجتماعي في المشروع السنوي للقدرة على الأداء بعنوان السنة المذكورة، فقد تم إدراج إستراتيجية جديدة تتعلق بتدعيم مكانة المرأة في مجال الطيران المدني، لذلك تم وضع هدف إستراتيجي يتمثل في تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني.

وفي إطار تقييم إنجازات المؤشرات لسنة 2022 مقارنة بالتوقعات والنسب المستهدفة يمكن أن نلاحظ أنه لم يتم تحقيق هذا الهدف بصفة جليّة بالنظر للأسباب التي سنأتي على ذكرها عند تحليل إنجازات المؤشرات، خاصة مع تواصل تداعيات كوفيد 19 على شركات الطيران التي عمقت إشكاليات الهيكلية والمالية.

### مؤشر 1.4.2: نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:

المؤشر 1.4.2 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة 2022 بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
		%54	%5.4	%10	%5.35		مئوية

تمّ خلال سنة 2022 تسجيل نسبة إنجاز بـ 5.53% مقارنة بتوقعات سنة 2022 المتمثلة في نسبة 10% أي بنسبة إنجاز بلغت 53.3% عدم تجسيم برنامج الإنتدابات لفائدة الشركات الطيران المعنية وذلك نظرا لل صعوبات المالية التي تعرفها هذه الشركات التي تعمقت خاصة مع جائحة كوفيد 19 وكذلك لعدم إقبال الإناث على بعض المهن التي يسجل فيها الذكور أكثر نسبة على غرار ميكانيكي وفني الطائرات والطيارين نظرا لأنها مهن تتطلب بطبيعتها جهود ووقت أكثر الأمر الذي لا يشجع كثيرا الإناث على الإقبال عليها.

## 2- الإشكاليات والإجراءات المتعلقة بالأهداف:

تتمثل الإشكاليات والإجراءات الخاصّة بكلّ هدف كما يلي:

✓ بالنسبة للهدف المتعلق بتطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني

مع منظمة الطيران المدني:

### 1- الإشكاليات:

- عدم وجود نظام معلوماتي لسلطة الطيران المدني،

- عدم وجود برنامج الدولة للسلامة،

- تراجع الموارد البشرية وخاصة الإطارات الفنية المختصة،

- عدم تمتّع الإدارة العامة للطيران المدني بالإستقلال المالي وفقا لتوصيات منظمة الطيران المدني

الدولي،

- عدم استكمال تنفيذ كامل المخطّط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي،

- عدم صدور مجلة الطيران المدني في صيغتها المحينة،

- تراجع نسق إصدار النصوص الترتيبية في إطار تطبيق مقتضيات مجلة الطيران المدني ومواءمة لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني ولمواكبة التطورات على مستوى الطيران المدني.

## **2- الإجراءات الواجب إتخاذها:**

- إعادة هيكلة المصالح التابعة للإدارة العامة للطيران المدني وتمكينها من الإستقلالية المالية،

- تركيز نظام معلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني،

- إنشاء قاعدة بيانات خاصّة بسلطة الطيران المدني،

- توفير الموارد البشرية اللازمة المتخصصة لتمكين الإدارة العامة للطيران المدني من الاضطلاع بمهامها على الوجه المطلوب،

- الإسراع في استكمال المخطّط التصحيحي لمعالجة النقائص المسجّلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولية،

- إنشاء برنامج دولة لسلامة الطيران المدني.

✓ **بالنسبة للهدف المتعلق بتحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج**

### **الدولي:**

#### **1- الإشكاليات:**

- الصعوبات المالية والهيكلية لشركة الخطوط التونسية لشركة الخطوط التونسية التي تتلخّص

كالآتي:

\*إختلال في التوازنات المالية طويلة المدى تبعاً لتفاقم حجم الديون وتدهور الأموال الذاتية منذ سنة 2011،

\*نقائص على مستوى الهيكل والتنظيم لشركة الخطوط التونسية وخضوعها لمنوال حوكمة غير ملائم لمتطلبات المنافسة مما انعكس سلباً على قدرتها التنافسية (المراقبة السابقة واللاحقة لقرارات التصرف، تشعب إجراءات عقد الصفقات، التأجير، الإنتدابات...).

\*إرتفاع عدد الأعوان وتراجع الإنتاجية وانخفاض نسبة التأطير إلى جانب وجود تنظيم غير محكم للموارد البشرية،

\*تقادم الأسطول،

\*موسمية النشاط التجاري،

\*إرتفاع أعباء الشركة وخاصة على مستوى تكاليف الإستغلال،

## 2-الإجراءات والتدابير الواجب اتخاذها:

\* إعادة التوازنات المالية لشركة الخطوط التونسية عبر تطهير الوضعية المالية للشركة (الترفيح في رأس المال و إسترجاع القدرة الإنتمائية للخطوط التونسية (وتحسين المردودية المالية للشركات الفرعية)،

\*إرساء إستراتيجية تجارية جديدة لمجابهة التحدّيات المقبلة من خلال تدعيم النشاط المنتظم على مطار تونس قرطاج الدولي،

\*تنمية شبكة الرحلات نحو إفريقيا من خلال فتح أسواق جديدة (الخرطوم-دوالا-ليبروفيل-كنشاسا-نجامينا) وكذلك الصين وأمريكا الشمالية في سنة 2026،

\*مراجعة نظام الحوكمة العامة من خلال:

➤ إستكمال الإجراءات المتعلقة بالتمتع بالإستثناءات الواردة بالفصل 22 ثالثا من القانون عدد 9 لسنة 1989،

➤ إتمام إجراءات فصل مهام مدير عام عن رئيس مجلس الإدارة،

➤ مراجعة منظومة الحوكمة الداخلية بالشركة،

➤ تعديل الهيكل التنظيمي بما يتوافق والسياسات الجديدة للشركة (التقليص من عدد الأعوان مع اللجوء إلى المناولة وإعادة توزيع الموظفين،

➤ صياغة مشروع قانون إطار Loi-cadre يضبط الحاجيات الحقيقية من الموارد البشرية،

➤ تحديث نظم إدارة الكفاءات وتحفيز الأعوان بالشركة (التأهيل والرسكلة، وضع اليات تحفيز الموظفين).

✓ بالنسبة للهدف المتعلق بتنمية النقل الجوي بالمطارات:

### 1- الإشكاليات:

-ضعف مردودية المطارات الداخلية،

-وجود اكتظاظ على مستوى المحطات الجوية خاصة بمطار تونس قرطاج الدولي،

-إختلال توازن ديوان الطيران المدني والمطارات نتيجة تسجيل المطارات الداخلية نتائج محاسبية

سلبية وتواصل الصعوبات المالية جراء أزمة كوفيد 19.

### 2- الإجراءات والتدابير الواجب إتخاذها:

-تنشيط المطارات الداخلية والتشجيع على الأنشطة المساندة بهذه المطارات كنشاط تفكيك الطائرات

والتكثيف من التظاهرات والأنشطة الرياضية والثقافية والسياحة...

-توسعة مطار تونس قرطاج الدولي وإعادة تهيئة بقية المطارات التي تشهد اكتظاظ في أوقات الذروة ودراسة تحديد موقع جديد بهدف إنشاء مطار جديد بتونس الكبرى في المستقبل لتخفيف الضغط على مطار تونس قرطاج الدولي،

-إقتناء وتركيز منظومة إعلامية مندمجة للتصرف في العمليات المرتبطة بإستغلال وتنمية المطارات،

-الضغط على مصاريف الديوان وتنمية الموارد الإضافية والتدخل لفائدة الديوان لاستخلاص مستحقاته خاصة لدى مجمع الخطوط التونسية حتى يتمكن من تنفيذ برامجه ومشاريعه المستقبلية.

✓ بالنسبة للهدف المتعلق بتعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني:

#### 1-الإشكاليات:

-ضعف تواجد المرأة في بعض مهن الطيران المدني كميكانيكي وفنيي الطائرات،  
غياب قاعدة للبيانات خاصة تمكن من متابعة نسبة الإناث مقارنة بالرجال في جميع المهن والمجالات الخاصة بقطاع الطيران المدني،

-غياب مشاركة المرأة في المشاريع المتعلقة بمجال الطيران المدني،

-غياب الحوافز والإمتيازات الجبائية لفائدة الإناث قصد التشجيع على الإستثمار في مجال الطيران المدني.

#### 2-الإجراءات والتدابير الواجب إتخاذها:

-التشجيع على إنتداب الإناث في مهن الطيران المدني خاصة بالنسبة للميكانيكيين والأعوان الفنيين من خلال القيام بعمليات تحسيسية من قبل شركات الطيران وبرعاية

سلطة الإشراف وإقرار حوافز مادية لفائدة النساء من قبل الشركات المشغلة على سبيل  
المثل على مستوى الأجور والمنح...

-وضع قاعدة للبيانات لمتابعة عدد الإناث العاملة في مهن وأنشطة الطيران المدني،

## II-نتائج تنفيذ الميزانية:

تمثلت الإعتمادات الجمالية المرسومة بالمشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022  
لفائدة البرنامج الطيران المدني 12524000 وهي مقسمة على النحو الآتي:

- 1918000 بعنوان نفقات التأجير،

-10606000 بعنوان نفقات التدّخل المتمثلة في منحة الدعم المرصودة لفائدة الشركة  
التونسية السريعة والمساهمات بالمنظمات الدولية المختصة في الطيران المدني.

وتمثلت الإنجازات الجمالية الخاصة بنفقات الطيران المدني لسنة 2022 قيمة  
11706628 مقابل 12524000 أي بنسبة إنجاز 93.47% ويفسر هذا الفارق  
بالترفيح في التوقعات لنفقات التأجير تحسّبا لحصول أي طارئ أو انتدابات مثلا عن  
طريق الإلحاق علما وأنّ التقديرات تتمّ على أساس كلّ 3 أشهر كما يفسّر ذلك بإنهاء  
إلحاق بوزارة النقل لإطار تابع لوزارة الدفاع الوطني.

## جدول عدد 1

### تنفيذ ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

#### التوزيع حسب طبيعة النفقة

الإنجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 ق.م التكميلي (1)	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز % (1)/(2)	المبلغ (1)-(2)				
%69.77	-579723	1338277	1918000	إعتمادات التعهد	نفقات التأجير
%64.62	-678514	1239486	1918000	إعتمادات الدفع	
0	0	0	0	إعتمادات التعهد	نفقات التسيير
0	0	0	0	إعتمادات الدفع	
%98.69	-138858	10467142	10606000	إعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
%98.69	-138858	10467142	10606000	إعتمادات الدفع	
0	0	0	0	إعتمادات التعهد	نفقات الإستثمار
0	0	0	0	إعتمادات الدفع	
%94.42	-718581	11805419	12524000	إعتمادات التعهد	المجموع
%93.47	-817372	11706628	12524000	إعتمادات الدفع	

## جدول عدد 2

### تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022

#### مقارنة بالتقديرات

#### التوزيع حسب الأنشطة

#### (إع الدفع)

بيان الأنشطة	تقديرات 2022 ق.م أصلي أو تكميلي (1)	إنجازات 2022 (2)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات المبلغ (1)-(2)	نسبة الإنجاز (1)/(2)
نشاط عدد 1 قيادة والتنظيم	2524000	1706628	-817372	%67.61
نشاط عدد 2 مساندة الفاعل العمومي	10000000	10000000	0	0
المجموع	12524000	11706628	-817372	%93.47

بلغت مجموع إنجازات سنة 2022 الخاصة بالمبالغ المدفوعة 11706628 مقابل 12524000 بعنوان تقديرات نفس السنة ويفسر هذا الفارق بالترفيح في التوقعات لنفقات التأجير تحسباً لحصول أي طارئ أو انتدابات مثلاً عن طريق الإلحاق علماً وأن التقديرات تتم على أساس كل 3 أشهر كما يفسر ذلك بإنهاء إلحاق بوزارة النقل لإطار تابع لوزارة الدفاع الوطني.

## برنامج النقل البحري والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

تاريخ تسميته: 1 سبتمبر 2020

## **1- نتائج أداء البرنامج**

يهدف قطاع النقل البحري والموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وبجودة خدمات عالية في أسرع الآجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على إستقطاب الإستثمار الخارجي. ويرتكز برنامج النقل البحري والموانئ أساسا على المحاور الإستراتيجية التالية:

**\*تطوير البنية التحتية المينائية وتحسين ورقمنة الخدمات.**

**\*تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري التجاري وتشجيع الإستثمار الخاص في سفن حديثة.**

**\*تطوير خدمات النقل البحري من وإلى تونس بتحسين ربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.**

**\*تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث.**

**وتتمثل أهم أولويات برنامج النقل البحري والموانئ فيما يلي:**

-تطوير البنية الأساسية المينائية لتأمين المبادلات التجارية بجودة خدمات ونجاعة عالية على مستوى كلفة وآجال النقل وإحترام تواتر الرحلات وقواعد سلامة البضائع والمحافظة عليها وملائمة العرض للطلب، وذلك قصد التحكم في السلسلة اللوجستية للنقل ودعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.

-تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري التجاري للرفع من نسبة مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية.

-دمج حلقات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية.

-مواصلة تبسيط الإجراءات وإعتماد التكنولوجيات الحديثة لتبادل المعلومات.

-ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري والموانئ لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية.

-تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.

-ملائمة منظومة التكوين في المجال البحري والمينائي للمعايير الدولية وتنويعها حسب متطلبات القطاع والتوجه نحو الاختصاصات ذات القدرة التشغيلية المرتفعة طبقا لمتطلبات السوق.

-دعم السلامة والأمن للسفن والموانئ والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث.

هذا ويساهم الفاعلين العموميين في تحقيق الأولويات المشار إليها وذلك على نحو التالي:

### **ديوان البحرية التجارية والموانئ:**

يتولى ديوان البحرية التجارية والموانئ تأمين مهام السلطة المينائية والإدارة والسلطة البحرية حيث يسهر الديوان على تجسيم الأهداف والأولويات الإستراتيجية المضمنة بالسياسات العمومية في مجال النقل البحري والموانئ وذلك من خلال العمل على:

-تأهيل البنية الأساسية المينائية وتطويرها لتتلائم مع المتغيرات التي يشهدها مجال النقل البحري والموانئ.

-تحسين جودة الخدمات المينائية وتبسيط ورقمنة الإجراءات  
-تأمين وتعزيز الأمن والسلامة بالموانئ البحرية التجارية ومقاومة التلوث وحماية البيئة.  
-تجديد وتدعيم المعدات والتجهيزات (الوحدات العائمة وزوارق الإرشاد).

### شركة ميناء النفيضة

تسهر شركة ميناء النفيضة منذ تكوينها سنة 2018 على إحداث ميناء من الجيل الجديد ومنطقة خدمات لوجستية متاخمة له مطابقة للمواصفات العالمية الخاصة بالجودة، السلامة والمحافظة على البيئة وسيتمكن الغاطس المائي لهذا الميناء من إستقبال أكبر السفن المتداولة على الصعيد الدولي وكذلك إستقطاب جزء من نشاط المسافنة بالبحر الأبيض المتوسط بما يجعل تونس مركزا دوليا للخدمات وقطبا اقتصاديا وتجاريا وصناعيا هاما لإسداء خدمات مندمجة للنقل واللوجستية.

### الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

تعمل الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على تحسين وتطوير أسطولها وتعصير البنية الأساسية وذلك لتأمين إستمرارية خدمة الربط البحري بين جزر قرقنة ومدينة صفاقس وضمان جودة خدمات عالية بما يتوافق مع إستراتيجية السياسة العمومية في مجال النقل البحري والموانئ وذلك من خلال العمل على تجسيم الأهداف التالية:

-تدعيم وتعزيز الأسطول وتطوير النشاط

-تطوير وتحسين البنية التحتية والمرافق

-تدعيم الأمن والسلامة

-تطوير أساليب التصرف والحوكمة وتحسين جودة الخدمات

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

يرمي برنامج النقل البحري والموانئ من خلال هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية وتدعيم المعدات المينائية لتحسين جودة الخدمات والرفع من مردودية عمليات الشحن والتفريغ.

#### المؤشر 1.1.3 مردودية عمليات الشحن والتفريغ

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة 2022 بتقديرات 2022 (1) / (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2024	13	%50	6	12	5	4	عدد الحاويات بالساعة
2024	25	%88	22	25	21	22	عدد المجرورات بالساعة

بلغ مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ للحاويات في سنة 2022 بميناء رادس 6 حاويات بالساعة مقابل مردودية بـ 12 حاويات بالساعة تمت برمجتها بميزانية سنة 2022، أي بنسبة إنجاز تقدر بـ 50% ويعود ذلك أساسا إلى ضعف جاهزية معدات الشحن والتفريغ بميناء رادس وتواتر الأعطاب، إلى جانب بلوغ الميناء لطاقة إستيعابه القصوى بسبب ارتفاع مخزون الحاويات المرصفة به.

بلغ عدد المجرورات المناولة بالساعة 22 مجرورة مقابل برمجة 25 مجرورة بالساعة بميزانية سنة 2022، أي بنسبة إنجاز تقدر بـ 88% ويعود ذلك أساسا إلى سهولة مناولة هذا الصنف من وحدات الشحن وملائمة البنية الأساسية المتوفرة لهذا النشاط، إلى جانب حرص الشركة التونسية للشحن والترصيف على تأمين نسق مرتفع لعمليات شحن وتفريغ سفن الدرجة.

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

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات مقارنة 2022 بتقديرات 2022 (1) / (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2024	%0	%	-	-	-	-	%

(-) لم يتم تسجيل أي تأخير

لم يتم تسجيل فارق فيما يتعلق بإنجازات هذا المؤشر حيث بلغت نسبة الإنجاز 100 % . ويعود ذلك أساسا إلى التزام الشاحنين باحترام مواعيد إيداع البضائع وقيام جميع المتدخلين بالإجراءات الراجعة لهم بالنظر في الأجل.

ونظرا لضعف جاهزية معدات الشحن والتفريغ بميناء رادس وتواتر الأعطاب، إلى جانب بلوغ الميناء لطاقة إستيعابه القصوى بسبب ارتفاع مخزون الحاويات المرصفة به ، ولمعالجة أسباب عدم بلوغ الهدف المنشود خاصة على مستوى مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ يتم العمل على مواصلة تنفيذ برنامج تحسين جودة الخدمات وإعادة تنظيم ميناء رادس وذلك من خلال:

-تدعيم البنية الأساسية المينائية بميناء رادس من خلال برمجة إنجاز الرصيفين 8 و9  
-إستكمال المرحلة الرابعة من دراسة التركيبية المؤسساتية والمالية لاستغلال المسطحات 6 و7 و8 و9 بميناء رادس بما يمكن من الفصل بين حركة المجرورات وحركة الحاويات  
-الشروع في إعداد وتنفيذ برنامج إعادة هيكلة الشركة التونسية للشحن والترصيف (على المستوى التنظيمي، المالي، الفني والتجاري)  
-مواصلة الشركة التونسية للشحن والترصيف تنفيذ برنامجها الإستثماري لإقتناء معدات جديدة وحديثة لمناولة البضائع.

-إستكمال تفعيل العمل بالمنظومات الرقمية المندمجة لمعالجة حركة الحاويات والمجرورات ( TOS,Smart (Gate, Liasse Transport,  
-استكمال الصيغة النهائية لمشروع النظام الخاص بميناء رادس

### الهدف الإستراتيجي 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الإستثمار الخاص:

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

### المؤشر 1.2.3 مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية:

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات		تقديرات 2022	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
		مقارنة 2022	بتقديرات 2022				
		(2)	(1)				
		(1) / (2)					
2024	12	%76	9,1	12	8,6	8,3	%

بلغت نسبة مساهمة الناقلين البحريين التونسيين 9,1% في سنة 2022 مقابل برمجة بلوغ نسبة 12% بميزانية السنة المذكورة، أي بنسبة إنجاز تقدر بـ76%، ويعود هذا الفارق أساسا إلى تأخر تجسيم البرنامج

الاستثماري للشركة التونسية للملاحة بما يدعم حصتها في سوق نقل البضائع وتقلص الأسطول البحري التجاري الخاص، حيث لم تبقى سوى سفينة واحدة لنقل البضائع العامة على ملك الناقل البحري التونسي الخاص Africa Marine Company (عمرها 17 سنة).

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

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022	إنجازات 2022	تقديرات 2022	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
		(1) / (2)	(2)	(1)			
2024	43	%95	39	41	39	39	عدد

خلال سنة 2022، بلغ عدد الخطوط البحرية المنتظمة المصرح بها 39 خطا مقابل تقديرات بـ 41 خط بميزانية سنة 2022، وبنسبة إنجاز بـ 95% ويبرز هذا المؤشر ملائمة العرض للطلب على مستوى سوق النقل البحري من جهة ودرجة ربط الموانئ التونسية مع الموانئ المتوسطية،

### **ولبلوغ الهدف الإستراتيجي 2.3، يتعين العمل على:**

الرفع من نسبة مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية وذلك من خلال:

منح امتيازات جبائية وحوافز مالية لفائدة مبادرات الاستثمار في مجال النقل البحري

توفير خطوط تمويل طويلة المدى بشروط ميسرة لاقتناء السفن التجارية

التشجيع على إبرام عقود برامج بين الناقلين والشاحنين التونسيين

هذا وتجدر الإشارة إلى أن وزارة النقل طالبت سابقا في عديد المناسبات (مشاريع قوانين المالية، مشاريع المخططات التنموية، الميزان الاقتصادي، الاجتماعات القطاعية والمجالس الوزارية المضيق...) بهذه الإمتيازات والحوافز لضمان ديمومة مؤسسات النقل البحري وتطوير مساهمتها إلا أنه لم يقع الاستجابة لهذه المطالب، مع الإشارة إلى أنه بالعودة إلى التجارب المقارنة مع الدول البحرية يتمتع قطاع البحري بعدد الإمتيازات والتشجيعات.

أما على مستوى الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ البحرية التجارية التونسية بالموانئ الأجنبية فإنه يعكس مدى ملائمة طاقة العرض للفرص المتاحة للتبادل التجاري بين تونس والدول الأجنبية. كما أن تطور هذا المؤشر مرتبط بصفة مباشرة بتطور الأسطول البحري التجاري التونسي من جهة وبلوغ الهدف

الإستراتيجي 1.3 المتمثل في تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات من جهة أخرى، مما يعزز القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية ويحسن من جاذبيتها.

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

يعمل برنامج النقل البحري والموانئ من خلال هذا الهدف على تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث وذلك للحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق أهداف التنمية المستدامة. المؤشر 1.3.3 عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1) / (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2024	15000	%85	11958	14000	15606	14371	عدد

بلغ عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية 11958 عملية معاينة ستة 2022 مقابل 14 ألف عملية مبرمجة بالميزانية، أي بنسبة إنجاز تقدر بـ 85% ويعود ذلك إلى تراجع عمليات تونسنة وتسجيل السفن.

### المؤشر 2.3.3 نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1) / (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2024	30	%100	25,08	25	22,85	21,31	%

سجلت نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التجارية التونسية مقارنة بالتقديرات نسبة إنجاز بـ 100% ويعود ذلك أساسا إلى دور ومجهودات السلطة البحرية في مراقبة مدى إحترام السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية لمتطلبات مذكرة التفاهم الإقليمية medmou وإلتزام كل الدول المنظوية تحت هذا الاتفاق بالقيام بعمليات مراقبة لا تقل عن 15% من السفن التي ترسو بموانئها. ولمزيد تحسين نسبة إنجاز هذا الهدف، يتعين دعم السلطة والإدارة البحرية بالموارد البشرية المؤهلة للقيام بهذه المعاينات والحرص على توفير دورات تكوينية لفائدتهم في هذا المجال والعمل على مزيد تبسيط ورقمنة الإجراءات المرتبطة بتسجيل السفن.

## 2- نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج.

- تقديم لتنفيذ ميزانية البرنامج:

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (ق.م التكميلي) (1)	بيان النفقات	
نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)	المبلغ (2)-(1)			إعتمادات الدفع	نفقات التأجير
76%	539	1701	2240	إعتمادات الدفع	نفقات التسيير
130%	-100	430	330	إعتمادات الدفع	نفقات التدخل
100.5%	-94	20023	19929	إعتمادات التعهد	المجموع العام
100.5%	-94	20023	19929	إعتمادات الدفع	
98%	345	22154	22499	إعتمادات التعهد	
98%	345	22154	22499	إعتمادات الدفع	

-تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب البرامج الفرعية والأنشطة

( ا ع الدفع )

الإجازات مقارنة بالتقديرات		إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 ق.م التكميلي(1)	الأنشطة	بيان البرنامج
نسبة الإنجاز (%) (1)/(2)	المبلغ (2)-(1) (1)				
77%	260	850	1110	القيادة	البرامج الفرعية
100%	-4	19598	19594	دعم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة	1

95%	90	1705	1795	دعم شركة ميناء النفيضة
98%	345	22154	22499	مجموع البرنامج

\* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

إن إتمادات قانون المالية التكميلي لسنة 2022 والمخصصة لبرنامج النقل البحري والموانئ تقدر بـ 22499 أ.د. هذا وقد بلغت نسبة إنجاز ميزانية سنة 2022 إجمالاً 98% ويعود هامش الفارق 2% أساساً إلى تأخر فيدفع القسط الأخير الخاص بتأجير أعوان شركة ميناء النفيضة و إلى عدم فتح مناظرات الترقية بعنوان سنة 2022 إلى جانب إحالة عدد من الأعوان على التقاعد و عدم المباشرة .

## برنامج القيادة والمساندة

رئيسة البرنامج: السيدة سنية الجلاصي

الكاتبة العامة للوزارة: تاريخ توليها 14 جانفي 2022

يعتبر برنامج القيادة والمساندة العنصر الأساسي الداعم لبقية برامج مهمة النقل وذلك نظرا لطبيعته الأفقية حيث أنه يُؤمّن المساندة لمختلف البرامج العملياتية حتى تتمكن من تحقيق أهدافها وذلك خاصة عبر إسداء خدمات ذات اختصاص لفائدتها وتوفير الدعم التقني بما يمكن من إعداد الميزانية وتنفيذها.

هذا، وتقوم استراتيجية برنامج القيادة والمساندة على عدد من الأولويات ومن أهمها:

- العمل على الارتقاء بالعنصر البشري،
- الحرص على ترشيد استهلاك الطاقة وصيانة السيارات الإدارية،
- ضمان تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات.

ويرمي برنامج القيادة والمساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

## 1- نتائج أداء البرنامج:

### الهدف الاستراتيجي 4-1- تحسين التصرف في الموارد البشرية:

إن لنسبة التأطير انعكاسا هاما على أداء العون العمومي وذلك خاصة في ظل تنامي التحديات الجديدة للإدارة وهو ما يدعم إمكانيات مؤسسات الدولة في اتجاه مزيد تكريس حوكمة التصرف العمومي في الموارد البشرية والمالية والوسائل العامة.

المؤشر 1.1.4: نسبة التأطير

السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022	إنجازات 2022	تقديرات 2022	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر

		(1)/(2)	(2)	(1)			
2025	53	6.93+	67.77	60.84	58.7	57.01	%

(\* إدراج القيمة الخاصة بالسنة الثالثة من الإطار متوسط المدى المضمنة بالمشروع السنوي للأداء لسنة 2022)

شهدت نسبة التّأطير ارتفاعاً يُقدّر بـ 9.07% بين سنتي 2021 و 2022 لتُقارب النسبة الإجمالية للتأطير 68% سنة 2022 وتتجاوز بالتالي قيمة التقديرات المُعلنة والمتعلقة بنفس السنة (60.84%) بـ 6.93% وذلك رغم إحالة عدد هام من الأعوان على التقاعد لبلوغ السن القانونية تفعيلاً للبرنامج الخاصي للإحالة على التقاعد، ويعود الارتفاع المُسجّل في نسبة التّأطير بالأساس إلى تدعيم الموارد البشرية بعدد من الإطارات عن طريق الإلحاق والنقل من هياكل عمومية أخرى وتفعيل برنامج الترقية الاستثنائية وإنجاز مناظرات الترقية بالملفات المرخص فيها.

المؤشر 1.4: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق)							
السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	65	0.9+	64.5	63.6	52.8	23.44	%

سجلت نسبة الأعوان من صنف أ3 فما فوق الذين انتفعوا بدورة تكوينية على الأقل خلال سنة 2022 ما يُعادل 64.5% لتتجاوز بالتالي النسبة المسجلة سنة 2021 والنسبة المُقدّرة لسنة 2022 واللّتين كانتا تباعا في حدود 52.8% و 63.6% وقد تم تعزيز حضور الأعوان التابعين للإدارات الجهوية للمشاركة في الدورات التكوينية، هذا بالإضافة إلى تمكين بعض الإدارات الفنية من دورات تكوين في محاور خصوصية وذلك في إطار اتفاقيات مبرمة مع هياكل تكوين.

#### الهدف الاستراتيجي 2.4: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية:

يندرج العمل على تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود في إطار المساهمة في مزيد التحكم في جزء من نفقات التصرف، بما يُمكن من الحدّ من آثار ارتفاع أسعار المحروقات ووسائل النقل وقطع الغيار وتكاليف الصيانة على الاعتمادات المرصودة صلب مهمة النقل.

المؤشر 1. 2.4: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	90	65.38+	140.380	75	96.22	73.56	أ.د.

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2022 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت الى موقى 2022 ما قدره 140.380 أد من جملة 60 أ.د مرصودة ويرجع هذا الارتفاع بالأساس إلى تهزم الأسطول من ناحية وللاارتفاع الملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

هذا، بالإضافة إلى أن السيارات الوظيفية الجديدة يتم صيانتها لدى الوكلاء الرسميين وبالتالي فإن التكلفة ستكون طبيعياً أعلى، فيما يُسجل معدل أعمار جزء هام من الأسطول مستوى يتجاوز حدود الـ15 سنة.

المؤشر 2. 2.4: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة

السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	7.5	0.72+	8.42	7.7	8.2	8.29	ل/100 كم

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2022 ما يُعادل قيمته 8.42 ل/100 كم باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتماداً على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمحروقات.

هذا، ويُرجع عدم القدرة على بلوغ القيمة المحددة لهذا المؤشر خلال سنة 2022 إلى تهزم الأسطول وما ينجر عنه من ارتفاع في استهلاك وقود سيارات المصلحة.

**الأسباب التي حالت دون تحقيق الهدف يتمثل فيمايلي :**

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.

- تقادم أسطول العربات الإدارية وتهرمه، علاوة على عدم تجديد الأسطول.

من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2024-2025 ما بين 80 أد و 90 أد. ويعود ذلك لبرمجة شراءات جديدة ستساهم في تجديد أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

أما فيما يتعلق بمؤشر معدل الاستهلاك، وبناءا على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يقدر بـ 7.7 ل/100 كم سنة 2024 وسنة 2025 ليستقر المؤشر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2026 من خلال:

- ضرورة تجميع هياكل الوزارة 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.

### الهدف الاستراتيجي 3.4: 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 3.4.1: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات							
السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	100	3+	93	90	50	95	%

تحليل وتفسير النتائج التي تم تحقيقها لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات:

### 1. تحسين جودة المعدات الإعلامية:

- خلال سنة 2022، تم اقتناء 110 حاسوب مكتبي، وبذلك فإن نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 93%.

المؤشر 3.4.2: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات							
السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	100	4-	80	84	64	48	%

## 2. تركيز المنظومات:

- تم استكمال مشروع إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري خلال سنة 2022.
- تم خلال سنة 2022، تحيين كراس الشروط الخاصة بإنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني وقد تم الأخذ بعين الاعتبار للتوصيات الصادرة عن التدقيق في مجال الإشراف على السلامة الجوية الذي قامت به منظمة الطيران المدني الدولي.

## الهدف الاستراتيجي 4.4: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف:

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 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل							
السنة	القيمة المستهدفة (*)	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	4	100	2	2	2	1	نوعي

✓ تم خلال سنة 2022 المشاركة في إعداد ومتابعة تنفيذ برنامج دفع وتنشيط الاقتصاد الوطني الرامي إلى تطوير نسبة النمو الاقتصادي،

✓ مواصلة العمل على 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 المؤسساتية، المالية، والحوكمة... والتي تم الشروع في تجسيدها منذ سنة 2021.

المؤشر 4.4.2: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

السنة	القيمة المستهدفة	إنجازات 2022 مقارنة بتقديرات 2022 (1)/(2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 (1)	إنجازات 2021	إنجازات 2020	وحدة المؤشر
2025	75	100	50	50	25	25	%

✓ 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) وفي هذا الصدد تم الانطلاق في إمضاء هذه العقود بإمضاء عقد مع شركة ميناء النفيضة وبصدد الإعداد لإمضاء العقد الخاص بشركة الخطوط التونسية السريعة خلال سنة 2023.

✓ تتولى الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية العمل على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء أنفة الذكر مع العمل على إيجاد الحلول لتجاوز الإشكاليات.

## 2 - نتائج تنفيذ ميزانية البرنامج:

تمثلت الإعتمادات الجمالية المرسومة لسنة 2022 لفائدة القيادة والمساندة 22380000 د وهي مقسمة على النحو الآتي:

- 14800000 بعنوان نفقات التأجير،
- 2966000 نفقات التسيير،
- 1454000 بعنوان نفقات التدخل
- 3160000 نفقات الإستثمار.

### جدول عدد 1

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب طبيعة النفقة

(الوحدة: ألف دينار)

بيــــــــان النفقات	تقديرات 2022	إنجازات 2022	الإنجازات مقارنة بالتقديرات
----------------------	--------------	--------------	-----------------------------

نسبة الإنجاز % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)	(2)	ق. م التعديلي (1)		
87	-1925	12875	14800	اعتمادات الدفع	نفقات التأجير
118	548	3514	2966	اعتمادات الدفع	نفقات التسيير
41	-852	602	1454	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
41	-852	602	1454	اعتمادات الدفع	
57	-1294	1742	3036	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
44	-1777	1383	3160	اعتمادات الدفع	
<b>88</b>	<b>-2629</b>	<b>19627</b>	<b>22256</b>	اعتمادات التعهد	المجموع
<b>82</b>	<b>-4007</b>	<b>18373</b>	<b>22380</b>	اعتمادات الدفع	

\* دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

## جدول عدد 2

تنفيذ ميزانية البرنامج لسنة 2022 مقارنة بالتقديرات

التوزيع حسب الأنشطة (إع الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

نسبة الإنجاز % (1) / (2)	الإنجازات مقارنة بالتقديرات المبلغ (1) - (2)	إنجازات 2022 (2)	تقديرات 2022 ق. م التكميلي (1)	تقديرات 2022 ق. م الأصلي (1)	بيان الأنشطة
82	-3225	15071	18296	18671	نشاط عدد 1 (*) القيادة
81	-782	3302	4084	4896	نشاط عدد 2 دعم الرصد الجوي
<b>82</b>	<b>-4007</b>	<b>18373</b>	<b>22380</b>	<b>23286</b>	المجموع

\* دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات.

(\*) يتم اعتماد الأنشطة المدرجة حاليا بمنظومة "أمد"

تم تسجيل نسبة تنفيذ عامة لميزانية برنامج القيادة والمساندة في حدود 82%. ويعود ذلك إلى عدم إنجاز بعض المشاريع الإستثمارية المرتبطة بالدارسات المتعلقة بالولوجية وبناء مقر الوزارة وكذلك بغض مشاريع المعهد الوطني للرصد الجوي .