

الجمهورية التونسية

وزارة النقل



المشروع السنوي للأداء لمهمة النقل لسنة 2025

أكتوبر 2024

الفهرس

المحور الأول: التقديم العام للمهمة

1. إستراتيجية المهمة..... 5-2
2. برامج المهمة 6-6
3. الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط..... 9-6

المحور الثاني: تقديم برامج المهمة

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج..... 13-12
2. أهداف ومؤشرات الأداء 24-14
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 26-25

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج..... 30-28
2. أهداف ومؤشرات الأداء 42-31
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 44-42

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج..... 49-46
2. أهداف ومؤشرات الأداء 57-50
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 58-58

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج..... 61-60
2. أهداف ومؤشرات الأداء 69-61
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 70-70

الملاحق:

- 1- بطاقات المؤشرات 127-72
- 2- بطاقات الفاعلين العموميين..... 161-129
- 3- بطاقة النوع الاجتماعي للمهمة..... 200-166

المحور الأوّل:

تقديم عام لمهمّة النقل

1- تقديم استراتيجية المهمة:

يلعب قطاع النقل بمختلف أنماطه ومكوناته دورا أساسيا في الاقتصاد الوطني من خلال مسانדתه لمختلف القطاعات الاقتصادية عبر توفير بنية أساسية ملائمة وخدمات تتماشى مع متطلبات مختلف المتعاملين الاقتصاديين. كما يعتبر قطاع النقل عاملا أساسيا للاندماج الاجتماعي من خلال توفير خدمات تنقل تستجيب لحاجيات المواطنين نساء ورجالا بمختلف المناطق والجهات لتمكينهم من التنقل داخل وبين المدن عبر الطرقات والسكك الحديدية تؤمنها بالنسبة للقطاع العام الشركات الجهوية للنقل (13) والشركة الوطنية للنقل بين المدن والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة نقل تونس على مستوى تونس الكبرى والشركة الجديدة للنقل بقرقنة بالنسبة للنقل البحري بين صفاقس وقرقنة إلى جانب شركة الخطوط التونسية السريعة بالنسبة للنقل الجوي الداخلي وكذلك شركة الخطوط التونسية والشركة التونسية للملاحة كناقلتين وطنيتين تومنان التنقل الدولي للمسافرين والتجارة الخارجية . كما يساهم القطاع الخاص في تأمين خدمات النقل عبر الطرقات من خلال شركات النقل الحضري بتونس الكبرى وأسطول النقل غير المنظم للأشخاص إلى جانب شركات النقل الجوي والبحري الخاصة.

ويعمل القطاع على الإيفاء بالتعهدات والالتزامات الدولية خاصة تلك المتعلقة بأهداف التنمية المستدامة لا سيما تلك المتعلقة بتعزيز النقل الشامل والمستدام الداعم للنمو الاجتماعي والاقتصادي ولتحسين جودة الحياة في المناطق الحضرية والريفية، إضافة الى تلك المرتبطة بصفة خاصة بمجال التغيرات المناخية، حيث يتم التركيز على تدعيم التنقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول أقل استهلاك للطاقة وذو نسب منخفضة من انبعاثات الغازات الدفيئة في كافة مجالات النقل واستعمال التكنولوجيات الحديثة وتدعيم البنية التحتية للقطاع.

وعليه انخرطت المهمة في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي اتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية واستحداث نسق انجاز المشاريع المعطلة. كما تساهم المهمة في مساندة المجهود الوطني لجلب الاستثمارات الخارجية والقيام بالإصلاحات الضرورية ضمن برامج دعم الميزانية والعمل على إدماج النوع الاجتماعي وذلك من خلال المخطط التنموي 2023-2025 للحدّ من تداعيات الأزمة الراهنة القطاع واستعادة نسق نموه وذلك خاصة من خلال:

• تدارك التأخير في تجسيم الاستثمارات 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.

كما تسعى المهمة على تحقيق إستراتيجية القطاع على المدى القريب والمتوسط التي تركز على محاور أساسية تتمحور حول المواطن والمؤسسات الاقتصادية والانفتاح الدولي والإصلاحات الهيكلية. بالنسبة للمواطن، تتمثل الرؤية الاستراتيجية للقطاع أساسا في:

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

➤ تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية

➤ إحداث خطوط مترو جديدة

➤ استكمال مشروع الشبكة الحديدية السريعة

➤ النهوض بالمحطات (تهيئة، تأهيل، جعلها مراكز حياة وخدمات)

➤ تطوير التنقلات الحضرية البحرية.

• تدعيم السلامة المرورية وتعصير الخدمات الفنية.

• أما بخصوص مساندة المؤسسات الاقتصادية، فإن الرؤية الإستراتيجية تتمحور حول:

• تطوير الموانئ البحرية التجارية والمطارات والمعابر الحدودية البرية

• النهوض بالمنظومة اللوجستية ونقل البضائع.

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

• النهوض بالنقل الجوي والبحري، والنقل الحديدي الدولي

• تطوير المطارات والموانئ والمعابر الحدودية البرية

• تطوير منظومة النقل واللوجستية.

وقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة أزمة هيكلية حيث شهدت مؤشرات قطاع النقل تراجعاً هاماً على مستوى نوعية الخدمات المسداة التي هي دون تطلعات مستعملي النقل العمومي الجماعي للأشخاص من حيث طول فترة الانتظار وقلة وسائل النقل في بعض الأحيان والاكتظاظ، وكذلك التأخير الحاصل في إنجاز المشاريع المهيكلة وبرامج الاستثمار الشركات الوطنية والجهوية للنقل وتدهور الوضعية المالية لبعض المؤسسات العمومية خاصة على مستوى السيولة

مما جعل جلّ الشركات غير قادرة على مواصلة التكفل بمختلف المصاريف وهو ما انعكس سلباً على نسق إنجاز البرامج والمشاريع. إلى جانب نقص الكفاءات المتخصصة لعدم توفير برامج تدريب وتكوين منتظمة للعاملين في القطاع لمواكبة التطورات التكنولوجية والتقنية وغياب منظومة رقمية لرصد بيانات النقل.

وأمام تفاقم مشكلة الازدحام المروري خاصة في المدن الكبرى وتبعاً للتحديات المرتبطة بالتغيرات المناخية ، تسعى المهمة من خلال برنامج عملها على المدى القصير والمتوسط إلى إيجاد الحلول العاجلة لتجاوز الصعوبات الراهنة ومساندة الشركات العاملة بالقطاع لاستعادة النشاط والقيام بالإصلاحات الضرورية للنهوض بجودة الخدمات وتحقيق النمو ومواصلة دعمها للنسيج الاقتصادي والاجتماعي وتوفير متطلبات الحرفاء أخذاً بعين الاعتبار مختلف التغيرات بهدف تحسين ظروف عيش المواطن والراقي بنوعية الحياة بما من شأنه توفير منظومة نقل شاملة ومندمجة ومتكاملة تساهم في دعم التنمية الاقتصادية الاجتماعية المستدامة وتضمن الاستجابة إلى حاجيات الأشخاص للنقل في أحسن الظروف من حيث السلامة والأمن والكلفة والجودة وحماية المحيط.

وبناء على ما سبق تتمثل المحاور الإستراتيجية الكبرى للمهمة في:

✚ **النهوض بمنظومة النقل** وذلك من خلال تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية والنهوض بالمحطات وتدعيم السلامة المرورية وتعصير الخدمات الفنية عبر جاهزية الأسطول.

✚ **مساندة الاقتصاد** وذلك من خلال تعزيز وتطوير شبكة السكك الحديدية وتطوير الموانئ البحرية التجارية والمطارات والمعابر الحدودية البرية والنهوض بالمنظومة اللوجستية وبنقل البضائع على المستوى الداخلي والدولي.

✚ **تكريس الانفتاح الدولي للقطاع وللاقتصاد الوطني** أساساً من خلال النهوض بالنقل الجوي والبحري والحديدي الدولي عبر تطوير المطارات والموانئ والمعابر الحدودية البرية حيث تتوفر بلادنا على 09 مطارات دولية و07 موانئ بحرية تجارية و11 معبر حدودي بري موزّعة على كامل تراب الجمهورية.

2- تقديم برامج المهمة:

تتضمن مهمة النقل لسنة 2025 على أربع برامج وهي على النحو التالي:

- برنامج النقل البري،
- برنامج الطيران المدني،
- برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية،
- برنامج القيادة والمساندة.

3- الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط

أ- ميزانية المهمة:

جدول عدد 1

تطور تقديرات ميزانية المهمة لسنة 2025 حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة

(الوحدة: ألف دينار)

التطور		تقديرات 2025 (2)	ق. م 2024 (1)	بيان النفقات
النسبة %	المبلغ (1) - (2)			
-2	-500	24347	24847	اعتمادات التعهد
-2	-500	24347	24847	اعتمادات الدفع
29.	1396	6177	4781	اعتمادات التعهد
29	1396	6177	4781	اعتمادات الدفع
2	21291	1028474	100718 3	اعتمادات التعهد
2	21291	1028474	100718 3	اعتمادات الدفع
-84	-26810	4930	31740	اعتمادات التعهد
23	3252	17472	14220	اعتمادات الدفع
-0.4	-4623	1063928	106855 1	اعتمادات التعهد
2	25439	1076470	105103 1	اعتمادات الدفع

جدول عدد 2:

تطور تقديرات ميزانية المهمة حسب البرامج

(الوحدة: ألف دينار)

التطور		تقديرات 2025 (2)	ق. م 2024 (1)	البرامج	
النسبة %	المبلغ (1) - (2)				
-1	-13396	981244	994640	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 1
2	18156	993296	975140	اعتمادات الدفع	
3	378	12790	12412	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 2
3	378	12790	12412	اعتمادات الدفع	
20	5785	34554	28769	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 3
20	5785	34554	28769	اعتمادات الدفع	
3	1120	35340	32730	اعتمادات التعهد	البرنامج عدد 4
3	1120	35830	34710	اعتمادات الدفع	
-0.4	-4623	1063928	1068551	اعتمادات التعهد	المجموع العام
2	25439	1076470	1051031	اعتمادات الدفع	

ب-إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027)

جدول 03

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027) التوزيع حسب طبيعة النفقة (إعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

<u>التقديرات</u>			<u>ق.م</u> <u>2024</u>	<u>إنجازات</u> <u>2023</u>	<u>البيان</u>
<u>2027</u>	<u>2026</u>	<u>2025</u>			
26188	25383	24347	24847	19141,4	نفقات التأجير
6626	6433	6177	4781	4544,2	نفقات التسيير
1102038	1063838	1028474	1007183	910605,3	نفقات التدخلات
19148	18346	17472	14220	1234,4	نفقات الإستثمار
1154000	1114000	1076470	1051031	935525,3	<u>المجموع</u>

جدول 04 : إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027)

التوزيع حسب البرامج (إعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

<u>التقديرات</u>			<u>ق.م</u> <u>2024</u>	<u>إنجازات</u> <u>2023</u>	<u>البيان</u>
<u>2027</u>	<u>2026</u>	<u>2025</u>			
1061680	1024880	993296	975140	856462,9	برنامج النقل البري
12926	12857	12790	12412	11969,9	برنامج الطيران المدني
37355	35590	34554	28769	48977	برنامج النقل البحري والموانئ
42039	40673	35830	34710	18115,5	برنامج القيادة والمساندة
1154000	1114000	1076470	1051031	935525,3	<u>المجموع</u>

نلاحظ تطور بخصوص إعمادات برنامجي النقل البري والبحري بالمقارنة مع البرامج الأخرى، ويعود ذلك إلى سعي مهمة النقل إلى تدعيم النقل العمومي الجماعي وتطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي من خلال برمجة إقتناءات جديدة ودعم مؤسسات النقل إلى جانب دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص والعمل على تفعيل صندوق تمويل التنقلات الحضرية.

ويعود الارتفاع المسجل في تقديرات 2025 إلى ادراج مجموعة من المشاريع الجديدة لفائدة شركات ومؤسسات النقل البري والبحري ضمن قسم نفقات التدخلات أو الترفيع في الطلبات الخاصة بها مقارنة بسنة 2024 على غرار:

➤ الترفيع في اعتمادات كل من شركة الشبكة الحديدية السريعة والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة نقل تونس لتمويل انجاز البرامج والتدخلات السنوية والمشاريع المتواصلة الخاصة بها.

➤ مشاريع الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية المتعلقة أساسا بتهيئة المعابر البرية الحدودية (بوشبكة – ملولة – رأس جدير).

➤ الترفيع في اعتمادات الشركة الجديدة للنقل بقرقنة لتأمين النقل البحري للمسافرين والسيارات بين صفاقس وجزر قرقنة وشركة ميناء النفيضة.

المحور الثاني:

تقديم برامج المهمّة

برنامج النقل البري

1- تقديم البرنامج

1.1 الاستراتيجية :

يعتبر قطاع النقل البري عاملا أساسيا للتنمية الاقتصادية والاندماج الاجتماعي من خلال تنمية المناطق الداخلية للبلاد، والقضاء على الفوارق الاجتماعية والثقافية بين أفراد المجتمع الواحد وذلك بتوفير خدمات لنقل الأشخاص والبضائع في ظروف آمنة.

وتتمثل التوجهات الاستراتيجية العامة لقطاع النقل البري بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص مع دعم السلامة على وسائل النقل هذا من جهة ومن جهة أخرى دعم النقل الحديدي للبضائع الذي يساهم في تدعيم الاقتصاد الوطني من خلال الرفع في الناتج الوطني الخام.

وفي إطار الالتزام بالمعايير الدولية في مجال التغيرات المناخية وتناغما مع مخرجات دراسة السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية، يتم التركيز على تدعيم التنقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول أقل استهلاك للطاقة وذو نسب منخفضة من انبعاثات الغازات الدفيئة في كافة مجالات النقل واستعمال التكنولوجيات الحديثة ومواكبة التطورات في المجال.

كما يسعى برنامج النقل البري إلى مواكبة المعايير الدولية في مجال الميزانية المراعية للنوع الاجتماعي، وذلك بتركيز وتطوير منظومة نقل شاملة ومندمجة تحرص على تلبية حاجيات الأشخاص في مجال التنقل دون تمييز وتوفير أفضل الظروف الممكنة خاصة فيما يتعلق بالسلامة، والأمان، والكلفة، والجودة.

وتبعا لما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني ملحوظ، الذي أدى إلى تفاقم ظاهرة الاكتظاظ المروري والتلوث البيئي نتيجة تراجع حصة النقل العمومي الجماعي من مجموع التنقلات والاستعمال المكثف لوسائل النقل الفردية كبديل للنقص الحاصل على مستوى عرض النقل العمومي الجماعي.

هذا ويواجه القطاع منذ عدة سنوات العديد من الصعوبات وعلى رأسها الصعوبات المالية والتي تعمقت نتيجة للظرف الاقتصادي العالمي الذي تميز بتداعيات جائحة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية. ونتيجة لذلك تراجعت جاهزية الاسطول بشكل سريع ومتواصل ليصل في بعض الأحيان إلى أقل من 50% وهو ما جعل أغلب الشركات العمومية لنقل المسافرين غير قادرة على تلبية

- الطلبات المتزايدة للتنقل. وأمام هذه التحديات يبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمراً ضرورياً حتى يصبح تدريجياً حلاً بديلاً عن استعمال وسائل النقل الفردي. وبناءً على ما سبق فإن إستراتيجية برنامج النقل البري تركز على:
- تدعيم النقل العمومي الجماعي وزيادة فعاليته.
 - تعزيز سلامة النقل الجماعي عبر تطوير الشبكات والمحطات.
 - دعم النقل الحديدي للبضائع، خصوصاً الفسفاط والبضائع الأخرى.

2.1 الهياكل المتدخلة:

يتميز برنامج النقل البري بتعدد المتدخلين والمتمثلين في 19 فاعل عمومي منقسمين كالاتي:

- شركة النقل بتونس،
 - الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية،
 - الشركة الوطنية للنقل بين المدن،
 - الشبكة الحديدية السريعة،
 - شركة المترو الخفيف بصفاقس،
 - ديوان المعابر الحدودية البرية،
 - 13 شركة جهوية للنقل البري.
- ويساهم الفاعلون العموميون مساهمة مباشرة في تحقيق أهداف البرنامج باعتماد جملة من المؤشرات وتتلقى هذه المؤسسات دعماً من ميزانية الدولة.

2- أهداف ومؤشرات الأداء:

1.2 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:

■ الهدف 1-1 تدعيم النقل العمومي الجماعي:

بالرجوع للتوجهات الاستراتيجية للقطاع والمتمثلة في النهوض بالتنقلات الحضرية وفك العزلة بين الجهات، فإن هذا الهدف يعكس الدور الاقتصادي والاجتماعي لمختلف شركات نقل المسافرين وذلك بتوفير خدمات النقل العمومي لمختلف شرائح المجتمع وربطهم بوجهاتهم ملبية بذلك طلبات التنقل بمختلف أنواعها.

وتسعى الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري للمسافرين الى تدعيم وتنمية خدمات النقل الجماعي قصد توفير نقل عمومي منتظم يستجيب لشروط السلامة ويراعي القدرة الشرائية للمواطنين. 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 الأسطول الجاهز للاستغلال:

يكتسي هذا المؤشر أهمية كبرى لدى الشركات الوطنية والجهوية للنقل حيث يعكس مدى استعداد شركات النقل للرفع من جاهزية أسطولها بهدف الاستجابة لطلبات التنقل خاصة منها الطلبات المتعلقة بخدمات النقل المدرسي والجامعي. كما يعكس هذا المؤشر مجهود الشركات في الاستثمار في المعدات السيارة (حافلات، قطارات، عربات مترو) من خلال إنجاز الاقتناعات المبرمجة وتوفير قطع الغيار للقيام بعمليات الصيانة وتقليل المدة الزمنية لتوقف الحافلة وكذلك تكوين الأعوان ورسكلتهم في المجالات المتصلة بالصيانة.

✓ تقديرات المؤشر 1.1.1

تقديرات			**2024	إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025		2023		
المؤشر عدد 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال						
شبكة الحافلات *						
5%	7%	17%	8%	-6%	نسبة مئوية	الشركات الجهوية للنقل وشركة النقل بتونس والشركة الوطنية للنقل بين المدن
الشبكة الحديدية**						
شركة النقل بتونس						
22%	10%	24%	27%	-30%	نسبة مئوية	خطوط الشبكة الحديدية (خط ت.ج.م + ميترو الخفيف)
الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
5%	-4%	2%	75%	37%	نسبة مئوية	خطوط الأحواز (خط تونس برج السدرية + خط E + D + خط مترو الساحل)
7%	4%	4%	0%	-27%	نسبة مئوية	الخطوط البعيدة

*تم احتساب المؤشر حسب احصائيات الجداول التفصيلية 201 و2 (بطاقات مؤشرات قيس الأداء)

❖ بخصوص شبكة الحافلات:

شهد الأسطول الجاهز للاستغلال للشركات الوطنية والجهوية خلال سنة 2023 تراجعاً بنسبة 6% حيث بلغ عدد الأسطول الجاهز 2710 حافلة من جملة 4263 حافلة ويعود ذلك بالخصوص لعدم استطاعة أغلب الشركات لتجسيد الاقتناعات المبرمجة من الحافلات وهو ما نتج عنه ارتفاع عدد الحافلات المعطّبة مع تضخم الحاجيات من قطع الغيار وبالتالي تردي الحالة الفنية للأسطول وتدهور العرض.

ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسناً مع نهاية سنة 2024 بنسبة 8% مقارنة بسنة 2023 باعتبار الاستعداد لاستلام الحافلات المبرمجة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية للنقل مع القيام بالصيانات وعمليات تأهيل الحافلات التي من شأنها الرفع من جاهزية الأسطول.

بالنسبة لشركة النقل بتونس من المحتمل إنجاز ما تبقى من برنامج اقتناء الـ 300 حافلة مستعملة،

حيث سيتم استلام 131 حافلة خلال السداسي الثاني من سنة 2024. بالإضافة إلى تأهيل 200

حافلة تنفيذاً لما تمّ إقراره خلال المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 25 مارس 2024.

فيما يتعلق بالسنوات 2025 و2026 و2027 سيشهد هذا المؤشر تحسنا بنسبة تتراوح بين 5% و17% وذلك اعتمادا على مجهودات شركات النقل في تنفيذ برامج الاستثمارات في المعدات السيارة بالإضافة إلى إنجاز البرامج السنوية للإحالة على عدم الاستغلال.

❖ بخصوص الشبكة الحديدية:

يواجه أسطول النقل الحديدي في مجمله صعوبات تتعلق خاصة بتدهور البنية التحتية وتقدم الأسطول وعدم القيام باستثمارات في المعدات السيارة للنقل الحديدي وبالتالي ضعف جاهزية الأسطول.

■ **على مستوى شركة النقل بتونس:** لم يشهد الأسطول تطورا خلال السنوات الاخيرة ليستقر في حدود 54 عربة جاهزة سنة 2023 (11 عربة بالنسبة لخط تونس - حلق الوادي - المرسى و43 عربة مترو). ويعود ذلك إلى التدهور غير المسبوق لأسطول الشبكة الحديدية حيث شملت الأعطاب العربات المتوقفة عن الاستغلال بسبب تفاقم ظاهرة تكسير البلور وعزوف المزود عن تلبية الطلبات بسبب الديون المتراكمة.

ومن المتوقع أن يشهد هذا المؤشر ارتفاعا بنسبة 27% في إطار إنجاز برنامج تأهيل 28 عربة مترو من نوع "سيتاديس" و سيمانس خلال الثلاثي الأخير من سنة 2024 و ذلك بعد إمضاء العقود المتعلقة باقتناء قطع الغيار المستوجبة.

وستواصل خلال 2025-2027 عمليات الصيانة العلاجية للعربات التي تتطلب التدخلات العاجلة لإعادة استغلالها مع إنجاز برنامج الصيانة الكبرى وذلك من خلال تأهيل 80 عربة مترو من نوع سيمانس انطلاقا من سنة 2026.

■ **على مستوى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية :** شهد هذا المؤشر ارتفاعا بنسبة 37% على خطوط الأحواز نتيجة دخول الخط E للشبكة الحديدية السريعة حيز الاستغلال ومن المتوقع أن يبلغ 75% إثر دخول الخط D حيز الاستغلال في موفى سنة 2024. أما بالنسبة للخطوط البعيدة فقد شهد الأسطول الجاهز تراجعا بنسبة 27% مقارنة بسنة 2022 وتتمثل أهم الإشكاليات بالخصوص في تقدم الأسطول والنقص الفادح في قطع الغيار مع عزوف المزودين عن توفير قطع الغيار نتيجة للوضع المالية الصعبة التي تعيشها الشركة.

وستواصل خلال السنوات القادمة 2025-2027 مجهودات الشركة في تدعيم نقل المسافرين على الأحواز وبين المدن.

المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة:

يتعلق هذا المؤشر بتطور العرض بحساب البقاع المعروضة (عبر الطرقات وعلى الشبكة الحديدية). ويعكس هذا المؤشر مجهود الشركات الوطنية والجهوية في الاستثمار في المعدات السيارة (حافلات، قطارات، عربات مترو) من خلال القيام باقتناعات جديدة وتأهيل الأسطول للرفع من جاهزيته.

✓ تقديرات المؤشر 2.1.1 :

تقديرات			*2024	إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025		2023		
المؤشر عدد: 2.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة**						
تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)						
6%	6%	18%	7%	-23%	نسبة مئوية	الشركات الجهوية للنقل + شركة النقل بتونس + الشركة الوطنية للنقل بين المدن
تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)						
12%	9%	23%	20%	-7%	نسبة مئوية	1- شركة النقل بتونس (خط ت.ج.م + ميترو الخفيف)
1%	4%	31%	19%	32%	نسبة مئوية	2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
5%	-4%	2%	75%	37%		خطوط الأحواز (خط تونس برج السدرية + خط E + خط D + خط مترو الساحل)
7%	4%	4%	0%	-27%		الخطوط البعيدة

❖ شبكة الحافلات:

شهد عدد البقاع المعروضة انخفاضا هاما سنة 2023 بلغ 23% مقارنة بسنة 2022 نتيجة لتراجع نسبة جاهزية الأسطول والتأخر في تنفيذ برنامج الاقتناعات. ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسنا مع موفي سنة 2024 والسنوات 2025 و 2026 و 2027 وذلك بالاعتماد على مجهودات شركات النقل لتنفيذ الاستثمارات المبرمجة في المعدات السيارة.

❖ الشبكة الحديدية:

خلال سنة 2023، شهد عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية ارتفاعا يقدر بـ 23% مقارنة بسنة 2022 وذلك نتيجة لدخول الخط E حيز الاستغلال. ومن المحتمل أن يشهد هذا المؤشر تحسنا ملحوظا، خلال السنوات القادمة مع دخول الخط D حيز الاستغلال.

أما بالنسبة لشركة النقل بتونس فقد شهد هذا المؤشر تراجعا بنسبة 7% ويعود ذلك:

- ارتفاع عدد العربات المعطّبة المتأثّبة بالأساس من تجاوز العربات للكيلومترات المتراكمة لإنجاز الصيانة الدورية

- الاهتراء المبكر لعربات التي تشهد استغلالا مفرطا بسبب عدم جاهزية أسطول العربات،
- الصعوبة توفير قطع الغيار في السوق المحلية.

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

يتمثل هذا الهدف في تدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (على الطرقات و عبر شبكة السكك الحديدية) وذلك بتدعيم سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين خاصة من خلال دعم منظومة الصيانة والرفع من جاهزية الاسطول المستغل.

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 1.3.1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي:

يعكس هذا المؤشر مدى تطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين ومدى فاعلية منظومة الصيانة وكذلك جاهزية الاسطول المستغل.

✓ تقديرات المؤشر 1.2.1:

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024 (السداسي الأول)	2023		المؤشر 1.3.1: التخفيض في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي*
التقليص في عدد الحوادث وبلوغ 0 حادث			-51%	-8%	نسبة مئوية	- شبكة الحافلات
			-76%	50%		- الشبكة الحديدية

*المصدر: إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية (الجدول 7) (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

بالنسبة لحوادث المرور على متن وسائل النقل العمومي الجماعي تم خلال سنة 2023، تسجيل انخفاض بنسبة 8% على شبكة الحافلات ويعود ذلك إلى تراجع عدد حوادث شركة النقل بتونس. أما بالنسبة للشبكة الحديدية فقد سجلت ارتفاعا بنسبة 50%. ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الحوادث مع نهاية سنة 2024 والسنوات القادمة 2025 و 2026 و 2027. ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل العمومي 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 الى الانخراط في الإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية.

■ **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. وتؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاط النقل الحديدي للبضائع والتمثل بالأساس في نقل الفسفاط (من ستة مناجم تابعة لشركة فسفاط قفصة الى معامل التحويل للمجمّع الكيميائي التونسي) ونقل البضائع المختلفة (أسمدة، حبوب، مواد غذائية، مواد بناء..).

■ **المؤشرات:**

✓ **المؤشر 1.4.1: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط:**

يمثل نشاط نقل الفسفاط عنصرا حيويًا في نشاط الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، نظرا لما يوفره من مساندة للقطاعات الأخرى ومنها الصناعة ومداخل مهمة للشركة. ويتدخل في هذا النشاط بالإضافة إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية كل من شركة فسفاط قفصة والمجمّع الكيميائي التونسي وشركة تيفارت. ويتأثر هذا النشاط بصفة مباشرة بجاهزية المعدات وبالتحركات الاجتماعية والوقفات الاحتجاجية التي تؤدي في أغلب الحالات إلى توقف النشاط لفترات طويلة.

✓ **تقديرات المؤشر 1.4.1:**

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024	2023		
20%	0%	47%	1%	17%	نسبة مؤوية	المؤشر عدد 1.4.1- تطور الكميات المنقولة من الفسفاط

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 8 (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

بلغ حجم نقل الفسفاط في سنة 2023 ما قيمته 1.68 مليون طن ويعود هذا التحسن أساسا إلى:
 -التحسن النسبي لجاهزية العربات نظرا للدخول التدريجي لـ 400 عربة في طور التأهيل للاستغلال؛
 -انخفاض الاحتجاجات في الحوض المنجمي؛
 -ارتفاع صادرات الفسفاط سنة 2023 الى حدود 223,473 الف طن.

وتعتبر هذه الانجازات غير كافية وذلك للأسباب التالية:

-عدم استرجاع تفريغ الفسفاط بمعمل تيفارت للنسق العادي سنة 2023 إذ تم حذف 513 قطارا؛

-ضعف نسبة جاهزية العربات المجرورة وذلك لعدم توفر قطع الغيار؛

-عدم توفر معدات الشحن بمنجم صهيب في أغلب الأحيان؛

-تواصل تعطل وصول قطع الغيار الخاصة بالقاطرات (DS) إلى مستودعات الشركة؛

-الحالة السيئة للقاطرات القديمة التي تستعمل في تأمين قطارات الفسفاط.

ومن المتوقع ان يشهد هذا المؤشر تطورا إيجابيا يعود إلى الزيادة في تعريفية نقل الفسفاط بـ 5 %

خلال سنة 2025 و10% سنة 2026 و5% سنة 2027 مع تجديد الاتفاقية مع شركة فسفاط قفصة

بالإضافة إلى استكمال تصفيح صناديق 400 عربة لنقل الفسفاط.

✓ المؤشر 1.4.2: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة:

يمثل نشاط النقل الحديدي للبضائع المختلفة نشاطا هاما إلى جانب نقل الفسفاط يساهم في الدورة

الاقتصادية والإقتصاد الوطني ويمثل هذا النشاط حوالي 28% من مجموع البضائع المنقولة وتتمثل

هذه المواد خاصة في: مواد البناء والأسمدة والحبوب والمواد الغذائية ونقل المحروقات.

✓ تقديرات المؤشر 1.4.2:

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024	2023		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد 2.4.1 تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة
6%	8%	7%	16%	-2%		

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 9 (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

بالإضافة لنشاط نقل الفسفاط، سجل نشاط نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2023 انخفاض في حجم

الأطنان المنقولة حيث بلغ 0.96 مليون طن.

ويعود هذا الانخفاض إلى عدة عوامل مرتبطة أساسا بتهمم ونقص أسطول النقل، حيث يتراوح معدل

أعمار القاطرات بين 37 و55 سنة مما إنجر عنه عدم القدرة على نقل الكميات المبرمجة.

2.2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

جدول عدد 1: الأنشطة ودعائم الأنشطة

(الوحدة: ألف دينار)

دعائم الأنشطة (*)	التقديرات المالية 2025	الأنشطة	المؤشرات	الأهداف
- الأجور والمنح - المنظمات الدولية - اللجان - اقتناء عقارات لفائدة مشروع الميترو الخفيف بصفاقس - دراسات النقل البري	13 493	نشاط 1: تنظيم النقل البري		
- استثمار في المعدات لفائدة - اقتناء قطع غيار الشركات الوطنية والجهوية للنقل، تأهيل الأسطول،	440 000	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية.	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي
	81 700	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة	
	149 953	نشاط 4: دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة	- شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية.	
	169 500	نشاط 5: دعم شركة النقل بتونس		
	3 000	نشاط 6: دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن		
	7 103	نشاط 7: شركة الميترو الخفيف بصفاقس		

<ul style="list-style-type: none"> - بناء ورشات صيانة وإصلاح الحافلات لفائدة جملة من الشركات الجهوية للنقل - تهيئة وإصلاح مستودعات - صيانة البنية التحتية للمحطات والمستودعات - حماية وتجديد شبكة السكك الحديدية - إصلاح أضرار الفيضانات وزحف الرمال - دراسات - تهيئة الخطوط داخل المحطات - برنامج الصيانة الكبرى 	1 500	<p>نشاط:2 دعم الشركات الجهوية للنقل البري</p>	<p>المؤشر 1-2-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي</p>	<p>الهدف 2.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>
	15 750	<p>نشاط 5: دعم شركة النقل بتونس</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - تعصير الشبكة الجنوبية لنقل الفسفاط، - تأهيل البنية الأساسية لمحطات نقل البضائع، تهيئة محطة حلق الوادي لنقل البضائع. 	48 235	<p>نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية</p>	<p>المؤشر 1-3-1: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط</p> <p>المؤشر 1-3-2: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة</p>	<p>الهدف 3-1: دعم النقل الحديدي للبضائع</p>
	200	<p>- نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية</p>		

(*) دعائم الأنشطة: يتعين أن تكون ذات طابع استراتيجي ولا يترتب عنها انعكاسات مالية

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 2025	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف البرنامج (التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها)	الفاعل العمومي
441 500	<ul style="list-style-type: none"> - بناء ورشات صيانة وإصلاح الحافلات لفائدة والشركات الجهوية للنقل بالكاف وباجة ومدنين القصرين وبقابس والساحل ونابل - صيانة وتعهد البنية التحتية بنايية سجنان (المحطة والمستودع) - أشغال توسعة وإصلاح المستودع المركزي بسوسة 	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p> <p>الهدف 3-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>	13 شركة جهوية للنقل
135 635	<ul style="list-style-type: none"> - تجديد الشبكة - حماية شبكة السكك الحديدية - إصلاح أضرار الفياضات وزحف الرمال دراسات - ممرات تحتية وعلوية بالأحواز الجنوبية - تنظيم الصيانة وتأهيل الاتصالات - تهيئة الخطوط داخل المحطات - تهيئة مراكز الصيانة - برنامج الصيانة الكبرى - إعادة تهيئة الهيكل الأساسي للنقل الحديدي بمنطقة الساحل - انتزاعات - دراسة خط جديد بين النفيضة والقيروان - تأهيل الخط 6 الرابط بين تونس والقصرين - تهيئة محطة حلق الوادي لنقل البضائع - اقتناء عربات لفائدة الشبكة الحديدية السريعة - اقتناء عربات لفائدة الشبكة الحديدية السريعة - تجديد شبكة نقل الفسفاط - ممرات تحتية وعلوية بالأحواز الجنوبية 	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p> <p>الهدف 2-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p> <p>الهدف 3-1: دعم النقل الحديدي للبضائع</p>	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
185 250	<ul style="list-style-type: none"> - تهيئة الهيكل الأساسي - تدعيم الجسور بخط تونس حلق الوادي المرسى - تجديد الهيكل الأساسي بخط تونس حلق الوادي المرسى - تهيئة وتوسيع المستودعات - تجديد وصيانة السكة - تهيئة وتوسيع مستودع تونس البحرية - تهيئة المحطات - تهيئة مستودعي الشرقية وبنر القصعة - تهيئة مستودع باب سعدون 	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي	شركة النقل بتونس

	<ul style="list-style-type: none"> - تهيئة مستودع بالزهروني - دراسات فنية للبنية الأساسية (بناء مستودع لمترو منوبة وتمديد خط 6) - تأهيل أسطول عربات الميترو - تسديد قروض الهيكل الأساسي لشركة الميترو الخفيف لمدينة تونس - تهيئة وصيانة مباني 		
3 000		الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
7 103	<p>تحويل الشبكات المصادقة على مخرجات الدراسات (Etudes) (AMO) انتزاع عقارات لفائدة المشروع</p>	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي	شركة الميترو الخفيف بصفاقس
149 953	<ul style="list-style-type: none"> - تحويل الشبكات - البنية التحتية الخط D-تونس القباة - البنية التحتية الخط E (تعويضات) - التجهيزات الملحقة بالبنية التحتية - تهيئة النفق القديم SNCFT - فك العزلة عن منطقة بوعنينة - النفقات الخاصة بالمتابعة - برنامج الاتصال والاعلام الخاص بالمشروع - تهيئة محطة تونس ومحطات الخط A - تحيين دراسات القسط الثاني من المشروع - MOE الأداء على القيمة المضافة - AMO الأداء على القيمة المضافة 	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي	شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة
57 362	<ul style="list-style-type: none"> - تهيئة معبر راس جدير - إنجاز أشغال الصيانات الكبرى بالمعابر - تهيئة معبر ملولة ومعبر بوشبكة - اقتناء معدات النظافة - تنفيذ مشروع تزويد المعبر الحدودي البري بحيدرة بالماء الصالح للشرب 		ديوان المعابر الحدودية البرية

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى (2025-2027):

جدول عدد 3

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

(الوحدة: ألف

دينار)

النسبة %	الفارق		تقديرات 2025	ق م	انجازات	بيان النفقات
	المبلغ	النسبة %	2-	(1) 2024	2023	
7%	307		4 659	4 352	3 239.5	نفقات التأجير
114%	1 038		1 950	912	979	نفقات التسيير
2%	15 259		974 635	959 376	852 244.4	نفقات التدخلات
15%	1 552		12 052	10 500	0	نفقات الاستثمار
2%	18 156		993 296	975 140	856 462.9	المجموع

يعود الارتفاع المسجل في هذه التقديرات إلى ادراج مجموعة من المشاريع الجديدة لفائدة الشركات والمؤسسات النقل البري ضمن قسم نفقات التدخلات أو الترفيع في الطلبات الخاصة بها مقارنة بسنة 2024 على غرار:

- دعم الاستثمار في المعدات بحوالي 51 مليون دينار كتمويل من الدولة لاقتناء 300 حافلة جديدة لفائدة شركة نقل تونس بكلفة تقديرية تبلغ 170 مليون دينار،
- الترفيع في الاعتمادات الخاصة بمشاريع شركة الشبكة الحديدية السريعة بحوالي 9 مليون دينار.
- الترفيع في الاعتمادات الخاصة بمشاريع الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية والممولة على الموارد العامة لميزانية الدولة بحوالي 9 مليون دينار،
- الترفيع في الاعتمادات الخاصة بدعم اقتناء الحافلات لفائدة الشركات الجهوية للنقل بحوالي 15 مليون دينار،
- الترفيع في الاعتمادات الخاصة بمشاريع الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية بحوالي 48 مليون دينار لتمويل مختلف المشاريع المتعلقة أساسا بتهيئة المعابر البرية الحدودية (بوشبكة - ملولة - رأس جدير).

جدول عدد 4

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027)

التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

تقديرات 2027	تقديرات 2026	تقديرات 2025	ق م 2024	إنجازات 2023	البيان
4942	4798	4 659	4 352	3 239.5	نفقات التأجير
2068	2008	1 950	912	979	نفقات التسيير
1041384	1005420	974 635	959 376	852 244.4	نفقات التدخلات
13286	12654	12 052	10 500	0	نفقات الاستثمار
1061680	1024880	993 296	975 140	856 462.9	<u>المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات</u>

برنامج الطيران المدني

تقديم البرنامج واستراتيجيته :

1-1 استراتيجية البرنامج:

يهدف برنامج الطيران المدني إلى تطوير منظومة النقل الجوي والنهوض به بغاية المساهمة بصورة مباشرة في الرفع من الناتج الوطني عن طريق خاصة توفير العملة الصعبة وإيجاد مواطن شغل، كما يساهم بصورة غير مباشرة في دفع بقية القطاعات كالسياحة والتصدير والاستثمار، إلا أنه بالرغم من ذلك فإن مساهمة النقل الجوي في الناتج الوطني الخام تعدّ ضعيفة جدًا حيث بلغت سنة 2022 نسبة 0.2% وتبقى دون المستوى المأمول مقارنة بالمستويات المحققة في بقية الدول وما يمكن أن تحقّقه لبلادنا.

كما يسعى برنامج الطيران المدني إلى مزيد انفتاح بلادنا على الأسواق الخارجية من خلال تطوير شبكاتها للنقل الجوي في العالم وتدعيم الربط الداخلي عبر تنشيط المطارات الداخلية، إلى جانب السهر على ضمان نقل جوي للمسافرين يستجيب لمتطلبات الجودة، والسلامة، والأمن، والبيئة.

ويسعى برنامج الطيران المدني من جهة أخرى إلى الإيفاء بتعهداته تجاه المنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني الدولي من خلال الحرص على الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الصادرة عنها بموجب انخراط تونس في اتفاقية شيكاغو بتاريخ 28 سبتمبر 1959، في مختلف ميادين السلامة، الأمن، البيئة، التسهيلات..... وتبعاً لذلك فإن بلادنا مطالبة بملائمة نصوصها التشريعية والترتيبية المرتبطة بالطيران المدني بمختلف مجالاته مع اتفاقية شيكاغو المبرمة سنة 1944 والملاحق الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

كما أنّ برنامج الطيران المدني يعمل على مقاومة جميع أشكال التمييز ضدّ المرأة وتكريس المساواة بين الجنسين وتحقيق التنمية الشاملة.

ومن خلال فحص واقع الطيران المدني يمكن حوصلة عدّة نقاط قوّة ونقاط ضعف، وهي كالاتي:
-تجدّر مجال الطيران المدني في تونس ويتجلى ذلك من خلال عراقة المطارات وكذلك عراقة الناقل الوطنية شركة الخطوط التي يرجع تاريخها إلى سنة 1948 وهو ما يعكس صمود هذه الشركة أمام مختلف الأزمات العالمية والإقليمية إلى الحدّ الآن بالرغم من مرورها بعدّة محطات تاريخية هامة

أثرت سلباً على وضعيتها المالية، كما أنّ لهذه الشركة تواجد هامّ في مختلف الأسواق التقليدية والجديدة ككندا وإفريقيا...

- سلامة وأمن الفضاء الجوي ويظهر ذلك من خلال قلة حوادث الطيران المدني في تونس،
- جود موارد بشرية ذات كفاءة عالية في مجال الطيران المدني،
- وجود أسعار تفضيلية لفائدة الحرفاء ونذكر في هذا الإطار مثلاً الأسعار التنافسية للشحن الجوي الممنوحة لفائدة المصدرين وكذلك معالم الطيران التنافسية وإقرار إعفاء من معالم الطيران والملاحة الجوية بالنسبة للمطارات الداخلية،
- الموقع المتميّز للبلاد التونسية ممّا يسمح لها في المستقبل أن تكون مركز ترابط Hub،
- تقادم مطار تونس قرطاج الدولي وتجاوز طاقة استيعابه خاصّة في أوقات الذروة،
- عدم إعادة هيكلة الشركات التابعة لمجمع الخطوط التونسية،
- تقادم أسطول الشركات الوطنية ومحدوديته مما يعيقها عن توسيع شبكاتها التجارية،
- تواصل الصعوبات المالية والهيكلية لشركات النقل الجوي التونسية وخاصة شركة الخطوط التونسية،
- ضعف مردودية الشحن الجوي،
- ضعف مردودية المطارات الداخلية،
- عدم تمتع سلطة الطيران المدني بالاستقلالية المالية طبقاً لتوصيات المنظمة العامة للطيران المدني ممّا يجعلها غير قادرة على ممارسة مهامها الرقابية والقيام بدورها التعديلي على الوجه المطلوب والإيفاء بتعهداتها تجاه المنظمات الدولية،
- وجود تفاوت بين الإناث والذكور على مستوى بعض مهن الطيران المدني خاصة فيما يخصّ ميكانيكي الطائرات والأعوان الفنيين للاستغلال والأعوان الملاحين الفنيين،
- هشاشة قطاع النقل الجوي وارتباطه الوثيق بالأحداث الاقتصادية والسياسية الإقليمية والعالمية، ومن مظاهر ذلك تواصل معاناة شركات النقل شركات النقل الجوي الوطنية وبقية المؤسسات العاملة في مجال الطيران المدني إلى حدّ الآن بعد أزمة كوفيد-19، كما أنّ الحرب الروسية الأوكرانية أدت إلى أزمة الطاقة ممّا أدى بدوره إلى الترفيع في أسعار الوقود وغلاء قطع الغيار للطائرات وهو ما زاد في تعميق الصعوبات المالية لشركات الطيران الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية،
- هجرة الكفاءات في مجال الطيران المدني بسبب عدم وجود حوافز كافية.

وفي إطار مواجهة التحديات العالمية في ظلّ اشتداد المنافسة بين شركات الطيران وتسارع نسق التطورات التكنولوجية وتزايد التحالفات والتكتلات بين مختلف الدول خاصة في مجال الطيران المدني قصد تدعيم التعاون القائم فيما بينها وتدعيم تموقع شركاتها للنقل الجوي في الأسواق العالمية، ومن منطلق العمل على الإيفاء بتعهدات بلادنا تجاه المنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني الدولي، فإنّ أولويات برنامج الطيران المدني تمثلت خاصة في إيلاء السلامة والأمن الأهمية الكبيرة وتدعيم النقل الجوي على المستوى الداخلي والخارجي والتشجيع على الاستثمار في مجال الطيران المدني من خلال تيسير الإجراءات الإدارية وضمان حرية المنافسة وتكافؤ الفرص للمساهمة في دفع عجلة الاقتصاد إلى جانب الحرص على تحسين جودة الخدمات المقدّمة لفائدة المسافرين مع ضمان سلامة وأمن الطائرات والمطارات التونسية وعلى هذا الأساس تمّ وضع المحاور الإستراتيجية التالية:

-إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني وفقا لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني بهدف تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،

- تنمية النقل الجوي الداخلي والدولي المراعي لشروط الاستدامة بهدف الترفيع في نسبة مساهمة قطاع الطيران المدني في الناتج الداخلي الخام،

-تحسين مستوى الإشراف على السلامة وأمن الطيران المدني بالمطارات وشركات النقل الجوي،

-ملائمة النصوص التشريعية والتنظيمية في مجال الطيران المدني مع ملاحق منظمة الطيران المدني الدولي،

-تحسين جودة الخدمات المقدّمة في الطائرات والمطارات،

-إعادة تأهيل شركات النقل الجوي الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية قصد استعادة توازاناتها المالية وإعدادها للمنافسة،

- تطوير قطاع الشحن الجوي،

-تنشيط المطارات الداخلية،

- تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني،

- استكمال معالجة الإخلالات المسجّلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني،

- تشجيع الاستثمار في قطاع الطيران المدني،

-تهيئة البنية التحتية للمطارات وفقا للمعايير الدولية.

2-1 الهياكل المتدخلة :

ويتمثل يتمثل أهم المتدخلين الذين يساهمون في تحقيق إستراتيجية برنامج الطيران المدني:

-ديوان الطيران المدني والمطارات:

- شركة الخطوط التونسية:

-شركة الخطوط التونسية السريعة:

2- -أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1-2 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:

-الهدف 1: تحسين نجاعة الإشراف على قطاع الطيران المدني:

2- 1 تقديم الهدف:

يمكن تحسين مستوى الإشراف على قطاع الطيران المدني من الرفع من مستوى السلامة والأمن التي تعدّ إحدى المحاور الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني وبالتالي فإنّ نجاعة منظومة السلامة مرتبطة بصفة وثيقة بمستوى الإشراف الذي يمكن من تلافي قدر ما يمكن من الإخلالات والنقائص التي تمس من السلامة. وتشمل عمليات الرقابة والتدقيق على مختلف مؤسسات التكوين في مجال الطيران المدني والشركات العاملة في المجال وكذلك شركات النقل الجوي ومستغلي المطارات...، ونظرا لأنّ الإدارة العامة للطيران المدني لم تعد قادرة على الاضطلاع خاصة بمهام الإشراف على مستوى أمن وسلامة الطيران المدني وتنفيذ برامج الرقابة المستوجبة ومعالجة الإشكاليات والاختلالات

المسجّلة في مجالات الملاحة، الاستطلاع، الاتصالات، الرصد الجوي، معلومات الطيران، إجراءات الطيران، البحث والإنقاذ، استغلال المطارات، الاستغلال الفني للطائرات، أنشطة الطيران المدني، صيانة الطائرات، أعوان الطيران المدني، مدارس التكوين في مجال الطيران المدني.....

* المؤشر عدد 2-1-نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام

بعمليات الإشراف:

يمكن هذا المؤشر من متابعة تطور الموارد البشرية اللازمة للقيام بمختلف عمليات الإشراف سواء على مستوى السلامة، والأمن والنقل الجوي، وأنشطة الطيران المدني.....

ويفسر اختيار هذا المؤشر بالحاجة الأكيدة والمستعجلة لتوفير الموارد البشرية الضرورية نظرا للنقص الفادح المسجل في هذه الموارد (نقص بحوالي 90%) ممّا حال دون تمكين برنامج الطيران المدني من تحقيق الأهداف المرجوة وتحسين أدائه وكذلك باعتبار الصبغة المتأكّدة لتوفير الموارد البشرية الضرورية بهدف الإعداد الجيد لمهمّات التّدقيق المستقبلية والمتمثلة في مهمّتي التّدقيق نظام شامل نهج الرصد المستمر من قبل منظمة الطيران المدني الدولي لمصالح الطيران المدني التونسي المبرمجة في مجال أمن الطّيران المدني USAP (سنة 2025) وفي مجال سلامة الطّيران المدني USOA (سنة 2025) ، خاصة في ظل عدم التمكن من معالجة الإخلالات المسجلة في عمليات التّدقيق السابقة فيما يتعلق أساسا بالجوانب التنظيمية والتشريعية والعنصر البشري.

تقديرات المؤشر 1.1.2 نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام

عمليات الإشراف:

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				
%100	%81.13	%47.16	%16.98	%15.09	مئوية	نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات الإشراف

تمّ تسجيل في سنة 2023 نسبة 15.09% ومن المتوقع أن يتمّ الوصول سنة 2024 إلى نسبة 16.98% من الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للاضطلاع بمهام الإشراف على قطاع الطيران المدني التي تشمل كلّ مهام التّدقيق والرقابة ومن المنتظر أن يتمّ تسجيل ارتفاعا سنة 2025 بنسبة 47,16% ونسبة 81.13% سنة 2026 ليتّم في سنة 2027 تحقيق نسبة 100% ويفسر ذلك بانتداب 32 إطار جديد من مهندسين وتقنيين مختصين في مجال الطيران المدني إلى جانب إلحاق 27 عسكري في مختلف المجالات المرتبطة بالطيران المدني. وسيتمكن توفير هذه الموارد البشرية المتخصصة من المساهمة في تحسين أداء برنامج الطيران المدني بصفة مهمة.

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

يمكنّ مؤشر نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال الطيران المدني من متابعة التطور الحاصل في إنجاز مشروع النظام المعلوماتي للبرنامج وتقسيم مختلف مكوناته، كما أنّ يساهم النظام

المعلوماتي يساهم بشكل كبير في تحسين أداء سلطة الطيران المدني والرفع من مستوى الإشراف على قطاع الطيران المدني وتطوير اليات عمله، حيث يمكّن من تسهيل مهام التدقيق ويساعد على إضفاء النجاعة المطلوبة على عمل سلطة الطيران المدني وذلك من خلال توفير المعطيات اللازمة بخصوص مختلف عمليات التدقيق المجرأة على المستغلين والإخلالات التي يتمّ معالجتها في الغرض إلى جانب متابعة مختلف الشركات الراجعة لها بالنظر بصفة حينية.

كما أنّ تركيز النظام المعلوماتي لبرنامج الطيران المدني يندرج في إطار معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي وكذلك في إطار مواكبة المعايير الدولية المعمول بها لدى أغلب سلطات الطيران المدن

تقديرات المؤشر 1.2.2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				
-	-	%100	%70	%10	مئوية	نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

تمثّلت إنجازات سنة 2023 في نسبة 10% وذلك نظرا لانطلاق الفعلي في تنفيذ الصفقة بعد اختيار مكتب التطوير Tac-Tic وما زال المشروع في المراحل الأولى للمشروع حيث قامت هذه الشركة بتحدي دحاجيات مختلف المصالح التابعة للإدارة العامة للطيران في انتظار ختم المرحلة الأولى والمصادقة النهائية على تقرير «cadrage et étude de l'existant»

ويفسّر توقع حصول ارتفاع في نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني خلال سنتي 2024-2025 على أساس أنّه من المؤمل أن يتمّ إلى غاية موفي سنة 2024 استكمال المرحلة الثانية والثالثة والبدء في المرحلة الرابعة ومن المنتظر أن يتمّ الانتهاء من تنفيذ هذا المشروع خلال السداسي الأول من سنة 2025.

وسيمكن هذا المشروع من تحسين اليات عمل برنامج الطيران المدني خاصة على مستوى عملية الإشراف وحسن متابعة ورقابة الهياكل والمؤسسات تحت الإشراف.

الهدف 2: تقديم الهدف: تحسين جودة الخدمات المقدمة من قبل شركة الخطوط التونسية:

2-2: تقديم الهدف:

يندرج الهدف المتعلق بتحسين جودة الخدمات ضمن المحاور الاستراتيجية لبرنامج الطيران المدني التي يعمل برنامج الطيران على تنفيذه، ويمكن من متابعة جودة خدمات شركة الخطوط التونسية التي تعدّ أهمّ ناقلة وطنية وللوقوف على مدى انتظام رحلاتها التي أصبحت في السنوات الأخيرة تشكّل هاجسا كبيرا بالنسبة للمسافرين نظرا لتواتر نسبة تأخير رحلاتها وانخفاض نسبة رضا حرفائها كما أنّ جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين تعدّ من المسائل التي تمّ الاهتمام بها بهدف تدعيم النقل الجوي وتحسين الخدمات المقدّمة للمسافرين سواء بالطائرات أو بالمطارات وباعتبار أنّ مسألة الجودة توليها المنظمة الدولية للطيران المدني أهمية كبيرة.

● المؤشّر عدد -2-2-1 نسبة رضا المسافرين:

هذا المؤشّر يمكن من قياس ومتابعة نسبة رضا المسافرين ويعكس مدى جودة الخدمات المقدّمة والمجهودات التي تبذلها شركة الخطوط التونسية بهدف القضاء على النقائص والعمل على الارتقاء بهذه الخدمات إلى المستوى المطلوب.

تقديرات المؤشّر 2-2-1 نسبة رضا المسافرين:

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				
%88	%88	%82	%70	%48	مئوية	نسبة رضا المسافرين

تمّ في سنة 2023 تحقيق نسبة 48% ومن المرجح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2024 لتبلغ 70% ومن المتوقع أن يتواصل هذا الارتفاع ليصل نسبة 82% خلال سنة 2025 وهو ما يعني أنّه سيتمّ تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2023 ويفسّر ذلك بانعكاس ارتفاع نسبة انتظام الرحلات الجوية للفترة 2024-2027 على نسبة رضا المسافرين التي تأثرت إيجابيا بهذا الارتفاع مع التحسين في الخدمات المقدّمة للمسافرين.

وفي صورة تواصل تحقيق تسجيل ارتفاع في نسبة رضاء المسافرين مع بلوغ التقديرات المذكورة إلى جانب تواصل عمليات التحسين في الخدمات المقدّمة للمسافرين فإنّه سيتمّ الوصول إلى المستوى المطلوب.

المؤشر عدد-2-2-2 نسبة انتظام الرحلات الجوية:

يمثل هذا المؤشر إحدى أهمّ الوسائل لتقييم جودة خدمات شركة الخطوط التونسية ويمكن من متابعة نسبة تأخير رحلاتها والوقوف على الأسباب الكامنة وراء ذلك، كما يمكن من الاطلاع على مجهودات الشركة في تحسين انتظام رحلاتها الجوية ويقع تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الآجال المبرمجة (أقلّ من 15 دق تأخير مقارنة بالعدد الجملي للرحلات).
تقديرات المؤشر 2.2.2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية:

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				
%70	%70	%65	%60	%38	مئوية	نسبة انتظام الرحلات الجوية

تم تحقيق في سنة 2023 نسبة 38% ومن المرجح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2024 لتصل إلى نسبة 60% وسيواصل ارتفاع هذه النسبة لتصل إلى 65% سنة 2025 ونسبة 70% سنتي 2026 و2027 ويفسر ذلك بسعي الشركة لـ:

- إعادة التنظيم وتوفير الموارد اللازمة (البشرية والمعدّات) بهدف تحسين أداء الخطوط التونسية للخدمات الأرضية وضمان احترام عقد خدماتها لفائدة شركة الخطوط التونسية،
- تحسين منظومات صيانة الطائرات بمراجعة تنظيم وموارد شركة الخطوط التونسية الفنية،
- توفير الموارد البشرية اللازمة من الطيارين وتطوير منظومات التصرف فيها،
- تدعيم الأسطول بطائرات إضافية من طراز A320 وA330،
- اقتناء قطع غيار وتعديلات على أجهزة الطيران،
- استئجار محرّك احتياطي CFM LEA-1A بصيغة Dry-lease لمدة طويلة وذلك لتجهيز الـ 5 طائرات A320 neo،
- برامج تأهيل ورسلكة.

وسيمكّن تحسّن مؤشّر نسبة انتظام الرحلات الجوية والتقليص من نسب تأخير الرحلات الجوية خلال سنوات 2025-2027 من الوصول إلى تحقيق نتائج مرضية بخصوص الهدف المتعلق بجودة الخدمات.

الهدف 3: تنمية النقل الجوّي بالمطارات:

يعدّ تنمية النقل الجوي الدولي والداخلي من المحاور الأساسية التي يعمل برنامج الطيران المدني على تحقيقها نظرا لدورها الهام في تنشيط الاقتصاد الوطني والترفيه في نسبة المساهمة في الناتج الوطني الخام ويمكن من متابعة مجهودات ديوان الطيران المدني والمطارات كأحد أهمّ الفاعلين العموميين ودورهم في تحسين البنية التحتية للمطارات إلى جانب تنشيط المطارات الداخلية.

*** المؤشّر عدد -2-3-1 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات:**
يمكن هذا المؤشّر من معرفة مدى تطور الحركة الجوية للطائرات على مستوى جميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ويعكس مدى مساهمته في تطوير حركة النقل الجوي من وإلى المطارات التونسية.

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

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				
%4	%4	%4	%5	%15.8	مئوية	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات

تمّ في سنة 2023 تسجيل نسبة 15.8% بعنوان تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 5% ونسبة 4% بالنسبة للسنوات 2025 و2026 و2027 ويفسر ذلك أنّه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوّي في بداية سنة 2020 ، شهدت الحركة الجوّية للمطارات المستغلّة من طرف الديوان ارتفاعا هاما منذ سنة 2021 لتفوق سنة 2023 بذلك المستويات المسجّلة سنة 2019 التي تعدّ السنة المرجعية للنقل الجوي لذلك عادت الحركة الجوية للطائرات لتسجل المستويات الاعتيادية للارتفاع ما قبل الأزمة .ومن شأن هذا التطوّر المطرد خلال السنوات 2025-2027 والرجوع إلى النسب العادية للارتفاع من المساهمة في تحقيق يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة وهو تنمية النقل الجوي بالمطارات.

*** المؤشر عدد -2-3-2 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين:**

يمثل هذا المؤشر أهمّ مقياس لمتابعة تطور حركة النقل الجوي من وإلى المطارات التونسية ويعكس مدى تطور عدد المسافرين الوافدين خاصة إلى تونس، كما يمكن من معرفة مجهودات ديوان الطيران المدني والمطارات في تحسين البنية التحتية للمطارات بهدف المساهمة في الترفيع في عدد المسافرين والارتقاء بجودة الخدمات المقدّمة لهم.

- تقديرات المؤشر 2-3-2 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025		2023		
%5	%5	%5	%6	%22	مئوية	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين

تمّ في سنة 2023 تسجيل نسبة 22.4% ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 6% ونسبة 5% بالنسبة لسنوات 2027-2025 ويفسر ذلك بالحركة النقل الجوي للمسافرين شهدت ارتفاعا هاما منذ سنة 2021 لتفوق سنة 2023 بذلك المستويات المسجّلة سنة 2019 التي تعدّ السنة المرجعية للنقل الجوي لذلك عادت الحركة الجوية للطائرات لتسجيل المستويات الاعتيادية للارتفاع ما قبل الأزمة. ومن شأن هذا التطور المطرد خلال السنوات 2027-2025 والرجوع إلى النسب العادية للارتفاع من المساهمة في تحقيق يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة وهو تنمية النقل الجوي بالمطارات

المؤشر عدد -2-3-2 نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:

يمكن هذا المؤشر من قياس نشاط الشحن الجوي بالمطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ويمكن كذلك من الوقوف على الأنشطة التي تمّ القيام بها من قبل الديوان للتحسين في مستوى حركة الشحن الجوي للبضائع.

- تقديرات المؤشر 3-3-2 نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025		2023		
%5	%5	%5	%-31	%-25.8	مئوية	نسبة تطوّر الشحن الجوي

سجّلت سنة 2023 نسبة 25.8%- فيما يخصّ مؤشر تطور حركة الشحن الجوي ومن المتوقع أن يتمّ في سنة 2024 تحقيق نسبة 31%- ومن المنتظر أن ترتفع خلال سنوات 2025-

2026-2027 لتستقر في حدود 5% ومن أهم الأسباب التي أدت إلى هذا الانخفاض هو تحول نشاط الشحن المورد على متن الخطوط التركية من مغارة الشحن التابعة للديوان إلى مغارة الشحن التابعة للشركة المتوسطة للخدمات الجوية MAS وذلك ابتداء من شهر ماي 2023.

2-2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

تتمثل أهم الأنشطة والتدخلات أو دعائم الأنشطة التي ستساهم في تحقيق مختلف أهداف برنامج الطيران المدني بالنسبة لسنة 2024 وتحسين نسب مؤشراتها كما يلي وفق ما هو مبين بالجدول:

جدول عدد 1 الأنشطة ودعائم الأنشطة (الوحدة: ألف دينار)

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2025	الأنشطة	التقديرات المالية 2025	دعائم الأنشطة
تحسين مستوى الإشراف على قطاع الطيران المدني	-نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات	47.16%	-إحداث هيئة الطيران المدني -انتداب 30 إطار من مهندسين وتقنيين سامين إلحاق 27 عسكريين مختصين في مجال الطيران	1588543	
	نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني	100%	إنجاز نظام معلوماتي للإدارة العامة للطيران المدني	305 ألف دينار	تجسيم المراحل الستة لمشروع تركيز النظام المعلوماتي الآتية: 1. -cadrage et étude de l'existant 2. conception générale et détaillée 3. implémentation , test et interfaçage 4. déploiement et test de production

5. formation 6. assistance au démarrage					
-		<p>-إعادة التنظيم وتوفير الموارد اللازمة (البشرية والمعدات) لتحسين أداء الخطوط التونسية للخدمات الأرضية وضمان إحترام عقد خدمتها لصالح الخطوط التونسية،</p> <p>-تحسين منظومات صيانة الطائرات بمراجعة تنظيم وموارد شركة الخطوط التونسية الفنية،</p> <p>-توفير الموارد البشرية اللازمة من الطيارين وتطوير منظومات التصرف فيها.</p> <p>-تدعيم الأسطول بطائرات إضافية من طراز A320 وA330،</p> <p>-اقتناء قطع غيار وإدراج تعديلات على أجهزة الطيران،</p> <p>-استئجار محرك احتياطي CFM LEAP بصيغة Dry Lease لمدة طويلة وذلك لتجهيز الـ 5 طائرات A320neo</p> <p>-برامج تأهيل ورسكلة.</p>	%82	المؤشر عدد1: نسبة رضا المسافرين	تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
			%65	المؤشر عدد2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي	
	400 م د 15 م د	<p>تتمثل الأنشطة في ترسيم عدة مشاريع بميزانية الاستثمار لسنة 2025 من أهمها :</p> <p>- توسعة وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج</p> <p>- اقتناء وتركيز أربع منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد العالي جدا وثلاث أجهزة لقياس المسافات</p>	%4	المؤشر عدد 1: نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات	تنمية النقل الجوي بالمطارات

	<p>6 م د - اقتناء وتركيز نظامين للهبوط الآلي (ILS) وجهاز لقياس المسافات لنظام الهبوط الآلي بمطار تونس وطريقة وجربة</p> <p>4.2 م د - اقتناء منظومة AIM للتصرف في معلومات الطيران بديوان الطيران المدني والمطارات</p> <p>5 م د - اقتناء وتركيز معدات التأريخ الليلي للمدرج 27-09 بمطار طبرقة</p>			
---	<p>1,5 م د - اقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات</p> <p>1.5 م د - توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج</p> <p>12 م د - استبدال وتركيز منظومة جديدة لمعالجة الأمتعة بمنطقة الذهاب بمطار جربة جرجيس الدولي</p> <p>1 م د - استبدال منظومة التحكم لمنظومة معالجة الأمتعة بمنطقتي الذهاب والوصول لمطار صفاقس طينة الدولي</p> <p>7 م د - إعادة تهيئة المركبات الصحية بالمحطة الجوية بمطار جربة جرجيس وبمطار تونس قرطاج</p>	5%	المؤشر عدد 2: نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين	
	<p>1.5 م د تتمثل الأنشطة في ترسيم عدّة مشاريع بميزانية الاستثمار لسنة 2025 من أهمّها : - توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات</p> <p>0,220 م د - تجديد رفوف معدنية بمستودع محطة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج</p> <p>0,100 م د - تهيئة المركبات الصحية المخصصة لشركات الطيران و شركات الوساطة القمرية و الفضاءات المشتركة بمغارة الشحن بمطار تونس قرطاج</p>	5%	المؤشر عدد 3: نسبة تطوّر الشحن الجوي	
-	<p>- بالقيام بانتدابات جديدة في مهن الطيران والفنيين والميكانيكيين خاصة من الاناث</p> <p>- إقرار حوافر لفائدة الشركات وامتيازات لتشجيع انتدابات الاناث</p>	6.8%	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات	تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

3-2 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء برنامج الطيران المدني:

يتمثل أهم الفاعلين العموميين لبرنامج الطيران المدني الذين يساهمون في تنفيذ محاوره الإستراتيجية كما يلي:

-شركة الخطوط التونسية،

-ديوان الطيران المدني والمطارات،

-شركة الخطوط التونسية السريعة.

وتتشارك هذه الشركات في المساهمة في تحقيقها أهم 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.

وتمثل شركة الخطوط التونسية السريعة من بين الفاعلين العموميين الهامين لاعتبارها تساهم في تنفيذ إستراتيجية مهمة وزارة النقل من خلال تنشيط المطارات الداخلية وربطها ببعضها كتشغيل مطار جربة وقفصة وصفاقس...وباعتبارها أيضا تتحصّل على دعم الدولة لتأمين النقل الداخلي.

الإعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2025	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف برنامج الطيران المدني التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها	الفاعل العمومي
اعتمادات شركة الخطوط التونسية ذاتية ولا تحال بميزانية وزارة النقل	-تحسين منظومات صيانة الطائرات بمراجعة تنظيم وموارد شركة الخطوط التونسية الفنية، -توفير الموارد البشرية اللازمة من الطيارين وتطوير منظومات التصرف فيها. -تدعيم الأسطول بطائرات إضافية من طراز A320 وA330، -اقتناء قطع غيار وإدراج تعديلات على أجهزة الطيران، -استئجار محرك احتياطي CFM LEAP بصيغة Dry Lease لمدة طويلة وذلك لتجهيز الـ5 طائرات A320neo -برامج تأهيل ورسكلة.	تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين	شركة الخطوط التونسية

اعتمادات الديوان ذاتية ولا تحال بميزانية وزارة النقل	- توسعه وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات استبدال وتركيز منظومة جديدة لمعالجة الأمتعة بمنطقة الذهاب بمطار جربة جرجيس الدولي	تنمية النقل الجوي للمطارات	ديوان الطيران المدني والمطارات
10000000	-تنشيط المطارات الداخلية -تعزيز مستوى السلامة وأمن الطيران	تنشيط المطارات الداخلية وتأمين النقل الداخلي	شركة الخطوط التونسية السريعة

3. الميزانية وإطار نفقات برنامج الطيران المدني متوسط المدى 2025-2027:

تتمثل التقديرات الجمالية لنفقات برنامج الطيران المدني لسنة 2025 مبلغ قدره **12790** أ د مقابل

12412 أ د لسنة 2024 أي بنسبة ارتفاع بنسبة **3%** وتتوزع نفقات سنة 2025 كما يلي:

- **نفقات تأجير:** 2177 أ د مقابل 1799 أ د سنة 2024،

- **نفقات تدخلات:** 10613 أ د مقابل 10613 أ د لسنة 2024.

هذا ويلاحظ أنّ الارتفاع الهام جدًا في نفقات التأجير يفسر بتخصيص اعتمادات بعنوان سنة 2025 لانتداب

32 إطار من مهندسين وتقنيين مختصين في مجال الطيران المدني إلى جانب الترفيع كذلك في قيمة

العسكريين المزمع إلحاقهم من وزارة الدفاع الوطني لدى وزارة النقل.

تقديرات ميزانية برنامج الطيران المدني

التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان النفقات	إنجازات 2023	ق م 2024 (1)	تقديرات 2025 (2)	الفارق	
				النسبة	المبلغ (1)-(2)
نفقات التأجير	1459,3	1 799	2 177	21%	378
نفقات التشغيل	-	-	-	-	-
نفقات التدخلات	10510,6	10 613	10 613	0	0
نفقات الإستثمار	-	-	-	-	-
المجموع	11969,9	12 412	12 790	3%	378

إطار النفقات متوسط المدى

(2027-2025)

التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان النفقات	إنجازات 2023	ق م 2024	تقديرات 2025	تقديرات 2026	تقديرات 2027
نفقات التأجير	1459,3	1 799	2177	2242	2309
نفقات التشغيل	-	-	-	-	-
نفقات التدخلات	10510,6	10 613	10 613	10615	10617
نفقات الإستثمار	-	-	-	-	-
المجموع	11969,9	12 412	12 790	12857	12926

يلاحظ من خلال الاعتمادات المرصودة لفائدة برنامج الطيران المدني بعنوان سنة 2025 والموزعة على نفقات التدخلات والتأجير أنه من المتوقع أن تسجل زيادة بنسبة 21% في خصوص مجموع

النفقات مقارنة بنفقات سنة 2024 وتجدد الإشارة إلى أنّ هذه الاعتمادات ستساهم في تحسين أداء البرنامج بصفة نسبية لأنّ توفير الموارد البشرية اللازمة ستمكّن برنامج الطيران المدني من الإشراف على قطاع الطيران ولكنها تبقى اعتمادات غير كافية باعتبار أنّ تأهيل هذه الأطارات المتخصصة التي سيتمّ اعتمادها تتطلب موارد مالية هامة لتأهيلها، بالإضافة إلى أنّ الموارد البشرية التي سيتمّ إلحاقها تقتضي تكوينها بصفة مستمرة ودورية للمحافظة على مؤهلاتها وفقا للمعايير المضبوطة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، وهو ما يحتاج بدوره إلى الاعتمادات اللازمة.

كما تجدر الإشارة من ناحية أخرى، إلى أنّ الاعتمادات المتعلقة بمنحة الدعم غير كافية لتمكين شركة الخطوط التونسية السريعة من تأمين النقل الداخلي نظرا للخسائر الكبيرة التي تتكبّدها بعنوان هذه الخطوط.

وبالتالي أنّ الميزانية المرصودة لبرنامج الطيران المدني بعنوان سنة 2025 تبقى غير كافية للقيام بالإصلاحات المطلوبة كإعادة تنظيم مصالح الطيران المدني وفقا لمعايير منظمة الطيران المدني بهدف النهوض بدورها التعديلي والرقابي وبالتالي تحسين أداء برنامج الطيران المدني، بالإضافة عدم تخصيص الموارد الضرورية لتكوين الأطارات المؤمنة للرقابة وفقا لتوصيات المنظمة المذكورة.

**برنامج النقل البحري والموانئ
البحرية التجارية**

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

1-1 تقديم إستراتيجية البرنامج:

يتولى البرنامج الإشراف والمتابعة لقطاع النقل البحري والموانئ البحرية التجارية الذي يسهر أساسا على تأمين نقل وعبور المبادلات التجارية الوطنية (98%) بأقل كلفة وجودة عالية وفي أقصر الآجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على جلب الاستثمار الخارجي.

ولتجسيم هذه الرؤية يركز العمل على تطوير وتحسين المرافق المينائية عبر الاستثمار في البنية الأساسية المينائية وتجهيز الموانئ بالمعدات والتجهيزات الحديثة لاستقبال السفن بمختلف أحجامها وللرفع من الإنتاجية وتحسين الخدمات المسداة بها مع الحرص على تدعيم السلامة، الأمن والمحافظة على البيئة داخلها طبقا لمقتضيات الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجمهورية التونسية في المجال البحري على غرار (الاتفاقية الدولية لحماية الأواح بالبحر وبروتوكولاتها " SOLAS"، الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث المتأتي من السفن و بروتوكولاتها "MARPOL"، مدونة تنفيذ الصكوك الإلزامية للمنظمة البحرية الدولية "CODE III"،...).

نظرا للأهمية التي يكتسبها قطاع النقل البحري والموانئ في مساندة الاقتصاد الوطني وللدور الهام الذي يلعبه في تأمين المبادلات التجارية وحتى يتسن إعداد محاور إستراتيجية للنهوض بهذا القطاع وتمكينه من المساهمة بصفة فعالة في دعم التنمية الاقتصادية ببلادنا، تم تحديد الميزات القطاعية وأهم الإشكاليات المطروحة والتأثيرات الدولية والوطنية كما يلي:

يتميز قطاع النقل البحري والموانئ أساسا بـ:

- 7 موانئ بحرية تجارية موزعة على طول الشريط الساحلي ومفتوحة أمام الحركة البحرية الدولية،
- توفر خدمات نقل بحري منتظمة خاصة على مستوى طاقة العرض وتواتر الرحلات: أكثر من 40 خط بحري منتظم تؤمنها شركات وطنية ودولية للنقل البحري لنقل المسافرين والبضائع (مجرورات وحاويات) تربط الموانئ البحرية التجارية التونسية بالموانئ المتوسطية (مرسيليا،

جنوة، ليفورنو، بلارمو، مسراطة، طرابلس، الإسكندرية، إسطنبول، الدار البيضاء، الجزائر العاصمة، برشلونة)،

- خدمات نقل بحري دولي محررة من وإلى تونس،
 - منظومة الاستغلال بميناء رادس تشمل خاصة:
 - إجراءات مينائية مرقمنة عبر استعمال منظومة إضبارة النقل (، liasse transport)
 - استعمال رافعات تنضيد الحاويات من نوع RTG،
 - نظام معلوماتي للتصرف الآلي في الحاويات TOS،
 - منظومة لمراقبة دخول وخروج الشاحنات (SMART GATE) ومنظومة تسجيل دخول الأشخاص المترجلين للميناء وتجديد جميع أبواب الميناء وتخصيص باب خاص للسيارات الإدارية،
 - مداخل برية وبحرية لموانئ حلق الوادي ورادس وبنزرت مؤمنة طبقا لمعايير الأمن البحري والمينائي،
 - محطة إضافية لاستقبال المسافرين والسيارات بميناء جرجيس للاستجابة لتطور هذا النشاط خاصة بمناسبة عودة التونسيين بالخارج خلال موسم الذروة.
- وفي المقابل يواجه القطاع عدة إشكاليات من أهمها:
- تراجع هام للأسطول الوطني البحري (8 سفن تجارية مملوكة حاليا تنقسم إلى 6 على ملك الشركة التونسية للملاحة وسفينتين على ملك ناقل بحري خاص مقابل 17 سفينة في سنة 1992) مما أدى إلى ضعف مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل الحركة البحرية التجارية (أقل من 10% حاليا)،
 - ضعف الاستثمار في سفن حديثة من قبل الناقلين البحريين الخواص لغياب تشجيعات وحوافز خصوصية للاستثمار في النقل البحري على غرار ما تسنده الدول البحرية لأساطيلها،
 - ارتفاع كلفة الاستجابة لقواعد السلامة والأمن وحماية المحيط وتأهيل العنصر البشري مما يزيد في كلفة استغلال السفن ويحدّ من القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل البحري،
 - عدم ملائمة المنشآت المينائية الحالية لمتطلبات النقل البحري الحديث خاصة على مستوى حجم السفن والغاطس المائي ونجاعة الخدمات،

- وصول أغلب الموانئ التجارية إلى طاقتها القصوى مثل موانئ بنزرت و رادس وسوسة وصفاقس بالإضافة إلى كونها محاطة بالمدن ولا تحتوي على مخزون عقاري للقيام بأشغال توسعة،
- صعوبة ربط الموانئ بشبكة الطرقات السيارة والسكك الحديدية،
- تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية والديوانية عند عبور البضائع من الميناء،
- ضعف مردودية عمليات الشحن والتفريغ وعدم القدرة على الاستثمار في معدات مينائية متطورة (الكلفة الباهظة للاقتناعات، عدم توفر بنية تحتية ملائمة...)
- عدم توفر الموارد البشرية الكافية للقيام بعمليات مراقبة ممارسة المهن البحرية التجارية ووكيل العبور مما ينتج عنه تدني في جودة الخدمات المسداة لفائدة المتعاملين الاقتصاديين،
- ضعف القدرة التنافسية للمهنيين البحريين ووكلاء العبور مقارنة بنظرائهم بالخارج وصعوبة النفاذ إلى أسواق خارجية جديدة،
- نقص على مستوى مؤسسات تكوين ضباط البحرية التجارية حيث يتم اللجوء إلى الأكاديمية البحرية العسكرية بمنزل بورقبيبة التابعة لوزارة الدفاع الوطني للقيام بهذا التكوين.

كما يتأثر القطاع بالتغيرات التي يشهدها المحيط الدولي والوطني وخاصة منها:

شهدت حركة التجارة العالمية خاصة المنقولة بحرا تطورا هاما خلال السنوات الأخيرة لتبلغ حوالي 1 بليون طن. مما نتج عنه تزايد الطلب على مستوى أحجام السفن وأنماط الشحن والتفريغ والذي تجسم من خلال التطور التكنولوجي السريع للقطاع مما استوجب ملائمة البنية الأساسية المينائية لهذه المتغيرات وذلك بإحداث موانئ من الجيل الجديد.

وتجدر الإشارة إلى أن الاستجابة لمتطلبات الحد من تداعيات التغيرات المناخية على مستوى السلامة والأمن والمحافظة على البيئة إلى جانب الأزمات الصحية والنزاعات المسلحة وتقلبات أسعار الطاقة، ساهمت في ارتفاع كلفة استغلال السفن وأثرت على القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية للنقل البحري. كما أدى اختلال توازنات المالية العمومية خلال السنوات الأخيرة إلى تراجع نسبة الاستثمارات العمومية مما أثر على نسق تنفيذ المشاريع الكبرى للقطاع

وتتمثل المحاور الإستراتيجية لتنمية قطاع النقل البحري والموانئ البحرية التجارية خاصة فيما يلي:

- تطوير الأسطول البحري التجاري الوطني بتشجيع الاستثمار 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 2028)،
- تنويع أنشطة النقل البحري بتعزيز طاقة العرض في نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة،
- إرساء شراكة بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدتهم وذلك في إطار عقود نقل إيطارية،
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري والموانئ وإعداد برنامج تأهيل قصد مساندهم ودعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم ومع الأجانب من ذوي الخبرة،
- إحكام استغلال البنية الأساسية المينائية الحالية ومواصلة تطويرها حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية وذلك لتطوير الأنشطة الاقتصادية المنتهبة،
- 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 بأقل كلفة وفي أسرع وقت،
- ملائمة الإطار القانوني والترتيبي والتنظيمي مع المعايير الدولية والأوروبية (الاتفاقيات البحرية الدولية، التوجهات الأوروبية)، المعتمدة في مجال الأمن والسلامة والمحافظة على البيئة،
- تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية والتحكم في التكاليف،
- تنويع وتكثيف التكوين البحري والمينائي وفقا لمتطلبات السوق وذلك لتدعيم فرص العمل وتسهيل الاندماج في الحياة المهنية،
- تدعيم قدرات المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ البحرية التجارية.

2-1 الهياكل المتدخلة:

← ديوان البحرية التجارية والموانئ:

ترتكز الإستراتيجية التنموية لديوان البحرية التجارية والموانئ خاصة على:

- العمل على تعصير الموانئ حسب خاصياتها الفنية وحاجيات الجهة وتجميع الأنشطة لإحداث أرصفة مختصة، مع تطوير أنشطة غير ملوثة تتلاءم مع المحيط العمراني مع التركيز على الجودة والتحكم في الطاقة ومقاومة التلوث والمحافظة على المحيط.
- العمل على دعم السلامة والأمن بالموانئ طبقا لما تستوجبه الاتفاقيات والتشريعات الدولية المصادق عليها،

← شركة ميناء النفيضة:

ترتكز سياسة واستراتيجية شركة ميناء النفيضة خاصة على:

- إنجاز الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وتطويره واستغلاله في إطار لزمات
- إنجاز المنطقة اللوجستية وتطويرها واستغلالها في إطار لزمات

← الشركة الجديدة للنقل بقرقنة:

تقوم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بتأمين حركة النقل البحري بين مدينة صفاقس وجزر قرقنة في أحسن الظروف وضمان جودة عالية لخدماتها.

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1.2 تقديم أهداف ومؤشرات قياس الأداء:

- 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

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات:

يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلاءم والتحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري والموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين بما يتلائم مع المحورين عدد 5 و6 للبرنامج.

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

✓ 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			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025				
10	10	9	8	8	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية
26	26	26	25	26	عدد المجزورات بالساعة	عمليات الشحن والتفريغ

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 و2027 ببرنامج اقتناء معدات استغلال جديدة للشحن والتفريغ من قبل الشركة التونسية للشحن والترصيف خلال الفترة المذكورة.

✓ المؤشر عدد 2.1.3: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات:

تم اعتماده لمعرفة مدى التزام الموردين برفع الحاويات من الميناء في الأجال المحددة من جهة وتوفر فضاءات خزن تسهل عمليات مناولة البضائع من جهة أخرى.

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025				
15	15	16	17	17	عدد	المؤشر عدد 2.1.3: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 و2027 باستكمال إجراءات إصدار القرار المتعلق بالمصادقة على النظام الخاص بميناء رادس مع

مواصلة تنفيذ برنامج الإصلاحات لتحسين جودة الخدمات بالميناء واستحثاث الموردين بالتنسيق مع جميع المتدخلين لرفع الحاويات في أجال معقولة

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

• يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري التجاري وتشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل التبادل التجاري وخلق القيمة المضافة ومواطن الشغل بما يتلائم مع المحور عدد 1 للبرنامج.

✓ 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			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025				
10	9	9	9	8,7	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية

ويفسر هذا الاستقرار بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 إلى برمجت تجديد أسطول الشركة التونسية للملاحة (سفيننة مزدوجة (Ropax) (GNL) بسعة 2030 مسافر و650 سيارة أو 180 مجرورة بكلفة تقديرية بـ 625 مليون دينار، اقتناء سفيننتي دحرجة بسعة لا تقلّ على 220 مجرورة (GNL) بحوالي 460 مليون دينار واقتناء سفينة لنقل الحاويات بسعة 800 حاوية بحوالي 100 مليون دينار) انطلاقا من سنة 2027

✓ 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			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025				
44	42	43	41	40	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 و2027 بالتطور المحتمل لحركة الحاويات والمجمرات 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:

• يعمل هذا الهدف على تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث سعياً إلى الحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق التنمية المستدامة بما يتلائم مع المحورين عدد 7 للبرنامج.

يعمل "ديوان البحرية التجارية والموانئ" بصفته السلطة البحرية والمينائية على ضمان السلامة والأمن ومقاومة التلوث في مجال النقل البحري والموانئ بالتنسيق مع أطراف أخرى (وزارة الدفاع، الحرس الوطني).

• تقديم المؤشرات:

✓ المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات 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 وطنياً ودولياً.

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025				
20000	20000	20000	19500	19370	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

ويفسر هذا الاستقرار بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 و2027 بالتطور الطفيف المتوقع لعدد الوحدات أسطول السفن خلال الفترة المذكورة (سفن ترفيهية، صيد بحري، تجارية، ارتفاع)، والإمكانات البشرية المتوفرة لدى السلطة البحرية للقيام بهذه المعاينات.

✓ 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			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025				
25	25	25	25	24.5	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

ويفسر هذا الاستقرار بين إنجازات 2023 والمتوقع لسنة 2024 مقارنة بتقديرات سنوات 2025 و2026 و2027 والمقدر بـ 25% في كل سنة بالنظر للموارد البشرية المتخصصة والمتوفرة حاليا لدى السلطة البحرية.

-2-1- تقديم أنشطة البرنامج:

جدول عدد 1:

الأنشطة ودعائم الأنشطة

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2025	الأنشطة	تقديرات المالية 2025	دعائم الأنشطة
تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	مردودية عمليات الشحن والتفريغ	9 حاويات 26 مجرورات	إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشرات مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل الشركة التونسية للشحن والترصيف	مدرجة ضمن ميزانية التصرف والاستثمار للشركة التونسية للشحن والترصيف	- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منفصلة عن الحرم المينائي. - تقليص مدة مكوث الحاويات بالميناء وتصفية الحاويات ذات المكوث المطول. - توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ

<p>بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزودين.</p> <p>- إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة وكامل أيام الأسبوع.</p>					
<p>- التزام الموردين والمصدرين برفع وايداع الحاويات داخل الميناء في الآجال.</p> <p>- تهيئة المسطحات وتوفير رصيد عقاري إضافي للتوسعة</p> <p>- فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات.</p> <p>- أشغال إعادة تهيئة الطرقات ونظام التنقل بميناء رادس.</p>	<p><u>مدرجة ضمن ميزانية التصرف والاستثمار لديوان الحربة التجارية والموانئ</u></p>	<p><u>إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل ديوان البحرية التجارية والموانئ</u></p>	<p>16</p>	<p>معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات</p>	
<p>- العمل على إرساء شراكة بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدتهم وذلك في إطار عقود نقل إيطارية</p> <p>- المقترحات (إجراءات جبائية وحوافز مالية) المضمنة بمشروع قانون المالية</p> <p>- تحيين التشريعات والتراتب التي تحول دون تخصيص جزء من واردات وصادرات</p>	<p><u>مدرجة ضمن ميزانيات التصرف والاستثمار لشركة التونسية للملاحة والناقلين البحريين الخواص</u></p>	<p><u>تم تحرير خدمات النقل البحري الدولي من وإلى تونس إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل الشركة التونسية للملاحة و الناقلين البحريين الخواص</u></p>	<p>9</p>	<p>مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية</p>	<p>تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص</p>

<p>المشترين العموميين لفائدة الناقلين البحريين التونسيين والتعامل المباشر بينهم (الأمر المنظم للصفقات العمومية)،</p>					
<p>- اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس وتدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بمينائي صفاقس وقابس - إقرار تخفيضات في المعاليم المينائية الموظفة على سفن الحاويات لفائدة الناقلين البحريين الذين يعتزمون فتح واستغلال خطوط بحرية منتظمة جديدة</p>	<p>مدرجة ضمن ميزانيات التصرف والإستثمار لشركة التونسية للملاحة والناقلين البحريين الخواص</p>	<p>إن بلوغ القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بإستثمارات الشركة التونسية للملاحة والناقلين البحريين الخواص لإقتناء سفن</p>	<p>43</p>	<p>عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية</p>	
<p>- انتداب ضباط البحرية التجارية - استكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM) - مواصلة تحيين النصوص القانونية والترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها</p>	<p>مدرجة ضمن ميزانية التصرف والإستثمار لديوان الحربة التجارية والموانئ</p>	<p>إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل ديوان البحرية التجارية والموانئ</p>	<p>20000</p>	<p>عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية</p>	<p>تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث</p>
<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة في إطار برامج التعاون في مجال سلامة البحرية</p>	<p>مدرجة ضمن ميزانية التصرف والإستثمار لديوان الحربة التجارية والموانئ</p>	<p>إن إنجاز القيمة المنشودة للمؤشر مرتبط بالأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل ديوان البحرية التجارية والموانئ</p>	<p>25</p>	<p>نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أُرست بالموانئ التونسية</p>	

2.2 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

جدول عدد 2:

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

(الوحدة: ألف دينار)

الاعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2025 (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
4771	- اعتمادات لدعم التصرف بالشركة (تأجير، تسيير وإقتناءات) والمقدرة بـ 2.55 م.د. - دراسات ومهمات متعلقة بمكونات الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية والمقدرة بـ 3.9 م.د.	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	شركة ميناء النفيضة
28950	- منحة إستغلال والمقدرة بـ 19 م.د. - برنامج الصيانة الكبرى وتركيز منظومة دفع جديدة للسفينة سرسيينا والمقدرة بـ 9 م.د.	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
	- إقتناء 09 جرارات بحرية - أشغال بناء رصيف المواد الصلبة بميناء رادس - تأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ سوسة و صفاقس وقابس وجرجيس	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	ديوان البحرية التجارية والموانئ

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى (2025-2027):

جدول عدد 3:

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

(الوحدة: ألف دينار)

النسبة %	الفارق		تقديرات 2025 (2)	ق م 2024 (1)	إنجازات 2023	بيان النفقات
	المبلغ (1) - (2)					
-4%	-82		2163	2245	1594	نفقات التأجير
4%	25		675	650	610	نفقات التسيير
23%	5842		31716	25874	46773	نفقات التدخلات
-	-		-	-	-	نفقات الاستثمار
20%	5785		34554	28769	48977	المجموع

لإعداد إطار النفقات متوسط المدى 2025-2027 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.

جدول عدد 4:

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

تقديرات 2027	تقديرات 2026	تقديرات 2025	ق م 2024	إنجازات 2023	بيان البرنامج
2339	2228	2163	2245	1594	نفقات التأجير
716	695	675	650	610	نفقات التسيير
34300	32667	31716	25874	46773	نفقات التدخلات
37355	35590	34554	28769	48977	المجموع بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

برنامج القيادة والمساندة

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 للتنشغيل.

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

- المراهنة على تركيز منظومة تضمن توفير موارد بشرية كفؤة وعلى الرقي بمستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات والحرص على تركيز منوال تصرف فيها مُرشد بالشكل الذي يتم من خلاله توظيفها بالشكل الأمثل لتأمين تحقيق جميع أهداف برامج مهمة النقل في مرحلة أولى وضمان استدامة النجاحة في مرحلة ثانية،

- الملائمة مع سياسة الدولة بخصوص ترشيح استهلاك الوقود والتحكم في عملية التصرف في وسائل النقل الموظفة في خدمة البرنامج بصفة خاصة والمهمة بصفة عامة،

- تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية بالشكل الذي يُمكن الوزارة من إحكام إدارتها للقطاع وضمان ترشيح أعمال مؤسساته،

- 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 الهيآت الأخرى، الشؤون القانونية والتصريف في الوثائق العمومية والأرشفة، أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

- تنفيذ مهمات التفقد والتدقيق لبعض أوجه التصرف بالمنشآت العمومية للنقل ومتابعة تقارير الرقابة الصادرة عن بعض الهيآت الأخرى، الشؤون القانونية والتصريف في الوثائق العمومية والأرشفة، أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

الهيكل المتدخل:

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 وترشيد 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

يندرج هذا الهدف ضمن استراتيجية الوزارة في علاقتها بالمراهنة على تركيز منظومة تصريف في الموارد البشرية تضمن توفير موارد بشرية كفوة وتوظيفها بالشكل الأمثل والذي يُمكن من توفير ظروف النجاح لباقي أهداف المهمة وكذلك استدامة النجاح في المساهمة في النهوض بالقطاع.

✓ المؤشر 1.1.4: نسبة التأطير:

هو مؤشر كمي يهدف لقياس النسبة المئوية لعدد الاطارات مقارنة بالعدد الإجمالي لأعوان الوزارة وذلك لما تقتضيه مهمة النقل بصفة عامة من تعزيز للكفاءات وتكثيف للقدرات الفنية والتقنية والإدارية.

هذا، ويُعتبر توفير موارد بشرية متخصصة وذات كفاءة عالية من العوامل التي تُساعد على انخراط الإدارة في تنفيذ إصلاحات هيكلية تساهم في ترسيخ مبادئ التصرف الرشيد والارتقاء بأداء الإدارة وتحقيق النجاح المطلوبة.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025	الى غاية شهر جوان	2023		
59	58	57	70	79,2	%	المؤشر 1-1-4: نسبة التأخير

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

شهدت نسبة التأخير خلال سنة 2023 مقارنة بالنسبة المسجلة خلال سنة 2022 ارتفاعا نسبيا حيث بلغت نسبة 79,2%، إلا أنه بالنسبة لسنة 2024، فإنه من المنتظر عدم تسجيل ارتفاع هام على النتيجة المسجلة إلى حدود شهر جوان والبالغة 70% ويعود ذلك بالأساس إلى:

- عدم تفعيل الخطط المرخص فيها للانتداب وذلك في انتظار مصادقة مصالح رئاسة الحكومة على قراري كيفية تنظيم المناظرتين الخارجيتين للانتداب مهندس أول وتقني وإصدارها لقرار كيفية تنظيم المناظرة الخارجية بالاختبارات للانتداب كتبه تصرف بالسلك الإداري المشترك للإدارات العمومية،
- تسجيل إحالة عدد ثماني إطارات تخص الرتب التالية خلال سنة 2024 (مهندس عام، ضابط أول من الرتبة الأولى للبحرية التجارية، مهندس رئيس، تقني رئيس، تقني أول) من أجل بلوغ السن القانونية للإحالة على التقاعد،
- تسجيل إحالة عدد 8 إطارات على التقاعد وفق البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد وعدد إطار واحد على التقاعد النسبي ومن المنتظر توصلنا بعدد آخر من المطالب الخاصة بالإحالة على التقاعد وفق البرنامج الخصوصي،
- إمكانية مواصلة تفعيل البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية وذلك في إطار تمديد العمل بأحكام الأمر الرئاسي عدد 542 لسنة 2022 المؤرخ في 13 جوان 2022 المتعلق بضبط الفئات المعنية وإجراءات وصيغ وأجال تطبيق البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية،
- من المنتظر إحالة عدد 10 إطار على التقاعد من أجل بلوغ السن القانونية خلال سنة 2025.

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

هو مؤشر كمي يهدف لقياس النسبة المئوية لعدد الاعوان المنتفعين بدورات تكوينية من العدد الجملي للاعوان بالوزارة حيث يعكس مدى إيلاء الأهمية اللازمة للتكوين المستمر من جهة ولمدى تعميمه حتى ينتفع به الجميع على حدّ السواء من جهة أخرى.

هذا، وتُساهم عملية إعداد برامج تكوينية ذات جودة في تنمية قدرات العون العمومي وتحديث معارفه وتطوير مهاراته والرفع من قدراته على انجاز مهامه وتعزيز ثقافة العمل لديه.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2024 الى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025				
59	58,5	58	10	62,31	%	المؤشر 4-1-2: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

لم يتم ضمن ميزانية سنة 2024 الترفيع في الاعتمادات المخصصة للتكوين وذلك في إطار الضغط على المالية العمومية، ونظرا لهذا التخفيض ارتأت الإدارة تجنب تنظيم الدورات التكوينية ذات الطابع الأفقي وإدراج محاور تقنية وخصوصية وفقا للحاجيات الخاصة بالإدارات الفنية ومراعاة لقدرة الميزانية على تنفيذ هذه الأنشطة التكوينية المبرمجة ضمن مخطط التكوين لسنة 2024. وستواصل الإدارة الحرص على ضبط الأهداف في مجال التكوين التي تسعى الوزارة إلى تحقيقها للقيام بمشمولاتها على الوجه المطلوب. وذلك بتكريس مبدأ تكافؤ الفرص عند تشريك الأعوان في برامج التكوين وإعطاء الأولوية عند برمجة أنشطة التكوين للمحاور التي تندرج ضمن المجالات الإستراتيجية للوزارة وللغرض تم إبرام إتفاقيتي تعاون مع المدرسة الوطنية للإدارة والمدرسة الوطنية للمالية للشروع في تنفيذ مخطط التكوين بعنوان سنة 2024.

▪ الهدف 4-2- ترشيد كلفة تعهد السيارات الإدارية:

يندرج هذا الهدف في إطار استراتيجية الوزارة في علاقتها بالسعي لملائمة سياستها في المجال الطاقى مع سياسة الدولة بخصوص ترشيد استهلاك الوقود والتحكّم في عملية التصرف في وسائل النقل الموظفة في خدمة البرنامج بصفة خاصة والمهمة بصفة عامة.

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

هو مؤشر كمي يهدف لقياس مستوى صرف الاعتمادات المرصودة بعنوان صيانة السيارات الإدارية حيث أن الهدف منه يتمثل في التخفيض في مُعدّل الكلفة بالنسبة لجميع التدخّلات التي تمّت على مختلف السيارات الإدارية وبالتالي التخفيض في القيمة الجمالية للاعتمادات المرصودة بهذا العنوان.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2024 الى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025				
80	90	90	78.881	144.918	أ.د	المؤشر 1-1-1: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2024 حيث تم تسجيل انجاز نفقات بلغت إلى موفى شهر جوان 2024 ما قدره 78.881 أ.د من جملة اعتمادات مرصودة بـ 85 أ.د دينار ويُرجع هذا الارتفاع لتهمم الأسطول من ناحية ولارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2025-2026 ما بين 90 أ.د و 80 أ.د ويعود ذلك لبرمجة شرايات جديدة ستعزز أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

✓ المؤشر 2.2.4: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة:

هو مؤشر كمي يهدف لقيس مستوى معدل استهلاك سيارات المصلحة للوقود في الـ 100 كم ممّا يُساعد على قراءة مدى ترشيد برمجة التنقلات الإدارية من جهة وقدرة السواق على التحلي بسلوك السياقة الاقتصادية من جهة أخرى.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2-2-4:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025	إلى غاية شهر أفريل	2023		
7.5	7.7	7.7	8.35	9.57	ل/100 كم	المؤشر: 1-1-2: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

ب- تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2024 ما يُعادل 8.35 ل/100 كم الى موفى شهر أفريل 2024 ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8.2 ل/100 كم نهاية سنة 2024 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمرحقات بناء على المعطيات المسجلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يُقدّر بـ 7.7 ل/100 كم سنتي 2025 و 2026 وليستقر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2027 من خلال:

- ضرورة تجميع جميع الهياكل في بناية واحدة للتقليص من نسبة جولان سيارات المصلحة.
- مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لاحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية.
- تكثيف مراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر منظومات تحديد المواقع بصفة يومية.
- تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرشيدة وعدم الإفراط في السرعة.

- إيلاء الأهمية اللازمة للصيانة الوقائية والدورية لما لها من انعكاس إيجابي في الاقتصاد في الوقود المستهلك وكذلك دورية تغيير العجلات المطاطية.
- اعتماد منظومة التصرف في الوقود من خلال البطاقة الذكية "AGILIS" بما يضمن مراقبة وترشيد استهلاك الوقود.

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

يتنزل هذا الهدف في إطار استراتيجية الوزارة الساعية للرقي بمستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات والحرص على تركيز منوال تصرف فيها مُرشد بالشكل الذي يتم من خلاله توظيفها بالشكل الأمثل لتأمين تحقيق جميع أهداف برامج مهمة النقل في مرحلة أولى وضمان استدامة النجاعة في مرحلة ثانية.

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

يعتمد هذا المؤشر على احتساب نسبة المعدات الإعلامية (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول من مجموع المعدات الإعلامية وتعكس هذه النسبة نسق العمل على تجديد هذه المعدات والحرص على نجاعة أداءها حتى تُساهم في تحسين الجودة.

أ- **انجازات وتقديرات المؤشر 1.3.4:**

التقديرات			2024 إلى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2027	2026	2025				
100	100	100	100	97	%	المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
-	-	-	290	309	عدد	العدد الجملي للأسطول
-	-	-	290	309	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

ب- **تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:**

- تم خلال سنة 2022 اقتناء 110 حاسوب مكتبي وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 90 %.
- تم خلال سنة 2023 اقتناء 8 حواسيب مكتبية وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 100 %.
- تمّ خلال سنة 2024 الإعلان عن طلب عروض وطني طبقا للإجراءات المبسطة لاقتناء 68 طابعة و20 ماسحة ضوئية وقد تمّ الانتهاء من تقييم العروض.

✓ المؤشر 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات:

يُمثل هذا المؤشر آليةً لمتابعة تركيز التطبيقات الضرورية للسير العادي لمختلف المعدات الإعلامية من جهة وكذلك لتمكين الإدارات الفنية في مختلف أنماط النقل من استغلال منظومات خاصة بها لتعزيز متابعتها لمختلف أنشطة القطاع

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2.3.4:

التقديرات			2024 إلى غاية شهر جوان	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2027	2026	2025		2023		
100	66,67	62,5	16,67	70	%	المؤشر عدد 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات والدراسات مقارنة بالحاجيات
1	2	5	1	1	عدد	عدد المنظومات والتطبيقات والدراسات المنجزة
1	3	8	6	3	عدد	العدد الجملي للمنظومات والتطبيقات والدراسات
0	0	3	4	1	عدد	عدد المشاريع الجديدة

قائمة المنظومات والتطبيقات والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2027:

الإنجاز						المشاريع	سنة	
2027	2026	2025	2024	2023	2022		انطلاق المشروع	
					1	إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري	2017	1
				1		تجسيم التوصيات الصادرة عن التدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2020	2020	2
	1					تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة	2022	3
		1				إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني	2023	4
			1			إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2024	2024	5
		1				إعادة تأهيل البوابة القطاعية للبيانات المفتوحة	2024	6
		1				دراسة لإحداث إطار مؤسسي وتنظيمي لأنظمة النقل الذكي في تونس	2024	7
		1				دراسة قابلية إنجاز نظم الاستخلاص بشركات النقل البري، وإعداد عناصر مرجعية فنية لتركيز هذه النظم.	2024	8
		1				إعداد مخطط مديري عملياتي للرقمنة والنظام المعلوماتي	2025	9
	1					إنجاز نظام معلوماتي للنقل البري	2025	10
1						تجسيم التوصيات الصادرة عن التدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2024	2025	11

ب- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالموشر:

- ✓ تمّ استكمال مشروع إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري خلال سنة 2023.
- ✓ تمّ خلال سنة 2023، تحيين كراس الشروط الخاصة بإنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني وقد تمّ الاخذ بعين الاعتبار للتوصيات الصادرة عن التدقيق في مجال الإشراف على السلامة الجوية الذي قامت به منظمة الطيران المدني الدولي.
- ✓ تمّ بتاريخ 19 جانفي 2024 إبرام صفقة مع مكتب خبرة لتطوير نظام معلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني والمشروع حاليا بصدد استكمال المرحلة الأولى والمتمثلة في تحديد الحاجيات والتصور العام.
- ✓ تمّ في سنة 2023 الإعلان عن استشارة وطنية لاختيار مكتب دراسات يتولّى إعداد العناصر المرجعية لإنجاز نظام معلوماتي للنقل البرّي، وقد اعتبرت لجنة تقييم العروض المالية الفنية الاستشارة غير مثمرة، وسيتم إعادة الإعلان عن استشارة جديدة خلال سنة 2024.
- ✓ تمّ خلال سنة 2023 الإعلان مرتين عن استشارة وطنية لإنجاز مشروع إعادة تأهيل البوابة القطاعية للبيانات المفتوحة. وقد تمّ إعلانها غير مثمرتين. وتمّ خلال سنة 2024 إعادة إعلان استشارة وطنية في الغرض، وهي في مرحلة تقييم العروض.
- ✓ تمّ خلال سنة 2023 الإعلان مرتين عن استشارة وطنية لإنجاز دراسة لإحداث إطار مؤسساتي وتنظيمي لأنظمة النقل الذكي في تونس. وقد تمّ إعلانها غير مثمرتين. وتمّ خلال سنة 2024 إعادة إعلان استشارة وطنية في الغرض، وهي في مرحلة تقييم العروض.

تم خلال سنة 2023 الإعلان ثلاث (03) مرات عن طلب عروض وطني حسب الإجراءات المبسطة لإنجاز دراسة لتحديد واعتماد مواصفات ومعايير وطنية للتنقلات الرقمية، على غرار نظم الاستخلاص وإعلام المسافرين. وتمّ إعلانها غير مثمرة. كما تمّ خلال سنة 2023 إرجاء إنجاز استشارة لإنجاز مشروع إعداد عناصر مرجعية موحدة لتركيز نظم الاستخلاص بالشركات الجوية للنقل، حيث تمّ إنجاز مشروع نموذجي تم تنفيذه في إطار التعاون التونسي الكوري خلال سنتي 2022 و2023 بالتعاون مع وحدة الإدارة الإلكترونية برئاسة الحكومة، لتطوير وتجربة منظومة للاستخلاص والدفع الإلكتروني للتذاكر ببعض الشركات الجوية للنقل. كما تمّ إنجاز مشروع أولي لعناصر مرجعية لتركيز نظم الاستخلاص

- ✓ بالشركات الجوية للنقل ضمن فريق عمل ضمّ ممثلين عن الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي وست (06) شركات جوية للنقل.
- ✓ تبعا لما سبق، سيتمّ خلال سنتي 2024 و2025، مراجعة التمشي المعتمد بما في ذلك مراجعة كراس الشروط والإعلان عن طلب عروض قصد دراسة قابلية إنجاز نظم الاستخلاص بشركات النقل البرّي وإعداد عناصر مرجعية فنية لتركيز هذه النظم (بما في ذلك تحديد المواصفات والمعايير المتعلقة بنظم الاستخلاص).

الهدف 4-4- تطوير وظائف التخطيط والاستشراف:

يُدرج هذا الهدف في إطار استراتيجية الوزارة في علاقة بمراحتها على تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية بالشكل الذي يُمكن الوزارة من إحكام إدارتها للقطاع وضمان ترشيد أعمال مؤسساته،

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

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 1-4-4:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025	إلى غاية شهر جوان	2023		
4	3	3	3	3	نوعي (*)	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

- 2023: تمت المصادقة على النسخة النهائية للمخطط 2023-2025،
- 2024: تم خلال سنة 2024 الشروع في تحيين إستراتيجية قطاع النقل وألويات القطاع على المدى المتوسط والبعيد،
- كما تم 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 المؤسساتية، المالية، والحوكمة.
- 2025: سيتم تقييم إنجازات المخطط الثلاثي 2023-2025 والانطلاق في بلورة المخطط الخماسي 2026-2030.

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

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2-4-4:

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025	إلى غاية شهر جوان	2023		
100	80	75	60	60	%	المؤشر 2.4.4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج

ب- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تم خلال سنة 2024 دراسة ومناقشة جملة من عقود البرامج الخاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي) وذلك بمشاركة مختلف الأطراف المعنية،

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

3- مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

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

جدول عدد 1

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2024	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
13920	<ul style="list-style-type: none"> - تطوير شبكة محطات الرصد الجوي بالمطارات، - تركيز شبكة رادار (معدات)، - اقتناء معدات لحفظ وارشفة ورقمنة المعطيات ومعالجتها، - اقتناء وتركيز محطة الاستقبال واستغلال نواتد الاقمار الاصطناعية من الجيل الثالث، - تهيئة مركز التوقعات الجوية، - اقتناء معدات لتطوير شبكات تبادل المعطيات. 	المعهد الوطني للرصد الجوي

4- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2025-2027:

جدول عدد 1

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

(الوحدة: ألف دينار)

البيان	إنجازات 2023	ق م 2024	تقديرات 2025	الفارق	
				المبلغ	النسبة %
نفقات التأجير	12848,6	16451	15348	-1103	-7
نفقات التسيير	2955,2	3219	3552	333	10
نفقات التدخلات	1077,3	11320	11510	190	2
نفقات الاستثمار	1234,4	3720	5420	1700	46
المجموع	18115,5	34710	35830	1120	3

جدول عدد 2

إطار النفقات متوسط المدى (2025-2027)

التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة : ألف دينار)

البيان	إنجازات 2023	ق م 2024	تقديرات 2025	تقديرات 2026	تقديرات 2027
نفقات التأجير	12848.6	16451	15348	16115	16598
نفقات التسيير	2955,2	3219	3552	3730	3842
نفقات التدخلات	1077,3	11320	11510	15136	15737
نفقات الاستثمار	1234,4	3720	5420	5692	5862
المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	18 115,5	34710	35830	40673	42039

**ملاحق المشروع السنوي للأداء
لمهمّة النقل لسنة 2025**

ملحق عدد 01

بطاقات مؤشرات الأداء

بطاقات مؤشرات الأداء برنامج النقل البري

بطاقة مؤشر الأداء: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال

- رمز المؤشر: 1-1-1
- تسمية المؤشر: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال
- تاريخ تحيين المؤشر: 2024/07/29

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم النقل العمومي الجماعي
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى استعداد شركات النقل للرفع من جاهزية الأسطول وذلك للاستجابة لطلبات التنقل لكافة المسافرين
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر النجاعة والمردودية

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (الأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-الأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-1) / لأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 1
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			**2024	إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025		2023		
المؤشر عدد 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال						
شبكة الحافلات *						
5%	7%	17%	8%	-6%	نسبة مئوية	الشركات الجهوية للنقل وشركة النقل بتونس والشركة الوطنية للنقل بين المدن
الشبكة الحديدية**						
شركة النقل بتونس						
22%	10%	24%	27%	-30%	نسبة مئوية	خطوط الشبكة الحديدية (خط ت.ج.م + ميترو الخفيف)
الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
5%	-4%	2%	75%	37%	نسبة مئوية	خطوط الأحواز (خط تونس برج السدرية+ خط E+ خط D + خط مترو الساحل)
7%	4%	4%	0%	-27%	نسبة مئوية	الخطوط البعيدة

القيمة المستهدفة للمؤشر هي القيمة التي يتعهد رئيس البرنامج ببلوغها على المدى المتوسط وتتطابق أساسا مع السنة الثالثة من إطار النفقات¹ متوسط المدى إلا أنه في صورة إمكانية تحديد قيمة تتجاوز هذه الفترة فإنه يمكن اعتمادها مع ضرورة تحديد السنة الخاصة بها.

جدول 1 (شبكة الحافلات)

التوقعات			المحتمل	المنجز	الشركة
2027	2026	2025	2024	2023	
4 800	4 829	4 565	4 269	4 261	الأسطول الجملي للشركات الوطنية والجهوية للنقل
3 811	3 620	3 393	2 888	2 669	الأسطول الجاهز

جدول 2 (الشبكة الحديدية)

التوقعات			المحتمل	المنجز	الشركة
2027	2026	2025	2024	2023	
1- أسطول شركة النقل بتونس					
153	153	182	207	207	الأسطول الجملي
115	94	85	69	54	الأسطول الجاهز للاستغلال
18	18	18	18	18	- <u>خط حلق الوادي المرسي</u>
16	11	11	11	11	الأسطول الجاهز
135	135	164	189	189	- <u>شبكة المترو الخفيف</u>
98	83	74	58	43	الأسطول الجاهز
2- أسطول الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية					
61	56	56	56	36	الأسطول الجملي على خطوط الأحواز
51	49	51	50	28	الأسطول الجاهز للاستغلال
20	20	20	20	20	- <u>الأسطول الجملي على خط تونس برج السدرية</u>
17	17	16	15	14	الأسطول الجاهز
8	8	8	8	8	- <u>الأسطول الجملي على خط تونس بوقطفة E**</u>
8	8	8	8	8	الأسطول الجاهز
13	8	8	8	8	- <u>الأسطول الجملي على خط مترو الساحل</u>
6	4	7	7	7	الأسطول الجاهز
184	184	184	184	184	الأسطول الجملي على الخطوط البعيدة
58	54	52	51	51	الأسطول الجاهز للاستغلال

** بما في ذلك الخط D الذي لم يدخل بعد حيز الاستغلال

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

شهد الأسطول الجاهز للحافلات خلال سنة 2023 تراجعاً بنسبة 6% حيث بلغ عدد الأسطول الجاهز 2710 حافلة من جملة 4263 حافلة مقابل 2831 حافلة جاهزة سنة 2022 من جملة 4145 حافلة ويعود ذلك بالخصوص لعدم تجسيد لأغلب الشركات الاقتناءات المبرمجة من الحافلات الذي نتج عنه ارتفاع عدد الحافلات المعطّبة مع تضخم الحاجيات من قطع الغيار وبالتالي تردي الحالة الفنية للأسطول وتدهور العرض ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسناً مع نهاية سنة 2024 بنسبة 8% مقارنة بسنة 2023 باعتبار الاستعداد لاستلام الحافلات المبرمجة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية للنقل مع القيام بالصيانات وعمليات تأهيل الحافلات التي من شأنها الرفع من جاهزية الأسطول. وفيما يتعلق بالسنوات 2025-2027 سيشهد هذا المؤشر تحسناً % وذلك اعتماداً على مجهودات شركات النقل من خلال تنفيذ برامج الاستثمارات في المعدات السيارة وبرنامج الصيانات الكبرى.

أما بالنسبة لأسطول النقل الحديدي فقد شهد المؤشر تراجعاً خلال سنة 2023 مقارنة بسنة 2022 بنسبة 30% لشركة النقل بتونس و27% على الخطوط البعيدة للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية ويعود ذلك إلى تقادم الأسطول وتأخر تنفيذ برنامج اقتناء العربات مع صعوبة في اقتناء قطع الغيار اللازمة للصيانة وبالتالي ضعف الجاهزية، بالإضافة إلى تدهور حالة البنية التحتية، مما أثر سلباً على جودة الخدمات. لكن في المقابل شهد هذا المؤشر على خطوط الأحواز للشركة الوطنية للسكك الحديدية تحسناً ملحوظاً بنسبة 37% ويعود ذلك لدخول الخط E للشبكة الحديدية السريعة حيز الاستغلال كما من المتوقع أن يبلغ 75% إثر دخول الخط D حيز الاستغلال مع موفي سنة 2024.

ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسناً مع نهاية سنة 2024 وخلال السنوات 2025-2027 ويعود ذلك إلى مواصلة انجاز البرنامج السنوي الخاص بتأهيل أسطول عربات المترو وتدعيم أسطول نقل المسافرين على خطوط الأحواز والخطوط البعيدة وذلك بالإعلان عن طلب عروض لاقتناء عربات وقاطرات.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد البقاع المعروضة

- رمز المؤشر: 2.1.1
- تسمية المؤشر: تطور البقاع المعروضة
- تاريخ تحيين المؤشر: 2024/07/29

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم وتنمية النقل الجماعي
- تعريف المؤشر: يتعلق هذا المؤشر بتطور العرض بحساب عدد البقاع المعروضة الذي تقدمه الشركات الوطنية والجهوية لنقل المسافرين عبر الطرقات وعلى الشبكة الحديدية
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر النجاعة والمردودية

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (مجموع المقاعد المعروضة للسنة n - مجموع المقاعد المعروضة للسنة n-1) / مجموع المقاعد المعروضة للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):²
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			*2024	إنجازات* 2023	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025				

²القيمة المستهدفة للمؤشر هي القيمة التي يتعهد رئيس البرنامج ببلوغها على المدى المتوسط وتتطابق أساسا مع السنة الثالثة من إطار النفقات متوسط المدى إلا أنه في صورة إمكانية تحديد قيمة تتجاوز هذه الفترة فإنه يمكن اعتمادها مع ضرورة تحديد السنة الخاصة بها.

المؤشر عدد: 2.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة**					
تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)					
6%	6%	18%	7%	-23%	نسبة مئوية
الشركات الجهوية للنقل + شركة النقل بتونس + الشركة الوطنية للنقل بين المدن					
تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)					
12%	9%	23%	20%	-7%	نسبة مئوية
1- شركة النقل بتونس					
1%	4%	31%	19%	32%	نسبة مئوية
2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية					

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجداول التفصيلية 3 و4

جدول 3 (شبكة الحافلات)

2027	2026	2025	2024 (محتمل)	2023	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
260 693	257 347	257 265	229 847	213 980	الشركات الجهوية للنقل
101 640	85 832	65 408	43 668	41 293	شركة النقل بتونس
9 180	8 670	7 905	7 548	6 630	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
371 513	351 849	330 578	281 063	261 903	المجموع

جدول 4 (الشبكة الحديدية)

2027	2026	2025	2024 (محتمل)	2023	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
30 607	27 363	25 055	20 413	17 010	شركة نقل تونس
139 989	138 590	133 558	101 577	85 264	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
170 596	165 953	158 613	121 990	102 274	المجموع

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

شبكة الحافلات:

شهد عدد البقاع المعروضة انخفاضا هاما سنة 2023 بلغ 23% مقارنة بسنة 2022 نتيجة لتراجع نسبة جاهزية الأسطول والتأخر في تنفيذ برنامج الاقتناعات. ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسنا مع موفى سنة 2024 والسنوات 2025 و 2026 و 2027 وذلك بالاعتماد على جهودات شركات النقل لتنفيذ الاستثمارات المبرمجة في المعدات السيارة.

الشبكة الحديدية:

شهد عدد البقاع المعروضة بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال سنة 2023، ارتفاعا يقدر بـ 32 % مقارنة بسنة 2022 وذلك نتيجة لدخول الخط E حيز الاستغلال. ومن المحتمل أن يشهد هذا المؤشر تحسنا ملحوظا، خلال السنوات القادمة (2025-2027) مع دخول الخط D حيز الاستغلال.

أما بالنسبة لشركة النقل بتونس فقد شهد هذا المؤشر تراجعا بنسبة 7% ويعود ذلك إلى ارتفاع عدد العربات المعطّبة والاهتراء المبكر لعربات التي تشهد استغلالا مفرطا بسبب عدم جاهزية أسطول العربات هذا بالإضافة إلى الصعوبة توفير قطع الغيار في السوق المحلية. ومن المتوقع ان يشهد هذا المؤشر تطورا مع موفي سنة 2024 والسنوات القادمة (2025-2027) وذلك بتدعيم الأسطول في حال توفر الإمكانيات اللازمة.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

- رمز المؤشر: 1.2.1
- تسمية المؤشر: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
- تاريخ تحيين المؤشر: 2024/07/29

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
- تعريف المؤشر: 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
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة وجودة

II- الخصائص العامة للمؤشر

طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الحوادث للسنة n – عدد الحوادث للسنة n-1) / عدد

الحوادث للسنة n-1

- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024 (السداسي الأول)	2023		المؤشر 1.2.1: التخفيض في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي*
			-51%	-8%		- شبكة الحافلات

التقليل في عدد الحوادث وبلوغ 0 حادث	-76%	50%	نسبة مئوية	- الشبكة الحديدية
-------------------------------------	------	-----	------------	-------------------

*المصدر: إحصائيات الشركات

جدول 5

2024 (السادس الأول)	2023	2022	2021	2020	تطور حوادث المرور
					حوادث المرور حسب وسائل النقل العمومي الجماعي
53	109	118	88	85	حافلة
5	21	14	17	46	قطار وميترو
58	130	132	105	131	المجموع
2726	5796	5715	5089	4774	مجموع حوادث الطرقات

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

بالنسبة لحوادث المرور على متن وسائل النقل العمومي الجماعي تم خلال سنة 2023، تسجيل انخفاض بنسبة 8% على شبكة الحافلات ويعود ذلك إلى تراجع عدد حوادث شركة النقل بتونس. أما بالنسبة للشبكة الحديدية فقد سجلت ارتفاعا بنسبة 50% مقارنة بسنة 2022 جراء تعدد الحوادث على مستوى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الحوادث مع نهاية سنة 2024 والسنوات القادمة 2025 و2026 و2027. ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص وكذلك إلى جملة من الإجراءات التي سنتخذها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية الى الانخراط في الإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط

- رمز المؤشر: 1.3.1
- تسمية المؤشر: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط
- تاريخ تحيين المؤشر: 2024/07/29
-

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم النقل الحديدي للبضائع
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة من الفسفاط على السكك الحديدية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة n - عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة $n-1$) / عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة $n-1$
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024	2023		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد 1.3.1- تطور الكميات المنقولة من الفسفاط
20%	0%	47%	1%	17%		

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 8

جدول 1

2027	2026	2025	2024	2023	النقل الحديدي للبضائع (كميات منقولة مليون طن)
3	2,5	2,5	1,7	1,689	الكميات المنقولة من الفسفاط

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

بلغ حجم نقل الفسفاط في سنة 2023 ما قيمته 1.68 مليون طن مقابل 1.44 مليون طن سنة 2022 مسجلا بذلك تطورا بنسبة 17% ويعود هذا التحسن أساسا إلى:

-التحسن النسبي لجاهزية العربات نظرا للدخول التدريجي لـ400 عربة في طور التأهيل للاستغلال؛
-انخفاض الاحتجاجات في الحوض المنجمي؛

-ارتفاع صادرات الفسفاط سنة 2023 إلى حدود 223,473 ألف طن.

ومن المتوقع ان يشهد هذا المؤشر تطورا إيجابيا ويعود ذلك إلى الزيادة في تعريفة نقل الفسفاط بـ 5 % خلال سنة 2025 و 10% سنة 2026 و 5 % سنة 2027 مع تجديد الاتفاقية مع شركة فسفاط قفصة بالإضافة إلى استكمال تصفيح صناديق 400 عربة لنقل الفسفاط.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة

- رمز المؤشر: 2.3.1
- تسمية المؤشر: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة
- تاريخ تحيين المؤشر: 2024/07/29

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم النقل الحديدي للبضائع المختلفة
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة من البضائع على السكك الحديدية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n - عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n-1) / عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

IV- قراءة في نتائج المؤشر

3. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2027	2026	2025	2024	2023		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد 2.3.1 تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة
6%	8%	7%	16%	-2%		

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 8

جدول 2

2027	2026	2025	2024	2023	النقل الحديدي للبضائع (كميات منقولة مليون طن)
1,33	1,25	1,16	1,085	0,939	الكميات المنقولة من البضائع المختلفة

4. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

سجل نشاط نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2023 انخفاض في حجم الأطنان المنقولة مقارنة بسنة 2022 حيث بلغ 0.94 مليون طن سنة 2022 مقابل 0.96 مليون طن سنة 2023. ويعود هذا الانخفاض إلى عدة صعوبات مرتبطة أساسا بتهرم ونقص أسطول النقل حيث يتراوح معدل أعمار القطارات بين 37 و55 سنة مما انجر عنه عدم القدرة على نقل الكميات المبرمجة إضافة إلى عدة أسباب أخرى نذكر منها عدم توفر القطارات لنقل الحبوب وحذف من القطارات لنقل الأسمدة والبخارة بالإضافة إلى الحالة المتردية للسكة على الخط 18 مما ينجر عنها انقطاع النقل على هذا الخط كلما هطلت الامطار؛ ومن المتوقع ان يتحسن هذا النشاط خلال سنة 2024 والسنوات القادمة حيث ستسعى 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.

بطاقات مؤشرات الأداء برنامج الطيران المدني

بطاقة مؤشر أداء: نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات الإشراف

رمز المؤشر: 1-1-2

الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين مستوى الإشراف على قطاع الطيران المدني
- 2- تعريف المؤشر: نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات الإشراف يمكن من قياس الموارد البشرية الضرورية للقيام بالإشراف على قطاع الطيران المدني بما فيها الرقابة والتفقد والتدقيق على مؤسسات التكوين في الطيران المدني وشركة الطيران وهياكل الصيانة ومختلف الهياكل والمؤسسات التي ترجع بالنظر لسلطة الإدارة العامة للطيران المدني.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): الموارد البشرية الحالية التي تقوم بالإشراف على قطاع الطيران المدني/الموارد الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات الإشراف
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%
- 6- المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:
- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

التقديرات			2024	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2027	2026	2025		2023		
%100	%81.1 3	%47,1 6	%16.9 8	%15.09	مئوية	نسبة الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للقيام بعمليات الإشراف

تمّ تسجيل في سنة 2023 نسبة 15.09% ومن المتوقع أن يتمّ الوصول سنة 2024 إلى نسبة 16.98% من الموارد البشرية الضرورية للإدارة العامة للطيران المدني للاضطلاع بمهام الإشراف على قطاع الطيران المدني التي تشمل كلّ مهام التدقيق والرقابة ومن المنتظر أن يتمّ تسجيل ارتفاعا سنة 2025 بنسبة 47,16% ونسبة 81.13% سنة 2026 ليتمّ في سنة 2027 تحقيق نسبة 100% ويفسر ذلك بانتداب 32 إطار جديد من مهندسين وتقنيين مختصين في مجال الطيران المدني إلى جانب إلحاق 27 عسكري في مختلف المجالات المرتبطة بالطيران المدني.

3-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لا يمكن من تقييم نجاعة وكفاءة الموارد البشرية التي سيتم انتدابها لتعزيز القدرة على الإشراف على قطاع الطيران المدني

بطاقة مؤشر قيس أداء: نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران

رمز المؤشر: 2-1-2

I-الخصائص العامة للمؤشر

1-الهدف الذي يرجع إليه تحسين مستوى الإشراف على قطاع الطيران المدني

2-تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى التقدم في إنجاز النظام المعلوماتي لبرنامج الطيران المدني.

3-طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

4-نوع المؤشر: مؤشر نتائج

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

1-طريقة احتساب المؤشر(Formule):نسبة الأعمال المنجزة فعلياً/نسبة الأعمال الجمالية اللازمة لإنجاز المشروع(مراحل المشروع)

2-وحدة المؤشر: نسبة مئوية

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

4-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5-القيمة المستهدفة للمؤشر:100%

6-المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

III-قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2024	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2027	2026	2025		2023		
-	-	%100	%70	%10	النسبة	نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر :

تمثلت إنجازات سنة 2023 في نسبة 10% وذلك نظرا لانطلاق الفعلي في تنفيذ الصفقة بعد إختيار مكتب التطوير Tac-Tic وما زال المشروع في المراحل الأولى حيث قامت هذه الشركة بتحديد حاجيات مختلف المصالح التابعة للإدارة العامة للطيران في انتظار ختم المرحلة الأولى والمصادقة النهائية على تقرير « cadrage et étude de l'existant »

وتجدر الإشارة إلى أنّ مراحل هذا المشروع تشتمل على ما يلي:

1- cadrage et étude de l'existant

2- conception générale et détaillée

3- implémentation, test et interfaçage

4- déploiement et test de production

5- formation

6- assistance au démarrage

ويفسّر توقع حصول ارتفاع في نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني خلال سنتي 2024-2025 على أساس أنّه من المؤمل أن يتمّ إلى غاية موفى سنة 2024 استكمال المرحلة الثانية والثالثة والبدء في المرحلة الرابعة ومن المنتظر أن يتمّ الانتهاء من تنفيذ هذا المشروع خلال السداسي الأول من سنة 2025.

وسيمكن هذا المشروع من تحسين اليات عمل برنامج الطيران المدني خاصة على مستوى عملية الإشراف وحسن متابعة ورقابة الهياكل والمؤسسات تحت الإشراف.

بطاقة مؤشر أداء : نسبة رضا المسافرين

رمز المؤشر: 1-2-2

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدّمة من قبل شركة الخطوط التونسية
2- تعريف المؤشر: يتمثل نسبة رضا المسافرين في مؤشر لقياس مدى جودة الخدمات المقدّمة طيلة مسار الرحلة الجوّية والعمل على تحسينها لأنّ رضا المسافرين من شأنه أن يعكس مستوى الخدمات المسداة.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.

4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): إستبيانات

2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 88%

6- المسؤول عن المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

3- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

التقديرات			2024	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2027	2026	2025		2023		
%88	%88	%82	%70	%48	النسبة	نسبة رضا المسافرين

تمّ في سنة 2023 تحقيق نسبة 48% ومن المرجح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2024 لتبلغ 70%

ومن المتوقع أن يتواصل هذا الارتفاع ليصل نسبة 82% خلال سنة 2025 وهو ما يعني أنه سيتم تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2023 ويفسر ذلك بانعكاس ارتفاع نسبة انتظام الرحلات الجوية للفترة 2024-2027 على نسبة رضاء المسافرين التي تأثرت إيجابيا بهذا الارتفاع مع التحسين في الخدمات المقدّمة للمسافرين

تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2023 ويفسر ذلك بانعكاس ارتفاع نسبة انتظام الرحلات الجوية للفترة 2024-2027 على نسبة رضاء المسافرين التي تأثرت إيجابيا بهذا الارتفاع مع التحسين في الخدمات المقدّمة للمسافرين.

وفي صورة تواصل تحقيق تسجيل ارتفاع في نسبة رضاء المسافرين مع بلوغ التقديرات المذكورة إلى جانب تواصل عمليات التحسين في الخدمات المقدّمة للمسافرين فإنه سيتم الوصول إلى المستوى المطلوب.

3- تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

يعتمد هذا المؤشر على استبيان، إلا أن طريقة احتسابه غير علمية ولا تعكس آراء جميع المسافرين على متن شركة الخطوط التونسية، مما يجعله غير دقيق في تقييم رضاهم أو تحسين جودة الخدمات المقدمة.

بطاقة مؤشر قيس أداء : نسبة انتظام الرحلات الجوية

رمز المؤشر : 2-2-2

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدّمة من قبل شركة الخطوط التونسية
1 -تعريف المؤشر: يمكّن مؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية وهذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الآجال المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.

4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule) : عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في مواعيدها

المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية

2-وحدة المؤشر: نسبة مئوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%

6- المسؤول عن المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

III -قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2027	2026	2025	2024	2023		
%70	%70	%65	%60	%38	النسبة	نسبة انتظام الرحلات الجوية

تم تحقيق في سنة 2023 نسبة 38% ومن المرجح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2024 لتصل إلى نسبة 60% وسيواصل ارتفاع هذه النسبة لتصل إلى 65% سنة 2025 ونسبة 70% سنتي 2026

و2027. ويفسّر ذلك بسعي الشركة لـ:

- إعادة التنظيم وتوفير الموارد اللازمة (البشرية والمعدّات) بهدف تحسين أداء الخطوط التونسية للخدمات الأرضية وضمان احترام عقد خدماتها لفائدة شركة الخطوط التونسية،
- تحسين منظومات صيانة الطائرات بمراجعة تنظيم وموارد شركة الخطوط التونسية الفنية،
- توفير الموارد البشرية اللازمة من الطيارين وتطوير منظومات التصرف فيها،
- تدعيم الأسطول بطائرات إضافية من طراز A320 وA330،
- اقتناء قطع غيار وتعديلات على أجهزة الطيران،
- استئجار محرّك احتياطي CFM LEA-1A بصيغة Dry-lease لمدة طويلة وذلك لتجهيز الـ 5 طائرات A320 neo،
- برامج تأهيل ورسلكة.

سيمكّن تحسّن مؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية والتقليص من نسب تأخير الرحلات الجوية خلال سنوات 2025 -2027 من الوصول إلى تحقيق نتائج مرضية بخصوص

2 - تحديد أهمّ النقص المتعلّقة بالمؤشّر: الهدف المتعلق بجودة الخدمات.

يعد هذا المؤشر أداة لقياس جودة الخدمات بشكل جزئي، حيث يتطلب الاعتماد على معايير أخرى مكتملة للحصول على تقييم شامل لجودة الخدمات.

بطاقة مؤشر قياس أداء : نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للطائرات

رمز المؤشر: 1-3-2

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوّي بالمطارات

2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والعمل على تحسينه ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوّية.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.

4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للحركة الجوية للطائرات / عدد المطارات

2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر:

6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2027	2026	2025	2024	2023		
%4	%4	%4	%5	%15.8	النسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للطائرات

2 - تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2023 تسجيل نسبة 15.8% بعنوان تطور حركة النقل الجوي للطائرات ومن المتوقع

أن يتم تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 5% ونسبة 4% بالنسبة للسنوات 2025 و2026 و2027

ويفسر ذلك أنه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوي في بداية سنة 2020، شهدت الحركة الجوية للمطارات المستغلة من طرف الديوان ارتفاعا هاما منذ سنة 2021 لتفوق سنة 2023 بذلك المستويات المسجلة سنة 2019 التي تعدّ السنة المرجعية للنقل الجوي لذلك عادت الحركة الجوية للطائرات لتسجيل المستويات الاعتيادية للارتفاع ما قبل الأزمة. ومن شأن هذا التطور المطرد خلال السنوات 2025-2027 والرجوع إلى النسب العادية للارتفاع من المساهمة في تحقيق يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة وهو تنمية النقل الجوي بالمطارات

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوّي بالمطارات
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والسعي لتنميته ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للمسافرين / عدد المطارات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر:
- 6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2027	2026	2025	2024	2023		
%5	%5	%5	%6	%22	النسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2023 تسجيل نسبة 22.4% ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 6% ونسبة 5% بالنسبة لسنوات 2025-2027 ويفسر ذلك بأنّ حركة النقل الجوي للمسافرين شهدت ارتفاعا هاما منذ سنة 2021 لتفوق سنة 2023 بذلك المستويات المسجّلة سنة 2019 التي تعدّ السنة المرجعية للنقل الجوي لذلك عادت الحركة الجوية للطائرات لتسجل المستويات الاعتيادية للارتفاع ما قبل الأزمة. ومن شأن هذا التطور المطرد خلال السنوات 2025-2027. والرجوع إلى النسب العادية للارتفاع من المساهمة في تحقيق يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة وهو تنمية النقل الجوي بالمطارات.

بطاقة مؤشر قياس أداء: نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي

رمز المؤشر: 3-3-2

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوّي بالمطارات
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 5%
- 6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2024	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2027	2026	2025		2023		
5%	5%	5%	31%-	25.8%-	النسبة	نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي

2 - تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

سجّلت سنة 2023 نسبة 25.8% - فيما يخصّ مؤشر تطور حركة الشحن الجوّي ومن المتوقع أن يتمّ في سنة 2024 تحقيق نسبة 31%- ومن المنتظر أن ترتفع خلال سنوات 2025-2026 لتستقر في حدود 5% ومن أهمّ الأسباب التي أدّت إلى هذا الانخفاض هو تحول

نشاط الشحن المورد على متن الخطوط التركية من مغارة الشحن التابعة للديوان إلى مغارة

الشحن

التابعة للشركة المتوسطة للخدمات الجوية MAS وذلك ابتداء من شهر ماي 2023.

3- تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

يعد هذا المؤشر غير شامل، حيث يقتصر على قياس جودة الخدمات في مجال محدد دون

تغطية نشاط الشحن الجوي لبقية شركات النقل الجوي التونسية

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
برنامج النقل البحري والموانئ**

بطاقة مؤشر أداء: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

رمز المؤشر: 1.1.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 2- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز عدد معدات الشحن والتفريغ والموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ ومدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/قبان/س)
- 2- وحدة المؤشر: عدد/قبان/س
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركة التونسية للشحن والترصيف
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2027 يتمثل الهدف في بلوغ 10 حاوية مناولة في الساعة و 26 مجرورة مناولة في الساعة
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
10	10	9	8	8	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
26	26	26	25	26	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 14% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027.

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) معدل نمو بـ 5% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027.

3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل التي قد تطرأ. كما أن تطور هذا المؤشر مرتبط بتوفر المساحات والأرصفة بالميناء.

بطاقة مؤشر أداء: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

رمز المؤشر: 2.1.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر مدى التزام الشاحنين برفع وإيداع الحاويات المعدة للتوريد والتصدير في الأجل بما يمكن من حسن إستغلال المسطحات وتفادي الإكتظاظ وتأمين سيولة حركة البضائع
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ/مستغل الميناء
- 4- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2027 يتمثل الهدف في تقليص مدة المكوث الحاويات إلى 15 يوما.
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
15	15	16	17	17	%	معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

← سيسجل مؤشر معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات تحسنا بمعدل سنوي يقدر بـ4% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027

- 3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: لا يمكّن هذا المؤشر لوحده إبراز نجاعة عمليات المناولة والتدابير التنظيمية داخل الميناء. كما أن هذا المؤشر مرتبط مباشرة بقيام الشاحنين برفع بضائعهم.

بطاقة مؤشر أداء: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

رمز المؤشر: 1.2.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين. مع الإشارة وأن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة ومستأجرة
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للملاحة
 - المجهزين الخواص
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2027 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 10%
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
10	9	9	9	8,7	%	مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- من المنتظر أن يحقق مؤشر مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية معدل نمو سنوي بـ 8% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027
- 3- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: لا يبرز هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

بطاقة مؤشر أداء: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية:

رمز المؤشر: 2.2.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض المتوفرة للنقل البحري وأهمية النقل المنتظم في جلب الاستثمار الخاص وتشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - أمناء السفن
- 4- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2027 يتمثل الهدف في بلوغ عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية 44 خط.
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
44	42	43	41	40	عدد	عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية معدل نمو سنوي بـ 2% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027

- 3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر طاقة العرض التي يوفرها الخط البحري ونوعية السفن المستغلة عليه.

بطاقة مؤشر أداء: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

رمز المؤشر: 1.3.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا.
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي للنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): تهدف السلطة البحرية إلى القيام بعدد معاينة بحوالي 20 ألف في سنة 2027 في إطار معاينات دولة العلم (معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية)
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية والإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
20000	20000	20000	19500	19370	عدد	عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نسبة نمو سنوي بـ 4% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027
- 3- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر نتائج المعاينات التي قامت بها السلطة البحرية.

بطاقة مؤشر أداء: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

رمز المؤشر: 2.3.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 2- تعريف المؤشر: يعمل هذا المؤشر على تقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها/عدد السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - السلطة البحرية (ديوان البحرية التجارية والموانئ)
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية الثلاثي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): تهدف السلطة البحرية إلى معاينة 25% من السفن الأجنبية التي ترسو بالموانئ التونسية في سنة 2027 وذلك في إطار رقابة دولة الميناء .
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2027	2026	2025				
25	25	25	25	24.55	%	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:
من المنتظر أن يسجل نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 25% خلال الفترة الممتدة من 2024 إلى 2027.
- 3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية.

بطاقات مؤشرات

الأداء

برنامج القيادة والمساندة

بطاقة مؤشر
أداء : نسبة التأخير

رمز المؤشر: 1-1-4

تسمية المؤشر: نسبة التأخير

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

IV- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع اليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع اليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع اليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
4. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الاطارات مقارنة بالعدد الإجمالي لأعوان الوزارة
5. نوع المؤشر: مؤشر قيس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الادارات الجهوية،): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

V- التفاصيل الفنية للمؤشر

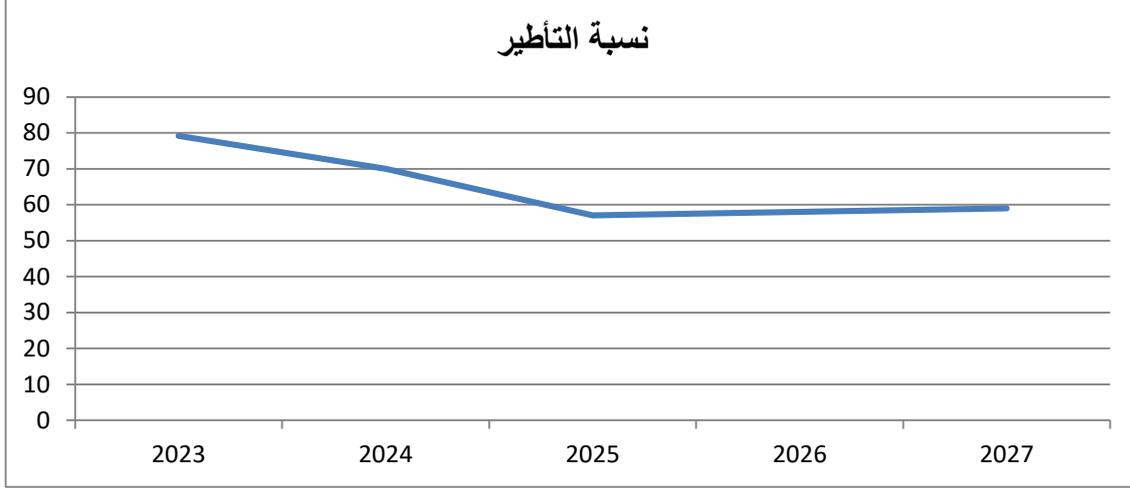
1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الاطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الاطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر اداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفّر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 55 % و 60 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة

VI - قراءة في نتائج المؤشر

3. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2024	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2027	2026	2025	إلى غاية شهر جوان	2023		
59	58	57	70	79,2	%	نسبة التأخير

4. رسم بياني لتطور المؤشر:



5. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الاعتمادات)، %
المؤشر: نسبة التأخير	إيلاء الأولوية في الانتدابات لأصحاب الشهادات العليا	ما بين 55 و 60 %

رمز المؤشر: 2-1-4

تسمية المؤشر: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع اليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع اليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع اليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
4. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب ال ادارات الجهوية، ...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الأعوان المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للأعوان
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر اداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفّر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: قرابة 60%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة

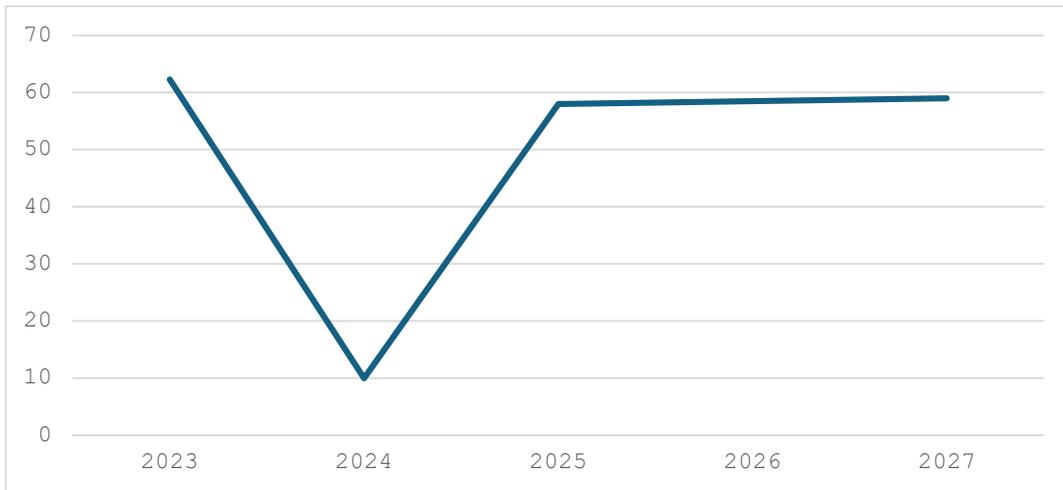
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الانجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2024 الى غاية شهر جوان	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2027	2026	2025		2023		
59	58,5	58	10	62,31	%	نسبة الاعوان من صنف أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات انظر تحليل المؤشر:

لم يتم ضمن ميزانية سنة 2024 الترفيع في الاعتمادات المخصصة للتكوين وذلك في إطار الضغط على المالية العمومية،
رسم بياني لتطور المؤشر:



3. اهم الانشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الاعتمادات)، %	الانشطة	المؤشرات
بين 55 و60 %	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل

4. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

تكمن النقائص في تحديد النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظل الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزمع تكوينهم إضافة الى الاعوان الحاليين وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجهات البلاد، بالإضافة إلى ضرورة قدرة الميزانية على مجابهة الأنشطة التكوينية المزمع برمجتها.

بطاقة مؤشر أداء: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

رمز المؤشر: 1-2-4

تسمية المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الادارية والتخفيض في كلفتها السنوية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

2. تعريف المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

3. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية

2. وحدة المؤشر: ألف دينار

3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

4. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة

5. القيمة المستهدفة للمؤشر: 80 ألف دينار سنة 2027

6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

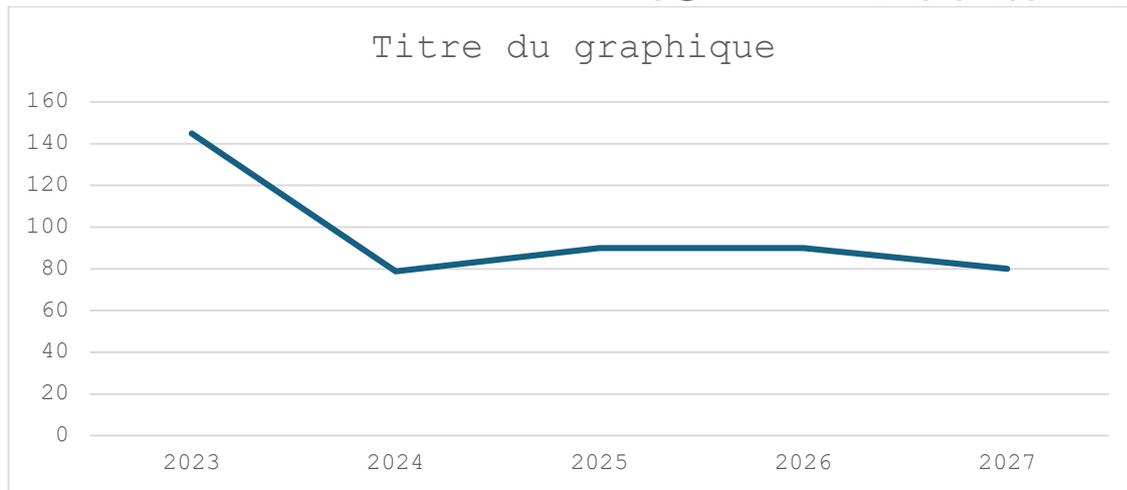
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025	الى غاية شهر جوان	2023		
80	90	90	78.881	144.918	أ.د	المؤشر 1-1-1: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2024 حيث تم تسجيل انجاز نفقات بلغت إلى موفى شهر جوان 2024 ما قدره 78.881 أ.د من جملة اعتمادات مرصودة بـ 85 أ.د دينار ويرجع هذا الارتفاع لتهم الأسطول من ناحية والارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2025-2026-2027 ما بين 90 وأد و80.أ.د ويعود ذلك لبرمجة شرايات جديدة ستعزز أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.



بطاقة مؤشر أداء: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

رمز المؤشر: 2-2-4

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

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية
- تعريف المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
- وحدة المؤشر: لتر/100 كم
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
- القيمة المستهدفة للمؤشر: 7.5 ل/100 كلم سنة 2027
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

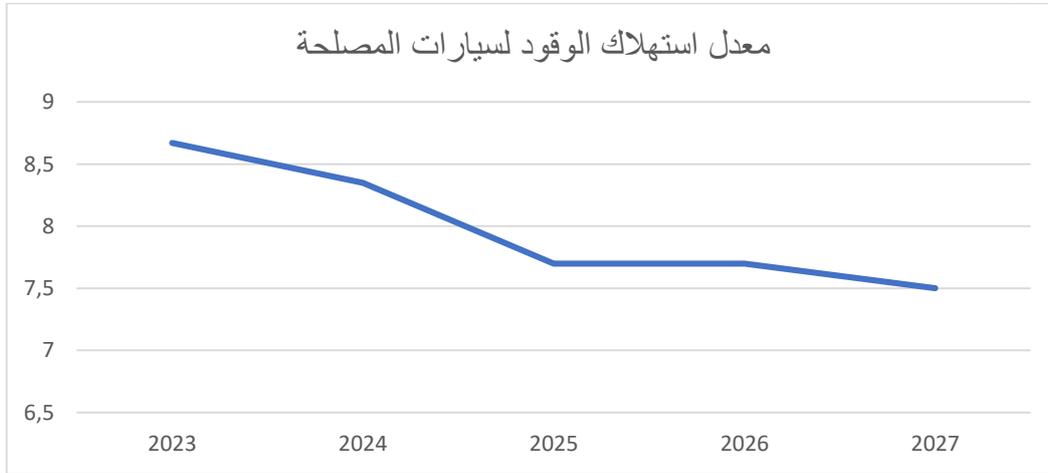
- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024 إلى غاية شهر أبريل	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025				
7.5	7.7	7.7	8.35	8.67	ل/100 كم	المؤشر: 2-1-1: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

2. تحليل النتائج والتفديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2024 ما يُعادل 8.35 ل/100 كم الى موفى شهر أفريل 2024 ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8.2 ل/100 كم نهاية سنة 2024 باعتبار المتابعة الدقيقة لاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمرحوقات بناءا على المعطيات المسجلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصّة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يُقدّر بـ 7.7 ل/100 كم سنتي 2025 و2026 وليستقر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2027 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.



بطاقة مؤشر الأداء: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

رمز المؤشر: 1.3.4

تسمية المؤشر: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات
4. تعريف المؤشر: تخفيض في عدد المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي يفوق عمرها الخمس سنوات
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات: نوع المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية)

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: العدد الجملي للأسطول، عدد المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: جرد المعدات وسنوات اقتناء المعدات الإعلامية
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي
6. تاريخ توفر المؤشر: بعد اقتناء وتوزيع المعدات الجديدة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

III. قراءة في نتائج المؤشر

ملاحظة: النتائج والتقديرية التالية تخص الحواسيب فقط.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرية الخاصة بالمؤشر:

التقديرية			2024 إلى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2027	2026	2025				
100	100	100	100	100	%	المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
-	-	-	290	309	عدد	العدد الجملي للأسطول
-	-	-	290	309	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

2. تحليل النتائج وتقديرية الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و 2013 الخمس سنوات.
- تمّ خلال سنة 2020 الإعلان عن طلب عروض وطني لاقتناء 80 حاسوب و 22 طابعة و 25 ماسح ضوئي، ومن المنتظر أن تبلغ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات أكثر من 95 %.
 - تمّ خلال سنة 2022 اقتناء 110 حاسوب مكتبي وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 90 %.
 - تمّ خلال سنة 2023 اقتناء 8 حواسيب مكتبية وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 100 %.
 - تمّ خلال سنة 2024 الإعلان عن طلب عروض وطني طبقا للإجراءات المبسطة لاقتناء 68 طابعة و 20 ماسحة ضوئية وقد تمّ الانتهاء من تقييم العروض.

بطاقة مؤشر الأداء: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات والدراسات مقارنة بالحاجيات

رمز المؤشر: 2.3.4
تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2024

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات
4. تعريف المؤشر: ادخال التكنولوجيات الحديثة للمعلومات والاتصال في نشاط الوزارة
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات: الهياكل المركزية لوزارة النقل

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة انجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجز
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير النشاط وبطاقات المشاريع
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الهياكل المركزية لوزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: عند موفى كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2024 إلى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2027	2026	2025				
100	66,67	62,5	16,67	33,33	%	المؤشر عدد 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات والدراسات مقارنة بالحاجيات
1	2	5	1	1	عدد	عدد المنظومات والتطبيقات والدراسات المنجزة
1	3	8	6	3	عدد	العدد الجملي للمنظومات والتطبيقات والدراسات
0	0	3	4	1	عدد	عدد المشاريع الجديدة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2027:

الإنجاز						المشاريع	سنة انطلاق المشروع
2027	2026	2025	2024	2023	2022		
					1	إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري	2017
				1		تجسيم التوصيات الصادرة عن التدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2020	2020
	1					تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة	2022
		1				إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني	2023
			1			إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2024	2024
		1				إعادة تأهيل البوابة القطاعية للبيانات المفتوحة	2024
		1				دراسة لإحداث إطار مؤسسي وتنظيمي لأنظمة النقل الذكي في تونس	2024
		1				دراسة قابلية إنجاز نظم الاستخلاص بشركات النقل البري، وإعداد عناصر مرجعية فنية لتركيز هذه النظم.	2024
		1				إعداد مخطط مديري عملياتي للرقمنة والنظام المعلوماتي	2025
	1					إنجاز نظام معلوماتي للنقل البري	2025
1						تجسيم التوصيات الصادرة عن التدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2024	2025

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.	<ul style="list-style-type: none">- سنتي 2022 و2023 تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة وبالإدارات الجهوية للنقل.- تمّ خلال سنة 2023 الإعلان عن استشارة وطنية لإعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للنقل البري.- تمّ خلال سنة 2023 الإعلان عن طلب عروض وطني لإنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني.

بطاقة مؤشر الأداء: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

رمز المؤشر: 1.4.4

تسمية المؤشر: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى قياس مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط والبعيد. وكذلك مستوى تنفيذ ومدى تقدم المخطط الخماسي للتنمية لقطاع النقل وعديد الملفات المتعلقة بمواكبة تطور نشاط القطاع والمؤسسات العاملة به
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نوعي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر نوعي
2. وحدة المؤشر: نوعي (1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز)
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إعداد وتنفيذ إستراتيجية قطاع النقل وانجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4: ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024 إلى غاية شهر جوان	إنجازات 2023	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2027	2026	2025				
4	3	3	3	3	نوعي (*)	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

- 2023: تمت المصادقة على النسخة النهائية للمخطط 2023-2025،
- 2024: تم خلال سنة 2024 الشروع في تحيين إستراتيجية قطاع النقل وألويات القطاع على المدى المتوسط والبعيد،
- كما تم 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.
- 2025: سيتم تقييم إنجازات المخطط الثلاثي 2023-2025 والانطلاق في بلورة المخطط الخماسي 2026-2030.

بطاقة مؤشر الأداء: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج

رمز المؤشر: 2.4.4

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت إشراف

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود الأداء الميزانية المزمع إعدادها.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المؤسسات العمومية تحت إشراف وزارة النقل

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مجموع نسب الأهداف المنجزة بالنسبة لكل مؤسسة/ العدد الجملي للمؤسسات
2. وحدة المؤشر: نسبة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الأهداف المنجزة المضمنة بعقود الأداء بالنسبة لكل مؤسسة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير نشاط الشركات التي تحت إشراف الوزارة
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات العمومية تحت إشراف وزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2024	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2027	2026	2025	إلى غاية شهر جوان	2023		
100	80	75	60	50	%	المؤشر 2.4.4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تم احتساب المؤشر باعتبار نسبة التقدم في إعداد وإمضاء عقود الأداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف.
- تم خلال سنة 2022 إحداث لجان مركزية مكونة من مختلف الهياكل المعنية بهدف إعداد عقود أداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف خاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي)،
- تم الإنطلاق في إعداد وإمضاء مجموعة من هذه العقود خلال سنتي 2022 و 2023 من ذلك عقد الأداء الميزانياتي الخاص بالشركة الجديدة للنقل بقرقنة وشركة ميناء النفيضة وشركة الخطوط التونسية السريعة.
- تم خلال سنة 2024 دراسة ومناقشة جملة من عقود الأداء الخاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي) وذلك بمشاركة مختلف الأطراف المعنية،
- إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء آنفة الذكر مع العمل على إيجاد الحلول لتجاوز الإشكاليات.

بطاقات الفاعلين العموميين

بطاقات الفاعلين العموميين لبرنامج النقل البري

بطاقة عدد 1: شركة النقل بتونس

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: نقل المسافرين
2. ترتيب المنشأة: ج
3. مرجع الإحداث: القانون عدد 33 لسنة 2003 مؤرخ في 28 أفريل 2003.
4. مرجع التنظيم الإداري والمالي: أمر عدد 2407 لسنة 2003 مؤرخ في 17 نوفمبر 2003.
5. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة والمنشأة: آخر عقد برنامج تم إمضائه بتاريخ 18 مارس 2003.

II- الإستراتيجية والأهداف:

1. الإستراتيجية:

- أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي (شركة النقل بتونس) تتوافق مع إستراتيجية برنامج النقل البري وذلك وفق المحاور المرسومة لتنمية القطاع بصفة عامة والنهوض بالشركة بصفة خاصة من خلال:
- العمل على تحسين جودة الخدمات المسداة وتطور الأسطول الجاهز للإستغلال،
 - تطوير حس المسؤولية البيئية والمجتمعية للشركة من خلال عديد التدخلات في إطار النجاعة الطاقية،
 - الحرص على سلامة المعدات والممتلكات والأشخاص،
 - انجاز برامج تهيئة محطات المسافرين (بنية أساسية وكهربائية) باعتبار أهميتها من ناحية توفير ظروف أفضل لنقل المسافرين،
 - المحافظة على البنية الأساسية من خلال انجاز مشاريع تهيئة البنية الأساسية والكهربائية باعتبار أهميتها من ناحية توفير شروط السلامة والمحافظة على انتظامية حركة الجولان على الشبكة الحديدية،
 - العمل على تحسين البنية الأساسية للمستودعات الحالية وتطويرها بهدف تحسين ظروف العمل للأعوان التقنيين بالورشات وتوفير كل آليات التدخل للصيانة والإصلاح للمحافظة على السير العادي للنشاط والإستجابة لشروط السلامة المطلوبة.
 - تحسين وتطوير أساليب العمل والحوكمة.

2. الأهداف الإستراتيجية:

كفاعل عمومي ضمن منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف تنطوي تحت برنامج النقل البري (النشاط عدد 5) تساهم المؤسسة في تحقيق جانب من الأهداف المرسومة بإستراتيجية مهمة النقل والتي تم ضبطها كالاتي:

- تدعيم النقل العمومي الجماعي:
- ✓ تطور الأسطول الجاهز للإستغلال على أساس برنامج الإقتناءات
- ✓ تطور عدد البقاع المعروضة

- تطوير النقل المدرسي والجامعي:
- ✓ تطور الأسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي
- ✓ تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة
- دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص:
- ✓ تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

أهم الإستثمارات والمشاريع الجديدة والمتواصلة التي من المبرمج تنفيذها خلال سنة 2025 لبلوغ الأهداف الموكولة للشركة والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج:

- اقتناء 300 حافلة جديدة من ضمن 718 للفترة 2025-2027،
- مواصلة برنامج تأهيل عربات المترو،
- المراجعة العامة والصيانة لأسطول مترو سيتاديس،
- تهيئة وتعويض الجسور على خط تونس حلق الوادي المرسى،
- انجاز الصيانة الكبرى للسكة،
- إقتناء 1500 طن من السكة RI60 ،
- إقتناء محولات السكة RI60،
- تهيئة الخطوط الهوائية لخط ح م،
- تهيئة الإشارات الضوئية لخط ح م،
- تأهيل المحطات الفرعية الكهربائية على شبكة المترو ومنظومة مراقبتها والتحكم فيها عن بعد،
- تجديد الإشارات الضوئية للمفرقات سكة طريق لخطوط المترو،
- تهيئة وتأهيل مختلف مستودعات الشركة للشبكتين،
- تهيئة مختلف محطات الحافلات وشبكة المترو،
- إنجاز مختلف الدراسات على غرار الدراسة التمهيدية لخط المترو - المطار- تونس الشمالية، دراسة بناء مستودع جديد للصيانة بطبرية، دراسة تأثير دخول الشبكة الحديدية السريعة على استغلال شبكة الحافلات،
- دراسة إزالة التلوث والمخاطر بمستودعات الشركة، دراسة إحداث وتنظيم وحدة التحكم في الطاقة.
- تجسيم الإقتناءات المبرمجة من تجهيزات ومعدات فنية للمستودعات والورشات المركزية ومعدات إعلامية وتجهيزات إدارية وسيارات ومعدات وتجهيزات الاستغلال.

III- الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2025-2027):

التقديرات			2024	إنجازات 2023	البيان
2027	2026	2025			
					ميزانية التصرف:
386.426	338.407	296.243	224.315	196.329	• <u>مجموع المداخيل باحتساب منحة الدعم</u>
527.701	466.922	396.506	398.565	399.747	• <u>مجموع الأعباء</u>
218.508	198.726	190.377	153.000	141.000	منحة بعنوان دعم النقل الحضري:
94.485	123.305	140.272	35.350	16.500	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلية المؤسسة).
<u>312.993</u>	<u>322.031</u>	<u>330.649</u>	<u>188.350</u>	<u>157.500</u>	<u>مجموع مساهمة الدولة (منح)</u>

ملاحظة: ترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء البرنامج.

بطاقة عدد2: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: النقل الحديدي للمسافرين والبضائع.
1. مرجع الأحداث: أمر بتاريخ 27 ديسمبر 1956.
- تاريخ إضفاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إن وجد): -2006-2002.

II- الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية: تحديد أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي مع بيان مدى توافقها مع إستراتيجية البرنامج.
أهم المحاور الإستراتيجية للنهوض بالشركة و تحسين الوضعية المالية و استعادة النسق العادي للنشاط وتطوير خدماتها يركز على :
 - تدعيم نقل المسافرين على الأحواز وبين المدن.
 - تطوير نقل الفسفاط و مشتقاته.
 - تطوير نقل البضائع المختلفة.حيث تندرج هذه الخيارات مع الإستراتيجية القطاعية للنقل وتتناسق مع الأوليات الوطنية في هذا المجال.
2. الأهداف الاستراتيجية: - تحديد أهم الأهداف الخاصة بالفاعل العمومي ومدى توافقها مع أهداف وأولويات البرنامج.
 - الترفيع في طاقة العرض بتحسين نسبة جاهزية المعدات المستغلة عبر القيام بعمليات الإصلاح والصيانة والإقتناءات الجديدة.
 - نقل كامل كميات الفسفاط المستخرجة والمحولة.
 - تحسين جودة الخدمات بالنسبة لنقل المسافرين على الخطوط البعيدة.
 - توفير السيولة اللازمة لنشاط الشركة وتحسين الوضعية المالية (التطهير المالي)
 - تحسين الخدمات على خطوط الضواحي.
3. تدخلات الفاعل العمومي: تقديم أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الفاعل العمومي تنفيذها لبلوغ الأهداف الموكولة إليه والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج.

تسعى الشركة عبر برمجة عدة مشاريع وإجراءات إلى تجسيم هذه التوجهات الإستراتيجية كالاتي:

أ. تأهيل البنية التحتية:

- تأهيل الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط،
- تأهيل الخطوط الرئيسية للشبكة الحديدية المستغلة لنقل المسافرين ونقل البضائع (الخط A، الخط 5، الخط TA، الخط 1، الخط 6 والخط 22)،
- تدعيم السلامة بمواصلة تعميم مشاريع التشوير وتهيئة التقاطعات وتعويض التقاطعات الخطيرة بمنشآت فنية مع العمل على حماية الخطوط بإحداث مسار خاص ((site propre)،
- تأهيل وإتمام مشاريع إنشاء مستودعات وورشات صيانة المعدات.

ب. تجديد أسطول النقل ومعدات الصيانة الميكانيكية للسكة:

- صيانة الأسطول المستغل وتحسين جاهزيته،
- تأهيل جزء من أسطول نقل المسافرين والفسفاط،
- اقتناء معدات لنقل المسافرين والبضائع والفسفاط،
- اقتناء معدات الصيانة الميكانيكية للسكة.

ت. حوكمة التصرف في المؤسسة:

- مراجعة أدوات التنظيم: الهيكل التنظيمي /أدلة الإجراءات/النظام الأساسي للأعوان
- مراجعة الإتفاقيات (الدولة، المجمع الكيميائي التونسي، ديوان الحبوب، شركة أشغال السكة.....)
- تركيز نظام معلوماتي مندمج و رقمنة العمل الإداري
- ترشيد الشراءات وكلفة الإستغلال
- تثمين الممتلكات وتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص
- تطوير العروض التجارية
- تطوير سبل التصرف في الموارد البشرية (التكوين، التحفيز،)

III- الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024-2027):

ملاحظة: ترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء البرنامج.

التقديرات				إنجازات	البيان
2027	2026	2025	2024	2023	
					الإستثمارات لفائدة الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
82000	82000	81000	76000	76000	منحة دعم النقل
173816	218767	62100	52900	39650	الموارد العامة للميزانية
104709	787157	122500	63500	40870	قروض خارجية موظفة
5000	5000	6000	7000	6495	قروض الهيكل الأساسي
365525	1092924	271600	199400	163015	<u>المجموع</u>

بطاقة عدد3: شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة

IV- التعريف

1. النشاط الرئيسي: انجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة بتونس الكبرى
2. مرجع الأحداث: عقد تأسيسي مؤرخ في 18 جويلية 2007
3. مرجع التنظيم الإداري والمالي:
4. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إذا وجد):

V- الإستراتيجية والأهداف:

1. الإستراتيجية:

- استكمال الأشغال المتعلقة بالجزء الأول ذو الأولوية من مشروع الشبكة الحديدية السريعة:
 - الخط D : إستكمال الاشغال بالنسبة للخط D (تونس- القباعة) مع العلم وانه تمّ إقرار من طرف اللجنة العليا للتسريع في انجاز المشاريع العمومية استئناف الاشغال حسب الصيغة التعاقدية الاصلية .
 - القيام بالاشغال الخاصة بالمرحلة الأولى التي ستمكن من الاستغلال الوقتي للخط D
 - القيام بأشغال المرحلة الثانية المتمثلة في إستكمال أشغال المنشآت الفنية بمنطقة باردو وإنجاز المكونات الإضافية للمشروع.
 - تحيين الدراسات الفنية المتعلقة بالقسط الثاني من مشروع الشبكة الحديدية السريعة.
2. أهم الأولويات والأهداف الإستراتيجية:
- العمل على تذليل جميع العقبات التي من شأنها ان تعطل تقدم الأشغال خاصة بالنسبة تلك المتصلة بقسط التجهيزات
 - الانتهاء من الاشغال التحضيرية للاستغلال الوقتي للخط ووضع حيز الاستغلال في موفي سنة 2024 بعد استكمال جميع التجارب اللازمة لذلك.
 - المصادقة على منظومة السلامة من قبل المكتب الدولي CERTIFER استعدادا للاستغلال الوقتي للخط D.
 - إتمام الإجراءات المتعلقة بالمرحلة الثانية المتمثلة في إستكمال أشغال المنشآت الفنية بمنطقة باردو حسب الصيغة التعاقدية الاصلية.

- الشروع في انجاز المكونات الإضافية لحسن استغلال الجزء الأول من الشبكة الحديدية السريعة والمتمثلة في إحداث منشأة فنية لفك العزلة عن منطقة بئر عنبية على مستوى حي هلال، تمديد الخط D إلى منطقة القباعة وإعادة تهيئة النفق القديم بالسيدة المنوبية،
- الانطلاق في إجراءات طلب العروض لتحيين الدراسات التمهيديّة الموجزة الخاص بالجزء الثاني من المشروع.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

- القيام بالأشغال التحضيرية لاستغلال الخط بصفة وقتية من ذلك أشغال الهندسة المدنية حيث تمّ إنجاز جميع الأشغال المتعلقة بأرضية مسار السكة والمنشآت الفنية للطرق كما سيتمّ إستكمال الممر السفلي للعربات بالملاسين في موفى الشهر الجاري، كذلك تم الانتهاء من جميع الممرات الخاصة بالمترجلين وبصدد إستكمال انجاز الممر العلوي بباردو وتجهيز الممر العلوي بالملاسين بالمصاعد الكهربائية، بالإضافة إلى ذلك انتهت الأشغال المتعلقة بالسور الواقي وتبقى أشغال غلق بعض المنافذ جارية ، أما بخصوص المحطات والأرصفة فيقع حاليا إستكمال بعض أشغال التهيئة النهائية للأرصفة وتزويد المحطات بالكهرباء والماء الصالح للشراب .
- تجديد السكة الخاصة بالخط TA على طول المسار وتم تركيز سكتي RFR خارج منطقة باردو وسكة موازية للخط TA في منطقة باردو تمهيدا للاستغلال الوقتي للخط D ، بالإضافة إلى تركيز جميع أعمدة الكهربائية بما في ذلك منطقة باردو ومدّ الكوابل الكهربائية على كامل الخط دون اعتبار منطقة باردو التي انطلقت عملية إيصال الكوابل بها منذ يوم 2024/07/05 ، ويقع أيضا حاليا إستكمال الأشغال الخاصة بالنشوير بتركيز جملة من المعدات بتقدم انجاز بلغ 70% ، وتتواصل في نفس الإطار أشغال الاتصالات حيث بلغت نسبة تقدم الإنجاز فيها 80% .
- إعطاء الاذن لانطلاق مهمة التدقيق للمصادقة على منظومة السلامة من قبل المكتب الدولي CERTIFER استعدادا للاستغلال الوقتي للخط D.
- بالنسبة لأشغال المرحلة الثانية المتمثلة في إستكمال أشغال المنشآت الفنية بمنطقة باردو وإنجاز المكونات الإضافية للمشروع:
- القيام بالأشغال المتعلقة بوضع السكة الثالثة وتوابعها بمنطقة باردو.
- تحيين الصيغ التعاقدية وإبرام الملاحق لمختلف الصفقات مع المقاولين كما تمّ إصدار إذن باستئناف الأشغال للشركة المتعهدّة بأشغال الهندسة المدنية كما إنطلقت إجراءات تحويل الشبكات بمناطق التدخل مع مختلف المستلزمين العموميين بالتنسيق مع السلط المحلية والجهوية.
- وضع المثال المروري بمنطقة باردو أثناء القيام بالأشغال وعند الإنتهاء منها.
- إعداد الدراسات الفنية الأولية والقيام بالإجراءات اللازمة لإنجاز المكونات الإضافية للمشروع والمتمثلة في إحداث منشأة فنية لفك العزلة عن منطقة بئر عنبية على مستوى حي هلال، تمديد الخط D إلى منطقة القباعة وإعادة تهيئة النفق القديم بالسيدة المنوبية،

IV- الميزانية على المدى المتوسط:

V- - تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2025-2027):

التقديرات			2024	إنجازات 2023	البيان
2027	2026	2025			
5356	5206	4905	4590	4264	ميزانية التصرف:
4017	3890	3651	3230	2922	- منحة بعنوان التأجير
1339	1316	1254	1360	1342	منحة بعنوان التسيير
84388	98768	63750	66469	879910	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة).
المجموع					

ملاحظة: ترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء البرنامج.

بطاقة عدد 4: الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية

التعريف

1. النشاط الرئيسي: تهيئة المعابر الحدودية البرية حسب المواصفات الدولية
2. مرجع الأحداث: الأمر الحكومي عدد 100 لسنة 2016 المؤرخ في 11 جانفي 2016 والمتعلق بإحداث ديوان وطني للمعابر الحدودية البرية وبضبط تنظيمه الإداري والمالي وطرق تسييره.
تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إن وجد): بصدد الدراسة من قبل المصالح المختصة لوزارة الإشراف.

الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية: تحديد أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي مع بيان مدى توافقها مع إستراتيجية البرنامج.

تتمثل الرؤية الاستراتيجية للديوان فيما يلي:

- تهيئة فضاءات العبور حسب المواصفات والمعايير الدولية.
- بلوغ الاستقلالية المالية للديوان عبر العمل على تدعيم موارده الذاتية.
- اعتماد طاقة نظيفة والضغط على التكاليف المستقبلية لاستهلاك الكهرباء.

2. الأهداف الاستراتيجية: تحديد أهم الأهداف الخاصة بالفاعل العمومي ومدى توافقها مع أهداف وأولويات البرنامج.

تتمثل أهم الأهداف فيما يلي:

- تهيئة معابر ملولة وبوشبكة ورأس الجدير خلال سنوات 2023-2027.
 - تهيئة معابر حزوة وساقية سيدي يوسف وبيوش والذهبية خلال سنوات 2026-2030.
 - تهيئة معابر حيدرة وقلعة سنان وغار الدماء جليل وتمغزة خلال سنوات 2031-2035.
 - مزيد إبرام عقود إشغال وقتي وعقود لزمات بمختلف المعابر الحدودية البرية.
 - تركيز محطة فوطوظونية.
- علما أنه تم خلال جلسات إعداد عقد القدرة على الأداء اقتراح أن يتم النظر في إمكانية إضافة أهداف لبرنامج النقل البري بصفة تسمح لانصهار أهداف ديوان المعابر صلبها.

3. تدخلات الفاعل العمومي: تقديم أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الفاعل العمومي تنفيذها لبلوغ الأهداف الموكولة إليه والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج:

يساهم الديوان بصفة مباشرة في تجسيد الأهداف الإستراتيجية الموكولة له والتي يمكن إعتداد المؤشرات التالية لتقييمها:

✓ مؤشرات جودة الخدمات:

بالرجوع إلى الرؤية الاستراتيجية، يتبين أنه من أوكذ التوجهات التي يعمل على تحقيقها الديوان هي تهيئة فضاءات العبور حسب المواصفات والمعايير الدولية. لذا يقترح في هذا الإطار أن يتم إعتداد مؤشرات المتابعة والتقييم التالية:

- قياس نسبة رضا المسافرين.

- قياس مدة انتظار المسافرين لإتمام جميع الإجراءات الأمنية والديوانية.

✓ مؤشرات الاستقلالية المالية:

أما فيما يتعلق بتوجه الديوان إلى تحقيق استقلاليته المالية عبر دعم موارده الذاتية، يقترح في هذا الإطار أن يتم إعتداد مؤشرات ذات صبغة مالية، وذلك على غرار:

المؤشر	القاعدة
مؤشر الاستقلالية المالية Ratio d'autonomie Financière	Capitaux Propres/Capitaux Permanents
مؤشر السيولة العامة Ratio de Liquidité Générale	Actifs Circulants/Passifs Circulants
مؤشر الحاجة إلى الأموال المتداولة BFR	Actif circulant – Passif circulant
مؤشر إيرادات الاستغلال على أعباء الاستغلال	Revenus d'exploitation (hors subventions) / charges d'exploitation (hors amortissements et provisions)

✓ المؤشرات الطاقية والبيئية:

على إثر توجه الديوان إلى إعتداد طاقة نظيفة والضغط على التكاليف المستقبلية لاستهلاك الكهرباء من خلال العمل على تركيز محطات فوطوظونية، فإنه يمكن إعتداد المؤشرات التالية:

- تطور استهلاك الطاقة من حيث الكلفة والكميات المستهلكة.

- كمية الطاقة المنتجة ذاتيا عبر محطات الديوان / كمية الطاقة المستهلكة من قبل الديوان.

وتتمثل أهم الأنشطة المستقبلية صلب المعابر الحدودية البرية فيما يلي:

- الفصل بين الممرات المخصصة لنقل البضائع والممرات المتعلقة بالمسافرين وذلك لإضفاء مزيد من المرونة في حركة النقل والإجراءات الديوانية من مراقبة وتفتيش وتوفير فضاءات للإتصال والإعلام وتعميم علامات الإرشاد.
- تهيئة ممرات (أروقة) للعربات والشاحنات للقيام بالإجراءات الأمنية والديوانية.
- تخفيف الإجراءات المتعلقة بنقل البضائع والمبادلات التجارية وذلك من خلال التفكير في إحداث الشباك الموحد.
- توفير مآوي للشاحنات الرابضة والتي في انتظار إستيفاء وثائقها الجمركية المرتبطة بالوسطاء الجمركيين.
- تركيز مكاتب ذات علاقة بالوسطاء الجمركيين.
- تعميم المكاتب الإدارية الضرورية على غرار المراقبة الصحية والفنية للمواد الفلاحية ومراقبة الجودة، ...
- تركيز الخدمات الضرورية على غرار الصرف والتأمين والسياحة ومشغلي الهاتف الجوال، ...
- تركيز الفضاءات التجارية والترفيهية بالمعابر وذلك حسب خصوصية المنطقة الحدودية المعنية.
- إحداث مجامع سكنية MOTEL تشتمل كل المرافق والخدمات لتوفير الإقامة المؤقتة لسائقي الشاحنات والتجار والعملاء.
- بناء مقرات للديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية وكذلك لمصالح الديوانة وشرطة الحدود.

وللغرض، فقد تولى الديوان القيام بدراسة إستراتيجية تم من خلالها إبراز المشاريع التي يتحتم على الديوان إنجازها خلال الفترة 2021-2035 (3 مخططات تنمية) والتي تنقسم على ثلاث مراحل كالآتي:

المرحلة	تهيئة معابر	الكلية (م.د.)*	المدة
الأولى	ملولة وبوشبكة ورأس الجدير	200	2027-2023
الثانية	حزوة وساقية سيدي يوسف وببوش والذهبية	200	2030-2026
الثالثة	حيدرة وقلعة سنان وغار الدماء جليل وتمغزة	150	2035-2031

وحتى يتسنى للديوان تحقيق أهدافه الإستراتيجية في الأجل المحددة، فإن جملة من إجراءات المساندة يتحتم إنجازها، على غرار:

- ✓ التسريع في إجراءات المصادقة على النظام الأساسي الخاص بأعوان الديوان.
- ✓ التسريع في إدماج الأعوان والإطارات الملحقين بالديوان.
- ✓ تدعيم الديوان بالموارد البشرية اللازمة.
- ✓ التسريع في إحالة ممتلكات الدولة الخاصة بالمعابر الحدودية البرية إلى الديوان.
- ✓ إرساء معلوم رمزي (redevance) يوظف على العربات في الاتجاهين وذلك مقابل الخدمات التي يتم إسداؤها بالمعابر الحدودية البرية المهيأة.

الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2025-2027):

(الوحدة: بالآلاف دينار)

التقديرات			2024	إنجازات 2023	البيان
2027	2026	2025			
6151	5858	4927	2585	2391.5	ميزانية التصرف:
					منها:
5269	5018	2897	1950	1594	- منحة بعنوان التأجير
882	840	2030	635	797.5	- منحة بعنوان التسيير
47560	67191	56853	9130	4087.493	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة).
25	25	20	-	-	ميزانية التدخلات
53736	73074	61800	11715	6478.993	المجموع

بطاقة عدد5: شركة المترو الخفيف بصفاقس

I- التعريف

1. **النشاط الرئيسي:** تتمثل المهمة الرئيسية للشركة في إنجاز شبكة النقل الجماعي على مسالك خاصة بصفاقس وضواحيها وتطويرها وصيانتها واستغلالها
2. **مرجع الأحداث:** الأمر الحكومي عدد 957 لسنة 2015 مؤرخ في 23 جويلية 2015.
تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي:
تقدمت الشركة إلى سلطة الإشراف بمشروع عقد برامج وأهداف للفترة المتراوحة من 2023 إلى سنة 2025

II- الاستراتيجية والأهداف:

1. **الاستراتيجية:** يندرج إنجاز مشروع تركيز شبكة خطوط النقل المشترك بالمسارات الخاصة (TCSP) في إطار تنفيذ سياسة الدولة في مجال دعم النقل العمومي. ويكتسي المشروع أهمية كبيرة على المستوى الوطني، على اعتبار أن تجسيم هذا المشروع على أرض الواقع سيعزز الثقة في القدرة على الإيفاء بالالتزامات الموضوعية وعلى إدارة المشاريع الكبرى علاوة تأكيد عودة النمو، وكذلك على المستوى الجهوي، اعتبارا للجدوى الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمشروع على جهة صفاقس ومساهمته في تطوير النقل العمومي الجماعي بالمدينة علاوة على تطوير تجربة نموذجية قابلة للتعميم على عديد الولايات.
- أ- **الأهداف الاستراتيجية:** الأهداف الاستراتيجية على المدى الطويل (2032): إدماج شبكة نقل جماعي في مسارات خاصة (TCSP) بطول 70 كلم في النسيج العمراني لمدينة صفاقس الكبرى بما يضمن الاستجابة بصفة مستديمة لطلبات نقل المواطنين في الحاضر والمستقبل وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والاجتماعية الممكنة خاصة من حيث السلامة وسيولة الحركة والاقتصاد في الطاقة وحماية المحيط.
- ب- **الأهداف الاستراتيجية على المدى المتوسط (2027):** إنجاز جزء أول من خط الترامواي "T1" بطول 13,5 كلم (من جملة 22,8 كم بالنسبة لهذا الخط) وتهيئة 05 مسارات للحافلات ذات التواتر العالي التي ستمثل النواة الأولى للخطوط المكونة لباقي شبكة النقل المشترك بالمسارات الخاصة، إلى جانب 04 أقطاب ترابط و02 مراكز إيواء وترابط.
2. **الأهداف الاستراتيجية على المدى القصير (2025):** يتم العمل خلال سنتي 2024 و 2025 على إستكمال التدخلات التمهيدية لإنجاز الخط الأول من الشبكة، وتتمثل هذه التدخلات أساسا في :

- إستكمال الدراسات التمهيديّة والتأليفيّة لتحويل الشبكات تمهيدا للتعاقد مع شركة المقاولات لتحويل الشبكات.
- إستكمال تحرير حوزة المشروع من خلال إستكمال الإختبارات الميدانية وإصدار تقارير الإختبارات النهائية للقطع المعنية بالإنترزاغ على إمتداد مسار الخط علاوة على إستكمال إجراءات إقتناء الأراضي المخصصة لبعض مكونات المشروع.
- إعلان طلب العروض الدولي لإختيار الشريك الخاص قصد الشروع في إنجاز المشروع بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

تمثل أهم التدخلات التي هي بصدد الإنجاز أو المبرمجة لتسريع إنجاز المشروع في النقاط التالية

3-1 : بالنسبة لتحويل الشبكات، إستكملت إدارة الشركة مشاريع إتفاقيات تحويل الشبكات مع أربعة مستلزمين ونعمل حاليا على إستكمال الدراسات الخاصة بشبكتي إتصالات تونس وديوان التطهير. بالنسبة لشبكة إتصالات تونس، تم تعيين مكتب الدراسات وإنطلق في إنجاز التدخلات الموكولة له وينتظر إستكمال الدراسات في موفى السنة الحالية. وبالنسبة لتحويل شبكة ديوان التطهير، فإن الصفقة الخاصة بإختيار مكتب الدراسات في طور تقييم العروض. ويتوقع في مفتتح السنة القادمة إعلان طلب العروض للتعاقد مع شركة المقاولات لتحويل الشبكات.

3-2 : بالنسبة لتحرير الحوزة، تم إستكمال الإختبارات الميدانية لنصف الخط الأوّل وينتظر في أقرب الأجال إصدار تقارير الإختبارات المهنية وإحالتها للجنة المصالحة والإنطلاق في إجراءات الإنترزاغ للنصف الأوّل بالتوازي مع إنطلاق الإختبارات الميدانية للنصف الثاني من الخط. وبالنسبة لإقتناء الأراضي المخصصة لبعض مكونات المشروع، فقد تم مؤخرا التأشير على مقرر و عقود الإقتناء بالنسبة لقطعتي الأرض الكائنة بطريق تنيور وهي على ملك الخواص، وبالنسبة للقطعة الثانية الكائنة بطريق المطار وهي على ملك الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس، فهي في مرحلة التأشير على مقرر و عقد الإقتناء.

3-3 : بعد إستكمال المصادقات المستوجبة على صيغة التمويل بإعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص (المصادقة على دراسة الجدوى لإعتماد صيغة التمويل بالشراكة في مارس 2021، مصادقة الهيئة العامة للشراكة بين القطاعين العام والخاص في نوفمبر 2021 ومصادقة وزارة المالية في جوان 2022) تهدف إدارة الشركة إلى الشروع في أحسن الأجال في إعداد كراس الشروط كي بتسنى نشر طلب العروض الدولي للتعاقد مع الشريك الخاص في مفتتح السنة القادمة، وهي مسألة مرتبطة بالحسم في صيغة المرافقة (التعاقد مع مكتب مرافقة أو تجسيم إتفاقية المرافقة مع البنك الإفريقي للتنمية).

III- الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2025-2027):

التقديرات			2024	إنجازات 2023	البيان
2027	2026	2025			
					ميزانية التصرف:
					منها:
1.2 م.د.	1.13 م.د.	1.07 م.د.	0.78 م.د.	0.8 م.د.	- منحة بعنوان التأجير
0.28 م.د.	0.27 م.د.	0.27 م.د.	0.21 م.د.	0.25 م.د.	- منحة بعنوان التسيير
50.75 م.د.	73.6 م.د.	50.95 م.د.	3.23 م.د.	0.032 م.د.	ميزانية الاستثمار أو/التجهيز:
إعتمادات خاصة بتحويل الشبكات وإقتناء الأراضي وتحرير حوزة المشروع دون إعتبار			(منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في		
الكلفة الجمالية للمشروع (تجهيزات وأشغال ومنظومات) والمقدرة ب 1237 م.د والتي سيتم			الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع		
تمويلها عبر عقد الشراكة بين القطاعين العام والخاص.			والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي		
			وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة).		
<u>52.75</u>	<u>75 م.د.</u>	<u>52.29 م.د.</u>	<u>4.22 م.د.</u>	<u>1.082 م.د.</u>	المجموع

ملاحظة: ترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء البرنامج.

بطاقات الفاعلين العموميين لبرنامج الطيران المدني

ديوان الطيران المدني والمطارات

1-التعريف

1-النشاط الرئيسي :

يقوم ديوان الطيران المدني والمطارات باستغلال سبع مطارات دولية (تونس قرطاج و جربة جرجيس و صفاقس طينة و توزر نفطة و طبرقة عين دراهم وقفصة قصر و قابس مطاطة) ، ومطار برج العامري.

2-مرجع الأحداث:

أحدث ديوان المواني الجوية التونسية بمقتضى القانون عدد 30 المؤرخ في 3 جويلية 1970، وهي مؤسسة عمومية ذات صبغة صناعية وتجارية وهو يتمتع باستقلالية مالية ويرجع بالنظر إلى وزارة النقل.

3-تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة و والفاعل العمومي :

ماي 2017

II-الإستراتيجية والأهداف:

1-الإستراتيجية :

يواصل ديوان الطيران المدني والمطارات خلال الفترة 2025-2027 في تنفيذ جملة من الإصلاحات من خلال ترسيم مشاريع تهدف إلى تدعيم التوجّهات الإستراتيجية للديوان (الرؤية الإستراتيجية أفق 2040) المصادق عليها من قبل مجلس الإدارة في جلسته عدد 214 بتاريخ 25 ماي 2017.

وترتكز الرؤية الإستراتيجية للديوان على خمسة محاور وهي كالاتي:

- المحور الأول: تمثي الجودة للسعي نحو التميّز،
- المحور الثاني: الأولوية المطلقة للأمن والسلامة،
- المحور الثالث: الاستعداد للمستقبل،
- المحور الرابع: تمثي تسويقي لضمان المتوقع الأفضل،
- المحور الخامس: سياسة طموحة في مسار التنمية المستدامة.

2- الأهداف الإستراتيجية:

- ✓ تحسين جودة الخدمات ووضع الحريف في صلب اهتمامات الديوان،
- ✓ مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة،
- ✓ الرفع في مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،

- ✓ الرفع من مستوى الأمن والسلامة،
- ✓ ملاءمة البنية التحتية لمتطلبات تطوّر حركة النقل الجوّي،
- ✓ دعم التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الاتصال والنظم المعلوماتية المندمجة،
- ✓ التنمية المستدامة بأبعادها البيئية (كالتحكّم في الطاقة) والاجتماعية (تنمية الموارد البشرية) والاقتصادية (كالضغط على التكلفة).

3- تدخلات الفاعل العمومي:

-الأنشطة التي سيقوم بها ديوان الطيران المدني والمطارات (المشاريع والاستثمارات):

تتمثّل الأنشطة في ترسيم عدّة مشاريع بميزانية الاستثمار لسنة 2025 من أهمّها:

- توسعة وتطوير المحطّة الجوّية لمطار تونس قرطاج بتكلفة قدرها 400 م د،
- اقتناء وتركيز أربع منارات متعدّدة الاتجاهات ذات التردد العالي جدّا وثلاث أجهزة لقيس المسافات بتكلفة قدرها 15 م د،
- اقتناء وتركيز نظامين للهبوط الآلي (ILS) وجهاز لقيس المسافات لنظام الهبوط الآلي بمطار تونس وطريقة وجربة بتكلفة 6 م د،
- اقتناء منظومة AIM للتصرف في معلومات الطيران بديوان الطيران المدني والمطارات بقيمة 4.2 م د،
- اقتناء وتركيز معدات التآريم الليلي للمدرج 09-27 بمطار طبرقة بقيمة 5 م د،
- اقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات بتكلفة تبلغ 1.5 م د،
- توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج بتكلفة تبلغ 1.5 م د،
- استبدال وتركيز منظومة جديدة لمعالجة الأمتعة بمنطقة الذهاب بمطار جربة جرجيس الدولي بقيمة 12 م د،
- استبدال منظومة التحكم لمنظومة معالجة الأمتعة بمنطقتي الذهاب والوصول لمطار صفاقس طينة الدولي بتكلفة تقدّر بـ 1 م د،
- إعادة تهيئة المركبات الصحيّة بالمحطّة الجوّية بمطار جربة جرجيس وبمطار تونس قرطاج بقيمة 7 مليون دينار،
- توسعة منطقة الشحن الجوي الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات بتكلفة 1.5 م د
- تجديد رفوف معدنية بمستودع محطّة الشحن الجوّية بمطار تونس قرطاج الدولي بتكلفة قدرها 0.220 م د،

التقديرات			2024	إنجازات	البيان
2027	2026	2025	ميزانية مصادق عليها	2023	
580	570	560	553,931	482,815	ميزانية التصرف*
279,5	276,5	274,018	257,768	244,225	-أعباء التأجير -منحة بعنوان التسيير باعتبار مخصصات المدخرات والاستهلاكات
300,5	293,5	285,98	296,16	238,59	
250	200	150	128,940	19,215	ميزانية الإستثمار أو / التجهيز**
1410	1340	269.998	1236.799	965.63	المجموع

** تمثل دفعات الاستثمار

تكتسي هذه المعطيات صبغة تقديرية ولسيت نهائية ولم تعرض على المصادقة.

بطاقات الفاعلين العموميين لبرنامج النقل البحري والموانئ

بطاقة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

I. التعريف:

1. النشاط الرئيسي:

النقل البحري للمسافرين والسيارات والشاحنات والبضائع بين مدينة صفاقس وجزر قرقنة.

2. مرجع الاحداث:

تم احداث الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بمقتضى كتب بخط يد، مسجل في صفاقس بتاريخ 12 جوان 1971 تكونت شركة خفية الاسم تحت اسم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة "سونوتراك"، وقد وقع تسجيل الشركة بالسجل التجاري لدى المحكمة الابتدائية بصفاقس تحت عدد B 1119221997 ايداع عدد D 81208597 بتاريخ 28 أكتوبر 1997.

3. تاريخ امضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (ان وجد): بصدد الاعداد.

II. الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية:

حفاظا على موقعها الريادي في تأمين النقل البحري بين مدينة صفاقس وجزر قرقنة، تعما الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على الترفيع في أدائها ومردوديتها لضمان جودة عالية في خدماتها من خلال تطوير أساليب التصرف، وتحديث أسطولها وتعصير بنيتها التحتية وتوفير أمن وسلامة حرائها بما يتوافق مع استراتيجية برنامج النقل البحري للموانئ.

2. الاهداف الاستراتيجية:

تسهر الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على تفعيل الاستراتيجية المذكورة أعلاه وذلك بتحديد الالتزامات المالية والاقتصادية الموضوعة على عاتقها من أجل تحقيق الأهداف التالية:

- الهدف عدد1: تحديث وتطوير الاسطول.
- الهدف عدد2: تحسين وتطوير البنية التحتية.
- الهدف عدد3: المحافظة على الأمن والسلامة.
- الهدف عدد4: تحسين وتطوير أساليب التصرف.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

الأهداف	تدخلات الفاعل العمومي
الهدف عدد 1: <u>تدعيم وتطوير أسطول الشركة</u>	- الصيانة الكبرى بالأحواض الجافة بمنزل بورقيبة - إقتناء محرك للسفينة "حشاد" - تغيير منظومات الدفع للسفينة "سرسينا"
الهدف عدد 2: <u>تطوير البنية التحتية</u>	- تهيئة المحطة البحرية بسيدي يوسف - بناء محطة بحرية عصرية بصفاقس - تركيز بوابات ذكية بالمحطات البحرية
الهدف عدد 3: <u>تدعيم أمن وسلامة الشركة</u>	- إقتناء تجهيزات بحرية للإنقاذ والسلامة - تركيز كاميرات مراقبة على متن السفن وبالمحطات البحرية
الهدف عدد 4: <u>تحسين وتطوير أساليب التصرف</u>	- تركيز نظام معلوماتي مندمج - تركيز نظام جودة مندمجة

III. الميزانية على المدى المتوسط:

1. تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2025-2027):

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			إحتمالات 2024	إنجازات 2023	البيان
2027	2026	2025			
22.500	20.500	19.000	18.000	17.000	ميزانية التصرف منها: - منحة بعنوان التأجير - منحة بعنوان التسيير
12.630	10.130	10.700	5.040	29.722	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في البيان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة)
35.130	30.630	29.700	23.040	46.722	<u>المجموع:</u>

بطاقة شركة ميناء النفيضة

1. بطاقة بيانية لشركة ميناء النفيضة:

1.1 التعريف بالمؤسسة

شركة ميناء النفيضة	اسم المؤسسة
48 نهج أفلاطون منطقة خير الدين ضفاف البحيرة III تونس	المقر الاجتماعي
مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية	الشكل القانوني
-الأمر الحكومي عدد 1006 لسنة 2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة وبضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها. -انعقاد مجلس الإدارة عدد 1 للشركة بتاريخ 28 فيفري 2019	نص وتاريخ الإحداث
الأمر الحكومي عدد 1006 لسنة 2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة وبضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها.	نص التنظيم
	صنف المنشأة
<p>طبقا للفصل 2 من الأمر عدد 1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 "تكلف شركة ميناء النفيضة بالمهام التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • السهر على إنجاز وتطوير وصيانة ميناء المياه العميقة بالنفيضة ومنطقة الخدمات اللوجستية المحاذية له والتنسيق بين مختلف مشاريع البنية الأساسية للنقل ذات الصلة بالميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية. • إنجاز الدراسات ومخططات التهيئة والتطوير الخاصة بالميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية ومتابعة المؤثرات البيئية للمشروع ومعالجتها بالتنسيق مع بقية الهياكل المتدخلة. • إنجاز البنية الأساسية للميناء والمتمثلة خاصة في منشآت الحماية والأرصفة وجهر قنال الدخول والأحواض وصيانتها وتهيئة منطقة الخدمات اللوجستية. • تصفية الحوزة العقارية الضرورية لتهيئة الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية واستكمال الإجراءات القانونية للتصرف فيها بالتنسيق مع المصالح المختصة للوزارة المكلفة بأمولاك الدولة والشؤون العقارية. • التعريف والتسويق لمكونات الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية. • تقوم الشركة بصفة عامة بكل المهام المتعلقة بتطوير نشاطها أو تعهد إليها في نطاق مشمولاتها. 	النشاط الرئيسي
11 عون	عدد الأعوان
www.spe.nat.tn	موقع الواب
31.375.960	الهاتف
31.375.963/31.375.964	الفاكس
spe@spe.nat.tn	الربيد الإلكتروني
1614358Z	المعرف الجبائي

المعرف بالسجل للؤسسات الوطني 1614358Z	المعرف بالسجل للؤسسات الوطني
في طور الإنجاز	نظام الاجتماعي الضمان
في طور الإنجاز	النظام للأعوان الأساسي
بتاريخ 14 أكتوبر 2022، تم إمضاء بين السيد وزير النقل والسيد الرئيس المدير العام لشركة ميناء النفيضة لعقد أداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف للشركة بعنوان الفترة الممتدة من 2022 إلى 2025.	عقد الأداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف
تم بتاريخ 08 ماي 2024 موافاة مشروع عقد برنامج الشركة 2023-2025 إلى سلطة الإشراف (ضبط العقد من قبل مجلس الإدارة عدد 21 بتاريخ 27 فيفري 2024)	عقد برنامج شركة ميناء النفيضة 2023-2025

1.2 أهم النصوص المنظمة لنشاط المؤسسة:

- القانون عدد 93 لسنة 2000 المؤرخ في 3 نوفمبر 2000 المتعلق بإصدار مجلة الشركات التجارية، وعلى جميع التي نقحته أو تممته،
- القانون عدد 23 لسنة 2008 مؤرخ في أول أبريل 2008 يتعلق بنظام للزمات،
- القانون عدد 49 لسنة 2015 مؤرخ في 27 نوفمبر 2015 المتعلق بعقود الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص.
- القانون عدد 53 لسنة 2016 المؤرخ في 11 جويلية 2016 المتعلق بالانتزاع من أجل المصلحة العمومية المنقح والمتمم بالمرسوم عدد 65 لسنة 2022 المؤرخ في 19 أكتوبر 2022 ،
- القانون عدد 71 لسنة 2016 المؤرخ في 30 سبتمبر 2016 والمتعلق بالاستثمار،
- القانون عدد 8 لسنة 2017 مؤرخ في 14 فيفري 2017 المتعلق بمراجعة منظومة الامتيازات الجبائية،
- الأمر عدد 2197 لسنة 2002 يتعلق بكيفية ممارسة الإشراف على المنشآت العمومية وصيغ المصادقة على أعمال التصرف فيها وتمثيل المساهمين العموميين في هيئات تصرفها وتسييرها وتحديد الالتزامات الموضوعية على كاهلها.
- الأمر عدد 1039 لسنة 2014 المؤرخ في 13 مارس 2014 المتعلق بتنظيم الصفقات العمومية كما تم تنقيحه وإتمامه
- الأمر الحكومي عدد 2217 المؤرخ في 11 ديسمبر 2015 المتعلق بضبط نظام تأجير رؤساء المؤسسات والمنشآت العمومية والشركات ذات الأغلبية العمومية

- الأمر عدد 1006 لسنة 2018 مؤرخ في 06 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة وبضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها.

3.1 أهم الأحداث والقرارات المؤثرة في نشاط المؤسسة خلال الخمس سنوات الأخيرة

- عقد مجالس وزارية مضيقة متعلقة بإنجاز ميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وذلك بالتواريخ التالية:

- 26 جانفي 2017

- 14 نوفمبر 2017

- 01 مارس 2018

- 16 أوت 2019

- 10 ديسمبر 2022.

- عقد جلسة عمل اللجنة الوطنية للموافقة على المشاريع العمومية بتاريخ 24 جويلية 2019 بوزارة الاستثمار والتعاون الدولي وإدراج مشروع إنجاز ميناء النفيضة ضمن المشاريع الوطنية ذات الأولوية وذلك طبقا للأمر عدد 394 لسنة 2017 المؤرخ في 29 مارس 2017 بإحداث إطار موحد لتقييم وإدارة الاستثمارات العمومية. مع الإشارة إلى المراسلة الموجهة من قبل وزارة الاستثمار والتعاون الدولي بتاريخ 04 أوت 2019 إلى رئاسة الحكومة في الغرض.

- حصول الشركة على ترخيص وزارة المالية بتاريخ 18 سبتمبر 2019 للانطلاق في تفعيل الإجراءات التي تم إقرارها بالمجلس الوزاري المضيقة المنعقد بتاريخ 16 أوت 2019 لتنفيذ كافة المشاريع الكبرى ذات العلاقة مع إنجاز الميناء،

- حصول الشركة على موافقة الهيئة العليا للطلب العمومي في مناسبتين لتنفيذ مشروع إنجاز الميناء:

- بتاريخ 28 ماي 2019 لنشر الاستشارة بالتوازي مع البحث عن التمويل.

- بتاريخ 14 نوفمبر 2019 لمواصلة العمل مع مجمع مكتب الدراسات والمدرج في إطار ملف إنجاز الميناء.

- حصول الشركة بتاريخ 04 ديسمبر 2019 على مصادقة وحدة متابعة تنظيم المؤسسات والمنشآت العمومية برئاسة الحكومة على الهيكل التنظيمي للانطلاق.

- نشر في سنة 2020 للملفات طلبات العروض الضرورية لتأمين إنجاز الميناء وكافة المشاريع ذات الصلة:

ع	المشروع	تاريخ النشر	تاريخ فتح العروض
1	الاستشارة المتعلقة بإنجاز الأشغال	04 فيفري 2020	30 مارس 2022
2	الملحق للإحاطة انطلاقا من تقديم الاستفسارات إلى غاية إمضاء العقد مع مقاول الأشغال	10 مارس 2020	
3	المساعدة لترويج ميناء النفيضة ولإسناد لزمة استغلال محطة الحاويات	06 أكتوبر 2020	24 نوفمبر 2020
4	مهمة مساعدة فنية ومتابعة ومراقبة انجاز اشغال بناء محطة الحاويات موضوع المرحلة الأولى من ميناء المياه العميقة بالنفيضة	21 ديسمبر 2020	04 أكتوبر 2022

- تأجيل تقديم العروض في ثلاث مناسبات بطلب من شركات المقاوله أخذاً بعين الاعتبار للوضعية الصحية العالمية في سنتي 2020 و 2021 من جهة ولضرورة إتمام التحريات الميدانية اللازمة لتقديم العروض من جهة أخرى ليصل آخر أجل لتقديم العروض ليوم 30 مارس 2022؛ والتوصل في الأجل المحددة، بعدد ثلاث عروض فنية ومالية وعروض تمويل لإنجاز أشغال محطة الحاويات موضوع المرحلة الأولى من ميناء النفيضة وذلك من قبل أكبر مجامع شركات المقاوله المختصين في المجال المينائي.

-توصل الشركة بتاريخ 22 ديسمبر 2021 بمكتوب من قبل الإدارة العامة للتصرف في الدين والتعاون المالي بوزارة المالية موضوعه إسناد لفائدة شركة ميناء النفيضة الموافقة المبدئية على منح ضمان الدولة لإنجاز المشروع أي بضمان القروض التي سيتم إبرامها في الغرض.

- توصل الشركة بتاريخ 22 ماي 2023 بمراسلة من قبل وزارة الاقتصاد والتخطيط موضوعها دعوة الشركة لعرض تقرير تقييم العروض المتعلقة باستشارة إنجاز محطة الحاويات موضوع المرحلة الأولى من ميناء المياه العميقة بالنفيضة وتقييم البنك المركزي التونسي في الغرض على أنظار الهيئة العليا للطلب العمومي وذلك طبقا للمرسوم عدد 68 لسنة المؤرخ في 19 أكتوبر 2022 المتعلق بضبط أحكام خاصة بتحسين نجاعة إنجاز المشاريع العمومية والخاصة.

- إصدار الأمر الحكومي عدد 321 لسنة 2023 المؤرخ في 3 ماي 2023 والمتعلق بالانتزاع من أجل المصلحة العمومية لقطعتي أرض كائنتين بمعتمدية النفيضة ولاية سوسة ولازمتين لإقامة ميناء بالمياه العميقة ولازمتين لإقامة ميناء بالمياه العميقة بما قيمته 1040 ألف دينار.

-الإعلان عن طلب العروض غير مثمر تبعا لمراسلة الهيئة العليا للطلب العمومي بتاريخ 05 أكتوبر 2023.

1.4 حول الموارد البشرية لشركة ميناء النفيضة:

❖ منذ سنة 2019، انطلق نشاط شركة ميناء النفيضة بفريق عمل مضيق متكون في مرحلة أولى من إطارات وأعوان ملحقين من ديوان البحرية التجارية والموانئ وتم تدعيمه في السنوات 2021 و2022 و2023 بإطارات ملحقين من وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بمختلف الاختصاصات.

في بداية سنة 2024، يبلغ عدد الأعوان للشركة عدد 11 عون بمختلف الأسلاك المهنية بما في ذلك الرئيس المدير العام. مع تسجيل نسبة 80 بالمائة تأطير. وهذه النسبة مفهومة في هذه المرحلة من حيث تركيز الشركة واعتماد الهيكل التنظيمي الأولي للشركة.

وبعد توضيح الرؤية بالنسبة للاستراتيجية اللازمة لإنجاز المشروع، ستعرض شركة ميناء النفيضة في سنة 2024 الهيكل التنظيمي الشامل والنظام الأساسي على أنظار الهياكل المعنية للمصادقة؛ وتبرمج الشركة انطلاقا من السنة الجارية، تدعيم الموارد البشرية بمختلف الأسلاك والمؤهلات اللازمة ليصل عدد الإنتدابات إلى عدد 16 انتداب سنة 2025. وهذا دون اعتبار الحاجيات المصادق عليها لسنوات 2021 و2022 و2023 وغير المنجزة (عدد 10 انتدابات بمختلف الأسلاك) والمبرمج توزيعها سنتي 2026 (عدد 6 أعوان) و2027 (عدد 4 أعوان).

في هذا السياق، تم احتساب تطور كلفة منحة الأجور كما يلي:

السنة	2024		2023
	متوقع	مصادق	منجز
منحة الأجور	1,2 م د **	1,4 م د	0,778 م د*
عدد الأعوان	18		11
	1,6 م د		25

* نفقات التأجير المنجزة باعتبار الضرائب والأداءات بعنوان نفقات التأجير.

** النفقات المتوقعة باعتبار الإنتدابات المصادق عليها بعنوان ميزانية سنة 2024

إن الاعتمادات المبرمجة بعنوان التأجير المبرمجة بعنوان سنة 2025 تقدر قيمتها بـ 1,6 مليون دينار وترتكز هذه التقديرات على ثلاثة عناصر متمثلة في برمجة الارتفاع في عدد الأعوان والترفيح في كتلة الأجور بنسبة 5 بالمائة على الأجر الخام وكذلك ارتفاع أعباء الاستغلال في علاقة بنفقات التأجير.

2. الإطار العام الذي تنشط فيه المؤسسة:

يمثل قطاع النقل البحري الذي تنشط فيه شركة ميناء النفيضة عنصرا أساسيا في التبادلات التجارية على المستوى الدولي وبالخصوص على مستوى البحر الأبيض المتوسط بتسجيل مرور نسبة 30 بالمائة من التجارة البحرية الدولية بالمتوسط كما يشهد هذا القطاع تطورا سريعا بارتفاع نشاط الحاويات سنويا بمعدل 5 بالمائة مرافق بتطور تكنولوجي في نوعية سفن الحاويات وحجمها وفي الغاطس المائي (يصل طول 400 متر و16 متر غ م) وفي معدات الشحن والتفريغ لبلوغ مردودية 100 حاوية بالساعة (توفير على الأقل 4 رافعات قبان على كل سفينة).

وبالتالي، يسجل هذا القطاع تطوراً في البنية الأساسية للموانئ للملائمة مع هذا التطور التكنولوجي بضرورة إنجاز موانئ من الجيل الجديد تمتاز بطول الأرصفة وعمق المياه ونجاعة الخدمات مطابق للمواصفات الدولية جودة وسلامة وبيئة.

وتجدر الإشارة إلى أن الموقع الجغرافي للبلاد التونسية يجعلها قرب أكبر طريق بحري يربط أوروبا بشرق آسيا مروراً بالبحر الأبيض المتوسط. (تسجيل حوالي 43 مليون حاوية سنة 2021).

3. الاستراتيجية والأهداف:

3.1- التوجهات الاستراتيجية للبرنامج:

➤ في علاقة بتطور قطاع النقل البحري والموانئ على الصعيد الدولي:

في إطار الاستجابة للتحويلات الجديدة لقطاع النقل البحري على المستوى الدولي ومتطلبات تطوير البنية الأساسية المينائية، تم التفكير في مشروع إحداث ميناء بالمياه العميقة يمكن من بلوغ أهم الأهداف التالية:

- تمكين البلاد التونسية من التمتع والاستفادة من موقعها الجغرافي لمسايرة المستجدات والتحويلات السريعة في كافة المجالات باعتبار أن المجال البحري يمثل رهانات استراتيجية،
- إحداث ميناء ذكي من الجيل الجديد يساهم في تموقع البلاد التونسية بالبحر الأبيض المتوسط،
- ربط تونس بمحاور النقل الرئيسية بين الشرق والغرب (ربح في الأجل يصل إلى 10 أيام وتقليل الكلفة بـ 15 بالمائة) واستقطاب جزء من حركة المسافنة للحاويات بوسط وغرب البحر الأبيض المتوسط،
- الاستجابة لحاجيات التجارة الخارجية واستقطاب الاستثمارات للبلاد التونسية
- جعل تونس مركزاً دولياً للخدمات وقطبا اقتصاديا وتجاريا وصناعيا هاما لإسداء خدمات مندمجة للنقل واللوجستية.

➤ في علاقة بالاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل البحري والموانئ:

نظرا للوضعية الصعبة التي تشهدها الموانئ التجارية الحالية وحيث أنها موانئ قديمة تم إحداثها بالمدن وتفتقد لرصيد عقاري، وأن البلاد التونسية تفتقر إلى ميناء من الجيل الجديد خلافا لجل البلدان بالبحر الأبيض المتوسط، وباعتبار أن قطاع النقل البحري والموانئ شهد على الصعيد الدولي تطورا ملحوظا بالرجوع إلى الحجم المتنامي للسفن من الجيل الجديد المتداولة وكذلك إلى طرق الاستغلال بالموانئ والمواصفات العالمية للجودة وسلامة والأمن والمحافظة

على بيئة، وفي إطار تعصير البنية التحتية المينائية كمحور رئيسي للإستراتيجية الوطنية لتنمية قطاع النقل البحري والموانئ، فقد قررت الدولة التونسية إحداث ميناء بالمياه العميقة بالنفيضة بكلفة قدرت بقيمة 1031 مليون دولار في مرحلته الأولى وذلك وفق الدراسة المنجزة من قبل مجمع مكاتب الدراسات HPC/SELLHORN وبطريقة LANDLORD وفق توصيات المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 26 جانفي 2017 حيث بينت الدراسة توزيع الكلفة بنسبة 75 بالمائة للقطاع العام و25 بالمائة للقطاع الخاص لضمان مردودية الميناء.

3.2- التوجهات الاستراتيجية لشركة ميناء النفيضة:

رسمت الشركة خارطة طريق تم وضعها منذ الانطلاق الفعلي لنشاطها وذلك بعد انعقاد مجلس الإدارة عدد 1 بتاريخ 28 فيفري 2019 حيث أنها تتبع بالأساس من المشمولات المناطة بعهدتها والتي تركز بالأساس على إنجاز الميناء وتطويره واستغلاله وإنجاز المنطقة اللوجستية وتطويرها واستغلالها والتصرف في اللزمات الخاصة بمحطة الحاويات والمحطة المتعددة الاختصاصات وكذلك التصرف في اللزمات الخاصة بالمنطقة اللوجستية وبالنشاط البحري والمهن المينائية على غرار خدمات الجر والإرشاد البحري والمساعدة والإنقاذ وذلك على غرار التجارب الناجحة بالموانئ المماثلة على الصعيد الدولي.

3. تدخّلات شركة ميناء النفيضة:

بالرجوع إلى الصعوبات التي تم تسجيلها في إنجاز المشروع الرئيسي بإحداث ميناء المياه العميقة بالنفيضة، فإنّ هذه الفترة من السنة الحالية سنة 2024 تشهد مرحلة أساسية تكمن في اتخاذ قرار طريقة الإنجاز لغاية اتباعها في إعداد الميزانية بعنوان سنة 2025.

وفي هذا الصدد، وعلى إثر الوقوف على الفرضية المبرمج اتباعها وإقرار من قبل الدولة التوجه نحو التعامل مع شريك استراتيجي في مجال إنجاز ميناء المياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية بالنفيضة، تقترح شركة ميناء النفيضة اتباع الإجراءات ذات الصلة بالتفاهم مع الشريك الإستراتيجي:

الملاحظات	الإجراءات اللازمة	التوجه
<p>أهم ما يترتب عن هذه الفرضية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • انتهاز فرصة ثمينة لتمكين البلاد التونسية من التّموّج بالبحر الأبيض المتوسط بإحداث أول ميناء بالمياه العميقة من الجيل الجديد والتأقلم مع تطور المجال البحري والاستفادة من التأثيرات الإيجابية على الاقتصاد التونسي والانفتاح على العالم في مجال الخدمات اللوجستية. • تجنب المطالبة بأي ضمان سيادي أو أي ضمانات عينية أخرى من قبل الدولة التونسية في إنجاز وتشغيل الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية. • التّأكد من الاستغلال الآلي لميناء النفيضة بكافة مكوناته. • الاستفادة من تجربة الشريك الإستراتيجي في المجال المينائي ومجال التصرف في اللزمات بمنطقة الخدمات اللوجستية. • استفادة شركة ميناء النفيضة بمداخل هامة مترتبة عن خلاص معالم لزمة 	<p>-امضاء اتفاقية مدروسة وملائمة لكلتا الطرفين وتضمن نجاح المشروع ومصالح الدولة التونسية.</p> <p>-إحداث شركة مشتركة تكون فيها شركة ميناء النفيضة لها الأغلبية في رأس المال</p> <p>-اختيار مكتب دراسات لغاية اتباع مسار التفاوض وللمساندة لإحداث الشركة المشتركة.</p>	<p>التعامل مع شريك استراتيجي في مجال إنجاز ميناء المياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية بالنفيضة وفي كافة المشاريع ذات الصلة وكذلك في المجال التنظيمي لشركة ميناء النفيضة وهذا الإجراء معمول به على الصعيد الدولي وأثبت نجاعته في عديد البلدان.</p>

بطاقات الفاعلين العموميين لبرنامج القيادة والمساندة

I . التعريف: المعهد الوطني للرصد الجوي

1. النشاط الرئيسي : الرصد الجوي و المناخ و الجيوفيزياء
2. ترتيب الفاعل العمومي: مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية صنف " أ "
3. مرجع الأحداث:
 - الأحداث كمؤسسة عمومية ذات صبغة إدارية: الفصل 67 من القانون عدد 101 لسنة 1974 المؤرخ في 25 ديسمبر 1974 يتعلق بقانون المالية لسنة 1974
 - تغيير الصبغة إلى مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية: القانون عدد 10 لسنة 2009 المؤرخ في 26 فيفري 2009 المتعلق بالمعهد الوطني للرصد الجوي.
4. مرجع التنظيم الإداري والمالي: الأمر عدد 213 لسنة 2010 المؤرخ في 9 فيفري 2010 يتعلق بضبط التنظيم الإداري والمالي و طرق تسيير المعهد الوطني للرصد الجوي.
5. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة والفاعل العمومي:

تم إعداد مشروع عقد الاهداف للفترة 2023-2024 والمصادقة عليه من طرف مجلس المؤسسة بتاريخ 31 أوت 2023. وتبعاً لأحكام منشور رئاسة الحكومة عدد 31 الصادر بتاريخ 23 نوفمبر 2023 الذي يلغي ويعوض منشور 27 جويلية 2023 فقد تم عقد جلسة عمل مع اللجنة الوزارية المشتركة المكلفة بدراسة مشروع عقد الاهداف الخاص بالمعهد الوطني للرصد الجوي بتاريخ 26 مارس 2024 حيث دعي المعهد الى مراجعة هذه الوثيقة ووفقاً للتبويب المقترح بالدليل النموذجي الصادر عن وزارة المالية الخاصة بإعداد عقود الاهداف وعقود البرامج الخاصة بالمؤسسات والمنشآت العمومية (بصدد الإنجاز).

II . إطار الأداء

1. الإستراتيجية العامة:

ارتكزت إستراتيجية المعهد عموماً على خمسة محاور أساسية في علاقة مع الاحتياجات المجتمعية تتعلّق بالمجالات التالية وهي ذات أولوية رئيسية:

- المساهمة في الحد من مخاطر الكوارث.
- الإطار العالمي للخدمات المناخية،
- تركيز النظام العالمي المندمج " أنظمة الرصد/أنظمة المعلومات (WIS / WIGOS) "،
- الأرصاد الجوية الخاصة بالطيران،
- تنمية القدرات،

2. تحديد المساهمة في أهداف البرنامج: مساهمة غير مباشرة

3. أهم الأولويات والأهداف:

إن رؤيتنا لدور المعهد الوطني للرصد الجوي تعتمد بالأساس على اعتباره المؤسسة الوطنية المرجعية المحمول عليها توفير كل المعطيات و المعلومات، في الوقت المناسب، حول وضعية الطقس والمناخ ووضعها على ذمة مستخدميها من سلط عمومية ووسائل إعلام وعموم المواطنين فضلا عن مختلف القطاعات الاقتصادية المعنية بهذه الظواهر وذلك من خلال رصد العناصر الجوية، جمع البيانات المتعلقة بها ومعالجتها، إعداد التنبؤات والإنذارات وإرشادات الأرصاد الجوية...، كل ذلك طبقا للمواصفات والجودة المطلوبة والمتطابقة مع توصيات المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

إن تجسيد هذه الرؤية التي تهدف إلى رفع من مستوى أداء المعهد حتى يكون في مستوى متقدم (الدرجة 4 أو 5) من سلم المنظمة العالمية للأرصاد الجوية لقياس كفاءة وفعالية أداء مراكز الأرصاد الجوية الوطنية و المتكون من خمس درجات (سلم من 1 إلى 5) من شأنه أن تكون له انعكاسات جد إيجابية على المجموعة الوطنية حيث أن تقديم خدمات ذات جودة عالية وفي التوقيت المناسب تسهم بشكل مباشر في مجابهة تداعيات الكوارث الطبيعية والتقليل من الخسائر المحتملة لها هذا فضلا عن دورها في إتاحة الفرصة للقطاعات الاقتصادية من أجل التأقلم الأمثل مع تطور الحالة الجوية والرفع من مردودية الموارد وحسن استغلالها.

3-1. الأهداف الرئيسية:

إن مواصلة تحديث مصالح المعهد وتطوير أدائها طبقا للرؤية السالفة الذكر، تستوجب العمل على تحقيق الأهداف المرتبطة بالمحاور التالية:

- مواصلة عملية البناء المؤسسي للمعهد بما يتلاءم مع طبيعته القانونية باعتباره مؤسسة ذات صبغة غير إدارية،
- دعم الرصيد البشري بالكفاءات المختصة وتطوير القدرات والمهارات لمختلف أعوان المعهد،
- استكمال توفير ودعم البنية الأساسية بمختلف أجهزة الرصد والمعدات الضرورية لتأمين خدمات المعهد بالكيفية والجودة المطلوبة،
- مزيد الاعتماد على التكنولوجيات ووسائل الاتصال الحديثة في تأمين الخدمات وإيصالها إلى مستخدميها،
- تعزيز قدرة المعهد على توفير خدمات ذات دقة، موثوق بها ومشخصة بشأن الطقس والمناخ بما يستجيب لحاجيات المجتمع ومختلف القطاعات الاقتصادية مع ضمان سهولة الحصول عليها والاستفادة منها تدعيما للسياسات والإجراءات التي تساعد على تحقيق التنمية المستدامة وتخفيف المخاطر المتعلقة بتقلبات الطقس،
- بناء القدرات المؤسسية في مجال إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية وتطوير القدرات وتعزيز سبل التعاون والتنسيق مع مختلف الأطراف والهيكل الوطنية المعنية بالطقس والمناخ.

2-3. الأهداف الخصوصية :

الأهداف الخصوصية هي تلك المرتبطة بالخدمات الخصوصية للمعهد والتي تدرج ضمن مجال المهام المنوطة بعهدته والتي تتلخص في الجدول الموالي:

الخدمة/النشاط	الأهداف المرسومة
التوقعات الجوية	وضع نظام عملياتي ناجع وفعال ومتنوع يتلاءم مع متطلبات المستخدمين الخصوصية والعامّة.
	تحسين نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة، ومردودية خارطة اليقظة.
	تحسين نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 ساعة)،
	تحسين نسبة نجاعة منتجات النماذج الرقمية 'الادان_ ALADIN' للتوقعات الجوية العددية القصيرة المدى (48 ساعة) وأروم AROME
	استكمال منظومة شبكات رصد العناصر الجوية وتطوير استغلالها من خلال تأليتها واستعمال التكنولوجيات الحديثة في إرسالها وحفظها.
المعطيات والمعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد الوطني والتنمية المستدامة	التسجيل الحيني لمختلف العناصر الجوية المرصودة بمختلف المحطات، تخزينها بقاعدة المعطيات ووضعها على ذمة مستعملها على المستوى المحلي والعالمي.
	إرساء الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني.
	الإعلام الحيني بحدوث زلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية،
مراقبة النشاط الزلزالي	تحسين دقة تحديد مركز الرجات الأرضية،
علوم الفلك	مواكبة التطور التكنولوجي لأجهزة الرصد الفلكية.
العلاقات الدولية	تطوير التعاون العلمي والفني مع المراكز الوطنية للأرصاد الجوية ببلدان الجوار والمنطقة العربية نظرا لتشابه الخصائص المناخية والجوية التي تميزها أو تلك التي تشهد تقدما كبيرا من حيث أساليب العمل والتقنيات الحديثة والمتطورة للاستفادة من تجاربها.
البحث والتطوير	تنفيذ الإستراتيجية الخاصة بالبحث العلمي والتطوير في مجال الرصد الجوي والمناخ استجابة للحاجيات الوطنية واستغلال القدرات الحسابية المتوفرة لتركيز وتشغيل نماذج رقمية متطورة (أروم...) للتوقعات الجوية والتوقعات الموسمية.
	وضع برنامج متكامل يهدف إلى دعم الدور العلمي للمعهد
التسويق	رقمنة إسداء الخدمات والمنتجات لمختلف القطاعات.
	تنويع الخدمات والمنتجات بأن تكون خدمات متخصصة تستجيب لحاجيات الحريف في مختلف ميادين نشاطه.

بطاقة النوع الاجتماعي للمهمة

بطاقة النوع الاجتماعي – تعهدات

1- السياق العام

على الرغم من أن قطاع النقل يعمل على تركيز وتطوير منظومة نقل شاملة ومندمجة تحرص على تلبية حاجيات الأشخاص في مجال التنقل دون تمييز وتوفير أفضل الظروف الممكنة خاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمان والكلفة والجودة والحماية، إلا أن القطاع مازال يشهد بعض الصعوبات بخصوص تأمين التوازن والمعادلة عند إستعمال وسائل النقل والحد من الفوارق بين الجنسين على أرض الواقع.

حيث تواجه العديد من النساء في تونس، مثلما هو الحال في العديد من البلدان الأخرى، تحديات ومظاهر عدم توفر فرص المساواة في قطاع النقل، ومن بين هذه المظاهر العنف المسلط على المرأة في وسائل النقل العمومي وضعف تمثيلية النساء والنفوذ لسوق الشغل في القطاع خاصة بالنسبة للنقل الجوي والبحري والنقص فيما يخص خدمات النقل الموجهة خاصة للمرأة الريفية.

كما أن التصدي للتغيرات المناخية بإعتبارها واحدة من أهداف خطة التنمية المستدامة التي تعمل المهمة على تحقيقها، وذلك بدعم من الرصد الجوي لإيجاد حلول عملية مُبتكرة لمجابهة ما يتبع التغيرات المناخية من تأثيرات ومخاطر وتهديدات مُحتملة، حيث يعد الرصد الجوي أداة أساسية للتعنبؤ بالكوارث الطبيعية وحماية المجتمع من عواقبها المدمرة حيث أن الأحوال الجوية القاسية والكوارث البيئية مثل الفيضانات والجفاف التي يمكن أن تلحق أضرارًا بأسطول النقل من حافلات وعربات مترو وكذلك النقل الحديدي، و هو ما من شأنه ان

يؤثر سلبا على تنقل الافراد بصفة عامة و على المرأة بصفة خاصة و توقف الأنشطة العادية التي تقوم مما يتسبب في عزلتها ويعيق بالتالي تمكينها الاقتصادي.

هذا وقد لوحظ حسب إحصائيات مجموعة أدوات النوع الاجتماعي- النقل والتنقل التي أجرتها الوكالة الفرنسية للتنمية فإن النساء في المناطق الحضرية أكثر عرضة للعنف من الرجال في وسائل النقل العمومي خاصة في البلدان النامية.

أما على المستوى الوطني فقد بينت نتائج الدراسة الإستقصائية التي أجراها مركز البحوث والدارسات والتوثيق والإعلام حول المرأة بالتعاون مع هيئة الأمم المتحدة للمرأة (ONU – femme) حول العنف القائم على النوع الاجتماعي في الأماكن العامة،*نشرية عدد1 جانفي – ماي 2016 أن:

- 348 امرأة مستعملة للنقل العمومي من جملة عينة تتكون من 1556 أي ما يمثل نسبة 22.4% صرحن بأن هن قد تعرضن للعنف بمختلف أشكاله في وسائل النقل العمومي: اللفظي، نفسي، المادي أو جنسي.

- وأن العنف الجنسي يمثل النسبة الأكبر أي ما يمثل نسبة 15.3% من النساء المستجوبة

- أغلب النساء المتعرضين أو ضحايا العنف هم من العاصمة، نابل وسوسة

-59.5% من النساء المتعرضات للعنف في وسائل النقل العمومي هن دون 35 سنة كما أنهن مثقفات وطالبات أو عاملات.

كما أكدت الدراسة على انتشار العنف ضد المرأة في الأماكن العامة وخاصة في وسائل النقل العام.

هذا وتعد الخطة الوطنية لمأسسة وإدراج النوع الاجتماعي ترجمة للإرادة الفعلية لتنفيذ الإلتزامات الوطنية والدولية على أرض الواقع وللتكريس الفعلي للمساواة بين المرأة والرجل ذلك بتوجيه السياسات العمومية والميزانيات في هذا الإتجاه. ويعتبر بذلك مرجعية هامة لإدماج النوع الاجتماعي في التخطيط والبرمجة وفي تنفيذ الميزانية.

وبناء على الإطار المرجعي لعمل مهمة النقل من إلتزامات دولية ووطنية المترجمة في أولويات الخطة الوطنية لإدماج ومأسسة النوع الاجتماعي وأخذا بعين الإعتبار التوجهات الوطنية ذات الأولوية في المرحلة الراهنة والمعطيات الإحصائية بالمقدمة أعلاه بخصوص إشكاليات النوع الاجتماعي التي تم رصدها في قطاع النقل وفي انتظار إجراء تشخيص أكثر دقة للقطاع من هذا المنظور فإن خطة عمل مهمة النقل للفترة القادمة تتمحور أساسا حول المحاور التالية:

المحور 1: المساهمة في مناهضة العنف والتمييز المسلط ضد المرأة في وسائل النقل.

المحور 2: المساهمة في تعزيز التمكين الإقتصادي للمرأة من خلال دعم تشغيليتها في القطاع.

المحور 3: تمكين المرأة من مجابهة التغيرات المناخية والتخفيف من أثار تغير المناخ والتكيف معه في استعمال وسائل النقل.

2- تنزيل آثار الخطة الوطنية لإدراج ومأسسة النوع الاجتماعي

الأثر عدد 1: منظومة مساءلة تعمل على القضاء على كل أشكال التمييز والعنف ضد النساء في التشريع وفي الممارسات

1.1 الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 31: النقل البري

الهدف الاستراتيجي عدد 1⁴ دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص

الهدف الاستراتيجي عدد 2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص			
الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي	الأسباب المباشرة	الأسباب الرئيسية	الأسباب الجذرية
الهدف العملي 1: تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	محدودية وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	- غياب إطار قانوني وتنظيمي يتعلق بوقاية المرأة من العنف بوسائل النقل	نقص الإطلاع على القانون الأساسي 58-2017
			عدم تلائم التعريف المستخدم في القانون الجنائي التونسي مع نوعية التحرش في وسائل النقل العمومي المعروف "بتحرش الشارع"
			غياب تنصيب ضمن الانظمة الداخلية على مكافحة العنف ضد المرأة
			استراتيجية الوطنية للنقل العمومي لا تأخذ بعين الاعتبار العنف المسلط على المرأة بوسائل النقل العمومي

³ نفس الجداول سيتم اعتمادها لكل برامج المهمة

⁴ نفس الجداول سيتم اعتمادها لكل الأهداف الإستراتيجية للبرنامج

نقص في أعوان الحماية والمراقبة بوسائل النقل العمومي البري	(توزيع المحطات، الإضاءة، ... أسطول النقل)		
نقص في أسطول النقل العمومي البري			
أغلبية العاملين أو العاملين في قطاع النقل وخاصة في الوظائف الفنية (سائقي مديري محطات ...) هم من الرجال،			
عدم وجود دراسات كافية تسلط الضوء على العنف ضد المرأة في وسائل النقل، مما يحد من المعلومات المتاحة.	نقص في الوعي بمدى انتشار العنف ضد المرأة بوسائل النقل العمومي وبمخاطره		
= غياب حملات توعية و التحسيس لفائدة النساء بضرورة الإعلام و بحقوقهم في التتبع			
عدم وجود آليات واضحة للإبلاغ عن الحوادث			
عدم وجود نظام معلوماتي او سجل خاص بتسجيل حالات العنف المصرح بها			
عدم وجود دليل إجراءات توضيحي حول حماية المرأة المعنفة	عدم وضوح آليات توجيه ورعاية النساء ضحايا العنف بوسائل النقل العمومي	حماية النساء من العنف المسلط عليها بوسائل النقل العمومي غير كافية	الهدف العمليتي 2: تعزيز حماية النساء من العنف المسلط عليها بوسائل النقل العمومي
غياب خلايا الإنصات والتوجيه الموجهة أساسا لضحايا العنف بوسائل النقل العمومي			
نقص الحملات توعوية للركاب بخصوص طرق التصرف في حالات تعرض النساء للعنف			
عدم وجود اتفاقيات او شركات مع بقية الوزارات على غرار وزارة الداخلية والصحة العدل والمرأة ...	غياب التنسيق مع بقية الأطراف الفاعلة المتدخلة		
نقص في التنسيق مع المجتمع المدني (جمعيات ...)			
عدم تكوين الإطار الفني من أعوان النقل (السائقون، المرافقون والمراقبون ...) حول آليات توجيه بالنساء ضحايا العنف بوسائل النقل العمومي	نقص في الكفاءات حول التعهد بالنساء ضحايا العنف بوسائل النقل		

2.1 خطة عمل الأثر 1

1-2 الأهداف والمؤشرات العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 1:5 النقل البري

المؤشرات العملية						الهدف العملي المراعي للنوع الاجتماعي
تقديرات ن+3	تقديرات ن+2	تقديرات ن+1	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	
					تطور عدد حالات العنف ضد المرأة بوسائل النقل العمومي المسجلة من قبل هيكل النقل.	تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي
					نسبة حالات العنف ضد المرأة المتعهد بها مقارنة بحالات العنف المسجلة	تعزيز حماية النساء المعنفات بوسائل النقل العمومي

⁵ نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة
⁶ السنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية

2.2.1 الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي ومؤشرات متابعة الأنشطة الخاصة بالأثر 1

البرنامج عدد 17 النقل البري

مصادر أخرى للتمويل	الميزانية حسب الروزنامة				مؤشرات الأنشطة				الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي		
	2+ن	1+ن	ن	1-ن	تقديرات 2+ن	تقديرات 1+ن	تقديرات ن	إنجازات 1-ن	اسم المؤشر	ملخص الأنشطة	الصف الفرعي ⁸

الهدف العمليتي المراعي للنوع الاجتماعي 1 تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي													
										نسبة تلبية الطلبات الليلية	رفع مذكرة تحت على تلبية طلب التوقف خصوصا في أوقات معينة (ساعات الليل)،		
										نسبة جاهزية الأسطول	الرفع من نسبة جاهزية الأسطول لتلبية طلبات التنقل والحد من الاكتظاظ		
										تطور عدد عمليات المراقبة الدورية: -وسائل النقل -المحطات	عمليات مراقبة دورية داخل وسائل النقل العمومي وداخل المحطات		

⁷ نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة
⁸ عمود إختياري

										أريانة) كمرحلة أولى و تدعيمها بأعوان الأمن،		
										- تنظيم 07 دورات تكوينية ب 5 أيام لكل دورة لفائدة 7 مجموعات تتضمن 10 مشاركات ومشاركين بكل مجموعة حول مناهضة التحرش الجنسي ضد النساء والفتيات في فضاءات ووسائل النقل. (المنتفعون: 50 عون من شركة نقل تونس+ رئيس محطة 10 ديسمبر + 10 سائقات مترو+ 11 عون (نساء) بيع تذاكر)		
										- تنظيم 05 دورات تكوينية ب 5 أيام لكل دورة لفائدة 5 مجموعات تتضمن 10 مشاركات ومشاركين بكل مجموعة حول مناهضة التحرش الجنسي ضد النساء		

الهدف العملياتي المراعي للنوع الاجتماعي 92 تعزيز حماية النساء المعنفات بوسائل النقل العمومي												
										إعداد إجراء إحالة وتوجيه وإحاطة للنساء والفتيات ضحايا العنف والجنسي بوسائل وفضاءات النقل		
									نسبة النساء التي تمت الإحاطة بهن وتوجيههن			
									تطور تركيز كاميرات مراقبة	-تركيز 10كاميرات مراقبة ومنبه صوتي و استغلال حافلات مجهزة بكاميرات بالنسبة للخطوط المتصلة بالمحطة النموذجية وتعيين اعوان من النساء للعمل في شبابيك بيع التذاكر وسائقات في المترو الخفيف		
										التنسيق مع وزارة العدل لمراجعة أو إضافة نص إلى قانون الجزائي يجرم التحرش في الشوارع وفقا للتعريف الوارد باتفاقية إسطنبول		

9 نفس الأسطر سيتم إضافتها في حال إدراج أهداف عملياتية مراعية للنوع الاجتماعي ومرتبطة بنفس الهدف الإستراتيجي

										إقامة حملات في وسائل النقل العمومي والإكثار من الملصقات المناهضة للتحرش الجنسي في كل مكان.			
										نسبة الحملات المقامة بوسائل النقل	تعزيز دور الأمن في الحد من هذه الظاهرة والكف من اعتبارها من القضايا الثانوية وعدم الرحمة مع المتحرش، تعزيز دور الإعلام في التوعية الأخلاقية والقانونية وترهيب المتحرشين بأن القانون يحفظ حق المرأة والتشهير بهم.		
										نسبة تعزيز دور الأمن	توعية الرجال عن طريق حملات أو بين الأصدقاء حول مضار هذه العادة وتأثيرها السلبي في المجتمع وتأثيرها العكسي عليهم .		
										نسبة توعية الرجال			
											مجموع ميزانية الهدف العملياتي 2		
											مجموع ميزانية الأهداف العملياتيّة للبرنامج 1		
											مجموع ميزانية الأهداف العملياتيّة لبرامج المهمة		

الأثر عدد 3: وضع وتنفيذ سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل

1.1 الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 102: الطيران المدني

الهدف الاستراتيجي عدد 1¹¹ تنمية النقل الجوي بالمطارات

الهدف الاستراتيجي عدد 1: تنمية النقل الجوي بالمطارات			
الأسباب الجذرية	الأسباب الرئيسية	الأسباب المباشرة	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي
<ul style="list-style-type: none"> - غياب التوعية والتحسيس لتغيير الصورة النمطية للشركات الطيران المدني - هيمنة الرجال في المواقع اتخاذ القرار ومحدودية وصول صوت المرأة - نقص برامج التكوين والتدريب التي تستهدف النساء في مجالات الطيران - غياب التشريعات التي تدعم حقوق المرأة في العمل في هذا المجال وتضمن المساواة في الفرص، 	<ul style="list-style-type: none"> النساء اقل فرصا من الرجال في التشغيل والترقية في قطاع الطيران المدني 	<ul style="list-style-type: none"> تمثيلية غير كافية للمرأة في قطاع الطيران المدني 	<ul style="list-style-type: none"> الهدف العملي 1: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

¹⁰ نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة

¹¹ نفس الجداول سيتم إعتماها لكل الأهداف الإستراتيجية للبرنامج

<p>نقص وعي أصحاب القرار بأهمية تعزيز مشاركة النساء في الطيران وتأثير ذلك على التنمية الاقتصادية والاجتماعية.</p>	<p>غياب السياسات الداعمة لتشجيع النساء على دخول مهن الطيران</p>		
<p>عدم وجود بيانات دقيقة حول تمثيل النساء في القطاع أو الفجوات الموجودة يمكن أن يؤثر على وضع السياسات المناسبة.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> - نقص والتوجيه النساء للدخول مجال الطيران - نقص توعية النساء بفرص العمل في مجال الطيران والأدوار المتاحة لهن. - قلة وجود نماذج نسائية بارزة في هذا المجال 	<p>- عزوف النساء عن الانضمام إلى هذا المجال.</p>		

2.1 خطة عمل الأثر 3

1-2.1 الأهداف والمؤشرات العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 1:12 الطيران المدني						
المؤشرات العملية						
تقديرات ن+3	تقديرات ن+2	تقديرات ن+131	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	الهدف العملي المراعي للنوع الاجتماعي
					نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات	تعزيز تمثيلية (تشغيل) المرأة كطيارات و ميكانيكات وفني الطائرات في قطاع الطيران المدني

¹² نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة
¹³ السنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية

2.2.1 الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي ومؤشرات متابعة الأنشطة الخاصة بالأثر 3

البرنامج عدد 2 الطيران المدني

مصادر أخرى للتمويل	الميزانية حسب الروزنامة				مؤشرات الأنشطة				الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي		
	2+ن	1+ن	ن	1-ن	تقديرات 2+ن	تقديرات 1+ن	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	ملخص الأنشطة	الصف الفرعي 14

الهدف العمليتي المراعي للنوع الاجتماعي 1 تعزيز تمثيلية وتشغيلية المرأة في قطاع الطيران المدني												
					8.8	8.14	7.5		عدد المنتفعين من الإناث بالدورات التكوينية في المجال	تنظيم دورات تكوينية و تدريبية لفائدة النساء الطيارات وميكانيكيات و فنيات طائرات لتنمية قدراتهن و تعزيز ثقتهن بأنفسهن للتقدم في المجال و تدعيم حضورهن في الترقيات الثقة بالنفس - القيادة -		

										النوع الاجتماعي، الإدارة،)		
										تنظيم حملات تحسيسية لفائدة الشركات بقبول متربصين فنيي وميكانيكي وطياري من الإناث		
										تنظيم حملات تحسيسية لفائدة الشركات بفوائد انخراط الإناث أكثر في هذه الوظائف الشركات بفوائد إنخراط الإناث		
										تنظيم حملات توعية لتشجيع النساء على اختيار مسارات مهنية في هذا المجال		
										نشر قصص نساء ناجحات في هذا المجال لمشاركة تجاربهن وكسر الصور النمطية القديمة		

الأثر عدد 3: سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل

1.1 الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 151: النقل البري

الهدف الاستراتيجي عدد 1¹⁶ تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي

الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي	الأسباب المباشرة	الأسباب الرئيسية	الأسباب الجذرية
الهدف العملياتي 1: تكثيف وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية	- محدودية خدمات النقل العمومي الموجهة للمرأة الريفية -	عدم اقبال المستثمرين على الانخراط في مشروع النقل الموجه بالمرأة الريفية	غياب نص قانوني واضح ينضم النقل العمومي الموجه للمرأة الريفية - ضعف مصادر و التسهيلات التمويل الملائمة للتشجيع للانتصاب للحساب الخاص

¹⁵نفس الجداول سيتم اعتمادها لكل برامج المهمة
¹⁶نفس الجداول سيتم اعتمادها لكل الأهداف الإستراتيجية للبرنامج

<p>- عدم توفر الحوافز الاستثمارية الكافية للمستثمرين، مثل الإعفاءات الضريبية أو الدعم المالي، لتشجيعهم على الانخراط في مشاريع النقل الموجهة للمرأة الريفية</p>			
<p>ضعف آليات التمويل الموجهة لتشجيع ودعم النقل الريفي</p>			
<p>نقص التنسيق مع الاطراف المعنية على غرار مهمة التجهيز و الأسكان ووزارة الداخلية</p>	<p>ضعف البنية التحتية لتسهيل النقل العمومي للنساء بالمناطق الريفية بشكل منتظم وآمن</p>		
<p>ضعف تشريك المحيط الاقتصادي والاجتماعي</p>			
<p>بيانات كافية حول أنماط التنقل الخاصة بالنساء الريفيات واحتياجاتهن،</p>	<p>الاستراتيجيات و البرامج المتعلقة بالنقل العمومي لا تأخذ بعين الإعتبار بللحاجيات</p>		
<p>إعطاء الاولوية في بالنقل العمومي للنقل الحضري على حساب النقل الريفي</p>	<p>المرأة الريفية</p>		

2.1 خطة عمل الأثر 3

1-2.1 الأهداف والمؤشرات العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 1:17 النقل البري						
المؤشرات العملية						
تقديرات ن+3	تقديرات ن+2	تقديرات ن+181	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	الهدف العملي المراعي للنوع الاجتماعي
					تطور عدد رخص العربات نقل المرأة الفلاحية	تكثيف وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية

¹⁷ نفس الجداول سيتم اعتمادها لكل برامج المهمة
¹⁸ السنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية

2.2.1 الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي ومؤشرات متابعة الأنشطة الخاصة بالأثر 3

البرنامج عدد 1 النقل البري

مصادر أخرى للتتمويل	الميزانية حسب الروزنامة				مؤشرات الأنشطة				الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي		
	2+ن	1+ن	ن	1-ن	تقديرات 2+ن	تقديرات 1+ن	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	ملخص الأنشطة	الصف الفرعي 19

الهدف العمليتي المراعي للنوع الاجتماعي 1 تكثيف وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية												
										نسبة إنخراط النقل الخاص بالمرأة الريفية	تشجيع الانخراط مشروع الخاص بالمرأة الريفية	
										إطار قانوني وتبسيطه	وضع قانوني وتبسيطه	
										نسبة التمويل الموجهة للاقتناء عربات	دعم تمويل للتشجيع على عربات مخصصة للنقل الفلاحي	

									مخصصة لنقل الريفي	وضعف التمويل للانتصاب للحساب الخاص		
									نسبة إسناد بطاقة عامل فلاح للمرأة	إسناد بطاقة عامل فلاح للمرأة الريفية تساعدها على إمتطاء وسائل نقل العملة وذلك بالتنسيق مع وزارة الفلاحة والداخلية بخصوص البطاقة		
									نسبة العربات المستخدمة في النقل الريفي للفحص للغني	إضافة العربات المستخدمة في تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين للفحص الفني للسلامة المرأة العاملة الريفية		
									نسبة الإمتيازات الجبائية للاقتناء عربات لنقل المرأة الفلاحية	الإنتفاع بإمتيازات جبائية عند إقتناء السيارات المستعملة لنقل العملة الفلاحيين وخاصة المرأة العاملة في المجال		
									نسبة الجلسات الخاصة	تنظيم جلسات عمل مع المجالس البلدية قصد تحديد		

									بتحديد حاجيات المرأة الريفية	حاجيات المرأة الريفية والعاملة في القطاع الفلاحي من وسائل النقل وذلك عبر الإدارات الجهوية التي يمكن أن تلعب دور إتصال بين الأطراف المتدخلة .		
									نسبة أيام التوعية مع المجتمع المدني حول نقل المرأة الفلاحية	تنظيم أيام توعية مع المجتمع المدني حول نقل المرأة الفلاحية لوضع خارطة طريق وتوجيه النقل الفلاحي لمستعمليه		
									نسبة المكاتب الخاصة برخص نقل المرأة الفلاحية	دعوة الولايات لإنشاء مكاتب خاص بالرخص الخاصة بنقل المرأة الفلاحة		
											مجموع ميزانية الهدف العملياتي 1	
											مجموع ميزانية الأهداف العملياتي للبرنامج	
											مجموع ميزانية الأهداف العملياتي لبرامج المهمة	

الأثر عدد 3: سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العاد

1.1 الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 203: النقل البحري

الهدف الاستراتيجي عدد 1²¹ تدعيم وتنمية التمكين الاقتصادي و الاجتماعي للمرأة في قطاع النقل البحري

الأسباب الجذرية	الأسباب الرئيسية	الأسباب المباشرة	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي
ضعف الوعي بأهمية تمكين المرأة في هذا القطاع وتعزيز صورتها المهنية	غياب برامج لدعم تشغيل النساء في قطاع النقل البحري	ضعف نفاذ المرأة لسوق الشغل في مجال النقل البحري	الهدف العملي 1: تعزيز نفاذ المرأة لسوق الشغل في مجال النقل البحري
نقص بيانات موثوقة حول مشاركة النساء في قطاع النقل البحري			
ضعف برامج التكوين المتاحة للنساء	- النساء اقل حظوظا من الرجال للإنتداب /التشغيل في قطاع		
ضعف التعريف بهذا القطاع كخيار مهني للنساء			
ضعف وصول النساء بالفرص المتاحة			

²⁰نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة

²¹نفس الجداول سيتم إعتماها لكل الأهداف الإستراتيجية للبرنامج

قلة تميلية النساء بمواقع القرار بهذا القطاع	النقل البحري		
نقص حملات توعية تحسس بأهمية دور المرأة في القطاعات البحرية	- ضعف الوعي المجتمعي حول أهمية تمكين المرأة في هذا القطاع وتعزيز صورتها المهنية.		
غياب الحوافز المالية أو التسهيلات الضريبية الحصول على التمويل للإستثمار في مجال نقل البحري	صعوبات في التمويل	محدودية دعم المبادرة الخاصة للمرأة في مجال النقل البحري	الهدف العملياتي 2: دعم المبادرة النسائية في مجال النقل البحري
نقص الوصول للمعلومة بخصوص برامج التمويل و التسهيلات المتوفرة للمرأة			
نقص البرامج التدريبية المتخصصة الموجهة للنساء لمساعدتهن دخول القطاع بثقة وكفاءة.	نقص الخبرة والتكوين لدى النساء بالمهارات والمعرفة تقنية المتخصصة قطاع النقل البحري		
نقص التعريف بالبرامج التكوينية المخصصة للنساء			
ضعف الشبكات المهنية			

2.1 خطة عمل الأثر 3

1-2.1 الأهداف والمؤشرات العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج 1:22 النقل البحري						
المؤشرات العملية						
تقديرات ن+3	تقديرات ن+2	تقديرات ن+1 231	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	الهدف العملي المراعي للنوع الاجتماعي
					نسبة المرأة العاملة في مجال النقل البحري	تعزيز نفاذ المرأة لسوق الشغل في مجال النقل البحري
					نسبة النساء الباعثات لمشاريع في مجال النقل البحري	دعم المبادرة النسائية في مجال النقل البحري

²² نفس الجداول سيتم إعتماها لكل برامج المهمة
²³ السنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية

2.2.1 الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي ومؤشرات متابعة الأنشطة الخاصة بالأثر 3

البرنامج عدد 1 النقل البحري

مصادر أخرى للتمويل	الميزانية حسب الروزنامة				مؤشرات الأنشطة				الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي				
	2+ن	1+ن	ن	1-ن	تقديرات 2+ن	تقديرات 1+ن	تقديرات ن	إنجازات ن-1	اسم المؤشر	ملخص الأنشطة	الصف الفرعي 24	الصف	
تعزيز نفاذ المرأة لسوق الشغل في مجال النقل البحري													
										نسبة المرأة العاملة في مجال النقل البحري	توعية المرأة بفرص العمل الموجودة في المجال		
										نسبة تقليص الشروط الفنية للنتداب	التخفيض من الحواجز التي تحول دون دخول		

										المرأة للعمل في المجال		
دعم المبادرة النسائية في مجال النقل البحري												
										نسبة النساء الباعثات لمشاريع في مجال النقل البحري	استراتيجية تكوين لفائدة المرأة الباعثة للمشاريع لتشجيعها على الاستثمار في القطاع	
												مجموع ميزانية الهدف العملياتي 1
												مجموع ميزانية الأهداف العملياتي للبرنامج
												مجموع ميزانية الأهداف العملياتي لبرامج المهمة

3.1 التحليل المراعي للنوع الاجتماعي

للاثر عدد:1 منظومة مساءلة تعمل على القضاء على كل أشكال التمييز والعنف ضد النساء في التشريع وفي الممارسات

استأثر البرنامج 1 النقل البري بمعالجة هذا الأثر من خلال هدفه الاستراتيجي «دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص» وهذا وقد تم تحديد هدفين عماليتين:

- 1- تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي: من خلال تحديد 10 أنشطة و9 مؤشرات قيس أداء لمتابعة الإنجاز
- 2- تعزيز حماية النساء من العنف المسلط عليها بالنقل العمومي: من خلال تحديد 6 أنشطة و5 مؤشرات أداء لقياس نجاعة انجاز هذا الهدف

الأثر عدد 2:الرفع من تمثيلية النساء ومشاركتهن الفعلية في الهيئات والمجالس المنتخبة والهيكل ومواقع صنع القرار على المستوى الوطني والجهوي والمحلي

الأثر عدد 3:سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل

من اجل تحقيق هذا الأثر تم العمل من خلال 03 برامج:

1- النقل البري

2- الطيران المدني

3- النقل البحري

بالنسبة لبرنامج النقل البري من خلال هدفه الاستراتيجي " تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي من خلال تخصيص هدف عملياتي وحيد يحتوي على 10 أنشطة و9 مؤشرات أداء.

برنامج الطيران المدني 2 من خلال هدفه الاستراتيجي " تنمية النقل الجوي بالمطارات" من خلال تنزيله الى هدف عملياتي وحيد:

تعزيز تمثيلية المرأة بقطاع الطيران المدني من ميكانيكيين وفنيين من خلال تحديد 6 أنشطة تدخل مباشرة للبرنامج تقاس ب 5 مؤشرات أداء.

اما بالنسبة لبرنامج النقل البحري فمن خلال هدفه الاستراتيجي «التمكين الاقتصادي والاجتماعي للمرآه في قطاع النقل البحري وذلك من خلال هدفين عماليين يحتويان على 3 أنشطة و3 مؤشرات أداء.

3- تلخيص لتعهدات المهمة فيما يتعلق بتحقيق المساواة على أساس النوع الاجتماعي

1- تلخيص للأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

مؤشرات الأنشطة					إسم المؤشر	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي	البرامج
تقديرات 3+	تقديرات 2+	تقديرات 251+	تقديرات ن	إنجازات ن-1			

للأثر عدد 1: منظومة مساءلة تعمل على القضاء على كل أشكال التمييز والعنف ضد النساء في التشريع وفي ممارسات 2020

مؤشرات الأنشطة					إسم المؤشر	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي	البرامج
تقديرات 3+	تقديرات 2+	تقديرات 251+	تقديرات ن	إنجازات ن-1			
					تطور عدد حالات العنف ضد المرأة بوسائل النقل العمومي المسجلة من قبل هيكل النقل	تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	البرنامج 1
					نسبة حالات العنف ضد المرأة المتعهد بها مقارنة بحالات العنف المسجلة	تعزيز حماية النساء من العنف المسلط عليها بوسائل النقل العمومي	

²⁵تقديرات خاصة بالسنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية للسنة

الأثر عدد 3: سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل

					نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات	برنامج الطيران المدني : تعزيز تمثيلية المرأة كطائرات وميكانيكيات وفني الطائرات بقطاع الطيران المدني
الأثر عدد 3: سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل						
					تطور عدد رخص العربات لنقل المرأة الفلاحة	برنامج النقل البري : تكثيف و تقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية
					نسبة المرأة العاملة في محال النقل البحري	برنامج النقل البحري : 1- تعزيز نفاذ المرأة الى سوق الشغل بالقطاع
					نسبة النساء الباعثات لمشاريع في محال النقل البحري	2- دعم المبادرة النسائية في مجال النقل البحري

2- تلخيص للأنشطة المراعية للنوع الإجتماعي

موارد أخرى للتمويل	الميزانية					الأهداف العملية المراعية للنوع الإجتماعي	البرامج	الأثر	الأصناف الفرعية للأنشطة 26	أصناف الأنشطة
	3+ن	2+ن	271+ن	ن	1-ن					
						تعزيز وقاية النساء من جميع اشكال العنف في النقل العمومي	نقل بري	اثر عدد 01		
						تعزيز حماية النساء من العنف داخل النقل العمومي				
						تعزيز تمثيلية المرأة بقطاع الطيران المدني	الطيران المدني	اثر عدد 03		
						تكثيف و تقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية	النقل البري	اثر عدد 03		
						تعزيز نفاذ المرأة الى سوق الشغل بقطاع النقل البحري	النقل البحري			
						دعم المبادرة النسائية في مجال النقل البحري				

²⁶عمود إختباري
²⁷تقديرات خاصة بالسنة المالية المعنية بمشروع قانون المالية للسنة

