

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للقدرة على الأداء
لوزارة النقل
لسنة 2016

نوفمبر 2015

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

- 1- تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 8 - 3
- 2 - تقديم ميزانية الوزارة..... 12 - 9

المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 17- 15
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 21 - 18
3. ميزانية البرنامج..... 22 - 22
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 33 - 24

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 38 - 35
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 42 - 39
3. ميزانية البرنامج..... 43 - 43
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 52 - 45

III. برنامج البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 60 - 54
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 65 - 61
1. ميزانية البرنامج..... 67 - 66
2. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 80 - 69

IV. برنامج الرصد الجوي

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 86 - 82
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 92 - 87
3. ميزانية البرنامج..... 95 - 93
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 112 - 97

V. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 115-114
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 128 - 116
3. ميزانية البرنامج..... 130 - 129
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 153 - 131

المحور الأوّل
تقديم عام لوزارة النقل

1- تقديم الوزارة والسياسات القطاعية

إستنادا إلى الأمر عدد 409 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل ، تتمثل مهمة الوزارة خاصة في تركيز وصيانة وتطوير منظومة نقل شاملة، مندمجة ومتكاملة تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستديمة وتضمن الاستجابة إلى حاجيات الأشخاص للنقل في أحسن الظروف الممكنة خاصة من حيث السلامة والأمان والتكلفة والجودة وحماية المحيط. وتشمل منظومة النقل أنشطة النقل والجولان برا وبحرا وجوا واللوجستية وكراء العربات والرصد الجوي.

وتتمثل التوجهات الكبرى للقطاع في :

1. دعم النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي،
2. تطوير النقل الحديدي للأشخاص والبضائع ،
3. الرفع من مساهمة الأسطول الوطني للنقل البحري في نقل المبادلات التجارية الخارجية،
4. تحرير خدمات النقل الجوي،
5. تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،
6. تدعيم البنية الأساسية للنقل وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص،
7. تطوير وتجديد أسطول النقل،
8. الإرتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وتطوير النقل متعدد الوسائط دعما للقدرة التنافسية للاقتصاد الوطني والمساهمة في إندماجه في سلاسل القيمة العالمية،
9. جعل تونس قطبا لوجستيا لجنوب المتوسط،
10. النهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة لمنظومة النقل ووضع مخطط لإدارة المخاطر،
11. إعتقاد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة،
12. تطوير الحوار الإجماعي،
13. تحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل،
14. تطوير الكفاءات في مختلف مجالات النقل.

ولتجسيم هذه التوجهات، تم ضبط جملة من الأهداف النوعية والكمية وسياسات وبرامج تستجيب للتطلعات الوطنية للفترة المقبلة مما سيساهم في دعم دور القطاع في التنمية الشاملة للبلاد. إن تحقيق هذه الإستراتيجية الطموحة يتطلب إرساء سياسات جديدة وناجعة تتمثل أساسا في :

1. إجراءات عامة تهم مختلف أنماط النقل:

- إصلاح وإعادة هيكلة مؤسسات القطاع التي تشكو عجزا هيكليا،
- إعادة النظر في إجراءات و قوانين الإنتزاع التي تعيق تقدم المشاريع،
- تقليص الأجال على مستوى إجراءات الصفقات العمومية،
- التنسيق المباشر مع الوزارات والهيكل الفنية القطاعية لتجاوز كل الإشكاليات،
- إرساء حوكمة جديدة تضي المرونة والنجاعة والقدرة على المنافسة والرقابة اللاحقة على مستوى المؤسسات العمومية،
- ضرورة تشريك الجهات والنقابات والمجتمع المدني في بلورة السياسات،
- الأخذ بعين الإعتبار لبعدي التنمية المندمجة والتنمية المستدامة ضمن البرامج والمشاريع المستقبلية ،
- وضع وتنفيذ برنامج للتحكم في كلفة النقل،
- مراجعة آلية الشراكة بين القطاع العام والخاص وضبط إستراتيجية جديدة وأطر واضحة،
- إرساء توجه إستراتيجي حول تطوير الكفاءات من خلال الإستثمار في العنصر البشري وتلافي الخلل الحالي في منظومة التكوين،
- بناء نظرة إستشراقية عبر إنجاز دراسة المخطط التوجيهي الوطني للنقل في غضون سنة 2040،
- المساهمة في بلورة أمثلة مرورية بالتعاون مع البلديات.

2. على مستوى النقل البري

- إرساء سياسة جديدة للتعريفات وإيجاد حلول جذرية لتمويل القطاع وخاصة النقل العمومي الجماعي،
- إعادة هيكلة قطاع النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على ضوء نتائج الدراسة التي سيتم إنجازها السنة الحالية؛
- وضع خطة لتعزيز منظومة الصيانة على مستوى شركات النقل ،
- إنجاز مخططات مديرية جهوية للنقل.

3. على مستوى النقل البحري والمواني:

- إعتبار النقل البحري الدولي قطاعا مصدرا يتمتع بالإمكانيات المخولة للشركات المصدرة كليا،
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي،
- ملائمة الإطار القانوني لتسجيل السفن لتشجيع الشراكة في هذا المجال،
- تطوير صناعة وصيانة السفن،

- إنجاز مخطط مديري للموانئ،
- إنجاز دراسة إستراتيجية حول تطوير أسطول النقل البحري،

4. على مستوى النقل الجوي والمطارات

- ملائمة الإطار القانوني الحالي بهدف تعزيز دور الإدارة الرقابي ودعم موقعها كسلطة تعديلية ؛
- تنفيذ برنامج إعادة هيكلة مجمع الخطوط التونسية،
- القيام بعملية تدقيق شاملة وضبط استراتيجية للنهوض بمجمع الخطوط التونسية « vision 2030 »،
- وضع تصور جديد لتمويل مخطط الأسطول الجديد (2018-2028)،
- ملائمة التوجهات بخصوص فتح الأجواء بما يمكن شركة الخطوط التونسية من استعادة قدرتها التنافسية.

5. على مستوى اللوجستية :

- الشروع في إجراءات إنجاز المشاريع المهيكلية في المجال،
- تطوير الإطار القانوني للوجستية وخاصة بإصدار قانون يتعلق بمناطق الخدمات اللوجستية وتنقيح بعض أحكام مجلة الديوانة،
- تطوير الإطار المؤسسي للوجستية ببلادنا بإحداث وكالة وطنية للتحكم في سلسلة اللوجستية،
- إدراج خطة النهوض باللوغستية ضمن السياسات و البرامج القطاعية،
- وضع مخطط اتصالي ناجع لإستراتيجية تطوير سلسلة اللوجستية.

وستمثل فترة المخطط الخماسي 2016-2020 مرحلة هامة لضبط وتنفيذ البرنامج الإستثماري للقطاع

بما يضمن تجسيم الإستراتيجية المنشودة والإرتقاء بقطاع النقل إلى مستويات عليا تجعله القاطرة الأساسية للنمو الإقتصادي ومواكبة التحولات العالمية وذلك خاصة من خلال :

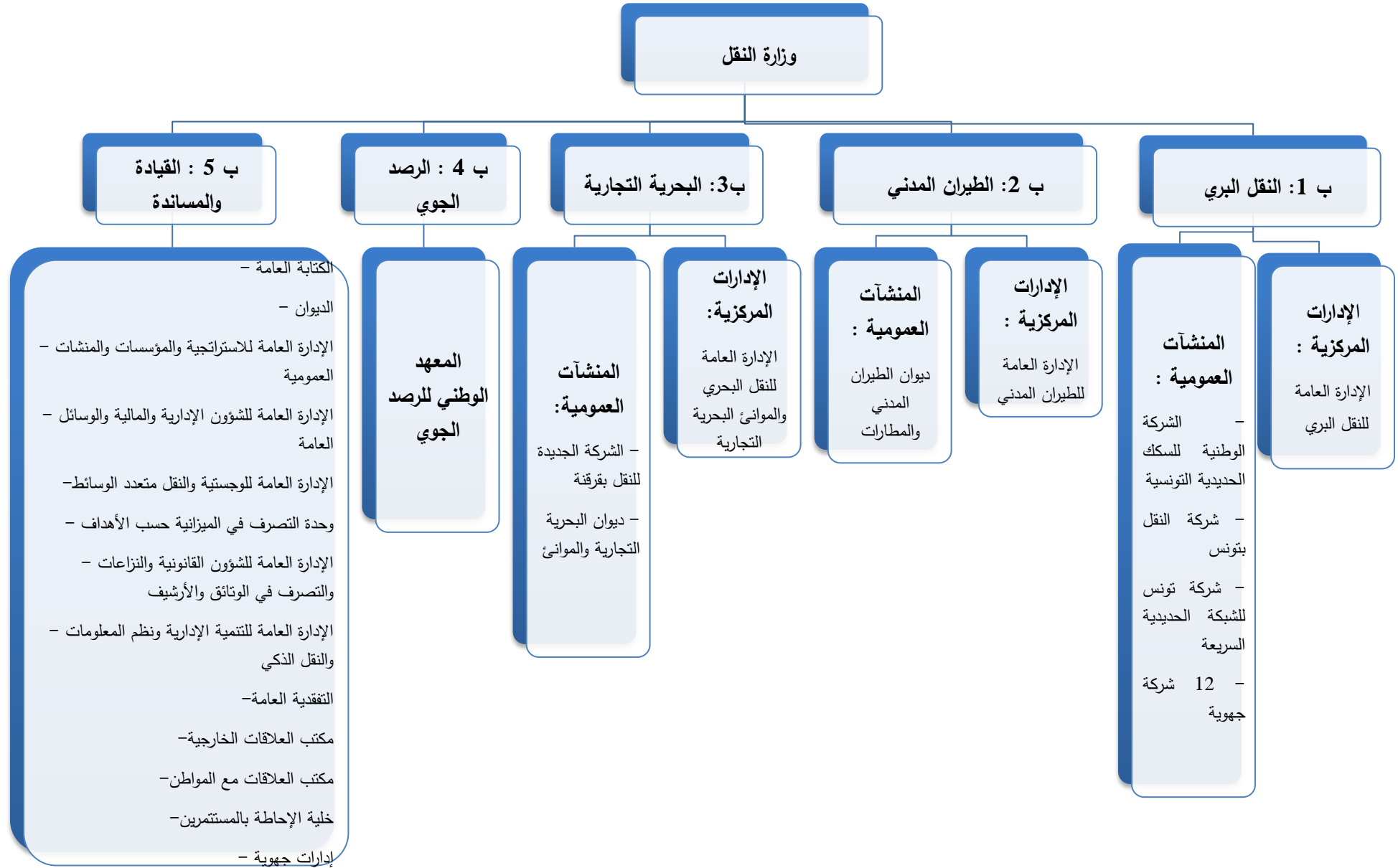
- برمجة وتنفيذ إستثمارات كبرى برا و بحرا و جوا تتماشى مع الطموحات الكبرى لقطاع النقل،
- تدارك التأخير في تجسيم الإستثمارات بعنوان السنوات السابقة خاصة في مجالي البنية الأساسية و تجديد أسطول النقل،
- الترفيع في نسق إنجاز المشاريع المتواصلة،
- الترفيع في نشاط مؤسسات القطاع إلى مستويات عليا.

وهو ما سيمكن من بلوغ معدل نسبة نمو سنوية إستثنائية برقمين خلال الفترة 2016-2020.

- هيكلة برامج الوزارة:

في إطار تركيز منظومة التصرف في الميزانية حسب تم تقسيم وزارة النقل إلى خمس برامج عملياتية تمثل السياسات القطاعية للوزارة و برنامج قيادة ومساندة وفقا لما يلي:

- البرنامج 1: النقل البري
- البرنامج 2: الطيران المدني
- البرنامج 3: البحرية التجارية
- البرنامج 4: الرصد الجوي
- البرنامج 5: القيادة والمساندة.



2- ميزانية الوزارة لسنة 2016:

أ- تقديم الميزانية:

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 12 بتاريخ 16 أفريل 2015 ، تم إعداد مشروع ميزانية الوزارة لسنة 2016 وفق منهجية المنظور البرامجي. وقد تم ضبط إعتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2016 في حدود **649 798 ألف دينار** أي بنقص قدره **29 520 ألف دينار** أي بنسبة -4% مقارنة بسنة 2015، موزعة كما يلي:

- نفقات التصرف: 451 171 ألف دينار،
- نفقات التنمية : 198 627 ألف دينار.

و تتوزع إعتمادات الدفع لسنة 2016 وفق الجداول التالية:

الجدول عدد 1: ميزانية وزارة النقل
التوزيع حسب طبيعة النفقة

الوحدة : ألف دينار

تطور 2015-2016		تقديرات	ق.م, ت	إنجازات	طبيعة النفقة
النسبة	المبلغ	2016	2015	2014	
4%	16975	451171	434196	385 982	نفقات التصرف
0%	-25	15150	15175	12 171	التأجير العمومي
0%	0	2343	2343	2 085	وسائل المصالح
4%	17000	433678	416678	371 726	التدخل العمومي
-19%	-46495	198627	245122	307 803	نفقات التنمية
0%	0	557	557	527	الإستثمارات المباشرة
0%	0	557	557	527	على الموارد العامة للميزانية
	0	0	0	0	على القروض الخارجية الموظفة
-19%	-46495	198070	244565	307 276	التمويل العمومي
-28%	-65780	169070	234850	285 793	على الموارد العامة للميزانية
199%	19285	29000	9715	21 483	على القروض الخارجية الموظفة
-4%	-29520	649798	679318	693 785	مجموع ميزانية الدولة

جدول عدد 2 :

تطور ميزانية الوزارة لسنة 2016 حسب البرامج (اعتمادات الدفع)

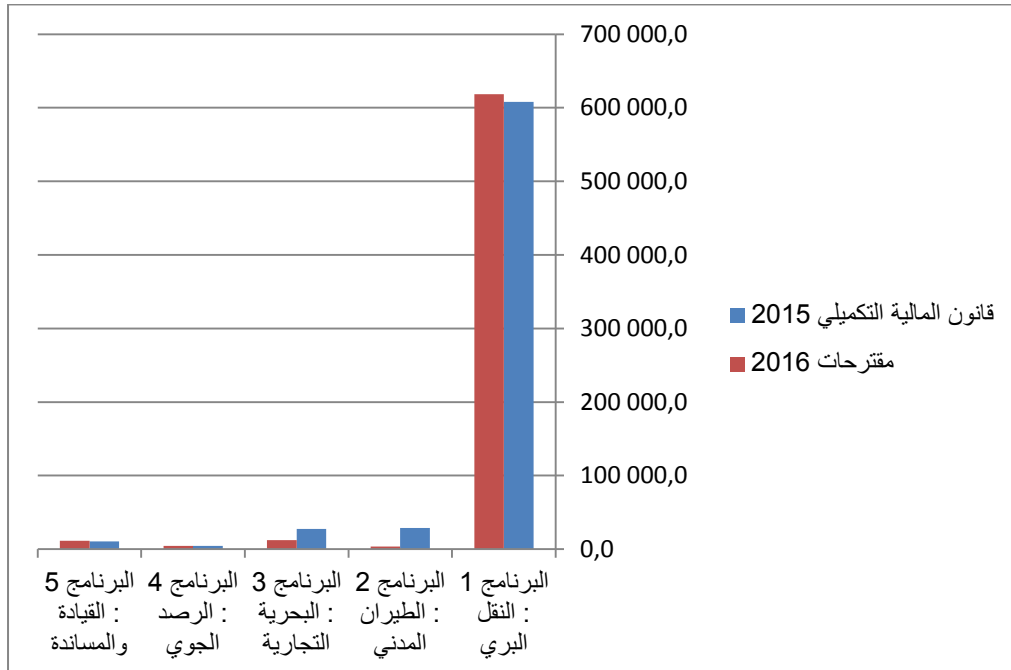
الوحدة : ألف دينار

تطور اعتمادات الدفع		مقترحات 2016		قانون المالية التكميلي 2015	إنجازات 2014	
النسبة	المبلغ	اعتمادات الدفع	اعتمادات التعهد			
2	10 590	618 448	829 216	607 857,6	469 580	البرنامج 1 : النقل البري
-88	-25 284	3 463	100	28 747,4	201 002	البرنامج 2 : الطيران المدني
-56	-15 422	12 102	1 600	27 524,4	10 227	البرنامج 3 : البحرية التجارية
-4	-170	4 350	1 650	4 520	3 782	البرنامج 4 : الرصد الجوي
7	766	11 435	1 263	10 668,6	9 194	البرنامج 5 : القيادة والمساندة
-4	-29 520	649 798	833 829	679 318	693 785	مجموع ميزانية الدولة

ملاحظة : تشمل اعتمادات التعهد اعتمادات التنمية فقط

رسم بياني عدد 2:

تطور ميزانية الوزارة لسنتي 2015 و 2016 حسب البرامج (اعتمادات الدفع)



يتبين من خلال الجدول عدد 2 و الرسم البياني المتعلقان بتوزيع ميزانية وزارة النقل حسب البرامج لسنة 2016 أن برنامج النقل البري يمثل أهم برنامج من حيث حجم الإعتمادات المخصصة له والمقدرة بـ 618 448 أ.د. (95 % من الميزانية الإجمالية للوزارة)، يليه برنامج البحرية التجارية بإعتمادات مقدرة بـ 12 102 أ.د. ثم برنامج القيادة و المساندة 11 435 أ.د. فبرنامج الرصد الجوي بإعتمادات مقدرة بـ 4 350 أ.د. وأخيرا برنامج الطيران المدني بإعتمادات مقدرة بـ 3 463 أ.د.

جدول عدد 3 :

توزيع ميزانية الوزارة لسنة 2016 حسب البرامج وطبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

المجموع	البرنامج 5 : القيادة والمساندة	البرنامج 4 : الرصد الجوي	البرنامج 3 : البحرية التجارية	البرنامج 2 : الطيران المدني	البرنامج 1 : النقل البري	البرامج
						طبيعة النفقة
451 171	10 958	3 000	10 502	3 433	423 278	نفقات التصرف
15 150	8 354	3 000	962	1 177	1 657	العمومي التأجير
2 343	2 343	0	0	0	0	المصالح وسائل
433 678	261	0	9 540	2 256	421 621	العمومي التدخل
198 627	477	1 350	1 600	30	195 170	نفقات التنمية
557	477	0	0	30	50	الإستثمارات المباشرة
557	477	0	0	30	50	على الموارد العامة للميزانية
0	0	0	0	0	0	على القروض الخارجية
198 070	0	1 350	1 600	0	195 120	التمويل العمومي
169 070	0	1 350	1 600	0	166 120	على الموارد العامة للميزانية
29 000	0	0	0	0	29 000	على القروض الخارجية
649 798	11 435	4 350	12 102	3 463	618 448	المجموع

المحور الثاني
تقديم برامج الوزارة

برنامج النقل البري
رئيس البرنامج: السيد فرج علي
المدير العام للنقل البري

برنامج النقل البري

المنشآت العمومية

(الشركات الجهوية للنقل (12 شركة -

- شركة النقل بتونس

- الشركة الوطنية للسكك الحديدية
التونسية

- الشركة الوطنية للنقل بين المدن

- الوكالة الفنية للنقل البري

- الناقلون الخواص

الإدارات المركزية

- الإدارة العامة للنقل البري

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

✓ السياسة العامة

يشكل قطاع النقل البري نشاطا داعما لمختلف قطاعات الإنتاج على المستويين الوطني والجهوي كما يساهم في مساندة مجهود التنمية بالجهات، ويكتسي إشراف الدولة على هذا القطاع أهمية بالغة من حيث تنظيمه ووضع السياسات اللازمة للنهوض به في إطار مخططات التنمية. وتتمثل التوجهات الإستراتيجية العامة لقطاع النقل البري بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.

وتندرج هذه التوجهات في سياق ما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني مصحوبا بتزايد، نسبي، في استعمال وسائل النقل الفردية على حساب وسائل النقل الجماعية وارتفاع لتكاليف النقل عموما، الأمر الذي ينعكس سلبا على حركة المرور وعلى المقدرة الشرائية للمستعمل. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه يمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفا.

ويهدف دعم النقل العمومي الجماعي بالأساس إلى الحد من الاكتظاظ والتلوث بالمدن الكبرى من خلال التقليص من نسبة استعمال وسائل النقل الفردي ذلك أنه في بداية المخطط الحادي عشر، بلغت حصة النقل الجماعي من مجموع التنقلات 35% . ومن المتوقع أن تكون قد شهدت هذه النسبة تراجعا ملحوظا خلال السنوات 2012 و2013 و2014 وذلك لارتفاع العرض على مستوى النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص وازدياد حجم التنقلات بواسطة السيارات الخاصة . ويبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمرا ضروريا حتى يصبح تدريجيا حلا بديلا عن استعمال وسائل النقل الفردي. وستركز الجهود، بالأساس، على مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي وتدعيم عرض النقل العمومي الجماعي وتحسين نوعية خدماته عبر تجديد وتطوير أسطول شركات النقل العمومي.

على مستوى تدعيم النقل الحديدي للبضائع، يتعين العمل على دعم هذا النشاط والرفع من نسبة مساهمته مقارنة بنقل البضائع على الطرقات وذلك من خلال:

- ربط الشبكة الحديدية بمختلف وحدات الإنتاج والموانئ والمناطق اللوجستية دعما للتصدير؛
- تجديد وتأهيل الخطوط الحديدية المعدة لنقل الفسفاط ؛
- تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع.

مع العلم أن هذه النسبة التي كانت تمثل تقريبا 38% سنة 1977 لا تتعدى 6% في السنوات الأخيرة.

✓ الاهداف

تهدف منظومة النقل البرّي، في مجال نقل الأشخاص، إلى الإستجابة إلى حاجيات المسافرين لنقلهم في أحسن الظروف الإقتصادية والإجتماعية الممكنة بالنسبة للمجموعة الوطنية خاصة من حيث السلامة والكلفة وحماية المحيط مع مراعاة حقهم في حرية اختيار وسائل تنقلهم. وتحرص الدولة، في إطار هذه المنظومة، على إعطاء الأولوية للنقل العمومي وخاصة النقل الحديدي والنقل الجماعي على الطرقات و تعمل على تطويره و الترغيب في إستعماله.

وبناء على ما سبق فان برنامج النقل البرّي يهدف إلى:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع؛

تحقيق هذه الأهداف يعتمد على المحاور التالية:

- تجديد الأسطول؛
- توسيع الأسطول؛
- توسيع شبكة خطوط النقل على الطرقات؛
- إقتناء تجهيزات الصيانة وبناء الورشات؛
- تدعيم البنية التحتية الحديدية (دعم صيانة الخطوط، كهربية الخطوط، مضاعفة الخطوط)؛
- إحداث خطوط جديدة وتأهيل الخطوط القديمة؛
- دعم مراقبة النقل البرّي؛
- إحداث هيكل خاص يعنى بتأمين وحماية النقل العمومي (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج

تم ضبط ثلاثة أهداف خاصة ببرنامج النقل البري وهي:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع؛

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج

الهدف 1-1 : تدعيم وتنمية النقل الجماعي

- تقديم الهدف: تطوير النقل على الطرقات والنقل الحديدي قصد ترفيع مساهمة النقل الجماعي في إجمالي النقل بالمقارنة مع النقل الفردي وذلك للحد من مشاكل الاكتظاظ والتلوث من جهة والضغط على الكلفة من جهة أخرى.
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل.
- مبررات اعتماد المؤشرات: من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشران إثنان وهما تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة وتطور عدد البقاع المعروضة، وهما يعكسان مدى تطور النقل العمومي الجماعي (كما وكيفاً) هذا بالإضافة لتوفرهما لدى جميع منشآت النقل العمومي للأشخاص.

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
%0.64	%0.76	%0.98	%0.85	%0.2	%1.16	%2.44	نسبة مئوية	المؤشر عدد 1 – تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة
%7,31	%13,88	%2,85	%3,55	%2,42	%2,48	%1,25	نسبة مئوية	المؤشر عدد 2 – تطور عدد البقاع المعروضة

2.2- تقديم أنشطة البرنامج

العمل على دعم العرض من خلال التسريع ببرنامج اقتناءات المعدات السيارة لمنشآت النقل العمومي للأشخاص. وفي هذا السياق سيتم بداية من السادسة الثانية من سنة 2015:

- القيام تسريع اقتناء الحافلات الجديدة (1126 حافلة) ؛
 - اقتناء شركة النقل بتونس والشركات الجهوية للنقل لـ 600 حافلة مستعملة.
- في المجال الحديدي من المنتظر ان يتم القيام بالصيانة الازمة لعربات المترو الخفيف والقيام باقتناء المعدات السيارة للشبكة الحديدية السريعة.

- الهدف 1-2: دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
- تقديم الهدف: العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل المنشآت العمومية تحت الإشراف.
- مبررات اعتماد المؤشرات:

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
88	90	91	94	91	63	51	عدد	المؤشر عدد 1 - عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي
930	940	960	996	950	1026	1060	عدد	المؤشر عدد 2 - عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

2.2- تقديم أنشطة البرنامج

على مستوى الادارة العامة للنقل البري سيتم:

- التعميم التدريجي للمشروع النموذجي "إعداد ووضع حيز التنفيذ منظومة لإدارة السلامة المرورية على مستوى الشركة الجهوية للنقل بصفاقس" وتعميمها على جميع الشركات الجهوية والوطنية لنقل المسافرين على الطرقات خلال السداسية الثانية من سنة 2015.
- القيام بزيارات عمل استطلاعية على مستوى إقليمي لمختلف الشركات مشفوعة بتنظيم ورشة عمل فنية حول سلامة النقل المسافرين تهدف أساسا إلى الشروع في وضع إستراتيجية وطنية موحدة للسلامة والأمن على مستوى الشركات الوطنية والجهوية للنقل وذلك من خلال تقييم الوضع الحالي وتناول المقترحات والبرامج المستقبلية في الغرض خلال السداسية الثانية من سنة 2015.
- الشروع في احداث شهادة كفاءة مهنية اجبارية لممارسة مهنة سائق عربة ثقيلة معدة لنقل البضائع او لنقل الاشخاص عدد مقاعدها يفوق 8 دون اعتبار مقعد السائق؛
- التحضير لانضمام الجمهورية التونسية للاتفاق الاوروبي حول عمل تواقم العربات المخصصة للنقل الدولي عبر الطرقات بغاية اعتماد الاجهزة الرقمية لمراقبة السرعة ومدة السّياقة ومدة الراحة لسائقي العربات الثقيلة المعدة لنقل البضائع وعربات نقل الاشخاص التي يفوق عدد مقاعدها 8 دون اعتبار مقعد السائق.

- الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

- **تقديم الهدف:** العمل على تدعيم النقل الحديدي للبضائع وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات السيارة المخصصة لنقل البضائع.
- **مرجع الهدف:** برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.
- مبررات اعتماد المؤشرات: في غياب وجود احصائيات ومسوح دورية يمكن من خلالها معرفة نسبة النقل الحديدي للبضائع من اجمالي البضائع المنقولة، فان اللجوء الى تطور البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية يبقى المؤشر الوحيد المتوفر الذي يمكننا من متابعة تطور نشاط النقل الحديدي للبضائع.

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
8000	7450	7400	7320	7280	4303	4364	طن/كلم	تطور النقل الحديدي للبضائع

2.2- تقديم أنشطة البرنامج

- تخصص الشركة منذ سنة 2011 الى الآن 35 قاطرة و948 عربة لنقل الفسفاط و48 قاطرة وتقريبا 2600 عربة مجرورة لنقل البضائع المختلفة وسيتم خلال السنوات القادمة تدعيم الاسطول من خلال برمجة اقتناء 360 حاوية و418 مجرورة.

3- نفقات البرنامج

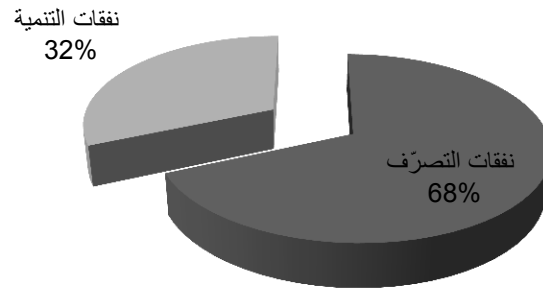
1.3- ميزانية البرنامج

تطور إعتمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2015-2016		تقديرات 2016		قانون المالية 2015	إنجازات 2014	بيان البرنامج
النسبة %	المبلغ	اعتمادات الدفع	اعتمادات التعهد			
(1) / (2) - (1)	(1)-(2)	2-	التعهد	1-		
%-5	-19725,4	423278	423278	403552,6	372450,5	العنوان الأول: نفقات التصرف
%-16	-225,4	1657	1657	1431,6	988	التأجير العمومي
0	0	0	0	0	0	وسائل المصالح
%-5	-19500	421621	421621	402121	371462,5	التدخل العمومي
%4	9135	195170	829216	204305	97130	العنوان الثاني: نفقات التنمية
%-25	-10	50	0	40	0	الاستثمارات المباشرة
%25-	-10	50	0	40	0	على الموارد العامة للميزانية
0	0	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
%4	9145	195120	829216	204265	97130	التمويل العمومي
%15	28430	166120	176830	194550	75647	على الموارد العامة للميزانية
%-199	-19285	29000	652386	9715	21483	على موارد القروض الخارجية الموظفة
%-2	-10590,4	618448	1252494	607857,6	469580,5	مجموع البرنامج

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البري لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة: اعتمادات الدفع



بطاقات مؤشرات قياس الأداء

لبرنامج النقل البري

بطاقة المؤشر: تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

رمز المؤشر : 1-1-1

تسمية المؤشر: : تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البرّي
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تدعيم وتنمية النقل الجماعي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور العرض المتعلق بالنقل المنتظم للأشخاص على الطرقات وعلى السكك الحديدية من قبل المنشآت العمومية وكذلك الناقلين الخواص (النقل على الطرقات).
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي، مؤشر عرض
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البرّي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 1.5 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البرّي

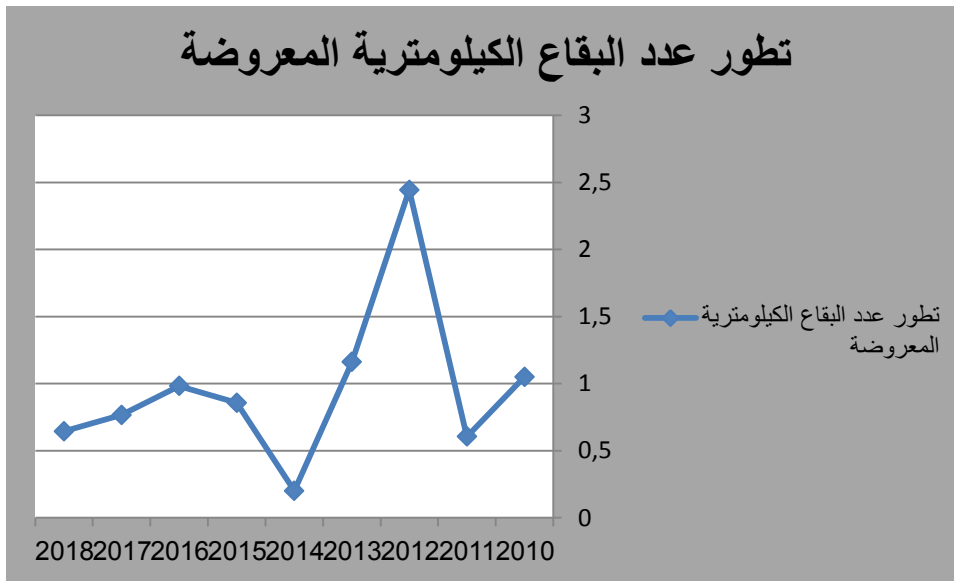
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
0.64%	0.76%	0.98%	0.85%	0.2%	1.16%	2.44%	نسبة مئوية	تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت عدد البقاع الكيلومترية المعروضة تراجعاً كبيراً خلال سنة 2011 نظراً للظروف الخاصة التي مرت بها البلاد، لتشهد بعد ذلك تطوراً إيجابياً طفيفاً خلال السنوات 2012 و 2013. و يمكن إعتبار الزيادة بنسبة 1.5 % قيمة مستهدفة لهذا المؤشر لأنها القيمة التي من الممكن أن تؤمن عرضاً يتلائم إجمالاً مع الطلب.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة.

بطاقة المؤشر: تطور عدد البقاع المعروضة

رمز المؤشر : 2-1-1

تسمية المؤشر: : تطور عدد البقاع المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البرّي
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تدعيم وتنمية النقل الجماعي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور العرض المتعلق بالنقل المنتظم للأشخاص على الطرقات وعلى السكك الحديدية من قبل المنشآت العمومية وكذلك الناقلين الخواص (النقل على الطرقات).
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي، مؤشر عرض
7. التفريعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات) والناقلون الخواص

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البرّي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف والناقلون الخواص
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 10%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البرّي

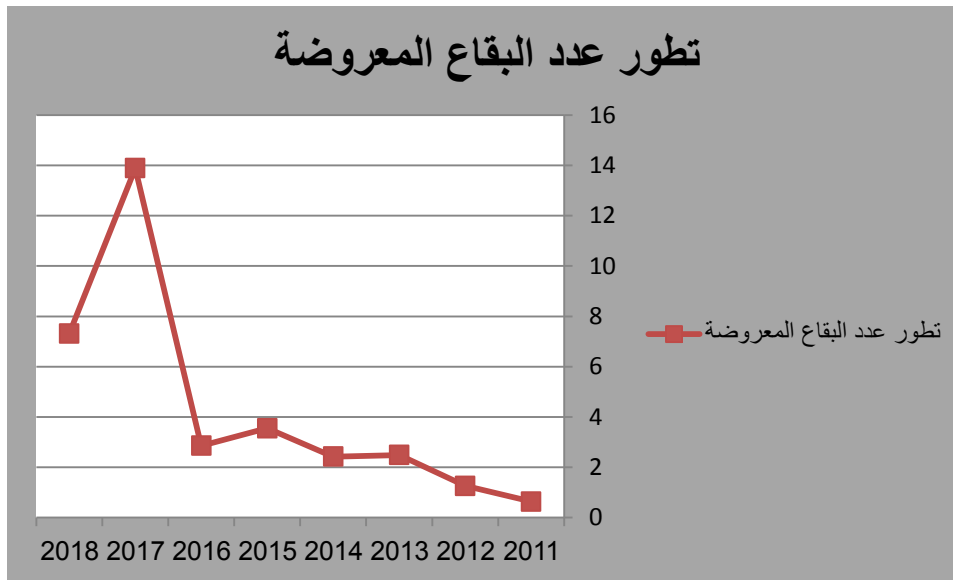
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
7,31%	13,88%	2,85%	3,55%	2,42%	2,48%	1,25%	نسبة مئوية	المؤشر عدد 2 - تطور عدد البقاع المعروضة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت عدد البقاع المعروضة تراجعاً كبيراً خلال السنوات 2010 و 2011 وذلك لعدم القيام بالصيانة اللازمة ونقص الاستثمار في معدات النقل، هذا بالإضافة إلى الظروف الخاصة التي مرت بها البلاد منذ سنة 2010. خلال السنوات 2012 و 2013 و 2014 و 2015، شهد هذا المؤشر تطوراً إيجابياً طفيفاً ويرجع ذلك إلى الاستثمار في الاسطول (الحافلات والقطارات)، ويمكن اعتبار الزيادة بنسبة 10% قيمة مستهدفة لهذا المؤشر لأنها القيمة التي من الممكن أن تقلص الفارق بين العرض والطلب خاصة وأنه من المتوقع أن يتم التسريع في برامج اقتناءات المعدات السيارة (النقل على الطرقات والنقل الحديدي) ودخول مشروع الشبكة الحديدية السريعة حيز الاستغلال خلال فترة المخطط 2016-2020.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة.

بطاقة المؤشر: عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-1

تسمية المؤشر: : عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي للمسافرين.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

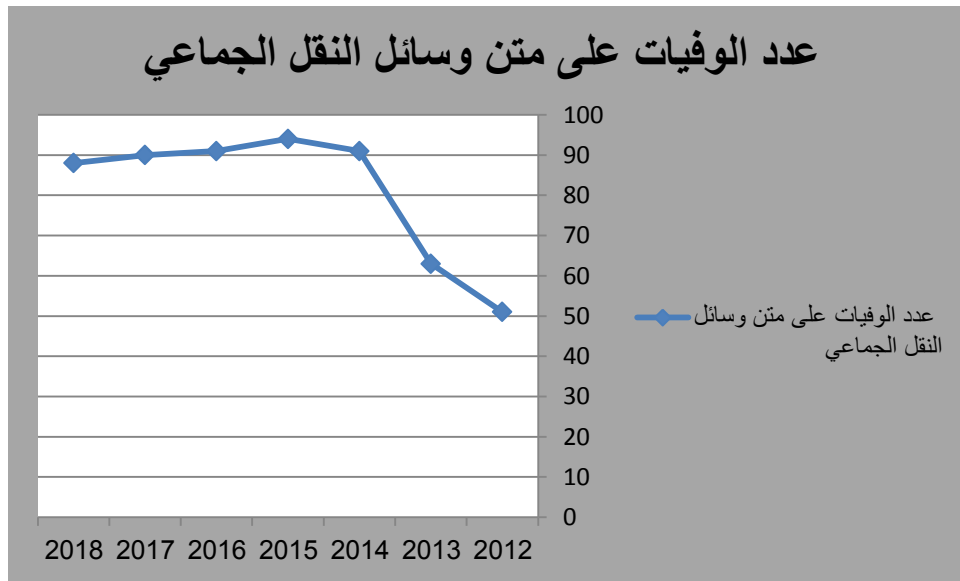
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 50
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
88	90	91	94	91	63	51	عدد	عدد الوفيات على متن وسائل النقل الجماعي

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة.
- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- توفير التكوين اللازم للسائقين والعاملين بورشات الصيانة.

بطاقة المؤشر: عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: : عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد المصابين على متن وسائل النقل العمومي للمسافرين
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفريعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

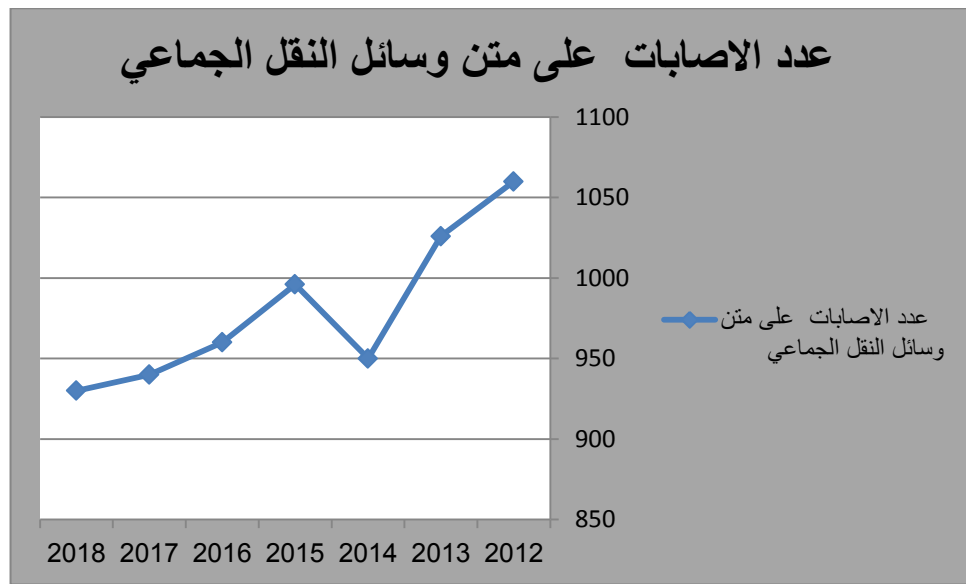
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 900
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
930	940	960	996	950	1026	1060	عدد	عدد الاصابات على متن وسائل النقل الجماعي

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- توفير التكوين اللازم للسائقين والعاملين بورشات الصيانة.

بطاقة المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر : 1-3-1

تسمية المؤشر: : تطور النقل الحديدي للبضائع

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم النقل الحديدي للبضائع
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة على السكك الحديديّة
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

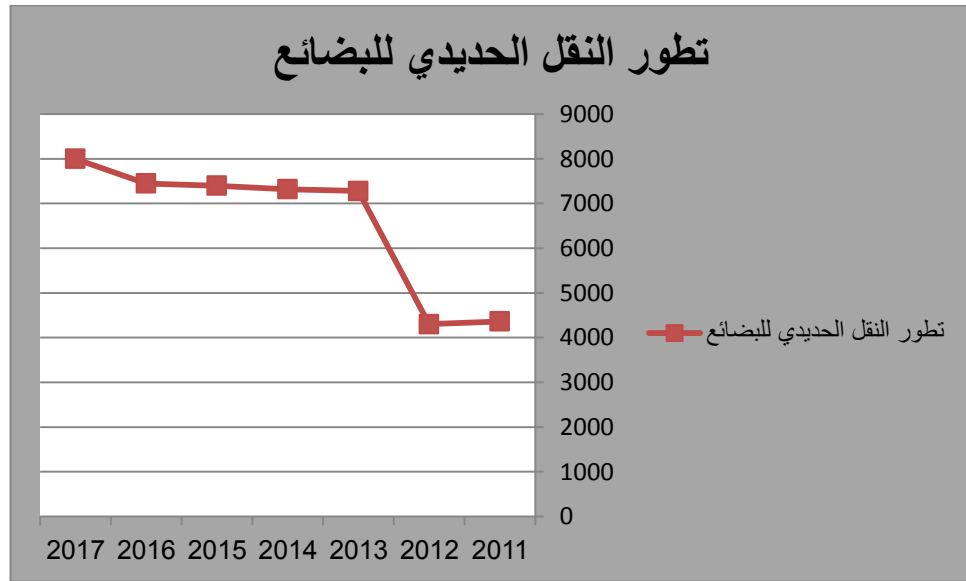
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 8000
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
8000	7450	7400	7320	7280	4303	4364	طن/كلم	تطور النقل الحديدي للبضائع

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

سيتم خلال السنوات القادمة تدعيم الاسطول من خلال برمجة اقتناء 360 حاوية و418 مجرورة.

برنامج الطيران المدني

رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي

المدير العام للطيران المدني

خارطة البرنامج

البرنامج

المنشآت العمومية

ديوان الطيران المدني -
والمطارات

الهياكل المتدخلة في القطاع

- شركة الخطوط الجوية
التونسية
- شركة تاف
- شركة الطيران الجديد
- شركة سيفاكس للطيران
- الشركة التونسية للنقل
والخدمات الجوية
- مراكز التكوين
- مراكز الصيانة
- الشركات الأخرى العاملة في
القطاع

المصالح الجهوية

- مكاتب المراقبة الجوية
بالمطارات

الإدارات المركزية

الإدارة العامة
للطيران المدني

1- تقديم إستراتيجية قطاع الطيران المدني:

يعد قطاع الطيران المدني في تونس أحد القطاعات الاقتصادية الهامة ومحركا أساسيا للتدفقات السياحية والمبادلات الخارجية، ويلعب دورا هاما في مساندة قطاعات الإنتاج والخدمات وتنمية السياحة والنهوض بالصادرات وتطوير الاقطاب الجهوية ، وذلك دعما لانسق نمو الإقتصاد الوطني وذلك من خلال:

- ◀ المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي (بحوالي نسبة 4%).
- ◀ توفير حوالي 14.000 موطن شغل مباشر و 20.000 موطن شغل غير مباشر.
- ◀ تدعيم التنمية الجهوية من خلال إدماج المشاريع الخاصة بالمطارات الداخلية في النسيج الإقتصادي الوطني

وقد تبنت السلطات الوطنية سياسة إصلاحية لمواجهة التحديات المستقبلية انطلاقا من العمل على ملائمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، إلى جانب العمل على تطوير منظومة النقل الجوي الدولي وفق المقاييس الدولية في مجال الطيران المدني من ناحية والعمل على تحسين مؤشرات القطاع من حيث مساهمته في دعم الإقتصاد الوطني.

*التوجهات العامة في مجال الطيران المدني:

- تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني على تنظيم القطاع والرفع من مساهمته في الإقتصاد الوطني من خلال إعادة هيكلة سلطة الطيران المدني وإحداث هيئة الطيران المدني التونسي،
- ملائمة الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع الطيران المدني مع المعايير الأوروبية، خاصة في مجالات أمن وسلامة الطيران المدني ، الملاحة الجوية وحماية المسافرين،
- استحداث نسق إنجاز برامج تأهيل الشركات العاملة في القطاع قصد الرفع من قدرتها التنافسية وإعدادها لمجابهة المنافسة الشديدة التي يشهدها النقل الجوي الدولي،
- مواصلة المفاوضات مع الاتحاد الأوروبي قصد إبرام إتفاقية تحرير الأجواء، بما يخدم مصالحنا الوطنية،
- تطوير البنية التحتية للمطارات التونسية والرفع من طاقة استيعابها بالتوازي مع التطور المرتقب لحركة النقل الجوي بالتوازي مع تحرير الأجواء.

*المشاريع الكبرى في قطاع النقل الجوي والمطارات

أ- شركة الخطوط التونسية:

في إطار برنامج تجديد وتطوير الأسطول، أبرمت شركة الخطوط التونسية عقدا مع المصنع Airbus في 15 جويلية 2008 لاقتناء 19 طائرة بقيمة جمالية تقدر بحوالي 1,3 مليار دولار.

وتجدر الإشارة إلى أنه نظرا للوضعية المالية الحرجة التي كانت تمر بها شركة الخطوط التونسية ، فقد تقرر إعادة جدولة برنامج شراء الطائرات، بمقتضى ملاحق في الغرض ، بالاستغناء عن 3 طائرات من نوع A350 ومراجعة جدول تسلم الطائرات وذلك على النحو التالي:

نوع الطائرة	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A320	A330	A330	A330
عدد الطائرة	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3		
سنة التسليم	2010	2011	2012	2013	2013	2014	2016	2016	2017	2017	2017	2015	2015	2017	2017

ب- ديوان الطيران المدني والمطارات:

توسعة مطار تونس قرطاج الدولي

اعتبارا لتطور الحركة الجوية المتوقعة خلال العشرية القادمة وبتجاوز مطار تونس قرطاج لطاقة إستيعابه منذ سنة 2012، (5 مليون مسافر سنويا)، فقد تم اقرار توسعة المطار ليصل إلى 7.5 مليون مسافر سنويا، وقد انطلقت دراسة هذا المشروع الذي تبلغ كلفته الجمالية حوالي 500 مليون دينار، وتنتهي الأشغال سنة 2019.

إعادة تأهيل البنية التحتية لمطار تونس قرطاج

في إطار إعادة تهيئة البنية التحتية لمطار تونس قرطاج، تم إقرار مشروع إعادة تهيئة مدرج ومسالك الطائرات بالمطار (renforcement de la piste et taxiways) ، وتقدر التكلفة الجمالية للمشروع بـ 38 مليون دينار، وقد انطلقت الأشغال مع بداية شهر أفريل 2014 وتنتهي في أكتوبر 2016 (30 شهر).

توسيع مريض الطائرات بمطار صفاقس

اعتبارا للتطور الملحوظ للحركة الجوية بمطار صفاقس، تم برمجة مشروع توسيع ساحة وقوف الطائرات بالمطار بإضافة 4 مواقف طائرات. وتبلغ الكلفة الإجمالية للمشروع 12 مليون دينار، وقد تم الانتهاء من الدراسات الفنية وستبدأ الأشغال في ديسمبر 2015 لتنتهي في جوان 2017 (18 شهر).

إعادة تأهيل البنية التحتية بمطار جربة جرجيس

وقع اعتماد استثمار بقيمة 60 مليون دينار لإعادة تأهيل البنية التحتية لمطار جربة جرجيس، وستبدأ الأشغال في ديسمبر 2015 لتنتهي في جوان 2018 (30 شهر).

إعادة تأهيل البنية التحتية بمطار توزر نفطة

وقع اعتماد استثمار بقيمة 20 مليون دينار لإعادة تأهيل البنية التحتية لمطار توزر نفطة وذلك بهدف تنمية الحركة الجوية بالجهة، ومن المنتظر أن تبدأ الأشغال في ديسمبر 2016 لتنتهي في ديسمبر 2018 (24 شهر).

مشروع تقوية مدرج مطار قفصة قصر:

في إطار تأمين ظروف السلامة الجوية لحركة الطائرات طبقا لقوانين المنظمة العالمية للطيران المدني، تم اعتماد هذا المشروع لأول مرة سنة 2008 بكلفة جمالية تبلغ 20 م د ويتمثل في تقوية مدرج الطائرات و تسوية وتهيئة أجناب المدرج، ويتم حاليا تسوية الإشكاليات العقارية التي تسببت في تعطيل هذا المشروع وذلك بالتنسيق بين وزارة النقل ووزارة الدفاع الوطني ووزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية في إطار لجنة أحدثت للغرض.

مشروع التخزين الانتقالي للطائرات بتوزر

في إطار تجسيم قرار اللجنة العليا للمشاريع الكبرى والصادر بتاريخ 15 أوت 2013 بخصوص مشروع التخزين الانتقالي للطائرات بمطار توزر-نفطة الدولي 2013 ، تمت الموافقة على إنجاز هذا المشروع وذلك بعد التدقيق في شروطه الفنية والمالية والتقنية والبيئية وتمت دعوة ديوان الطيران المدني والمطارات لإعلان طلب عروض لاختيار أفضل عرض لإنجاز المشروع بالإعتماد على كراس شروط.

وللغرض تم إحداث لجنة خاصة لإعداد المراحل التحضيرية لإسناد هذه اللزمة ستتولى التحضير لمراحل طلب العروض.

مشروع بعث مدرسة طيران بمطار توزر:

يتمثل المشروع في القيام بتكوين بنظري وتطبيقي للطيارين وتحصل على الموافقة المبدئية من طرف المجلس الوطني للطيران المدني بتاريخ 02 ديسمبر 2013، إلا أنه ونظرا للتأخير المتعلق باستكمال إجراءات بعث الشركة (الحصول على موافقة البنوك الممولة، تم التمديد في الموافقة المبدئية لسنة إضافية وذلك ابتداء من تاريخ 18 نوفمبر 2014 .

2- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1 - مدى اعتماد المقاييس والتوصيات المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي. المؤشر عدد 2- نسبة تفعيل الاتفاقيات الثنائية.	الهدف 1 :تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية
المؤشر عدد 1- نسبة انجاز برنامج التدقيق في مجال السلامة الجوية. المؤشر عدد 2 - مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر(مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقاذ)	الهدف 2 : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني

- أهم الأنشطة المبرمجة لسنة 2016 :

- الإنطلاق في إعداد برنامج توأمة في مجال الطيران المدني مع سلطة طيران مدنية أوروبية،
- تحيين الإتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع العديد من البلدان وخاصة روسيا، ألمانيا والكندا وإبرام اتفاقية ثنائية مع الولايات المتحدة الأمريكية،
- إستئناف عقد جولات المفاوضات مع الإتحاد الأوروبي،

- تنفيذ البرنامج التصحيحي لمنظمة الطيران المدني الدولي الخاص بتونس والمتعلق بالسلامة الجوية،
- تكثيف عمليات التدقيق في جودة الخدمات بالمطارات،
- مراجعة و تحيين النصوص القانونية و ملائمتها مع التشريعات الأوروبية،
- إنجاز دراسة حول تأثير فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي على الإقتصاد التونسي،
- القيام بتقييم عام لمنظومة التكوين في مجال الطيران المدني واقتراح الإصلاحات الملائمة.

الهدف عدد 1: تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية

- **تقديم الهدف:** تأهيل قطاع الطيران المدني بهدف ملائمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في المجالات الفنية والإدارية في مجال الطيران المدني ومن جهة أخرى الرفع من قدرة سلطة الطيران المدني على تنظيم القطاع والرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني (الناتج المحلي الخام) هذا إلى جانب الرفع من القدرة التنافسية للمؤسسات المكونة للقطاع.
- **مرجع الهدف:** مخطط التنمية.
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1:**

تقديرات			قانون مالية 2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
95	95	95	90	90	85	85	نسبة	المؤشر عدد 1: مدى اعتماد المقاييس والتوصيات المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
52	50	49	48	46.75	41.5	40	نسبة	المؤشر عدد 2: نسبة تفعيل الاتفاقيات الثنائية

الهدف عدد 2:الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني

تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تدعيم منظومة مراقبة سلامة الطيران المدني على مستوى خدمات الملاحة الجوية وكذلك الطائرات، وذلك بتركيز منظومة تتوافق مع المعايير الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي الذي يعتمد أساسا على وجود نظام رقابة متكامل لقياس جودة هذه المنظومة هذا إلى جانب تطبيق خطة استراتيجية فعالة تقوم على تكوين ناجح من شأنها أن توفر كفاءات تتناسب مع تطور المقاييس.

• **مرجع الهدف:** معايير منظمة الطيران المدني الدولي.

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

تقديرات			قانون مالية 2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
90	85	80	75	80	85	90	نسبة	المؤشر 1: نسبة انجاز برنامج عمليات مراقبة السلامة الجوية
70	65	60	50	40	30	20	نسبة	المؤشر 2:مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال بحث وانقاذ الطائرات في حالة خطر (على المستوى التنظيمي)

3- نفقات البرنامج:

تطور اعتمادات برنامج الطيران المدني

لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة:

الوحدة: ألف دينار

بيان البرنامج	إنجازات 2014	ق.م 2015	تقديرات 2016	نسبة التطور 2016/2015
العنوان الأول: نفقات التصرف	6 002.335	6747.4	3433	49 % -
التأجير العمومي	800.335	1491.4	1177	21 % -
وسائل المصالح	-	-	-	
التدخل العمومي	5 202	5256	2256	57 % -
العنوان الثاني: نفقات التنمية	195 000	22 000	30	100 % -
التمويل العمومي	195 000	22000	0	
الاستثمارات المباشرة	0	0	30	
مجموع البرنامج	201 002.335	28 747.4	3463	88 % -

بطاقات مؤشر قيس الأداء

لبرنامج الطيران المدني

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1-1-2

تسمية المؤشر: مدى اعتماد المقاييس والتوصيات المعتمدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2015.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية
3. تعريف المؤشر: متابعة اعتماد تشريعات الطيران المدني الدولي الأساسية في تونس.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)،
6. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): سيتم مع الزيارة القادمة لفريق المدققين من منظمة الطيران المدني الدولي لتونس (شهر أفريل سنة 2016) لتقييم خطة العمل التي تم الاتفاق حولها مع خبراء منظمة الطيران المدني الدولي خلال عملية التدقيق لسنة 2009.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): مستوى تفعيل التشريعات الأساسية/ المستوى المعتمد في منظمة الطيران المدني الدولي.
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقييم الخبراء حسب سلم معين.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عمليات التدقيق الميدانية التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي
6. تاريخ توفّر المؤشر : مرة كل خمس سنوات/ مع موعّد عملية التدقيق
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 100%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب المقاييس والعلاقات مع المنظمات الدولية.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
95	95	95	90	90	85	85	النسبة	مدى اعتماد المقاييس المعتمد لدى منظمة الطيران المدني الدولي صلب الترتيب الوطنية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: على إثر عملية التدقيق نظام شامل التي

قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي سنة 2009 ، تم تقييم التشريعات الوطنية في مجال سلامة الطيران المدني ، وتعتبر تونس متقدمة نسبيا مقارنة بعدديد البلدان الأخرى (الأوروبية والعربية).

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: برمجة ورشات مساعدة فنية في إطار

التعاون الدولي مع الإتحاد الأوروبي حول تطوير التشريعات في مجال الطيران المدني وذلك في إطار إعداد مرحلة تحرير الأجواء.

4. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : لا يتضمن مختلف مجالات الطيران المدني

(ملاحة جوية، أمن الطيران المدني، نقل جوي، أنشطة الطيران المدني).

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2

تسمية المؤشر: نسبة تفعيل الاتفاقيات الثنائية.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2015.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تأهيل قطاع الطيران المدني وملائمته مع المتطلبات الدولية
3. تعريف المؤشر: يقيس هذا المؤشر مدى تفعيل الاتفاقيات الثنائية الممضاة بين تونس والبلدان الأخرى عن طريق الخطوط الجوية التي تم تشغيلها ومدى استغلالها من طرف الناقلات الجوية.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (efficité socio-économique)،
6. التفرعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...) لا يوجد

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الاتفاقيات المستغلة / عدد الاتفاقيات الجمالية
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الاتفاقيات الثنائية الممضاة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر، تقارير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصلحة الإتفاقيات الثنائية بالإدارة العامة للطيران المدني.
6. تاريخ توفر المؤشر : طوال السنة.
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 50 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: رئيس مصلحة الاتفاقيات الثنائية

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	5. مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
52	50	49	48	46.75	41.5	40	النسبة	نسبة تفعيل اتفاقيات النقل الجوي

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: تم القيام سنة 2014 بمفاوضات مع العراق والكندا وساحل العاج والصين لتفعيل الخطوط الجوية مع تونس ومن المنتظر أن تتم مفاوضات مع الولايات المتحدة الأمريكية والبرازيل وبلد افريقي وذلك سنة 2015 أما عن سنة 2016 فمن المنتظر القيام بمفاوضات مع بعض البلدان الإفريقية و تتم المفاوضات عادة بتشريك شركات الطيران التونسية بالتنسيق مع الأطراف الدبلوماسية.

3. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : لا يأخذ بعين الإعتبار عدد الخطوط المفعلة في كل اتفاق ثنائي وكذلك طول الفترة بين إمضاء الإتفاقية وتفعيلها.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: نسبة انجاز برنامج عمليات مراقبة السلامة الجوية.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2015.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني
3. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
5. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...) لا يوجد

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد عمليات التفقد والتدقيق التي تم إنجازها / العدد الجملي الجملي المبرمج خلال السنة
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد عمليات التفقد والتدقيق المنجزة من قبل إدارة السلامة الجوية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: : إدارة السلامة الجوية
6. تاريخ توفر المؤشر : سنويا
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 90 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: : إدارة السلامة الجوية

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
90	85	80	75	80	85	90	النسبة	نسبة إنجاز برنامج عمليات مراقبة السلامة الجوية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: تعتمد منظومة مراقبة السلامة الجوية بنسبة كبيرة على وجود فنيين ذوي تكوين خاص في ميدان السلامة الجوية بكل مكوناتها، وإن ضعف عدد الإطارات المختصة يجعل من عملية إنجاز عمليات الرقابة سواء لدى شركات الطيران أو مراكز التكوين والصيانة وغيرها من المؤسسات التي تخضع لرقابة سلطة الطيران المدني أمرا صعبا، وهذا ما يفسر تراجع نسبة الإنجاز مقارنة بالعمليات المبرمجة. وتسعى الإدارة العامة للطيران المدني إلى تجاوز الصعوبات إلى حين توفير إطارات مختصة أوحى تقديم تكوين ملائم للإطارات التي سيتم انتدابها، ولكن إلى حد سنة 2015 لوحظ تراجع هام في عدد الإطارات وهو حاليا متمثل في 06 إطارات مقارنة بسنة 2012 (12 إطار).

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: يتم سنويا إنجاز الرزنامة المبرمجة لزيارات التفقد مع القيام بتدقيق فحائي في كثير من الأحيان.

4. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: المؤشر مرتبط ارتباطا وثيقا بالإمكانات البشرية المتاحة لإدارة السلامة الجوية.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-2-2

تسمية المؤشر: مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر (مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقاذ).

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2015.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني

2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني

3. نوع المؤشر: مؤشر نشاط

4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية

5. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...)

يهم هذا المؤشر مبدئيا المرحلة الأولى من منظومة تركيز هيكل بحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر، على أن يتم التفريع على المراحل الموالية لاستكمال تركيز المكتب وانطلاق تدخلاته العملية. (المراحل التالية هي: التشريع والتدخل)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الإجراءات التصحيحية المنجزة/ عدد الإجراءات التصحيحية المبرمجة.

2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإجراءات التصحيحية الموصى بها من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي تم إنجازها من طرف مكتب البحث والإنقاذ.

4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير

5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: : مكتب البحث والإنقاذ

6. تاريخ توفر المؤشر : حسب رزنامة التوصيات المقدمة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي.

7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 70 %

8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: : مكتب البحث والإنقاذ

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
70	65	60	50	40	30	20	النسبة	مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: يعتبر تركيز هيكل يعني بالبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر من الإنجازات التي دأبت الإدارة العامة للطيران المدني على تجسيمها على إثر عملية التدقيق التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي والتي أوصت بضرورة إنشاء مكتب في الغرض، إلا أن هذا المكتب يتطلب اعتمادات هامة لاستكمال تركيزه وبالتالي للدخول في مرحلة التدخل، ويتم حاليا التنسيق مع ديوان الطيران المدني والمطارات من جهة ووزارة الدفاع الوطني من جهة أخرى لتأمين التمارين البيضاء (les exercices de simulations)

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: استكمال النصوص الترتيبية لتفعيل المكتب، مع القيام بالتكوين اللازم للإطارات المزمع الإستعانة بها. وتمت برمجة دراسة لتفصيل عملية التمويل (تحديد الجهات الممولة) وكذلك تصور مخطط عمل لتفعيل أداء المكتب من حيث دورات التكوين اللازمة وتحديد الكفاءات المختصة.

4. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : يشمل مرحلة فقط وهي مرحلة تنظيم مكتب البحث والإنقاذ، علما وأن الإستجابة للمقتضيات الدولية في هذا المجال يشمل ثلاث مراحل أساسية: التنظيم – التشريع – التدخل.

برنامج البحرية التجارية والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

خارطة البرنامج

البرنامج

المنشآت العمومية

ديوان البحرية التجارية والموانئ
الشركة التونسية للملاحة
الشركة التونسية للشحن والترصيف
الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

الإدارات المركزية

الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ
البحرية التجارية

-I- تقديم البرنامج و إستراتيجيته

1. تقديم البرنامج:

يهدف قطاع النقل البحري والموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وبجودة خدمات عالية في أسرع الأجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على جلب الإستثمار الخارجي.

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

2. إستراتيجية البرنامج

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

1. على مستوى النقل البحري

يتكون الأسطول البحري التجاري الوطني من :

* الأسطول العمومي

العمر (2015)	طاقة السفينة		اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
	سيارة	مسافر		نقل المسافرين والسيارات	الشركة التونسية للملاحة
15	666	2208	قرطاج		
4	1060	3200	تانيت		
	حاوية موازية لـ20 قدم	مجرورة		درجة مزدوجة	
17		128	أوليس		
17		128	صلامبو		
15	680	180	عليسة		
15	680	180	أميلكار		
	معدل العمر 14 سنة		6		عدد السفن

* الأسطول الخاص

العمر (2015)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
10	1972 طن	إسكندر	تقل بضائع عامة	شركة أفريكا مارين كومبني
8	1371 طن	رادس	تقل بضائع عامة	شركة ميتال شيب
معدل العمر 9 سنوات		2	عدد السفن	

وتتمثل إستراتيجية التنمية في النقل البحري خاصة فيما يلي :

- تطوير الأسطول الوطني البحري بتشجيع الإستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية وذلك للترفيه في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية (تطوير نسبة المساهمة في نقل المبادلات التجارية من 11% إلى 18% سنة 2020).
- تنويع أنشطة النقل البحري من خلال اقتحام نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة.
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي وذلك في إطار عقود نقل لمدة 3 أو 5 سنوات حسب آليات السوق.
- تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للاستفادة من فرص استقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات اختصاص تكنولوجي مرتفع.
- 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.

- إعداد مقارب تشريعية وتنظيمية لقطاع النقل البحري والموانئ مع المعايير الدولية والأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار التعاون و من خلال برنامج التوأمة مع الإتحاد الأوروبي.

2. على مستوى الموانئ

تتمثل البنية الأساسية فيما يلي :

الميناء	عدد الأرصفة	طول الأرصفة (م)	الغاطس (م)	تخصص الميناء
رادس	11	1930	9,75	الحاويات والمجروبات
حلق الوادي	10	1870	9	المسافرين والسياح
بنزرت-منزل بوقربية	12	1586	10,67	المحروقات
سوسة	7	795	8,5	البضائع العامة
صفاقس	15	2550	10,5	البضائع المختلفة
الصخيرة	3	450	15	المواد الكيماوية والمحروقات
قابس	8	1725	11,88	المواد الكيماوية
جرجيس	5	875	8	المحروقات والسوائب الصلبة

و تركز تنمية الموانئ أساسا على:

- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة أو محطات مينائية متخصصة.
- إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني مثل حركة المسافرين وتطوير نشاط سفن الرحلات البحرية السياحية الذي شملته الدراسة التي أنجزت في الغرض سنة 2014 واقترحت إنجاز أرصفة ومحطات متخصصة في هذا النشاط بموانئ بنزرت، حلق الوادي، سوسة، صفاقس وجرجيس.

■ إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وفقا لمتطلبات التحولات الجديدة للنقل البحري، لا سيما من حيث الحجم والتخصص للسفن وذلك من أجل ضمان عبور المبادلات التجارية الحالية والمستقبلية بأقل كلفة وفي أسرع وقت وتوظيف الموقع الجغرافي التونسي لجذب قسط من حركة المسافنة للحاويات في المنطقة.

■ تحسين جودة وفعالية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية من خلال التحكم في التكاليف، وتيسير الإجراءات الإدارية والمينائية ودمج حلقات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية وإستعمال التكنولوجيات الحديثة للاتصال وتبادل المعلومات في الخدمات المينائية والاستغلال (Liasse Transport-Tos)

■ العمل بسياسة تعريفية تهدف إلى جلب حركة إضافية وإحكام إستغلال طاقة المسطحات المينائية، وذلك لتشجيع وحث أصحاب البضائع لرفعها دون تأخير وعدم إستعمال الميناء كمحطة خزن.

■ تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري والموانئ.

■ ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ.

■ تنويع وتكييف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.

3. الإشكاليات:

1. النقائص :

بالرغم من الجهودات التنموية المبذولة في قطاع النقل البحري والموانئ على مستوى تحسين الخدمات وتطوير التشريعات والنصوص التطبيقية إلا أنه لا يزال يشكو من بعض النقائص والصعوبات حيث يتجلى ذلك من خلال محدودية الأسطول الوطني البحري (8 سفن تجارية مملوكة) ومساهمته الضعيفة في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 11% سنة 2014 إضافة إلى التحديات التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى الإمتثال لقواعد السلامة والأمن والتكوين مما يزيد في كلفة إستغلال السفن ويحد من القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل البحري.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتھا السفن التجارية وبالتالي لا يمكنھا إستقبال سفن كبيرة (من حيث الطول، الحمولة والغطاس المائي) إلى جانب بلوغ أغلب الموانئ التجارية طاقتها القصوى ولا تحتوي على مخزون عقاري إحتياطي مع محدودية عمق المياه بها إضافة إلى قدم معدات الشحن والتفريغ وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها، والتأخير في إعتماذ التكنولوجيات الحديثة (تطبيقات النقل الذكي : نظام التصرف في الحاويات و المجرورات بالموانئ البحرية) وكذلك تشعب بعض الإجراءات الإدارية والمينائية عند عبور البضائع من الميناء تتسبب في مدّة مكوث طويلة وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.

2. الإشكاليات المطروحة على مستوى التنفيذ :

باعتبار أن ميزانية جل مشاريع برنامج النقل البحري و الموانئ تمول من قبل المنشآت التي تتولى ضبطها في مرحلة أولى ثم تنفيذها في مرحلة ثانية مما يحد من فاعلية رئيس البرنامج على مستوى عملية التنفيذ والمساهمة في أخذ القرارات التي من شأنها أن تؤثر بصفة مباشرة وفعالة في تحسين مؤشرات قياس الأداء وتحقيق الأهداف المناطة بعهدته.

وإضافة لهذا تجدر الإشارة إلى أنه يتم إرسال الميزانيات الخاصة بالمنشآت التابعة للبرنامج النقل البحري و الموانئ خلال شهر نوفمبر حتى تتم مناقشتها ثم المصادقة عليها على مستوى الوزارة ويتم تحديد توقعات مؤشرات قياس الأداء في شهر جوان أثناء إعداد ميزانية وزارة النقل وبالتالي فإنه من الأفضل أن يتم إعداد ميزانيات المنشآت وإرسالها قبل الشروع في مناقشة ميزانية وزارة النقل.

4. الأولويات الإستراتيجية:

يمكن اختزال أولويات برنامج النقل البحري والموانئ في سبعة نقاط :

- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتكيف مع الوضع العالمي الجديد لقطاع النقل البحري والموانئ مسايرة المستجدات والتحولات التي تطرأ على قطاع النقل البحري و الموانئ قصد تأمين عبور البضائع بأقل كلفة وفي أسرع الآجال بحثا عن المزيد من دعم القدرة التنافسية للمصادر والواردات التونسية.
- تحسين وتطوير الأسطول الوطني البحري للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحرين الأجنب للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية.
- دعم السلامة والأمن للسفن و الموانئ والملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث.
- ملائمة الإطار القانوني و التنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري و الموانئ لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
- تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.
- ملائمة وتنويع منظومة التكوين طبقا لمتطلبات السوق.
- دمج حلقات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية.

II - أهداف و مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1. تقديم الأهداف و مؤشرات قياس أداء البرنامج :

- يرمي برنامج النقل البحري والموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:
 - تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
 - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
 - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع	الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاینات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية	الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

● **تقديم الهدف:** يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري و الموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين و ذلك حتى يلعب قطاع النقل البحري و الموانئ الدور المعهود إليه على أكمل وجه.

● **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج

● **مبررات اعتماد المؤشرات:**

■ تم اعتماد المؤشر عدد 1.1.3 لإبراز مدى حسن استغلال وجاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.

■ تم اعتماد المؤشر عدد 2.1.3 لمعرفة مدى توفر الأرصفة وجودة الخدمات (عمليات الشحن والتفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...).

● **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات**

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
15	15	13	13	7,25	7	7,4	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
22	21	20	20	14	13	13	عدد المجرورات بالساعة	
2	2	3	5	10	16	22	%	المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

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

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

• **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج

• **مبررات اعتماد المؤشرات:**

▪ تم اعتماد المؤشر عدد 1.2.3 للكشف عن مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية.

▪ تم اعتماد المؤشر عدد 2.2.3 للإدلاء بطاقة العرض المنتظمة للنقل البحري و جدواها اعتبارا لأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية.

• **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص.**

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
14	14	13	12	10,3	10,8	11,4	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
48	46	44	41	38	38	35	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

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

- **تقديم الهدف:** يعمل هذا الهدف على تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث سعياً إلى الحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق التنمية المستدامة.
- **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج
- **مبررات اعتماد المؤشرات:**

- تم اعتماد المؤشر عدد 1.3.3 لإبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن التجارية الرافعة للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنياً ودولياً.
- تم اعتماد المؤشر عدد 2.3.3 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**)

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
16198	15880	15569	15263	14964	12732	11349	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن التجارية الرافعة للراية التونسية
15	14	12	10	5,32	7,66	10,85	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

2. تقديم أنشطة البرنامج

الأهداف	مؤشرات قياس الأداء	الأنشطة
الهدف 1.3	المؤشر عدد 1.1.3	<ul style="list-style-type: none"> - إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي. - تقليص مدة مكوث الحاويات بالميناء وتصفية الحاويات ذات المكوث المطول. - توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين وبرنامج التكوين مع المعهد للتدريب المينائي بالإسكندرية. - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع. - تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس(TOS).
	المؤشر عدد 2.1.3	<ul style="list-style-type: none"> - التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد. - فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات. - أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس.
الهدف 2.3	المؤشر عدد 1.2.3	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري
	المؤشر عدد 2.2.3	<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس وتدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص - تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت
الهدف 3.3	المؤشر عدد 1.3.3	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية - ادخال حيز التنفيذ النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM) - تحيين النصوص القانونية المصادق عليها
	المؤشر عدد 2.3.3	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة - تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

III- نفقات البرنامج:

1. ميزانية البرنامج :

تطور إعتمادات برنامج النقل البحري والموانئ

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2016-2015		تقديرات 2016		قانون المالية 2015 (1)	إنجازات 2014	بيان البرنامج
النسبة (%) (1)/(1)-(2)	المبلغ (1)-(2)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد			
4,77%	478	10502	10502	10024	8786	العنوان الأول: نفقات التصرف
-2,24%	-22	962	962	984	760	التأجير العمومي
		-	-	-	-	وسائل المصالح
5,53%	500	9540	9540	9040	8026	التدخل العمومي
-90,86%	-15900	1600	1600	17500	1500	العنوان الثاني: نفقات التنمية
						الاستثمارات المباشرة
						على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
-90,86%	-15900	1600	1600	17500	1500	التمويل العمومي
-90,86%	-15900	1600	1600	17500	1500	على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
						صناديق الخزينة
-56,03%	-15422	12102	12102	27524	10286	مجموع البرنامج

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة :

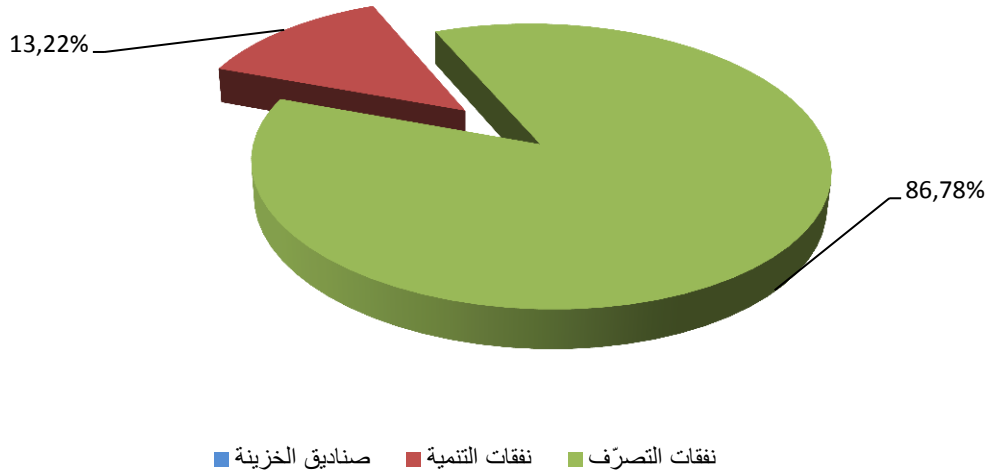
اعتمادات الدفع

نفقات التصرف : 10502 أ.د. (86,78%)

نفقات التنمية: 1600 أ.د. (13,22%)

صناديق الخزينة: 0 أ.د. (0%)

رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة بحساب الالف دينار



تمثل نفقات التصرف % 86,78 من جملة إعتمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التدخل العمومي بقيمة مادية قدرها 9540 أ.د. (منها 9500 أ.د. منحة لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة % 90,84 من نفقات التصرف ، في حين تمثل نفقات التنمية 1600 أ.د. (تمويل عمومي لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة % 13,22 من جملة إعتمادات البرنامج.

**بطاقات مؤشر قياس الأداء
لبرنامج البحرية التجارية والموانئ**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 3- إسم المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
- 4- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز عدد معدات الشحن والتفريغ و الموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ و مدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- 7- التفريعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/س)
- 2- وحدة المؤشر: عدد/س
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم البضائع بالطن، عدد وحدات الشحن و الزمنية الفعلية لعملية الشحن و التفريغ
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (استمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للشحن والترصيف
 - مقاولي الشحن والتفريغ الخواص
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في بلوغ 13 حاوية مناولة في الساعة و 20 مجرورة مناولة في الساعة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

3. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

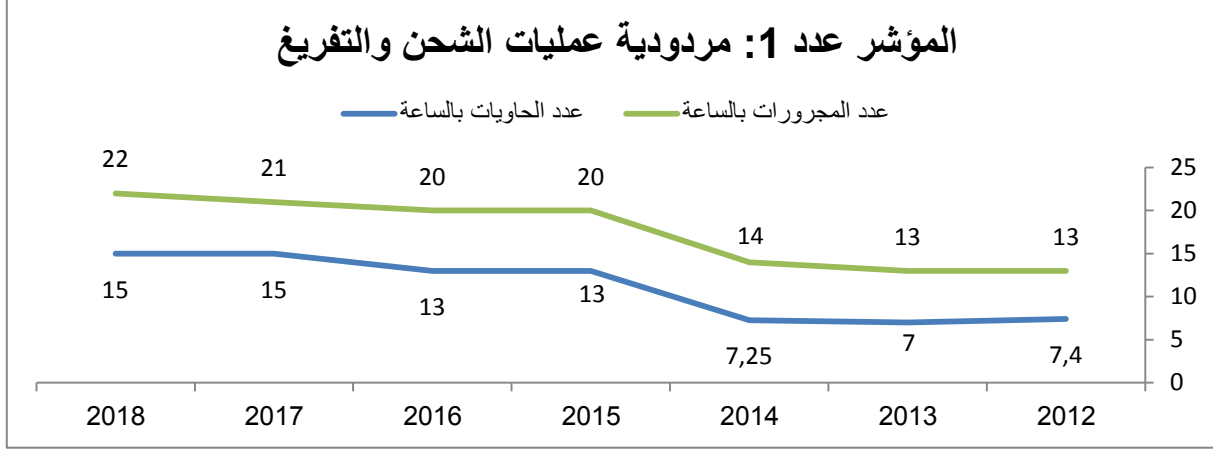
تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
15	15	13	13	7,25	7	7,4	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
22	21	20	20	14	13	13	عدد المجرورات بالساعة	

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

← من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ4,89% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

← من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) معدل نمو سنوي بـ3,23% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3. رسم بياني



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي.
 - توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين وبرنامج التكوين مع المعهد للتدريب المينائي بالإسكندرية.
 - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع
 - تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس
5. تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل الفعلية دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري والموانئ
- 2- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 3- إسم المؤشر: نسبة السفن التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
- 4- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى توفر الأرصفة المعد لاستقبال سفن الدرجة و جودة الخدمات المسدات لفائدتهم (عمليات الشحن و التفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...) و مدى مرونة الإجراءات المتعلقة بالسفينة و بالبضائع و الإلتزام بمواعيد الإنطلاق و بمدة الرسو المبرمجة.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع/عدد سفن الدرجة التي تنطلق آخر الأسبوع
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- ديوان البحرية التجارية والموانئ/مستغل الميناء
- 6- تاريخ توفر المؤشر : بداية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في تسجيل نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع لا تتجاوز 3%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

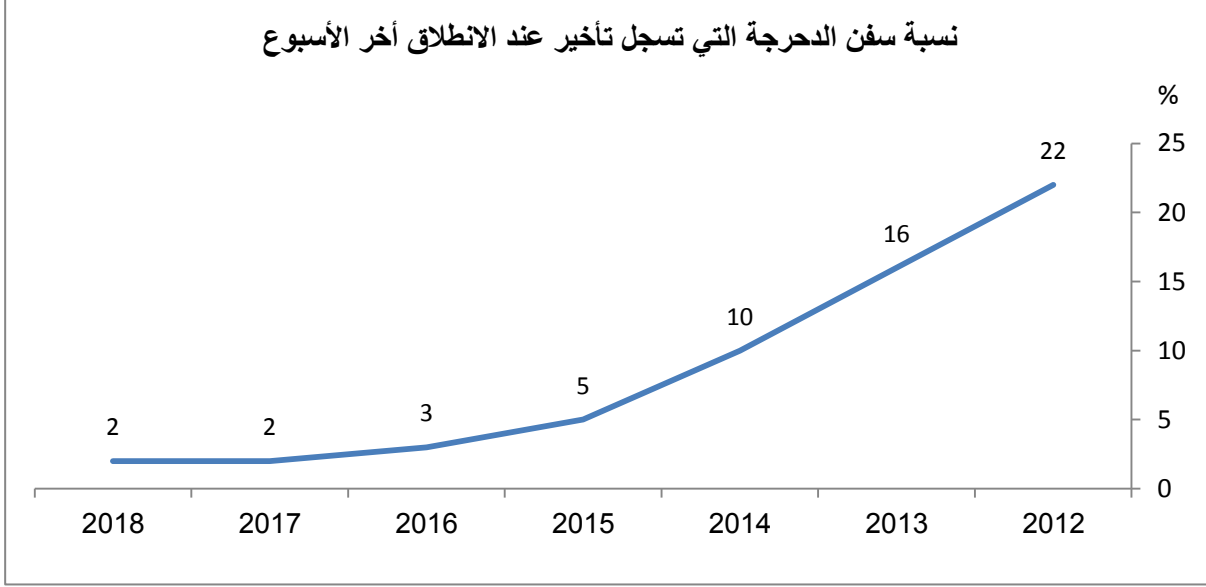
- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
2	2	3	5	10	16	22	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع معدل نمو سنوي بـ26,32% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- التزام المصدرين بايداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد
- أشغال تمديد الرصيف عدد 7 (الأرصفة 8 و 9) بميناء رادس و فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات
- أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس
- تحسين سيولة حركة المرور بالطرقات المؤدية إلى ميناء رادس
- 5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من السفن واقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.3

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
- 3- إسم المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين. مع الإشارة وأن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة ومستأجرة.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 7- التفرعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر و حجم البضائع التي يتم نقلها عن طريق الناقلين البحريين التونسيين
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط شركات النقل البحري
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للملاحة
 - المجهزين الخواص
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 13%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية .

3- قراءة في نتائج المؤشر

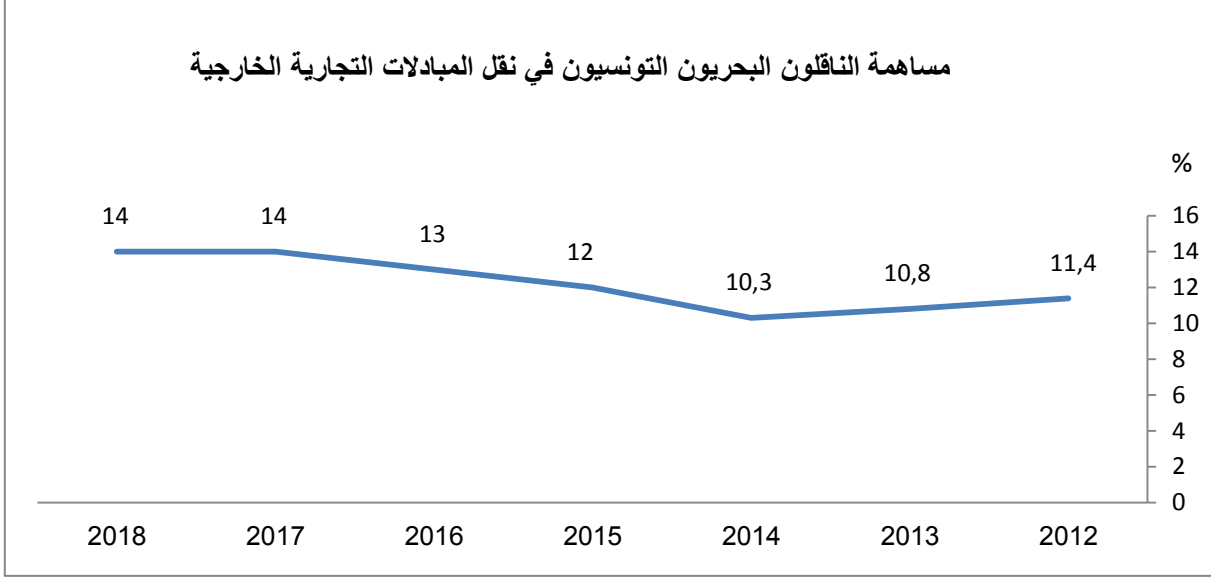
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
14	14	13	12	10,3	10,8	11,4	%	مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجي معدل نمو سنوي بـ5,27% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري
- وضع ومتابعة تنفيذ برنامج إعادة هيكلة وتأهيل الشركة التونسية للملاحة
- 5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : يجب هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.2.3

تسمية المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
- 3- إسم المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض للنقل البحري و أهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 8- التفريعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط الموانئ و التراخيص التي تسند لفتح خط بحري منتظم
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية و الموانئ
 - أمناء السفن
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية يقدر بـ 44
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ

3- قراءة في نتائج المؤشر

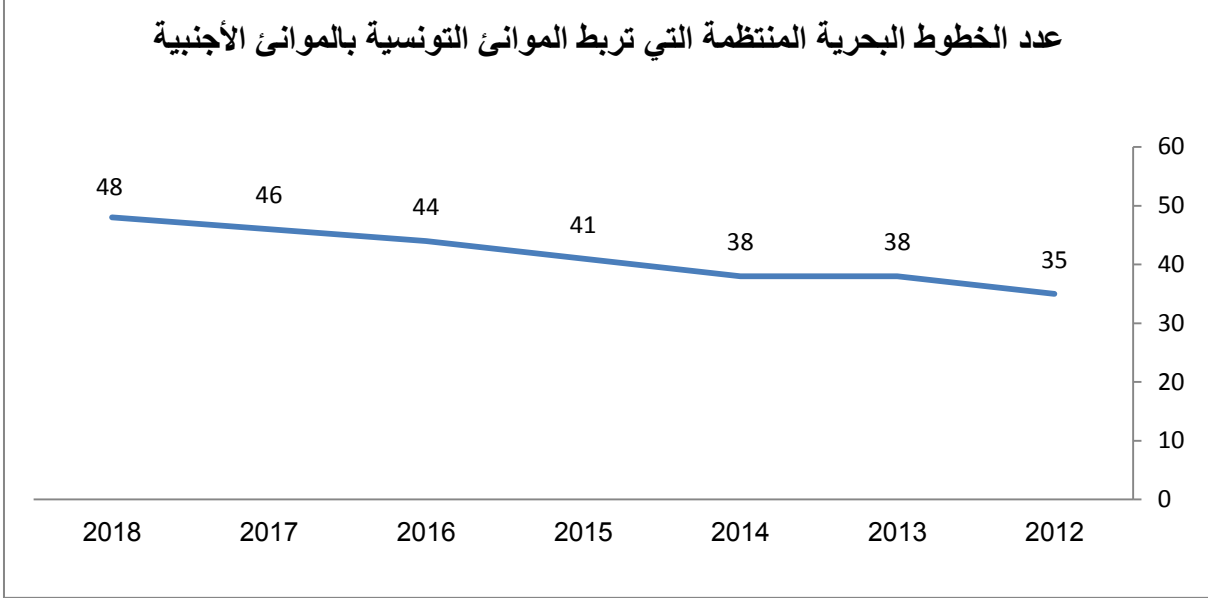
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
48	46	44	41	38	38	35	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 5,39% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية
 - أشغال تمديد الرصيف عدد 7 (الأرصفتة 8 و 9) بميناء رادس
 - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص
 - تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت.
5. تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر طاقة العرض التي يوفرها الخط البحري ونوعية السفن المستغلة عليه.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 3- إسم المؤشر: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
- 4- تعريف المؤشر: يرمى هذا المؤشر إلى إبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا و دوليا.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفرعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد المعاينات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط السلطة البحرية و المناطق و الجهات البحرية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 15569 معاينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية.

3- قراءة في نتائج المؤشر

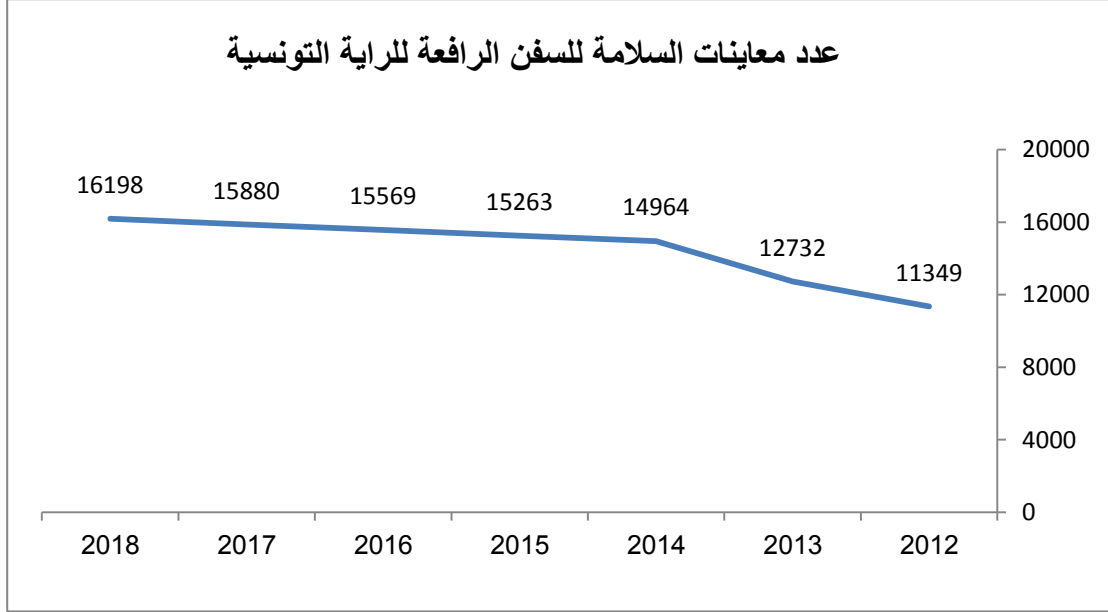
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
16198	15880	15569	15263	14964	12732	11349	عدد	عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نمو سنوي بـ2% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية
 - ادخال حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)
 - تحيين النصوص القانونية المصادق عليها
5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر نتائج معاينات السلامة التي قامت بها السلطة البحرية.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 3- إسم المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
- 4- تعريف المؤشر: يعمل هذا المؤشر على تقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم الجهوية
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

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- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية و عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقرير نشاط ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - السلطة البحرية
 - ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2016 يتمثل الهدف في بلوغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية تقدر بـ 12 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية.

3- قراءة في نتائج المؤشر

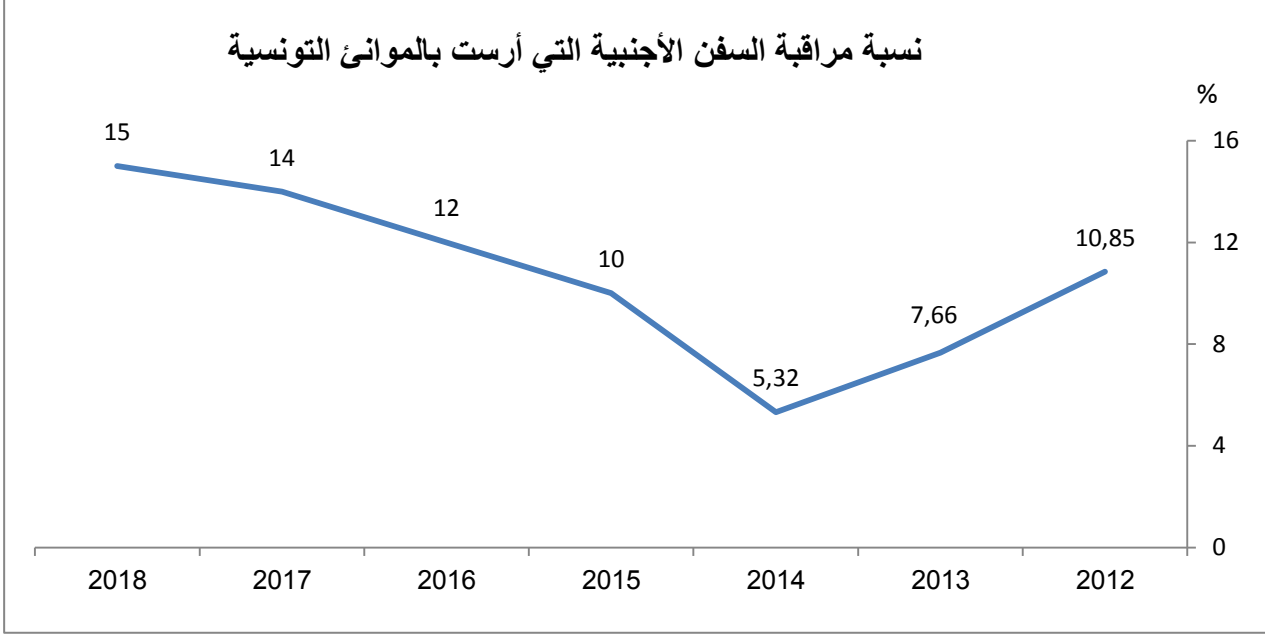
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
15	14	12	10	5,32	7,66	10,85	%	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 14,47% خلال الفترة الممتدة من 2015 إلى 2018

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة
- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
- 5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر تقييم نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية.

برنامج الرصد الجوي

رئيس البرنامج: السيد عبد الوهاب النميري

المدير العام للمعهد الوطني للرصد الجوي

خارطة البرنامج

البرنامج

المصالح الجهوية

- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بتونس (تونس ، بنزرت ، زغوان)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بجندوبة (جندوبة، باجة، الكاف، سليانة)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بسوسة (نابل، سوسة، المنستير، القيروان، المهدية)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بصفاقس (صفاقس، سيدي بوزيد، القصرين، قابس)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بتوزر (توزر، قفصة، قبلي)
- الدائرة الفرعية للرصد الجوّي بمدنين مدنين (مدنين، تطاوين)

الإدارات المركزية

- إدارة الوحدات الجهوية والتسويق
- إدارة تكنولوجيات الرصد والمعلومات
- إدارة المنتجات
- إدارة البحث والتطوير في الرصد الجوّي
- إدارة الجيوفيزياء وعلم الفلك
- وحدة التخطيط والجودة والعلاقات الدولية
- الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية
- مصلحة التدقيق

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

1- إستراتيجية البرنامج:

ترتكز استراتيجيّة البرنامج عموماً على خمسة محاور أساسية في علاقة مع الاحتياجات المجتمعية، وهي مستوحاة من استراتيجيّة المنظمة العالمية للأرصاد الجويّة وتتعلّق بالمجالات التالية وهي ذات أولويّة رئيسية:

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

ويشمل برنامج الرصد الجويّ كل الإعتمادات المخصّصة لمجموعة الأنشطة والمهمّات الموكولة للمعهد الوطني للرصد الجويّ في ما يتعلّق بالرصدالجويّ ورصد الزلازل والظواهر الفلكيّةوكذا التّوقّعات الجويّة والمناخية المنوطة بعهدته، وهو مؤسّسة عمومية لا تكتسي صبغة إداريّة.

كما يغطّي البرنامج أيضاً تمويل الدولة للدعم التشغيلي المتواصل الذي يقدّمه المعهد الوطني للرصد الجويّ لفائدة مختلف مصالح وزارة الفلاحة، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الدّاخلية (الحماية المدنية) ووزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

وتجدر الإشارة أنّ عددا كبيرا من الأنشطة الإقتصادية والإجتماعية أصبحت تعتمد بشكل متزايد على معرفة الطقس ونقباته وكذا المناخ وتغيّراته (الفلاحة، النقل، الطاقة، السياحة، وغيرها). كما أنّ لوائح السماء المفتوحة تدعو إلى بذل جهود متواصلة لتأمين جودة الخدمات المسداة من طرف المعهد لفائدة الطيران المدني مع التحكّم في الكلفة المترتبة. ومن جهة أخرى وفي إطار الأولويات المطروحة في ما يتعلّق بالتنمية المستدامة، يتعيّن على المعهد أن يقدّم مساهمات ناجعة وفعّالة في الغرض، وبالتالي المشاركة في التخفيف والتأقلم مع التغيّرات المناخية التي تثير تساؤلات علمية صعبة تتطلب من المعهد تركيز بنية أساسية مناسبة ووضع آليات وظروف عمل حديثة تمكّنه من القيام بالبحوث العلمية اللازمة وتطوير خدمات مناخية وجويّة ملائمة.

وعلى هذا الأساس شرع المعهد، في إطار صبغته الجديدة، في تنفيذ جملة من الإصلاحات الإستراتيجية واتخاذ تدابير تنظيمية فعّالة تمكّنه من تحسين أدائه، من بينها:

- إعداد مشروع النظام الأساسي لأعوان المعهد.
- الشروع في وضع أسس منظومة تصريف حديثة وتفعيلها (جرد ممتلكات المعهد المنقولة وغير المنقولة، وإعداد موازنة الفتح والمرافقة المحاسبية).
- التكوين وتنمية مؤهلات الرّاصدين ومهارات المهندسين المنتجين (تكوين أساسي، ترنّصات علمية وفتية).
- الإنتدابات.
- إعداد هيكل تنظيمي جديد يتماشى والصبغة الجديدة للمعهد.
- إنخراط المعهد في برنامج التوأمة في مجال الحوكمة بقطاع النقل.

وتتجه هذه الإستراتيجية خلال الفترة 2015-2020 إلى:

- زيادة التركيز على المهام ذات الصلة بسلامة الأشخاص والممتلكات، لا سيما في مجال التوقعات الجوية والمناخية والإنذار المبكر وكذا إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والأحداث والظواهر الجوية البالغة الشدة والزلازل،
- تطوير الخدمات المناخية لتلبية احتياجات سياسات التأقلم مع التغيرات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلق بمشاريع التهيئة والاستثمار،
- تطوير الخدمات المتعلقة بالزلازل والهندسة الزلزالية بما يمكن المعهد من المساهمة الفعالة في مجال الحفاظ على الأشخاص والممتلكات،
- ضمان الجودة العلمية والتقنية والتشغيلية من خلال تعزيز دور البحث العلمي التطبيقي والابتكار ووضعهما في قلب إستراتيجية البرنامج،
- إتباع سياسة استثمار وتنفيذها لتوفير بنية أساسية على درجة من الجودة (رصد ومراقبة، نظام إتصالات وتبادل معلومات...) تضمن توقعات جوية دقيقة، فعالة وموثوق بها،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطور الطلب،
- جعل المعهد مرجعا في تقديم الخدمات من خلال تعزيز القدرة التنافسية الاقتصادية للخدمات المقدمة والترفع من أهميتها وأدائها في إطار برنامج محدد من البحث والتطوير،
- جعل المعهد مركز تميز في مجال التدريب وبناء القدرات والبحث العلمي في ما يتعلق بالتوقعات الجوية والمناخية وإدارة البيانات المتعلقة بالطقس والبيئة والجيوفيزياء،

وتستوجب هذه التوجهات الإستراتيجية:

- إعادة تهيئة البنية التحتية وتعزيزها سواء في مجال رصد العناصر الجوية والزلازل والمراقبة أو نظم المعلومات والاتصالات،
- مواصلة تألية شبكة الرصد وتطوير منظومة تراسل المعطيات،
- إعداد خارطة يقظة (carte de vigilance)،
- وضع نظام فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الظواهر الجوية الحادة والكوارث الطبيعية،
- برمجة تركيز شبكة رادار متطورة تغطي كامل تراب الجمهورية: تمثل أحد الخيارات الأسس المتخذة من طرف المعهد في إطار خطة وطنية لمجابهة الفيضانات المفاجئة (الفجائية) والسريعة،
- التقدم في تنفيذ مشروع تحسين التوقعات الجوية العديدة القصيرة المدى التي تعود بالفائدة على جميع المستخدمين من خلال تطوير التوقعات الاحتمالية التي تمكن من تقييم أفضل لأوجه عدم اليقين في التوقعات، إضافة إلى مزيد تطوير نماذج التوقعات الجوية العديدة المشغلة على مجالات جغرافية محدودة وبقدرة تفصيلية عالية، لفائدة الملاحة الجوية وسلامة الأشخاص،
- تفعيل دور الدوائر الفرعية للرصد الجوي بالجهات،
- تنمية القدرات في مجال الرصد وإدارة البيانات،
- تطبيق برمجيات مراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير قاعدة البيانات المناخية الوطنية (تجديد نظام تخزين وإدارة المعطيات المناخية، تكوين...)،
- وضع استراتيجية لإدارة المعلومات المناخية قصد تسهيل الدراسات وإنجاز المشاريع الكفيلة بتطوير طرق التعامل مع التغيرات المناخية،
- إرساء الأساليب والإمكانات المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- اتخاذ الخطوات اللازمة والإجراءات الضرورية نحو توقيع بروتوكولات/مذكرات تفاهم مع القطاعات المستفيدة من الخدمات المناخية والجهات المستخدمة للبيانات المناخية الوطنية والدولية بصفة المعهد الجهة الرسمية الوحيدة المنوط بعهدتها تقديم البيانات المناخية وتسهيل تبادلها وفقاً للوائح والأنظمة الدولية المعمول بها في هذا الشأن،
- استخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزع الصوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الويب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،

- تطوير مصلحة التوقعات الجوية الخاصة بوسائل الإعلام وبالأنشطة الخصوصية وكذا وحدة للعلاقات العامة والإعلام داخل المعهد (مثل تحديد متحدث صحفي متخصص/ متحدث إعلامي...) مع إعطاء الفرصة لبعض الأعوان والإطارات المختصين ممن لديهم الحس الصحفي والإعلامي بالتعاون مع الجهات الإعلامية كمراسلين لها،
- تنظيم لقاءات دورية مع الجهات المستفيدة من خدمات الأرصاد الجوية، ولقاءات دورية مع وسائل الإعلام المختلفة للتوضيح والتوعية بالفوائد الاجتماعية والاقتصادية لخدمات الأرصاد الجوية،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبيت عبر وسائل الإعلام المختلفة،
- تأهيل إطارات متخصصة في تقديم النشرة الجوية بوسائل الإعلام المختلفة،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطوّر الطلب،

2- أهم الإشكاليات:

تتمثل أهم الصعوبات التي يواجهها برنامج الرصد الجوي في:

- نقص فادح في الموارد البشرية الضرورية لتأمين عملية رصد العناصر الجوية بالمحطات المكوّنة للشبكة الوطنية للرصد الجوي والزلزالي، ومراكز حماية الملاحة الجوية بالمطارات الوطنية والدولية وكذا المحطات بالمواني البحرية (تقنيين ومساعدين تقنيين : إختصاص رصد جوي وصيانة)
- النقص المسجل في البنية التحتية وأشغال صيانة البنايات ومقرّات المعهد بمختلف الجهات.
- تقادم أجهزة رصد وقيس العناصر الجوية المركّزة بالجهات الداخلية والمكوّنة للشبكة الوطنية للرصد الجوي.
- تقادم أجهزة رصد الزلازل لضرورة تجديد وتعصير الشبكة الحالية.
- عدم توفّر منظومة تصرّف حديثة تتلاءم مع طبيعة الصبغة الجديدة للمعهد وتستجيب للوائح والأنظمة الدولية المعمول بها في مجال الأرصاد الجوية،
- نقص هام في الموارد البشرية المتخصصة في مجال التصرف المالي والإداري،
- محدودية الموارد المالية الذاتية دون اعتبار الموارد المتأتية من الخدمات المسداة لفائدة الملاحة الجوية،
- صعوبة تجميع البيانات والمعطيات الجوية والمناخية، الشيء الذي أدى إلى تأخير كبير في تخزين المعطيات المناخية بقاعدة البيانات وحفظها من التلف،
- وجود نواقص على مستوى الوسائل والطرق المتبعة في تقديم الخدمات لمستعمليها (مثل النشرات البحرية بالمواني)

3- الأولويات الإستراتيجية:

تتمثل أولوية الدولة في مجال الرصد الجوي، في المقام الأول، في سلامة الأشخاص والممتلكات. وللمعهد الوطني للرصد الجوي دور رئيسي في تأمين هذه السلامة حيث الأحداث والظواهر الجوية البالغة الشدة والخطيرة وتأثيراتها على النقل الجوي والبحري والأرضي والسكك الحديدية تؤكد الأهمية المتزايدة للتوقعات الجوية وضرورة تطوير وتحسين المقدرة على إدارة مخاطر هذه الأحداث والكوارث الطبيعية بما يمكن من مجابته والتخفيف من الأضرار الناجمة عنها.

1. تحسين القدرة على تقديم الخدمات والإنذارات

- تحديد المستخدمين المحتملين وتطويع المنتجات بما يناسب طبيعة الفئات التي تستخدمها.
- تحسين محتوى وعدد وجودة المنتجات وتحسين استخدام وسائل البث والتوزيع.
- تحسين الإنذارات وإدارتها على مستوى الشركاء المؤسساتيين.
- تحسين أداء المعهد وصورته لدى عامة الناس.

2. المساهمة في تحسين مردودية القطاع الفلاحي بـ :

أ- تقديم خدمات خصوصية ومحددة لفائدة الزراعة وإدارة الموارد المائية (من خلال ما تقدمه مصلحة الرصد الجوي الخاصة بالفلاحة والمياه).

ب- رصد ومتابعة الجفاف: إتخاذ الخطوات اللازمة لأن يكون ضمن الهيكل التنظيمي المطروح وحدة لمراقبة الجفاف والإنذار المبكر ضمن استراتيجية وطنية طويلة الأمد لمجابهة ظاهرة الجفاف، بناءً على توصيات الاجتماع رفيع المستوى للسياسات الوطنية المتعلقة بالجفاف والذي عقد بجنيف خلال الفترة من 11-15 مارس 2013.

ج- أن يشمل عمل الوحدة مراقبة الجفاف والإنذار المبكر من خلال:

- وضع آلية لتطوير دور الأرصاد الجوية في مراقبة الجفاف على المستوى الوطني،
- إعداد استبيانات توزع على القطاعات المختلفة، يمكن من خلال تحليل نتائجها الوصول لصورة متكاملة حول حالات الجفاف والظواهر المصاحبة لها (مثل العواصف الرملية والترابية والموجات الحرارية) وتأثيرها على موارد المياه والقطاعات التي تتأثر بالجفاف.

د- تحسين جودة الخدمات الموجهة لفائدة الصيد البحري (تقديم المساعدة اللازمة).

3. إدارة المخاطر

- على المستوى الوطني: (نشرات تحذيرية، إنذارات للمساهمة في مجابهة مخاطر الفيضانات والكوارث، خارطة يقظة، متابعة الأحداث والظواهر الحادة والبالغة الشدة، التغيرات المناخية، بلاغات حينية بخصوص الزلازل المسجلة بالمحطات التابعة للمعهد).
- على المستوى الدولي: الربط مع المراكز الإقليمية والعالمية في إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والظواهر الجوية البالغة الشدة (عواصف، أعاصير، تسونامي،...).

4. الخدمات الموجهة للنقل

- تأمين الخدمات المسداة لفائدة الملاحة الجوية: (تعزيز الخبرات الفنية والتركيز على تطويرها، مراقبة جودة الخدمات، ترشيد المصاريف والضغط عليها،...)
- تأمين وتطوير الخدمات المسداة لفائدة الملاحة البحرية

5. دعم البحث العلمي في مجال الرصد الجوي:

- ضبط برامج بحث تستجيب لحاجيات المستخدمين من معلومات جوية وخدمات مناخية.
- متابعة تنفيذ برامج البحث والبرامج التدريبية التي تتفق ومعايير المنظمة العالمية للأرصاد الجوية والمعايير الدولية والعمل على تطويرها بصفة مستمرة.
- رفع قدرات الإطارات الفنية المتخصصة في مجال التدريب والبحث العلمي في مجال الرصد الجيوفيزياء بالمعهد.
- جعل المعهد مركز تميز -على المستوى العربي والإفريقي- في مجال التوقعات الجوية القصيرة المدى والتدريب وبناء القدرات والبحث العلمي وإدارة البيانات المتعلقة بالطقس والبيئة والبيوفيزياء.
- جعل المعهد فضاء منفتحاً على الهياكل والفرق الوطنية العاملة في حقل البحث العلمي في مختلف الجامعات التونسية.

II- الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

1- الأهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

- يرمي برنامج الرصد الجوّي إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. وضع نظام عمليّ ناجح وفعال لتحسين التّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادّة.
2. تثمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتنمية المستدامة.
3. تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره.

أما المؤشرات التي تم إختيارها لقياس أداء البرنامج فنترجم أوكذ وأهمّ الأهداف والأولويات الإستراتيجية التي يعمل المعهد على تحقيقها. بالتالي لا تغطي المؤشرات التي تم إختيارها الأنشطة المعتادة للمعهد مثل "درجة توفر معطيات شبكة رصد العناصر الجوية " أو "دقة تسجيل البيانات المناخية في قاعدة المعطيات" وهي مؤشرات يتم متابعتها دوريا وتتجاوز درجة تحقيقها 90% في أغلب الحالات.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<p>المؤشر عدد1-نسبة نجاح البلاغات والنّشرات التحذيرية الخاصة، المؤشر عدد2-نسبة نجاح التّوقّعات الجوّية القريبة المدى (48 ساعة)، المؤشر عدد3-نسبة نجاعة منتجات النموذج الرقمي 'الأدان-تونس: ALADIN_Tunisie' للتّوقّعات الجوّية العدديّة القصيرة المدى (48 ساعة)،</p>	<p>الهدف 1: وضع نظام عمليّ ناجح وفعال لتحسين التّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادّة</p>
<p>المؤشر عدد 1-الفارق الزمنيّين عملية قياس ورصد العناصر الجوّية بالمحطّات ثمّ تجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات، المؤشر عدد2-تطوّر نسبة عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطّات المؤشر عدد3- تطوّر إيرادات المعهد الماليّة الذاتيّة (مقارنة بجملة الموارد)،</p>	<p>الهدف 2: تثمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتنمية المستدامة</p>
<p>المؤشر عدد1-الفارق الزمنيّ بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية، المؤشر عدد2- دقة تحديد مركز الرجّات الأرضية،</p>	<p>الهدف 3: تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره</p>

الهدف عدد1: وضع نظام عمليّاتي فعّال ومجدي للتوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادّة

• تقديم الهدف:

يتمثّل الهدف في تركيز منظومة للإنذار المبكر بالظواهر الجوّية المتطرّفة والأحداث البالغة الشدّة بما يمكن من المساهمة الفعّالة في حماية الأشخاص والممتلكات عبر خارطة يقظة من شأنها المساندة الفعّالة لهياكل التدخّل الوطنية في مجابهة الكوارث الطبيعية وحسن إدارة المخاطر الناجمة عنها.

ويوضّح هذا الهدف أداء المعهد بالنظر لنشاطه الأساسي، لأنّ توفير توقّعات جويّة على أعلى مستوى هو أولاً مفيد لعامة الناس ولمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنّه أيضاً ضروري للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلّبات الطقس، خاصّة في الحالات الإستثنائية.

تتطلّب التوقّعات الجوّية والمناخية تعبئة كافة المهارات والموارد والوسائل المتوفّرة لدى المعهد وحسن استعمالها: البحث، علم المناخ، الرصد والمراقبة (محطّات أرضية لتقبّل صور الأقمار الصناعية، مسابير لاسلكية (radiosondage)، رادارات ومحطات رصد أرضية)، المحاكاة العددية (simulation numérique) وخاصة الحاسوب ذي التّأدية المرتفعة، الخبرة البشرية الضرورية لتحليل وتفسير نواتج النماذج العددية مع الأخذ بعين الاعتبار الخصائص الجغرافية والمناخية المحلية، وأخيراً وسائلي نشر المعلومات وتوزيعها.

أمّا المؤشّرات التي تمّ اختيارها فتعكس بشكل مباشر الأداء الذي يتحقّق من خلال سلسلة من المهارات عن طريق مساهمة النّموذج الرقميّة. يقاس الأداء الخاص بهذا الهدف في البداية على مستوى النّموذج العددي للتوقّعات الجوّية القصيرة المدى على مجال تونس الجغرافي. أمّا اختيار مدى 48 ساعة لقياس الأداء فيعود سببه إلى أنّ مختلف النماذج العددية أصبحت توفر توقّعات جويّة على مدى 24 ساعة تضاهي في جودتها الرصدات الجوّية، ولكنّ الأمر ليس كذلك بالنسبة لمدى 48 ساعة حيث يتطلّب مزيداً من البحث والتطوير والاستثمار في مجال الرصد والمراقبة والبحوث لتعميق معرفتنا بالطّقس وتقلّباته، والمناخ وتغيّره.

• مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبيّة)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية 2012-2015

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1 :

تقديرات			قانونالمالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2015	2014	2013		
88	87	86	86	83	84	82	%	1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
88	87	86	86	82	82	81	%	2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى(48)
85	84	82	82	77	80	79	%	3.1. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

• أهم الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الإعتمادات) بالآلاف دينار	الأنشطة	المؤشرات
1000	<ul style="list-style-type: none"> - انتداب 12 تقني و12 مساعد تقني (اختصاص رصد جوي) لتدعيم العنصر البشري بمحطات ومكاتب الرصد الجوي، - الاستغلال الحيني للمعطيات المرصودة، - إحداث خطة مهندس 'رئيس فريق' يكلف برئاسة قاعة التوقعات والسهر على إعداد وارسال البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة، - إنجاز خارطة لليقظة خاصة بتطور العوامل الجوية، - بداية تنفيذ مشروع تركيز شبكة ردارات، - استغلال مركز التكوين في عمليات تكوين داخلي للراصدين الجويين، 	1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
100	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة برنامج إعادة تنظيم طرق العمل وتدعيم العنصر البشري، - مواصلة تكوين مهندسي التوقعات الجوية من خلال المشاركة في برامج تكوينية خصوصية في مجال الأساليب والتقنيات الحديثة الخاصة بتحليل تطور العوامل والظواهر الجوية، - استغلال نواتج جديدة من النماذج العددية الفرنسية، - المراقبة اليومية لدقة التوقعات وتحليل أسباب النقص إن وجدت والعمل على تفاديها. 	2. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 س)
700	<ul style="list-style-type: none"> - إقتناء وتركيز حاسوب جديد ذي تأدية جدّ عالية لمواصلة تشغيل النماذج العددية المتطورة محلياً بمقر المعهد، - تركيز نسخة من الأنموذج العددي للتوقعات الجوية ذو السعة العالية (AROME)، - مواصلة تكوين المهندسين في مجالات النمذجة العددية وتطوير طرق التوقعات الجوية (أنموذج AROME + ALADIN للتوقعات الجوية العددية)، - مراقبة دقة التوقعات واستخراج النقص والعمل على تفاديها 	3. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48س)

الهدف عدد2: تّمين المعلومات الجوّية والمناخيّة ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد

والتّمية المستديمة

• تقديم الهدف:

يتمثّل الهدف في :

- تطوير قاعدة المعطيات المناخية الوطنية من خلال اقتناء وتطبيق أنظمة وبرمجيات متطورة لمراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير الخدمات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلّق بمشاريع التهيئة والإستثمار(السياحة، الفلاحة، النقل، البيئة، الطاقة...)،
- إرساء الأساليب المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- إستخدام وسائل الاتصالات الحديثة (المورّع الصّوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،
- التنسيق مع وسائل الإعلام المختلفة لضرورة وضع مصدر معلومات الأرصاد الجوية التي تبت عبر وسائل الإعلام المختلفة،

• مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوّية الأوروبيّة)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية 2012-2015

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

تقديرات			قانون مالية 2015	إنجازات			وحدة القياس	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
5	6	16	16	26	20	24	شهر	1.الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوّية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
34	32	30	29	28	28	26	محطة	2. تطوّر عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)
69	68	67	66	67	62	60	%	3.تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الدّاتية مقارنة بجملة الموارد

- أهم الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

الهدف عدد 2		
التقديرات (الإعتمادات) بالألف دينار	الأنشطة	المؤشرات
800	<ul style="list-style-type: none"> - تنظيم عملية جمع المعطيات المناخية، - تآلية تخزين عدد من العناصر المناخية، - تدعيم العنصر البشري، - اقتناء نظام جديد متكامل لتخزين ومعالجة واستغلال المعطيات المناخية، - بناء وتجهيز مركز للأرشيف. 	1. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوّية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
50	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزنة، - طلب الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي، - جرد للمحطات التي لها أن تتوفر على سلسلة تفوق 50 سنة، 	2. تطوّر نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات
30	<ul style="list-style-type: none"> - العمل على إيجاد اتفاقيات جديدة، - مواصلة التعريف بمنتجات المعهد، - تطوير طرق تسويق المنتجات، - العمل على إبرام اتفاقية تفاهم مع هياكل البحث العلمي قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حاليا بصفة مجانية للطلبة والباحثين. 	3. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد

الهدف عدد3: تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره

- تقديم الهدف:

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

1. تحديد سريع لمواقع الزلازل وتقدير مستوى موثوقية الإنذار وشدة الصدمات مع توفير المعلومات في الوقت الحقيقي مصدرالزلازل وقوته وخريطة الزّجات،
2. دمج النتائج التي يتمّ التوصل إليها ضمن بنية تحتية ديناميكية لمعلومات الجغرافية الرقمية ووضع هذه العناصر على نمّة المستخدممين بواسطة وسائل عرض مرئية،

تقتضي متطلبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الزّجات الأرضية وكذا وسائل الإتّصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأتية من تسجيلات محطات قياس الزلازل من ناحية، و لتأمين مراقبة حسن اشتغال هذه المحطات من ناحية أخرى.ويمكن تلخيص هذه المتطلباتعبر ضرورتين هما:

الموثوقية العالية والكمون المنخفض (Haute fiabilité et faible latence).

ولذلك أصبح من الضّروري وضع نهج جديد لتوطين سريع لمركز الزلزال (localisation rapide del'épicentre) بداية من الثواني الأولى لتسجيل الإشارات في عدد قليل منالمحطات.يمكن من:

- تقليص الفارق الزمني بين حدوث الزّجة وتحديد مركزها والإبلاغ عنها،

- الزيادة في دقة تحديد مواقع الرّجّات الأرضية،
- رصد الرّجّات الخفيفة التي ليس بالإمكان تسجيلها بالشبكة التماثلية الحالية،
- تحديد الرّجّات الأرضية بصفة أوتوماتيكية مما يسمح بالمساهمة في نظام الإنذار المبكر لظاهرة التسونامي بالبحر الأبيض المتوسط،
- الحصول على إشارات زلزالية رقمية تفتح المجال لإنجاز دراسات تتعلّق بمعرفة الخصائص الجيولوجية لباطن الأرض،
- مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (تقرير مكتب الخبرة 'Particip' 2014 في إطار مشروع توأمة المعهد مع أحد مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية 2012-2015

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد3 :

تقديرات			قانون مالية 2015	إنجازات			وحدة القياس	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
20	25	30	45	110*	50	50	دقيقة	1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
4	5	6	7	16*	10	10	كلم	2. دقة تحديد مركز الرّجّات الأرضية

*: يعود تراجع المؤشرين بالنسبة لسنة 2014 إلى التأخير الحاصل في إنجاز مشروع تركيز الشبكة التونسية للإنذار الزلزالي (الصفحة المبرمجة لسنة 2014 كانت غير مثمرة)، إضافة إلى تقادم الشبكة المعتمدة حاليا (رصد وتراسل معطيات)

- الأنشطة الخاصة بالهدف ومؤشرات قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

الهدف عدد 3		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) بالألف دينار
1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية	- متابعة تنفيذ مراحل 'إنجاز مشروع 'راست RAST' لتحسين مراقبة النشاط الزلزالي: • تحديث وسائل تراسل المعطيات • استعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية	1000
2. دقة تحديد مركز الرّجّات الأرضية	- تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة - انتداب عدد2 تقني في علوم الأرض والجغرفة الرقمية - انتداب عدد 1 تقني صيانة (اختصاص إلكترونيك)	100

iii- نفقات البرنامج:

1- ميزانية البرنامج :

سجل مشروع ميزانية البرنامج تراجع بنسبة 1.2% حيث أصبح 12517 أ.د سنة 2016 مقابل 12670 أ.د كتقديرات محينة لسنة 2015 (وقع تحيين المداخل المتوقعة مع الأخذ بعين الإعتبار لتراجع مداخل الخدمات الموجهة لفائدة الملاحه الجوية بحوالي 20 %) وهذا التراجع سيتواصل خلال سنة 2016 إضافة إلى التقليل من منحة الدولة بعنوان التأجير بحوالي 25 % .

- تطور إعمادات البرنامج:

مشروع ميزانية برنامج الرصد الجوى

لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

بيــــــــان البرنامج	إنجازات 2014	ق.م 2015	تقديرات 2016	نسبة التطور 2015/2016 (%)
العنوان الأول: نفقات التصرف	11336 (*)	10570 (**)	10867 (***)	2.8
التأجير العمومي	7061	7365	7681	4.3
وسائل المصالح	2121	2652	2659	0.2
التدخل العمومي	119	350	350	0
العنوان الثاني: نفقات التنمية	1888	2100	1650	- 27
الاستثمارات المباشرة	0	0	0	-
على الموارد العامة للميزانية	0	0	0	-
على موارد القروض الخارجية الموظفة	0	0	0	-
التمويل العمومي	1888	2100	1650	- 27
على الموارد العامة للميزانية	1800	1300	1650	26.9
على الموارد الذاتية للمعهد	88	800	0	0
صناديق الخزينة	0	0	0	-
مجموع البرنامج	13224	12670	12517	- 1.2

* يتضمن مبلغ 2035 أ.د يمثل متخلّذات بعنوان أدايات جبائية لفائدة الدولة بعنوان سنوات سابقة

** يتضمن مبلغ 203 أ.د يمثل متخلّذات بعنوان إلتزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة

*** يتضمن مبلغ 177 أ.د يمثل متخلّذات بعنوان إلتزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة

2- إطار النفقات متوسط المدى 2016-2018 لبرنامج الرصد الجوي
إطار النفقات متوسط المدى للبرنامج (2016-2018)

الوحدة: ألف دينار

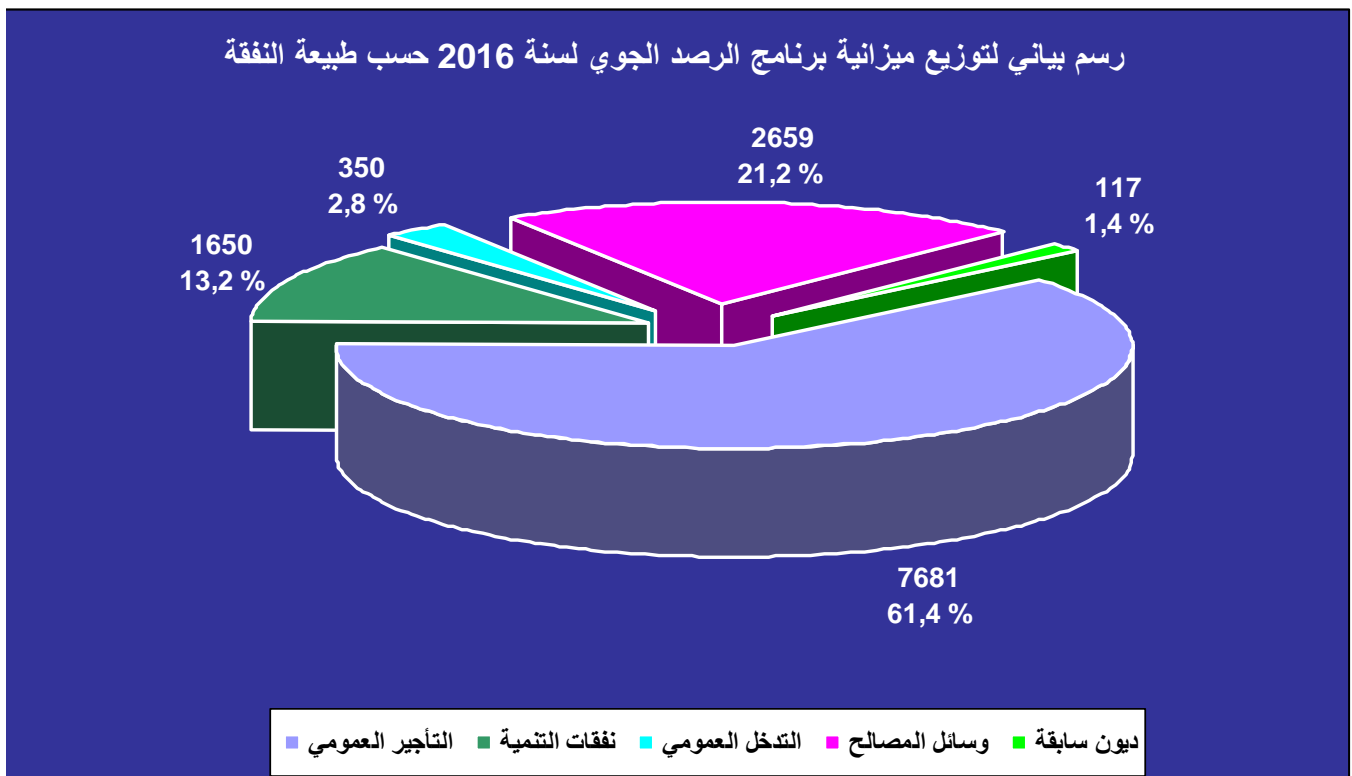
تقديرات			قانون المالية 2015	إنجازات 2014	إنجازات 2013	إنجازات 2012	النفقات (الوحدة: ألف دينار)
2018	2017	2016					
12710	12303	10867**	10570**	11336	9855	9575	نفقات التصرف
3350	3350	3000	3720	3350	3350	3000	على موارد الميزانية
3350	3350	3000	3720	3350	3350	3000	التأجير العمومي
0	0	0	0	0	0	0	وسائل المصالح
0	0	0	0	0	0	0	التدخل العمومي
9197	8930	7690	6850	7175	6505	6575	على الموارد الذاتية للمؤسسات
5216	4808	4681	3645	3803	3782	4763	التأجير العمومي
2821	2739	2659	2651	2121	2615	1741	وسائل المصالح
400	400	350	350	119	108	71	التدخل العمومي
2700	2600	1650	2100	1888	970	624	نفقات التنمية
1400	1400	1650	1300	1800	970	624	على موارد الميزانية
0	0	0	0	0	0	0	الإستثمارات المباشرة
1400	1400	1650	1300	1800	970	624	التمويل العمومي
1300	1200	-	800	88	-	-	الموارد الذاتية
0	0	0	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
0	0	0	0	0	0	0	الإستثمارات المباشرة
0	0	0	0	0	0	0	التمويل العمومي
15410	14903	12517	12670	13224	10825	10199	المجموع العام للبرنامج
4750	4750	4650	5020	4282	4320	3624	على موارد الميزانية و القروض الخارجية الموظفة وصناديق الخزينة
10660	10153	7867	7650	8325	6505	6342	على الموارد الذاتية للمؤسسات

ملاحظة: تم اعتماد 'ق.م 2015' لتقدير نفقات سنوات 2016 ، 2017 و 2018

(**) باعتبار المبالغ المخصصة لخلاص الديون ويقع خلاصها من الموارد الذاتية للمعهد

1- رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج الرصد الجوي لسنة 2016 حسب طبيعة النفقة

a. التأجير العمومي:	7681 أ.د.	(61.4 %)
b. التدخل العمومي:	350 أ.د.	(2.8 %)
c. وسائل المصالح:	2659 أ.د.	(21.2 %)
d. خلاص ديون:	177 أ.د.	(1.4 %)
e. نفقات التنمية:	1650 أ.د.	(13.2 %)



تمثل نفقات التّصرّف 86.8 % من جملة إعمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التأجير العمومي بقيمة مادّية قدرها 7681 أ.د، أي بنسبة 61.4 % من نفقات التّصرّف، في حين تمثّل نفقات التنمية 13.2 % (1650 أ.د) من جملة اعتمادات البرنامج.

بطاقات مؤشر قيس الأداء

لبرنامج الرصد الجوي

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 1/1

تسمية المؤشر: نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

2. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: وضع نظام عمليّاتيّ فعّال ومجدي للتّوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجويّة الحادّة.
4. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة التوقّعات الجوية الخاصة بالعوامل والظواهر الجوية الحادة
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (indicateur de résultats)
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (indicateur qualité)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
- المؤشر الشهري = عدد النشرات المتضمنة لتوقّعات حسنة / العدد الجملي للنشرات خلال الشهر
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسيّة لاحتساب المؤشر: البلاغات والنشرات الجوية الخاصة والرصدات الجوية وصور القمر الاصطناعي
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسيّة لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسيّة لاحتساب المؤشر: مصالح التوقّعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 88 % خلال سنة 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة المنتجات / السيد: **محمد الحجّاج**

III - قراءة في نتائج المؤشر

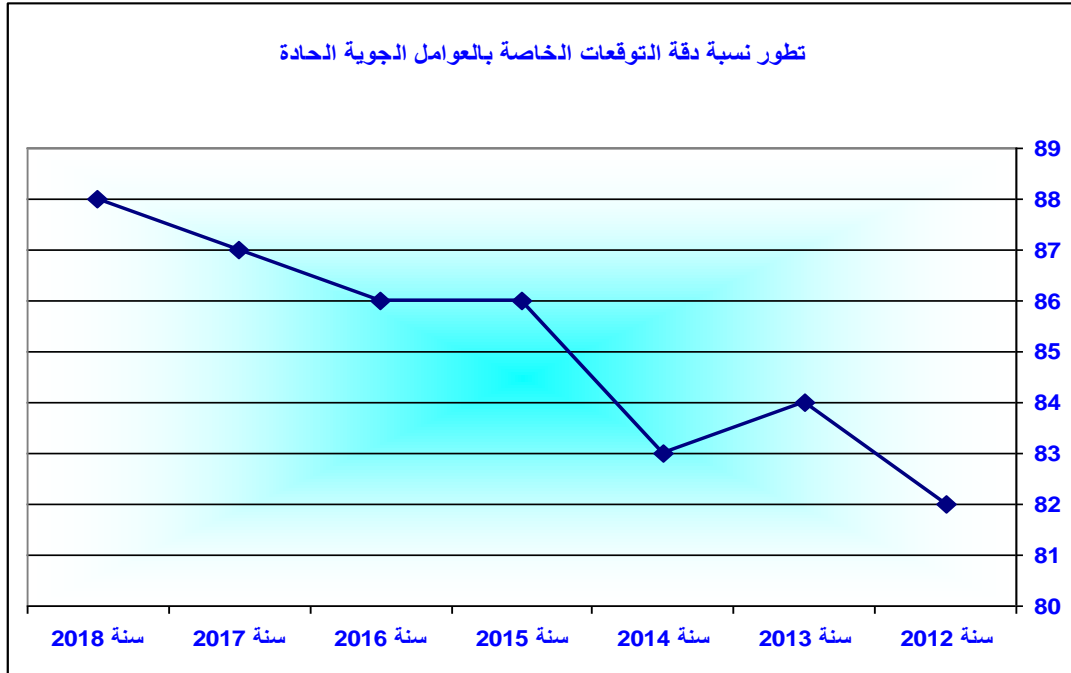
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
88	87	86	86	83	84	82	%	نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 83 % خلال سنة 2014 (عدم تحقيق نسبة 85 % = تقديرات قانون المالية لسنة 2014 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية) وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 88 % خلال سنة 2018 نظرا للبرامج المزمع تطويرها.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- استغلال نواتج الأنموذج العددي AROME
- بلورة خارطة لليقظة
- برمجة تركيز شبكة رادارات بصفة تدريجية

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- عدم الحصول على نواتج جديدة (النماذج العددية ذات السعة العالية على غرار AROME TUNISIE)
- عدم تركيز شبكة رادارات

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 2/1
تسمية المؤشر: نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)
تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : وضع نظام فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة
3. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة نشرات التوقعات الجوية على مدى 48 ساعة.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (indicateur de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (indicateur qualité)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: النشرات الجوية قريبة المدى والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصالح التوقعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توفّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 88 % خلال سنة 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للاستغلال / السيد: فرحات عون الله

III - قراءة في نتائج المؤشر

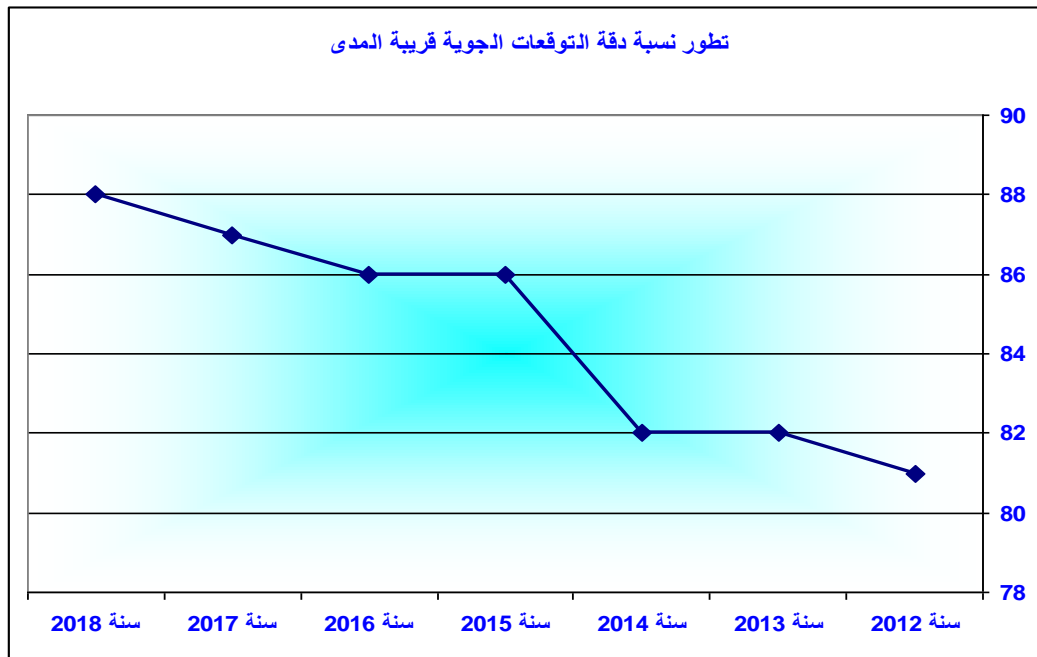
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
88	87	86	86	82	82	81	%	نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبية المدى (48)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 82 % خلال سنة 2014 (عدم تحقيق نسبة 85 % = تقديرات قانون المالية لسنة 2014 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية) وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 88 % خلال سنة 2018 نظرا للبرامج المزمع تطويرها.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- استغلال نواتج الأنموذج العددي AROME
- بلورة خارطة لليقظة
- برمجة تركيز شبكة رادارات بصفة تدريجية

5. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- عدم الحصول على نواتج جديدة
- عدم تركيز شبكة رادارات
- تطوير أساليب مراقبة دقة التوقعات.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 3/1 / 4

تسمية المؤشر: نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : وضع نظام فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة
3. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة توقعات الأنموذج العددي علاء الدين للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة).
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
2. المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
3. وحدة المؤشر: %
4. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: نواتج الأنموذج العددي والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
5. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
6. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية للنمذجة العددية وتمثيل المعطيات ومحطات الرصد الجوي
7. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
8. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 85% خلال سنة 2018
9. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة البحث والتطوير / السيد: الشاذلي بن محمد

III - قراءة في نتائج المؤشر

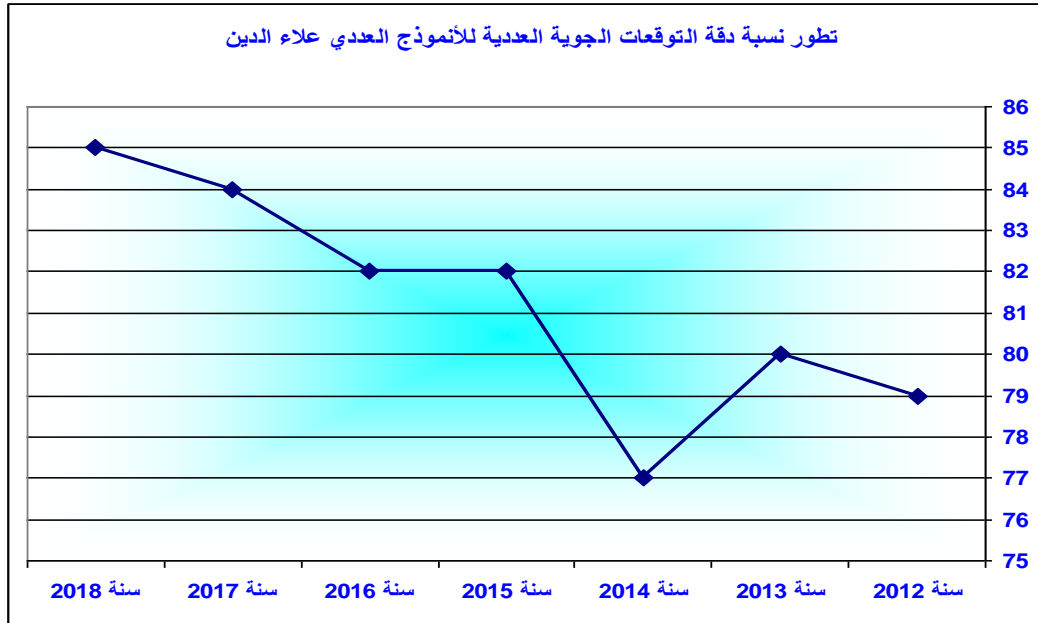
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
85	84	82	82	77	80	79	%	نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقرار في النسبة خلال سنتي 2012 و 2013 إلا أن هذه النسبة انخفضت إلى مستوى 77 % (تقديرات قانون المالية لسنة 2014 كانت في حدود 80 %) وذلك نظرا لعدم تطوير النسخة الحالية لأنموذج علاء الدين وكذلك لعدم التمكن من تركيز النسخة المتطورة لأنموذج (AROME) محدودية الحاسوب الحالي وعدم تعويضه بحاسوب ذو تأدية عالية) ومن المتوقع تركيز نسخة جديدة من الأنموذج العددي الفرنسي أروم (AROME) حيث ستمكن من تطوير هذه التوقعات لتصل إلى حدود 85% خلال سنة 2018.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تركيز نسخة من أنموذج AROME
- مراقبة النواتج والعمل على الرفع من دقتها
- استغلال المعطيات المرصودة (وسائل الاستشعار عن بعد)

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

ضعف القدرة الحسابية للحاسوب الحالي (لتشغيل نسخمتطورة من أنموذج AROME)

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1/2 /4

تسمية المؤشر: الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوّية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرّصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تّمين المعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتّمية المستديمة.
3. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر المدة الزمنية الفاصلة بين توفر المعطيات المرصودة والمسجلة بالوثائق التقنية وإدخالها وتخزينها بقاعدة المعطيات
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية (efficiency)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: احتساب عدد الأشهر الخاصة بالوثائق التي لم يتم تخزينها بعد
2. وحدة المؤشر: شهر
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الوثائق التقنية (BQR & TCM) وقاعدة المعطيات (تاريخ آخر معطى بالنسبة لكل محطة)
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير سنوي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة الوحدات الجهوية والتسويق / الإدارة الفرعية لعلم المناخ
6. تاريخ توقّر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 5 أشهر مع نهاية 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيد: أيمن العقربي

III - قراءة في نتائج المؤشر

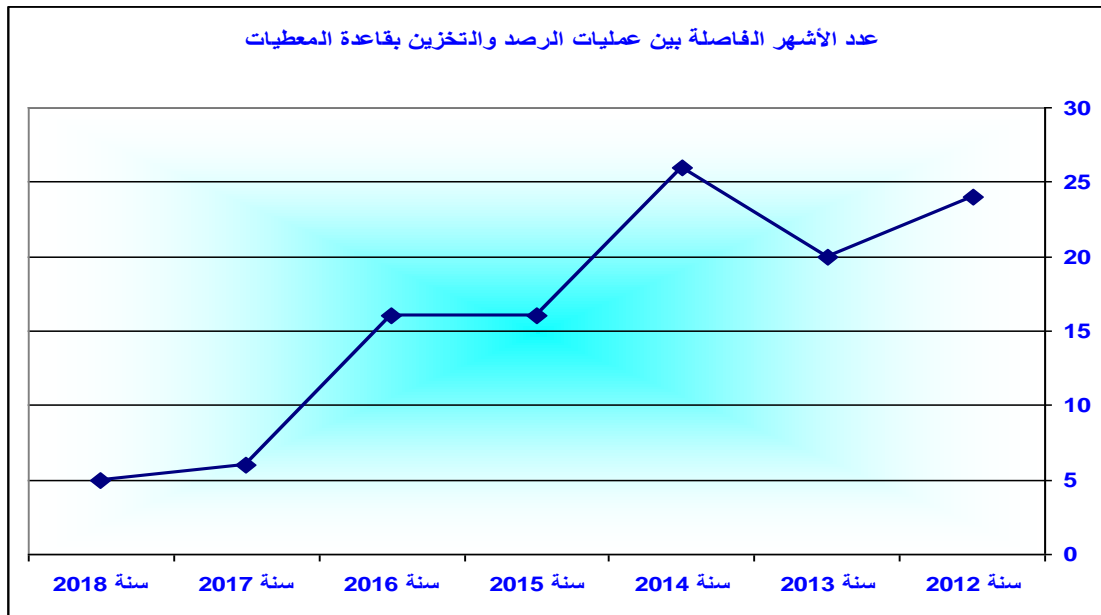
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
5	6	16	16	26	20	24	شهر	الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوئية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت سنوات 2010 و 2011 و 2012 تأخرا كبيرا في إدخال المعطيات بالقاعدة نظرا للظروف الاستثنائية وتقلص عدد الأعوان. كما واصل هذا التأخر خلال سنة 2014 لنفس الأسباب ويعمل المعهد على التنقيص من هذه المدة بتكليف أعوان جدد بصفة وقتية بهذا العمل إلى جانب برمجة اقتناء منظومة جديدة وتألية بعض العمليات.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تنظيم وتألية عملية جمع وتخزين المعطيات المناخية،
- اقتناء نظام متكامل لمعالجة واستغلال المعطيات المناخية

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

عدم مواكبة التطور التكنولوجي لأنظمة معالجة واستغلال المعطيات المناخية

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2/2 /4

تسمية المؤشر: تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

2. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوى
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تامين المعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتنمية المستدامة.
4. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة طويلة نسبيا من المعطيات المستغلة لدراسة التغيرات المناخية (أكثر من 50 سنة)
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)
6. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية (efficience)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: احتساب عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة تساوي أو تفوق 50 سنة.
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية قاعدة المعطيات (تاريخ أول وآخر معطى بالنسبة لكل محطة)
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير سنوي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية لعلم المناخ
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 34 محطة نهاية سنة 2018 وتكون موزعة على مختلف جهات البلاد
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيدة: مليكة القاسمي

III - قراءة في نتائج المؤشر

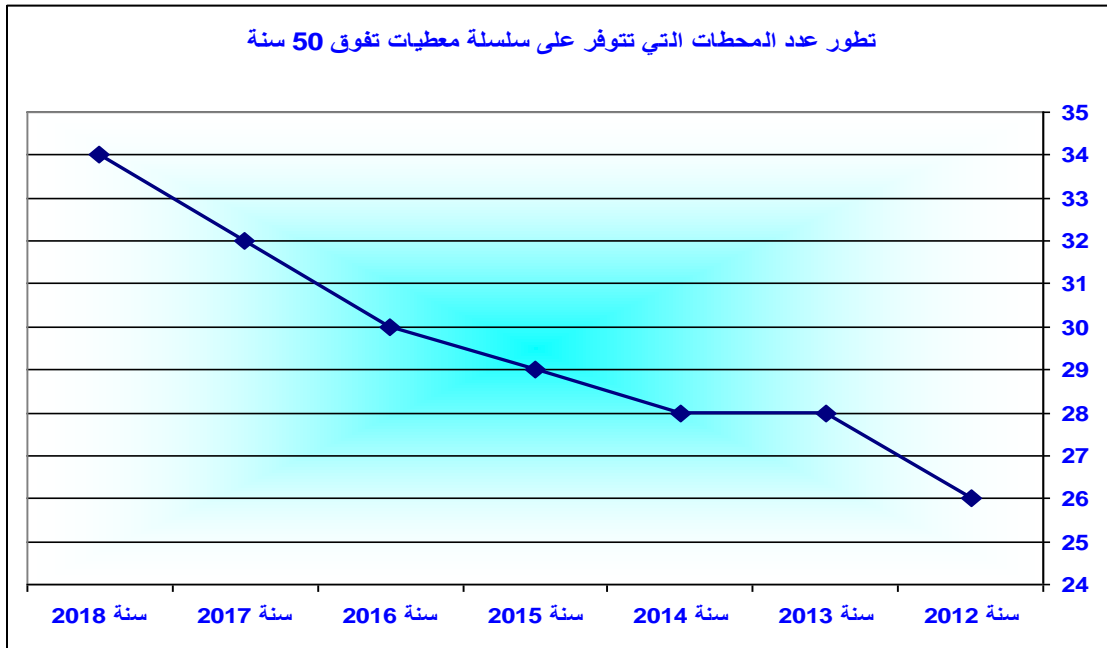
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
34	32	30	29	28	28	26	محطة	تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت سنوات 2012 و2013 و2014 استقرارا على مستوى هذا المؤشر نظرا للظروف الاستثنائية وتقلص عدد الأعوان ويعمل المعهد على الترفيع من عدد المحطات بتكليف أعوان جدد بصفة وقتية بهذا العمل إلى جانب برمجة اقتناء منظومة جديدة وتألية بعض العمليات.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزنة،
- الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

تجميع الوثائق التقنية الخاصة بالفترات القديمة نسبيا.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 3/2 /4

تسمية المؤشر: تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد

تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوى
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تجميع المعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتنمية المستدامة
3. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور الإيرادات الذاتية للمعهد وبالتالي التقليل من الأعباء المسلطة على ميزانية الدولة
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (efficacité socio-économique)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): المداخل الذاتية / جملة الموارد
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المبالغ المفوترة و مساهمة الدولة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية و الإدارة الفرعية للتسويق
6. تاريخ توفّر المؤشر : مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 69% مع نهاية 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية / مصلحة الميزانية/السيد: **فاضل القرامي**

III - قراءة في نتائج المؤشر

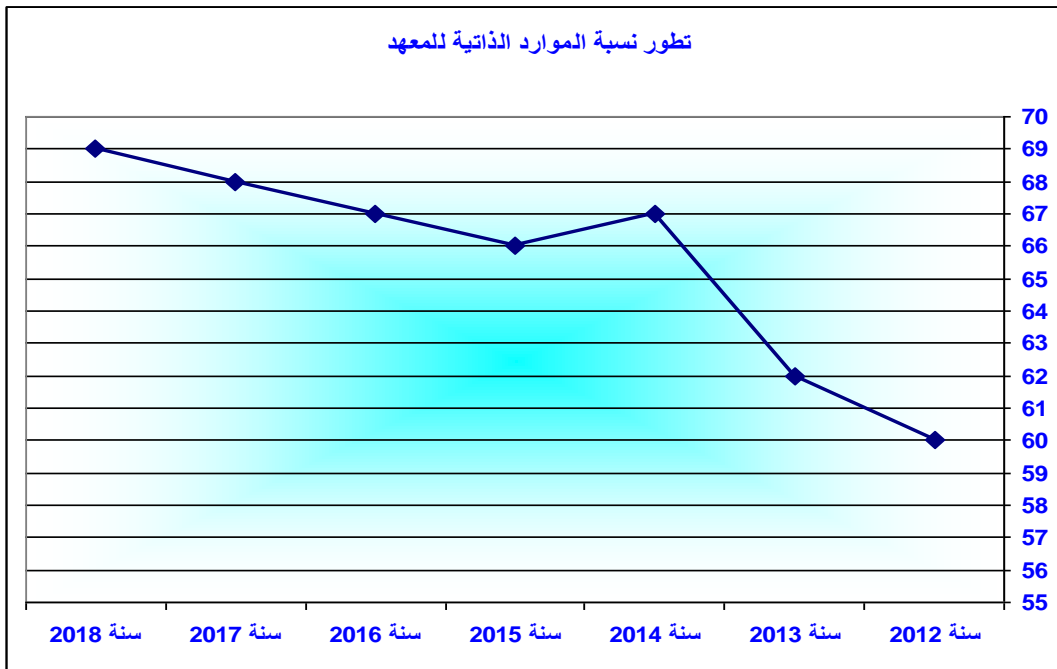
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
69	68	67	66	67	62	60	%	تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تطورت نسبة الموارد الذاتية للمعهد نتيجة لتطور مواردها لانتاجه عن خدماته لصالح الملاحة الجوية وسيشهد هذا المؤشر تطورا نظرا لتطور الإيرادات الذاتية مقابل المحافظة على نفس القيمة لمساهمة الدولة. وبخصوص الإرتفاع الضرفي المسجل خلال سنة 2014 فهو ناتج عن المداخل مقابل الدراسة المنجزة لفائدة الشركة التونسية للكهرباء والغاز.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- البحث عن موارد تمويل جديدة
- العمل على إبرام اتفاقيات جديدة
- تطوير المنتج وإعطائه قيمة إضافية مقارنة بما هو متوفر مجانا

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

الاعتماد على المعطيات المتوفرة بمواقع الواب

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 3 / 1

تسمية المؤشر: الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره
3. تعريف المؤشر: الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité) ومؤشر فاعلية (efficience)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): ساعة إصدار البلاغ – ساعة حدوث الرّجة
2. وحدة المؤشر: دقيقة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ساعة حدوث الرّجة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير معّل،
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البيانات الزلزالية المسجّلة
6. تاريخ توقّر المؤشر : شهر فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 20 دقيقة سنة 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد خيرالدين العطافي

III - قراءة في نتائج المؤشر

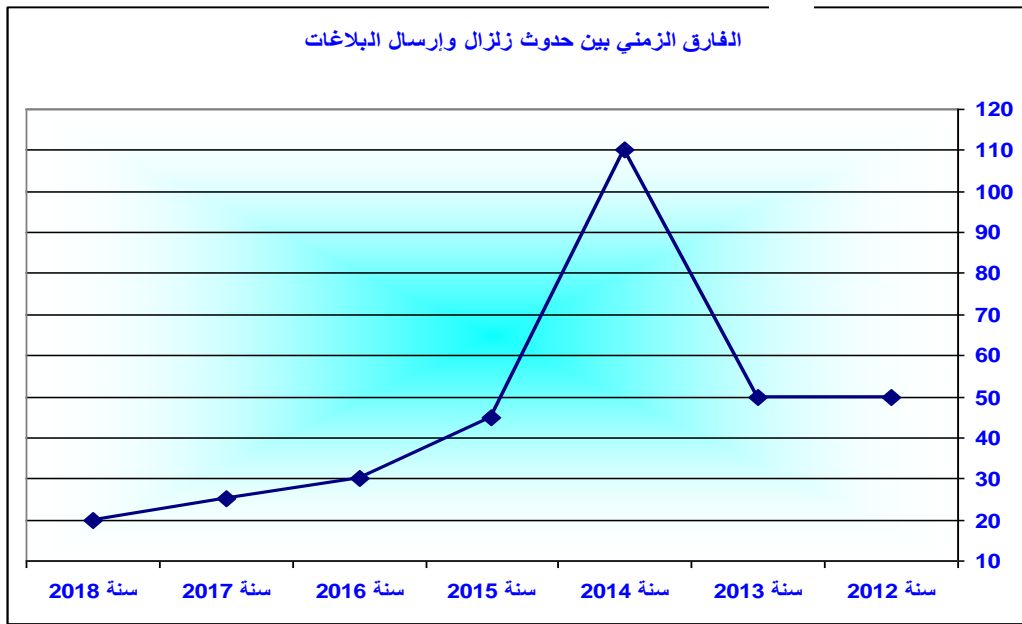
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
20	25	30	45	110*	50	50	دقيقة	الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقر المؤشر في حدود 50 دقيقة خلال سنتي 2012 و2013 مع تسجيل إرتفاع ملحوظ خلال سنة 2014 نتيجة لتقادم الشبكة التماثلية الحالية لذلك يقوم المعهد حالياً بإنجاز مشروع تركيز شبكة رقمية جديدة مما سيساهم في تحسن ملحوظ في المؤشر ليصل إلى 20 دقيقة سنة 2018. ويرجع عدم تحقيق الهدف المنشود خلال 2014 إلى تأخر تركيز الشبكة (إعادة طلب العروض الدولي مرتين مما جعل عملية التركيز تتأخر إلى سنة 2015)

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تحديث وسائل تراسل المعطيات
- استعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية
- انتداب مهندسين اختصاص جيوفيزياء

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- محدودية الشبكة التماثلية الحالية

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2/3 /4

تسمية المؤشر: **دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية**

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2015

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرّصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره
3. تعريف المؤشر: دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر مؤشر فاعلية

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): الفارق في المسافة بين المركز الحقيقي للرجة والمركز المعلن
2. وحدة المؤشر: كيلومتر
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: التسجيلات على بيانات والاستبيانات حول مركز الرجة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: استبيان
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الأجهزة الخاصة برصد الزلازل
6. تاريخ توقّر المؤشر : فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 4 كلم خلال سنة 2018
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد سمير بن عبدالله

III - قراءة في نتائج المؤشر

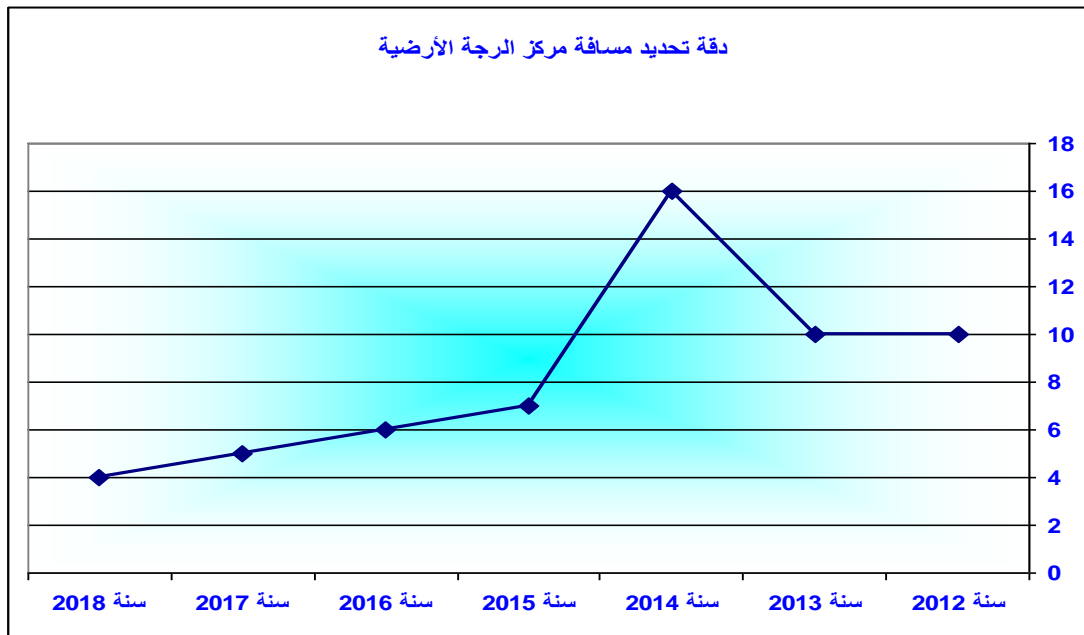
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
4	5	6	7	16*	10	10	كلم	دقة تحديد مركز الرجات الأرضية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقر المؤشر في حدود 50 دقيقة خلال سنتي 2012 و2013 مع تسجيل إرتفاع ملحوظ خلال سنة 2014 نتيجة لتقادم الشبكة التماثلية الحالية لذلك يقوم المعهد حالياً بإنجاز مشروع تركيز شبكة رقمية جديدة مما سيساهم في تحسن ملحوظ في المؤشر ليصل إلى 04 كلمسنة 2018. ويرجع عدم تحقيق الهدف المنشود خلال 2014 إلى تأخر تركيز الشبكة (إعادة طلب العروض الدولي مرتين مما جعل عملية التركيز تتأخر إلى سنة 2015)

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة
- إنتداب عدد2 مهندس اختصاص جيوفيزياء و عدد 2 تقني في علوم الأرض والجغرفة الرقمية
- إنتداب عدد 1 تقني صيانة

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- محدودية الشبكة التماثلية الحالية ونقص في عدد الأعوان.

برنامج القيادة والمساندة

رئيس البرنامج: السيد ساسي الهمامي

الكاتب العام للوزارة



1- تقديم البرنامج واستراتيجيته:

تتدخل مصالح القيادة والمساندة أفقيا من أجل تقديم الدعم ماليا و ماديا و إداريا للبرامج الأخرى و التنسيق بينها. و تهدف إلى تطبيق سياسة الدولة في ترشيد إستهلاك الطاقة و حسن التصرف في وسائل النقل و تحسين ظروف العمل عبر تهيئة البناءات و توفير المعدات و التجهيزات اللازمة و الضرورية للعمل و تأهيل الموارد البشرية الكافية لتنفيذ هذا البرنامج قصد النهوض بجودة الخدمات الإدارية للمواطنين، إضافة إلى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز منظومات تصرف و لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة و المساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع و أهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى غاية 2018 علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها و تطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر بلورة محتوى المخطط الخماسي للتنمية في ميدان النقل للفترة 2016-2020 وإعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الإستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على :

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

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

يرمي برنامج القيادة و المساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1 : نسبة التأطير. المؤشر عدد 2 : عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل	الهدف 1 تحسين التصرف في الموارد البشرية
المؤشر عدد 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية. المؤشر عدد 2 : معدّل استهلاك الوقود (ل/100كم).	الهدف 2 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود
المؤشر عدد 1 : نسبة المعدات الاعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات. المؤشر عدد 2 : نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات	الهدف 3 تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات
المؤشر عدد 1: مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	الهدف 4 تطوير وظائف التخطيط و الدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية

- **الهدف 1: تحسين التصرف في الموارد البشرية**

- تقديم الهدف: يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التأطير وتأهيل الأعوان والإطارات عن طريق الدورات التكوينية .

- مرجع الهدف: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف 1

تقديرات			قانون	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016	مالية 2015	2014	2013	2012		
46.20	46.14	46.09	44.77	43.58	42	40.72	%	المؤشر 1.1: نسبة التأطير
92.31	85.63	78.55	72.07	34.55	28.48	6.58	%	المؤشر 2.1: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق)

- جدول تفصيلي لمؤشرات قياس الأداء:

مؤشر 1: نسبة التأطير.							
التقديرات			قانون مالية 2015	الإنجازات			السنوات
2018	2017	2016		2014	2013	2012	
500	505	512	516	514	500	496	مجموع أعوان وزارة النقل
231	233	236	231	224	210	202	عدد الإطارات
46.20%	46.14%	46.09%	44.77%	43.58%	42%	40.72%	نسبة التأطير
مؤشر 2: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل:							
التقديرات			قانون مالية 2015	الإنجازات			السنوات
2018	2017	2016		2014	2013	2012	
325	327	331	333	330	316	334	عدد الأعوان و الإطارات من 3 فما فوق
300	280	260	240	114	90	22	عدد الأعوان 3 فما فوق والمنتفعين بدورة تكوين على الأقل
92.31%	85.63%	78.55%	72.07%	34.55%	28.48%	6.58%	النسبة المئوية %

• تطور مجموع أعوان وزارة النقل وارتباطه بالانتدابات والترقيات والانقطاع عن العمل

(العزل، التقاعد، النقل، الإدماج النهائي والإستقالة...إلخ)

مجموع الأعوان والإطارات (2)	التقاعد بأنواعه			الترقيات		الانتدابات			مجموع الأعوان والإطارات (1)	السنة
	الأعوان الأقل من 3 أ والعملة	أ3	أ2 فما فوق	إلى الصنف أ2 فما فوق	إلى الصنف أ3	الأعوان الأقل من 3 أ والعملة	أ3	أ2 فما فوق		
514	-	-	-	-	-	-	-	-	514	2014
516	3	1	4	6	1	3	2	5	514	2015
512	4	6	1	1	0	2	0	5	516	2016
505	5	3	7	-	-	2	1	5	512	2017
500	3	1	7	-	-	1	0	5	505	2018

(1) مجموع الأعوان والإطارات قبل الانتدابات والترقيات والانقطاعات.

(2) مجموع الأعوان والإطارات بعد الانتدابات والترقيات والانقطاعات.

✓ المؤشر 1.1: نسبة التأطير:

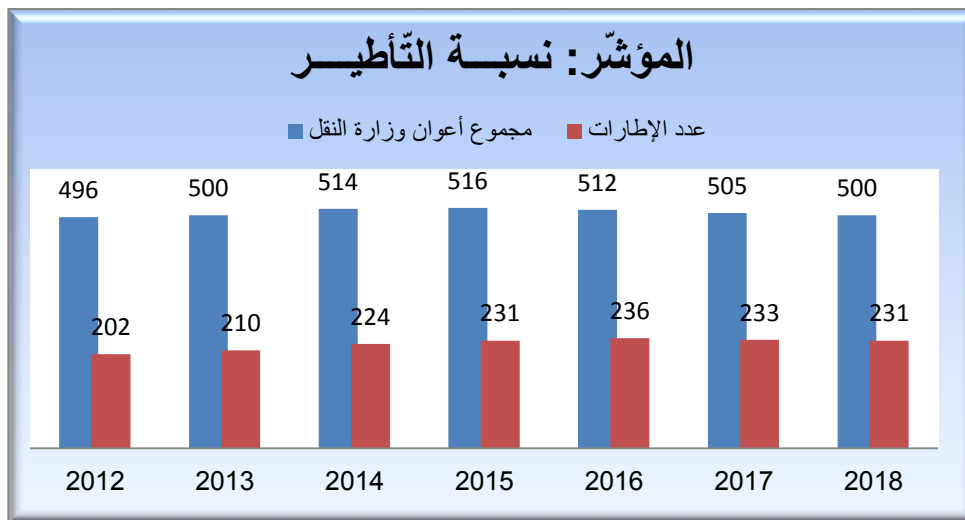
الإنجازات:

تمّ تسجيل ارتفاع طفيف في نسبة التأطير سنة 2015 لتبلغ حوالي 44.17% مقارنة بسنة 2014

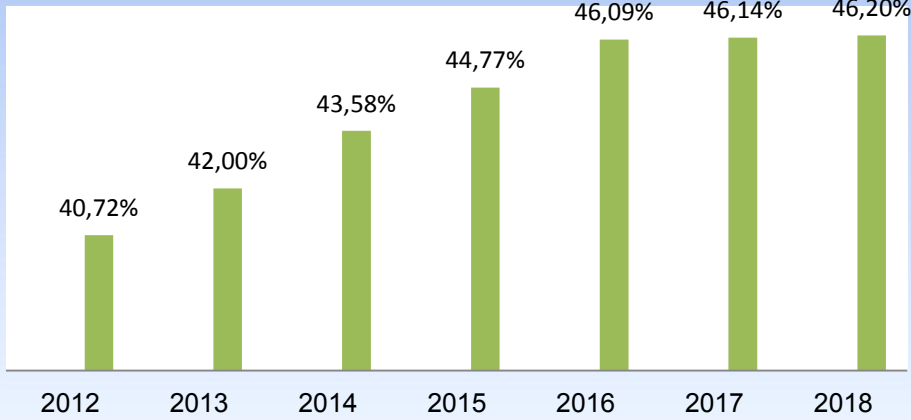
حيث بلغت 43.58%. ورغم إحالة 4 إطارات من الصنف أ2 فما فوق على التقاعد لبلوغ السن القانونية خلال سنة 2015 إلا أنّ نسبة التأطير لم تتأثر نظرا لانتداب 4 إطارات من نفس الصنف أ2 وترقية عون من الصنف أ3 إلى الصنف أ2. وعموما يمكن الإعتبار أنّ مؤشر نسبة التأطير المأمولة قد تحققت قياسا بتوجّهات الدولة في التقليل من عدد الانتدابات نظرا للظروف الإقتصادية التي تمرّ بها البلاد.

التقديرات:

بداية من سنة 2016 ستمّ إحالة إطارا واحدا على التقاعد لبلوغه السن القانونية لكن رغم ذلك يتوقّع أن ترتفع نسبة التأطير لتبلغ حوالي 46.10% مقارنة بسنة 2015 نظرا لأهمية تدعيم الوزارة بالموارد البشرية المختصة بقبول 5 إطارات من الصنف أ2 متخرّجين من المدرسة الوطنية للإدارة وسدّ بعض الشّغورات التي سيتمّ تسجيلها خاصة بالإدارات العامة الفنية.



تطور عدد الإطارات مقارنة بالعدد الجملي للأعوان



✓ المؤشر 2.1: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (يهم الأعوان

من أ3 فما فوق)

■ الإنجازات: يلاحظ ارتفاع هام في نسبة الأعوان المنتفعين بدورات تكوين

سنة 2015 مقارنة بسنة 2014 لتفوق الضعف بقليل فقد بلغت سنة

2015 الـ72.07% بعد أن كانت سنة 2014 في حدود 34.55%

ويفسر ذلك بإيلاء التكوين أهمية قصوى نظرا لدوره الفعّال في تنمية

قدرات الموارد البشرية المهنية وملاءمتها لقطاع النقل وبالتالي فإنّ

مؤشر نسبة تكوين الأعوان بعنوان سنة 2015 يعتبر مقبولا قياسا

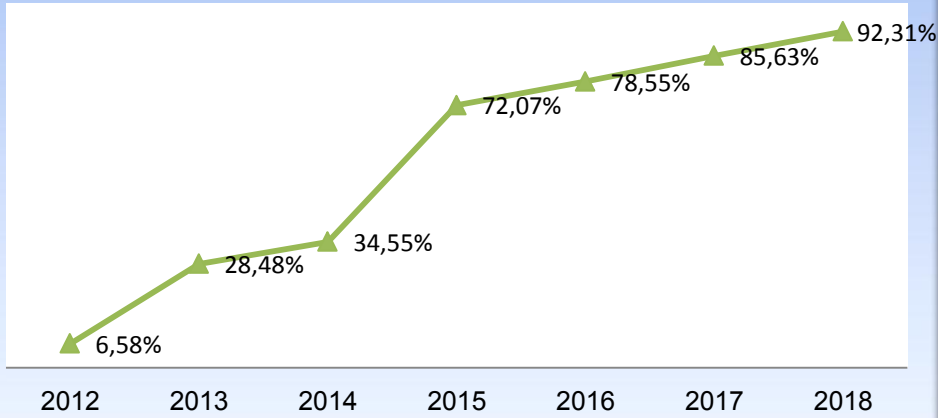
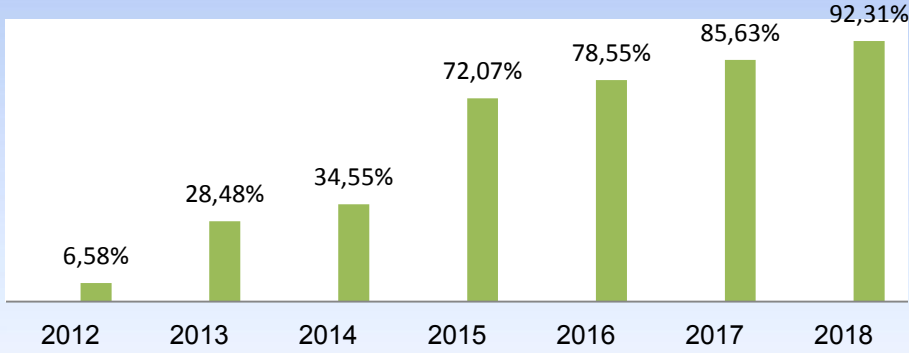
بالإعتمادات المالية المرصودة.

■ التقديرات: يرتقب أن تتطوّر هذه النسبة لتبلغ 78.55 % خلال سنة

2016 وتواصل في نسق الارتفاع إلى غاية سنة 2018 لتصل إلى

حوالي 92.31%.

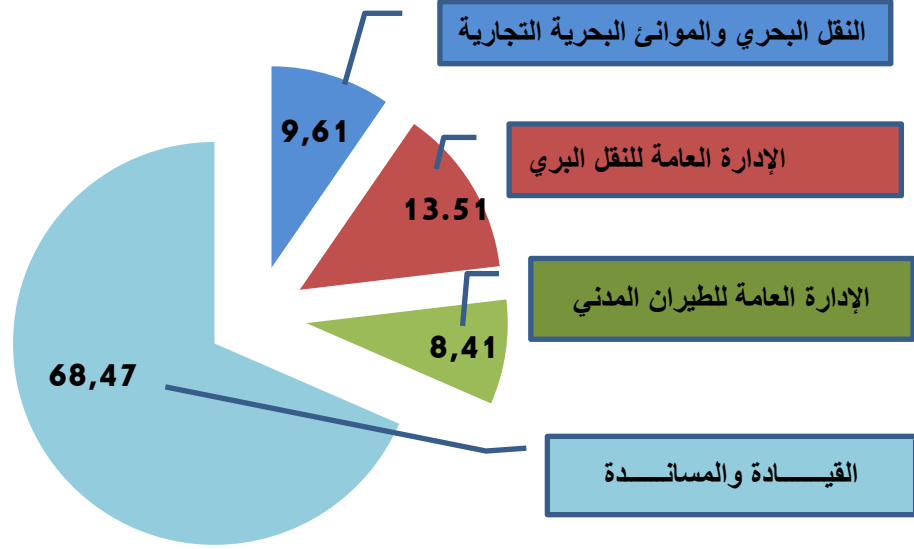
المؤشر: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل



نسبة توزيع الأعوان من أ3 فما فوق حسب البرامج لسنة 2015:

333 عوناً أي 64.54% من مجموع الأعوان وإطاراً		مجموع الأعوان: من الصنف أ3 فما فوق
النسبة المئوية	عدد الأعوان والإطارات لسنة 2015	البرنامج
9.61	32	النقل البحري والموانئ البحرية التجارية
13.51	45	النقل البري
8.41	28	الطيران المدني
68.47	228	القيادة والمساندة

توزيع الأعوان 3 فما فوق حسب البرامج لسنة 2015



- **الهدف 2 : تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود**

▪ **تقديم الهدف:** يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل و ترشيد

إستهلاك الوقود.

▪ **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل

العامة

▪ **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف:**

تقديرات			قانون مالية (جوان 2015)	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
35	35	35	17.773	29.794	42.934	42.353	أ.د	المؤشر 1.2: تكلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية
7.7	7.9	8.22	8.5	8.84	7.6	7.7	ل/100 كم	المؤشر 2.2: معدّل استهلاك الوقود

✓ **المؤشر 1.2: تكلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية:**

✓ **الإنجازات:** نظرا لتجديد أسطول النقل بالإدارة المركزية واقتناء سيارات

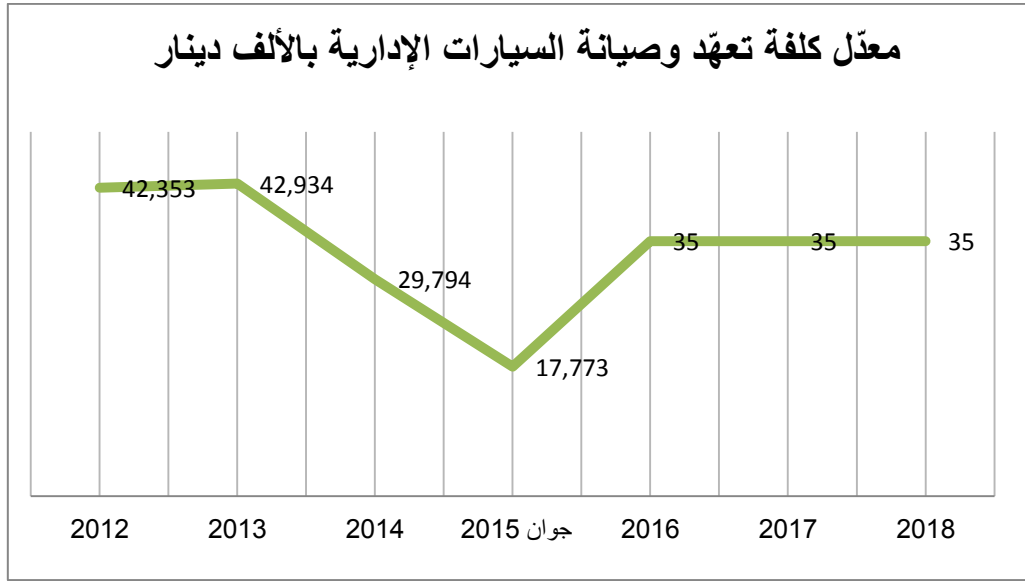
مصلحة جديدة للإدارات الجهوية فقد استمرّ نسق الانخفاض في كلفة

الصيانة سنة 2015 على غرار سنة 2014 ليبلغ حوالي 17.773 أ.د

إلى حدود شهر جوان لسنة 2015. وتعتبر هذه الكلفة مقبولة باعتبار

الاعتمادات المخصّصة لتعهّد وصيانة السيارات الإدارية التي تبلغ 35000 أ.د.

✓ **التقديرات:** من المتوقع أن يستمرّ التحكم في كلفة الصيانة ليستقر في حدود 35.000 أ.د خلال سنوات 2016 و 2017 و 2018 بالإعتناء المتواصل بالسيارات الإدارية والمحافظة عليها وتحسيس السوّاق بضرورة اعتماد السياقة الرشيدة لتقليل نسبة الحوادث.



✓ **المؤشر 2.2: معدّل استهلاك وقود المصلحة**

التقديرات			إلى غاية جوان 2015	الإنجازات			السنوات
2018	2017	2016		2014	2013	2012	
46204	43603	41135	20250	36611	29810	31340	كمية الوقود المستهلكة سنويا (ل)
600040	550037	500034	238152	413913	392000	407000	المسافة المقطوعة (كم)
7.7	7.9	8.22	8.5	8.84	7.6	7.7	معدّل استهلاك الوقود لكل سيارة مصلحة (ل/100كم)

▪ توضيح منهجي:

✓ الإنجازات: نظرا لتعميم إسناد سيارات مصلحة على جلّ الإدارات الجهوية

للتقليل للقيام بعمليات المراقبة على الطرقات من جهة وملاحظة ارتفاع معدل إستهلاك الوقود بالنسبة للسيارات الإدارية الجديدة من نوع بيجو بيبر التي تم إقتناؤها سنة 2013 (حوالي 8.5 ل/100كم) والتي تم توزيعها على الإدارات الجهوية للنقل من جهة أخرى فقد بلغ معدل إستهلاك الوقود سنة 2015 حوالي 8.5 ل/100كم أي بانخفاض حوالي 0.34 ل/100كم مقارنة بسنة 2014.

✓ التقديرات: بناء على المعطيات المسجلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصّة بهذا المؤشر للتخفيض في معدل إستهلاك الوقود إلى أن يبلغ حوالي 7.9 ل/100كم سنة 2017 من خلال:

- مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لإحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقّلات اليومية؛
- إرساء نظام لمراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر الأقمار الصناعية موقّى سنة 2016؛
- تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرّشيدة وعدم الإفراط في السّرعة.

الهدف عدد 3.5: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات:

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

مرجع الهدف: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<u>المؤشر عدد 1.3.5:</u> نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.	<u>الهدف عدد 3.5:</u> تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات
<u>المؤشر عدد 2.3.5:</u> نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.	

مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3.5:

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
100	90	79	60	54	52	60	%	<u>المؤشر عدد 1.3.5:</u> نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
100	89	56	33	33	11	-	%	<u>المؤشر عدد 2.3.5:</u> نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

- **الهدف 4.5: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف**

▪ **تقديم الهدف:** دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف.

▪ **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للإستراتيجية والمنشآت والمؤسسات العمومية.

▪ **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف 4.5 :**

تقديرات			قانون مالية 2015	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
3	3	2	2	1	1	نوعي (*)	المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل	
20	20	20	-	-	-	%	المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	

(*) 1 : دون المتوسط ؛ 2 : متوسط ؛ 3 : جيد ؛ 4 : ممتاز.

3- نفقات البرنامج:

1.3 - ميزانية البرنامج :

تطور إعتمادات برنامج القيادة و المساندة

الوحدة: ألف دينار

تطور 2015-2016		تقديرات 2016		ق,م,ت	إنجازات	طبيعة النفقة
النسبة [(2) - (1)] / (1)	المبلغ (1) - (2)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد	(1) 2015	2014	
8%	806,4	10958	10958	10151,6	8666,719	نفقات التصرف
11%	806,4	8354	8354	7547,6	6331,787	التأجير العمومي
0%	0	2343	2343	2343	2084,932	وسائل المصالح
0%	0	261	261	261	250	التدخل العمومي
-8%	-40	477	477	517	527	نفقات التنمية
-8%	-40	477	477	517	527	الإستثمارات المباشرة
-8%	-40	477	477	517	527	على الموارد العامة للميزانية
0%	0	0		0	0	على القروض الخارجية الموظفة
7%	766,4	11435	11435	10668,6	9193,719	مجموع ميزانية البرنامج

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1.1.5

تسمية المؤشر: نسبة التأطير

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 46% و 47%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

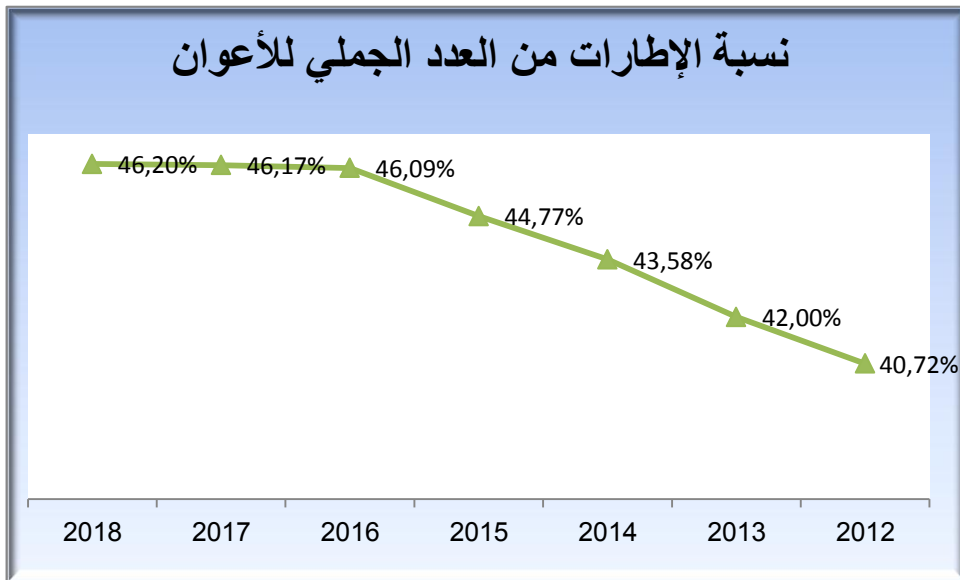
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
46.20	46.14	46.09	44.77	43.58	42	40.72	%	نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: (انظر تحليل المؤشر)

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر : نسبة التأخير	إيلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادات العليا.	ما بين 46 و 47%

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

- تكمن النقائص بخصوص تحديد صحيح لنسبة التّأطير خلال السنوات المقبلة في الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية وبين ما سيتمّ التّرخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجّهات البلاد.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.5

تسمية المؤشر: نسبة الأعوان والإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: قرابة 93 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

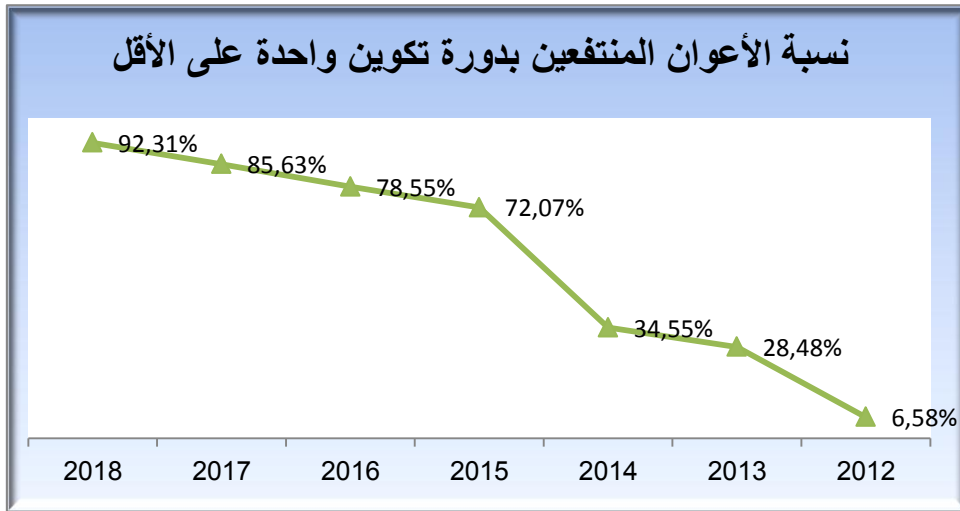
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
92.31	85.63	78.55	72.07	34.55	28,48	6,58	%	نسبة الإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
التقديرات (الإتمادات) ، نسبة مائوية	الأنشطة	المؤشرات
قراءة 93 %	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	المؤشر: نسبة الأعوان من 3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

لا توجد نقائص بخصوص هذا المؤشر ولكن سيقع العمل على تعميم التكوين ليشمل صنف العملة (التكوين في الحراسة والأمن والإسعافات الأولية والتكوين في التَّنظيف وحماية محيط العمل).

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
4. تعريف المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية
5. نوع المؤشر: مؤشر قيس النتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية.
2. وحدة المؤشر: ألف دينار
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 35 ألف دينار
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

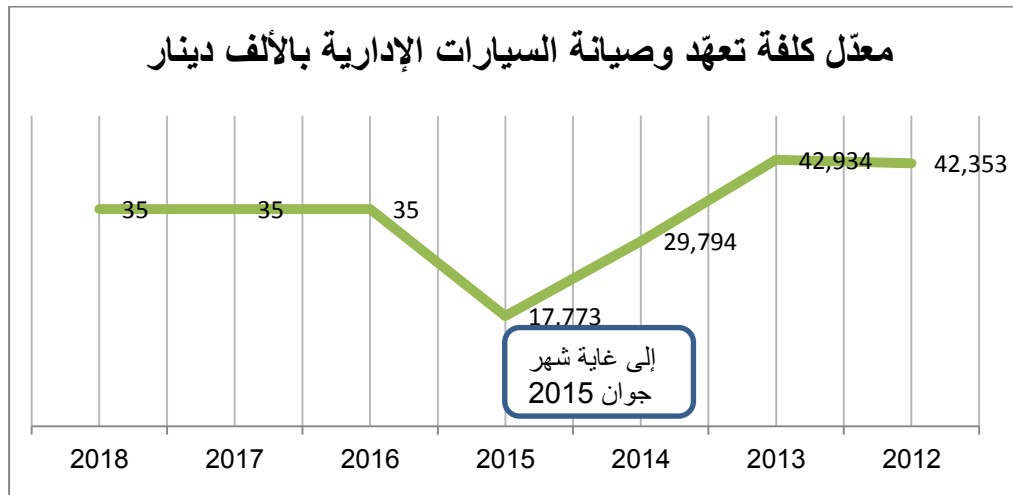
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			جوان 2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
35	35	35	17,773	29,794	42,934	42,353	ألف دينار	كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد2		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار
المؤشر 1.2.	- تجديد الأسطول - تحسيس السواق بضرورة السياقة الرشيدة وتقليص عدد الحوادث	35 ألف دينار

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر: إرتباط إنجاز المؤشر:
- بتوفير الإعتمادات الضرورية لتجسيم برنامج تجديد أسطول السيارات؛
 - بمدى إلتزام السواق بقواعد السياقة الرشيدة للتقليل من عدد الحوادث.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.5

تسمية المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
4. تعريف المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
5. نوع المؤشر: مؤشر قيس النجاعة.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
2. وحدة المؤشر: لتر/100 كم
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة وعدد الكيلومترات المقطوعة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 7.7 ل/100كم
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

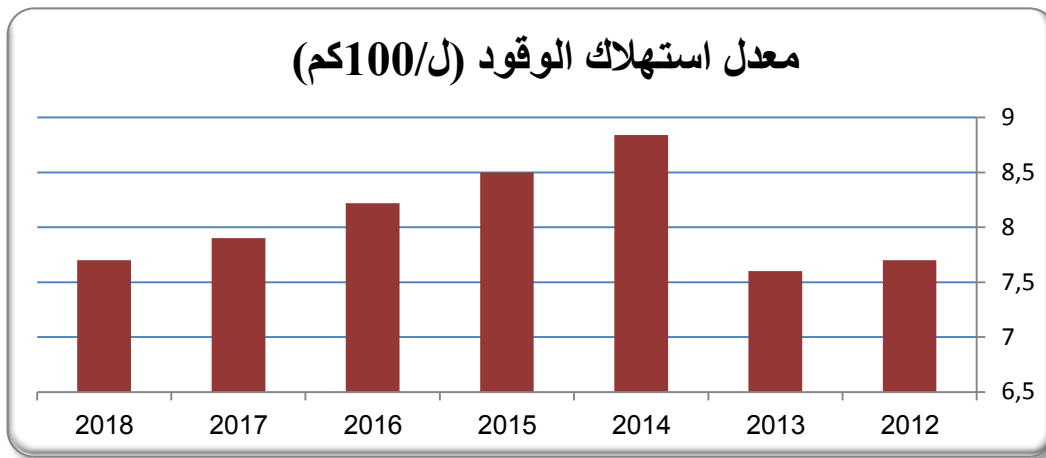
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			ماي 2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
7.7	7.9	8.22	8.5	8.84	7.6	7.7	لتر/100 كم	معدل استهلاك الوقود للسيارات المصلحة

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 2		
التقديرات (الإتمادات) ألف دينار	الأنشطة	المؤشرات
120 ألف دينار	- صيانة السيارات على نحو أفضل - تجديد الاسطول	المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

5. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمشور: إرتباط إنجاز المشور:

- بمدى تطبيق المناشير الخاصة باستعمال السيارات الإدارية؛
- بتوفير الإعتمادات الضرورية لتجسيم برنامج تجديد أسطول السيارات؛
- بمدى إلتزام السواق بقواعد السياقة الرشيدة.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1.3.5

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

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2015

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. لبرنامج 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 مئوية.
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 والتقديرات التالية تخص الحواسيب فقط.

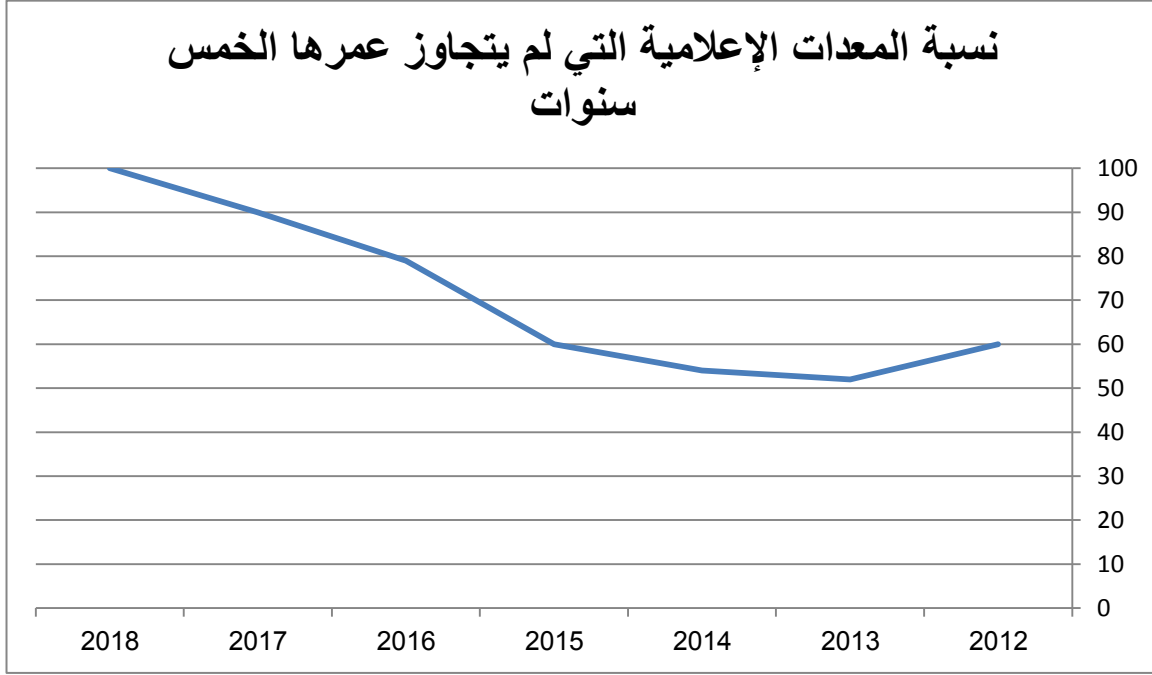
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
100	90	79	60	54	52	60	%	المؤشر عدد 1.4.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
-	-	287	287	274	260	220	عدد	العدد الجملي للأسطول
-	-	227	172	149	135	133	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تم في سنة 2014 الإعلان عن طلب عروض وطني لاقتناء 76 حاسوب مكتبي و11 طابعة ليزيرية شبكة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.
- تم اعتبار القسط الأول لاقتناء 76 حاسوب مكتبي غير مثمر، مما انجر عنه ضعف في نسبة الإنجاز قدرت بـ 3%.
- تم في سنة 2015 إعادة الإعلان عن طلب عروض وطني وقد تم اقتناء 76 حاسوب مكتبي لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 1.4.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.	اقتناء 55 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2016.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- خلال سنوات 2011 و2012 و2013 يفوق عمر نصف الأسطول أكثر من خمس سنوات.
- تم خلال سنة 2015 اقتناء 76 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60%.

التدابير:

مع التقديرات لاقتناء 55 حاسوب مكتبي في سنة 2016، فإن نسبة الحواسيب المكتبية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات ستبلغ 79%.

رمز المؤشر : 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة انجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

تاريخ تحيين المؤشر: أفريل 2015.

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 قياس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفرعات : الهياكل المركزية لوزارة النقل.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة انجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.
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.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2018: 09 مشاريع.

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
100	89	56	33	33	11	-	%	المؤشر عدد 2.4.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.
1	3	2	0	2	1	-	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة.
9	8	5	3	3	1	-	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة في 2013:

- إنجاز منظومة للتصرف في النقل البري.

التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة في 2014:

- إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.

- إعداد خطة استراتيجية قطاعية لميدان النقل

التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2016:

- إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري.

- إنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني.

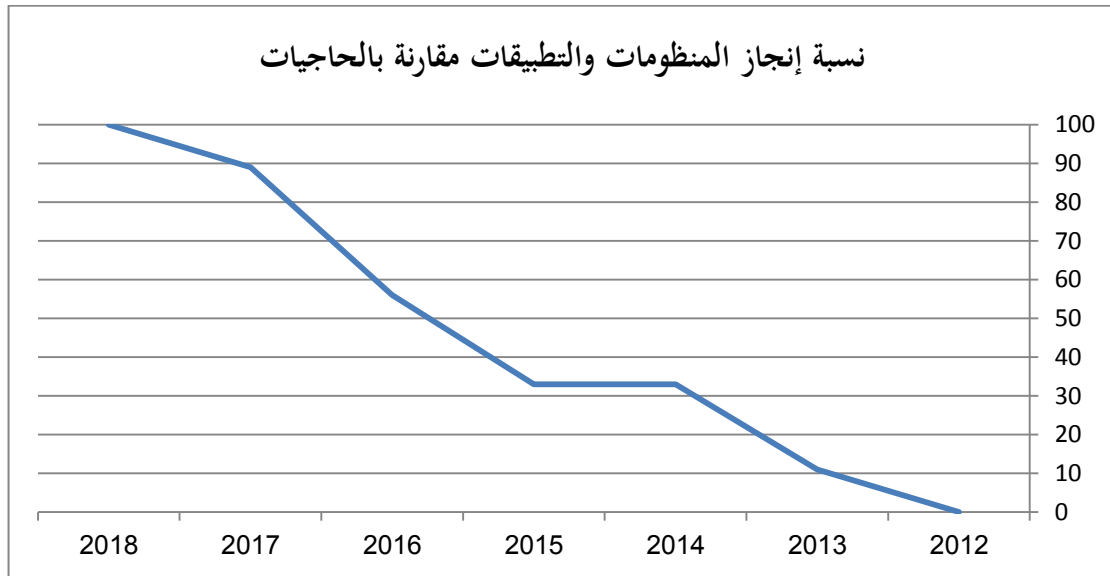
التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2017:

- إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
- اقتناء منظومة للتصرف في الأرشيف.
- إنجاز بوابة لإعلام المسافرين

التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2018:

- إنجاز منظومة للمساعدة على أخذ القرار.

3. رسم بياني لتطور المؤشر :



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الأنشطة	مؤشرات قياس أداء
تم الانطلاق في إنجاز منظومة التصرف في النقل البحري خلال سنة 2015.	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- كان من المنتظر إنجاز ثلاثة مشاريع خلال سنة 2016، ونظرا لعدم ترسيم الاعتمادات الضرورية فإنه سيتم برجة هذه المشاريع بعنوان سنة 2017.

التدابير:

- الحرص على إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا للحاجيات المنصوص عليها بكراسات الشروط وفي أحسن الآجال الممكنة.
- تحقيق التوقعات المرجوة يعتمد على إعداد الشروط المرجعية في أحسن الآجال من قبل الهياكل المعنية.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 1.4.5

تسمية المؤشر: مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج القيادة و المساندة
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 و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط و البعيد. وكذلك أشغال إعداد المخطط الخماسي للتنمية لقطاع النقل و عديد الملفات المتعلقة بمواكبة تطور نشاط القطاع و المؤسسات العاملة به.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نوعي
7. التفرعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية و المؤسسات 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 و تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل و انجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية و المؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4 : ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية و المؤسسات و المنشآت العمومية.

1. سلسلة النتائج (الإجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2015	الإجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
3	3	2	2	2	1	1	نوعي	مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

2. تحليل النتائج وتقديرات الإجازات الخاصة بالمؤشر:

تم تسجيل انخفاض في مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل خلال سنتي 2011 و2012 نظرا إلى توقف العمل بالمخطط على المستوى الوطني منذ سنة 2011 وعدم انجاز دراسات إستراتيجية. وقد تم خلال سنة 2013 التفكير في إعداد دراسة مخطط مديري وطني للنقل وتم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية سنة 2014 حيث سيتم الشروع في إعداده ابتداء من سنة 2016 ليكون جاهزا بداية من سنة 2018. هذا بالإضافة إلى انطلاق أشغال إعداد المخطط الخماسي في ميدان النقل للفترة 2016-2020 وذلك طبقا لمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 5 بتاريخ 26 فيفري 2015 وتم إعداد وثيقة توجيهية تتضمن خطة تنمية القطاع للفترة 2016-2020.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد4	
المؤشرات	الأنشطة
المؤشر عدد 1.4.5	إعداد مخطط مديري وطني للنقل
	إعداد الوثيقة التوجيهية لقطاع النقل للفترة 2016-2020.

تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية لإنجاز مشروع "إعداد المخطط المديري الوطني للنقل" بتكلفة جمالية قدرت بـ 2.4 م.د علما وأنه تم الاتفاق على أن يتم خلاص الأداء على القيمة المضافة من الموارد العامة لميزانية الدولة.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 2.4.5

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

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 البرامج المزمع إعدادها خلال 2016-2018.
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 البرامج 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 الإشراف .
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

التقديرات			2015	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2018	2017	2016		2014	2013	2012		
20	20	20	-	-	-	-	%	تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم خلال الفترة الممتدة بين 2016-2018 إبرام عقود برامج بين وزارة النقل من جهة والمؤسسات العمومية تحت الإشراف من جهة أخرى وذلك في إطار برنامج حكومي تحت إشراف رئاسة الحكومة. وستقوم الإدارة العامة للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية في إطار مهامها المرتبطة بالإشراف على المؤسسات العمومية بالحرص على تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج آنفة الذكر.