

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للقدرة على الأداء
لوزارة النقل
لسنة 2019

نوفمبر 2018

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 06 -04
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 10-06

المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 15 - 14
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 17 -15
3. ميزانية البرنامج..... 19 -18
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 29 - 21

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 36-31
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 43 - 36
3. ميزانية البرنامج..... 45 - 44
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 61 - 47

III. برنامج البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 67 -63
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 72 - 68
3. ميزانية البرنامج..... 74 -73
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 88 -76

IV. برنامج الرصد الجوي

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 95 - 90
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 103 - 96
3. ميزانية البرنامج..... 106 - 104
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 130 - 108

V. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 145-144
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 149- 146
3. ميزانية البرنامج..... 150 - 150
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 159 - 151

المحور الأوّل:
تقديم عام لوزارة النقل

1- إستراتيجية الوزارة وبرامجها:

1-1 اسراتيجية الوزارة

يمثل قطاع النقل قاعدة إستراتيجية ورافدا أساسيا للنمو الاقتصادي والاجتماعي وذلك من خلال ارتباطه العضوي بنشاط المؤسسة وباعتباره عنصرا أساسيا ووسيطا هاما في تنشيط الدورة الاقتصادية حيث يفتح آفاقا لنمو قطاعات الإنتاج واندماج الاقتصاد الوطني في الدورة الاقتصادية العالمية بما يعزز قدرته على الرفع من التصدير ودفع الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي حيث يوفر 1500 مليون دينار سنويا من العملة الصعبة و11.5% من جملة إستثمارات البلاد وبالتالي فهو يساهم بنسبة 7% من الناتج المحلي الإجمالي (PIB).

كما يعتبر قطاع النقل من القطاعات المشغلة في البلاد حيث يوفر حوالي 170 ألف مواطن شغل بصفة مباشرة بين القطاع العام والقطاع الخاص.

كما تبرز أهمية قطاع النقل واللوجستية من خلال مساهمته بكل مكوناته في فك العزلة على المناطق الداخلية وإحكام إدماج مختلف جهات البلاد وتعزيز تكاملها، حيث أنه قطاع دائم الحركة ومرتبطة بالحاجيات اليومية للمواطن والاقتصاد الوطني، ويعتبر المرآة العاكسة لمدى تقدم الشعوب وتواصلها مع العالم. وبذلك فإن قطاع النقل يمثل بمختلف أنماطه أحد الركائز الأساسية لمنظومة التنمية الشاملة من خلال:

- مساندته لبقية القطاعات الأخرى كالتصدير والسياحة.
- أدائه لدور اجتماعي هام: النقل الحضري وخاصة التلاميذ والطلبة.
- مساهمته في تجسيم تفتح الاقتصاد الوطني على الأسواق العالمية وتأمين مبادلاتنا التجارية مع العالم وخاصة النقل البحري (98%).

وخلال السنوات الأخيرة شهد قطاع النقل في العالم تحولات جذرية كانت نتيجة التطورات الاقتصادية والسياسية التي شهدتها مختلف المناطق، والتي أفرزت العديد من التكتلات الاقتصادية وغيرت مسار المبادلات التجارية وأعدت تشكيل الصيغ ومواقع الأسواق التقليدية. فكان لكل ذلك أثارا عميقة على إعادة هيكلة النظم والمعاهدات والتوجّهات التي كانت معتمدة في ميدان النقل،

الشيء الذي جعل هذا القطاع الحيوي يواجه عدة اشكاليات هيكلية تتفاقم من يوم إلى آخر وهو ما يستدعي تظافر جهود مختلف المتدخلين لمجابهتها فضلا عن رفع العديد من التحديات والرهانات على الصعيدين الدولي والوطني. وتتجلى أبرز الإشكاليات أساسا في:

1. على مستوى النقل البري:

- تدهور التوازنات المالية للشركات العمومية نتيجة إرتفاع تكاليف النقل وتقلص المداخيل ،
- تدهور خدمات النقل العمومي الجماعي إنجر عنه تراجع في حصة هذا النمط من النقل وبالتالي تفاقم مشكلة الاكتظاظ والتلوث داخل المدن الكبرى؛
- تردي حالة الأسطول...

2. على مستوى النقل البحري والمواني :

- عدم تطور الأسطول الوطني البحري بالمستوى المطلوب وضعف مساهمته في نقل الحركة البحرية التجارية ،
- عدم ملاءمة الأسطول الوطني لمتطلبات التجارة الخارجية،
- تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية والديوانية وضعف مردودية عمليات الشحن والتفريغ مما يتسبب في مدة مكوث طويلة للحاويات بالميناء وطول إنتظار السفن وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات والواردات...

3. على مستوى النقل الجوي والمطارات :

- عدم مواكبة الشركات التونسية للنقل الجوي للنسق المطلوب لمتطلبات تحرير النقل الجوي على المستوى الإقليمي والدولي،
- تراجع الخدمات بمطار تونس قرطاج،
- التراجع المتواصل لحركة النقل الجوي للبضائع نظرا لمحدودية السعة المعروضة وإرتفاع تكاليف الشحن...

4. على مستوى اللوجستية

- إرتفاع كلفة اللوجستية بتونس حيث تمثل ما يقارب 20% من الناتج المحلي الإجمالي مقابل 15% بالدول ذات الإقتصاديات الشبيهة.
- محيط اللوجستية لا يمكن من الإستغلال الأمثل للإمكانيات المتوفرة مرده أساسا تأخر إنجاز الإستثمارات المبرمجة (المشاريع النموذجية لشبكة المناطق اللوجستية، الميناء بالمياه

العميقة،) وعدم تناسق السياسات العمومية وغياب حوكمة تركز على رؤية شاملة لنظام اللوجستية في تونس...

وفي هذا الصدد تسعى الوزارة وكافة المتدخلين في القطاع ضمن استراتيجية شاملة إلى تطوير قطاع النقل وتعصيره بإقرار الإصلاحات اللازمة عبر دراسات معمقة واتخاذ الإجراءات وتوفير الوسائل لإسداء خدمات بأقل كلفة للمجموعة الوطنية ودعم القدرة التنافسية للمؤسسات العاملة بالقطاع، كما تسهر الوزارة على ضمان أرفع مستويات السلامة والأمن.

وتتمثل التوجهات الاستراتيجية المرسومة لقطاع النقل واللوجستية في جعله:

- 1- قطاعا محركا للنمو،
- 2- عاملا لفك العزلة،
- 3- عاملا للاندماج الاجتماعي: التنقل حق للجميع،
- 4- عاملا لجعل تونس قطبا عالميا ومتوسطيا للتجارة والخدمات.

وعلى هذا الأساس تم وضع خطة تنمية قطاع النقل واللوجستية تتضمن عدة محاور تتمثل أساسا في:

- ✓ دعم النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي،
- ✓ تطوير النقل الحديدي للأشخاص والبضائع،
- ✓ تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،
- ✓ تدعيم البنية الأساسية للنقل وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص،
- ✓ تطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة،
- ✓ الارتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وجعل تونس قطبا لوجستيا لجنوب المتوسط،
- ✓ اعتماد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم.

1-2 برامج الوزارة:

في إطار تركيز منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف 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 و المساندة.

2- الميزانية

1-2 تطور ميزانية الوزارة حسب طبيعة النفقة :

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 14 بتاريخ 16 أفريل 2018، تم ضبط إتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2019 في حدود 621 705 ألف دينار مقابل 640 567 ألف دينار سنة 2018 أي بنقص قدره 2,9% - موزعة كما يلي :

***نفقات التصرف : 471 705 ألف دينار**

***نفقات التنمية : 150 000 ألف دينار**

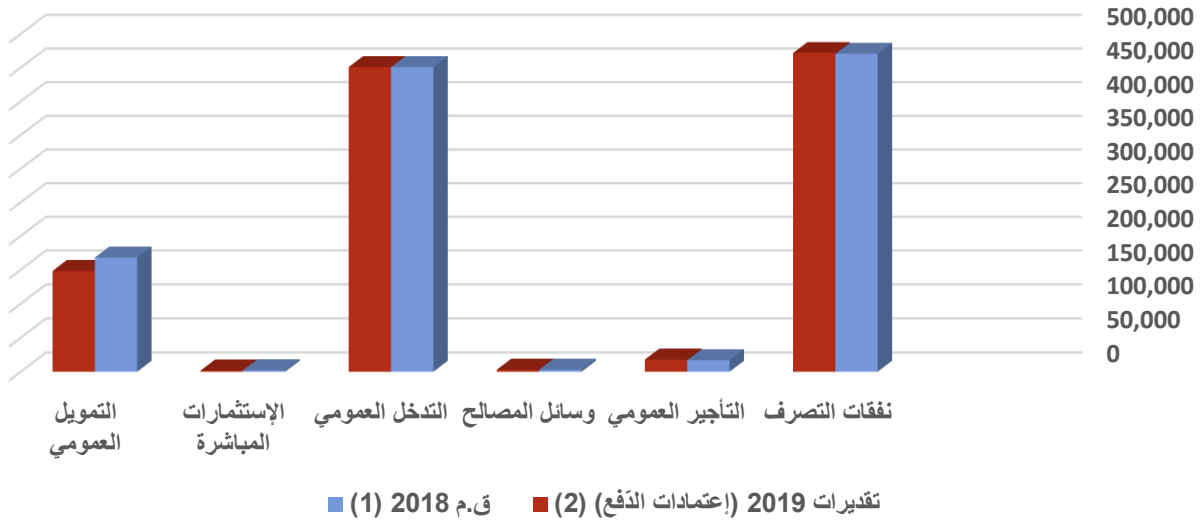
و تتوزع إتمادات الدفع لسنة 2019 وفق الجداول التالية كمايلي :

جدول عدد 1: تطور ميزانية الوزارة حسب طبيعة النفقة

نسبة التطور 2019 -2018		تقديرات 2019 (إعتمادات الدفع) (2)	ق.م 2018 (1)	إنجازات 2017	طبيعة النفقة
النسبة (1)/(1) (2)	المبلغ (1)- (2)				
0,24%	1 138	471 705	470 567	465 673	نفقات التصرف
5,70%	962	17 843	16 881	14 205	التأجير العمومي
3,02%	89	3 039	2 950	2 939	وسائل المصالح
0,02%	87	450 823	450 736	448 529	التدخل العمومي
-11,76%	-20 000	150 000	170 000	142 373	نفقات التنمية
-10,24%	-210	1 840	2 050	347	الإستثمارات المباشرة
-20,50%	-410	1 590	2 000	347	على الموارد العامة للميزانية
0%	200	250	50	0	على القروض الخارجية الموظفة
-11,78%	-19 790	148 160	167 950	142 026	التمويل العمومي
-10,23%	-16 715	146 660	163 375	125 329	على الموارد العامة للميزانية
-67,21%	-3 075	1 500	4 575	16 697	على القروض الخارجية الموظفة
-2,94%	-18 862	621 705	640 567	608 046	مجموع ميزانية الدولة

رسم بياني عدد 1

تطور ميزانية وزارة النقل لسنة 2019 حسب طبيعة النفقة



2-2 ميزانية الوزارة حسب البرامج :

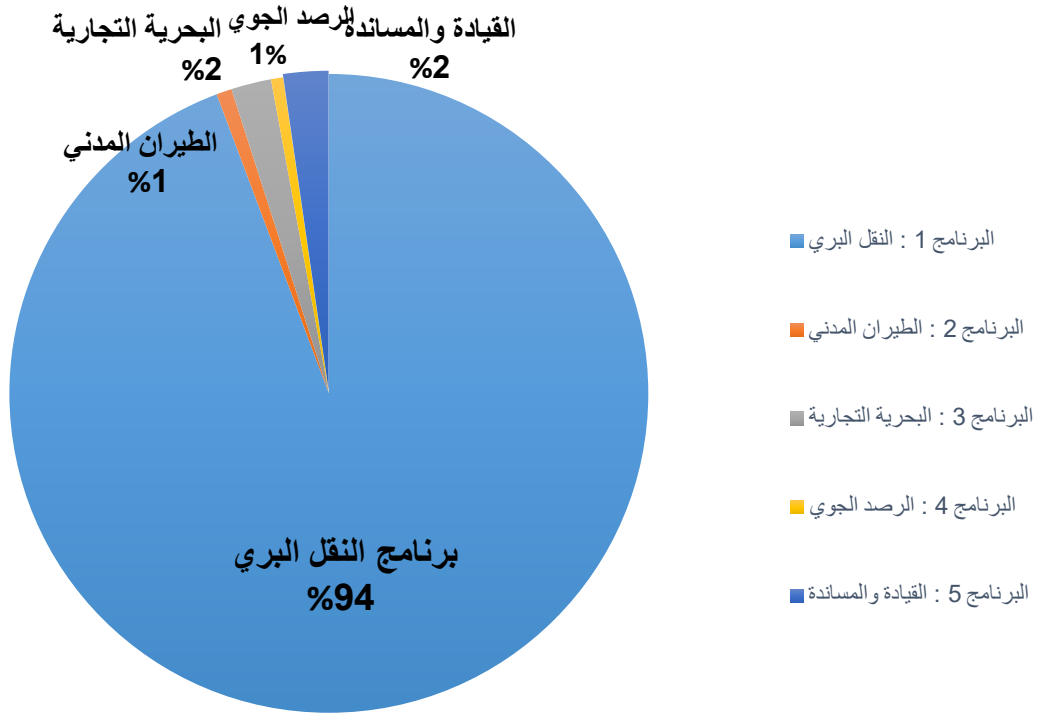
جدول عدد 2 :

توزيع ميزانية الوزارة لسنة 2019 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
471 705	12 400	2 800	10 879	4 843	440 783	نفقات التصرف
17 843	9 669	2 800	836	1 512	3 026	العمومي التأجير
3 039	2 376	0	0	0	663	المصالح وسائل
450 823	355	0	10 043	3 331	437 094	العمومي التدخل
150 000	1 840	1 000	1 740	0	145 420	نفقات التنمية
1 840	1 840	0	0	0	0	الإستثمارات المباشرة
1 590	1 590	0	0	0	0	على الموارد العامة للميزانية
250	250	0	0	0	0	على القروض الخارجية
148 160	0	1 000	1 740	0	145 420	التمويل العمومي
146 660	0	1 000	1 740	0	143 920	على الموارد العامة للميزانية
1 500	0	0	0	0	1 500	على القروض الخارجية
621 705	14 240	3 800	12 619	4 843	586 203	المجموع

رسم بياني عدد
تطور ميزانية الوزارة لسنة 2019 حسب البرامج



يتبين من خلال الجدول عدد 02 والرسم البياني عدد 02 المتعلقان بتوزيع ميزانية وزارة النقل حسب البرامج لسنة 2019 أن برنامج النقل البري يمثل أهم برنامج من حيث حجم الإعتمادات المخصصة له والمقدرة بـ **586 203** أ.د (حوالي 94 % من الميزانية الجملية للوزارة).

يليه برنامج القيادة و المساندة بـ **14 240** أ.د (2 % من الميزانية الإجمالية للوزارة)
 فبرنامج البحرية التجارية بـ **12 619** أ.د (بنسبة 2 % من الميزانية) و برنامج الطيران المدني بـ **4 843** أ.د (نسبة 1 % من المجموع العام للميزانية) وأخيرا برنامج الرصد الجوي بإعتمادات تقدر بـ **3 800** أ.د .

المحور الثاني:
تقديم برامج الوزارة

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

يشكّل قطاع النقل البرّي 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 البرّي 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 أنفا. ويهدف دعم النقل العمومي الجماعي بالأساس إلى الحد من الاكتظاظ والتلوث بالمدن الكبرى من خلال التقليل 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 الثلاث الأخيرة 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 الحافلات للشركات العمومية.

على مستوى تدعيم النقل الحديدي للبضائع، يتعين العمل على دعم النقل الحديدي للبضائع 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 في منطقة قفصة؛
- تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع.

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

وبناء على ما سبق فإن برنامج النقل البرّي يهدف إلى:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛

- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.
- تحقيق هذه الأهداف يعتمد على المحاور التالية:
- تجديد وتوسيع الأسطول؛
- توسيع شبكة خطوط النقل على الطرقات؛
- إقتناء تجهيزات الصيانة وبناء الورشات؛
- تدعيم البنية التحتية الحديدية (دعم صيانة الخطوط، كهربة الخطوط، مضاعفة الخطوط)؛
- إحداث خطوط جديدة وتأهيل الخطوط القديمة؛
- دعم مراقبة النقل البري؛

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.

2-1 تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج

❖ الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل العمومي 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:** المخطط الخماسي للتنمية

- **مبررات اعتماد المؤشرات:** من بين المؤشرات المتوفرة تم اعتماد مؤشر التطور السنوي لعدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات والشبكة الحديدية كل على حدة. ويعكس هذا المؤشر مدى تطور عرض النقل العمومي الجماعي هذا بالإضافة لتوفره لدى جميع منشآت النقل العمومي للأشخاص.

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
**2021	2020	2019		2017	2016	*2015		

المؤشر عدد 1 - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة						
نسبة مئوية	0.91	4.46	3.56	1.98	1.49	0.45
- تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات)						
- تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)	-2.60	0.17	14.21	1.43	1.45	1.48

*مقارنة بسنة 2014

**المعطيات المتعلقة بتقديرات 2021 غير متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية.

تقديم أنشطة البرنامج

✓ على مستوى تجديد و تطوير أسطول النقل:

في إطار تدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة، انطلقت الشركات الوطنية والجهوية منذ سنة 2016 في برنامج تأهيل شامل للأسطول يتضمن اقتناء حافلات جديدة وأخرى مستعملة إلى جانب صيانة وتأهيل أسطول الحافلات المعطب تم :

- اقتناء جملة من الحافلات الجديدة لفائدة الشركات الجهوية والوطنية للنقل (255 حافلة سنة 2016، 159 حافلة سنة 2017 و 215 حافلة سنة 2018)،
- في إطار اقتناء 300 حافلة مستعملة تمّ تسلم بقية الحافلات و عددها 210 حافلة دخلت جميعها حيز الاستغلال.
- في إطار طلب العروض الدولي لاقتناء 300 حافلة مستعملة (250 حافلة للنقل الحضري و 50 حافلة للنقل بين المدن) تم تسلم جميع حافلات النقل الحضري ودخلت حيز الاستغلال. كما تم استلام 25 حافلة للنقل بين المدن من بين 50 حافلة وذلك لعدم توفر عروض جديدة بخصوص هذا النوع من الحافلات.

✓ على مستوى نقل المسافرين

بلغ عدد المسافرين الجملي على الطرقات 528 مليون مسافر سنة 2017 مقابل 502 مليون مسافر سنة 2016 أي بارتفاع بنسبة 5% ومع تدعيم العرض من خلال ما تم من اقتناءات للمعدات السيارة، من المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين 560 مليون مسافر خلال سنة 2018

أي بارتفاع بنسبة 6% وبالنسبة لسنة 2019 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين حوالي 584 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 5%. أما بالنسبة لعدد المسافرين الجملي على الشبكة الحديدية فقد بلغ 160 مليون مسافر سنة 2017 مقابل 149 مليون مسافر سنة 2016 أي بارتفاع بنسبة 7% ومن المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين 166 مليون مسافر سنة 2018 أي بارتفاع بنسبة 4% وبالنسبة لسنة 2019 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين 170 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 3% وذلك اعتبارا للتطورات الخاصة بكل الوحدات من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري على مستوى النقل الحديدي.

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

- تقديم الهدف: العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (على الطرقات وعلى السكك الحديدية).
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل المنشآت العمومية تحت الإشراف.

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
تقليص عدد الوفيات			74	76	111	91	عدد الوفيات	المؤشر عدد -1 عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
تقليص عدد الإصابات			1095	1143	1200	1290	عدد الإصابات	المؤشر عدد -2 عدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

- مبررات اعتماد المؤشرات: من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشرين اثنين وهما عدد الموتى إثر حوادث وسائل النقل العمومي الجماعي وعدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهما يعكسان مدى تطور حوادث المرور على متن وسائل النقل الجماعي وما مدى فاعلية منظومة سلامة النقل الجماعي للأشخاص.

تقديم أنشطة البرنامج

رغم المجهودات المبذولة من قبل جميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية، فإنّ النتائج المسجلة على مستوى إحصائيات حوادث الطرقات ببلادنا هي دون المستوى المطلوب وهي نتيجة حتمية لضعف نجاعة الإدارة المؤسسية. وفي هذا الإطار تم:

- اقتراح مراجعة منظومة السلامة المرورية،
- اعداد مشروع قرار لضبط الشروط العامة لتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكك الحديدية،
- إصدار منشور يتعلّق بتوحيد شروط وإجراءات انتداب السواق/القباض المنتدبين الجدد وتكوينهم بالشركات العمومية للنقل الجماعي للأشخاص عبر الطرقات،

❖ 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 إحصائيات ومسوح دورية يمكن من خلالها معرفة نسبة النقل الحديدي للبضائع من إجمالي البضائع المنقولة، فإنه تم اللجوء إلى مؤشر تطور البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية.

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		

<u>16,300</u>	<u>16,200</u>	<u>13,900</u>	<u>5,200</u>	<u>3,829</u>	<u>3,855</u>	<u>3,686</u>	مليون طن	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
11	11	8	3,300	2,417	2,328	2,300	مليون طن	- تطور نقل الفسفاط
5,300	5,200	5,900	1,900	1,412	1,527	1,386	مليون طن	- تطور نقل للبضائع المختلفة

تقديم أنشطة البرنامج

عرف قطاع النقل الحديدي خلال السنوات الأخيرة صعوبات عديدة و مختلفة شملت جل نشاطاته و أثرت تأثيرا عميقا في أدائه وحدثت من نجاته رغم مزاياه المتعددة و مردوبيته الاقتصادية المتأكدة.

تواصلت الصعوبات المتعلقة بالمناخ الاقتصادي و الاجتماعي التي تعرضت لها الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال فترة ما بعد الثورة و قد استمرت التداعيات السلبية للصعوبات و أثر ذلك على حجم نشاط جميع وحدات الأعمال و على جميع مؤشرات أدائها.

بقيت نسب الانجاز سنة 2017 دون المؤمل و ذلك لعدة إعتبارات لعل من أهمها :

- تواصل الحراك الاجتماعي و استمرار الاعتصامات و قطع السكة في الحوض المنجمي و الخط تونس- قابس و صفاقس - قفصة الذي أدى إلى إلغاء عديد السفرات و تعطيل نشاط النقل الحديدي و كانت له تأثيرات سلبية على نتائج الاستغلال و حال دون تحقيق الأهداف التجارية و المالية المبرمجة خاصة على مستوى نشاط نقل المسافرين بين المدن و نشاط نقل الفسفاط.

- تجميد تعريفة النقل مقابل الارتفاع المشط لكلفة عناصر الإنتاج.

- الظروف الأمنية الصعبة التي حدثت من تنقلات المسافرين.

- الارتفاع المتواصل لقيمة خدمة الدين المرتبط بالتدهور المستمر لقيمة الدينار التونسي والعجز الكلي عن توفير الموارد الذاتية للاستثمارات

وتخصص الشركة منذ سنة 2011 إلى الآن 40 قاطرة لنقل الفسفاط و 48 قاطرة و تقريبا 2 371 عربة مجرورة لنقل البضائع المختلفة. و قدرت كمية البضائع المنقولة بـ 5,200 مليون

- طن سنة 2018 منها 3,300 مليون طن فسفاط. وسيتم خلال السنوات القادمة تدعيم الأسطول من خلال برمجة اقتناء عربات لنقل البضائع ونقل الفسفاط:
- تم استلام 20 قاطرة لنقل الفسفاط (سيتم استلام 10 قاطرات خلال شهر سبتمبر 2018 و استلام الباقي خلال شهر ديسمبر 2018)
 - تم اقتناء 600 عربة (400 عربة لنقل الفسفاط و 200 عربة لنقل البضائع) (تم الاعلان عن طلب العروض خلال شهر جويلية 2018).

3- نفقات البرنامج

تطور إعمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2019-2018		تقديرات 2019	قانون المالية 2018	إنجازات 2017	بيان البرنامج
النسبة (%) /(2) - (1)	المبلغ (1)-(2)	اعتمادات الدفع 2-	1-		
0.03%	139	440783	440 644	436 178	العنوان الأول: نفقات التصرف
6.03%	172	3026	2 854	1 181	التأجير العمومي
-6.22%	-44	663	707		وسائل المصالح
0%	11	437094	437 083	434 997	التدخل العمومي
-12.08%		145420	165 400	139 806	العنوان الثاني: نفقات التنمية
%	-100	0	100	45	الاستثمارات المباشرة
%	-100	0	100	45	على الموارد العامة للميزانية
0%	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
- 12.027%	-19880	145420	165 300	139 761	التمويل العمومي
- 10.456%	-16805	143920	160 725	123 064	على الموارد العامة للميزانية
- 67.213%	-3075	1500	4 575	16 697	على موارد القروض الخارجية الموظفة
-3.27%	-19841	586203	606 044,00	575 984	مجموع البرنامج

*دون إعتبار الموارد الدائنية للمؤسسات العمومية.

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: 2018/08/1

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 : تدعيم وتنمية النقل الجماعي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور العرض المتعلق بالنقل المنتظم للأشخاص على الطرقات وعلى السكك الحديدية.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي، مؤشر عرض
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

8. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
9. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
10. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
11. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
12. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
13. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): %2
14. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري
15. وحدة المؤشر: نسبة مئوية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
**2021	2020	2019		2017	2016	*2015		
	0.45	1.49	1.98	3.56	4.46	0.91	نسبة مئوية	المؤشر عدد 1 – تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة
	1.48	1.45	1.43	14.21	0.17	-2.60		- تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات) - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)

*مقارنة بسنة 2014

**المعطيات المتعلقة بتقديرات 2021 غير متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية.

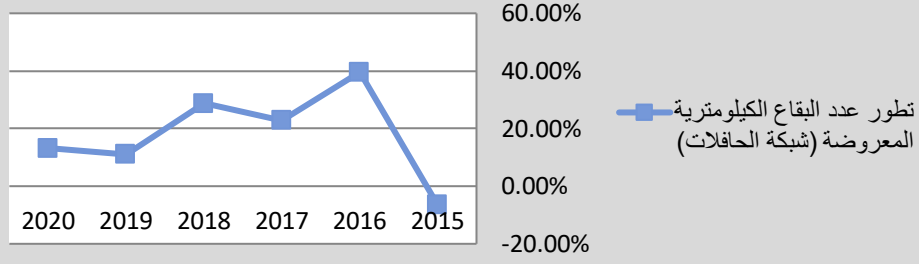
2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهد عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات تطورا إيجابيا بداية من سنة 2016 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال تطور نسق شرايات الحافلات خلال السنوات الاخيرة وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي شهد ارتفاعا ;

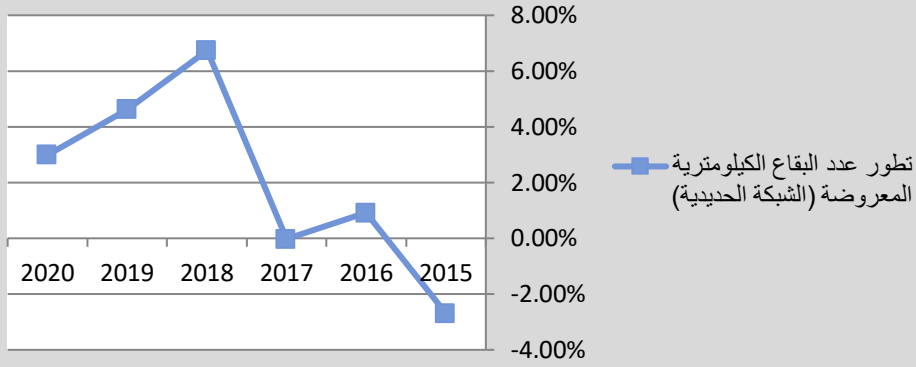
كما شهد عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة للشبكة الحديدية تراجعا خلال سنة 2017 نظرا للصعوبات المتعلقة بالمناخ الاقتصادي والاجتماعي التي تعرضت لها الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال فترة ما بعد الثورة لتشهد بعد ذلك تطورا إيجابيا خلال سنة 2018 وذلك من خلال تدعيم أسطول نقل المسافرين بالقطارات الكهربائية على الأحواز والقطارات ذاتية الجر على الخطوط البعيدة وكذلك مواصلة برنامج تأهيل القطارات وتجهيز مراكز الصيانة.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات)

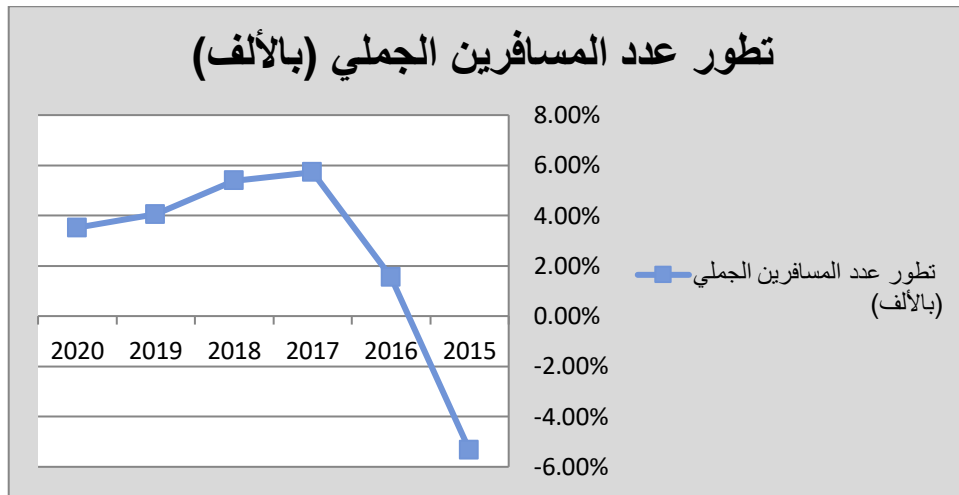


تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)

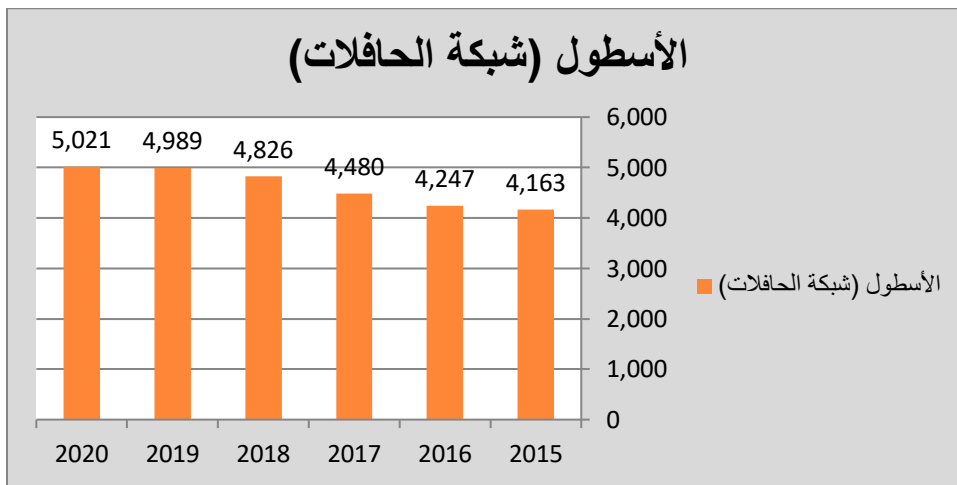


المؤشرات التوجيهية - عدد المسافرين

المتوقع			المنجز			عدد المسافرين (ألف مسافر)
2020	2019	2018	2017	2016	2015	
781 202	754 684	725 295	688 172	650 910	640 948	عدد المسافرين الجملي
603 931	584 338	559 150	528 477	502 064	511 457	- عدد المسافرين (شبكة الحافلات)
177 271	170 346	166 145	159 695	148 846	129 491	- عدد المسافرين (الشبكة الحديدية)



- الأسطول (شبكة الحافلات)



*2018	الشراءات (حافلات جديدة ومستعملة)				الشركة
	2017	2016	2015	2014	
7	-	40	3	-	الشركة الجهوية للنقل بباجة
32	33	8	3	-	الشركة الجهوية للنقل ببنزرت
38	14	26	-	30	الشركة الجهوية للنقل بقابس
10	2	26	63	6	الشركة الجهوية للنقل بقفصة
9	7	31	9	3	الشركة الجهوية للنقل بجندوبة
-	6	-	22	6	الشركة الجهوية للنقل بالقبروان
6	7	8	18	5	الشركة الجهوية للنقل بالقصرين
-	15	15	-	-	الشركة الجهوية للنقل بالكاف
13	35	8	-	13	الشركة الجهوية للنقل بمدنين
21	15	13	21	9	الشركة الجهوية للنقل بنابل
46	39	-	-	-	الشركة الجهوية للنقل بالساحل
12	20	12	-	48	الشركة الجهوية للنقل بصفاس
194	197	187	139	120	المجموع 1
31	60	144	-	-	شركة نقل تونس
-	-	-	-	30	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
225	257	331	139	150	المجموع العام

* احصائيات إلى حدود 17 جويلية 2018

- الأسطول (الشبكة الحديدية)

2018	2017	2016	2015	2014	الأسطول
					الأسطول (الشبكة الحديدية)
					- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
30	30	30	31	29	▪ عدد القاطرات الكهربائية
158	138	138	123	122	▪ عدد القاطرات
2606	2546	2563	2504	2737	▪ عدد العربات
30	30	30	30	30	▪ عربات ذاتية الجر
					- شركة النقل بتونس
18	17	18	18	18	▪ خط حلق الواد المرسي
188	188	189	189	189	▪ عربات مترو الخفيف

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بـ:

- التسريع في نسق الشراءات المبرمجة،
- مواصلة تجديد الأسطول و تدعيمه و العمل خاصة على إيجاد مصادر جديدة للتمويل،
- مراجعة التعريفة المعتمدة حاليا و التي لم تشهد أي زيادة منذ سنة 2010،
- إرساء مبادئ الحوكمة.

بطاقة المؤشر: عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-1

تسمية المؤشر: : عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
تاريخ تحيين المؤشر: 2018/08/1

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 الموتى على متن وسائل النقل الجماعي.
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
ومرصد الحرس الوطني
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 60
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري.

III- قراءة في نتائج المؤشر

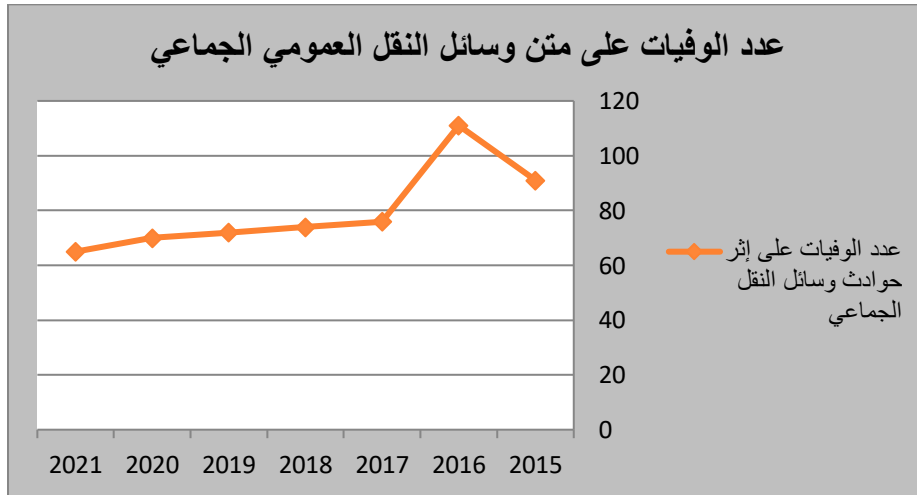
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

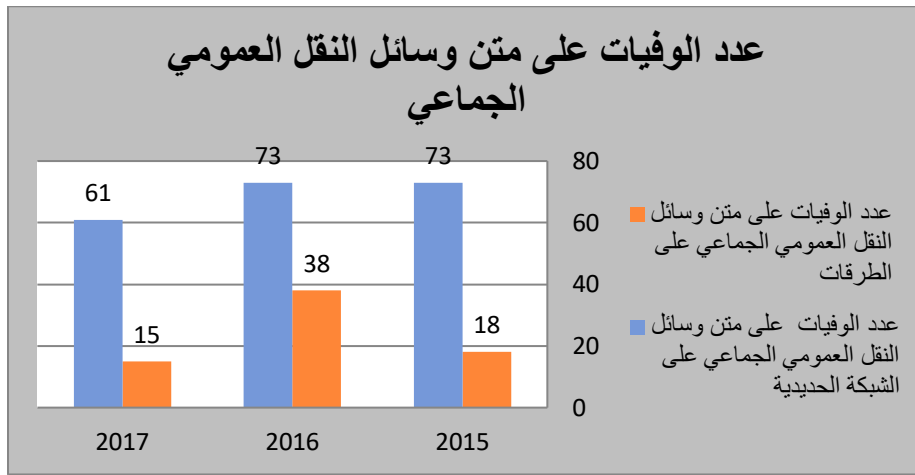
2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
65	70	72	74	76	111	91	عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	

شهد هذا المؤشر انخفاضا في عدد الوفيات بداية من سنة 2017 حيث بلغ عدد القتلى 76 قتيلا سنة 2017 مقارنة بـ 111 قتيلا سنة 2016 ومع دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص من المتوقع ان ينخفض عدد القتلى خلال السنوات القادمة.

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.
- العمل على مزيد التنسيق مع المجتمع المدني و خاصة المرصد الوطني للوقاية من حوادث الطرقات في هذا المجال فضلا عن إعداد وتنفيذ خطة لدعم السلامة.
- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- التسريع بانتداب أعوان الصيانة و التجاريين و أعوان السلامة و الأمن الحديدي.
- تطوير أداء الموارد البشرية عبر التكوين في مجال السلامة برسكلة الأعوان و تكوينهم في ما يخص تطبيق النظام العام للسلامة على الخطوط الحديدية.

بطاقة المؤشر: عدد الإصابات على متن وسائل النقل الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: : عدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2018/08/1

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. 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 توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 1000
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

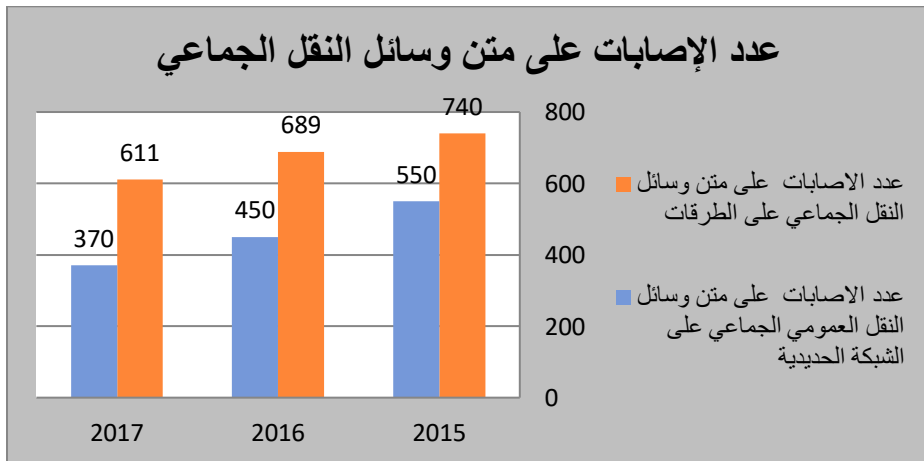
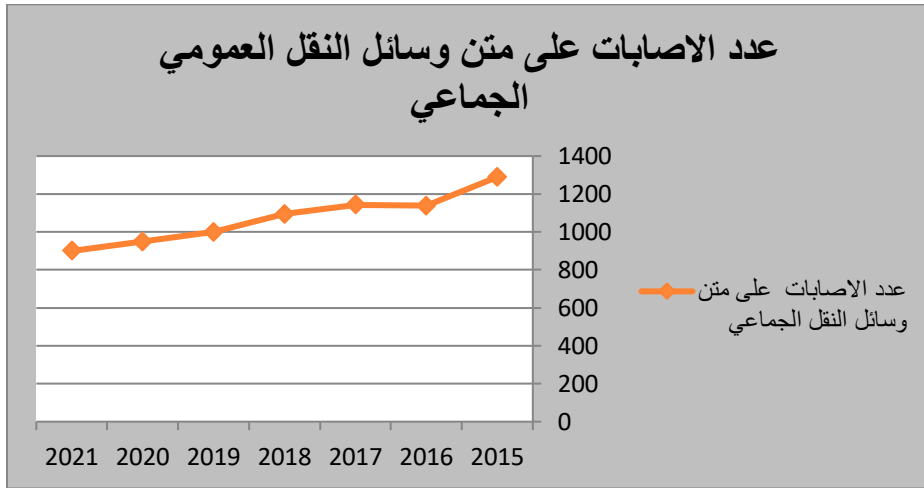
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
900	950	1000	1095	1143	1139	1290	عدد الإصابات	المؤشر عدد -2 عدد الإصابات على متن وسائل النقل الجماعي

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تم تسجيل ارتفاع في عدد الإصابات ويعود ذلك بالخصوص إلى ارتفاع عدد الإصابات على مستوى النقل على الطرقات ومع دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص من المتوقع ان ينخفض عدد الإصابات خلال السنوات القادمة.

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.
- العمل على مزيد التنسيق مع المجتمع المدني و خاصة المرصد الوطني للوقاية من حوادث الطرقات في هذا المجال فضلا عن إعداد وتنفيذ خطة لدعم السلامة.

- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- التسريع بانتداب أعوان الصيانة و التّجاريين و أعوان السلامة و الأمن الحديدي.
- تطوير أداء الموارد البشرية عبر التكوين في مجال السلامة برسكلة الأعوان و تكوينهم في ما يخصّ تطبيق النظام العام للسلامة على الخطوط الحديديّة.

بطاقة المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر : 1-3-1

تسمية المؤشر: : تطور النقل الحديدي للبضائع

تاريخ تحيين المؤشر: 2018/08/1

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 الحديدية
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: مليون طن
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 10000
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2018	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
<u>16,30</u>	<u>16,20</u>	<u>13,90</u>	<u>5.20</u>	<u>3,829</u>	<u>3,855</u>	<u>3,686</u>	مليون طن	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>					
11	11	8	3,300	2,417	2,328	2,300	مليون طن	- تطور نقل الفسفاط
5,300	5,200	5,900	1,900	1,412	1,527	1,386	مليون طن	- تطور نقل للبضائع المختلفة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

بلغ إنتاج هذا النقل خلال سنة 2017 مستوى 2,417 مليون طن مسجلا بذلك تحسنا بنسبة 8,3 % مقارنة بإنتاج سنة 2016، كما شهد نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2017 انخفاضا بـ 2,6 % مقارنة مع سنة 2016 إذ بلغ 1,412 مليون طن.

ومن المتوقع أن يبلغ حجم نقل الفسفاط 8 مليون طن خلال سنة 2019 مقابل 3,3 مليون طن سنة 2018، أما بالنسبة لنقل البضائع يقدر حجم نقل البضائع بـ 5,900 مليون طن سنة 2019 مقابل 1,900 مليون طن سنة 2018.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

لمواجهة الصعوبات التي عرفها قطاع النقل الحديدي للبضائع خلال السنوات الأخيرة، سيتم خلال السنوات القادمة:

- تدعيم الأسطول،
- مقاومة جميع مظاهر التّعطيل،
- مواصلة تأهيل و صيانة معدات النقل،
- مواصلة تجهيز الورشات واقتناء معدات الإعلامية.

برنامج الطيران المدني
رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي
المدير العام للطيران المدني

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

يحتل قطاع الطيران المدني في تونس مكانة هامة في الإقتصاد الوطني نظرا لمساهمته في تنمية مختلف القطاعات الأخرى كالسياحة ودعم التنمية المحلية بالجهات من خلال ربطها ببعضها البعض وخلق ديناميكية بها وفك عزلتها وربطها بالعالم علاوة على دفعه قطاع التصدير.

ويشهد هذا القطاع حركية وتغيرات جذرية على مستوى العالم نتيجة ظاهرة العولمة وانفتاح الأسواق الخارجية وتحريرها من القيود التي كانت تكبلها. ونظرا لارتباط البلاد التونسية بالمستجدات العالمية في مجال الطيران المدني وانخراطها بالمنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني الدولي فإنها مطالبة بتطبيق مختلف التوصيات الصادرة عنها والعمل في إطار الاستراتيجيات المرسومة من قبلها .

1 - إستراتيجية منظمة الطيران الدولية خلال الفترة الممتدة من 2017 إلى 2019

تتلخص إستراتيجية منظمة الطيران الدولية خلال الفترة الممتدة من 2017 إلى 2019 في النقاط الآتية:

- ➔ تعزيز منظومة سلامة وأمن الطيران المدني،
(Global Aviation Safety Plan GAPS 2017-2019)
- ➔ تنمية النقل الجوي الدولي،
- ➔ التقليل من التأثيرات الناتجة عن أنشطة الطيران المدني على البيئة.

وتبعا لذلك تم الحرص من خلال البرنامج السنوي للقدرة على الأداء على مراعاة هذه الجوانب إلى جانب الأخذ بعين الاعتبار واقع الطيران المدني ببلادنا. وحتى تتمكن البلاد التونسية من مواكبة التغيرات العالمية المتسارعة في مجال الطيران المدني ودعم موقعها على مستوى الأسواق العالمية فإنه تم تصور إستراتيجية لهذا القطاع خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2020 .

2 - استراتيجية قطاع الطيران المدني خلال المخطط الخماسي للتنمية للفترة 2016-2020

- تأهيل البنية الأساسية للمطارات التونسية وتطويرها لجعلها مواكبة للمعايير الدولية ولمسايرة تطور الحركة الجوية المرتقبة مع فتح الأجواء.
- ملائمة النصوص القانونية المتعلقة بمجال الطيران المدني حتى تكون مواكبة للمعايير الدولية.
- تأهيل قطاع الطيران المدني بمختلف مكوناته حتى يكون مستجيبا للمتطلبات الدولية ويتمكن من التأقلم مع المحيط العالمي المتميز بالتنافسية العالية وخاصة في ظل فتح الأجواء.
- تحسين مستوى الأمن والسلامة في الطيران المدني وفقا لتوصيات ومعايير المنظمات الدولية خاصة منظمة الطيران المدني الدولية يمثل قطاع الطيران المدني إحدى الركائز الهامة للاقتصاد حيث يساهم بنسبة 3.8%

في الناتج المحلي الاجمالي كما يقوم بتشغيل 14000 شخص ومن المنتظر أن يتفاهم دوره في ظل عولمة الاقتصاد واقتراب موعد فتح الأجواء بتونس مع ما يتبع ذلك من تحديات هامة كتحقيق التقارب التشريعي مع القوانين الأوروبية علاوة على توصيات المنظمة العالمية للطيران المدني في السلامة الجوية والأمن والنقل الجوي وغيرها من المجالات ذات الصلة وتأهيل شركات الطيران التونسية وخاصة شركة الخطوط التونسية في ظل المنافسة القوية التي يشهدها قطاع الطيران المدني في العالم.

وفي هذا الإطار تلعب الإدارة العامة للطيران المدني دورا هاما في تنظيم وتطوير قطاع الطيران المدني باعتبارها السلطة المشرفة عليه وذلك بمقتضى الصلاحيات المنوطة بعهدتها بمقتضى الأمر عدد 410 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية بوزارة النقل كما تم تنقيحه بمقتضى الأمر الحكومي عدد 97 بتاريخ 11 جانفي 2016 ومن بين أهم هذه الصلاحيات:

- ✈ الإشراف على سلامة وأمن أنشطة الطيران المدني بالبلاد التونسية ،
- ✈ النهوض بجودة الخدمات المسداة إلى المسافرين وكافة مستعملي خدمات النقل الجوي،
- ✈ تنظيم مجال النقل الجوي والمطارات وأنشطة الطيران المدني والعمل على تطويرها،
- ✈ الإشراف على منظومة التكوين في مجال الطيران المدني.

ومن المرتقب أن تلعب سلطة الطيران المدني الدور التعديلي المستوجب خاصة مع تنامي عدد شركات الطيران في تونس خاصة المنخفضة الاسعار عقب دخول إتفاقية فتح الاجواء مع الاتحاد الاوروبي حيز النفاذ وذلك بهدف ضمان قواعد المنافسة النزيهة.

وقصد التمكن من مجابهة هذه التحديات المستقبلية، تم رسم الإستراتيجيات المرتبطة بواقع وتطلعات قطاع الطيران المدني وتعكس توجهات المنظمة العالمية للطيران المدني. خلال الفترة الممتدة من سنة 2017 إلى 2019 باعتبار أن تونس كدولة عضو صلب هذه المنظمة ملزمة باتباع توصياتها وفي مايلي أهم توجهاتها:

- ✈ تعزيز منظومة سلامة وأمن الطيران المدني،
- ✈ تنمية النقل الجوي الدولي،
- ✈ التقليل من التأثيرات الناتجة عن أنشطة الطيران المدني على البيئة.

وتعتبر سنة 2019 مواصلة لتنفيذ إستراتيجية قطاع الطيران المدني المدرجة ضمن المخطط الخماسي للتنمية خلال الفترة 2016-2020 وهي كما يلي:

- تأهيل البنية الأساسية للمطارات التونسية وتطويرها لجعلها مواكبة للمعايير الدولية ولمسايرة تطور الحركة الجوية ومستجيبة للمعايير الدولية من حيث الجودة والسلامة .
- ملائمة النصوص القانونية المتعلقة بمجال الطيران المدني حتى تكون مواكبة للمعايير الدولية.

- تأهيل قطاع الطيران المدني بمختلف مكوناته حتى يكون مستجيبا للمتطلبات الدولية ويتمكن من التأقلم مع المحيط العالمي المتميز بالتنافسية العالية وخاصة في ظل فتح الأجواء.
- تحسين مستوى الأمن والسلامة في الطيران المدني وفقا لتوصيات ومعايير المنظمات الدولية خاصة منظمة الطيران المدني الدولية.

4-1 أهم الأنشطة والمشاريع التي تم القيام بها أو التي هي في طور الانجاز خلال سنة 2018 في مجال

الطيران المدني التي لها علاقة بالبرنامج:

* على مستوى الادارة العامة للطيران المدني:

- أهم الأعمال التي تم القيام بها سنة 2018:

- إعداد مشروع قانون يخص إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني التونسي من خلال إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني وعرضه على مصالح رئاسة الحكومة قصد إبداء الرأي حوله.
- ختم المفاوضات مع الجانب الأوروبي حول فتح الأجواء في انتظار استكمال بقية إجراءات التوقيع على الإتفاق في مجال النقل الجوي في 11 ديسمبر 2017.
- عقد مباحثات ثنائية في مجال النقل الجوي بين سلطتي الطيران المدني بتونس وكل من الكويت، قطر، سلطنة عمان، المغرب، الجزائر، الولايات المتحدة الأمريكية، نيجيريا وموريتانيا.
- إستكمال برنامج التوأمة في مجال الطيران المدني من خلال تأمين دورات وتربصات تكوينية بفرنسا من قبل الإدارة العامة للطيران المدني الفرنسية لفائدة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني التونسية إلى غاية موفى السنة الحالية.
- متابعة العلاقات الدولية مع المنظمات الدولية المختصة في الطيران المدني (الهيئة العربية للطيران المدني، اللجنة الافريقية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي).
- متابعة فتح المطار العسكري برمادة للجولان الجوي العمومي.
- إستكمال التفاوض مع شركة تاف بخصوص لزمتي مطاري النفيضة والمنستير لإعادة هيكلة اللزمتين على المدى المتوسط والطويل.
- متابعة ملف لزمة إستغلال نشاط السوق الحرة بالمطارات التونسية .
- تحيين الإطار التشريعي والقانوني المنظم لقطاع الطيران المدني وإصدار جملة من النصوص .
- الإعداد لعملية التدقيق في مجال السلامة الجوية USOAP التي من المنتظر أن سيقوم بها فريق من منظمة الطيران المدني الدولية في موفى السنة الحالية.
- تنفيذ البرنامج السنوي للإشراف على السلامة الجوية من خلال القيام بعمليات التدقيق السنوي في مجال المطارات والملاحة الجوية ومستغلي الطائرات والصيانة.
- تحيين البرامج الوطنية في مجال أمن الطيران المدني .

- مواصلة تنفيذ برنامج التعاون الثنائي التونسي البريطاني والتونسي الفرنسي والتونسي الالمانى والتونسي الكندي في مجال أمن الطيران.
- المصادقة على الصيغة النهائية لبرنامج تكوين الأعران العاملين في مجال البحث والإنقاذ.
- المصادقة على مشروع برنامج عمليات التدقيق والتفقد في مجال البحث والإنقاذ لسنة 2018.
- تنفيذ المخطط المصادق عليه والخاص بعمليات التدقيق والتفقد والتمارين والعمليات البيضاء في البحث والإنقاذ.
- متابعة تنفيذ مشاريع البنية الأساسية للمطارات.
- متابعة ملف إستكمال الشروط المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني بهدف تركيز نظام معلوماتي خاص بالطيران المدني.
- متابعة الدراسات المتعلقة بمشروع إحداث مطار جديد بمطار تونس الكبرى وإعداد دراسة العناصر المرجعية وكراس الشروط وإعلان عن طلب عروض في الغرض بهدف إختيار الموقع المناسب للمطار الجديد.

أهم الأعمال التي سيتم القيام بها سنة 2019:

- من المتوقع أن يتم إتمام بقية إجراءات المصادقة على إتفاقية فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي بعد التوقيع عليها بصفة نهائية ودخولها حيز النفاذ.
- موائمة التشريعات الوطنية في مجال الطيران المدني مع القوانين الأوروبية والقيام بتقارب تشريعي معها مع التوقيع على إتفاقية فتح الأجواء.
- مواصلة ملائمة التشريعات الوطنية مع المتطلبات الدولية خاصة المنظمة العالمية للطيران المدني.
- متابعة تنفيذ برنامج تحسين جودة الخدمات بالمطارات التونسية من خلال القيام بمهام التدقيق وفق برنامج الزيارات الميدانية.
- الإشراف على الدراسات الفنية والبيئية والإقتصادية المتعلقة بمشروع إحداث مطار جديد بتونس الكبرى.
- مواصلة مشروع إعادة هيكلة مصالح الإدارة العامة للطيران المدني.
- مواصلة تنفيذ البرنامج التصحيحي لمنظمة الطيران المدني الخاص بتونس والمتعلق بالسلامة الجوية.

*** على مستوى ديوان الطيران المدني والمطارات:**

إستراتيجية قطاع الطيران المدني خلال الفترة 2017-2019:

- مواصلة الديوان في تنفيذ جملة من الإصلاحات والمشاريع تهدف إلى :
 - الرفع من مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،
 - الرفع من مستوى الخدمات المسداة للحرفاء،
 - الرفع من مستوى الأمن والسلامة،
 - مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة،

- تأهيل البنية التحتية بالمطارات.

*** أهم البرامج والمشاريع التي تم إنجازها أو التي هي في طور الانجاز خلال سنة 2018**

- اقتناء وتركيز منظومة الكشف عن المتفجرات بمطار تونس قرطاج standard 3 بكلفة تقدر بـ 24 مليون دينار،
 - إعادة تأهيل البنية التحتية لمدراج الطائرات بمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ 60 مليون دينار،
 - اقتناء منظومة الكشف عن المتفجرات بمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ 7 مليون دينار،
 - تعويض محطتي الرادار بتونس قرطاج و الرادار الثانوي بسيدي زيد و شبكة تحويل المعطيات الرادارية للمحطتين بكلفة تقدر بـ 16,750 مليون دينار
 - إعادة تأهيل مدرج الطائرات بمطار قفصة قصر بكلفة تقدر بـ 11 مليون دينار
 - تعويض محطة رادار ثانوية باكودة بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار
 - تركيز منظومة مراقبة بالكاميرا بجميع المطارات بكلفة تقدر بـ 7 مليون دينار
 - توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي بكلفة تقدر بـ 13,250 مليون دينار
- أهم المشاريع التي من المتوقع إنجازها خلال سنة 2019 :**

- تهيئة مطار تونس قرطاج بكلفة تقدر بـ 200 مليون دينار،
- بناء وتهيئة مركز ملاحه جوية جديد بكلفة تقدر بـ 10 مليون دينار،
- بناء وتهيئة مركز تكوين متكامل بكلفة تقدر بـ 7 مليون دينار،
- اقتناء وتركيز منظومة نظام إعلامي شامل بالمطارات (CUTE) بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار،
- تركيز مولد photovoltaïque بكلفة تقدر بـ 10 مليون دينار،
- إقتناء 6 عربات التدخل السريع لجميع المطارات بكلفة تقدر بـ 9 مليون دينار،
- تقوية المدرج والأكفاف بمطار توزر نفطة الدولي بكلفة تقدر بـ 21,800 مليون دينار

*** على مستوى شركة الخطوط التونسية:**

تم إدراج شركة الخطوط التونسية بالبرنامج السنوي للقدرة على الأداء بإعتبارها فاعلا عموميا هاما في قطاع الطيران المدني من منطلق أن الدولة تعد أهم مساهم في رأسمالها كما أنها تقوم بتنفيذ إحدى السياسات العمومية كتنمية النقل الجوي على الصعيد الوطني والدولي والمساهمة في تنشيط قطاع السياحة.

ونظرا لأهمية هذا المرفق العمومي الذي يقوم بتحقيق المصلحة العامة من خلال تأمين النقل الداخلي والخارجي وتفكيك العزلة بين الجهات وبإعتبار وزنه الاقتصادي من حيث مساهمته في دفع قطاع النقل الجوي والنهوض بالصادرات وتشغيل العاطلين عن العمل فإن شركة الخطوط التونسية تعد إحدى المكونات الأساسية لبرنامج الطيران المدني وتحتل مكانة هامة في الخيارات الاستراتيجية للدولة لتطوير هذا القطاع في ظل محيط إقتصادي شديد التنافس .

وعلى الرغم من أن التوجه الحالي للدول في ظل عولمة الاقتصاد وتنامي ظاهرة فتح الأجواء فرض عليها التخلي عن شركاتها الوطنية للطيران فإنه لازالت بعض الدول وخاصة تونس محتفظة بشركة الخطوط التونسية لأنها تمثل رمزا لسيادتها الوطنية وهو ما يفسر المكانة الهامة التي حظيت بها صلب السياسة الوطنية للطيران المدني والبرنامج السنوي للقدرة على الأداء ذات العلاقة.

إستراتيجية شركة الخطوط التونسية المدني خلال الفترة 2017-2019:

ترتكز إستراتيجية الخطوط التونسية خلال فترة المخطط على تحقيق نسبة نمو سنوي تقدر بـ 9,5 % من خلال العودة التدريجية للسوق الليبية و الروسية وتنمية الشبكة نحو إفريقيا، وبعض الوجهات الأوروبية كالبليان الأسكندنافية و أمريكا الشمالية (كندا) و آسيا (الصين).

وتتمثل أهم الإصلاحات والإجراءات المزمع تنفيذها خلال فترة المخطط الخماسي 2016-2020- في :

✓ إستلام 5 طائرات في إطار مخطط الأسطول منها 4 طائرات من طراز أ320 (2 في 2017 و 2 في 2018 و طائرة من طراز أ330) (في 2019)،

✓ تنفيذ برنامج مخطط إصلاح الخطوط التونسية (أفق 2020)،

✓ الإستعانة بمكتب دراسات عالمي للقيام بعملية تدقيق شاملة وطرح إستراتيجية للنهوض بالمجمع " أفق 2030، "

✓ وضع تصور جديد لتعزيز الأسطول الجوي (2018-2028) من خلال تخصيص نسبة من التمويل لآليات الحديثة كـ back lease and sale ،

✓ إتخاذ التدابير اللازمة لمجابهة التحديات المرتبطة بفتح الأجواء

قامت الخطوط التونسية في سنة 2017 بإعداد مخطط للإصلاح (2017-2020) يهدف إلى تجاوز الفترة الصعبة التي تمر بها واسترجاع التوازنات المالية مع سنة 2020 وشرعت الخطوط التونسية فعليا منذ سنة 2017 في إنجاز عدد من المشاريع والبرامج المدرجة بهذا المخطط نذكر من بينها الشروع في تركيز إستراتيجية تجارية جديدة بالنسبة للفترة (2018-2020) تهدف إلى مجابهة المنافسة الشرسة المرتقبة في إطار سياسة السماء المفتوحة. ويرتكز هذا المخطط على المحاور التالية:

- بلورة استراتيجية تجارية جديدة لمجابهة المنافسة الشرسة في ظل إقرار فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي،
- تعديل مخطط الأسطول لتجاوز اشكاليات التقادم والنقص في عدد الطائرات،
- ترشيد الموارد البشرية وتحسين الإنتاجية وإعادة تنظيم الشركة،
- تطهير الوضعية المالية وتعبئة الموارد قصد استرجاع التوازنات المالية،
- تدعيم برنامج الضغط على الأعباء،
- اعتماد نمط جديد من الحوكمة.

* أهم البرامج والمشاريع التي تم إنجازها أو التي هي في طور الإنجاز خلال سنة 2018 :

1- الشروع في تركيز الإستراتيجية التجارية الجديدة للفترة (2018-2020) والتي تشمل المحاور التالية :

- تدعيم النشاط المنتظم على مطار تونس قرطاج الدولي عبر الترفيع في عدد الرحلات الأسبوعية من 177 إلى نحو 220 رحلة خلال الفترة 2018-2020.
- تنمية شبكة الرحلات نحو أفريقيا عبر فتح 10 خطوط جديدة إلى موفى سنة 2020. وفي هذا الإطار تمت برمجة فتح خطين جديدين في سنة 2018 نحو الخرطوم و دوالا.
- تركيز النشاط بالمطارات الداخلية على مطاري المنستير وجربة مع إحداث منتج منخفض السعر منافس لشركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة، علما أنه تم العدول على استغلال مطار النفيضة منذ شتاء 2017.
- تطوير شبكة الرحلات طويلة المدى نحو أمريكا الشمالية (تدعيم النشاط نحو مونتريال وبرمجة فتح خط جديد نحو نيويورك)،
- تطوير نشاط الشحن من خلال برمجة طائرات كبيرة الحجم على الشبكة الأوروبية،
- وضع برنامج لتحسين الإيرادات الإضافية عبر إدخال خدمات جديدة.

-2-مراجعة مخطط الأسطول:

- تم التوقيع خلال الثلاثي الأول من سنة 2018 على الملحق عدد 6 لعقود طائرات أ320 و أ330 المبرمة مع المصنع أرباص، قصد تقديم مواعيد تسلم طائرتين أ320 NEO إلى سنة 2020 عوضا عن سنة 2022.
- 3-مواصلة تجسيم برنامج الضغط على الأعباء:
- من المتوقع تحقيق نتائج في حدود 24 مليون دينار في سنة 2018.
- * أهم البرامج والمشاريع التي سيتم إنجازها خلال سنة 2019 :
- مواصلة تركيز الإستراتيجية التجارية الجديدة (2018-2020)،
- تغطية النقص في عدد الطائرات من خلال برمجة تسلم طائرتين جديدتين من شركات التأجير خلال السداسي الأول من سنة 2019 و ذلك في إطار عملية "بيع وإعادة تأجير" (Sale and Lease Back)،
- تنفيذ برنامج تسريح الأعوان (1146 عوناً)،
- إعادة تنظيم الشركة من خلال إعداد هيكل تنظيمي جديد مصادق عليه بأمر،
- إعتماد نمط جديد من الحوكمة عن طريق إستكمال إعداد مشروع أمر يمكن من تبني الفصل 22 ثالثا من القانون عدد 89-9 لسنة 1989.

-2- الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

- بالنسبة للمشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2019 تم الإبقاء على نفس الأهداف التي تم اعتمادها سابقا نظرا لمواصلة تنفيذ نفس الاستراتيجيات والتوجهات المرسومة بالمخطط الخماسي 2016-2020 والتي تستجيب للخيارات الدولية خاصة على مستوى منظمة الطيران الدولية.

في حين تمّ تحيين المؤشر الثاني للهدف المتعلق بالرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية بالتنسيق مع شركة الخطوط التونسية وذلك تماشيا مع الإستراتيجية التجارية الجديدة للشركة وفي إطار الحرص على اختيار المؤشرات التي ترتبط أكثر مع الهدف الذي تم إعماده والذي يتماشى مع الخيارات والإستراتيجيات المرسومة.

- وفيما يلي حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء للأهداف المعتمدة ببرنامج الطيران المدني للفترة 2017-2019.

حوصلة للأهداف والمؤشرات:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1 - نسبة انتظام الرحلات الجوية. المؤشر عدد 2- نسبة التعبئة.	الهدف 1:الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية
المؤشر عدد 1 : تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية. المؤشر عدد 2 : نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.	الهدف 2 : تحسين نجاعة إستغلال المطارات
المؤشر عدد 1: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة، المؤشر عدد 2 - مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر	الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني

- الهدف 1:الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:

- تقديم الهدف:

- يمثل هذا الهدف من أهم الأهداف في مجال الطيران المدني بإعتبار أنّ شركة الخطوط التونسية تمثل أهمّ مكوّن من مكوّنات قطاع الطيران المدني ولأنّ الدولة تعتبر أهم مساهم في هذ الشركة .
- وشركة الخطوط التونسية في حاجة أكيدة حاليا إلى إعادة التأهيل قصد ضمان بقائها في محيط إقتصادي شديد التنافس ومع بروز شركات منخفضة التكلفة خاصة مع فتح الأجواء وهو ما يفسّر إعتقاد الهدف المتعلق بالرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية في هذه المرحلة.

ويشتمل هذا الهدف على مؤشرين:

- نسبة انتظام الرحلات الجوية
- نسبة التعبئة

- المؤشر عدد 1: نسبة انتظام الرحلات الجوية:

- تم الإبقاء على هذا المؤشر لما له من تأثير على القدرة التنافسية للشركة كما أنه يعكس مستوى جودة الخدمات المقدمة من قبلها ومعيار انتظام الرحلات الجوية من أهم المعايير الهامة التي تمكن من منح الأفضلية لشركة الطيران في محيط يتسم بالمنافسة الشديدة لذلك يجب على الناقلّة الوطنية المواصلة في هذا الهدف حتى تصل للنسب المقبولة في التأخير ضمانا لتعزيز قدرتها التنافسية وحتى لا تفقد حصصها في الأسواق الأوروبية مع فتح الأجواء.

وتعتبر الرحلة منتظمة عندما لايزيد تأخيرها عن ربع ساعة ويحتسب هذا المؤشر كما يلي:

نسبة انتظام الجوية = عدد الرحلات المنتظمة/ عدد الرحلات الجمالية *100

ويمكّن هذا المؤشر من قياس مدى انتظام الشركة وتحديد أسباب التأخير مما يساعدها في إتخاذ الحلول المناسبة لمعالجة النقائص.

- وشهدت نسبة انتظام الرحلات إلى حدود جوان 2018 تحسّنا ملحوظا حيث بلغت 55% مقابل 44% تم تحقيقها سنة 2017 ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 70% وفقا لتقديرات سنة 2019 ويرجع ذلك إلى تحسّن نشاط الخدمات الأرضية والسياسة التجارية الجديدة لشركة الخطوط التونسية إلى جانب تعديل مخطط الأسطول لتجاوز اشكاليات التقادم والنقص في عدد الطائرات حيث سيتم تغطية النقص في عدد الطائرات من خلال برمجة تسلم طائرتين جديدتين من شركات التأجير خلال السداسي الأول من سنة 2019 و ذلك في إطار عملية "بيع وإعادة تأجير" (Sale and Lease Back).

- المؤشر عدد 2: نسبة التعبئة:

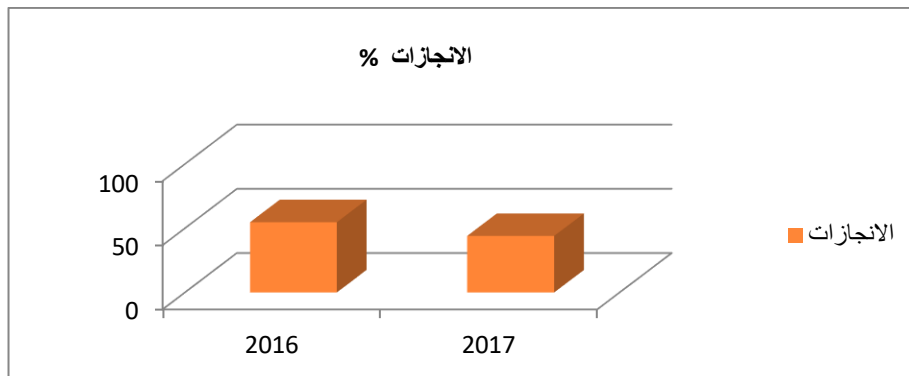
تم استبدال مؤشر نسبة الخطوط الجوية ذات المردودية بمؤشر جديد يتمثل في نسبة التعبئة وذلك بعد التنسيق مع شركة الخطوط التونسية بإعتباره يتماشى أكثر مع الإستراتيجية الجديدة للشركة التي تنبني بالأساس على الضغط على الأعباء وترشيد النفقات وزيادة في الإنتاجية ونظرا لأن المؤشر القديم يعد مؤشر هش يتأثر كثيرا بالمحيط الاقتصادي والسياسي لذلك لا يمكن الإعتماد عليه لقياس القدرة التنافسية لشركة الخطوط التونسية.

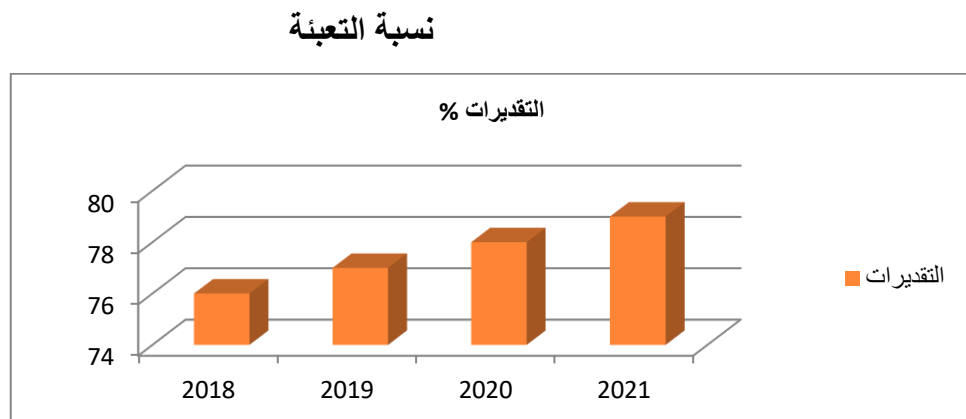
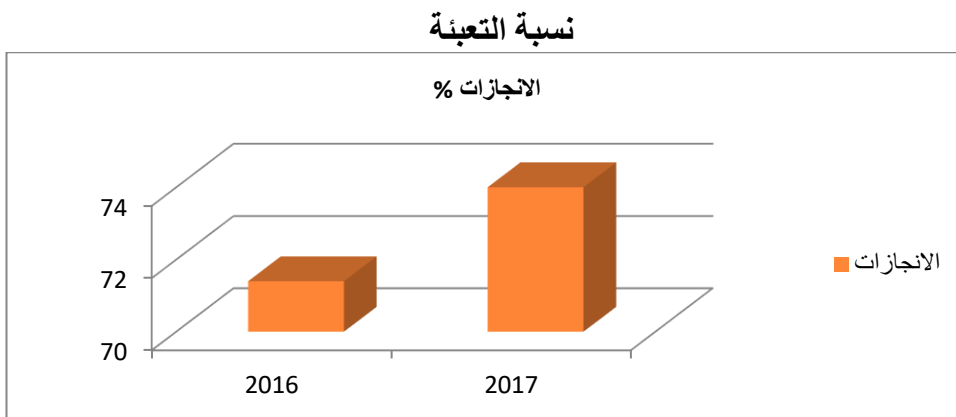
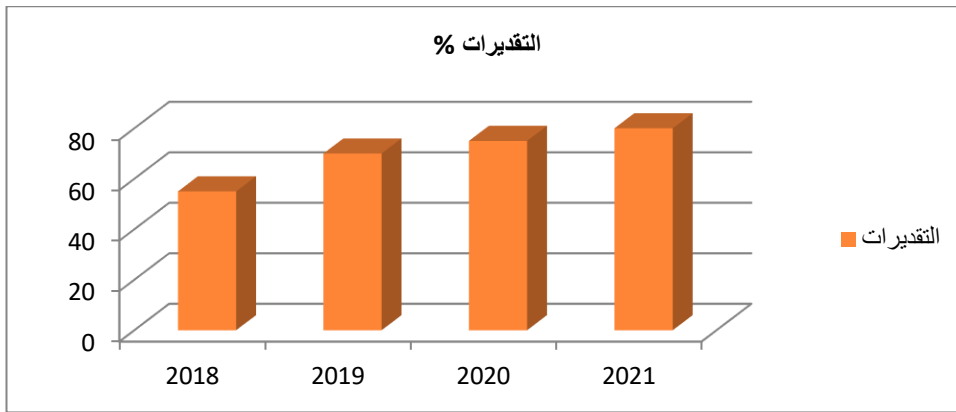
ونظرا لأن هذا المؤشر الجديد لم يتم إعتماده صلب التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2017 فإنه لا يمكن القيام بعملية مقارنة مع النتائج المحققة سنة 2017 في إطار التقرير السنوي للقدرة على الأداء بعنوان ذات السنة.

- مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020
- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1

تقديرات				إنجازات		الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
%80	%75	%70	%55	%44	%54.7	نسبة	المؤشر عدد 1: نسبة انتظام الرحلات الجوية
%79	%78	%77	%76	%74	%71.4	نسبة	المؤشر عدد 2: نسبة التعبئة

نسبة انتظام الرحلات الجوية





الهدف 2 : تحسين نجاعة إستغلال المطارات:

تم إعتقاد هذا الهدف لضمان الاستغلال الأمثل لكافة المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات ولتحقيق التوازن بينها خاصة مع وجود تفاوت من حيث عدد المسافرين المتوافدين عليها ويمكن حسن إستغلال المطارات أيضا من الحفاظ على التوازنات المالية للديوان وترشيد إستثماراتها وحوكمة مشاريعها. وبذلك يسمح هذا الهدف بقياس عدد المسافرين في المطارات التونسية وعدد المسافرين المتوافدين على المطارات الداخلية .

يتكوّن الهدف من مؤشرين:

* تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية

* نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية:

المؤشر عدد 1 : تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية:

يقيس هذا المؤشر نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين سنويا ويعدّ هذا المؤشر مهم لأنّ تطور الحركة الجوية يعكس مدى حسن إستعداد جميع المتدخلين في قطاع الطيران خاصّة في أوقات الذروة وتحسن أدائهم بالإضافة إلى أنّه يمكن من الترفيع من نسبة مساهمة قطاع الطيران المدني في الإقتصاد الوطني.

وما يلاحظ تسجيل تحسن في نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين الوافدين على المطارات التونسية حيث تم تسجيل نسبة 8% سنة 2016 مقابل 13.8% سنة 2017 وبالرجوع إلى التقرير السنوي للقدرة على الأداء تم تحقيق سنة 2017 إرتفاع في عدد المسافرين الوافدين على المطارات التونسية وهي 7299 مسافر سنة 2017 مقابل تقديرات نفس السنة وهي 6681 مسافر أي بنسبة إنجاز تقدر بـ109.2% ويفسر ذلك بالانتعاش التي شهده قطاع السياحة نظرا لإستقرار الأوضاع الامنية والسياسية بالبلاد مقارنة بالسنوات السابقة.

كما أنه من المتوقع أن يتواصل الإرتفاع وفقا لتقديرات سنة 2018 ليصل إلى 13.7% ثم تنخفض هذه النسبة إلى 6.2% سنة 2019.

- المؤشر عدد 2 : نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية

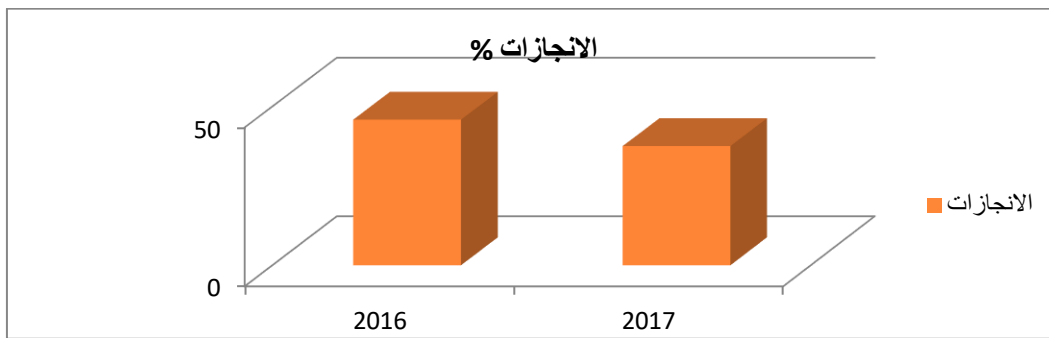
تم إعتقاد هذا المؤشر نظرا لوجود تباين بين نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية وذلك حتى يتسنى تصور الآليات والبرامج المثلى للحدّ من هذا التفاوت الأمر الذي أضّر كثيرا بالتوازن المالي لديوان الطيران المدني والمطارات وما يلاحظ في هذا الخصوص تواصل هذا التفاوت بالرغم من مجهودات الدولة للتشجيع على الرحلات الداخلية من خلال التخفيض في المعاليم الخاصة بهذه الرحلات .

- مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد2

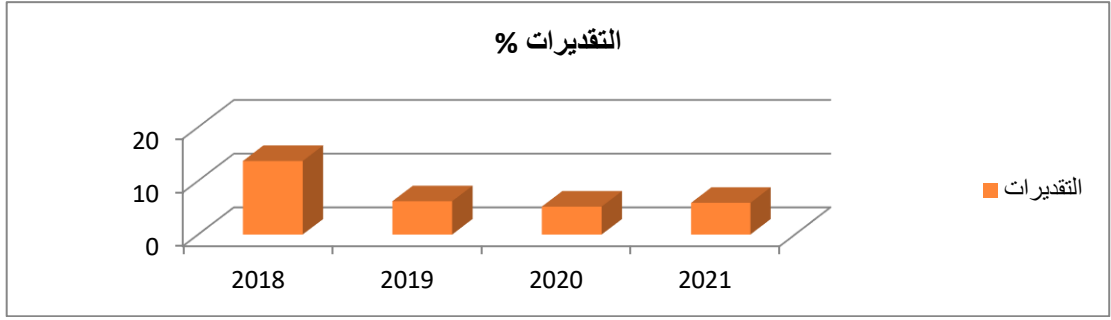
- تم سنة 2017 تسجيل تراجعاً في نسبة تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية حيث بلغت نسبة 24.1% مقابل 26.3% سنة 2016 ويتواصل هذا التراجع وفقاً لتقديرات سنة 2018 لينخفض إلى 20% و 19% بالنسبة لسنة 2019 ويفسر ذلك بعدم نجاعة الحلول المعتمدة للترفيف في نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية.

تقديرات			إنجازات		الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017		
5.9%	5.2%	6.2%	13.7%	13.8%	8%	المؤشر 1: تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية (المطارات المستغلة من طرف الديوان)
%19	%19	%19	%20	24.1%	26.3%	نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية (المطارات المستغلة من طرف الديوان)

تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية (المطارات المستغلة من طرف الديوان)



تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية (المطارات المستغلة من طرف الديوان)



الهدف عدد 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني تقديم الهدف:

تعد السلامة الجوية من أهم التوجهات الدولية والوطنية في مجال الطيران المدني بناء على توصيات المنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني الدولية وتبعاً لذلك فإن مسألة تعزيز الإشراف على سلامة الطيران المدني لا تقل أهمية وتوكل هذه المهمة إلى الإدارة العامة للطيران المدني بمقتضى الأمر عدد 410 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية بوزارة النقل كما تم تنقيحه بمقتضى الأمر الحكومي عدد 97 بتاريخ 11 جانفي 2016 ولذلك تم الإبقاء على هذا الهدف لأنه يعكس التوجهات الاستراتيجية في مجال الطيران المدني خلال الفترة الممتدة من 2016 الى 2020.

نجد بهذا الهدف مؤشرين:

- * نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة
- * مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

- المؤشر عدد 1: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة:

تم استبدال المؤشر المتعلق بنسبة الموارد البشرية الذاتية المكلفة بانجاز عمليات الإشراف على السلامة الجوية بنسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة ويتم إحتسابه كالآتي:

- الموارد البشرية المتوفرة / الموارد البشرية الضرورية الدنيا (الحد الأدنى المطلوب) ويمكن هذا المؤشر من معرفة الموارد البشرية الضرورية للقيام بعملية الإشراف على السلامة وفقاً للمعايير الدولية. ويلاحظ في هذا الخصوص تسجيل تراجع في نسبة توفر الموارد البشرية نظراً لعدم فتح الانتدابات وعدم إمكانية إلحاق الاطارات الفنية المختصة من وزارة الدفاع الوطني.

وشهدت سنة 2017 تراجعاً في عدد الاطارات التابعة لإدارة السلامة نظراً لرجوع بعض الاطارات المختصة إلى وزارة الدفاع الوطني لعدم توفر الظروف المناسبة للإبقاء عليهم بالادارة العامة للطيران المدني كغياب التحفيزات المالية والتكوين الخصوصي المستمر في مختلف الاختصاصات وعدم توفر الإمكانيات المادية اللازمة للاضطلاع بمهامهم على أفضل وجه.

ويفسر التراجع أيضا بغلق الانتدابات بالوظيفة العمومية منذ سنة 2015 مما جعل الإدارة العامة للطيران المدني تفتقر إلى الاطارات المختصة المناسبة التي تمكنها من القيام بمهامها وفق المعايير المطلوبة وتبقى الإمكانية الوحيدة المتاحة حاليا هي إيفاد إطارات مختصة من وزارة الدفاع الوطني غير أن هذا الخيار في حد ذاته أصبح صعبا في ظل عدم وجود تحفيزات مالية لجلب الخبرات اللازمة وعدم جاذبية الإدارة العامة للطيران المدني لعدم تمتعها بالموارد المالية الذاتية.

نظرا لأنّ هذا المؤشر الجديد لم يتم إعماده صلب التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2017 فإنه لا يمكن القيام بعملية مقارنة مع النتائج المحققة سنة 2017 في إطار التقرير السنوي للقدرة على الأداء بعنوان ذات السنة.

- المؤشر عدد 2 : مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر.

يمكن هذا المؤشر من قياس مدى التقدم في إرساء منظومة البحث والإنقاذ على ضوء الإنجازات التي تم القيام بها طيلة السنة وفقا لتوصيات منظمة الطيران المدني والمتطلبات الدولية في مجال البحث والإنقاذ. وتعدّ منظومة البحث والإنقاذ إحدى حلقات منظومة السلامة الجوية .

وتم سنة 2018 تسجيل تحسنا في مؤشر مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ لتبلغ 82.5% مقابل 75% سنة 2017 ويتجلى ذلك من خلال :

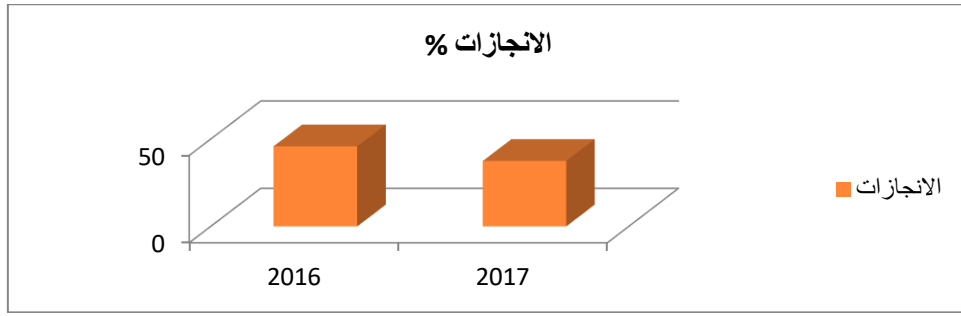
- المصادقة على الصيغة النهائية لبرنامج تكوين الأعوان العاملين في مجال البحث والإنقاذ.
- المصادقة على مشروع برنامج عمليات التدقيق والتفقد في مجال البحث والإنقاذ لسنة 2018.
- تنفيذ المخطط المصادق عليه والخاص بعمليات التدقيق والتفقد والتمارين والعمليات البيضاء في البحث والإنقاذ.
- تم سنة 2017 تحقيق نسبة 65% في تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر مقابل 35% سنة 2016 كما تم سنة 2017 تحقيق نسبة إنجاز بنسبة 100% مقارنة بتقديرات نفس السنة ومن المتوقع أن يسجل سنة 2018 إحراز تقدما بنسبة 75% .

- مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020

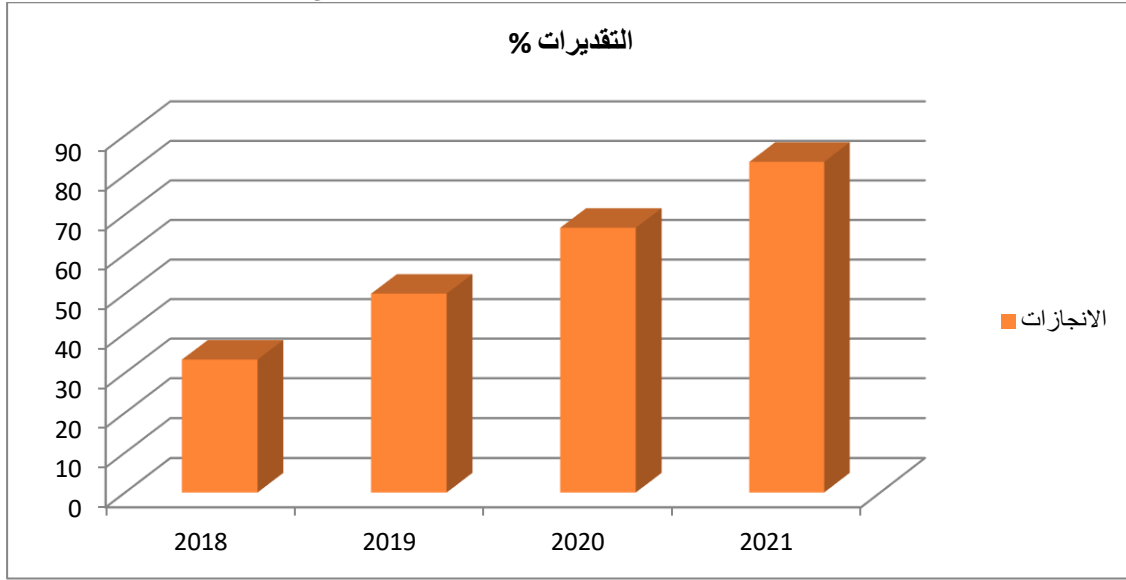
- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3

تقديرات				إنجازات		الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
83.33%	%66.66	%50	%33.33	%37.5	%45.83	نسبة	المؤشر 1: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة
%85	%85	%82.5	%75	%65	%35	نسبة	المؤشر 2: تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

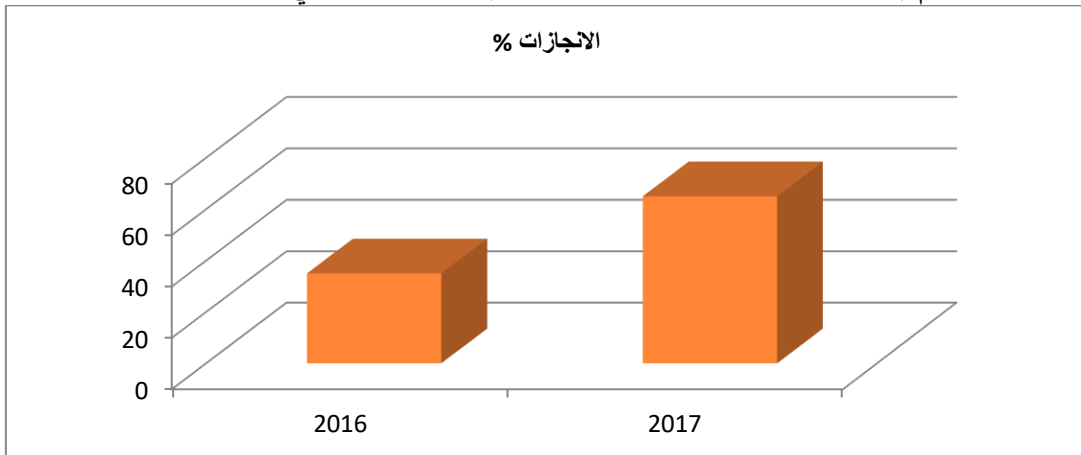
نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة



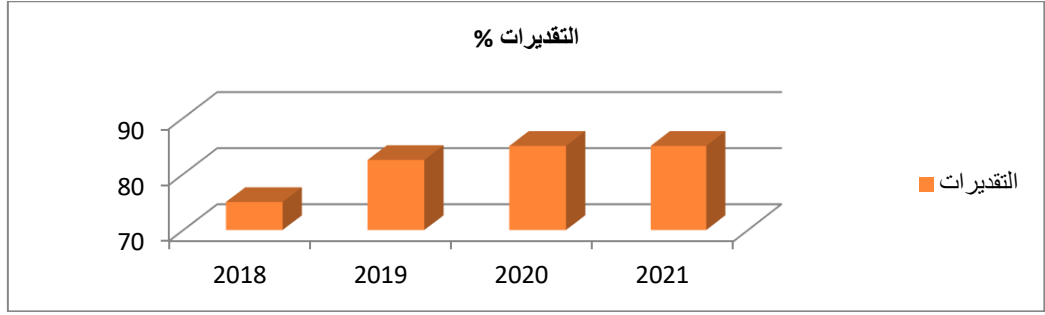
نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة



تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر



تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر



(VI) نفقات البرنامج:

ميزانية البرنامج:

تطور اعتمادات برنامج الطيران المدني لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة:

الوحدة: ألف دينار

بيان البرنامج	إنجازات 2017	ق.م 2018	تقديرات 2019	نسبة التطور 2019/2018
العنوان الأول: نفقات التصرف	4220	4855	4843	%-0.25
التأجير العمومي	944	1549	1512	%-2.39
وسائل المصالح				
التدخل العمومي	3276	3306	3331	%0.76
العنوان الثاني: نفقات التنمية				
الاستثمارات المباشرة	0	0	0	
التمويل العمومي	-	-		
على الموارد العامة للميزانية				
مجموع البرنامج	4220	4855	4843	%-0.25

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-1-2

تسمية المؤشر: نسبة انتظام الرحلات الجوية
تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018.

I- الخصائص العامة للمؤشر

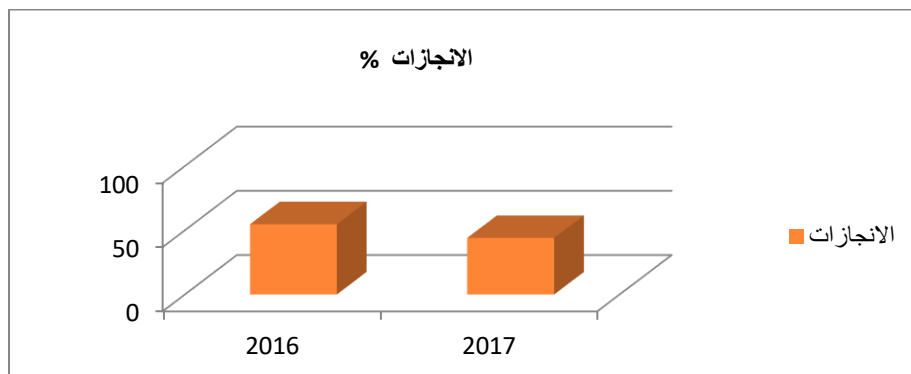
1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية.
3. تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسب انتظام الرحلات الجوية للخطوط التونسية.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،
6. التفريعات (لا يوجد)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

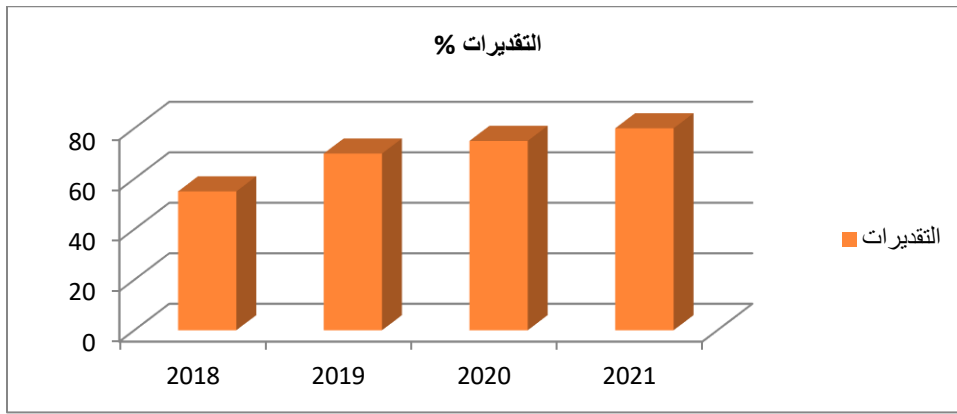
1. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
2. مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020.

التقديرات				الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
%80	%75	%70	%55	%44	%54.7	النسبة	نسبة انتظام الرحلات الجوية

نسبة انتظام الرحلات الجوية



نسبة انتظام الرحلات الجوية



3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية
 - تاريخ توفّر المؤشر : كل سنة .
 - القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 80%.
 - المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: شركة الخطوط الجوية التونسية.

-III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

- تم الإبقاء على هذا المؤشر لما له من تأثير على القدرة التنافسية للشركة كما أنه يعكس مستوى جودة الخدمات المقدمة من قبلها وشهدت نسبة انتظام الرحلات إلى حدود جوان 2018 تحسّنا ملحوظا حيث بلغت 55% مقابل 44% سنة 2017 ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 70% ويرجع ذلك إلى تحسّن نشاط الخدمات الأرضية والسياسة التجارية الجديدة لشركة الخطوط التونسية إلى جانب تعديل مخطط الأسطول لتجاوز إشكاليات التقادم والنقص في عدد الطائرات.

رمز المؤشر : 2-1-2
تسمية المؤشر: نسبة التعبئة.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018.

الخصائص العامة للمؤشر

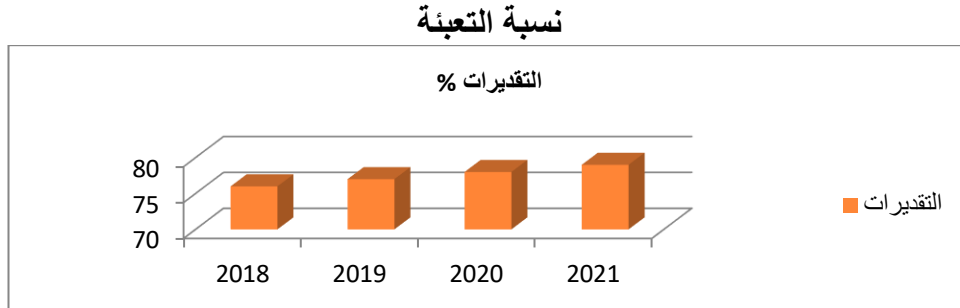
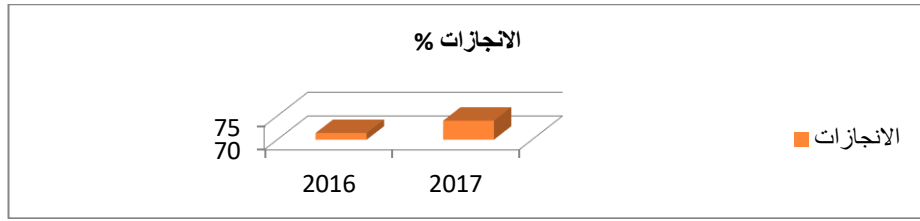
1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية.
3. تعريف المؤشر: : نسبة إمتلاء الكراسي الشاغرة بالطائرة.
4. التدخلات ذات التأثير: الاحداث السياسية، أسعار تذاكر الطائرة، الوضعية الاجتماعية
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
6. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،

التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد المسافرين على متن الرحلة / عدد الكراسي المعروضة للبيع على متن الرحلة.
 2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
 3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: التقارير.
 4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية: تقارير شركة الخطوط التونسية
 5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط الجوية التونسية
- تاريخ توفر المؤشر : كل شهر.

التقديرات				الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
%79	%78	%77	%76	%74	%71.4	النسبة	نسبة التعبئة

نسبة التعبئة



6. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 79 %
7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: شركة الخطوط الجوية التونسية.

قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تم استبدال مؤشر نسبة الخطوط الجوية ذات المردودية بمؤشر جديد يتمثل في نسبة التعبئة وذلك بعد التنسيق مع شركة الخطوط التونسية بإعتباره يتماشى أكثر مع الإستراتيجية الجديدة للشركة التي تنبني بالأساس على الضغط على الأعباء وترشيد التffقات والزيادة في الإنتاجية ونظرا لأن المؤشر القديم يعد مؤشر هش يتأثر كثيرا بالمحيط الاقتصادي والسياسي لذلك لا يمكن الإعتماد عليه لقياس القدرة التنافسية لشركة الخطوط التونسية.

بطاقة مؤشر قياس أداء

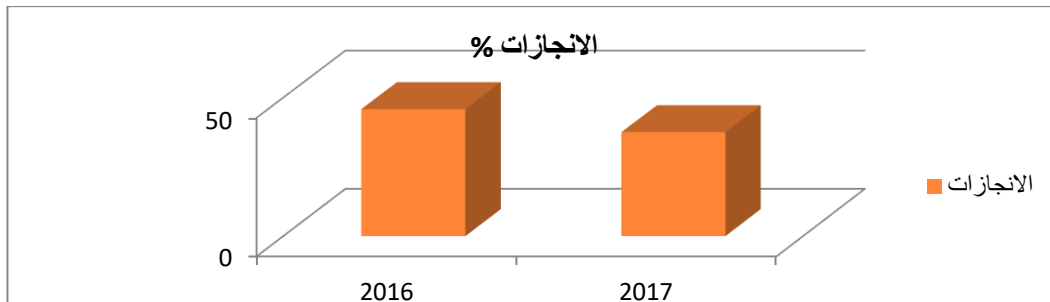
رمز المؤشر : 1-2-2
 تسمية المؤشر: تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية.
 تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018.

I- الخصائص العامة للمؤشر

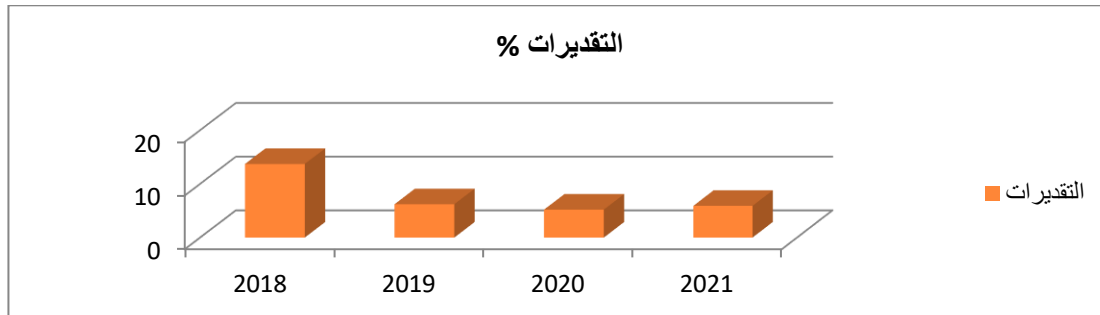
1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين نجاعة استغلال المطارات.
3. تعريف المؤشر: : قياس التطور السنوي للحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (Ind.de quantité)
6. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...)

تقديرات			إنجازات		الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017		
5.9%	5.2%	6.2%	13.7%	13.8%	نسبة	المؤشر 1: تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية

تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية



تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية



بطاقة مؤشر قيس أداء

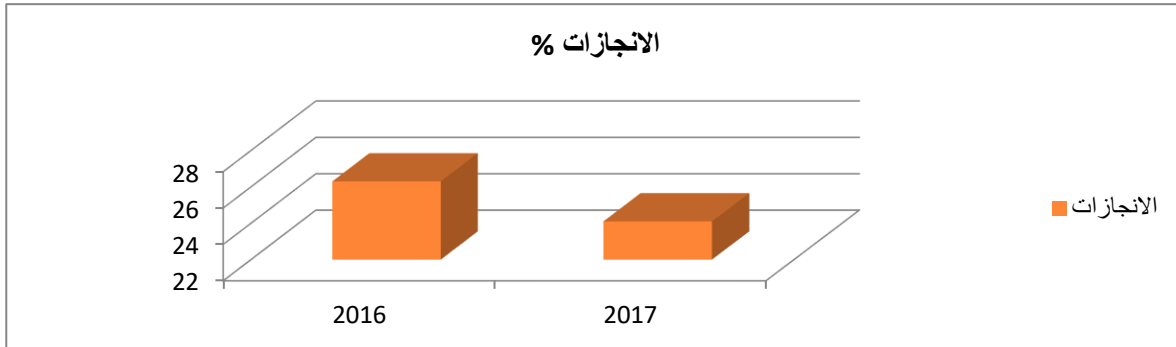
رمز المؤشر :2-2-2
تسمية المؤشر نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.
تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018 .

I- الخصائص العامة للمؤشر

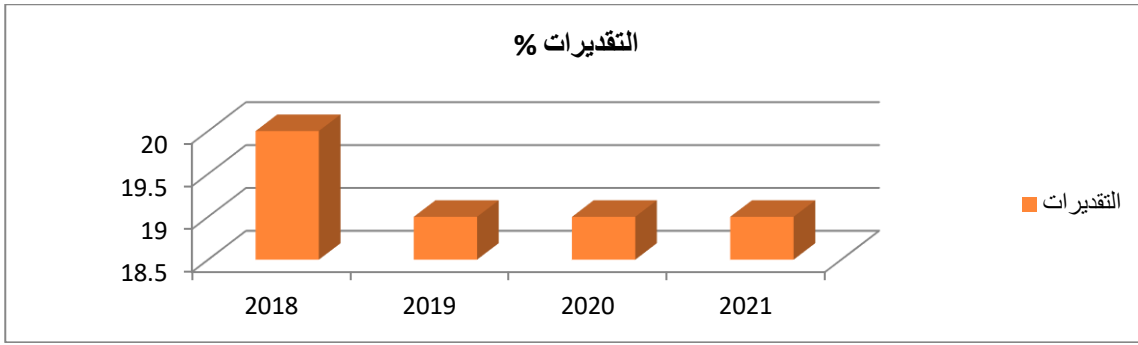
1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين نجاعة استغلال المطارات.
3. تعريف المؤشر: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (Ind.de quantité)
6. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...)

تقديرات				إنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
%2.6	%19	%2.2	%2.5	0.9%	%	نسبة	نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية

نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية



نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية



تم سنة 2017 تسجيل تراجعاً في نسبة تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية حيث بلغت نسبة 24.1% مقابل 26.3% سنة 2016 ويتواصل هذا التراجع وفقاً لتقديرات سنة 2018 لينخفض إلى 20% و 19% بالنسبة لسنة 2019 ويفسر ذلك بعدم نجاعة الحلول المعتمدة للترفيف في نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية.

رمز المؤشر : 1-2-3
تسمية المؤشر: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018.

الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني
 2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني
 3. نوع المؤشر: **indicateur d'activité**
 4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- يقيس هذا المؤشر نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة.

التفاصيل الفنية

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): الموارد البشرية المتوفرة/الموارد البشرية الضرورية الدنيا
طيران المدني.

2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الأعوان المنتدبين التابعين لوزارة النقل وعدد الأعوان الموضوعين على الذمة والملحقين.

4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البيانات الخاصة بعدد الأعوان مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة السلامة الجوية

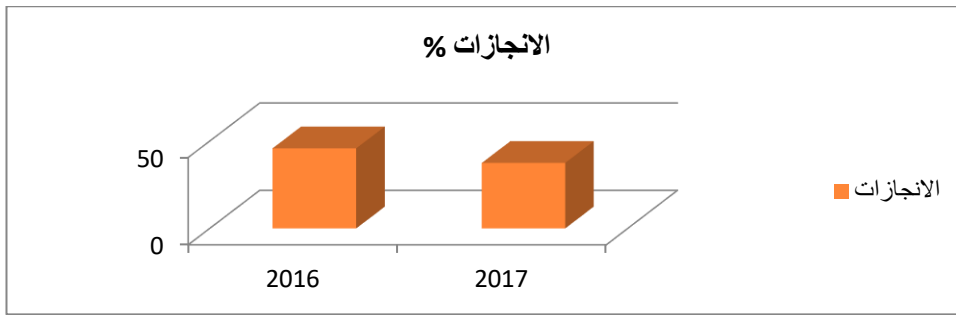
- تاريخ توفر المؤشر : سنويا حسب البرنامج المخطط للانتدابات.

- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): %

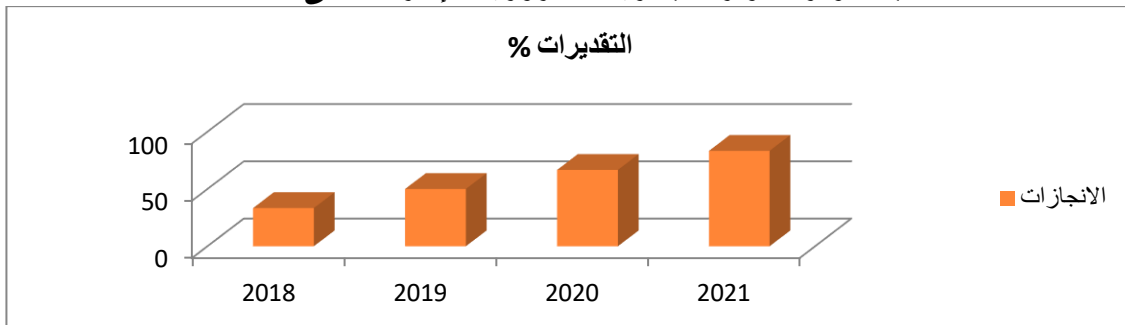
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة السلامة الجوية

التقديرات			الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019	2018	2017	2016		
83.33%	%66.66	%50	%33.33	%37.5	%45.83	النسبة	نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة .

نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة



نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة



قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر
شهدت سنة 2017 تراجعا في عدد الإطارات التابعة لإدارة السلامة نظرا لرجوع بعض الإطارات المختصة إلى وزارة الدفاع الوطني لعدم توفر الظروف المناسبة للإبقاء عليهم بالإدارة العامة للطيران المدني كغياب التحفيز المالية والتكوين الخصوصي المستمر في مختلف الإختصاصات وعدم توفر الإمكانيات المادية اللازمة للاضطلاع بمهامهم على أفضل وجه.

ويفسر التراجع أيضا بغلق الانتدابات بالوظيفة العمومية منذ سنة 2015 مما جعل الإدارة العامة للطيران المدني تنفقر إلى الاطارات المختصة المناسبة التي تمكنها من القيام بمهامها وفق المعايير المطلوبة وتبقى الإمكانية الوحيدة المتاحة حاليا هي إيفاد إطارات مختصة من وزارة الدفاع الوطني.

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: التكتيف من الانتدابات مع توفير التكوين اللازم لهم حتى يتسنى لهم الاضطلاع بمهامهم على أحسن وجه.
-توفير التكوين اللازم للأعوان والإطارات المعنية.

3. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: هذا المؤشر لا يمكن من قياس مدى توفر المؤهلات اللازمة في الأعوان المنتدبين، فتطور عدد الإطارات لا يعكس بالضرورة تحسين في نوعية الإطارات المنتدبة أو تحسين مستوى أدائهم ولا يعني بالضرورة تطور نوعي في عمليات المراقبة والتدقيق.

بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 2-3-2

تسمية المؤشر: مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر
تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2017.

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: indicateur d'activité
 4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- يهم هذا المؤشر تركيز منظومة وطنية فعالة للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر وفقا للمعايير والمتطلبات الدولية من خلال إعداد النصوص التشريعية والترتيبية وإبرام الاتفاقيات اللازمة لضمان التنسيق المحكم بين المتدخلين صلب هذه المنظومة، إضافة إلى السعي لتوفير الأعران المؤهلين والمعدات والتجهيزات المطلوبة للقيام بعمليات البحث والإنقاذ على أكمل وجه.

التفاصيل الفنية

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الإجراءات المنجزة / عدد الإجراءات المطلوبة وفق المعايير الدولية

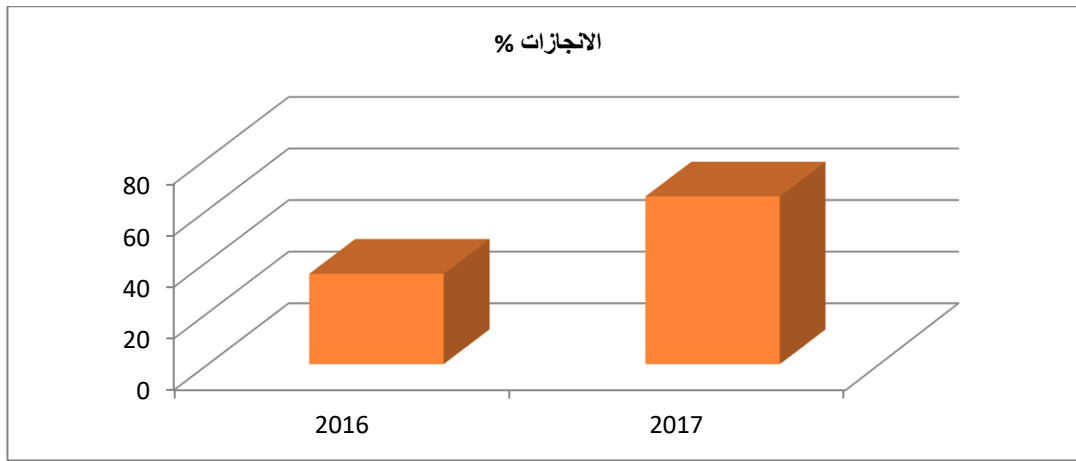
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية

3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المعايير المعتمدة والمطلوبة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي تم الإستجابة لها من طرف مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ.
 4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : تقارير
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ
 - تاريخ توفر المؤشر : حسب تقدم الإيفاء بالالتزامات الوطنية والدولية في المجال .
 - القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 85%

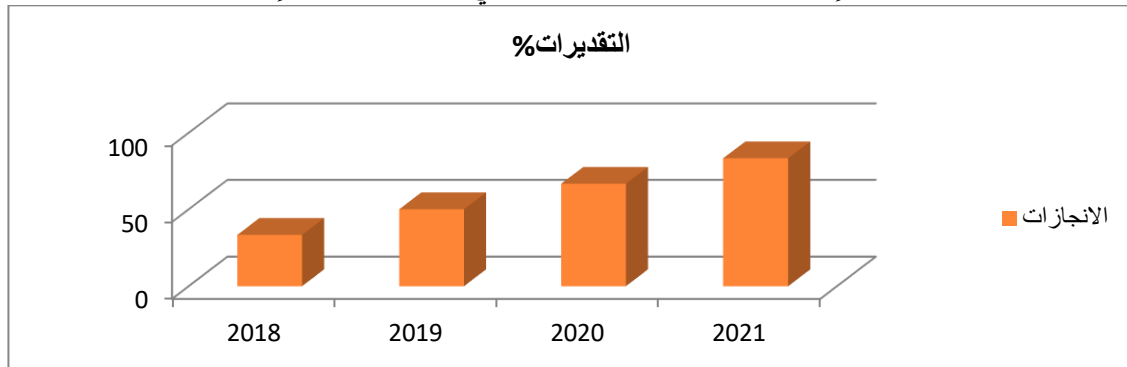
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ

التقديرات				الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2020	2019	2018	2017	2016	2015		
85%	85%	82.5%	75%	65%	35%	النسبة	مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ

مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ



مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ



قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تكتسي منظومة البحث والإنقاذ للطائرات في حالة خطر أهمية نظرا لارتباطها بمنظومة السلامة وطابعها الوقائي في تجنب حصول الحوادث كما أن الدولة التونسية ملتزمة بالاستجابة للمتطلبات الدولية في هذا المجال وتم سنة 2018 تسجيل تحسنا في مؤشر مدى الاستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ لتبلغ 82.5% مقابل 75% سنة 2017 ومن المتوقع أن يسجل سنة 2018 إحراز تقدما بنسبة 75%.

ويتجلى ذلك من خلال :

- المصادقة على الصيغة النهائية لبرنامج تكوين الأعوان العاملين في مجال البحث والإنقاذ.
- المصادقة على مشروع برنامج عمليات التدقيق والتفقد في مجال البحث والإنقاذ لسنة 2018.
- تنفيذ المخطط المصادق عليه والخاص بعمليات التدقيق والتفقد والتمارين والعمليات البيضاء في البحث والإنقاذ.
- إعداد مشروع أمر يتعلق بتنقيح الفصل 18 من الأمر عدد 3333 لسنة 2009 وذلك بهدف إيجاد حلول لمشكل تمويل منظومة البحث والإنقاذ بتشريك المؤسسات والمنشآت العمومية والخاصة في تمويل هذه الخدمات وتخفيف العبء الموضوع كليا على ميزانية الدولة.

- 2- من أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: استكمال النصوص الترتيبية بهدف تفعيل منظومة البحث والإنقاذ.
- تأمين التكوين اللازم لفائدة العاملين في مجال البحث والإنقاذ للطائرات في حالة خطر وتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة لهم.
- 3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: هذا المؤشر لا يمكن من قياس بدقة كل الانجازات كاستكمال النصوص الترتيبية ونذكر على وجه الاخص استكمال النص القانوني المتعلق بالمخطط الوطني حيث لا يمكن قياسه بدقة ويتم احتسابه بصفة تقديرية .

برنامج النقل البحري والموانئ
رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان
المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1- تقديم البرنامج و إستراتيجيته

1-1 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.

1-2 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.

1-1-1 على مستوى النقل البحري

يتكون الأسطول البحري التجاري الوطني من

الأسطول العمومي

العمر (2018)	طاقة السفينة		اسم السفينة	نوع السفينة	سفن مملوكة	الشركة التونسية للملاحة
	سيارة	مسافر		نقل المسافرين والسيارات		
18	666	2208	قرطاج			
7	1060	3200	تانيت			
	حاوية موازية لـ 20 قدم	مجرورة		دحرجة مزدوجة		
20		128	أوليس			
20		128	سلامبو			
18	680	180	عليسة			
18	680	180	أميلكار			
	الحمولة (طن)				سفن مستأجرة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
15	12300		ستان فركستر	دحرجة		
19	6231		ماتب بيركتار	ناقلة حاويات		
العمر (2018)	سيارة	مسافر	اسم السفينة	نوع السفينة		
12	128	600	اللود تونس	عبارة		
8	150	800	سرسينا	عبارة		
32	52	600	كيرانيس	عبارة		
23	67	900	حشاد	عبارة		
16	68	900	قرقنة	عبارة		
2	172	800	حبيب عشور	عبارة		

الأسطول الخاص

العمر (2018)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
13	3000 طن	إسكندر	نقل بضائع عامة	شركة أفريقيا مارين كومبني
11	3000 طن	رادس	نقل بضائع عامة	شركة مينال شيب
11	6100 طن	صفاقس	نقل بضائع عامة	
معدل العمر 12 سنوات		3	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 للترفيغ 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 .
- 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.

1-1-2 - على مستوى الموانئ

تتمثل البنية الأساسية فيما يلي :

الميناء	عدد الأرصفة	طول الأرصفة (م)	الغاطس (م)	تخصص الميناء
حلق الوادي	10	1870	9	المسافرين و السياح
رادس	11	1930	9,75	الحاويات و المجرورات

بنزرت-منزل بورقيبة	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 و المحروقات
قابس	8	1725	11,88	المواد الكيماوية
جرجيس	5	875	8	المحروقات و السوائب 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 بموانئ بنزرت، حلق الوادي، سوسة، صفاقس وجرجيس وذلك بإنجاز أرصفة ومحطات متخصصة وفقا لمقترح الدراسة المعدة في الغرض.
- 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 وفاعلية 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 وتكثيف التكوين البحري والمينائي طبقاً لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الاندماج في الحياة المهنية.

1-3 الإشكاليات:

1- النقص :

بالرغم من المجهودات التنموية المبذولة في قطاع النقل البحري والموانئ على مستوى تحسين الخدمات وتطوير التشريعات والنصوص التطبيقية إلا أنه لا يزال يشكو من بعض النقص والصعوبات حيث يتجلى ذلك من خلال محدودية الأسطول الوطني البحري (9 سفن تجارية مملوكة) ومساهمته الضعيفة في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 11% سنة 2016 ويعود ذلك أساساً إلى شدة المنافسة التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى كلفة إستغلال السفن والإمتثال لقواعد السلامة والأمن.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتها السفن التجارية على مستوى (الطول، الحمولة والغاطس المائي) إلى جانب بلوغ أغلب الموانئ التجارية طاقتها القصوى ولا تحتوي على مخزون عقاري احتياطي إضافة إلى قدم معدات الشحن والتفريغ وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها، والتأخير في اعتماد 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 مدة مكوث طويلة وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.

2- الأولويات الإستراتيجية:

يمكن اختزال أولويات برنامج النقل البحري و الموانئ في سبعة نقاط :

- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتكيف مع الوضع العالمي الجديد لقطاع النقل البحري و الموانئ مسايرة المستجدات والتحولات التي تطرأ على قطاع النقل البحري و الموانئ قصد تأمين عبور البضائع بأقل كلفة وفي أسرع الأجل بحثاً عن المزيد من دعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.

- تحسين وتطوير الأسطول الوطني البحري للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحريين الأجانب 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.
- الإدماج في الساسة الأوروبية ومتوسطة في مجال السياسة البحرية المندمجة وتطوير الاقتصاد الأزرق.

2- أهداف و مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1-2 تقديم الأهداف و مؤشرات قياس أداء البرنامج :

- يرمي برنامج النقل البحري و الموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:
- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

- تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

■ حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

الأهداف	مؤشرات قياس الأداء
الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	المؤشر عدد 1.3.1: مردودية عمليات الشحن والتفريغ المؤشر عدد 3.2.1: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص	المؤشر عدد 2.3.1: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية المؤشر عدد 2.3.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- **تقديم الهدف:** يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولت 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 و جاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.

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

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

تقديرات			2017	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
12	11	10	10	9	9	9,2	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
24	24	23	23	22	21	14	عدد المجرورات بالساعة	
-	-	-	-	-	-	-	%	المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-): لا وجود لتأخير

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			2017	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
14	12	12	11	11	9.4	10,3	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
38	36	35	33	32	33	37	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 سعيا إلى الحفاظ على البيئة البحرية و الأشخاص و البضائع و تحقيق 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 وطنيا و دوليا.

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 2.3.3 لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بالمراقبة المتعلقة بسلامة السفن الأجنبية التي أرسى 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			2017	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
17714	16870	16067	15302	14573	14944	14979	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن التجارية الرافعة للراية التونسية
14,7	13,42	12,68	11,1	10,33	11	5,32	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية

2-2 تقديم أنشطة البرنامج

الإعتمادات	الأنشطة	تقديرات 2017	مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
	<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. - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع. - مواصلة وضع حيز الإستغلال بميناء رادس : *نظام التصرف الآلي في الحاويات و المجرورات (TOS). *لأبواب الإلكترونية الذكية (Gates ou smart gates Electronic) *قبانات مسطحات (rubber tyred gantry - RTG) 		المؤشر عدد 1.3.1	الهدف 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. 		المؤشر عدد 3.2.1	
	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري 		المؤشر عدد 2.3.1	
	<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس(إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس) 		المؤشر عدد 2.3.2	الهدف 2.3

<p>- إقرار إمتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة (مع العلم أنه لم يتم إدراج قطاع النقل البحري ضمن قائمة القطاعات ذات الأولوية للانتفاع بالحوافز المالية المخولة لهذا الصنف ولم يتم الأخذ بعين الاعتبار هذا المقترح ضمن قوانين المالية لسنوات 2016، 2017 و 2018)</p>			
<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية - ادخال حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM) - تحيين النصوص القانونية و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها</p>		<p>المؤشر عدد 1.3.3</p>	<p>الهدف 3.3</p>
<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة - تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية</p>		<p>المؤشر عدد 2.3.3</p>	

3- نفقات البرنامج:

3-1 ميزانية البرنامج :

تطور إعتمادات برنامج النقل البحري و الموائئ

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2019 -2018		تقديرات 2019		قانون المالية 2018 (1)	إنجازات 2017	بيان البرنامج
النسبة (%) (1) / (1) - (2)	المبلغ (1)-(2)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد			
0,24%	26	10879	10879	10853	10728	العنوان الأول: نفقات التصرف
2,83%	23	836	836	813	698	التأجير العمومي
						وسائل المصالح
0,03%	3	10043	10043	10040	10030	التدخل العمومي
-0,57%	-10	1740	1740	1750	1700	العنوان الثاني: نفقات التنمية
						الاستثمارات المباشرة
						على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
-0,57%	-10	1740	1740	1750	1700	التمويل العمومي
-0,57%	-10	1740	1740	1750	1700	على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
						صناديق الخزينة
0,13%	16	12619	12619	12603	12428	مجموع البرنامج

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

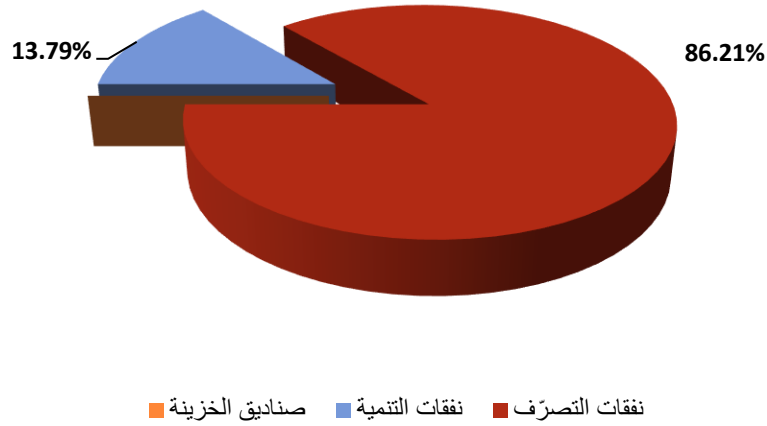
توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموائئ لسنة 2019 حسب طبيعة النفقة :

اعتمادات الدفع

نفقات التصرف: 10879 أ.د (86%)

نفقات التنمية: 1740 أ.د (14%)

رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ
لسنة 2019 حسب طبيعة النفقة بحساب الالف دينار



تمثل نفقات التصرف 86 % من جملة اعتمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التدخل العمومي بقيمة مادية قدرها 10043 أ.د (منها 10000 أ.د منحة لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 92 % من نفقات التصرف، في حين تمثل نفقات التنمية 1740 أ.د (تمويل عمومي لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 14 % من جملة اعتمادات البرنامج وبالتالي ما يناهز عن 93 % من جملة اعتمادات البرنامج يتم توفيرها لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة.

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج النقل البحري
والموانئ البحرية التجارية**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

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 (إستمارة، 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 2019 يتمثل الهدف في بلوغ 11 حاوية مناولة في الساعة و 24 مجرورة مناولة في الساعة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

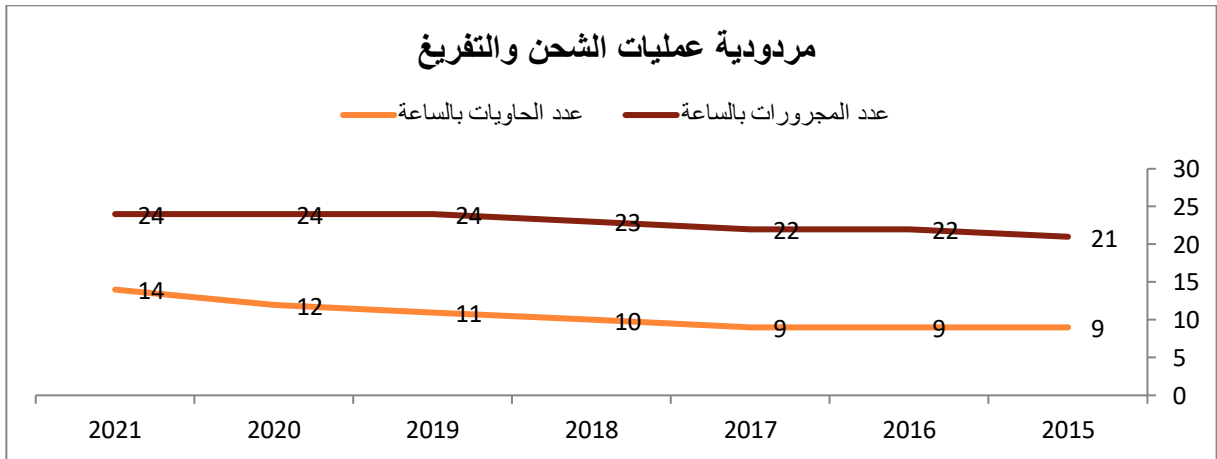
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
14	12	11	10	9	9	9	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
24	24	24	23	22	22	21	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 11.87 % خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021
- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) معدل نمو سنوي بـ 1,43 % خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021

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 النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل الفعلية دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 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- التفرعات

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 و الموانئ/مستغل الميناء
- 6- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2019 يتمثل الهدف في البقاء في نفس المستوى
- 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

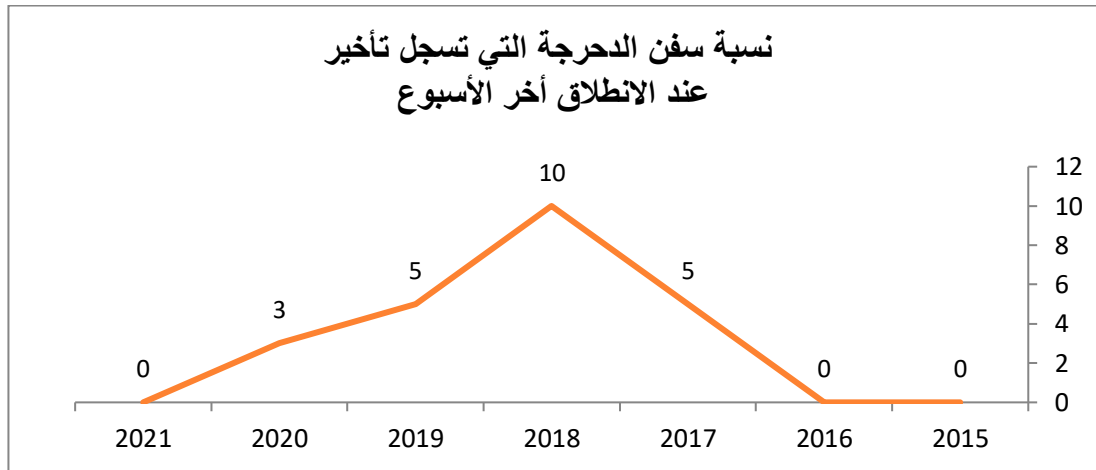
تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
0	3	5	10	5	0	0	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-): لا وجود لتأخير

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يبقى مؤشر نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع في نفس المستوى

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد
- 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 النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من السفن

و اقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.2.3

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

I. الخصائص العامة

1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ

2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع 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 و التنسيق بين الناقلين البحريين و الشاحنين. مع الإشارة و أن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة و مستأجرة

5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

7- التفرعات

II. 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 2019
يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية
الخارجية تقدر بـ 12 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III. قراءة في نتائج المؤشر

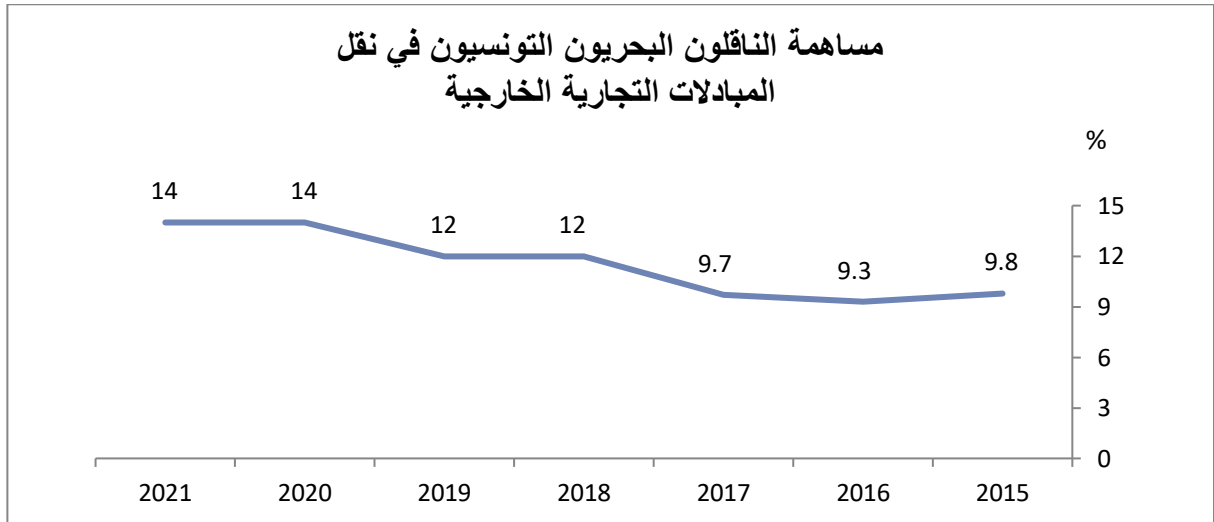
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
14	14	12	12	9,7	9,3	9,8	%	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
الخارجية معدل نمو سنوي بـ 5.27% خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021

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 النقائص (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 2018

I. الخصائص 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- التفرعات

II. 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 (استمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط الموانئ و التراخيص التي تسند لفتح خط بحري منتظم
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - أمناء السفن
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2018
يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
يقدر بـ 35

8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ.

III. قراءة في نتائج المؤشر

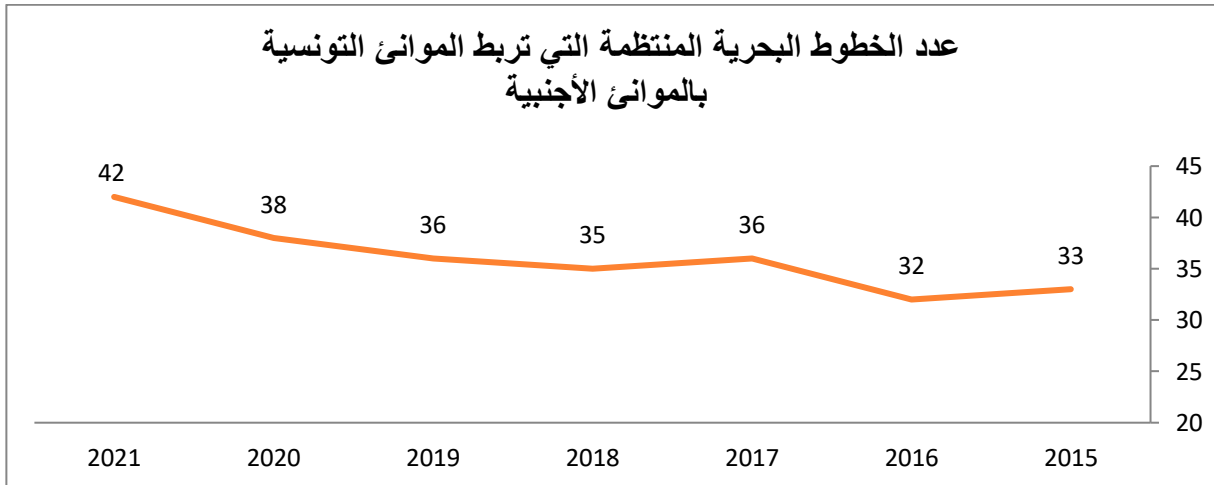
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
42	38	36	35	36	32	33	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 6.27% خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية
- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص

5- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر طاقة

العرض التي يوفرها الخط البحري و نوعية السفن المستغلة عليه.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

I- 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

II-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 2019 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 16870 معاينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

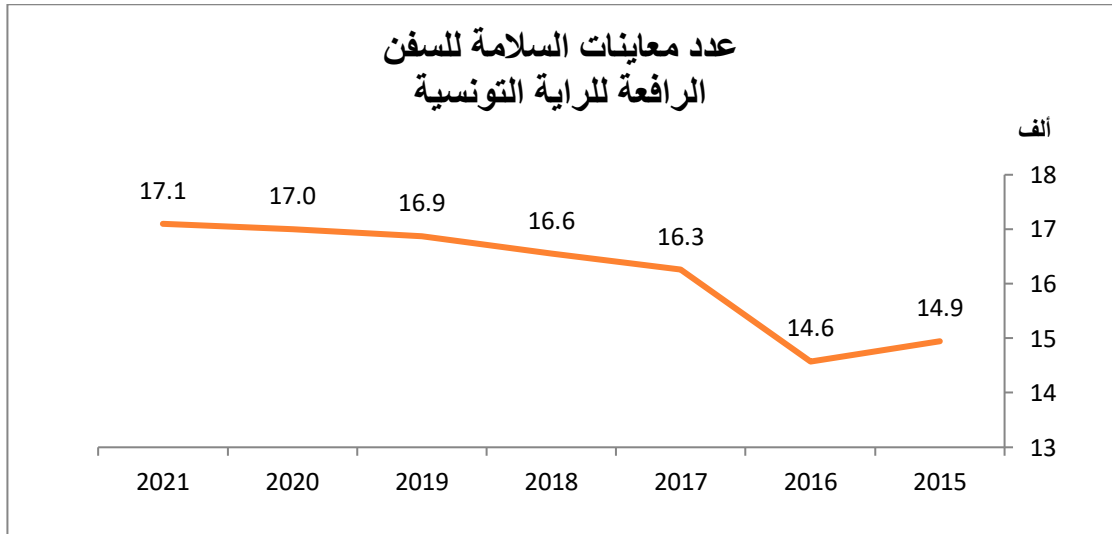
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
17100	17000	16870	16550	16257	14573	14944	عدد	عدد معاينات السلامة و الأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نمو سنوي بـ 1.1% خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021

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 و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات 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 2018

I- الخاصيات 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 اطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

II- 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 وعدد 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 والموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2019 يتمثل الهدف في بلوغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية تقدر بـ 13,42 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

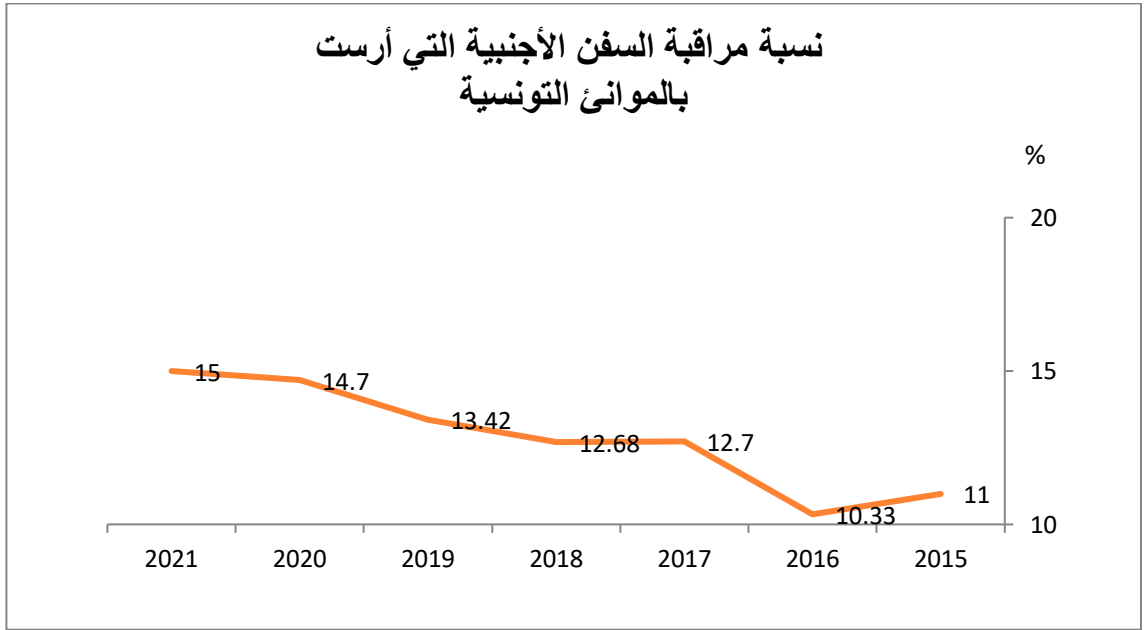
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
15	14,7	13,42	12,68	12,7	10,33	11	%	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يسجل نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 5.76% خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021

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 النقاط (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 الهادي العقربي الجوادي
المدير العام للمعهد الوطني للرصد الجوي

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

1-1 إستراتيجية البرنامج :

ترتكز إستراتيجية البرنامج عموماً على خمسة محاور أساسية في علاقة مع الاحتياجات المجتمعية، وهي مستوحاة من إستراتيجية المنظمة العالمية للأرصاد الجوية وتتعلق بالمجالات التالية وهي ذات أولوية رئيسية:

- المساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- تركيز النظام العالمي المندمج " أنظمة الرصد/أنظمة المعلومات (WIS/WIGOS)"،
- تطوير وتحسين خدمات الأرصاد الجوية وخاصة منها المتعلقة بالطيران،
- تحسين الأداء عبر تنمية القدرات وتطوير الكفاءات،
- المساهمة في الحد من مخاطر الكوارث الناتجة عن الحالات القصوى للطقس وتغير المناخ. ويشمل برنامج الرصد الجوي كل الإعتمادات المخصصة لمجموعة الأنشطة والمهام الموكولة للمعهد الوطني للرصد الجوي في ما يتعلق بالرصد الجوي ورصد الزلازل والظواهر الفلكية وكذا التوقعات الجوية والمناخية المنوطة بعهدته، وهو مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية.
- كما يغطي البرنامج أيضاً تمويل الدولة للدعم التشغيلي المتواصل الذي يقدمه المعهد الوطني للرصد الجوي لفائدة مختلف مصالح وزارة الفلاحة، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الداخلية (الحماية المدنية) ووزارة التعليم العالي والبحث العلمي.
- وتجدر الإشارة أنّ عدداً كبيراً من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية أصبحت تعتمد بشكل متزايد على معرفة الطقس وتقلباته وكذا المناخ وتغيراته (الفلاحة، النقل، الطاقة، السياحة، وغيرها). كما أنّ لوائح السماء المفتوحة تدعوا إلى بذل جهود متواصلة لتأمين جودة الخدمات المسداة من طرف المعهد لفائدة الطيران المدني مع التحكم في الكلفة المترتبة. ومن جهة أخرى وفي إطار الأولويات المطروحة في ما يتعلق بالتنمية المستدامة، يتعين على المعهد أن يقدم مساهمات ناجعة وفعالة في الغرض، وبالتالي المشاركة في التخفيف والتأقلم مع التغيرات المناخية التي تثير تساؤلات علمية صعبة تتطلب من المعهد تركيز بنية أساسية مناسبة ووضع آليات وظروف عمل حديثة تمكنه من القيام بالبحوث العلمية اللازمة وتطوير خدمات مناخية وجوية ملائمة.
- وعلى هذا الأساس شرع المعهد، في إطار صبغته الجديدة، في تنفيذ جملة من الإصلاحات الإستراتيجية واتخاذ تدابير تنظيمية فعالة تمكنه من تحسين أدائه، من بينها:
- تطوير وسائل التصرف الإداري والمالي من خلال إرساء منظومة تصريف حديثة وتفعيلها وإعداد دليل الإجراءات الخاص بالمعهد،
- متابعة إجراءات المصادقة على الهيكل التنظيمي الجديد للمعهد،
- تطوير قدرات المعهد من حيث وسائل العمل،
- استعمال الوسائل التكنولوجية الحديثة للاتصال وتألية عمليات إساءة الخدمات،
- تعزيز دور البحث العلمي والانفتاح على الهياكل المحلية والدولية والإقليمية ذات الصلة وتطوير العلاقات معها وتفعيل اتفاقيات التعاون العلمي والفني،
- التكوين وتنمية مؤهلات الراصدين ومهارات المهندسين المنتجين (تكوين أساسي، تربيّصات علمية وفنية).

وتتجه هذه الإستراتيجية خلال الفترة 2018-2021 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،
- إتباع سياسة استثمار وتنفيذها لتوفير بنية أساسية على درجة من الجودة (رصد ومراقبة، نظام اتصالات 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 أهميته أو أدائها في إطار برنامج محدد من البحث والتطوير،
- ضمان الجودة العلمية والتقنية والتشغيلية من خلال تعزيز دور البحث العلمي التطبيقي والابتكار ووضعها في قلب إستراتيجية البرنامج،
- 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 (تجديد الحاسوب، تركيز شبكة ردار، تكوين، إنتدابات،...)،
- 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 العددية 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 العددية 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 استراتيجيا 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 (الموزّع الصوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،
- تجديد موقع الواب الخاص بالمعهد الوطني للرصد الجوي وتركيز منظومة إتصال الداخلي.
- تطوير مصلحة التوقعات الجوية الخاصة بوسائل الإعلام وبالنشطة 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 تبت عبر وسائل الإعلام المختلفة،
- تأهيل إطارات متخصصة في تقديم النشرة الجوية بوسائل الإعلام المختلفة،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطوّر الطلب،

1- 2 أهم الإشكاليات:

تتمثل أهم الصعوبات التي يواجهها برنامج الرصد الجوي في:

- نقص في الموارد البشرية الضرورية لتأمين عملية رصد العناصر الجوية بالمحطات المكوّنة للشبكة الوطنية للرصد الجوي والزلائي، ومراكز حماية الملاحة الجوية

بالمطارات الوطنية والدولية وكذا المحطات بالموانى البحرية (تقنيين ومساعدين تقنيين : إختصاص رصد جوي وصيانة)

- نقص في الموارد البشرية المتخصصة في مجال التصرف المالي والإداري،
- محدودية الموارد المالية الذاتية دون اعتبار الموارد المتأتية من الخدمات المسداة لفائدة الملاحة الجوية،
- عدم توفر منظومة تصريف حديثة تتلاءم مع طبيعة الصبغة الجديدة للمعهد وتستجيب للوائح والأنظمة الدولية المعمول بها في مجال الأرصاد الجوية،
- النقص المسجل في البنية التحتية وأشغال صيانة البنايات ومقرات المعهد بمختلف الجهات.
- تقادم أجهزة رصد وقياس العناصر الجوية المركزة بالجهات الداخلية والمكونة للشبكة الوطنية للرصد الجوي.
- 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 بالموانى).

2- الأولويات الإستراتيجية:

تتمثل أولوية الدولة في مجال الرصد الجوي، في المقام الأول، في سلامة الأشخاص والممتلكات. وللمعهد الوطني للرصد الجوي دور رئيسي في المساهمة 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 القدرة على إدارة مخاطر هذه الأحداث والكوارث الطبيعية بما يمكن من مجابهتها والتخفيف من الأضرار الناجمة عنها.

1. تحسين القدرة على تقديم الخدمات والإنذارات

- تحديد المستخدمين المحتملين وتطوير 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 ومحدّدة لفائدة الزراعة وإدارة الموارد المائية (من خلال ما تقدّمه مصلحة الرصد الجوّي الخاصة بالفلاحة والمياه).

ب- رصد ومتابعة الجفاف: إتخاذ الخطوات اللازمة لأن يكون ضمن الهيكل التنظيمي المطروح وحدة لمراقبة الجفاف والإنذار المبكر ضمن استراتيجيّة وطنية طويلة الأمد لمجابهة ظاهرة الجفاف، بناءً على توصيات الاجتماع رفيع المستوى للسياسات الوطنية المتعلقة بالجفاف والذي عقد بجنيف خلال الفترة من 11 إلى 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 الشدّة، التغيّرات المناخية، بلاغات حينية بخصوص الزلازل المسجلة بالمحطات التابعة للمعهد).
- على المستوى الدولي: الرّبط مع المراكز الإقليمية والعالمية في إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والظواهر الجوّية البالغة الشدّة (عواصف، أعاصير، تسونامي،...).

4. الخدمات الموجهة للنقل

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

5. دعم البحث العلمي في مجال الرّصد الجوّي:

- ضبط برامج بحث تستجيب لحاجيات المستخدمين من معلومات جويّة وخدمات مناخية.
- متابعة تنفيذ برامج البحث والبرامج التدريبية التي تتفق ومعايير المنظمة العالمية للأرصاد الجوّية والمعايير الدولية والعمل على تطويرها بصفة مستمرة.
- رفع قدرات الأطارات الفنية المتخصصة في مجال التدريب والبحث العلمي في مجال الرّصد الجوّيوالجيوفيزياء بالمعهد.

• جعل المعهد مركز تميّز -على المستوى العربي والإفريقي- في مجال التّوقّعات الجوّية القصيرة المدى والتدريب وبناء القدرات والبحث العلمي وإدارة البيانات المتعلقة بالطّقس والبيئة والجيوفيزياء.

• جعل المعهد فضاء منفتحاً على الهياكل والفرق الوطنية العاملة في حقل البحث العلمي في مختلف الجامعات التّونسية.

2- الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

1- الأهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

- يرمي برنامج الرصد الجوّي إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. وضع نظام عمليّاتي ناجع وفعال لتحسين التّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادة.

2. تثمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتنمية المستدامة.

3. تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره.

أما المؤشرات التي تم إختيارها لقياس أداء البرنامج فتترجم 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 دورياً وتتجاوز درجة تحقيقها 90% في أغلب الحالات.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<p>المؤشر عدد1-نسبة نجاح البلاغات والتّشرات التحذيرية الخاصة، المؤشر عدد2-نسبة نجاح التّوقّعات الجوّية القريبة المدى (48 ساعة)، المؤشر عدد3-نسبة نجاعة منتجات التّموذج الرّقمي 'الادان-تونس': ALADIN_Tunisie، للتّوقّعات الجوّية العددية القصيرة المدى (48 ساعة)،</p>	<p>الهدف 1: وضع نظام عمليّاتي ناجع وفعال لتحسين التّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظواهر الجوّية الحادة</p>
<p>المؤشر عدد 1-الفارق الزمني بين عملية قياس ورصد العناصر الجوّية بالمحطّات ثمّ تجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات،</p>	<p>الهدف 2: تثمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث</p>

المؤشر عدد2-تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات	وتطبيقاتها الاقتصاد والتنمية المستدامة
المؤشر عدد3- تطور إيرادات المعهد المالية الذاتية (مقارنة بجملة الموارد)،	الهدف 3: تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره
المؤشر عدد1-الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية، المؤشر عدد2- دقة تحديد مركز الرجات الأرضية،	

الهدف عدد1: وضع نظام عملياتي فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة

• تقديم الهدف:

يتمثل الهدف في تركيز منظومة للإنذار المبكر بالظواهر الجوية المتطرفة والأحداث البالغة الشدة بما يمكن من المساهمة الفعالة في حماية الأشخاص والممتلكات عبر خارطة يقظة من شأنها المساندة الفعالة لهياكل التدخل الوطنية في مجابهة الكوارث الطبيعية وحسن إدارة المخاطر الناجمة عنها. ويوضح هذا الهدف أداء المعهد بالنظر لنشاطه الأساسي، لأن توفير توقعات جوية على أعلى مستوى هو أولاً مفيد لعامة الناس وللمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنه أيضاً ضروري للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلبات الطقس، خاصة في الحالات الاستثنائية.

تتطلب التوقعات الجوية والمناخية تعبئة كافة المهارات والموارد والوسائل المتوفرة لدى المعهد وحسن استعمالها: البحث، علم المناخ، الرصد والمراقبة (محطات أرضية لتقبل صور الأقمار الصناعية، مسابير لاسلكية (radiosondage)، رادارات ومحطات رصد أرضية)، المحاكاة العددية (simulation numérique) وخاصة الحاسوب ذي التأدية العالية، الخبرة البشرية الضرورية لتحليل وتفسير نواتج النماذج العددية مع الأخذ بعين الاعتبار الخصائص الجغرافية والمناخية المحلية، وأخيراً وسائل نشر المعلومات وتوزيعها.

أما المؤشرات التي تم اختيارها فتعكس بشكل مباشر الأداء الذي يتحقق من خلال سلسلة من المهارات عن طريق مساهمة النمذجة الرقمية. يقاس الأداء الخاص بهذا الهدف في البداية على مستوى النموذج العددي للتوقعات الجوية القصيرة المدى على مجال تونس الجغرافي. أما اختيار مدى 48 ساعة لقياس الأداء فيعود سببه إلى أن مختلف النماذج العددية أصبحت توفر توقعات جوية على مدى 24 ساعة تضاهي في جودتها الرصدات الجوية، ولكن الأمر ليس كذلك بالنسبة لمدى 48 ساعة حيث يتطلب مزيداً من البحث والتطوير والاستثمار في مجال الرصد والمراقبة والبحوث لتعميق معرفتنا بالطقس وتقلباته، والمناخ وتغييره.

• 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) كما تم تحيينه سنة 2016.

- البرنامج الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية .
- مخرجات مشروع التوأمة المؤسسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو-فرنسا'
- المخطط الخماسي للتنمية 2016 – 2020.

● مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1 :

تقديرات			قانون المالية 2018	إنجازات			الوحد ة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
89	88	86	85	85	84	84	%	1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
90	89	89	85	85	83	83	%	2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوّية القريبة المدى (48)
86	85	82	79	79	77	77	%	3.1. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوّية القصيرة المدى (48 ساعة)

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

الهدف عدد 1		
التقديرات (الإتمادات) بالآلف دينار	الأنشطة	المؤشرات
500	- انتداب 12 تقني و12 مساعد تقنيي (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 وإرسال البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة، - إنجاز خارطة لليقظة خاصة بالتوقّي من الفيضانات، - استغلال مركز التكوين في عمليات تكوين داخلي للراصدين الجويين،	1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
100	- مواصلة برنامج إعادة تنظيم طرق العمل وتدعيم العنصر البشري، - مواصلة تكوين مهندسي التوقعات الجوية من خلال المشاركة في برامج تكوينية خصوصية في مجال	2. نسبة نجاح التوقعات الجوّية القريبة المدى (48 س)

	<p>الأساليب والتقنيات الحديثة الخاصة بتحليل تطور العوامل والظواهر الجوية،</p> <p>- استغلال نواتج جديدة من النماذج العددية الفرنسية،</p> <p>- المراقبة اليومية لدقة التوقعات وتحليل أسباب النقائص إن وجدت والعمل على تفاديها.</p>	
<p>1000</p>	<p>- اقتناء وتركيز حاسوب جديد ذي تأدية جدّ عالية لمواصلة تشغيل النماذج العددية المتطورة محلياً بمقر المعهد،</p> <p>- تركيز نسخة من الأنموذج العددي للتوقعات الجوية ذو السعة العالية (AROME)،</p> <p>- مواصلة تكوين المهندسين في مجالات النمذجة العددية وتطوير طرق التوقعات الجوية (أنموذج ALADIN + AROME للتوقعات الجوية العددية)،</p> <p>- مراقبة دقة التوقعات واستخراج النقائص والعمل على تفاديها</p>	<p>3. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 س)</p>

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

• تقديم الهدف:

يتمثل 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 والاستثمار (السياحة، الفلاحة، النقل، البيئة، الطاقة...)،
- إرساء الأساليب المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،
- استخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزّع 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 تبث 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 الأوروبية) كما تمّ تحيينه سنة 2016.

- البرنامج الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية .
- مخرجات مشروع التوأمة المؤسسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو-فرنسا'
- المخطط الخماسي للتنمية 2016 – 2020.
- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

تقديرات			قانون مالية 2018	إنجازات			وحدة القياس	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
0	10	20	30	40	30	26	شهر	1. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوّية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
36	34	32	30	28	28	28	محطة	2. تطوّر عدد المحطات التي تتوفّر علي سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)
70	69	69	68	85	60	97	%	3. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد

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

الهدف عدد 2		
التقديرات (الإتمادات) بالآلف دينار	الأنشطة	المؤشرات
1000	<ul style="list-style-type: none"> - تنظيم عملية جمع المعطيات المناخية، - تألية تخزين عدد من العناصر المناخية، - تدعيم العنصر البشري، - إستغلال نظام جديد متكامل لتخزين ومعالجة واستغلال المعطيات المناخية، - إقتناء نظام آلي لتراسل معطيات الرّصد الجوّي على الصعيد الوطني والدولي 	1. الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوّية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

100	<p>- 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،</p>	<p>2. تطوّر نسبة عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات</p>
100	<p>- العمل على إيجاد اتفاقيات جديدة، - مواصلة التعريف بمنتجات المعهد، - تطوير طرق تسويق المنتجات، - العمل على إبرام اتفاقية تفاهم مع هيكل البحث العلمي قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حاليا بصفة مجانية للطلبة والباحثين.</p>	<p>3. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتيّة مقارنة بجملة الموارد</p>

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 حول مصدر الزلزال وقوته وخريطة الرّجّات،

2. دمج النتائج التي يتمّ التوصل إليها ضمن بنية تحتية ديناميكية لمعلومات الجغرافية الرّقمية ووضع هذه العناصر على ذمّة المستخدمين بواسطة وسائل عرض مرئيّة،

تقتضي متطلّبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الرّجّات الأرضية وكذا وسائل الاتصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأثّية من تسجيلات محطّات قياس الزلازل من ناحية، ولتأمين مراقبة حسن اشتغال هذه المحطّات من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص هذه المتطلّبات عبر ضرورتين هما:

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

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

- تقليص الفارق الزمني بين حدوث الرّجة وتحديد مركزها والإبلاغ عنها،
- الزيادة في دقة تحديد مواقع الرّجّات الأرضية،
- رصد الرّجّات الخفيفة التي ليس بالإمكان تسجيلها بالشبكة التماثلية الحالية،

- تحديد الرجات الأرضية بصفة أوتوماتيكية مما يسمح بالمساهمة في نظام الإنذار المبكر لظاهرة التسونامي بالبحر الأبيض المتوسط،
- الحصول على إشارات زلزالية رقمية تفتح المجال لإنجاز دراسات تتعلق 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) كما تمّ تحيينه سنة 2016.
- البرنامج الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية .
- مخرجات مشروع التوأمة المؤسسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو- فرنسا'
- المخطط الخماسي للتنمية 2016 – 2020

تقديرات			قانون مالية 2018	إنجازات			وحدة القيس	مؤشرات قيس الأداء
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
10	15	18	20	20	25.6	84.3	دقيقة	1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
10	12	14	15	16.9	10.9	22.3	كلم	2. دقة تحديد مركز الرجات الأرضية

- مؤشرات قيس الأداء الخاصة بالهدف عدد3 :

*: يعود تراجع المؤشرين بالنسبة لسنة 2016 إلى التأخير الحاصل في إنجاز مشروع تركيز الشبكة التونسية للإنذار الزلزالي، (التأخير الحاصل في تسليم الأجهزة الجديدة)، يُضاف إليه تقادم الشبكة المعتمدة حاليا (رصد وتراسل معطيات)

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

الهدف عدد 3		
التقديرات (الإتمادات) بالآلف دينار	الأنشطة	المؤشرات

450	- استغلال التجهيزات الجديدة التي تمّ إقتناؤها في إطار مشروع 'راست RAST' لتحسين مراقبة النشاط الزلزالي: - استعمال الوسائل والبرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية	1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
	- تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة	2. دقة تحديد مركز الرّجّات الأرضية

3- نفقات البرنامج:

1- ميزانية البرنامج :

سجل مشروع ميزانية البرنامج نمواً بنسبة 26 % حيث أصبح 20452 أ.د سنة 2019 مقابل 16113 أ.د 2018 (تقديرات 2018 محينة بإدراج مبلغ 1060 أ.د إلى ميزانية التنمية من الموارد الذاتية، ترخيص استثنائي 2017، لتمويل دراسة تسويق خدمات الرصد الجوي (60 أ.د) و تمويل جزء (1000 أ.د) من مشروع إقتناء حاسوب ذي تأدية عالية جداً). ويعود هذا النمو إلى :

- تطور نفقات التصرف بنسبة 6.5% متأتية أساساً من مساهمة في كلفة التأمين علي المرض (480 أ.د)

- تطور ميزانية التنمية 7237 ألف دينار سنة 2019 مقابل 2650 ألف دينار سنة 2018.

- يرجع إرتفاع بـ7% في نفقات التدخل ذلك يعود لرفع من قيمة تذكر الأكل بقيمة 5 دنانير عوضاً علي 4 دنانير و كذلك مساهمة المعهد في تمويل أنشطة مجلس الوزراء الأفارقة المعنيين بشؤون أرصاد الجوية بمبلغ سنوي 27940.000 ديناراً.

- تطور إتمادات البرنامج :

مشروع ميزانية برنامج الرصد الجوى لسنة 2019 حسب طبيعة النفقة

الوحدة: ألف دينار

بيانات البرنامج	انجازات 2017	ق.م 2018	ق.م 2018 محين	تقديرات 2019	نسبة التطور 2018/2019 (%)
العنوان الأول: نفقات التصرف	11327	12023	12403	13215	6.5%
التأجير العمومي	8369	9007	9249	*9861	6%
وسائل المصالح	2648	2641	2727	***2894	6%
التدخل العمومي	310	375	427	460	7%

95%	7237	3710	3710	381	العنوان الثاني: نفقات التنمية
	0	0	0	0	الاستثمارات المباشرة
	0	0	0	0	على الموارد العامة للميزانية
	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
95%	7237	3710	3710	381	التمويل العمومي
	7237	2650	2650	381	على الموارد العامة للميزانية
	0	1060	1060	** 0	على الموارد الذاتية للمعهد
	0	0	0	0	صناديق الخزينة
26%	20452	16113	15733	11708	مجموع البرنامج

- * تمّ تحيين نفقات التأجير بإضافة انعكاسات الزيادة المتأتية من مساهمة في كلفة التأمين علي المرض (480 أ.د تمّ احتسابها على أساس 10% من كتلة الأجور الصافي)
- ** تمّ تحويل مبلغ 1060 المرخص فيه بعنوان 2017 إلى سنة 2018 (60 ألف ديناراً لإنجاز دراسة حول تسويق خدمات الرصد الجوي ومبلغ 1000 ألف ديناراً لتمويل جزء من مشروع اقتناء حاسوب ذي تأدية عالية جداً).

*** إضافة 100 ألف ديناراً كمتخذات شركة TAV لدي المعهد

2- إطار النفقات متوسط المدى 2019-2021 لبرنامج الرصد الجوي إطار النفقات متوسط المدى للبرنامج (2019-2021) الوحدة: ألف دينار

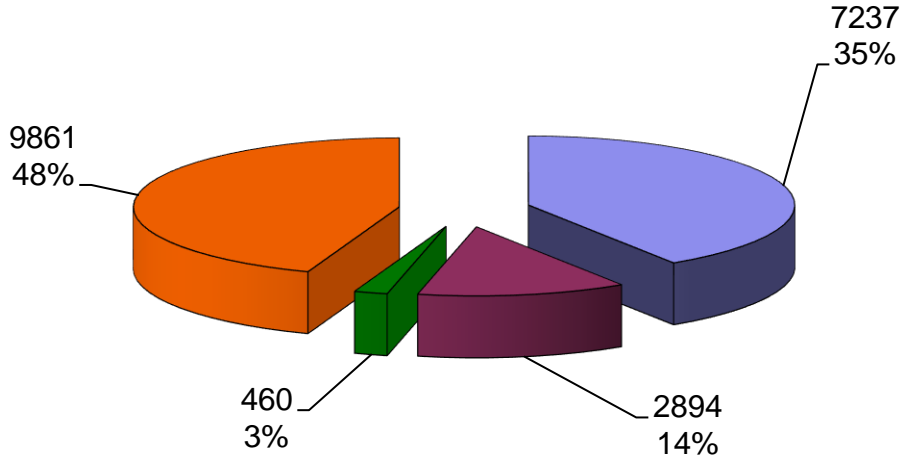
تقديرات			قانون المالي 2018 محين	قانون المالي 2017 8	إنجاز ات 2017 7	إنجاز ات 2015 6	إنجاز ات 2015 6	النفقات (الوحدة: ألف دينار)
2021	2020	2019						
13758	13603	13215	1240 3	120 23	1026 7	108 67	1133 6	نفقات التصرف
3350	3350	3000	2800	280 0	1920	300 0	3350	على موارد الميزانية
3350	3350	3000	2800	280 0	1920	300 0	3350	التأجير العمومي
0	0	0	0	0	0	0	0	وسائل المصالح
0	0	0	0	0	0	0	0	التدخل العمومي
10408	10253	10215	9603	922 3	8347	786 7	6049	على الموارد الذاتية للمؤسسات
6930	6885	6861	6449	620 7	5338	485 8	3428	التأجير العمومي

2992	2905	2894	2727	264 1	2659	265 9	2339	وسائل المصالح
486	463	460	427	375	350	350	282	التدخل العمومي
5000	7000	7237	3710	371 0	381	108 9	917	نفقات التنمية
5000	7000	7237	2650	265 0	381	108 9	740	على موارد الميزانية
0	0	0	0	0	0	0	0	الاستثمارات المباشرة
5000	7000	7237	2650	265 0	381	108 9	740	التمويل العمومي
0	0	0	1060	106 0	-	-	177	الموارد الذاتية
0	0	0	0	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
0	0	0	0	0	0	0	0	الاستثمارات المباشرة
0	0	0	0	0	0	0	0	التمويل العمومي
18758	20603	20452	1611 3	157 33	1064 8	119 56	1161 6	المجموع العام للبرنامج
8350	10350	10237	5450	545 0	2301	408 9	4090	على موارد الميزانية و القروض الخارجية الموظفة وصناديق الخزينة
10408	10253	10215	1066 3	102 83	8347	786 7	7526	على الموارد الذاتية للمؤسسات

3- رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج الرصد الجوي لسنة 2019 حسب طبيعة النفقة
(ألف دينار)

- التأجير العمومي: 9861 أ.د. (48%)
- التدخل العمومي: 2894 أ.د. (14%)
- وسائل المصالح: 460 أ.د. (3%)
- نفقات التنمية: 7237 أ.د. (35%)

حسب طبيعة النفقة 2019 رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج الرصد الجوي لسنة
(ألف دينار)



تمثل نفقات التّصرّف 48% من جملة إعتمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التأجير العمومي بقيمة قدرها 9861 أ.د، أي بنسبة 75 % من نفقات التّصرّف و 44 % من جملة اعتمادات البرنامج، في حين تمثل نفقات التنمية 35% (7237 أ.د) من جملة اعتمادات البرنامج.

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الرصد الجوي**

I - الخصائص العامة للمؤشر

2. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :
- وضع نظام عمليّاتي فعّال ومجدي للتوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجوّية الحادّة
4. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة التوقعات 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

4. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
- المؤشر الشهري = عدد النشرات المتضمنة لتوقعات حسنة / العدد الجملي للنشرات خلال الشهر
5. وحدة المؤشر: %
6. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البلاغات والنشرات الجوية الخاصة والرصدات الجوية وصور القمر الاصطناعي
7. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
8. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصالح التوقعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
9. تاريخ توفّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
10. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 90 % خلال سنة 2022.
11. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة المنتجات / السيد: محمد الحجّاج

III - قراءة في نتائج المؤشر

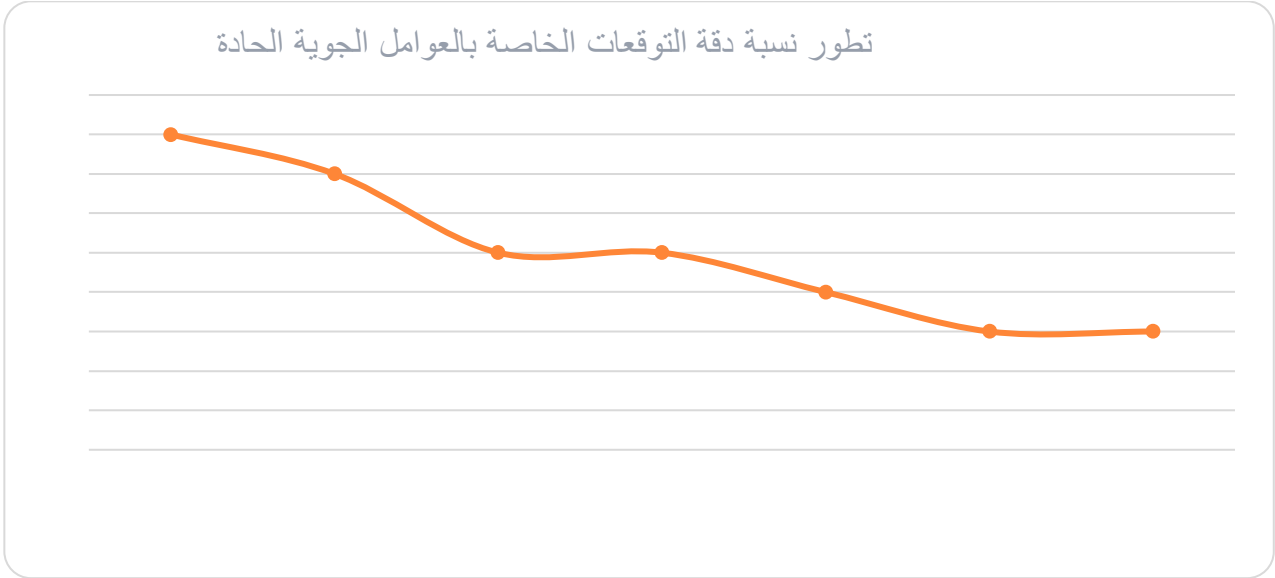
2. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
89	88	86	85	85	84	84	%	نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 85% خلال سنة 2017 (عدم تحقيق نسبة 87 % = تقديرات قانون المالية لسنة 2017 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية و قلة المعطيات المرصودة و عدم تطوير تقنيات تقبل معطيات الرصد إضافة إلى غياب صور الرادار وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 91% خلال سنة 2021 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 قيس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 2/1

تسمية المؤشر: نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2018

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :
3. 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): 90 % خلال سنة 2021
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للاستغلال/ السيد: فرحات عون الله

III - قراءة في نتائج المؤشر

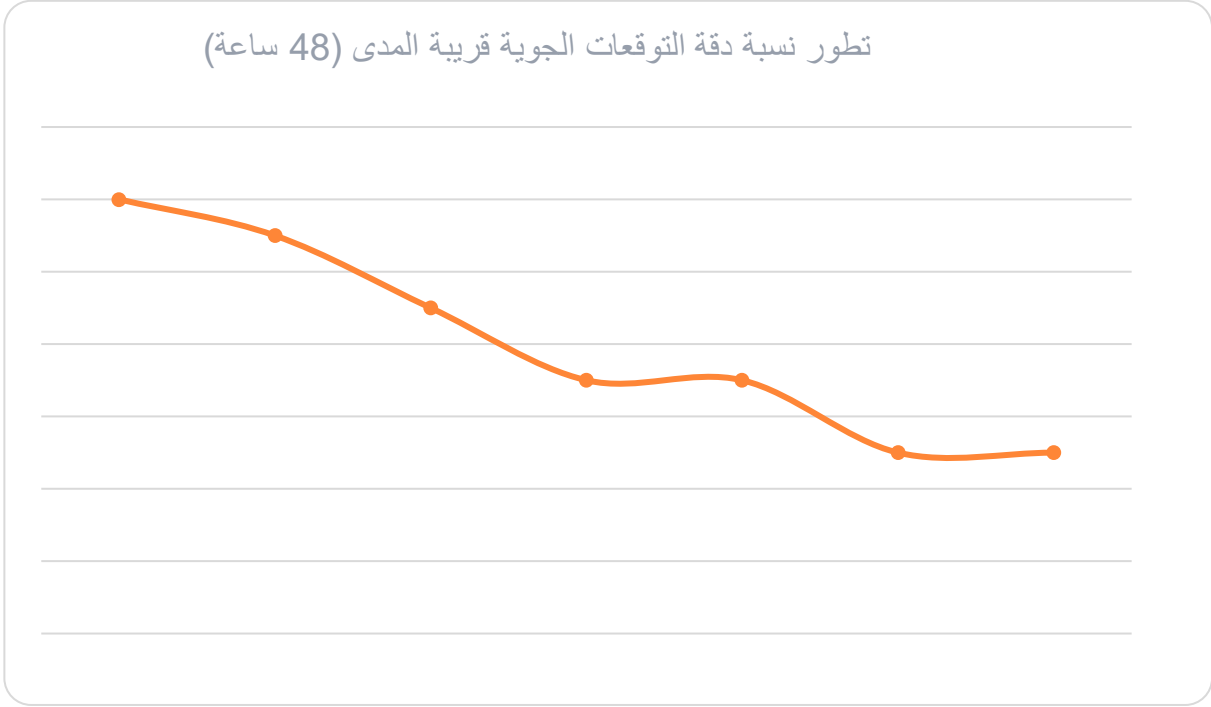
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
90	89	87	85	85	83	83	%	نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 85 % خلال سنة 2017 (عدم تحقيق نسبة 86 % = تقديرات قانون المالية لسنة 2016 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية) وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى حدود 85% في سنة 2018 و ذلك لتركيز النموذج العددي (Arpege0.1*0.1) في جوان 2017 ونسبة 90% خلال سنة 2021 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
- عدم تركيز شبكة رادارات
- تطوير أساليب مراقبة دقة التوقعات.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 3/1

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

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2018

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :
3. وضع نظام فعال ومجدي للتوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة
4. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة توقعات الأنموذج العددي علاء الدين للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة).
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
6. 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 توّفر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
8. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 86 % خلال سنة 2021
9. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة البحث والتطوير / السيدة: وفاء خلفاوي

III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

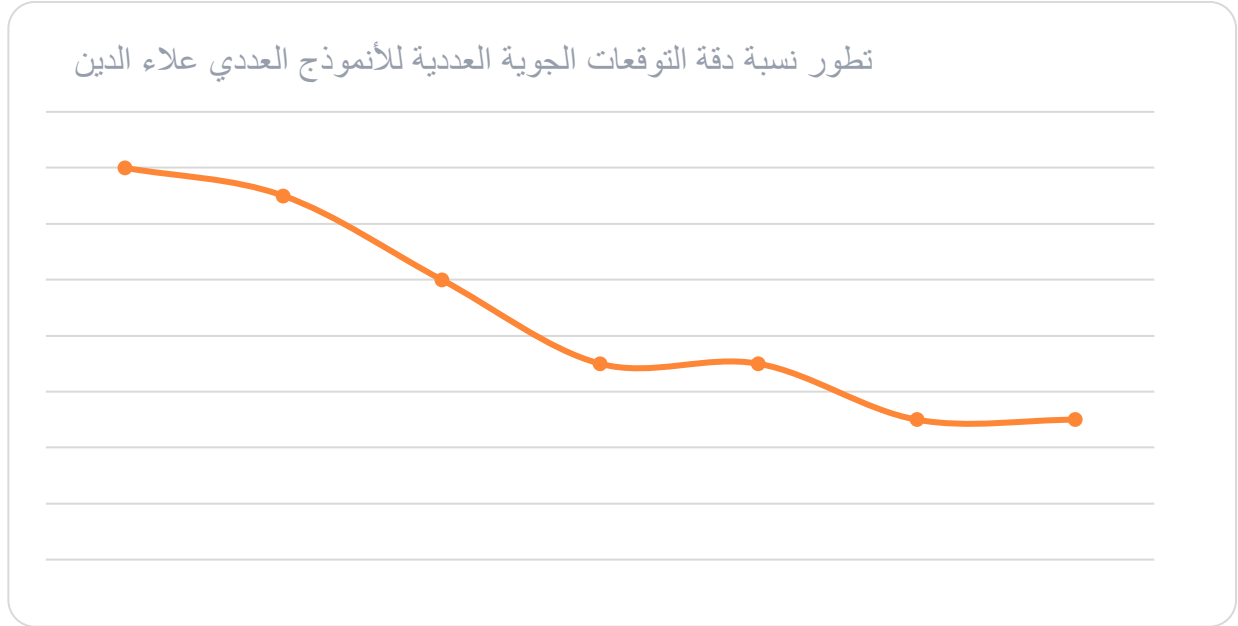
التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
86	85	82	79	79	77	77	%	نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- إسقرار في النسبة خلال سنتي 2015 و 2016 في مستوي 77 % و ذلك نظرا لاستخدام النسخة القديمة من الأنموذج (cycle 29) ALADIN
- تحسن النسبة خلال سنة 2017 إثر تثبيت نسخة جديدة من الأنموذج (cycle 38) ALADIN

- تطوير هذه التوقعات لتصل إلى حدود 86% خلال سنة 2021 إثر التمكن من تركيز نسخة متطورة لأنموذج العددي الفرنسي أروم AROME بعد إقتناء حاسوب ذا قدرة حسابية عالية .

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تركيز نسخة من أنموذج AROME على الحاسوب عالي الجودة المزعم اقتناؤه في موفى سنة 2018
- مراقبة النواتج والعمل على الرفع من دقتها
- استغلال المعطيات المرصودة, و خاصة منها وسائل الاستشعار عن بعد, من خلال تركيز منظومة تمثل المعطيات (Assimilation de données)

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

ضعف القدرة الحسابية للحاسوب الحالي (لتشغيل نسخ متطورة من أنموذج AROME

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1/2 /4

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

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2018

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :
تثمين المعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتنمية المستدامة
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 (efficience)

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 توفر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 0 شهر مع نهاية 2021
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيد: أيمن العقربي

III - قراءة في نتائج المؤشر

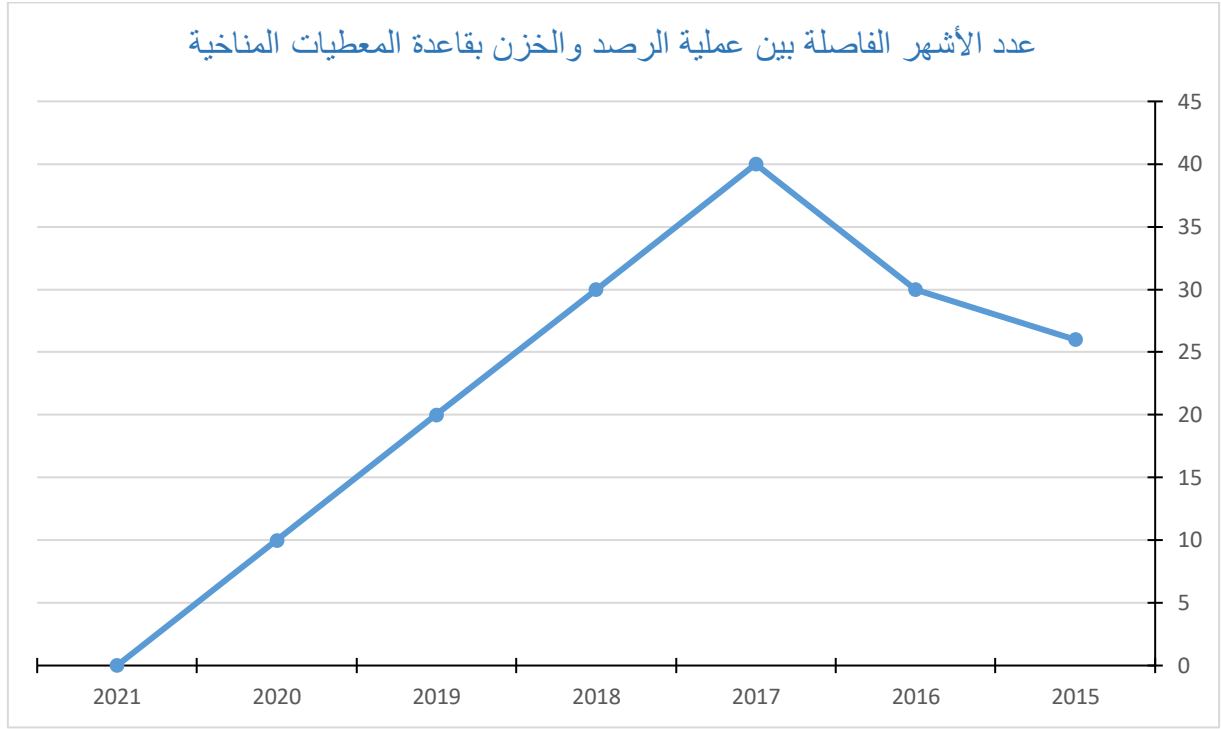
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرية الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
0	10	20	30	40	30	26	شهر	الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجوية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

2. تحليل النتائج وتقديرية الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. شهدت السنوات الأخيرة تأخرا كبيرا في إدخال المعطيات بالقاعدة نظرا لتقلص عدد الأعوان وتراجع مردودهم لأسباب صحية تعود إلى التقدم في السن (جلّ الأعوان على أبواب الإحالة على التقاعد) ويعمل المعهد على التنقيص من هذه المدة باستكمال تركيز المنظومة الجديدة التي تم اقتناؤها أواخر سنة 2016 والتي لم تدخل بعد طور الإنتاج لتمكن من إدخال المعلومات المناخية بقاعدة البيانات بصفة آلية.

4. رسم بياني لتطور المؤشر



5. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
- تنظيم وتألية عملية جمع وتخزين المعطيات المناخية،
 - تركيز نظام معالجة واستغلال المعطيات المناخية.
 - انتداب متربصين للقيام بعملية الرقن
6. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :
- إحالة معظم أعوان الرقن على التقاعد وعدم تعويضهم
 - عدم مواكبة التطور التكنولوجي لأنظمة رصد وتجميع المعطيات الخاصة بالرصد الجوي

بطاقة مؤشر قيس 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

I - الخصائص العامة للمؤشر

1-2 البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي

الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :

تثمين المعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتنمية المستدامة

2-2 تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة طويلة نسبيا من المعطيات المستغلة لدراسة التغيرات المناخية (أكثر من 50 سنة)

3-2 نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)

4-2 طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية (efficience)

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

3-4-1- طريقة احتساب المؤشر: احتساب عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة تساوي أو تفوق 50 سنة.

3-4-2- وحدة المؤشر: %

3-4-3- المعطيات الأساسية قاعدة المعطيات (تاريخ أول وآخر معطى بالنسبة لكل محطة)

3-4-4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير سنوي

3-4-5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية لعلم المناخ

3-4-6- تاريخ توقّر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية

3-4-7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 36 محطة نهاية سنة 2021 وتكون موزعة على مختلف جهات البلاد

3-4-8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / السيدة: مليكة القاسمي

III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

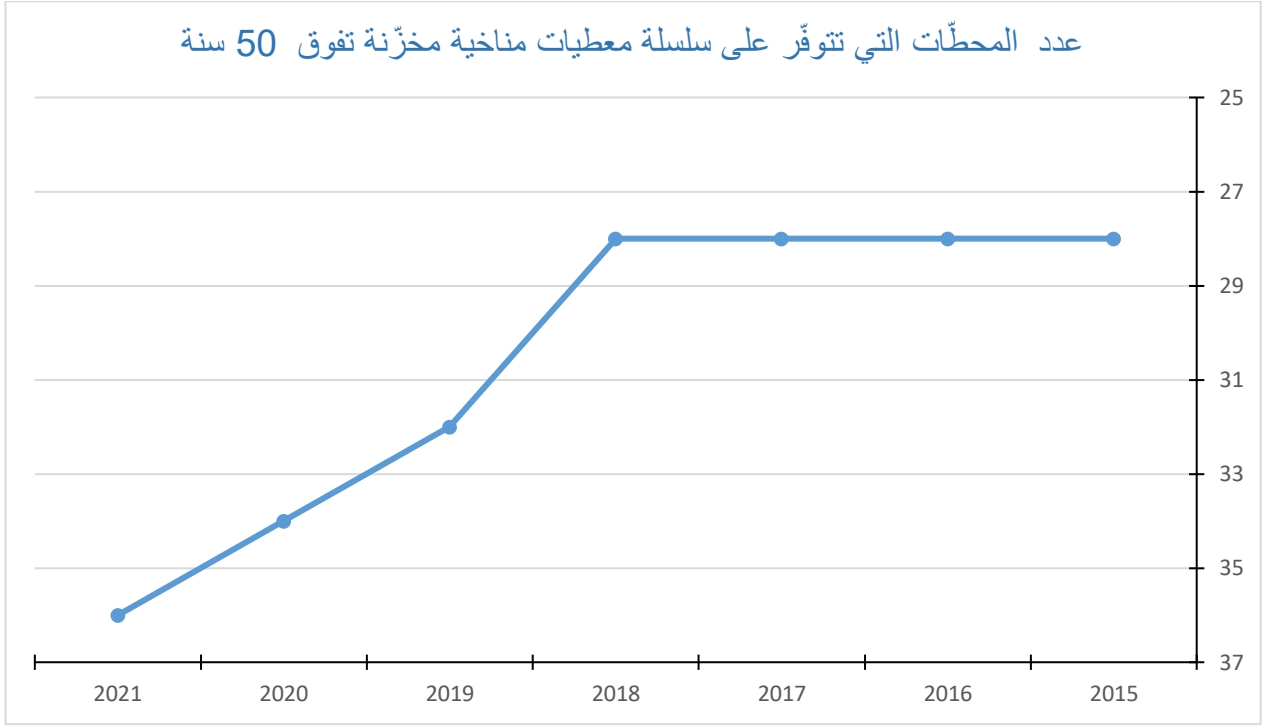
التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
36	34	32	28	28	28	28	محطة	تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

خلال سنة 2014 و2015 تم البحث عن المعطيات الموثقة الموجودة بمقر المعهد والغير مخزنة وجمعها كما تم الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي كما تم شراء آلتين ماسحتين (scanner) من النوع الكبير لتصوير الوثائق التقنية القديمة لكن نظرا لمحدودية الرصيد البشري لم يتم الشروع في عملية مسح الوثائق ورقن المعطيات بقاعدة المعطيات.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

عدد المحطات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- القيام بجرد وتجميع الوثائق التقنية القديمة
 - تصوير (scan) الوثائق التقنية
 - انتداب متريحين للقيام بعملية الرقن وتخزين هذه المعطيات بقاعدة المعلومات
5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- تجميع الوثائق التقنية الخاصة بالفترات القديمة نسبياً
- تخزين المعطيات بقاعدة المعطيات يتطلب

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر 3/2 /4

تسمية المؤشر: تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة موارد نفقات التصرف

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تثمين 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 توفر المؤشر: مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 70 % مع نهاية 2021
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية / مصلحة الميزانية/السيد: **فاضل القرامي**

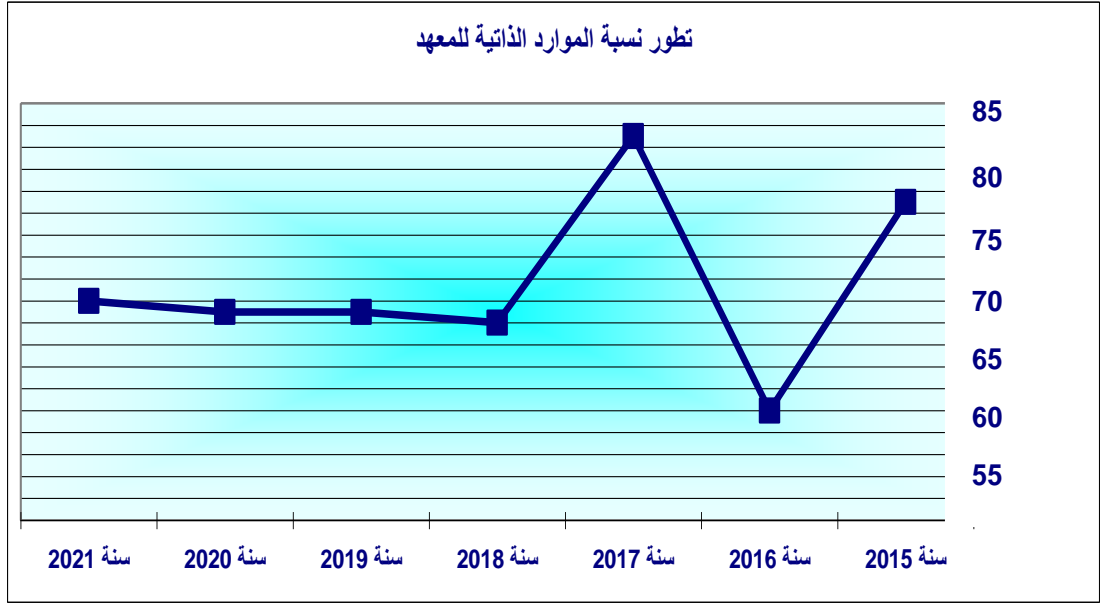
III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
70	69	69	68	85	60	79	%	تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد المخصصة للتصرف

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر: بلغت نسبة الموارد الذاتية للمعهد سنة 2017 ، والمتأتية أساسا من إسداء خدماته لفائدة الملاحة الجوية، حدود 85 بالمائة من المجموع العام للموارد مسجلة بذلك ارتفاعا ملموسا مقارنة بتقديرات نفس السنة حيث شهدت سنة 2017 دفع أقساط جديدة من مستحقات المعهد مقابل الخدمات المسداة بعنوان 2017 لدى ديوان الطيران المدني والمطارات مع تسجيل تراجع نسبي في المنحة المسندة من طرف الدولة بعنوان التأجير.

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 مجاناً

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- نقص في الموارد البشرية حول متابعة استخلاص الفواتير المخدلة. (Recouvrement)

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 4 / 3 / 1

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

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
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 الرجة
2. وحدة المؤشر: دقيقة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ساعة حدوث الرجة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير معلل،
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البيانات الزلزالية المسجلة
6. تاريخ توفر المؤشر : شهر فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 10 دقيقة سنة 2021
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد خير الدين العطافي

III - قراءة في نتائج المؤشر

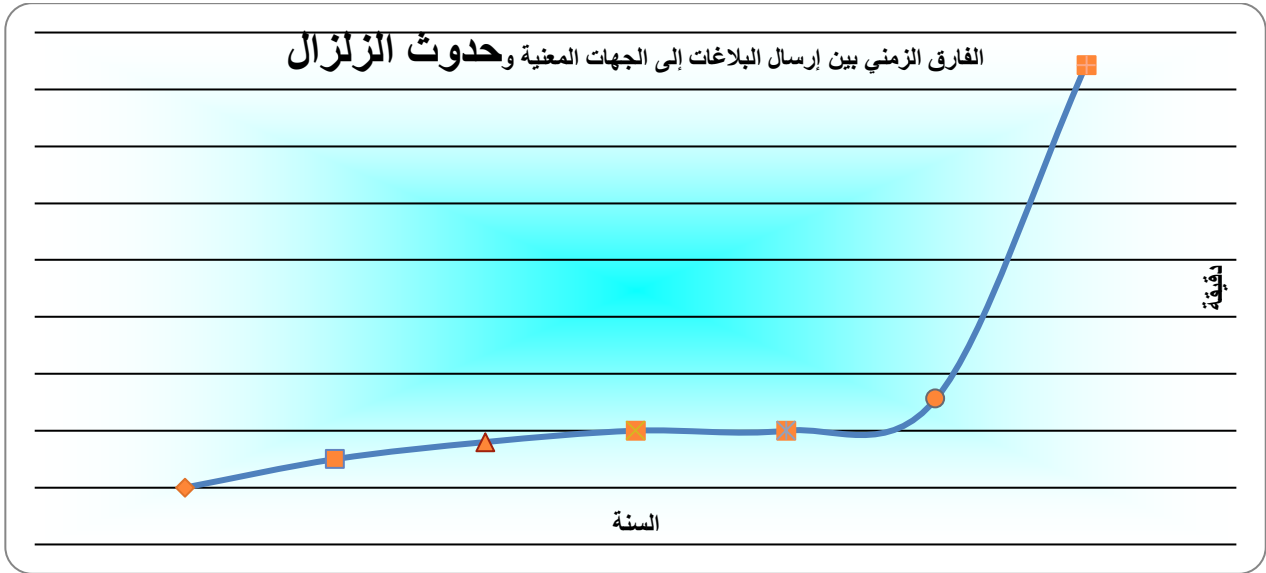
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقدير الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
10	15	18	20	20	25.6	84.3	دقيقة	الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- بعد أن كان المؤشر في حدود 84 دقيقة خلال سنة 2015 نتيجة لتقادم الشبكة التماثلية سجل تحسن ملحوظ بداية من سنة 2016 حيث قام المعهد بإنجاز مشروع تركيز شبكة رقمية جديدة ليبلغ المؤشر 25 دقيقة ثم يواصل التحسن ليبلغ 20 دقيقة خلال سنة 2017.
- وينتظر استقرار المؤشر في حدود 20 دقيقة خلال سنة 2018.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تحديث وسائل تراسل المعطيات
- إستعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2/3/4

تسمية المؤشر: دقة تحديد مركز الزّجات الأرضية

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2018

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرّصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر :
- تحسين رصد ومراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره
3. تعريف المؤشر: دقة تحديد مركز الزّجات 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 الراجعة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: استبيان
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الأجهزة الخاصة برصد الزلازل
6. تاريخ توفّر المؤشر : فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 10 كلم خلال سنة 2021
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد سمير بن عبدالله

III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

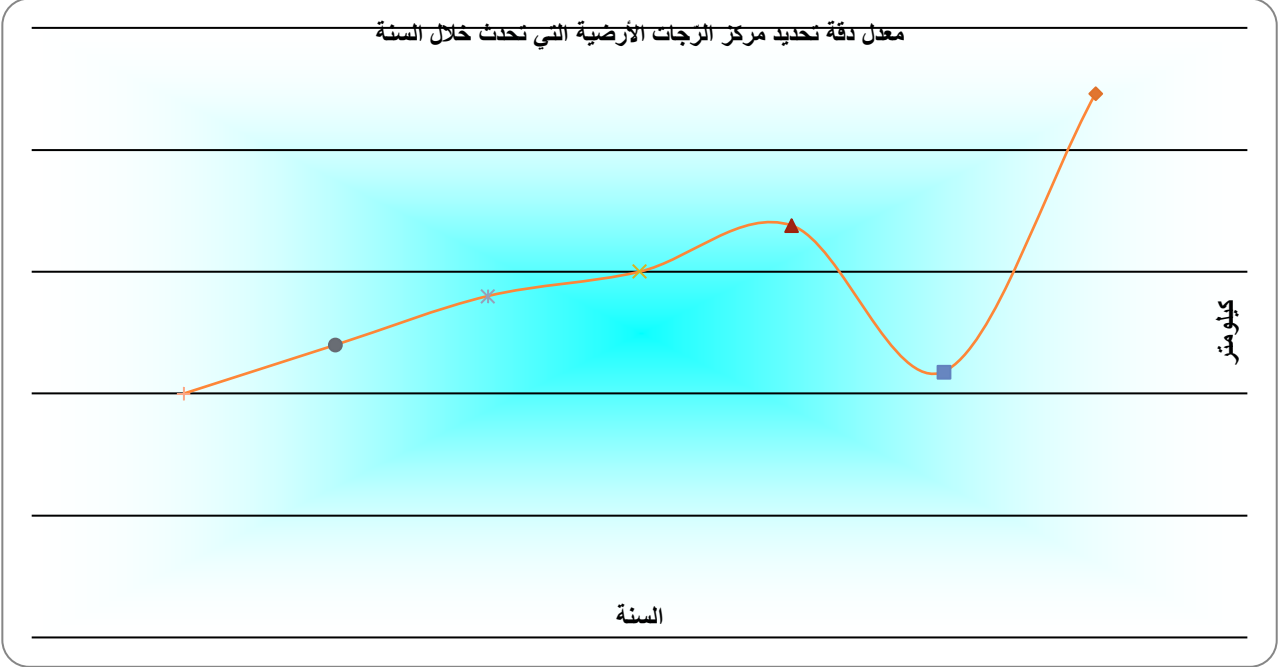
التقديرات			2018	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
10	12	14	15	16.9	10.9	22.3	كلم	دقة تحديد مركز الزّجات الأرضية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

-استقر المؤشر في حدود 22,3 كيلومتر خلال سنة 2015 ثم سجل تحسن ليبلغ 10,9 كيلومتر سنة 2016 وقد تزامن التحسن في المؤشر مع بدئ استغلال الشبكة الرقمية الجديدة إلا أن المؤشر قد شهد تراجعاً في سنة 2017 ليبلغ 16,9 كيلومتر ويرجع سبب ذلك إلى حصول عدة رجات أرضية في أماكن خارج المناطق التي تغطيها الشبكة الحالية (خارج التراب التونسي أو عرض البحر).

3. وبتنظر استقرار المؤشر في حدود 15 كيلومتر في سنة 2018.

4. رسم بياني لتطور المؤشر



5. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

6. 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 أفقياً من أجل تقديم الدعم مالياً و مادياً و إدارياً للبرامج الأخرى والتنسيق بينها. وتهدف إلى تطبيق سياسة الدولة في ترشيد إستهلاك الطاقة و حسن التصرف في وسائل النقل و تحسين ظروف العمل عبر تهيئة البنى التحتية وتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة والضرورية 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 تصريف و لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات في المجالات التي تدار أنشطتها بصفة يدوية.

كما تتضمن إستراتيجية برنامج القيادة والمساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال الفترة الممتدة من 2017 إلى غاية 2019 علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير 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 الأرشفة.
- أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

يرمي برنامج القيادة والمساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1: نسبة التأخير. 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 تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية المؤشر عدد 2 : نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات	الهدف 3 تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات
المؤشر عدد 1: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	الهدف 4 تطوير وظائف التخطيط والدراسات 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			2018	إنجازات		الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019		2017	2016		
60.7	58.9	57.6	54.9	48.6	49.23	%	المؤشر 1.1: نسبة التأطير
55.0	53.9	53.5	52.0	34.6	65.40	%	المؤشر 2.1: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق)

✓ **المؤشر 1.1: نسبة التأطير:**

الإنجازات:

شهدت نسبة التأطير تطورا هاما سنة 2017، حيث بلغت حوالي 57.82% مقارنة بسنة 2016 حيث بلغت 49.23% ويرجع هذا الارتفاع أساسا إلى قبول إطارات من الصنفين أ1 وأ2 في إطار النقل وكذلك في إطار الترقية من الصنف أ3 إلى الصنف أ2.

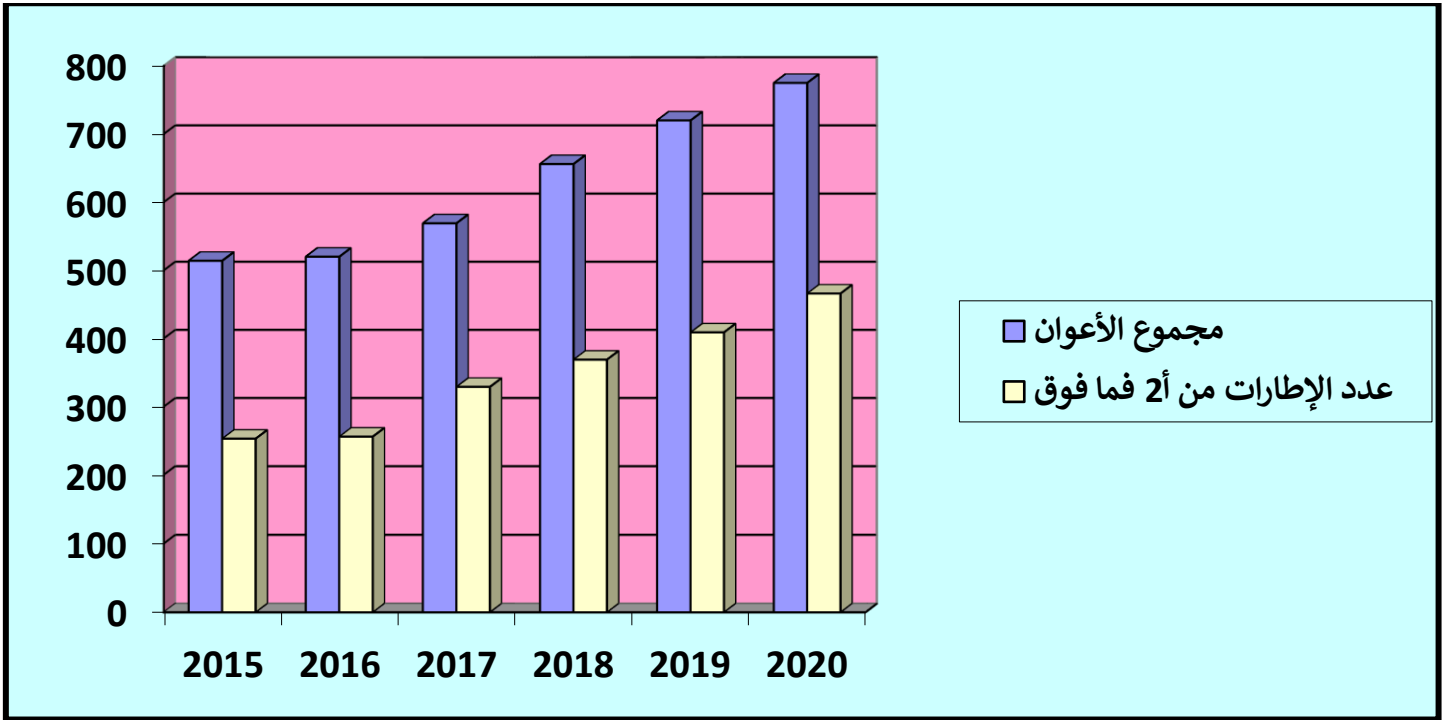
التقديرات:

بداية من سنة 2018 ستنتم إحالة عدة إطارات من الصنف أ2 فما فوق على التقاعد لبلوغهم السن القانونية، ويتوقع أن تنخفض نسبة التأطير نسبيا لتبلغ حوالي 56.25% مقارنة بسنة 2017 (57.82%)، حيث أن عدد الأعوان من الصنف أ3 وخاصة التقنيين والأصناف الدنيا والمزعم انتدابهم سنة 2018 سيكون أكبر نسبيا من عدد الأعوان من الصنفين أ1 وأ2 (52 < 46).

وتجدر الإشارة إلى أن نسبة التأطير ستعود إلى نسق التطور الايجابي النسبي في السنوات الموالية لتستقر في حدود 60.13% خلال سنة 2020 رغم خروج 27 إطارا من الصنفين أ1 وأ2 بداية من سنة 2019 إلى غاية سنة 2020، ويفسر التطور الايجابي في نسبة التأطير المزعم تحقيقه سنة 2020 مقارنة بسنة 2018 و2020 بما يلي:

- إضافة إلى الإنتدابات المبرمجة خلال سنة 2018 و2019 (حوالي 80 كل سنة)، ستعزز الوزارة هيكلها المركزية والجهوية مواردها البشرية المختصة عن طريق الانتداب المباشر بقبول إطارات متخرجين من المدرسة الوطنية للإدارة؛

- سدّ بعض الشّعورات التي سيتمّ تسجيلها وخاصّة بالإدارات الفنية عن طريق النّقل والترقيات إلى الصنّفين 1 وأ2.



✓ المؤشر 2.1: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (يهم الأعوان من 3 فما فوق)

- الإنجازات: يلاحظ انخفاض هام في نسبة الأعوان الذين سينتفعون بدورات تكوين خلال النصف الثاني من سنة 2017 مقارنة بسنة 2016 لتصل إلى حدود الـ 50.12 % مقارنة بـ 65.40 % خلال سنة 2016 ويفسر ذلك أساسا وتجدر الإشارة كذلك إلى أنّه تمّ تنظيم دورات حلقات تكوينية بتنشيط إطارات من الوزارة على غرار التكوين في مجال الحوكمة الرّشيدة.
- وقياسا بالإعتبارات المذكورة أعلاه، فإنّ مؤشّر نسبة تكوين الأعوان بعنوان سنة 2017 يعتبر مقبولا بالنظر إلى الإعتمادات المالية المرصودة لوزارة النقل.

- **الهدف:** تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود:

▪ **تقديم الهدف:** يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل وترشييد استهلاك الوقود.

▪ **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

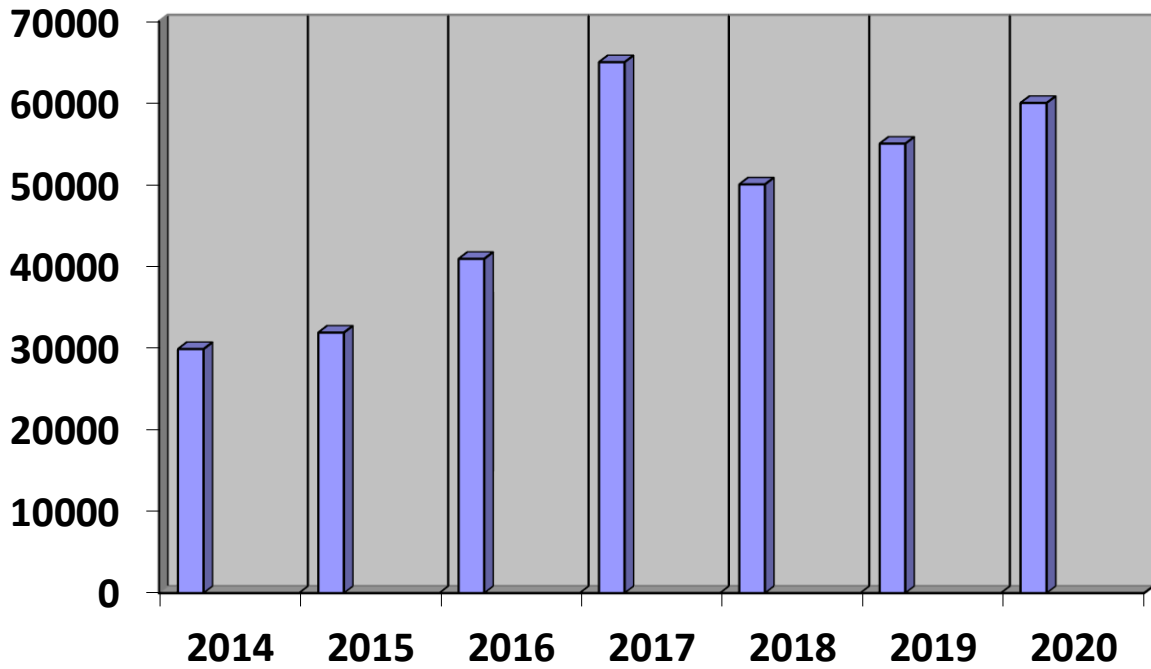
▪ **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف:**

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2021	2020	2019		2017	2016	2015		
70	60	55	35	73.3	40.865	31.811	أ.د.	المؤشر 1.2: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية
7.7	7.7	7.7	ماي 2018 8.5	8.3	8.38	8.84	ل/100 كم	المؤشر 2.2: معدل استهلاك الوقود

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

✓ **الإنجازات:** إلى غاية شهر ماي 2017 تم انجاز نفقات بما قدره 23103 دينار أي ما يمثل 66 % من القيمة المستهدفة. ومن المتوقع أن يكون مبلغ النفقات النهائي في حدود 65000 دينار باعتبار أن برنامج الوزارة لسنة 2017 يتمثل في اصلاح جميع السيارات المعطبة والراكنة بالورشة منذ سنة 2015 والتي تعذر إصلاحها لنقص الاعتمادات.

✓ **التقديرات:** من المتوقع أن ترتفع نفقات صيانة وتعهد وسائل النقل بداية من سنة 2018 لتبلغ 50000 دينار نظرا لتهمر الاسطول وباعتبار أن مبلغ 35000 دينار المتمثل في القيمة المستهدفة وجب مراجعته باعتبار ان كلفة صيانة وتعهد السيارات أصبحت مرتفعة للاعتبارات المتعلقة بالتضخم من جهة ولسعر صرف الدينار اللذان نتج عنهما ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار



▪ توضيح منهجي:

✓ الإنجازات: نظرا لاتخاذ الاجراءات اللازمة لتفعيل مراقبة استعمال السيارات الادارية عبر منظومة GPS وتم وضع هدف حتى يكون المؤشر في نهاية السنة المالية في حدود 8 لتر/100 كلم.

✓ التقديرات: بناءا على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر للتخفيض في معدل إستهلاك الوقود إلى أن يبلغ حوالي 7.7 ل/100 كم سنة 2019 من خلال:

- مزيد تحسيس الهياكل المركزية والجهوية بالوزارة لإحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية؛
- تفعيل المراقبة عبر نظام مراقبة الأسطول السيارات الإدارية عبر الأقمار الصناعية؛
- تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرشيدة وعدم الإفراط في السرعة.

الهدف عدد 3.5: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

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

مرجع الهدف: إدارة التنمية الإدارية ونظم المعلومات.

مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3.5:

التقديرات			2017	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
84	82	80	78	78	60	54	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات. (*)
-	100	89	56	44	33	33	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

(*) تمّ تغيير المؤشر عدد 1.3.5 من "نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية" إلى "نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات" وذلك لضمان نجاعة العمل وحيث أنه إذا تجاوز عمر الحاسوب الخمس سنوات، تقل نسبة تطابق خصائصه الفنية مع الخصائص الفنية الدنيا المستوجبة لاستغلاله في النظم والبرمجيات المتطورة.

- **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:**

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

تقديرات			قانون مالية 2017	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
4	4	3	3	2	2	2	نوعي (*) المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل	
70	50	50	-	-	-	-	% المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	

3نفقات البرنامج:

1.3 - ميزانية البرنامج :

تطور اعتمادات برنامج القيادة والمساندة

الوحدة: ألف دينار

تطور 2019-2018		تقديرات 2019		ق.م	إنجازات	طبيعة النفقة
النسبة (2) - (1)/(1)	المبلغ (2) - (1)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد	2018 (1)	2017	
8.62%	985	12400	12400	11415	11092	نفقات التصرف
11.1%	985	9669	9669	8865	8573	التأجير العمومي
6%	133	2376	2376	2243	2294	وسائل المصالح
15.7%	48	355	355	307	225	التدخل العمومي
-10%	-210	1840	1324	2050	346	نفقات التنمية
-10.24%	-210	1840	1324	2050	346	الإستثمارات المباشرة
-20.5%	-410	1590	810	2000	346	على الموارد العامة للميزانية
400%	200	250	514	50	0	على القروض الخارجية الموظفة
105%	11438	14240	13724	13465	11438	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 2018

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

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 والمالية والوسائل العامة
- 6 تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
- 7 القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 55% و 60 %
- 8 المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

قراءة في نتائج المؤشر

سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2017	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2020	2018	2017		2016	2015		
58.9	57.6	54.9	48.6	49.23	49.60%	%	نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان

أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر : نسبة التأطير	إيلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادات العليا.	ما بين 55 و 60 %

تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

- تكمن النقائص في التّحديد الصّحيح لنسبة التّأطير خلال السنوات المقبلة في الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية وبين ما سيتمّ التّرخيص فيه من قبل مصالح الإدارة العامة للمصالح الإدارية والوظيفة العمومية برئاسة الحكومة ومصالح وزارة المالية تماشياً مع توجّهات الحكومة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.5

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

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

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 54 %
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			2017	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2020	2019	2018		2016	2015		
53.9	53.5	52.0	34.6	65.40	42.69	%	نسبة الإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

2. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الإعتمادات) ، نسبة مائوية	الأنشطة	المؤشرات
بين 55 و 57 %	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

3. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

تكمن النقائص بخصوص التحديد النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظل الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزمع تكوينهم إضافة إلى الأعوان الحاليين وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجهات البلاد.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

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 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: 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

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.5

تسمية المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018

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 والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 7.7 ل/100 كم
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

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: جوان 2018.

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2018.

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

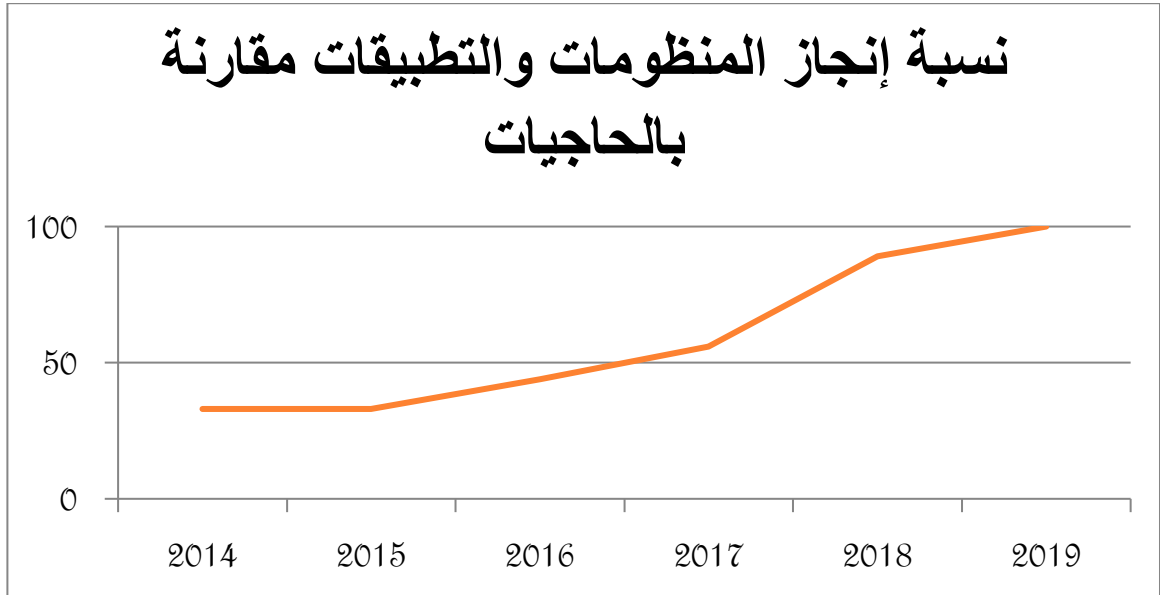
العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2019: 09 مشاريع.

التقديرات			2017	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
-	100	89	56	44	33	33	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.
-	1	3	1	1	0	3	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة.
-	9	8	5	4	3	3	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة في 2014:

- إنجاز منظومة للتصرف في النقل البرّي.
 - إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
 - إعداد خطة استراتيجية قطاعية لميدان النقل
 - التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2016:**
 - إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري.
 - التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2017:**
 - اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة.
 - التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2018:**
 - إنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني.
 - إنجاز بوابة لإعلام المسافرين.
 - إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
 - التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2019:**
 - إنجاز منظومة للمساعدة على أخذ القرار.
3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.	<ul style="list-style-type: none"> - تم الانطلاق في مشروع تطوير منظومة إعلامية للتصرف في النقل البحري وقد تم إنجاز المرحلتين الأولى والثانية في سنة 2016 ومن المنتظر استكمال المرحلتين الثالثة والرابعة خلال سنة 2017. - سيتم خلال سنة 2017 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة. <p>من المنتظر إعداد العناصر المرجعية عن طريق مكتب دراسات خلال سنة 2017 لتطوير منظومة إعلامية للطيران المدني.</p>

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

التدابير:

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

بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 1.4.5

تسمية المؤشر: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

-I الخصائص العامة للمؤشر

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

-II التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر نوعي
2. وحدة المؤشر: نوعي (1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز)
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إعداد وتنفيذ إستراتيجية قطاع النقل وإنجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفّر المؤشر: نهاية كل سنة

7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4: ممتاز

8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2017	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
4	4	3	3	2	2	2	نوعي	مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية سنة 2014 لإعداد دراسة مخطط مديري وطني للنقل، وقد تم الشروع في إعدادها ابتداء من سبتمبر 2016 لتكون جاهزة بداية من سنة 2018. تم إعداد المخطط الخماسي في ميدان النقل للفترة 2016-2020 والشروع في عملية تقييم الإنجاز.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد4		
التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار	الأنشطة	المؤشرات
600	إعداد مخطط مديري وطني للنقل	المؤشر عدد 1.4.5
	إعداد الوثيقة التوجيهية لقطاع النقل للفترة 2016-2020.	

بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 2.4.5

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت إشراف

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال 2018-2020.
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 إشراف وزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2017	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2020	2019	2018		2016	2015	2014		
70	50	50	-	-	-	-	% تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف	

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم خلال الفترة الممتدة بين 2018-2020 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.