

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للقدرة على الأداء
لوزارة النقل
لسنة 2017

نوفمبر 2016

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 06 - 03
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 11 - 07

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..... 132 - 132
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 145 - 133
3. ميزانية البرنامج..... 146 - 146
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 170 - 148

المحور الأوّل:

تقديم عام لوزارة النقل

1- إستراتيجية الوزارة وبرامجها:

1-1 اسراتيجية الوزارة

يساهم قطاع النقل في تحسين ظروف حياة المواطنين بتلبية حاجيات التنقل للسكان مع المحافظة على المقدرة الشرائية للمواطن.

كما يساهم قطاع النقل بكل مكوناته في فك العزلة على المناطق الداخلية وإحكام إدماج مختلف جهات البلاد وتعزيز تكاملها، وهو قطاع دائم الحركة ومرتبطة بالحاجيات اليومية للمواطن والإقتصاد الوطني، ويعتبر المرآة العاكسة لمدى تقدم الشعوب وتواصلها مع العالم.

ويمثل قطاع النقل بمختلف أنماطه (طرق، سكة ، موانئ ، مطارات) أحد الركائز الأساسية لمنظومة التنمية الشاملة من خلال :

- مساندته لبقية القطاعات الأخرى كالتصدير والسياحة.
- أداءه لدور إجتماعي هام : النقل الحضري وخاصة التلاميذ والطلبة.
- عنصر هام في تجسيم تفتح الإقتصاد الوطني على الأسواق العالمية وتأمين مبادلاتنا التجارية مع العالم وخاصة النقل البحري (97%).

ويواجه قطاع النقل عدة إشكاليات هيكلية تفاقمت خلال السنوات الأخيرة وهو ما يستدعي تظافر جهود مختلف المتدخلين لمجابهتها فضلا عن رفع العديد من التحديات والرهانات على الصعيدين الدولي والوطني. وتتمثل أهم الإشكاليات الجوهرية للقطاع في:

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...

على مستوى النقل البحري والموانئ :

- 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...

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...

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...

وأخذا بعين الاعتبار لكل هذه الإشكاليات التي يتعين معالجتها ، تعمل وزارة النقل على ضبط إستراتيجية متكاملة ترمي إلى تحقيق نسق إستثنائي للنمو وتولي البعد الجهوي العناية التي يستوجبها إقتصاد يضمن توازنا بين الجهات ويساهم في فك العزلة عن المناطق والجهات المعزولة وتحسين ظروف ومستوى العيش من حيث توزيع فرص التشغيل والمشاريع الإستثمارية.

وبهدف مزيد تعزيز الدور الاجتماعي والاقتصادي للقطاع وجعله محركا أساسيا للنمو بالنسبة لبلادنا، أصبح من الضروري مزيد الإفتاح ومساندة قطاع النقل لبقية القطاعات الأخرى لتحقيق إندماج أفضل في سلاسل القيمة العالمية من خلال تحسين وتطوير خدمات جديدة للبنية الأساسية وخدمات الأعمال التي من شأنها تدعيم القدرة التنافسية للإقتصاد الوطني.

وبما أن القطاعات الأكثر إندماجا على المستوى الدولي تساهم بصفة أكبر في تحسين الإنتاجية وتعزيز القدرة التنافسية وخلق مواطن الشغل الجديدة، فإن وزارة النقل تسعى إلى مزيد تحقيق الإندماج لقطاع النقل واللوجستية في وسطه الأورو-متوسطي من خلال الإنصهار في عديد برامج التعاون المختلفة والمشاركة في وضع وتنفيذ الخطط والإجراءات المتعلقة بها بما يساهم في تحقيق التوجه الرامي إلى جعل تونس مركز إقليمي ودولي للتجارة والخدمات.

وفي هذا السياق فإنّ تونس فضلا عن مكانتها الجيوإستراتيجية، فهي مؤهلة لتلعب دورا إقتصاديّ هاماً في المنطقة خاصة من خلال النظرة المتجددة لقطاع النقل واللوجستية ومواكبة تطور الوظيفة الجديدة للنقل في المستوى الدولي في اتجاه دمج الأنشطة اللوجستية والخدمات ذات القيمة المضافة في إطار سلسلة متكاملة تتميز بالفاعليّة والسلامة والنجاعة في مستوى الكلفة والأجال.

وستمكن هذه الاستراتيجية من تعزيز مكانة قطاع النقل واللوجستية الذي سيكون بمثابة "العمود الفقري" للنموذج المستقبلي للتنمية الاقتصادية بالبلاد وسيساهم في دعم تنفيذ سياسات التنمية الشاملة والمستدامة.

إن تحقيق هذه الإستراتيجية الطموحة يتطلب إرساء سياسات جديدة و ناجعة تتمثل أساسا في:

- إصلاح مؤسسات القطاع التي تشكو عجزا هيكليا
- إعادة النظر في القوانين و الأحكام المنظمة للصفقات العمومية
- إعادة النظر في إجراءات و قوانين الإنترزاغ
- إرساء سياسة جديدة للتعريفات وإيجاد حلول جذرية لتمويل القطاع وخاصة النقل العمومي الجماعي
- التنسيق المباشر مع الوزارات و الهياكل الفنية القطاعية لتجاوز كل الإشكاليات التي يمكن أن تعيق تقدم المشاريع...

وستمثل فترة المخطط الخماسي 2016-2020 مرحلة هامة لضبط البرنامج الإستثماري للقطاع بما يضمن تجسيم الإستراتيجية المنشودة والإرتقاء بقطاع النقل إلى مستويات عليا تجعله القاطرة الأساسية للنمو الإقتصادي ومواكبة التحولات العالمية و ذلك خاصة من خلال :

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

وهو ما من شأنه أن يحقق نسبة نمو جمالية إستثنائية برقمين خلال الفترة 2016-

2020.

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

2-1 تطور ميزانية الوزارة حسب طبيعة النفقة :

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 09 بتاريخ 09 ماي 2016 ، تم إعداد مشروع ميزانية الوزارة لسنة 2017 وفق منهجية المنظور البرامجي .

وقد تم ضبط إتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2017 في حدود 651 453 ألف دينار مقابل 649 798 ألف دينار ي بزيادة قدرها 0,25 % موزعة كما يلي :

***نفقات التصرف : 469 453 ألف دينار**

***نفقات التنمية: 182 000 ألف دينار**

و تتوزع إتمادات الدفع لسنة 2017 وفق الجداول التالية كمايلي :

جدول عدد 1:

تطور ميزانية الوزارة حسب طبيعة النفقة

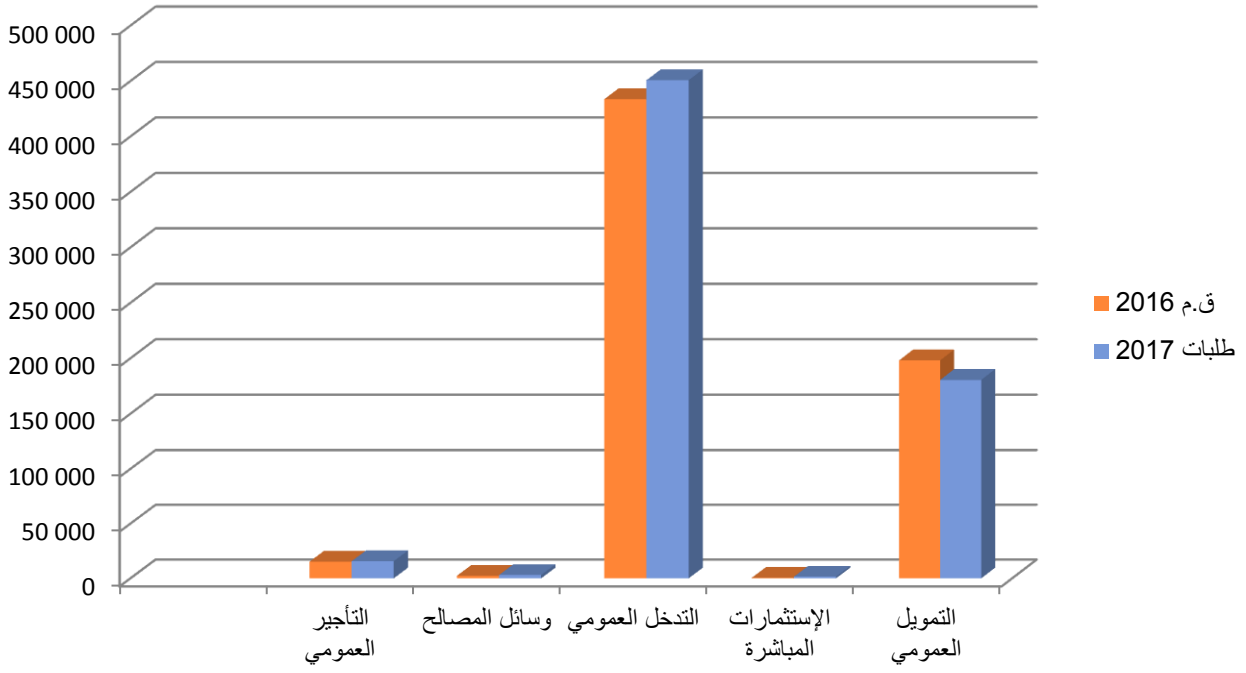
الوحدة : ألف دينار

نسبة التطور (2017-2016)		تقديرات 2017 (إعتمادات الدفع) (2)	ق.م 2016 (1)	إنجازات 2015	طبيعة النفقة
النسبة (1)/(1)-(2)	المبلغ (1)-(2)				
4.1%	18,282	469,453	451,171	431,787	نفقات التصرف
3.1%	471	15,621	15,150	12,946	التأجير العمومي
31.2%	730	3,073	2,343	2,270	وسائل المصالح
3.9%	17,081	450,759	433,678	416,571	التدخل العمومي
-8.4%	-16,627	182,000	198,627	268,347	نفقات التنمية
172%	958	1,515	557	328	الإستثمارات المباشرة
172%	958	1,515	557	328	على الموارد العامة للميزانية
0%	0	0	0	0	على القروض الخارجية الموظفة
-8.9%	-17,585	180,485	198,070	268,019	التمويل العمومي
-0.9%	-1,585	167,485	169,070	236,626	على الموارد العامة للميزانية
-55.2%	-16,000	13,000	29,000	31,393	على القروض الخارجية الموظفة
0.25%	1,655	651,453	649,798	700,134	مجموع ميزانية الدولة

*دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

رسم بياني عدد 1:

تطور ميزانية وزارة النقل لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة



2-2 ميزانية الوزارة حسب البرامج :

جدول عدد 2 :

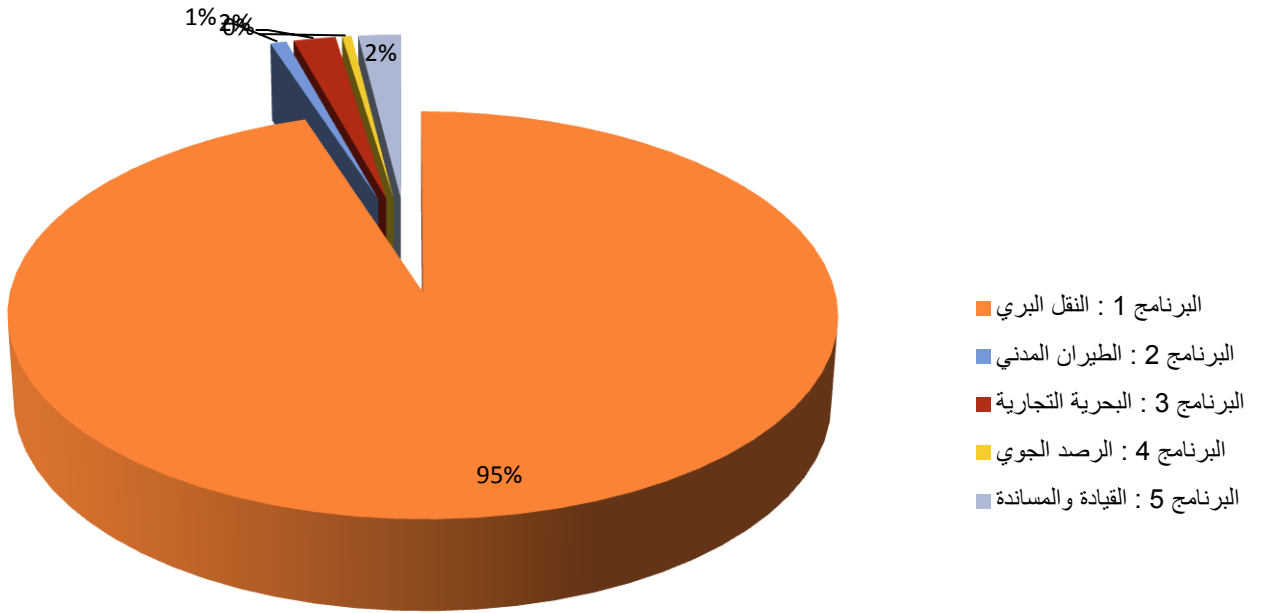
توزيع ميزانية الوزارة لسنة 2017 حسب البرامج وطبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

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
469,453	11,327	2,400	10,840	4,756	440,130	نفقات التصرف
15,621	8,664	2,400	800	1,480	2,277	العمومي التأجير
3,073	2,343	0	0	0	730	المصالح وسائل
450,759	320	0	10,040	3,276	437,123	العمومي التدخل
182,000	1,365	400	1,700	50	178,485	نفقات التنمية
1,515	1,365	0	0	50	100	الإستثمارات المباشرة
1,515	1,365	0	0	50	100	على الموارد العامة للميزانية
0	0	0	0	0	0	على القروض الخارجية
180,485	0	400	1,700	0	178,385	التمويل العمومي
167,485	0	400	1,700	0	165,385	على الموارد العامة للميزانية
13,000	0	0	0	0	13,000	على القروض الخارجية
651,453	12,692	2,800	12,540	4,806	618,615	المجموع

رسم بياني عدد 2:

تطور ميزانية الوزارة لسنة 2017 حسب البرامج



يتبين من خلال الجدول عدد 02 والرسم البياني عدد 02 المتعلقان بتوزيع ميزانية وزارة النقل حسب البرامج لسنة 2017 أن برنامج النقل البري يمثل أهم برنامج من حيث حجم الإعتمادات المخصصة له والمقدرة بـ 618 615 أ.د (حوالي 95 % من الميزانية الجملية للوزارة).

يليه برنامج القيادة و المساندة بـ 12 692 أ.د (2 % من الميزانية الإجمالية للوزارة)
فبرنامج البحرية التجارية بـ 12 540 أ.د (بنسبة 2 % من الميزانية) و برنامج الطيران المدني بـ 4 806 أ.د (نسبة 1 % من المجموع العام للميزانية) وأخيرا برنامج الرصد الجوي بإعتمادات تقدر بـ 2 800 أ.د .

المحور الثاني:
تقديم برامج الوزارة

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

-1 تقديم البرنامج واستراتيجيته

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

وتندرج هذه التوجهات في سياق ما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني مصحوبا بتزايد، نسبي، في استعمال وسائل النقل الفردية على حساب وسائل النقل الجماعية وارتفاع لتكاليف النقل عموما، الأمر الذي ينعكس سلبا على حركة المرور وعلى المقدرة الشرائية للمستعمل. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه يمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفا. ويهدف دعم النقل العمومي الجماعي بالأساس إلى الحد من الاكتظاظ والتلوث بالمدن الكبرى من خلال 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 البري 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، كهربية 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.

1-2 تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج

❖ الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل الجماعي

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

مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	إنجازات	2016	تقديرات
------------------------	--------	---------	------	---------

2019	2018	2017		2015	2014	2013		
0,23%	0,53%	3,15%	9,88%	4,89%	-1,06%	-2,88%	نسبة مئوية	المؤشر عدد 1 – تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

تقديم أنشطة البرنامج

بالنسبة لتدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة من خلال برنامج لتطوير وتجديد أسطول الحافلات على المستوى الوطني والجهوي: تم في هذا الإطار خلال سنة 2015، اقتناء 128 حافلة جديدة للشركات الجهوية للنقل و300 حافلة مستعملة تابعة للشركة الفرنسية للنقل RATP وذلك لتدعيم أسطول الحافلات لشركة نقل تونس والشركات الجهوية للنقل. وسيتم خلال سنة 2016 اقتناء 300 حافلة مستعملة إضافية مع العلم انه تم إبرام صفقة إدارية لاقتناء 1136 حافلة لفائدة الشركات العمومية للنقل.

وبالنسبة لمزيد تشجيع مساهمة الخواص في هذا القطاع: ستتم دراسة الموضوع وخاصة تحديد الخطوط الممكن إسناد استغلالها إلى الخواص.

❖ الهدف 1-2: دعم سلامة النقل 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.
- مبررات اعتماد المؤشرات: من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشرين إثنان وهما عدد القتلى و الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي وهما يعكسان مدى تطور حوادث المرور على متن وسائل النقل الجماعي وما مدى فاعلية منظومة سلامة النقل الجماعي للأشخاص.

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
تقليص عدد الضحايا			تثبيت عدد الضحايا	64	3108	82	عدد القتلى	المؤشر عدد 1 – عدد القتلى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل الجماعي
				501	624	544	عدد الجرحى	المؤشر عدد 2 – عدد الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها متن وسائل النقل الجماعي

تقديم أنشطة البرنامج

على مستوى الإدارة العامة للنقل البري سيتم:

- التعميم التدريجي للمشروع النموذجي "إعداد ووضع حيز التنفيذ منظومة لإدارة السلامة المرورية على مستوى الشركة الجهوية للنقل بصفاقس" وتعميمها على جميع الشركات الجهوية والوطنية لنقل المسافرين على الطرقات .
- إعداد ووضع حيز التنفيذ منظومة للتصرف في السلامة بالشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بالتعاون مع البرنامج الأوروبي للتوسط للنقل بالطريق ، بالسكة والنقل الحضري .

❖ 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			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
12 301	12301	10228	5994	3 686	4 809	4 635	مليون طن	تطور النقل الحديدي للبضائع
2 808	8 400	7 800	3 840	2 300	3 184	2 808	مليون طن	- تطور نقل الفسفاط
1 827	3 901	2 428	2 154	1 386	1 625	1 827	مليون طن	- تطور نقل للبضائع المختلفة

تقديم أنشطة البرنامج

تخصص الشركة منذ سنة 2011 إلى الآن 40 قاطرة لنقل الفسفاط و48 قاطرة وتقريبا 2600 عربة مجرورة لنقل البضائع المختلفة. وقدرت كمية البضائع المنقولة 3.686 مليون طن سنة 2015 منها 2.300 مليون طن فسفاط. وسيتم خلال السنوات القادمة تدعيم الأسطول من خلال برمجة اقتناء 20 قاطرة لنقل الفسفاط و 400 عربة لنقل البضائع الفسفاط واقتناء عربات لنقل البضائع.

3- نفقات البرنامج

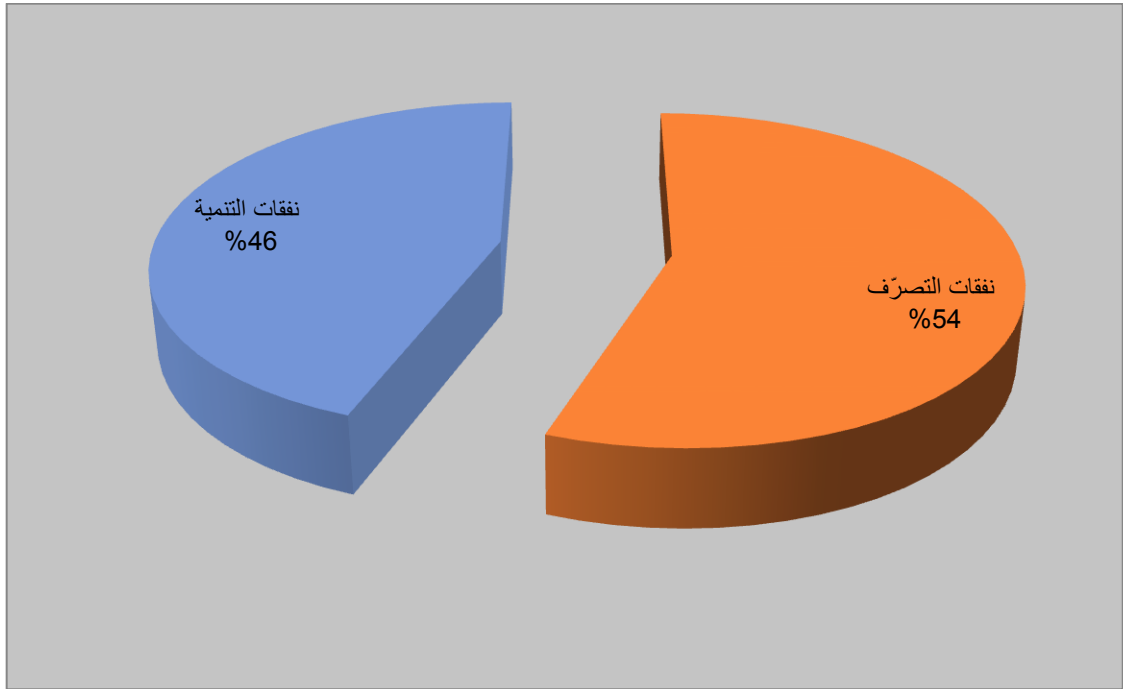
تطور إتمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2016-2017		تقديرات 2017 اعتمادات الدفع (2)	قانون المالية 2016 1	إنجازات 2015	بيان البرنامج
النسبة (%) (1) / (1) - (2)	المبلغ (1) - (2)				
3,98%	16 852,000	440 130,000	423 278,000	403 103,000	العنوان الأول: نفقات التصرف
37,42%	620,000	2 277,000	1 657,000	1 140,000	التأجير العمومي
0,00%	730,000	730,000	0,000	0,000	وسائل المصالح
3,68%	15 502,000	437 123,000	421 621,000	401 963,000	التدخل العمومي
-8,55%	-16 685,000	178 485,000	195 170,000	224 304,000	العنوان الثاني: نفقات التنمية
100,00%	50,000	100,000	50,000	14,000	الاستثمارات المباشرة
100,00%	50,000	100,000	50,000	0,000	على الموارد العامة للميزانية
0,00%	0,000	0,000	0,000	0,000	على موارد القروض الخارجية الموظفة
-8,58%	-16 735,000	178 385,000	195 120,000	224 290,000	التمويل العمومي
-0,44%	-735,000	165 385,000	166 120,000	192 897,000	على الموارد العامة للميزانية
-55,17%	-16 000,000	13 000,000	29 000,000	31 393,000	على موارد القروض الخارجية الموظفة
0,03%	167,000	618 615,000	618 448,000	627 407,000	مجموع البرنامج

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البري لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة :
اعتمادات الدفع



**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج النقل البري**

بطاقة المؤشر: تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

رمز المؤشر : 1-1-1

تسمية المؤشر: : تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: 2016/06/27

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

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل 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) : 2%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

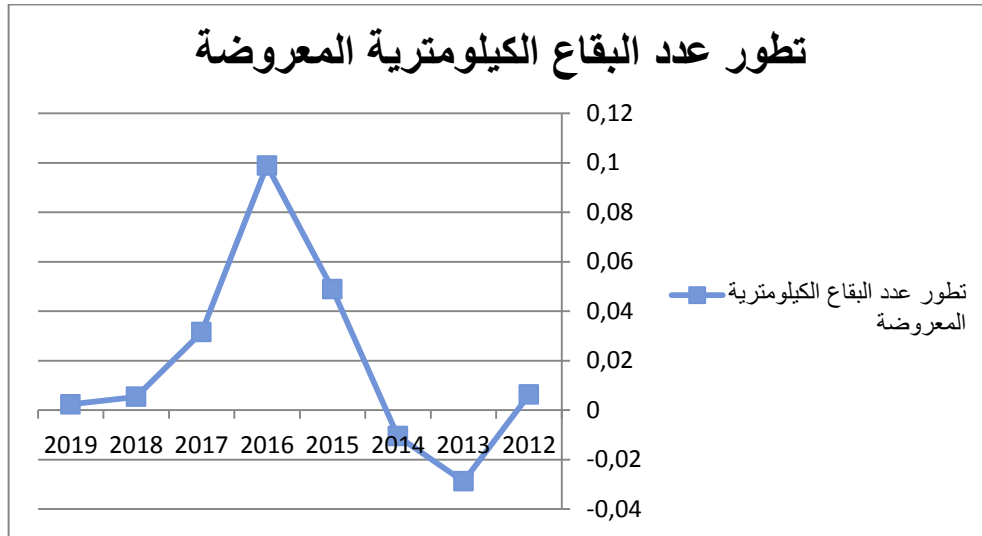
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
0,23%	0,53%	3,15%	9,88%	4,89%	-1,06%	-2,88%	نسبة مئوية	تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت عدد البقاع الكيلومترية المعروضة تراجعا كبيرا خلال سنة 2013 نظرا للظروف الخاصة التي مرت بها البلاد، لتشهد بعد ذلك تطورا إيجابيا بداية من 2014 و يمكن إعتبار الزيادة بنسبة 2 % قيمة مستهدفة لهذا المؤشر لأنها القيمة التي من الممكن أن تؤمن عرضا يتلائم إجمالا مع الطلب.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

5. تحديد أهم النقص (Limites) المتعلقة بالمؤشر:

بطاقة المؤشر: عدد القتلى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-1

تسمية المؤشر: : عدد القتلى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2016/06/27

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البرّي
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد القتلى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفريعات : المنشآت العمومية للنقل العمومي الجماعي (تونس الكبرى وبقيّة الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

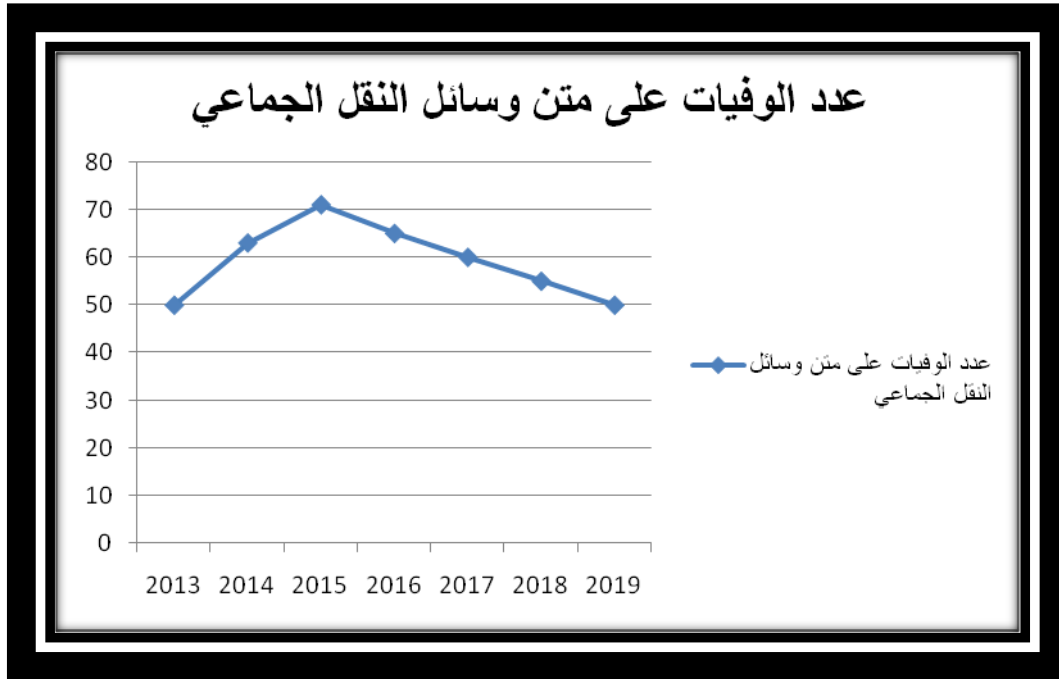
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البرّي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للحرس الوطني
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 64
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البرّي

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	النتائج			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
تقليص			تثبيت				عدد القتلى مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي	
عدد			عدد	71	63	50		عدد القتلى
الضحايا			الضحايا					

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛

- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛

- توفير التكوين اللازم للسائقين والعاملين بورشات الصيانة.

5. تحديد أهم النقاط (Limites) المتعلقة بالمؤشر:

بطاقة المؤشر: عدد الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: : عدد الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2016/06/27

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البرّي
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل العمومي الجماعي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفريعات : المنشآت العمومية للنقل العمومي الجماعي (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

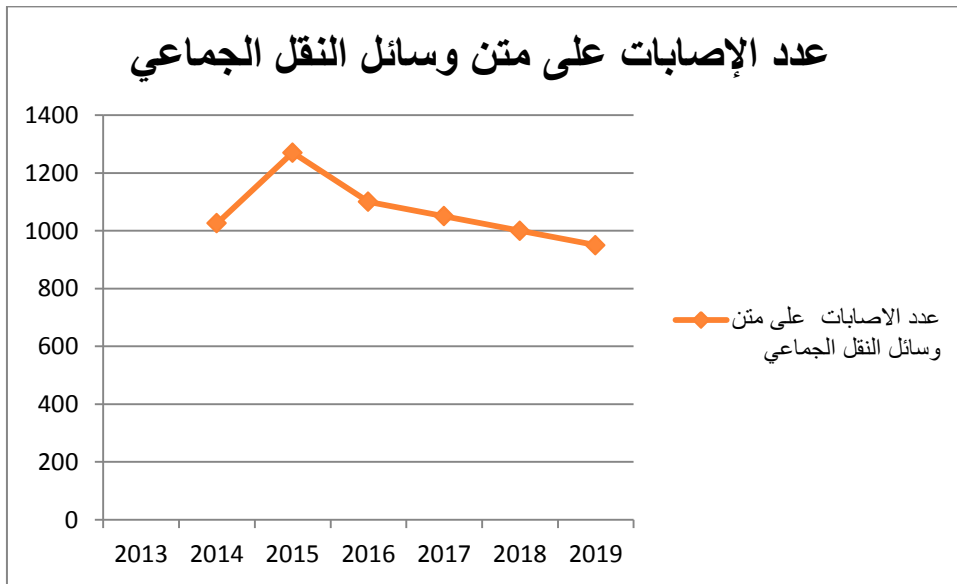
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البرّي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 1000
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البرّي

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
تقليص			تثبيت				عدد الجرحى الناتج عن حوادث مرور شاركت فيها وسائل النقل العمومي الجماعي	
عدد			عدد	501	624	544		
الضحايا			الضحايا					

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

5. تحديد أهم النقائص (Limites) المتعلقة بالمؤشر:

بطاقة المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر : 1-3-1

تسمية المؤشر: : تطور النقل الحديدي للبضائع

تاريخ تحيين المؤشر: 2016/06/27

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

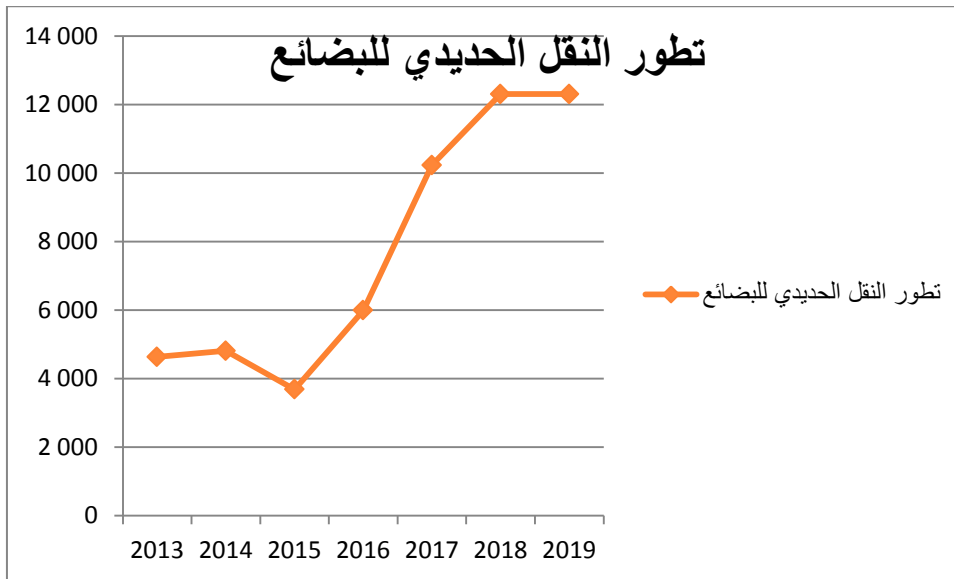
1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة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

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
12 301	12301	10228	5994	3 686	4 809	4 635	مليون طن	تطور النقل الحديدي للبضائع
2 808	8 400	7 800	3 840	2 300	3 184	2 808	مليون طن	- نقل الفسفاط
1 827	3 901	2 428	2 154	1 368	1 625	1 827	مليون طن	- نقل البضائع المختلفة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

سيتم خلال السنوات القادمة تدعيم الأسطول من خلال برمجة اقتناء 20 قاطرة لنقل الفسفاط و 400 عربة لنقل البضائع الفسفاط واقتناء عربات لنقل البضائع.

5. تحديد أهم النقائص (Limites) المتعلقة بالمؤشر:

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

I. تقديم البرنامج واستراتيجيته

1. تقديم إستراتيجية قطاع الطيران المدني:

تكلف الإدارة العامة للطيران المدني بمقتضى الأمر عدد 410 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية بوزارة النقل خاصة بـ:

- الإشراف على سلامة وأمن أنشطة الطيران المدني بالبلاد التونسية ،
- الإشراف على قطاع الطيران المدني والنهوض 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.

ولتحقيق هذه المهام تسعى الإدارة العامة إلى تعزيز مؤهلاتها عن طريق تطبيق المعايير الدولية في مجال الطيران المدني إلى جانب تحسين آليات الإشراف على المؤسسات المكونة للقطاع للرفع من قدرتها التنافسية خاصة مع التوجهات الجديدة نحو تحرير النقل الجوي الدولي. وتجدر الإشارة إلى أن إستراتيجية برنامج الطيران المدني تعتمد أساسا على المراجع التالية:

- **استراتيجية منظمة الطيران المدني الدولي للفترة 2017-2019**

- 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.

- **استراتيجية قطاع الطيران المدني خلال فترة المخطط الخماسي للتنمية للفترة 2016-**

2020 ، وتتمثل فيما يلي:

- تطوير منظومة النقل الجوي الدولي وفق المقاييس الدولية في مجال الطيران المدني وتكثيف الربط الجوي بأغلب الجهات في العالم،
- العمل على تحسين مؤشرات القطاع من حيث مساهمته في دعم الإقتصاد الوطني،
- ملاءمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران المدني.

وبناء على ذلك، فإن استراتيجية البرنامج تركز على المحاور الخمسة التالية:

1. تعزيز مؤهلات سلطة الطيران المدني لتطوير قدرتها على إرساء قواعد استغلال تنافسية وشفافة،
2. ملاءمة الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع الطيران المدني مع المعايير الأوروبية،
3. مواصلة المفاوضات مع الاتحاد الأوروبي قصد إبرام إتفاقية تحرير الأجواء،
4. استحداث نسق إنجاز برامج إعادة هيكلة الشركات العاملة في القطاع،
5. ملاءمة البنية الأساسية للمطارات للمستجدات التي يشهدها قطاع الطيران المدني.

ومع اعتماد هذه المحاور، انطلقت الإدارة العامة للطيران المدني في تنفيذ هذه الخطة من خلال إعداد برنامج عمل يشمل جملة من الأنشطة تتمثل خاصة فيما يلي:

- إعداد برنامج إعادة هيكلة سلطة الطيران المدني وإحداث هيئة الطيران المدني التونسي،
- استحداث نسق إنجاز برامج تأهيل الشركات العاملة في القطاع قصد الرفع من قدرتها التنافسية وإعدادها لمجابهة المنافسة الشديدة التي يشهدها النقل الجوي الدولي،
- إستئناف المفاوضات بين تونس والاتحاد الأوروبي حول إتفاقية فتح الأجواء،
- إنجاز دراسة استراتيجية حول تأثير فتح الأجواء على قطاع الطيران المدني و الإقتصاد الوطني،
- إنجاز دراسة حول سبل تطوير النقل الجوي للبضائع،
- مراجعة منظومة التكوين في مجال الطيران المدني،
- تنقيح مجلة الطيران المدني قصد استجابتها لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي ومواكبتها لنسق تطور منظومة الطيران المدني نحو مزيد التحرير والخصوصية،
- تطوير وتعزيز الربط الجوي بين تونس والبلدان الإفريقية باعتبارها سوقا واعدة.
- تحيين الإتفاقيات الثنائية بما يخدم مصالح الإقتصاد الوطني،
- تطوير البنية التحتية للمطارات التونسية والرفع من طاقة استيعابها تحسبا للتطور المرتقب لحركة النقل الجوي خاصة مع تحرير الأجواء.
- مراجعة الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع الطيران المدني وموائمه مع المعايير الأوروبية، خاصة في مجالات أمن وسلامة الطيران المدني ، الملاحة الجوية وحماية المسافرين.

2. التوجهات الإستراتيجية للشركات العاملة في القطاع

أ- شركة الخطوط التونسية:

ترتكز استراتيجية الخطوط التونسية خلال الفترة 2016-2020 على تحقيق نسبة نمو سنوي تقدر بـ 5,9 % وذلك باعتبار العودة التدريجية للسوق الليبية والروسية وتنمية شبكة الخطوط نحو افريقيا وبعض الوجهات الأوروبية كالبلدان الاسكندنافية وأمريكا الشمالية وآسيا والصين .

وتتمثل أهم البرامج المزمع تنفيذها خلال هذه الفترة في:

- تحيين مخطط الأسطول بما يتماشى مع الإستراتيجية التجارية الجديدة للشركة مع مراعاة الوضعية المالية الحرجة،
- تنفيذ برنامج مخطط إصلاح الخطوط التونسية (أفق 2020)،
- الإستعانة بمكتب دراسات دولي للقيام بعملية تدقيق شاملة وطرح إستراتيجية للنهوض بالمجمع " أفق 2030 "،
- وضع تصور جديد لتمويل مخطط الأسطول الجديد (2018-2028) من خلال تخصيص نسبة من التمويل للأليات الحديثة كـ sale and lease back،
- إتخاذ التدابير اللازمة لمجابهة التحديات المرتبطة بفتح الأجواء.

وتجدر الإشارة إلى أن الشركة بصدد تحيين الإستراتيجية التجارية من خلال :

- تنمية النشاط بصفة أولوية نحو الشبكة المنتظمة من خلال تدعيم تموقع الشركة في الأسواق التقليدية و ذات المردودية وتأمين وجودها في الأسواق الواعدة كالسوق الإفريقية،
- فتح خطوط بعيدة المدى على غرار كندا والصين،
- تركيز محطة ترابط بمطار تونس قرطاج (Hub)،
- ترشيد الحركة الجوية على مختلف المطارات،
- دعم نشاط الشحن من خلال إستغلال طائرات أ330 وخاصة على السوق الإفريقية،
- ملائمة سياسة تحديد الأسعار والترويج مع مقتضيات السوق،
- إعادة هيكلة التمثيليات بالخارج قصد دعم نشاط التسويق،
- تكثيف البيع عبر موقع الواب ومركز النداء،
- الاندماج في إحدى التحالفات الجوية وإبرام شراكات إستراتيجية.

أما فيما يهم برنامج اقتناء الطائرات فقد شهد مراجعة في عددها ومواعيد إستلامها نظرا للظروف الصعبة التي مرت بها البلاد سنة 2015 مما أثر على مؤشر الاستعمال اليومي للطائرات وبالتالي على قدرة شركة الخطوط التونسية على تمويل ما تبقى من مخطط تجديد الأسطول نتيجة وضعيتها المالية الحرجة حيث طلبت الشركة من المصنع أرباص:

- تعويض 4 طائرات أ 320 من صنف CEO المتبقية ضمن مخطط الأسطول بأربع طائرات أ320 من صنف NEO ،
- تعويض الطائرة الثالثة من صنف أ330 بأخرى من صنف أ320 NEO،
- تأجيل إستلام 5 طائرات المتبقية،
- تحديد سعر طائرة أ320 NEO.

ب- ديوان الطيران المدني والمطارات:

→ تقديم الديوان:

أحدث ديوان الطيران المدني والمطارات بمقتضى القانون عدد 30 المؤرخ في 03 جويلية 1970 ، ويقوم بعدد المهام في مختلف المجالات :

1-في مجال إستغلال المطارات

→ استغلال وتهيئة وتطوير المطارات التابعة له مع العلم أنه قد تم اسناد استغلال مطار المنستير- الحبيب بورقيبة إلى شركة "تاف تونس" سنة 2008 بمقتضى عقد لزمة لمدة 40 سنة،

→ القيام بجميع العمليات والخدمات الضرورية للمسافرين والعموم والطائرات والشحن والبريد الجوي داخل المطارات

2- في مجال الحركة الجوية

→ مراقبة الملاحة الجوية محليا و جهويا من خلال مراكز المراقبة الجهوية،

→ المشاركة في تنفيذ مخططات البحث و الإنقاذ،

→ تسليم جميع الوثائق المستوجبة لجميع أعوان الطيران و الملاحة الجوية حسب التشريع الجاري به العمل.

وتجدر الإشارة إلى أن عدد الأعوان المباشرين بالديوان في موفى شهر مارس 2016 يبلغ 4118 عونا.

➤ تطور الحركة الجوية:

شهدت الحركة الجوية خلال سنة 2016 تراجعا ملحوظا قدر بـ10 % مقارنة بسنة 2015 حيث تم تسجيل 6550 ألف مسافر سنة 2016 مقارنة بـ7278 ألف مسافر سنة 2015 ويفسر ذلك بانعكاسات الوضعية الأمنية الحرجة التي مرت بها البلاد.

➤ التوجهات الإستراتيجية للديوان والمدرجة ضمن المخطط الخماسي للتنمية 2016-2020:

- تحسين البنية الأساسية للمطارات ومواصلة برامج التوسعة التي تخص مطار تونس قرطاج الدولي ومختلف المطارات الراجعة بالنظر للديوان إستجابة لمتطلبات السلامة ومواكبة لتطور الحركة الجوية،
 - استكمال متابعة لزمتي مطاري النفيضة والمنستير والتفاوض مع شركة "تاف تونس" قصد ضبط الاجراءات التي يجب اتخاذها من قبل جميع الأطراف،
 - تحسين جودة الخدمات المسداة بالمطارات التونسية،
 - القيام بدراسة حول الاستراتيجية الوطنية لتطوير المطارات إلى أفق 2030 (Plan de développement national aéroportuaire)،
 - تطوير الحركة الجوية بالمطارات الداخلية، عن طريق:
 - ◀ تنمية الحركة الجوية مع البلدان المجاورة مع تحسين الربط البري لهذه البلدان،
 - ◀ التشجيع على انتصاب شركات جوية منخفضة الكلفة Low-cost بهذه المطارات،
 - ◀ إسناد بعض أنشطة الاستغلال بالمطارات في إطار عقود لزمات.
- وتتمثل أهم أهداف الديوان بالنسبة لسنة 2017 :
- الحرص على تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين.
 - تعزيز مستوى السلامة والأمن بالمطارات من خلال تحسين التجهيزات والوسائل المتوفرة لديها حتى تتلاءم أكثر مع المعايير الدولية.

أهم مشاريع الاستثمار لديوان الطيران المدني بعنوان سنة 2017:

- تهيئة مسالك وطرق الدخول الى مطار تونس قرطاج
- توسيع مرابض السيارات بمطار تونس قرطاج
- تعويض الإنارة الداخلية بمحطة تونس قرطاج بانارة مقتصدة للطاقة (LED)
- تعويض نظام معالجة الأمتعة للخطوط الداخلية والدولية
- دراسة توسيع مطار تونس قرطاج إلى 7,5 م.مسافر.
- اقتناء وتركيز منظومة الكشف عن المتفجرات بمطار تونس قرطاج standard 3
- إعادة تهيئة دورات المياه بالمحطة الجوية 2
- تغيير الحواجز الحالية بمنطقة التفتيش الأمني زهاب وتجديد مكاتب إستقبال وتوجيه المسافرين بقاعات الرحيل وتحويل محل مقني المحاذي لمنطقة التفتيش الأمني بمطار تونس قرطاج

- تركيز و تشغيل معدات تحول الضغط بمراكز الاضاءة العمومية بمطار تونس قرطاج
- تركيز شبكات ري آلية بمطار تونس قرطاج
- تجديد تجهيزات كهربائية ذات الضغط المنخفض وتجهيزات الإنارة الخارجية بمطار تونس قرطاج.
- إعادة تأهيل 1500م من السياج الأمني بمطار تونس قرطاج
- تهيئة ممر للإجراءات السريعة وتركيز نظام آلي لقراءة بطاقات الرحيل بمطار تونس قرطاج
- اقتناء معدات إعلامية لمنظومة تسجيل المسافرين (CUTE) بالمحطة 2 بمطار تونس قرطاج
- تهيئة المرافق الصحية بمطار جربة-جرجيس الدولي
- اعادة تاهيل البنية التحتية لمطار جربة جرجيس الدولي
- توسعة مربض الطائرات لمطار صفاقس - طينة الدولي.
- دراسة توسيع مطار صفاقس - طينة
- تقوية البنية التحتية بمطار قفصة قصر الدولي
- انشاء طريق حزامية بمطار قفصة قصر الدولي.

II. الأهداف ومؤشرات قياس الأداء

يعكس برنامج الطيران المدني بعنوان سنة 2017 الرؤية الإستراتيجية في مجال الطيران المدني في تونس خلال الفترة 2017-2019 في ظل الرهانات المتعلقة بالرفع من القدرة التنافسية لشركات الطيران وتعزيز منظومة مراقبة جودة الأمن والسلامة الجوية. وتقوم الإدارة العامة للطيران المدني في حدود الإعتمادات المتاحة لها ضمن ميزانية الدولة بتنفيذ برامج عمل حسب الأولويات، وتجدر الإشارة إلى أنه تم إدخال بعض التغييرات على الأهداف والمؤشرات المتعلقة بالبرنامج في إطار إعادة ترتيب الأولويات من جهة والحرص على إختيار المؤشرات الأكثر ارتباطا بالأهداف المرسومة، وقد تم إثراء محتوى هذه الوثيقة بإدخال التغييرات التالية مقارنة بالوثيقة السابقة:

- إدراج شركة الخطوط التونسية ضمن خارطة الأهداف والمؤشرات،
- الإستغناء عن بعض المؤشرات التي بينت عدم نجاعتها،
- إدراج مؤشرات لها علاقة مباشرة بتقييم استغلال المطارات،
- قياس مردودية الخطوط الجوية وذلك في إطار الرفع من تنافسية الخطوط المستغلة.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1 - انتظام الرحلات الجوية. المؤشر عدد 2- الرحلات الجوية ذات المردودية.	<u>الهدف 1:الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:</u>
المؤشر عدد 1 : تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية. المؤشر عدد 2 : تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية.	<u>الهدف 2 : تحسين نجاعة استغلال المطارات</u>
المؤشر عدد 1: نسبة انجاز برنامج مراقبة الإشراف على سلامة الطيران المدني. المؤشر عدد 2 - مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر	<u>الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني</u>

❖ الهدف 1 :الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية :

تقديم الهدف: إن الرهانات التي تواجهها شركة الخطوط التونسية كونها الناقلة الوطنية الوحيدة التي تؤمن سفرات إلى 46 وجهة مختلفة خاصة مع اختلال توازناتها المالية يجعل مهمة تأمين سفرات ذات تنافسية عالية ليس بالأمر اليسير خاصة مع التزامها ببرنامج استثمار في طائرات من الجيل الجديد ذو تكلفة مالية تثقل كاهل الشركة في ظل المؤشرات المالية السلبية.

ومع ذلك تعمل الخطوط التونسية على تدعيم حصتها في الأسواق التقليدية واكتساح أسواق جديدة تأخذ بعين الاعتبار المردودية المحتملة للخطوط الجديدة.

أما على مستوى جودة المنتج، فهي تقوم بتقييم لجودة الرحلات باعتماد مؤشرات إنتظام الرحلات ورضاء الحرفاء عن الخدمة المقدمة أثناء الرحلة إلى جانب تحسين منظومة الخدمات الأرضية بالمطارات التونسية والمحطات الأجنبية.

• مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020

• مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1:

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
%59	%58	%56	%54	%53	%52	51%	نسبة	المؤشر عدد 1: انتظام الرحلات الجوية (بين 15 دق و أقل من ساعة)
%38	%34	%25	%19	% 9	-	-	نسبة	المؤشر عدد 2: الخطوط الجوية ذات المردودية

- المؤشر عدد 1: مردودية الخطوط الجوية

يتمثل هدف شركة الخطوط التونسية خلال السنوات القادمة في تحسين المردودية المالية للشركة وذلك باعتماد مردودية الخطوط الجوية عند فتح خطوط جديدة أو تدعيم خطوط ذات مردودية مرضية أو إلغاء خطوط ذات مردودية ضعيفة.

ومن ناحية أخرى وحتى تتجاوز شركة الخطوط التونسية هذا الوضع الصعب وتتمكن من تحسين وضعيتها المالية وإسترجاع توازنها المالية سيتم اعتماد المؤشر المتعلق بمردودية الرحلة لقياس تحسن أداءها خلال سنوات 2017 و 2019.

• بيان مؤشر مردودية الرحلة:

هو عبارة عن الفارق بين المداخل المتأتية من الرحلة والنفقات الناتجة عنها.

وقد تبين من خلال إعتقاد هذا المؤشر أن مجموع الخطوط التي تغطي التكاليف الكاملة (couts complets) لشركة الخطوط هي 4 خطوط (تونس -نيس / تونس -الجزائر العاصمة/ تونس -وهران/ تونس - جنيف) من مجموع 46 خط جوي، في حين تتراوح بقية الخطوط بين تغطية مصاريف الاستغلال (كلفة الطائرة، الإستهلاكات، نسبة الفائدة)، فحسب أو تغطية المصاريف المتغيرة (الوقود، التموين، معالم المطارات، نفقات الأعوان الملاحين) أو عدم تغطيتها بالمرة.

وفيما يلي تفصيل لهذه الخطوط حسب التكلفة:

2019		2018		2017		2016		2015		
النسبة المئوية	عدد الخطوط	النسبة المئوية	عدد الخطوط	النسبة المئوية	عدد الخطوط	النسبة المئوية	عدد لخطوط	النسبة المئوية	عدد لخطوط	الهامش على التكلفة الكاملة
38%	20	34%	17	25%	12	19%	9	9%	4	الهامش على تكاليف الاستغلال
27%	14	30%	15	42%	20	47%	22	15%	7	الهامش على التكاليف المتغيرة
35%	18	36%	18	33%	16	32%	15	70%	32	دون هامش
0%	0	0%	0	0%	0	2%	1	7%	3	المجموع
100%	52	100%	50	100%	48	100%	47	100%	46	

المؤشر عدد 2: نسبة انتظام الرحلات الجوية

تقوم شركة الخطوط التونسية منذ سنوات بتحليل نتائج انتظام الرحلات الجوية للوقوف عند الأسباب الراجعة وراء ذلك، علما أن الجهود المبذولة داخل الشركة لتحسين جودة المنتج المقدمة للمسافرين ما فتئت تتضاعف مع الظروف الحالية. وقد شهد المؤشر تراجعا كبيرا سنة 2010 بنسبة 63% مقارنة بسنة 2009 بنسبة 73% وقد تم تسجيل نسبة 51% سنة 2013. ويرجع ذلك إلى عديد من الأسباب أهمها توقف " التونسية للتموين عن تزويد شركة الخطوط التونسية بخدمات التموين على متن الطائرات وتشديد المراقبة الأمنية بمطار تونس قرطاج إلى جانب الأسباب المتعلقة بعملية الاستغلال بالمحطات وخاصة محطة تونس قرطاج - الدولي (شرطة-جمارك-البنية الأساسية للمطار).

إلا أنه في سنة 2015 شهد مؤشر إنتظام الرحلات الجوية تحسنا ملحوظا مقارنة بنوع النشاط التجاري المنتظم حيث بلغ 52% مقابل 48% سنة 2014 ، ولكن يبقى هذا المؤشر دون الهدف المنشود 70%.

❖ الهدف 2 : تحسين نجاعة استغلال المطارات

● **تقديم الهدف:** تعد المطارات حلقة أساسية في منظومة الطيران المدني لا فقط من حيث جودة البنية الأساسية بل كذلك على مستوى الاستغلال. ويمكن تصنيف الإشكاليات المتعلقة بالمطارات في تونس إلى صنفين: الأول يتعلق بضعف الحركة الجوية بالمطارات الداخلية. والثاني يتعلق بتجاوز طاقة الإستيعاب بمطار تونس قرطاج مما ينعكس سلبا على جودة الخدمات بالمطار (الاكتظاظ، تأخير الرحلات، السرقة،...) وتبعاً لذلك فإن تنشيط الحركة الجوية في المطارات التونسية من الأهداف التي تسعى الدولة إلى تحقيقها، وقد كانت السياسة العمومية التي دأبت على تجسيدها وزارة النقل وديوان الطيران المدني والمطارات وشركة الخطوط التونسية منذ التسعينات وحتى الآن متجهة نحو دعم النقل الجوي الداخلي والدولي وفتح خطوط جديدة نحو وجهات مختلفة. إلا أن الهدف ما زال منشوداً ولم يبلغ النسب المرجوة خاصة على مستوى المطارات الداخلية، لذلك تم اختيار مؤشرين يمكن من قياس نجاعة الجهود المبذولة لتنشيط الحركة الجوية خاصة في الظروف الإستثنائية التي تعيشها البلاد منذ سنوات، وتجدر الإشارة أن وزارة النقل والمؤسسات تحت الإشراف معنية بهذين المؤشرين إلى جانب الدور الذي تلعبه وزارة السياحة في هذا المجال.

● **مرجع الهدف:** مخطط التنمية 2016-2020

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

تقديرات			قانون	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017	مالية 2016	2015	2014	2013		
7226	6948	6681	6550	7278	10690	11033	ألف مسافر	المؤشر 1: تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية
51	48.7	46.9	45.8	37.7	73.6	65.2	ألف مسافر	المؤشر عدد 2: تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية

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

***تقديم الهدف:** إن تقييم منظومة سلامة الطيران المدني على جميع المستويات (مستغلي وهياكل الصيانة) هي مرحلة أساسية لقياس أداء سلطة الطيران المدني إستنادا إلى المعايير الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي وكذلك المعايير الوطنية، حيث أن وجود نظام رقابة ناجع يمكن من متابعة أداء شركات الطيران ومستغلي المطارات من حيث تطبيق المعايير الدنيا في مجال السلامة الجوية من شأنه أن يضمن احترام القواعد الأساسية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

وتقوم إدارة السلامة الجوية التابعة للإدارة العامة للطيران المدني بتخطيط برنامج سنوي يتضمن عمليات التدقيق والرقابة في إطار منح و تجديد تراخيص استغلال النقل الجوي للمسافرين والبضائع، المصادقة على هياكل صيانة الطائرات، استغلال المطارات و جودة البنية التحتية وخدمات الملاحة الجوية.

وبصفة أشمل، تتلخص مهام الإشراف في العناصر التالية:

- انجاز عمليات تفقد في إطار متابعة تنفيذ البرامج التصحيحية المعتمدة من قبل المستغلين لمعالجة النقائص المسجلة،
- انجاز عمليات تفقد في إطار معالجة المشاكل المتعلقة بالسلامة،
- تفقد أجهزة المحاكاة للطيران المعتمدة من قبل شركات الطيران في إطار تكوين ورسكلة الأعدان الملاحين،
- تفقد فني للطائرات المزمع استئجارها من قبل شركات الطيران التونسية قصد تغطية حاجياتها في مواسم الذروة،
- تدقيق فني لهياكل الصيانة الأجنبية قصد تأمين صيانة الطائرات التونسية في محطات الصيانة الخارجية،
- مراقبة الطائرات الأجنبية المتواجدة بالمطارات التونسية.

وتبعاً لما سبق ذكره، تم اختيار المؤشر المتعلق بقياس مدى انجاز البرنامج السنوي المتعلق بالإشراف على السلامة الجوية (شركات طيران، مدارس تكوين الطيارين، مستغلي مطارات) المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتوفر الموارد البشرية من حيث العدد الكافي والمؤهلات الفنية والكفاءة المستوجبة لدى المراقبين حتى يتسنى القيام بعمليات الرقابة وفق المقاييس الدولية،

واعتباراً للنقص الملحوظ في الإطارات الذي شهدته الإدارة العامة للطيران المدني منذ سنة 2011 يقوم نفس فريق العمل بانجاز برنامج مراقبة الإستغلال الفني للطائرات التونسية وكذلك الأجنبية (برنامج SAFA) حيث تم تأمين 6 مهمات تدقيق على الطائرات الأجنبية منذ شهر ماي 2016.

وعلى صعيد آخر، تقوم الإدارة العامة للطيران المدني بتنقيح مجلة الطيران المدني فيما يخص الشروط المستوجبة لتأمين خدمات الملاحة الجوية، حيث سيتم في المستقبل اعتماد نتائج عمليات التدقيق والرقابة على مستغلي المطارات من حيث تقييم جودة خدمات الملاحة الجوية وكذلك جودة البنية التحتية (المدارج،..) لإسناد التراخيص استثناسا بالمنظومات الأوروبية في هذا المجال من جهة وتطويرا لمنظومة الرقابة في تونس من جهة أخرى.

وللتذكير، تجدر الإفادة أن منظمة الطيران المدني الدولي تقوم بصفة دورية بتقييم منظومة الإشراف على السلامة الجوية في تونس وتوصي بتنفيذ برنامج عمل تسهر على تطبيقه الإطارات المختصة في الإدارة العامة للطيران المدني، إلا أن النقص الفادح في الموارد البشرية والمالية يحد من المجهودات المبذولة لذلك ارتأت الإدارة العامة سنة 2016 أن تعزز الفريق الحالي وذلك بإحاق أعوان وإطارات مختصة من مصالح وزارة الدفاع الوطني (جيش الطيران) للوصول إلى تحقيق النتائج المرجوة خاصة وأنه قد تم برمجة عملية التدقيق نظام شامل في بداية سنة 2017 والتي ستنتج من قبل خبراء من منظمة الطيران المدني الدولي.

هذا وتجدر الإشارة، أن نتائج تدعيم الفريق الحالي للمراقبين بكفاءات وزارة الدفاع الوطني أصبحت ملموسة من خلال المؤشر بما أن هناك تحسن واضح في تقدم نسبة انجاز عمليات التدقيق. (خاصة فيما يهم مراقبة جودة الملاحة الجوية).

***مرجع الهدف:** معايير منظمة الطيران المدني الدولي + المعايير الوطنية في مجال السلامة الجوية.

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

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
%98	%98	%98	%87	%81	%81	%81	نسبة	المؤشر 1: نسبة انجاز برنامج السلامة الجوية
80%	%75	%70	%60	%35	%30	%20	نسبة	المؤشر 2: مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر.

- أهم الأنشطة المبرمجة من طرف الإدارة العامة للطيران المدني لسنة 2017 :

- مواصلة تنفيذ برنامج توأمة في مجال الطيران المدني مع سلطة طيران مدنية أوروبية،
- تحيين الإتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع العديد من البلدان وخاصة روسيا، ألمانيا والكندا وإبرام اتفاقية ثنائية مع الولايات المتحدة الأمريكية،
- مواصلة عقد جولات المفاوضات مع الإتحاد الأوروبي قصد إبرام إتفاقية تحرير الاجواء،
- القيام بدراسة حول تأثير فتح الأجواء على قطاع الطيران المدني،
- مواصلة تنفيذ البرنامج التصحيحي لمنظمة الطيران المدني الدولي الخاص بتونس والمتعلق بالسلامة الجوية،
- تكثيف عمليات التدقيق في جودة الخدمات بالمطارات،
- مراجعة و تحيين النصوص القانونية و ملائمتها مع التشريعات الأوروبية،
- القيام بدراسة حول تنظيم مكتب البحث والإنقاذ و خاصة في ما يتعلق بجانب التمويل و تكوين الاطارات،
- القيام بتقييم عام لمنظومة التكوين في مجال الطيران المدني واقتراح الإصلاحات الملائمة.

III - نفقات البرنامج

تطور إعمادات برنامج الطيران المدني

لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة:

الوحدة: ألف دينار

بيــــــــان البرنامج	إنجازات 2015	ق.م 2016	تقديرات 2017	نسبة التطور 2017/2016
العنوان الأول: نفقات التصرف	6033.361	3433	4756	%38.53
التأجير العمومي	782.361	1177	1480	%25.7
وسائل المصالح				
التدخل العمومي	5251	2256	3276	%45.21
العنوان الثاني: نفقات التنمية	0	30	50	
الاستثمارات المباشرة	-	30	50	66.66%
التمويل العمومي	22000	-		
على الموارد العامة للميزانية	22000	30		
مجموع البرنامج	28033.361	3463	4806	%38.78

تأجير العسكريين على ميزانية برنامج الطيران المدني:

بلغت الإعتمادات المرصودة لتأجير العسكريين بعنوان سنة 2017 حوالي 400 أ د ويعود هذا الخيار الذي انتهجته الإدارة العامة للطيران المدني إلى ضرورة تدعيم الإدارات الفنية (إدارة السلامة الجوية) بكفاءات في جميع المجالات المتعلقة بمجال الطيران المدني (نقص بـ 12 تقني سنة 2009 و 20 حاليا) واعتبارا لمغادرة 09 مهندسين وإطارات (سنوات 2012-2013-2014) موضوعين على ذمة الإدارة العامة للطيران المدني والرجوع إلى مقرات عملهم الأصلية (ديوان الطيران المدني والمطارات، شركة الخطوط التونسية) دون تعويضهم. وتبعاً لذلك، تم التنسيق مع وزارة الدفاع الوطني قصد إلحاق 08 تقنيين ساميين وضابط سامي، مع العلم أن الإدارة العامة قامت بإعداد برنامج تكوين على مدى 3 أشهر قصد تأهيل الإطارات التي سيتم إلحاقها لدراسة الملفات الفنية والإعداد الجيد لمهمة التدقيق التي ستقوم بها المنظمة في شهر مارس 2017.

ومن جهة أخرى، ولضمان حسن سير عملية الرقابة التي تقوم بها الإدارة العامة للطيران المدني على مختلف المطارات و لتفادي النقص الحاصل في عدد مراقبي النقل الجوي والذي

سينتزيد أكثر خلال السنوات القادمة عند حلول سن التقاعد لمعظم الأعوان المراقبين دون إمكانية تعويضهم، يقترح إلحاق 24 تقني من وزارة الدفاع الوطني تعهد إليهم خطة مراقبين للنقل الجوي طبقا لمقتضيات الأمر عدد 240 لسنة 1980 المؤرخ في 12 فيفري 1986 والمتعلق بضبط مهام و صلاحيات و شروط تعيين مراقبي النقل الجوي. مع العلم أنه سيتم تكوينهم بغرض القيام بمهام تفقدية في المطارات.

وفيما يلي عدد المراقبين الجويين المباشرين وحاجيات الإدارة العامة للطيران المدني:

حاجيات الإدارة العامة للطيران المدني	العدد الحالي	المطارات
05	2	مطار تونس-قرطاج
05	4	مطار المنستير- حبيب بورقيبة
05	2	مطار النفيضة- الحمامات
05	1	مطار جربة- جرجيس
01	4	مطار صفاقس - طينة
03	0	مطار توزر- نفطة
24	13	العدد الجملي

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-1-2

تسمية المؤشر: انتظام الرحلات الجوية

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

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 جودة (quantité)،
6. التفريعات (لا يوجد)

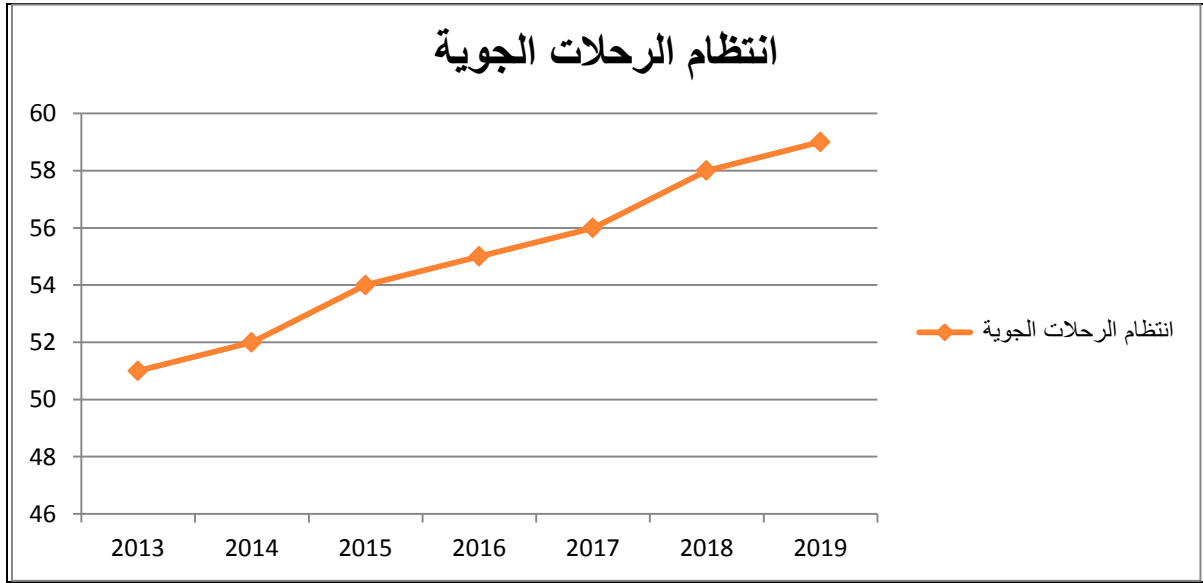
II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
2. مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020.
3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر ، تقارير
4. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية
5. تاريخ توقّر المؤشر : كل سنة .
6. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 59%
7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: شركة الخطوط الجوية التونسية.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			قانون مالية 2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
%59	%58	%56	%55	%54	%52	%51	النسبة	انتظام الرحلات الجوية (بين 15 دق وأقل من ساعة).

2. رسم بياني



ابتداءً من سنة 2014 سجلت شركة الخطوط التونسية تحسناً في نسبة انتظام الرحلات الجوية التي تؤمنها وذلك بفضل تحسن جودة الخدمات المسداة إلى المسافرين (الإحاطة بالمسافرين ، تعويضات مالية، إقامة،...) و رغم أن نسبة الانتظام في سنة 2013 هي أضعف نسبة مقارنة بالسنوات السابقة (2012 : 54 % / 2011 : 56 % / 2010 : 63 %) إلا أنه يمكن القول أن الشركة بدأت تسترجع النسب التي سجلتها في السابق وتطمح أن تصل إلى نسبة انتظام تبلغ 74% التي تم تسجيلها سنة 2007 . ومع السياسة التجارية الجديدة للشركة في أفق المخطط الحالي ستشهد النسب ارتفاعاً أكثر مما كان متوقعاً.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-1-2

تسمية المؤشر: الرحلات الجوية ذات المردودية.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

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: : الرحلات التي تغطي التكاليف الجمالية.
4. التدخلات ذات التأثير: استراتيجية الشركة، الوضعية المالية للشركة، السياسة الإجتماعية للشركة.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (quantité)،

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

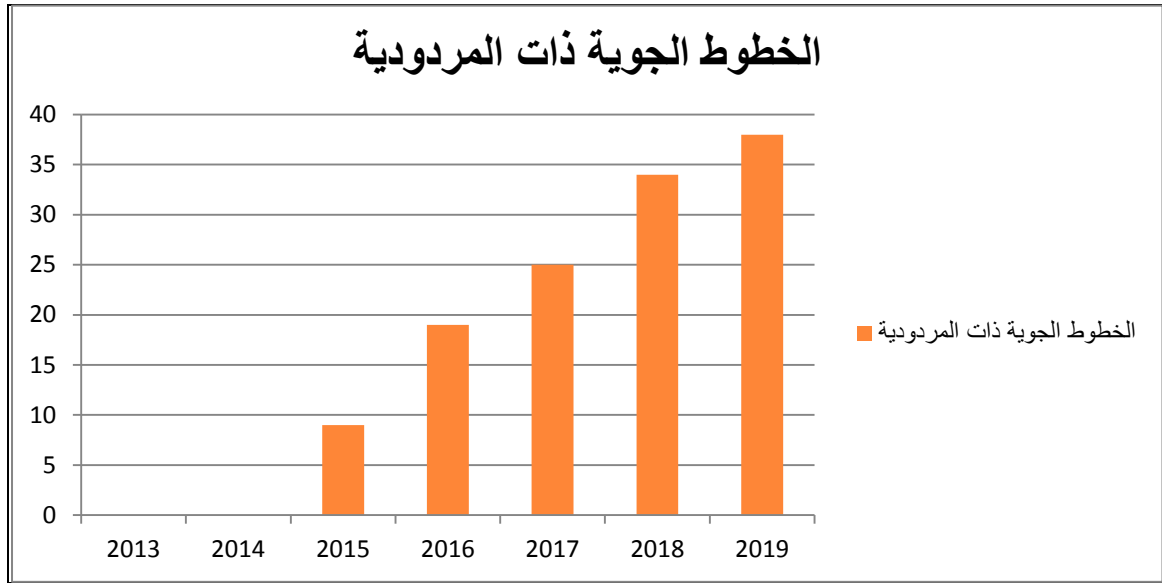
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): الفارق بين المداخل المتأتية من الرحلة و مجمل النفقات المباشرة وغير المباشرة ذات الصلة.
2. وحدة المؤشر: النسبة المئوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: التقارير.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية: تقارير شركة الخطوط التونسية
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: شركة الخطوط الجوية التونسية
6. تاريخ توفر المؤشر : كل سنة.
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 38%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: شركة الخطوط الجوية التونسية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات				2015	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017	2016		2014	2013		
%38	%34	%25	%19	%9	-	-	النسبة	الخطوط الجوية ذات المردودية

2- الرسم البياني



بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

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: متابعة تطور حركة المسافرين بالمطارات التونسية
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (الظرفية السياسية والاقتصادية للبلاد)
6. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...) لا يوجد

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

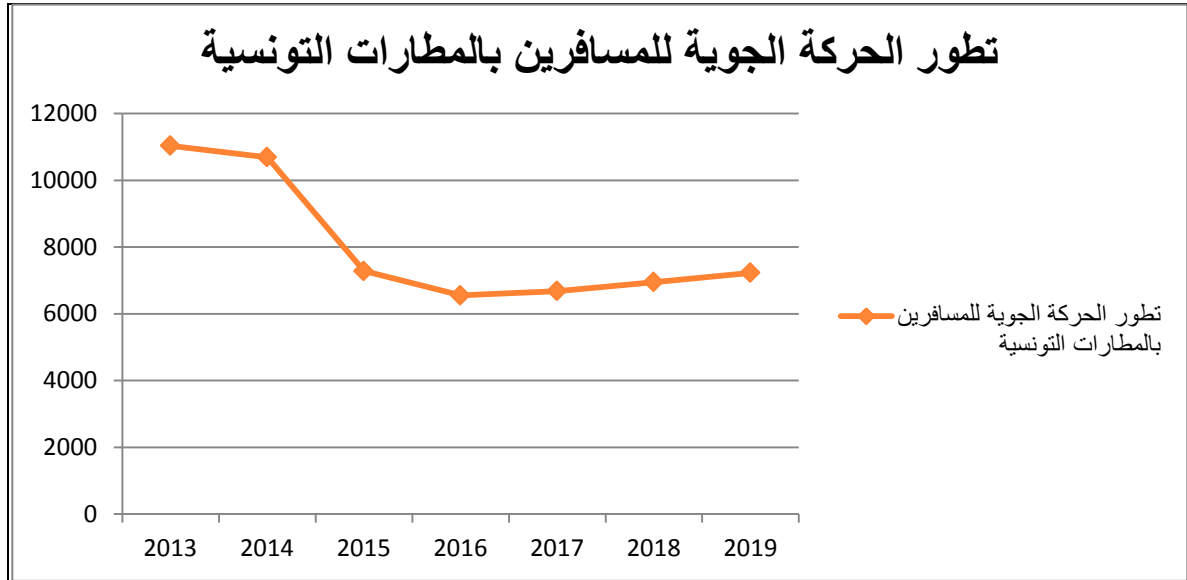
1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد المسافرين (من وإلى تونس)
2. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حركة المسافرين الدولية والداخلية
3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : تقارير
4. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مستغلي المطارات
5. تاريخ توفر المؤشر : شهريا.
6. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 7226
7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة النقل الجوي

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			الإنجازات				الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013		
7226	6948	6681	6550	7278	10690	11033	ألف مسافر	تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية

2. رسم بياني لتطور المؤشر



3. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

تم اعتماد هذه التقديرا باعتبار الفرضيات التالية:

-الإستقرار الأمني والإجتماعي بالبلاد،

- تطور المؤشرات المتعلقة بالسياحة،

-تطور الحركة الجوية لشركات الطيران الأجنبية

-تطور الحركة الجوية غير المنتظمة.

وقد شهدت الحركة الجوية بالمطارات التونسية سنة 2015 تراجعا ملحوظا مقارنة بسنة 2013 ويفسر ذلك بالآثار السلبية للأحداث الإرهابية التي جرت بتونس في تلك الفترة وتقوم السلطات (وزارة النقل، مطارات وشركات طيران) بتكثيف مجهوداتها لتأمين سلامة المطارات من خلال القيام باستثمارات هامة في الأجهزة والمعدات المخصصة لذلك من جهة والقيام بتكوين أعوان الأمن والقيام بعمليات بيضاء من جهة أخرى، ومن المنتظر أن تتحسن تدريجيا الحركة خاصة مع وفود السياح من الجزائر وليبيا وروسيا.

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

فتح خطوط جديدة- تكثيف الرحلات الجوية في الخطوط الحالية

5. تحديد أهم النقائص (Limites) المتعلقة بالمؤشر:

يعتمد على عناصر خارجية (الظروف الأمنية الدولية).

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-2

تسمية المؤشر: تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية.

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

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: : متابعة تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية.

4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)

5. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة (الظرفية السياسية والاقتصادية للبلاد)

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

على مستوى مطارات: طبرقة- قفصة - توزر- قابس.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الحركة الجوية من وإلى تونس بالمطارات المعنية

2. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : التقارير.

3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة النقل الجوي

4. تاريخ توفّر المؤشر : شهريا

5. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 51

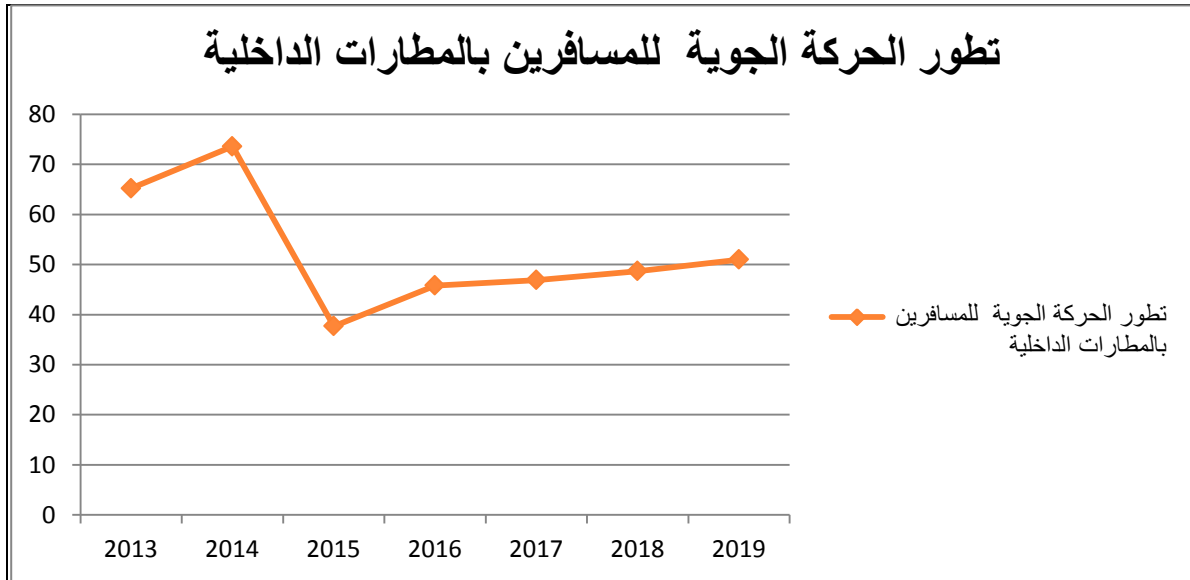
6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة النقل الجوي

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات				الوحدة	3. مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013		
51	48.7	46.9	45.8	37.7	73.6	65.2	ألف مسافر	تطور الحركة الجوية بالمطارات الداخلية

2. رسم بياني لتطور المؤشر



3. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تشهد الحركة الجوية بالمطارات الداخلية منذ سنوات تراجعا كبيرا مقارنة بطاقة إستيعابها ويرجع ذلك بالأساس إلى ارتباطها بتوافد السياح إلى تونس ورغم المجهودات المبذولة لتنمية المطارات الداخلية من خلال التخفيض والإعفاء من دفع معالم المطارات وخدمات الملاحة الجوية من جهة وكذلك اقرار مطاري توزر وطبرقة منذ سنة 2005 كمطارات مفتوحة كليا لكل الشركات من كافة الدول الراغبة في استعمالها (open skies)، إلا أنه مع تدهور الأوضاع الأمنية بتونس والبلدان المجاورة تقلصت الحركة بصفة ملحوظة خاصة سنة 2015 مقارنة بسنة 2014.

4. تحديد أهم النقائص (Limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد على عناصر خارجية (الظروف الأمنية الدولية).

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1-3-2

تسمية المؤشر: نسبة إنجاز برنامج مراقبة الإشراف على السلامة الجوية .

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني

2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تعزيز منظومة مراقبة جودة سلامة الطيران المدني

3. نوع المؤشر: **indicateur d'activité**

4. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية

يقيس هذا المؤشر مدى إنجاز البرنامج السنوي لمراقبة جودة السلامة الجوية لدى شركات الطيران ومستغلي المطارات وترتبط فاعلية هذا المؤشر بالإمكانيات المتاحة للإدارة العامة للطيران المدني من حيث الموارد البشرية والمالية وفرص التكوين.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد العمليات المنجزة / عدد العمليات المبرمجة وفق

المعايير الدولية

2. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: طبيعة المهمات والشركات المعنية

3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : تقارير

4. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إدارة السلامة الجوية

5. تاريخ توفر المؤشر : سنويا حسب البرنامج المخطط

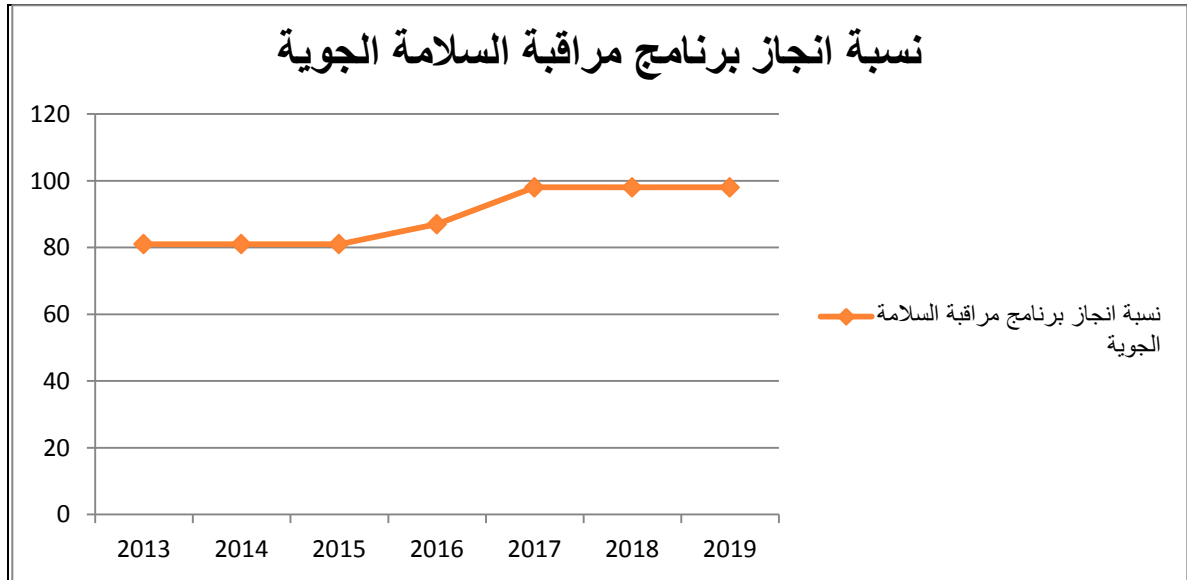
6. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 98%

7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة السلامة الجوية

III - قراءة في نتائج المؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
%98	%98	%98	%87	%81	%81	%81	النسبة	نسبة انجاز برنامج مراقبة السلامة الجوية

2. الرسم البياني



3. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

إن تنفيذ البرنامج الوطني لمراقبة جودة السلامة الجوية مرتبط أساساً بتوفر الإطارات المختصة والتي انتفعت بتكوين في المجالات المعنية، ونظراً للنقص الذي شهدته الإدارة العامة للطيران المدني فقد تمت الإستعانة بمصالح وزارة الدفاع الوطني لتغطية الحاجيات من حيث الموارد البشرية المختصة والتي لا توجد حالياً في السوق التونسية (اختصاصات توفرها حالياً مدرسة برج العامري بالأساس ومدارس التكوين الخاصة،..)

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

استكمال النصوص القانونية الترتيبية لتعزيز الدور الرقابي للإدارة العامة للطيران المدني في مجال السلامة الجوية في المطارات وعلى شركات الطيران التونسية.
- توفير التكوين اللازم للأعوان والإطارات المعنية.
- متابعة برنامج مراقبة الطائرات الأجنبية

5. تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يمكن هذا المؤشر من معرفة مدى تقدم إرساء المنظومة الوطنية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر لكنه لا يقدم معطيات جزئية دقيقة بخصوص جودة منظومة السلامة الجوية ومن المنتظر أن تتم إضافة مؤشر آخر يتعلق بقياس مدى تصحيح شركات الطيران زمني المطارات للنقص المسجلة خلال عمليات التدقيق والمراقبة .

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-3-2

تسمية المؤشر: مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر
تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2016.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : الطيران المدني

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

3. نوع المؤشر: **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 إلى توفير الأعدان المكونين والمؤهلين والمعدات والتجهيزات المطلوبة للقيام بعمليات البحث والإنقاذ على أكمل وجه.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

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

2. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المعايير المعتمدة والمطلوبة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي تم الإستجابة لها من طرف مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ.

3. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر : تقارير

4. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ

5. تاريخ توفر المؤشر : حسب تقدم الإيفاء بالالتزامات الوطنية والدولية في المجال .

6. القيمة المستهدفة للمؤشر (**Valeur cible de l'indicateur**): 80%

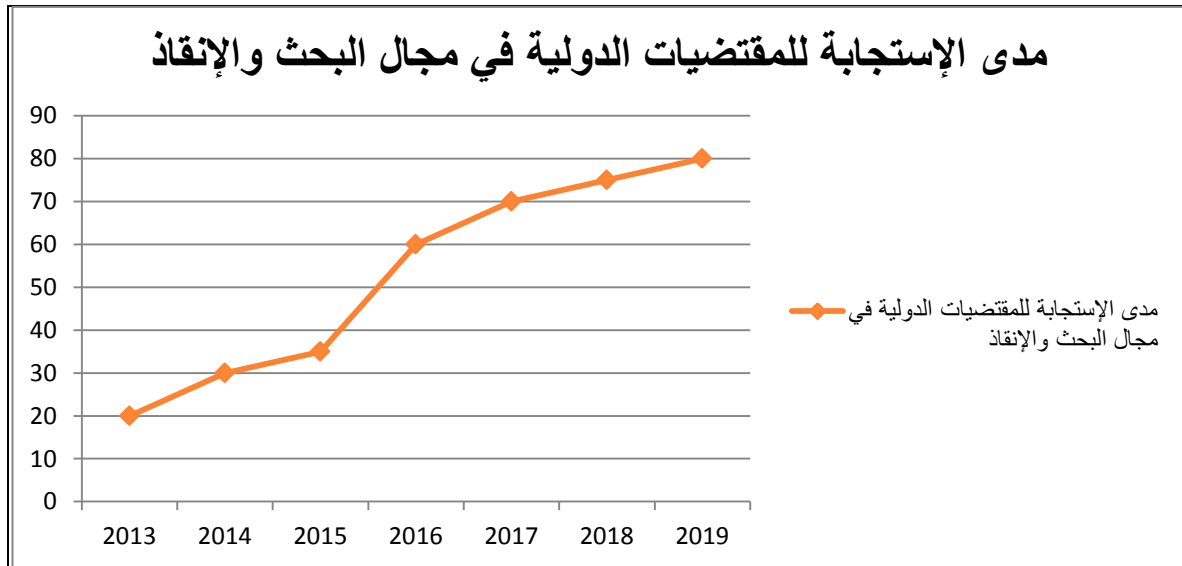
7. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ

III - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
80 %	75 %	70 %	60 %	35 %	30 %	20 %	النسبة	مدى الإستجابة للمقتضيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ

4. الرسم البياني



3. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

يعتبر تركيز منظومة وطنية فعالة للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر من البرامج التي توليها الإدارة العامة للطيران المدني أهمية بالغة نظرا لتأثيره المباشر على مدى استجابة الجمهورية التونسية لالتزاماتها الدولية في مجال الطيران المدني، إلا أن تركيز هذه المنظومة يتطلب اعتمادات مالية هامة وتنسيقا محكما بين جميع المتدخلين لضمان سلامة تقديم خدمات البحث والإنقاذ. وقد شهدت سنة 2016 تطورا ملحوظا في المؤشر مع عقد اجتماعات مكثفة مع مختلف المتدخلين والتي انبثق عنها تجسيما للعناصر الأساسية لبرنامج العمل الموصى به خلال مهمة التدقيق الأخيرة (سنة 2009).

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر: استكمال النصوص الترتيبية لتفعيل المنظومة وإرساء الأسس القانونية لها .

تأمين التكوين اللازم للأعوان والإطارات المعنية بتقديم خدمات البحث والإنقاذ والإشراف على سلامة تقديمها إضافة إلى الحرص على توفير المعدات والتجهيزات اللازمة لتقديم هذه الخدمات. تم تقديم مشروع لتنقيح الفصل 18 من الأمر عدد 3333 لسنة 2009 المتعلق 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.

5. تحديد أهم النقائص (**limites**) المتعلقة بالمؤشر: يمكن هذا المؤشر من معرفة مدى تقدم إرساء المنظومة الوطنية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر لكنه لا يقدم معطيات جزئية دقيقة بخصوص مكونات هذه المنظومة .

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 الأجل 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 وملئمة 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%) تمّ 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 (2016)	طاقة السفينة		اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
	سيارة	مسافر		نقل المسافرين والسيارات	الشركة التونسية للملاحة
16	666	2208	قرطاج		
5	1060	3200	تانيت		
	حاوية موازية لـ 20 قدم	مجرورة		دحرجة مزدوجة	
18		128	أوليس		
18		128	سلامبو		
16	680	180	عليسة		
16	680	180	أميلكار		
معدل العمر 15 سنة			6		

● الأسطول الخاص

العمر (2016)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
11	1972 طن	إسكندر	نقل بضائع عامة	شركة أفريقيا مارين كومبني
9	1371 طن	رادس	نقل بضائع عامة	شركة ميتال شيب
9	6100 طن	صفاقس	نقل بضائع عامة	
معدل العمر 10 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 لمدة 3 أو 5 سنوات حسب آليات السوق.
- تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للاستفادة من فرص استقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات اختصاص تكنولوجي مرتفع.
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري والموانئ وإعداد برنامج تأهيل قصد مساندهم ودعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم ومع الأجانب من ذوي الخبرة.
- إعداد مقارب تشريعية وتنظيمية لقطاع النقل البحري والموانئ مع المعايير الدولية والأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار التعاون و من خلال برنامج التوأمة مع الإتحاد الأوروبي.

2-1-1- على مستوى الموانئ

تتمثل البنية الأساسية فيما يلي :

الميناء	عدد الأرصفة	طول الأرصفة (م)	الغايطس (م)	تخصص الميناء
رادس	11	1930	9,75	الحاويات و المجرورات
حلق الوادي	10	1870	9	المسافرين و السياح
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 الذي شملته الدراسة التي أنجزت في الغرض سنة 2014 واقترحت إنجاز أرصفة ومحطات متخصصة في هذا النشاط بموانئ بنزرت، حلق الوادي، سوسة، صفاقس وجرجيس.
- إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وفقا لمتطلبات التحولات الجديدة للنقل البحري، لا سيما من حيث الحجم والتخصص للسفن وذلك من أجل ضمان عبور المبادلات التجارية الحالية والمستقبلية بأقل كلفة وفي أسرع وقت وتوظيف الموقع الجغرافي التونسي لجذب قسط من حركة المسافنة للحاويات في المنطقة.

- تحسين جودة 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 وتكييف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الاندماج في الحياة المهنية.

1-3 الإشكاليات:

3-1-1- 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 (8 سفن تجارية مملوكة) ومساهمته الضعيفة في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 10% سنة 2015 إضافة إلى التحديات التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى الإمتثال لقواعد السلامة والأمن والتكوين مما يزيد في كلفة إستغلال السفن ويحد من القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل البحري.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتها السفن التجارية وبالتالي لا يمكنها إستقبال سفن كبيرة (من حيث الطول، الحمولة والغاطس المائي) إلى جانب بلوغ أغلب الموانئ التجارية طاقتها القصوى ولا تحتوي على مخزون عقاري إحتياطي مع محدودية عمق المياه بها إضافة إلى قدم معدات الشحن والتفريغ وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها، والتأخير في إعتقاد 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.

1-4 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 بحثا 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.

2- أهداف و مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

2-1 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 :

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

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

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

- **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج

- **مبررات اعتماد المؤشرات:**

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 1.1.3 لإبراز مدى حسن استغلال 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			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
20	17	15	12	9	9,2	7	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
30	27	25	24	21	14	13	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			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
12	12	11	10	9.4	10,3	10,8	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
38	36	36	35	33	37	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 أرست بالموانئ التونسية في اطار 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			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
16847	16356	15880	15569	14944	14964	12732	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة للسفن التجارية الرافعة للراية التونسية
15	15	15	15	11	5,32	7,66	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست 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 وبرنامج التكوين مع المعهد للتدريب المينائي بالإسكندرية. - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع. - تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس(TOS). 		المؤشر عدد 1.1.3	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 2.1.3	
	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري 		المؤشر عدد 1.2.3	
	<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص - تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت 		المؤشر عدد 2.2.3	الهدف 2.3
	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية - ادخال حيز التشغيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM) - تحيين النصوص القانونية و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها 		المؤشر عدد 1.3.3	الهدف 3.3
	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة - تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية 		المؤشر عدد 2.3.3	

1-3 ميزانية البرنامج :

تطور إعتمادات برنامج النقل البحري و الموائ

الوحدة: ألف دينار

نسبة التطور 2017 -2016		تقديرات 2017		قانون المالية 2016 (1)	إنجازات 2015	بيان البرنامج
النسبة (%) (1) / (1) - (2)	المبلغ (1)-(2)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد			
3,32%	348	10840	10840	10492	9754	العنوان الأول: نفقات التصرف
-15,97%	-152	800	800	952	714	التأجير العمومي
				-		وسائل المصالح
5,24%	500	10040	10040	9540	9040	التدخل العمومي
6,25%	100	1700	1700	1600	1687	العنوان الثاني: نفقات التنمية
						الاستثمارات المباشرة
						على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
6,25%	100	1700	1700	1600	1687	التمويل العمومي
6,25%	100	1700	1700	1600	1687	على الموارد العامة للميزانية
						على موارد القروض الخارجية الموظفة
						صناديق الخزينة
3,70%	448	12540	12540	12092	11441	مجموع البرنامج

* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة :

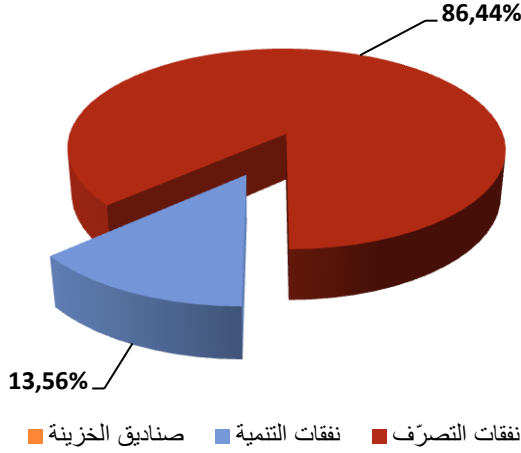
اعتمادات الدفع

نفقات التصرف: 10840 أ.د. (86,44%)

نفقات التنمية: 1700 أ.د. (13,56%)

صناديق الخزينة: 0 أ.د. (0%)

رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة بحساب الالف دينار



تمثل نفقات التصرف 86,44% من جملة اعتمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التدخل العمومي بقيمة مادية قدرها 10840 أ.د. (منها 10040 أ.د. منحة لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 92,62% من نفقات التصرف، في حين تمثل نفقات التنمية 1700 أ.د. (تمويل عمومي لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)، أي بنسبة 13,56% من جملة اعتمادات البرنامج.

**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 2016

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 2017 يتمثل الهدف في بلوغ 15 حاوية مناولة في الساعة و 25مجرورة 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

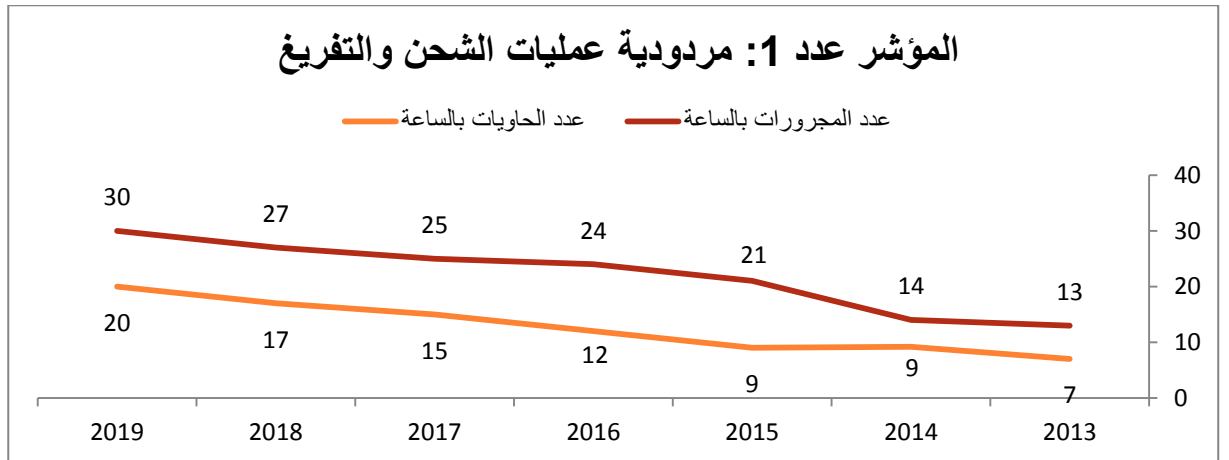
تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
20	17	15	12	9	9,2	7	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
30	27	25	24	21	14	13	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 18,56% خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) معدل نمو سنوي بـ 7,72% خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019

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 قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2016

1- الخاصيات 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 2017 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 (الإجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

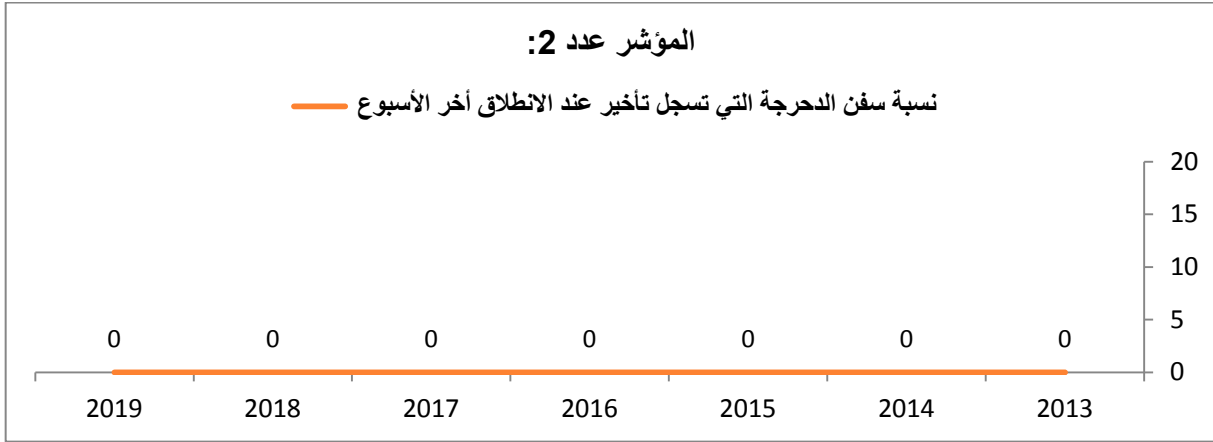
تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
-	-	-	-	-	-	-	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-): لا وجود لتأخير

2- تحليل النتائج وتقديرات الإجازات 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 النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر : ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من السفن و اقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

رمز المؤشر: 1.2.3

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2016

I. الخاصيات 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 2017 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 11%
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III. قراءة في نتائج المؤشر

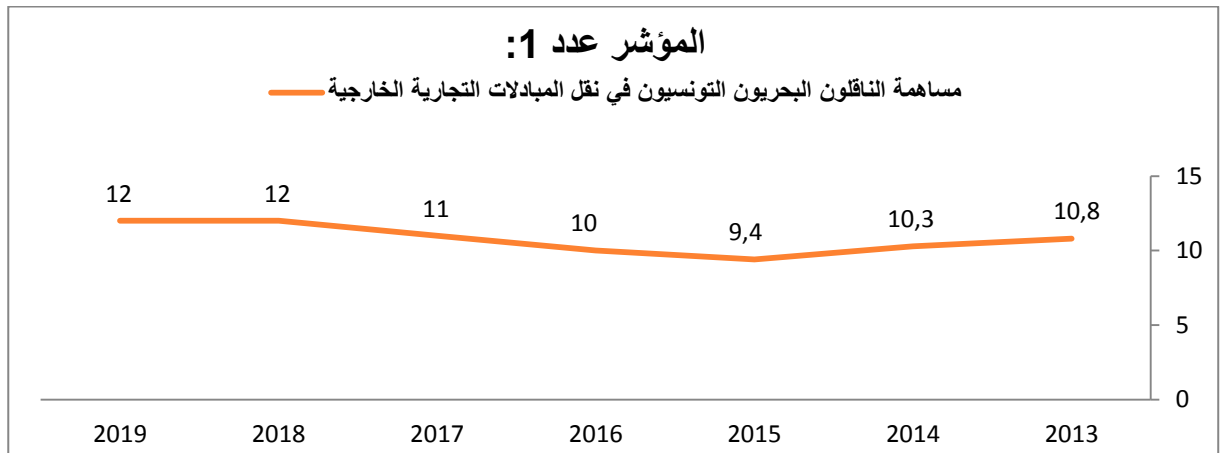
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
12	12	11	10	9,4	10,3	10,8	%	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 6,27 % خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019.

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.

رمز المؤشر: 2.2.3

تسمية المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2016

I. الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
- 3- إسم المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض للنقل البحري و أهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 8- 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 (إستمارة، 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 توقّف المؤشر : نهاية السداسي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2017 يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية يقدر بـ 36
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ.

III. قراءة في نتائج المؤشر

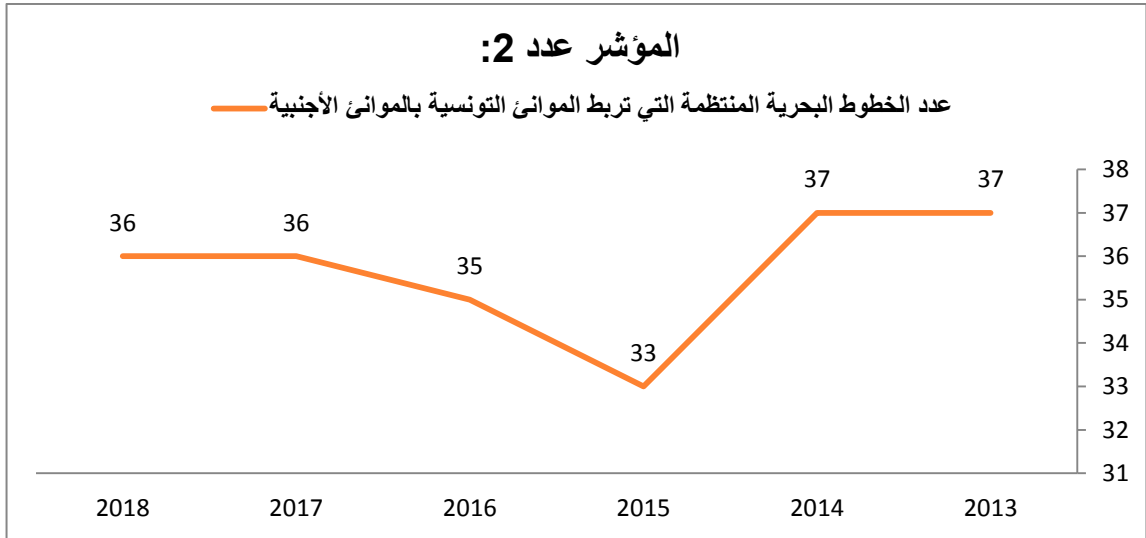
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
38	36	36	35	33	37	37	عدد	عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية معدل نمو سنوي بـ 2,78% خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019.

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
- تحيين الدراسات المتعلقة بتطوير حركة الحاويات بميناء بنزرت.

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 2016

I- الخصائص 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- التفريعات

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 والموانئ
- 6- تاريخ توفّر المؤشر : نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2017 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 15880 معاينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

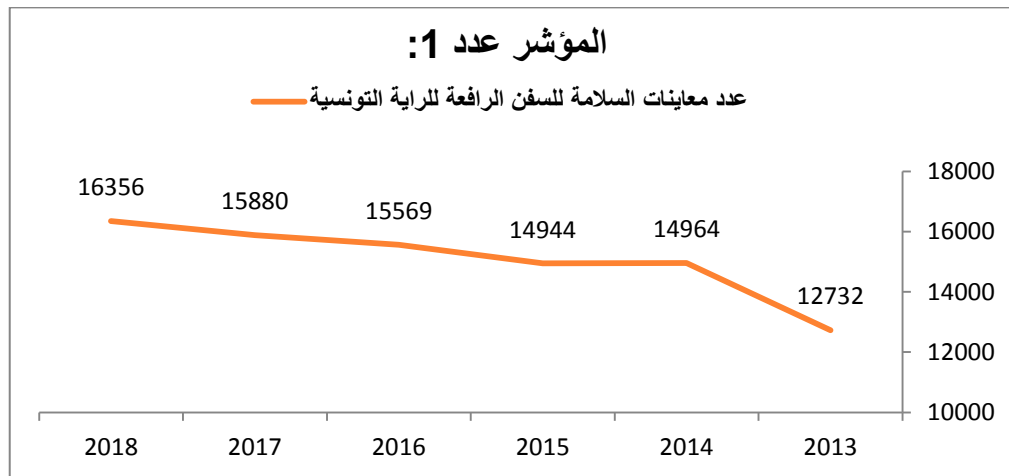
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
1684	1635	1588	1556	1494	1496	1273	عدد	عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
7	6	0	9	4	4	2		

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نمو سنوي بـ 2,66% خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019.

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 النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر نتائج معاينات السلامة التي قامت بها السلطة البحرية.

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2016

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- التفرعات

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 و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2017
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

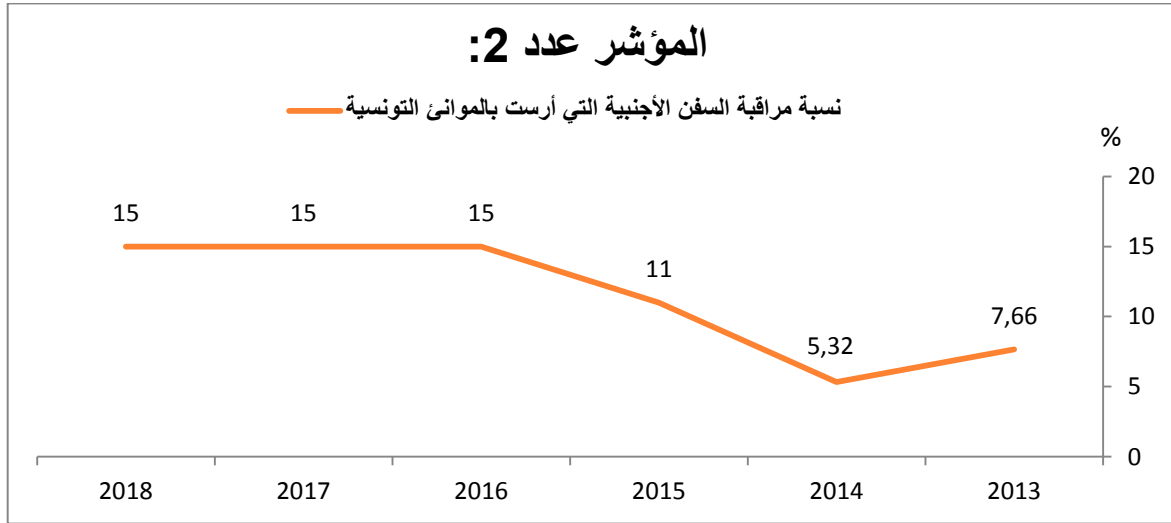
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
15	15	15	15	11	5,32	7,66	%	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 استقرارا يقدر بـ 15% خلال الفترة الممتدة من 2016 إلى 2019 .

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة
- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر تقييم

نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية .

برنامج الرصد الجوي

رئيس البرنامج : السيد عبد الوهاب التميري

المدير العام للمعهد الوطني للرصد الجوي

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

1-1 إستراتيجية البرنامج:

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

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

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:

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

وتتجه هذه الإستراتيجية خلال الفترة 2017-2020 إلى:

- زيادة التركيز على المهام ذات الصلة بسلامة الأشخاص والممتلكات، لا سيما في مجال التّوقّعات الجوّية والمناخية والإنذار المبكر وكذا إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية والأحداث والظواهر الجوّية البالغة الشّدة والزلازل،
- تطوير الخدمات المناخية لتلبية احتياجات سياسات التّأقلم مع التغيّرات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلّق بمشاريع التهيئة والاستثمار،
- تطوير الخدمات المتعلقة بالزلازل والهندسة الزلزالية بما يمكن المعهد من المساهمة الفعّالة في مجال الحفاظ على الأشخاص والممتلكات،
- ضمان الجودة العلمية والتقنية والتشغيلية من خلال تعزيز دور البحث العلمي التّطبيقي والابتكار ووضعها في قلب إستراتيجية البرنامج،
- إتّباع سياسة استثمار وتنفيذها لتوفير بنية أساسية على درجة من الجودة (رصد ومراقبة، نظام اتصالات وتبادل معلومات...) تضمن توقّعات جويّة دقيقة، فعّالة وموثوق بها،
- تطوير مستوى النشاط التجاري وضبطه في تكيف مع تطور الطلب،
- جعل المعهد مرجعا في تقديم الخدمات من خلال تعزيز القدرة التّنافسية الاقتصادية للخدمات المقدّمة والترفيح من أهميته أو أدائها في إطار برنامج محدد من البحث والتطوير،
- جعل المعهد مركز تميّز في مجال التدريب وبناء القدرات والبحث العلمي في ما يتعلّق بالتّوقّعات الجوّية والمناخية وإدارة البيانات المتعلقة بالطّقس والبيئة والجيوفيزياء.

وتستوجب هذه التّوجّهات الإستراتيجية:

- إعادة تهيئة البنية التحتية وتعزيزها سواء في مجال رصد العناصر الجوّية والزلازل والمراقبة أو نظم المعلومات والاتصالات،
- مواصلة تألية شبكة الرصد وتطوير منظومة تراسل المعطيات،
- إعداد خارطة يقظة (carte de vigilance)،
- وضع نظام فعّال ومجدي للتّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الظواهر الجوّية الحادة والكوارث الطبيعية (تجديد الحاسوب، تركيز شبكة ردار، تكوين، إنتدابات،....)،
- برمجة تركيز شبكة ردار متطورة تغطّي كامل تراب الجمهورية: تمثّل أحد الخيارات الأسس المتّخذة من طرف المعهد في إطار خطة وطنية لمجابهة الفيضانات المفاجئة (الفجائية) والسريعة،
- التّقدم في تنفيذ مشروع تحسين التّوقّعات الجوّية العديدة القصيرة المدى التي تعود بالفائدة على جميع المستخدمين من خلال تطوير التّوقّعات الاحتمالية التي تمكّن من تقييم أفضل لأوجه عدم اليقين في التّوقّعات، إضافة إلى مزيد تطوير نماذج التّوقّعات الجوّية العديدة المشغّلة على مجالات جغرافية محدودة وبقدرة تفصيلية عالية، لفائدة الملاحة الجوّية وسلامة الأشخاص،
- تفعيل دور الدوائر الفرعية للرصد الجوّي 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 الصّوتي، شبكات التواصل الاجتماعي وموقع الواب الرسمي للمعهد) في تقديم خدمات الأرصاد الجوية للمواطنين والقطاعات المختلفة، والعمل على تطوير سبل تقديم المعلومات من خلالها،

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

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

3-1 الأولويات الإستراتيجية:

تتمثل أولوية الدولة في مجال الرصد الجوّي، في المقام الأوّل، في سلامة الأشخاص والممتلكات. وللمعهد الوطني للرصد الجوّي دور رئيسي في المساهمة في تأمين هذه السلامة حيث الأحداث والظواهر الجوّية البالغة الشدّة والخطيرة وتأثيراتها على النقل الجوّي والبحري والأرضي والسكك الحديدية تؤكّد الأهميّة المتزايدة للتوقّعات الجوّية وضرورة تطوير وتحسين المقدرة على إدارة مخاطر هذه الأحداث والكوارث الطبيعية بما يمكن من مجابته والتخفيف من الأضرار الناجمة عنها.

3-1-1 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 المؤسستيين.
- تحسين أداء المعهد وصورته لدى عامّة الناس.

3-1-2 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 استراتيجية 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 نتائج 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).

3-1-3 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،...).

3-1-4 الخدمات الموجّهة للنقل

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

3-1-5 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 الجويّة والمعايير الدوليّة والعمل على تطويرها بصفة مستمرة.
- رفع قدرات الإطار الفنيّة المتخصصة في مجال التدريب والبحث العلمي في مجال الرّصد الجوّي والجيوفيزياء بالمعهد.
- جعل المعهد مركز تميّز -على المستوى العربي والإفريقي- في مجال التّوقّعات الجويّة القصيرة المدى والتدريب وبناء القدرات والبحث العلمي وإدارة البيانات المتعلّقة بالطقس والبيئة والجيوفيزياء.
- جعل المعهد فضاء مفتحا 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 والظّواهر الجوّية الحادّة.
 2. تثمين المعطيات والمعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الإقتصاد الوطني والتّنمية المستدامة.
 3. تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتّخفيف من مخاطره.
- أمّا المؤشرات التي تم اختيارها لقياس أداء البرنامج فتترجم أوكد وأهمّ الأهداف والأولويات الإستراتيجية التي يعمل المعهد على تحقيقها. بالتالي لا تغطي المؤشرات التي تم اختيارها الأنشطة المعتادة للمعهد مثل "درجة توفر معطيات شبكة رصد العناصر الجوية" أو "دقة تسجيل البيانات المناخية في قاعدة المعطيات" وهي مؤشرات يتم متابعتها دوريا وتتجاوز درجة تحقيقها 90% في أغلب الحالات.
- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :**

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

❖ الهدف عدد1: وضع نظام عمليّاتي فعّال ومجدي للتّوقّعات الجوّية والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجوّية الحادّة

- تقديم الهدف:

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

ويوضّح هذا الهدف أداء المعهد بالنّظر لنشاطه الأساسي، لأنّ توفير توقّعات جويّة على أعلى مستوى هو أوّلا مفيد لعامة النّاس ولمختلف القطاعات الاقتصادية في الحياة اليومية، كما أنّه أيضا ضروري للمساهمة في حماية الأشخاص والممتلكات من مخاطر تقلّبات الطقس، خاصّة في الحالات الاستثنائية.

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

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

- مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوّية 2012-2015
- مخرجات مشروع التّوأمة المؤسّسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو-فرنسا'

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1 :

تقديرات			قانون المالية 2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		201	201	201		
			2016	5	4	3		
89	88	87	86	84	83	84	%	1.1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
90	88	87	86	83	82	82	%	2.1. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48)
85	84	84	82	77	77	80	%	3.1. نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

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

الهدف عدد 1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) بالألف دينار
1. نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة	<ul style="list-style-type: none"> - انتداب 12 تقني و12 مساعد تقني (اختصاص رصد جوي) لتدعيم العنصر البشري بمحطات ومكاتب الرصد الجوي، - الاستغلال الحيني للمعطيات المرصودة، - إحداث خطة مهندس 'رئيس فريق' يكلف برئاسة قاعة التوقعات والسهر على إعداد وإرسال البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة، - إنجاز خارطة لليقظة خاصة بتطور العوامل الجوية، - بداية تنفيذ مشروع تركيز شبكة ردارات، - استغلال مركز التكوين في عمليات تكوين داخلي للراصدين الجويين، 	500

100	<p>- مواصلة برنامج إعادة تنظيم طرق العمل وتدعيم العنصر البشري،</p> <p>- مواصلة تكوين مهندسي التوقعات الجوية من خلال المشاركة في برامج تكوينية خصوصية في مجال 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 النقص إن وجدت والعمل على تفاديها.</p>	<p>2. نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 س)</p>
1000	<p>- اقتناء وتركيز حاسوب جديد ذي تأدية جدّ عالية لمواصلة تشغيل النماذج العددية المتطورة محلّيًا 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 النقص والعمل على تفاديها</p>	<p>3. نسبة نجاعة منتجات العددي للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 س)</p>

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

- **تقديم الهدف:**

يتمثّل الهدف في :

- تطوير قاعدة المعطيات المناخية الوطنية من خلال اقتناء وتطبيق أنظمة وبرمجيات متطورة لمراقبة جودة البيانات المناخية،
- تطوير الخدمات المناخية واقتراح سيناريوهات مناخية إقليمية لفائدة مختلف الأطراف الفاعلة من أصحاب القرار، تكون قادرة على إرشادهم وتوجيههم للتخطيط في ما يتعلّق بمشاريع التهيئة والاستثمار (السياحة، الفلاحة، النقل، البيئة، الطاقة...)،
- إرساء الأساليب المناسبة بالمعهد للمساهمة في تطبيق الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني،

- استخدام وسائل الاتصالات الحديثة (الموزع الصوتي، 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 (أكتوبر 204)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية 2012-2015
- مخرجات مشروع التوأمة المؤسسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو-فرنسا'

مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2 :

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			وحد ة القي س	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
5	5	6	16	20	26	20	شهر	1.الفارق الزمني بين عملية رصد وقياس العناصر الجويّة وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
34	34	32	29	28	28	28	محط ة	2. تطوّر عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)
69	69	68	66	66	67	62	%	3.تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتيّة مقارنة بجملة الموارد

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

الهدف عدد 2		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) بالألف دينار
1. الفارق الزمني بين عملية رصد وقيس العناصر الجويّة وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية	<ul style="list-style-type: none"> - تنظيم عملية جمع المعطيات المناخية، - تألية تخزين عدد من العناصر المناخية، - تدعيم العنصر البشري، - اقتناء نظام جديد متكامل لتخزين ومعالجة واستغلال المعطيات المناخية، - بناء وتجهيز مركز للأرشيف. 	400
2. تطوّر نسبة عدد المحطّات التي تتوفّر على سلسلة معطيات مناخية مخزّنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزّنة، - طلب الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي، - جرد للمحطات التي لها أن تتوفر على سلسلة تفوق 50 سنة، 	100
3. تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتيّة مقارنة بجملة الموارد	<ul style="list-style-type: none"> - العمل على إيجاد اتفاقيات جديدة، - مواصلة التعريف بمنتجات المعهد، - تطوير طرق تسويق المنتجات، - العمل على إبرام اتفاقية تفاهم مع هياكل البحث العلمي قصد المساهمة الجزئية في تكاليف المعطيات المسداة حاليا بصفة مجانية للطلبة والباحثين. 	70

❖ 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 الرّجات،

2- دمج النتائج التي يتمّ التوصل إليها ضمن بنية تحتية ديناميكية لمعلومات الجغرافية الرّقمية ووضع هذه العناصر على ذمة المستخدمين بواسطة وسائل عرض مرئية،

تقتضي متطلّبات الإنذار تحديث وتعصير وسائل قياس الرّجات الأرضية وكذا وسائل الاتصال الرّاديوي لتأمين استقبال الإشارات الزلزالية المتأنيّة من تسجيلات محطات 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 del'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 الرّجات الأرضية،
- رصد الرّجات الخفيفة التي ليس بالإمكان تسجيلها بالشبكة التماثلية الحالية،
- تحديد الرّجات الأرضية بصفة أوتوماتيكية مما يسمح بالمساهمة في نظام الإنذار المبكر لظاهرة التسونامي بالبحر الأبيض المتوسط،
- الحصول على إشارات زلزالية رقمية تفتح المجال لإنجاز دراسات تتعلّق بمعرفة الخصائص الجيولوجية لباطن الأرض،

- مرجع الهدف:

- إستراتيجية تنمية المعهد وتطوير خدماته 2015-2020 (أكتوبر 204)
- المخطط الإستراتيجي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية 2012-2015
- مخرجات مشروع التوأمة المؤسسي بين المعهد الوطني للرصد اتلجوي ومؤسسة 'ميتيو-فرنسا'

مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3 :

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			وحدة القياس	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
20	20	25	30	103*	110	50	دقيقة	1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
4	4	5	6	15.3*	16	10	كلم	2. دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية

*: يعود تراجع المؤشرين بالنسبة لسنة 2015 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 قياس الأداء مع الترجمة المالية الخاصة بها:

الهدف عدد 3		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) بالألف دينار
1. الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية	- متابعة تنفيذ مراحل 'إنجاز مشروع' راست RAST لتحسين مراقبة النشاط الزلزالي: ● تحديث وسائل تراسل المعطيات ● استعمال البرمجيات الإعلامية الحديثة المعتمدة من طرف المراكز الدولية	1200
2. دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية	- تكوين الأعوان في استغلال الأجهزة والمنظومات الحديثة	100

3- نفقات البرنامج:

3-1 ميزانية البرنامج :

سجل مشروع ميزانية البرنامج تراجع بنسب % 3.38 حيث أصبح 12550 أ.د سنة 2017 مقابل 12990 أ.د كتقديرات محينة لسنة 2016 (وقع تحيين المداخل المتوقعة مع الأخذ بعين الاعتبار لتراجع مداخل الخدمات الموجهة لفائدة الملاحة الجوية وبالاعتماد على تقديرات ديوان الطيران المدني والمطارات بخصوص المداخل المتوقعة مقابل خدمات الطريق). وقد تم التخفيض في منحة الدولة بعنوان التأجير إلى حدود 2400 أ.د (عدم اعتبار الزيادات في الأجور المبرمجة لسنة 2017) . كما تم تخصيص نفس الإعتمادات المخصصة لمشاريع التنمية حيث بلغت 1650 ألف دينار سنة 2017 مقابل 1650 ألف دينار سنة 2016.

- تطور إعتمادات البرنامج:

الوحدة: ألف دينار

بيــــــــان البرنامج	إنجازات 2015	ق.م 2016	تقديرات 2017	نسبة التطور 2016/2017 (%)
العنوان الأول: نفقات التصرف	10611 (*)	11340 (**)	10900	- 3.8
التأجير العمومي	6777	8154 (♦)	7891 (♦)	- 3.3
وسائل المصالح	2339	2659	2659	0
التدخل العمومي	282	350	350	0
العنوان الثاني: نفقات التنمية	917	1650	1650	0
الاستثمارات المباشرة	0	0	0	-
على الموارد العامة للميزانية	0	0	0	-
على موارد القروض الخارجية الموظفة	0	0	0	-
التمويل العمومي	917	1650	1650	0
على الموارد العامة للميزانية	740	1650	1650	0
على الموارد الذاتية للمعهد	177	0	0	0
صناديق الخزينة	0	0	0	-
مجموع البرنامج	11528	12990	12550	- 3.38

* يتضمن مبلغ 1213 أ.د (متخلّلات بعنوان سنوات سابقة)

** يتضمن مبلغ 177 أ.د (متخلّلات بعنوان التزامات مستحقة بعنوان سنوات سابقة)

♦ تم تحيين المعطيات الخاصة بالتأجير العمومي باعتبار الزيادة العامة في الأجور بعنوان سنتي 2016 و 2017 و عدم احتساب رواتب عدد 12 مساعدا تقنياً لم يقع انتدابهم بعنوان 2015.

3-2 إطار النفقات متوسط المدى 2017-2019 لبرنامج الرصد الجوي

إطار النفقات متوسط المدى للبرنامج (2017-2019) الوحدة: ألف دينار

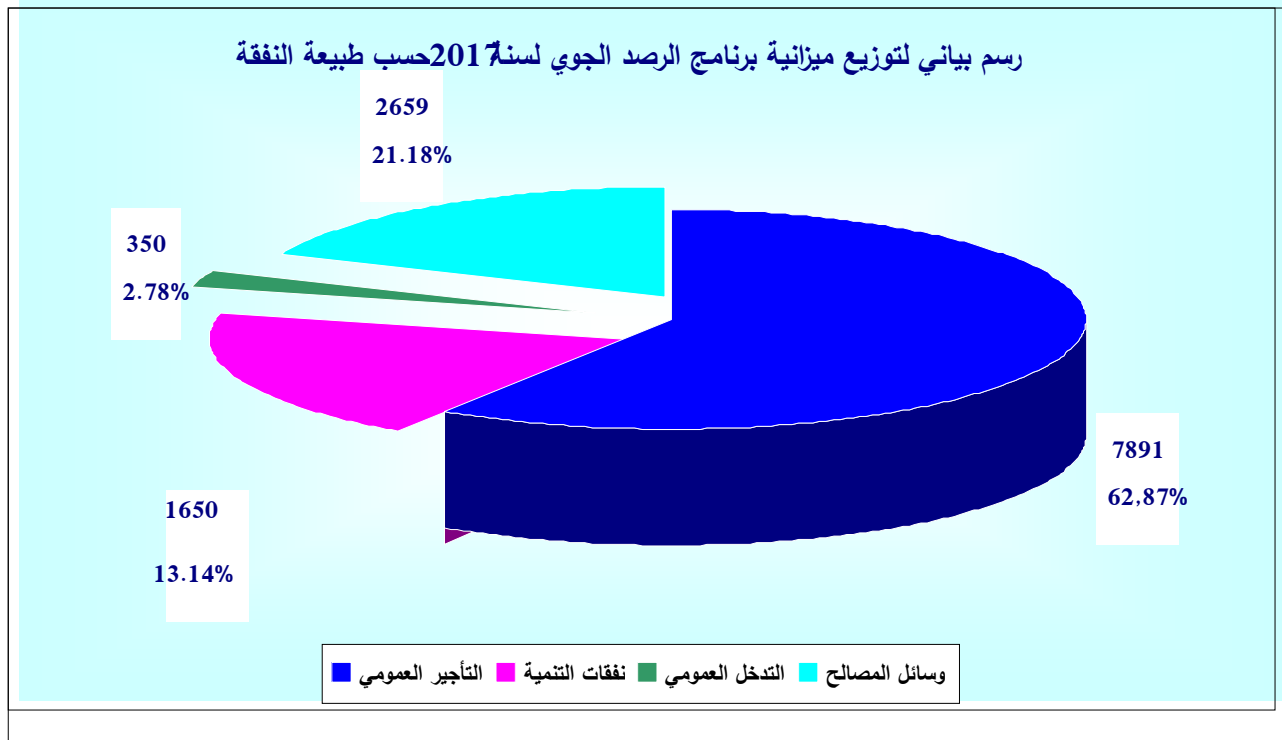
تقديرات			قانون المالية 2016	إنجازات 2015	إنجازات 2014	إنجازات 2013	النفقات (الوحدة: ألف دينار)
2019	2018	2017					
13237	12578	10900	11340 **	**10699	11336**	9855	نفقات التصرف
3350	3350	2400	3000	3350	3350	3350	على موارد الميزانية
3350	3350	2400	3000	3350	3350	3350	التأجير العمومي
0	0	0	0	0	0	0	وسائل المصالح
0	0	0	0	0	0	0	التدخل العمومي
9887	9228	8500	8340	6049	7175	6505	على الموارد الذاتية للمؤسسات
6383	5920	5491	5154	3428	3803	3782	التأجير العمومي
3054	2908	2659	2659	2339	2121	2615	وسائل المصالح
450	400	350	350	282	119	108	التدخل العمومي
4150	4650	1650	1650	917	1888	970	نفقات التنمية
3000	3000	1650	1650	740	1800	970	على موارد الميزانية
0	0	0	0	0	0	0	الاستثمارات المباشرة
3000	3000	1650	1650	740	1800	970	التمويل العمومي
1150	1650	-	-	177	88	-	الموارد الذاتية
0	0	0	0	0	0	0	على موارد القروض الخارجية الموظفة
0	0	0	0	0	0	0	الاستثمارات المباشرة
0	0	0	0	0	0	0	التمويل العمومي
17387	17228	12550	12990	11616	13224	10825	المجموع العام للبرنامج
6350	6350	4050	4650	4090	5150	4320	على موارد الميزانية و القروض الخارجية الموظفة وصناديق الخزينة
11037	10878	8500	8340	7526	0748	6505	على الموارد الذاتية للمؤسسات

ملاحظة: تم اعتماد 'ق.م 2016' لتقدير نفقات سنوات 2017 و2018 و2019 (**). باعتبار المبالغ المخصصة لخلاص الديون حيث يقع خلاصها بالاعتماد على الموارد الذاتية للمعهد.

3-3 رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج الرصد الجوي لسنة 2017 حسب طبيعة النفقة

(ألف دينار)

- التآجير العمومي: 7891 أ.د (62.87 %)
- التدخّل العمومي: 350 أ.د (2.78 %)
- وسائل المصالح: 2659 أ.د (21.18 %)
- نفقات التنمية: 1650 أ.د (13.14 %)



تمثّل نفقات التّصرّف 86.8 % من جملة إعمادات البرنامج وهي متأتية أساسا من التآجير العمومي بقيمة قدرها 7891 أ.د، أي بنسبة 72.3 % من نفقات التّصرّف و 62.8 % من جملة إعمادات البرنامج، في حين تمثّل نفقات التنمية 13.14 % (1650 أ.د) من جملة إعمادات البرنامج.

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الرصد الجوي**

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1/1 / 4

تسمية المؤشر: نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : وضع نظام عمليّاتي فعّال ومجدي للتوقّعات الجويّة والمناخية والوقاية من مخاطر الطّقس والظّواهر الجويّة الحادّة
3. تعريف المؤشر: يرمز المؤشر إلى تحديد نسبة دقة التوقّعات الجوية الخاصة بالعوامل والظواهر الجوية الحادة
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 = عدد النشرات المتضمنة لتوقّعات حسنة / العدد الجملي للنشرات خلال الشهر
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: البلاغات والنشرات الجوية الخاصة والرصدات الجوية وصور القمر الاصطناعي
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسية: مصالح التوقّعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توفّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 89 % خلال سنة 2019.
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة المنتجات / السيد: محمّد الحجّاج

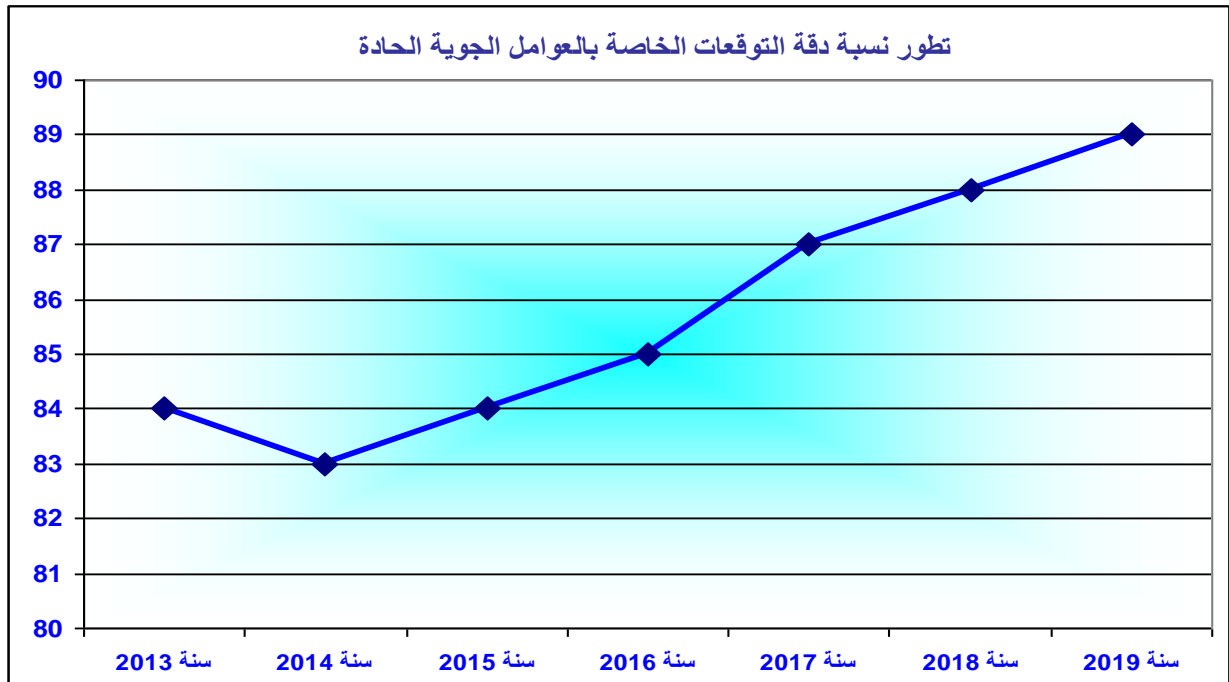
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
89	88	87	85	84	83	84	%	نسبة نجاح البلاغات والنشرات الخاصة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 84% خلال سنة 2015 (عدم تحقيق نسبة 86% = تقديرات قانون المالية لسنة 2015 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية) وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى 89% خلال سنة 2019 نظرا للبرامج المزعم 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

رمز المؤشر: 2/1 / 4

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

تاريخ تعيين المؤشر: فيفري 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

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

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: النشرات الجوية قريبة المدى والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصالح التوقعات الجوية ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 90 % خلال سنة 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للاستغلال / السيد: فرحات عون الله

III - قراءة في نتائج المؤشر

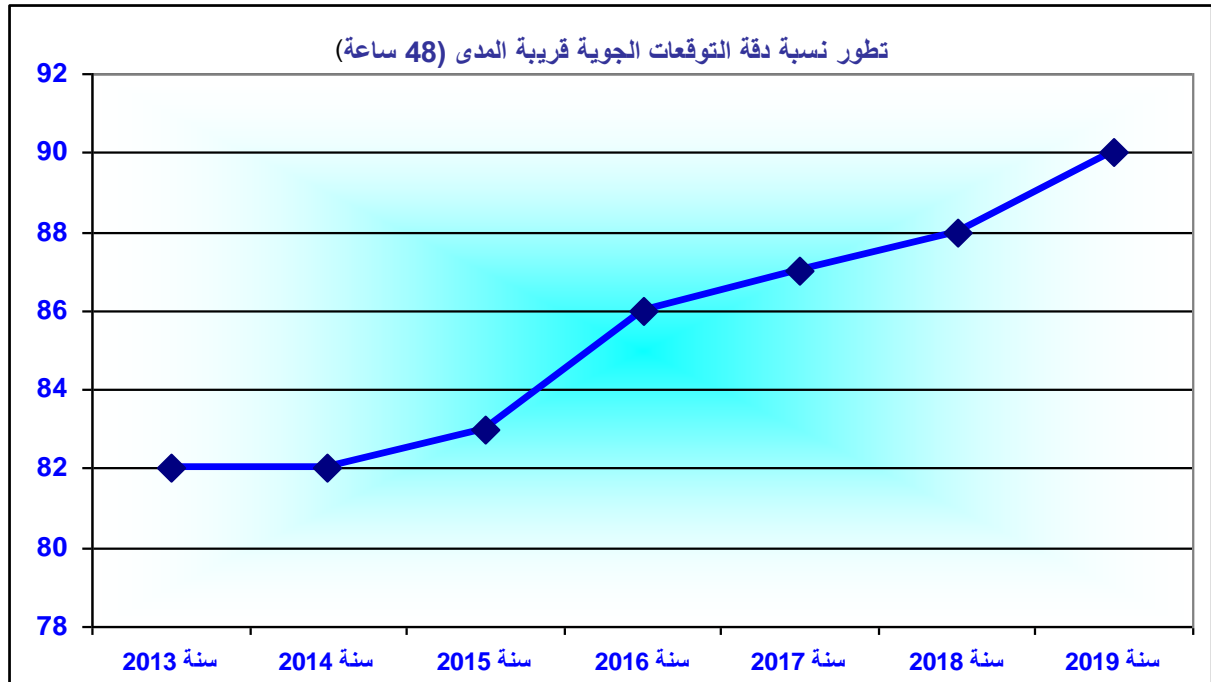
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
90	88	87	86	83	82	82	%	نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبية المدى (48)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

نظرا لتحقيق نسبة 83 % خلال سنة 2015 (عدم تحقيق نسبة 86 % = تقديرات قانون المالية لسنة 2015 وذلك لعدم الحصول على نواتج نماذج عددية ذات سعة عالية) وبالاعتماد على النسق التصاعدي للمؤشر فإنه من المتوقع أن تصل النسبة إلى حدود 90% خلال سنة 2019 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: 3/1 / 4

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

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

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

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل سنوي للمؤشرات الشهرية
المؤشر الشهري = معدل شهري لنسب الدقة الخاصة بالظواهر الجوية والرياح والحرارة وحالة السماء
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: نواتج الأنموذج العددي والرصدات الجوية وصور الأقمار الاصطناعية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير شهري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية للنمذجة العددية وتمثيل المعطيات ومحطات الرصد الجوي
6. تاريخ توقّر المؤشر : الأسبوع الأول من الشهر الموالي
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 85 % خلال سنة 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: إدارة البحث والتطوير / السيد: الشاذلي بن محمد

III - قراءة في نتائج المؤشر

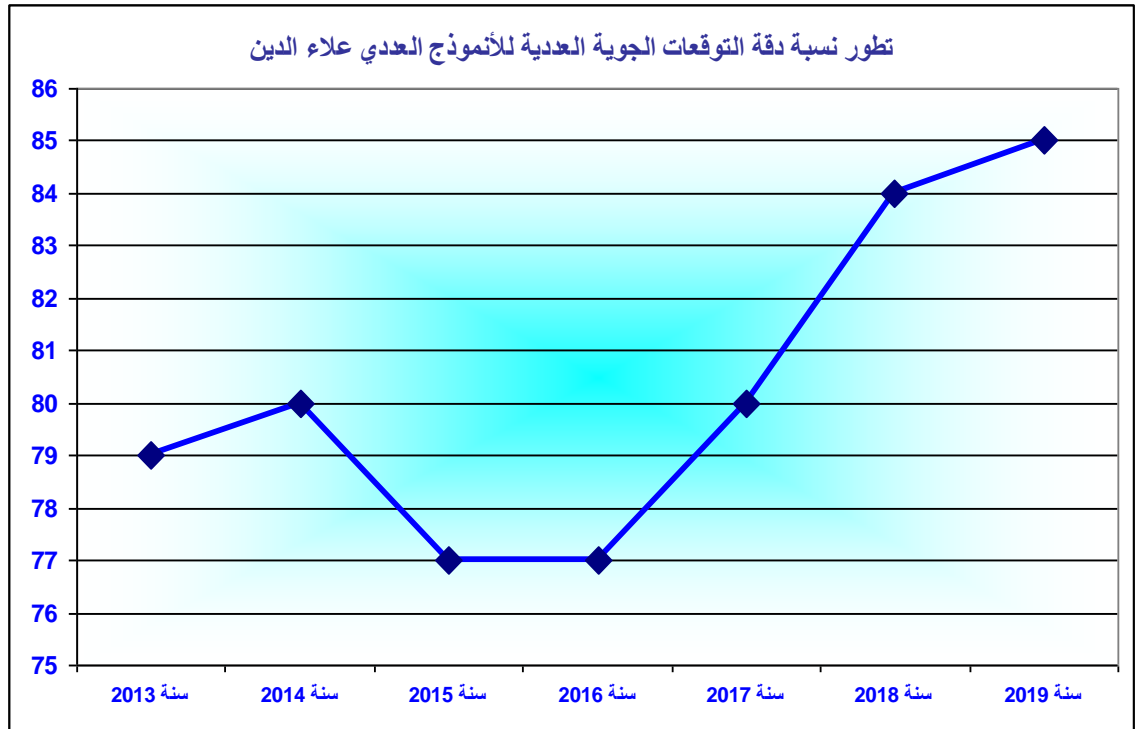
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
85	84	80	77	77	80	79	%	نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الادان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقرار في النسبة خلال سنتي 2015 و2016 وبقيت في مستوى 77 % (تقديرات قانون المالية لسنة 2015 كانت في حدود 82 %) وذلك نظرا لعدم تطوير النسخة الحالية لأنموذج علاء الدين وكذلك لعدم التمكن من تركيز النسخة المتطورة لأنموذج (AROME) محدودية الحاسوب الحالي وعدم تعويضه بحاسوب ذو تأدية عالية) ومن المتوقع تركيز نسخة جديدة من الأنموذج العددي الفرنسي أروم (AROME) حيث ستمكن من تطوير هذه التوقعات لتصل إلى حدود 85% خلال سنة 2019

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

ضعف القدرة الحسابية للحاسوب الحالي (لتشغيل نسخ متطورة من نموذج 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 تعيين المؤشر: مارس 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تّمين المعلومات الجوّية والمناخيّة ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتّنمية المستديمة
3. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر المدة الزمنية الفاصلة بين توفر المعطيات المرصودة والمسجلة بالوثائق التقنية وإدخالها وتخزينها بقاعدة المعطيات
4. نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats) ومؤشر نشاط (Ind d'activité)
5. طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية (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 توقّر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 12 شهر مع نهاية 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / **السيد: أيمن العقربي**

III - قراءة في نتائج المؤشر

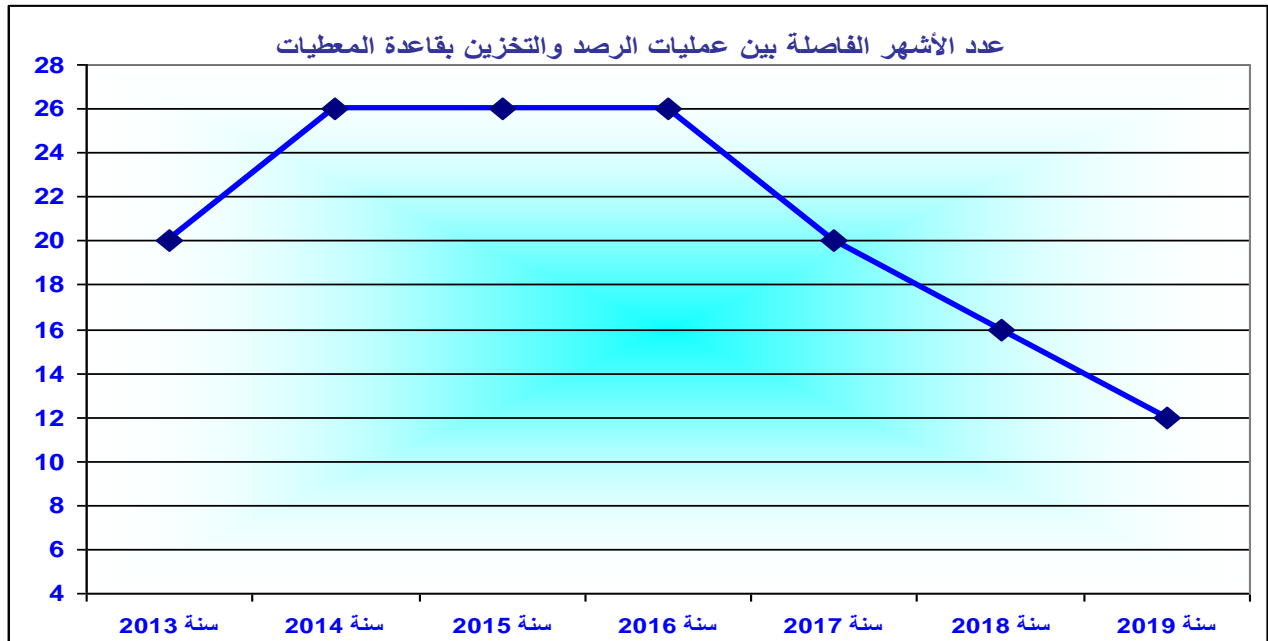
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
12	16	20	26	26	26	20	شهر	الفارق الزمني بين عملية رصد وقيس العناصر الجوية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهد المؤشر إستقرارا خلال سنوات 2013 و2014 و2015 ولم يسجل تطورا نظرا للتأخير الحاصل في إدخال المعطيات بالقاعدة نظرا لتقلص عدد الأعوان . ويعمل المعهد على التنقيص من هذه المدة وذلك ببرمجة اقتناء منظومة جديدة وتألية بعض العمليات

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
- تنظيم وتألية عملية جمع وتخزين المعطيات المناخية،
 - اقتناء نظام متكامل لمعالجة واستغلال المعطيات المناخية

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :
عدم مواكبة التطور التكنولوجي لأنظمة معالجة واستغلال المعطيات المناخية

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2/2 /4

تسمية المؤشر: تطوّر نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات
تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تّأمين المعلومات الجوّية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد والتّمية المستديمة
3. تعريف المؤشر: يحدد المؤشر تطور عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة طويلة نسبيا من المعطيات المستغلة لدراسة التغيرات المناخية (أكثر من 50 سنة)
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 المحطات التي تتوفر على سلسلة تساوي أو تفوق 50 سنة.
2. وحدة المؤشر: %
3. المعطيات الأساسية قاعدة المعطيات (تاريخ أول وآخر معطى بالنسبة لكل محطة)
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير سنوي
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة الفرعية لعلم المناخ
6. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية مارس من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) : 34 محطة نهاية سنة 2019 وتكون موزعة على مختلف جهات البلاد
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية لعلم المناخ / **السيدة: مليكة القاسمي**

III - قراءة في نتائج المؤشر

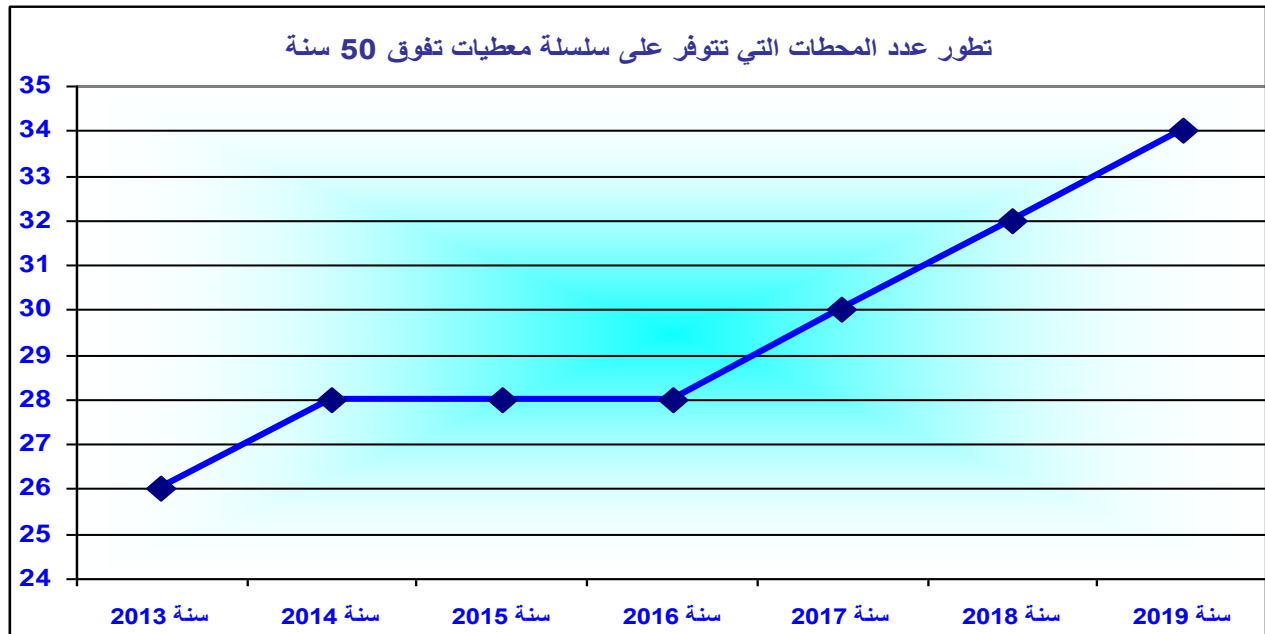
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
34	32	30	28	28	28	26	محطة	تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهدت سنوات 2013 و2014 و2015 استقرارا على مستوى هذا المؤشر نظرا لتقلص عدد الأعوان ويعمل المعهد على الترفيع من عدد المحطات وذلك ببرمجة اقتناء منظومة جديدة وتآلية بعض العمليات إضافة إلى البحث عن المعطيات القديمة التي لم يقع تخزينها ببنك المعطيات والمتوفرة بالوثائق التقنية.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:
- البحث عن المعطيات الموثقة والغير مخزنة،
 - الحصول على الوثائق الخاصة بالمحطات التونسية والموجودة بالرصد الجوي الفرنسي

5. تحديد أهم النفاص (limites) المتعلقة بالمؤشر :
- تجميع الوثائق التقنية الخاصة بالفترات القديمة نسبيا
 - النقص في الموارد البشرية

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 3/2 /4

تسمية المؤشر: تطوّر نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة موارد نفقات التصرف
تاريخ تحيين المؤشر: مارس 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: الرصد الجوّي
2. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تثمين المعلومات الجوّية 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): 69% مع نهاية 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للشؤون الإدارية والمالية / مصلحة الميزانية/السيد: **فاضل القرامي**

III - قراءة في نتائج المؤشر

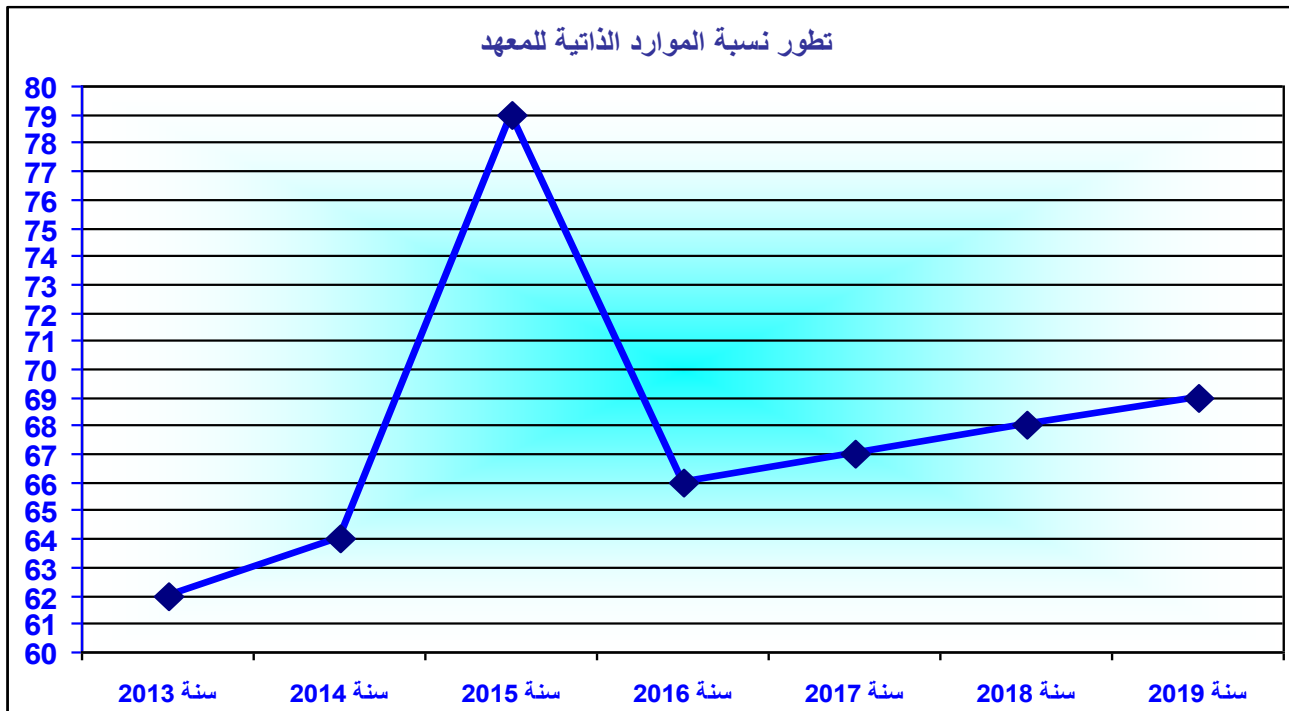
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
69	68	67	66	79	64	62	%	تطور نسبة إيرادات المعهد المالية الذاتية مقارنة بجملة الموارد المخصصة للتصرف

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تطورت نسبة الموارد الذاتية للمعهد نتيجة لتطور موارده الناتجة عن خدماته لصالح الملاحه الجوية وسيشهد هذا المؤشر تطورا نظرا لتطور الإيرادات الذاتية مقابل المحافظة على نفس القيمة لمساهمة الدولة. وبخصوص الارتفاع المسجل خلال سنة 2015 فهو ناتج عن خلاص المعهد لمستحقته الناتجة عن مقابل الخدمات المقدمة لصالح الملاحه الجوية بعنوان 2014 أما النقص المتوقع لسنة 2016 نتيجة للظرف الاستثنائي الخاص بالموسم السياحي ومن المنتظر أن يرجع النسق التصاعدي تدريجيا بداية من سنة 2017.

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 النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- الاعتماد على المعطيات المتوفرة بمواقع الواب

رمز المؤشر: 1 / 3 / 4

تسمية المؤشر: الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2016

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 توفّر المؤشر: شهر فيفري من السنة الموالية
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 20 دقيقة سنة 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد خير الدين العطافي

III - قراءة في نتائج المؤشر

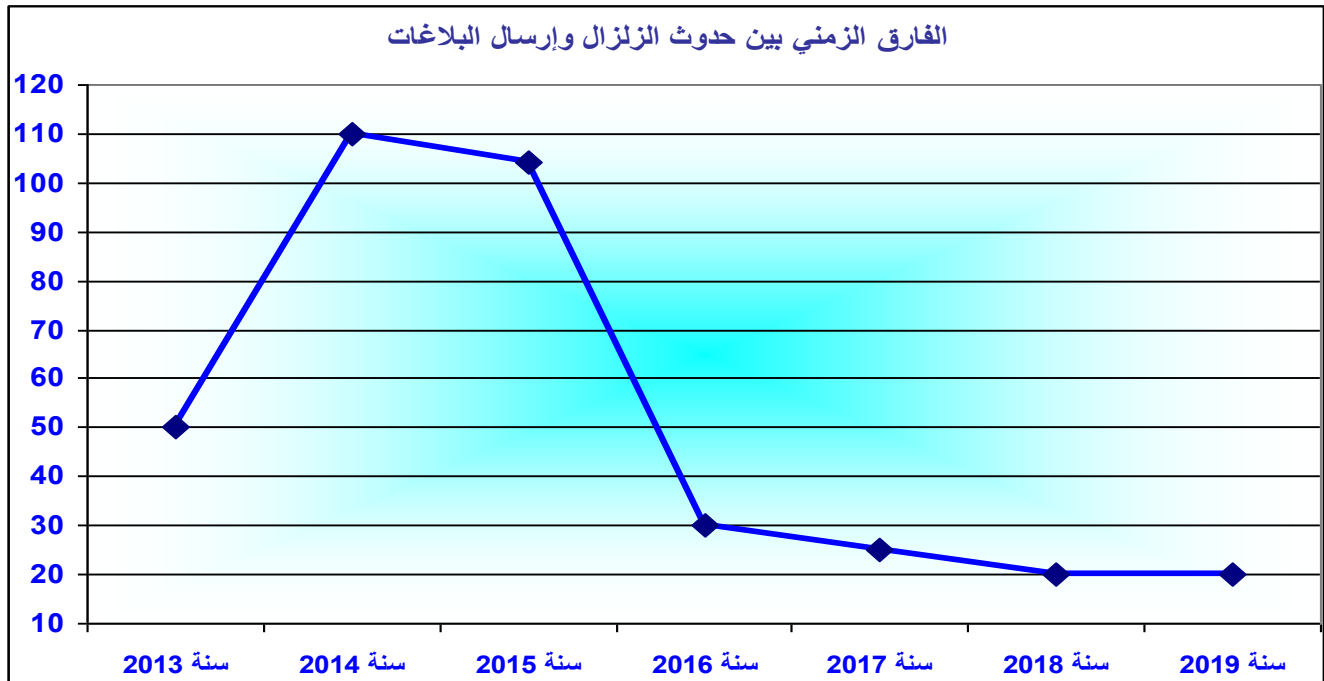
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
20	20	25	30	103.6	110	50	دقيقة	الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقر المؤشر في حدود 100 دقيقة خلال سنتي 2014 و2015 ويبقى دون المأمول وذلك نتيجة لتقادم الشبكة التماثلية الحالية ولتأخر تركيز الشبكة الرقمية الجديدة (عدم حصول المعهد على ترخيص استعمال الذبذبات المبرمجة عند طلب العروض)

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
- إنتداب مهندسين اختصاص جيوفيزياء

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- محدودية الشبكة التماثلية الحالية
- الحصول على التراخيص الضرورية بخصوص استعمال الذبذبات.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2/3 /4

تسمية المؤشر: دقة تحديد مركز الرّجات الأرضية

تاريخ تحيين المؤشر: فيفري 2016

I - الخصائص العامة للمؤشر

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

II - التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): الفارق في المسافة بين المركز الحقيقي للرجة والمركز المعلن
2. وحدة المؤشر: كيلومتر
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: التسجيلات على بيانات والاستبيانات حول مركز 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): 4 كلم خلال سنة 2019
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة الفرعية للجيوفيزياء / السيد سمير بن عبدالله

III - قراءة في نتائج المؤشر

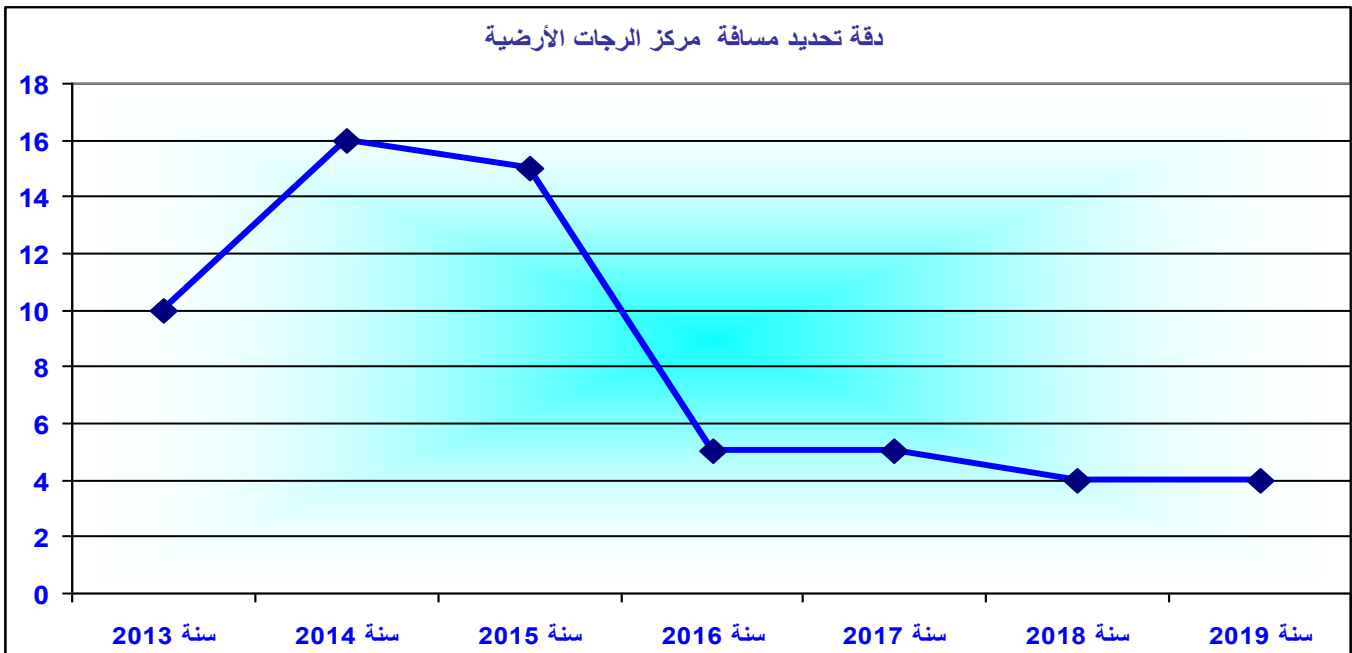
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
4	4	5	5	15.3	16	10	كلم	دقة تحديد مركز الرجات الأرضية

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

استقر المؤشر في حدود 16 كلم خلال سنتي 2014 و2015 نتيجة لتقادم الشبكة التماثلية الحالية لذلك ولتأخر تركيز الشبكة الرقمية (عدم حصول المعهد على التراخيص الضرورية بخصوص استعمال الذبذبات المبرمجة ضمن طلب العروض)

3. رسم بياني لتطور المؤشر



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 الأرشيف.
- أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

يرمي برنامج القيادة والمساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

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

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

الأهداف	مؤشرات قياس الأداء
الهدف 1 تحسين التصرف في الموارد البشرية	المؤشر عدد 1 : نسبة التأطير. المؤشر عدد 2 : عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل
الهدف 2 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود	المؤشر عدد 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية. المؤشر عدد 2 : معدّل استهلاك الوقود (ل/100كم).
الهدف 3 تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات	المؤشر عدد 1 : نسبة تجهيز المصالح المركزية و الجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية المؤشر عدد 2 : نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات
الهدف 4 تطوير وظائف التخطيط و الدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية	المؤشر عدد 1: مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف

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

- **تقديم الهدف:** يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التأطير وتأهيل الأعوان والإطارات عن طريق الدورات التكوينية .
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف 1**

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
57.82	57.82	57.82	47.55	46.86	43.58	42	%	المؤشر 1.1: نسبة التأطير
50.12	50.12	50.12	50.77	72.31	34.55	28.48	%	المؤشر 2.1: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق)

- جدول تفصيلي لمؤشرات قياس الأداء:

مؤشر 1: نسبة التأخير.						
التقديرات			قانون مالية 2016	الإنجازات		السنوات
2019	2018	2017		2015	2014	
569	569	569	572	**510	*514	مجموع أعوان وزارة النقل
329	329	329	272	**239	*224	عدد الإطارات (أ و 2)
57.82%	57.82%	57.82%	47.55%	**46.86%	*43.58%	نسبة التأخير
مؤشر 2: عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل:						
التقديرات			قانون مالية 2016	الإنجازات		السنوات
2019	2018	2017		2015	2014	
431	431	431	453	**354	*330	عدد الأعوان و الإطارات من أ3 فما فوق
216	216	216	230	**256	*114	عدد الأعوان أ3 فما فوق والمنتفعين بدورة تكوين على الأقل
50.12%	50.12%	50.12%	50.77%	**72.31%	*34.55%	النسبة المئوية %

(**) يرجع الاختلاف في الأرقام والنسب لسنة 2015 مقارنة بالأرقام والنسب المضمّنة بالتقرير السنوي لنفس السنة إلى تجميع المعطيات خلال شهر جوان 2015، حيث تغيرت المعطيات بنهاية السنة (انظر تاريخ تحيين بطاقة مؤشر قياس الأداء).

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

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

مجموع الأعوان والإطارات (2)	الإنقطاع عن العمل بأنواعه – الإلحاق – النقل الخارجية			الترقيات		الانتدابات (النقطة إلى وزارة النقل)			مجموع الأعوان والإطارات (1)	السنة
	الأعوان الأقل من 3 أ والعملة	أ3	أ2 فما فوق	إلى الصنف أ2 فما فوق	إلى الصنف أ3	الأعوان الأقل من 3 أ والعملة	أ3	أ2 فما فوق		
514	—	—	—	—	—	—	—	—	514	2014
510	6	2	6	46	11	3	2	5	514	2015
572	6	2	9	1	0	34	30	15	510	2016
569	5	3	7	17	19	5	2	5	572	2017
569	0	0	0	—	—	0	0	0	569	2018

(1) مجموع الأعوان والإطارات قبل الانتدابات والترقيات والإنقطاعات.

(2) مجموع الأعوان والإطارات بعد الانتدابات والترقيات والإنقطاعات.

(*) تَمَّت إضافة عدد الأعوان الملحقين لدى المنشآت والمؤسسات العمومية وكذلك الذين تَمَّت نقلتهم إلى خانة المنقطعين نهائياً عن العمل.

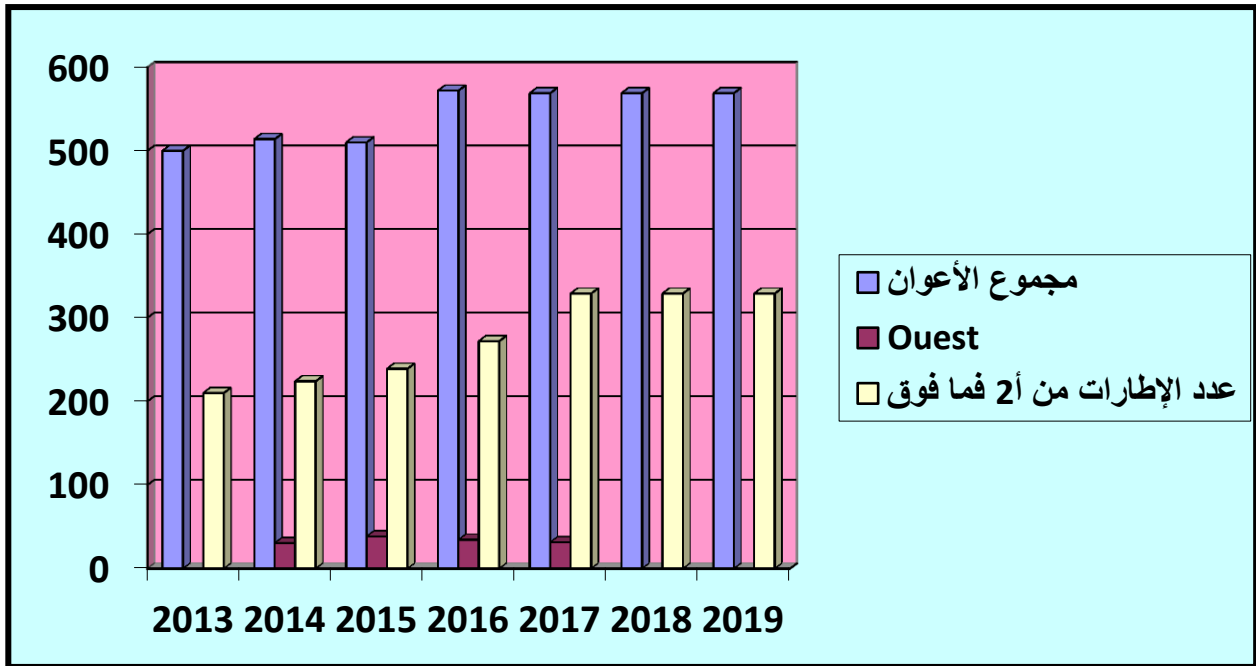
✓ المؤشر 1.1: نسبة التأطير:

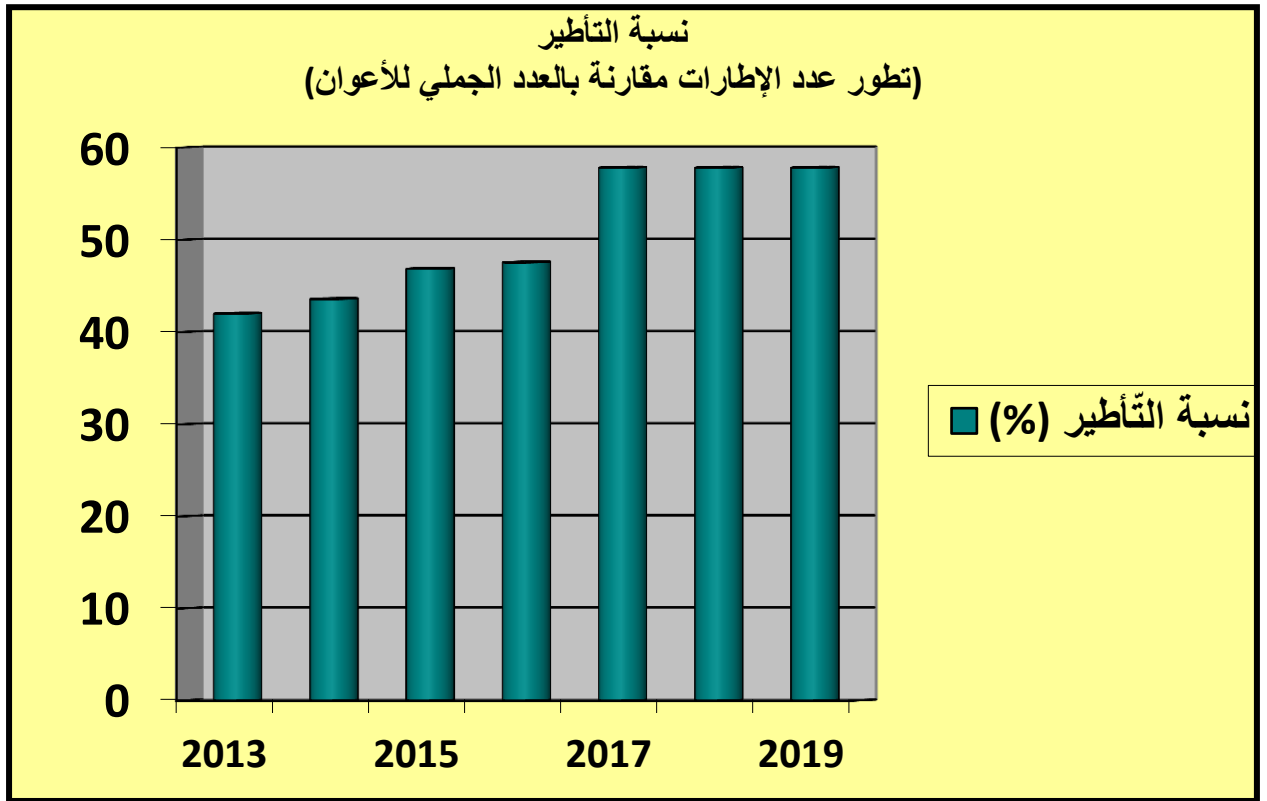
الإنجازات:

تم تسجيل تطوّر إيجابي في التأطير سنة 2016 بنسبة 0.69 % لتبلغ حوالي 47.55%. مقارنة بسنة 2015 حيث بلغت 46.86 % ويرجع هذا الإرتفاع أساسا إلى قبول 15 إطارا من الصّنفين أ1 وأ2 في إطار الإنتدابات الجديدة أو النقل وكذلك ترقية 46 عوناً من الصنف أ3 إلى الصنف أ2.

التقديرات:

بداية من سنة 2017 ستتمّ إحالة إطارات من الصنف أ2 فما فوق على التقاعد لبلوغهم السنّ القانونية لكن رغم ذلك يتوقّع أن ترتفع نسبة التأطير لتبلغ حوالي 57.82% مقارنة بسنة 2016 نظرا لأهمية تدعيم الوزارة بالموارد البشرية المختصة بقبول 5 إطارات من الصنف أ2 متخرّجين من المدرسة الوطنية للإدارة وسدّ بعض الشّغورات التي سيتمّ تسجيلها خاصة بالإدارات العامة الفنية عن طريق الانتداب والنقل والترقيات الداخلية إلى الصنفين أ1 وأ2.





✓ المؤشر 2.1: عدد الأعوان المنفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (يهم الأعوان من أ3 فما فوق)

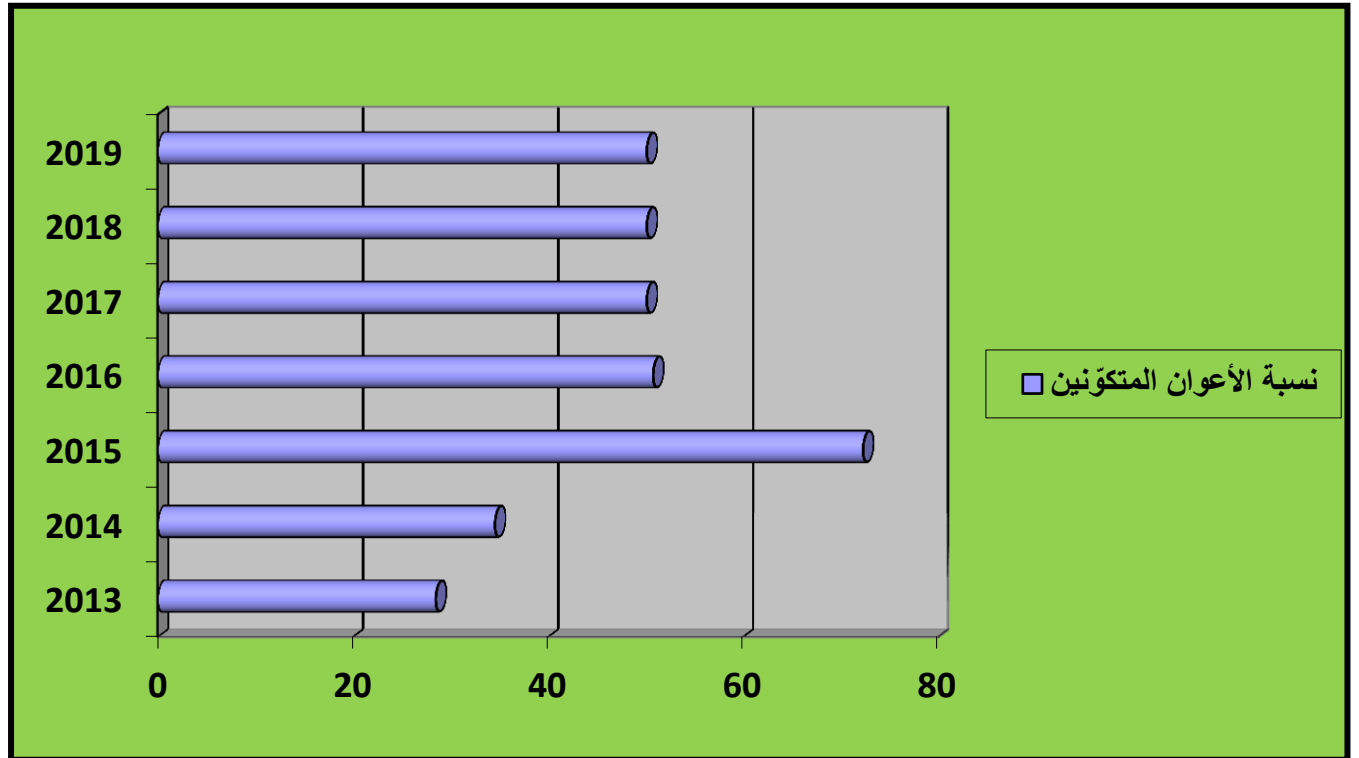
• **الإنجازات:**

يلاحظ انخفاض هام في نسبة الأعوان المنفعين بدورات تكوين سنة 2016 مقارنة بسنة 2015، حيث تمّ الإقتصار فقط على بقية الأعوان الذين لم يتابعوا حصص تكوينية خلال سنة 2016 بالإضافة إلى الأعوان الذين تمّ قبولهم في إطار النقل والانتدابات الجديدة. وتجدر الإشارة كذلك إلى أنه تمّ تنظيم دورات حلقات تكوينية بتنشيط إطارات من الوزارة على غرار التكوين في مجال الحوكمة الرشيدة. وبالتالي، فقد بلغت نسبة التكوين سنة 2016 الـ 50.77% بعد أن كانت سنة 2015 في حدود 72.31%.

وقياسا بالإعتبرات المذكورة أعلاه، فإنّ مؤشر نسبة تكوين الأعوان بعنوان سنة 2016 يعتبر مقبولا بالنظر إلى الإعتمادات المالية المرصودة لوزارة النقل.

● التقديرات:

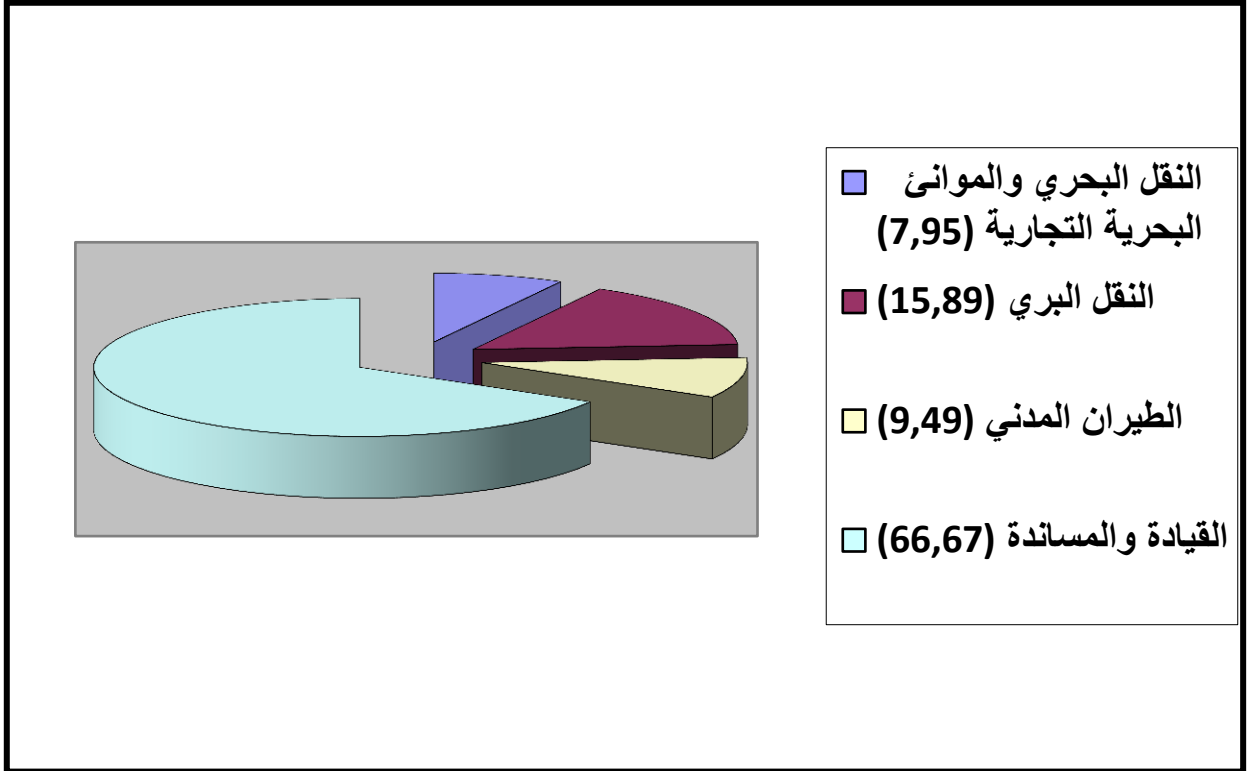
يرتقب أن تحافظ هذه النسبة خلال سنة 2017 على المستوى الذي بلغته خلال سنة 2016 أو تنخفض انخفاضا طفيفا ليصل إلى 50.12% نظرا للتوجّه العام للدولسة في التقليل من الإنتدابات والأعوان الجدد الذين يتمّ إدراجهم ضمن برامج التّكوين.



نسبة توزيع الأعوان من أ3 فما فوق حسب البرامج لسنة 2016:

453 عوناً: أي 79.19% من مجموع الأعوان		البرنامج
النسبة المئوية	عدد الأعوان والإطارات من الصنف أ3 فما فوق لسنة 2016	
7.95	36	النقل البحري والموانئ البحرية التجارية
15.89	72	النقل البري
9.49	43	الطيران المدني
66.67	302	القيادة والمساندة

توزيع الأعران من الصنف أ3 فما فوق حسب البرامج لسنة 2016



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

- **تقديم الهدف:** يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل و ترشيده إستهلاك الوقود.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف:**

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
35	35	35	36.418 (أكتوبر 2016)	31.811	29.794	42.934	أ.د	المؤشر 1.2: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية
7.7	7.9	8.22	الى غاية شهر أوت 9.6	8.3	8.84	7.6	ل/100 كم	المؤشر 2.2: معدّل استهلاك الوقود

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

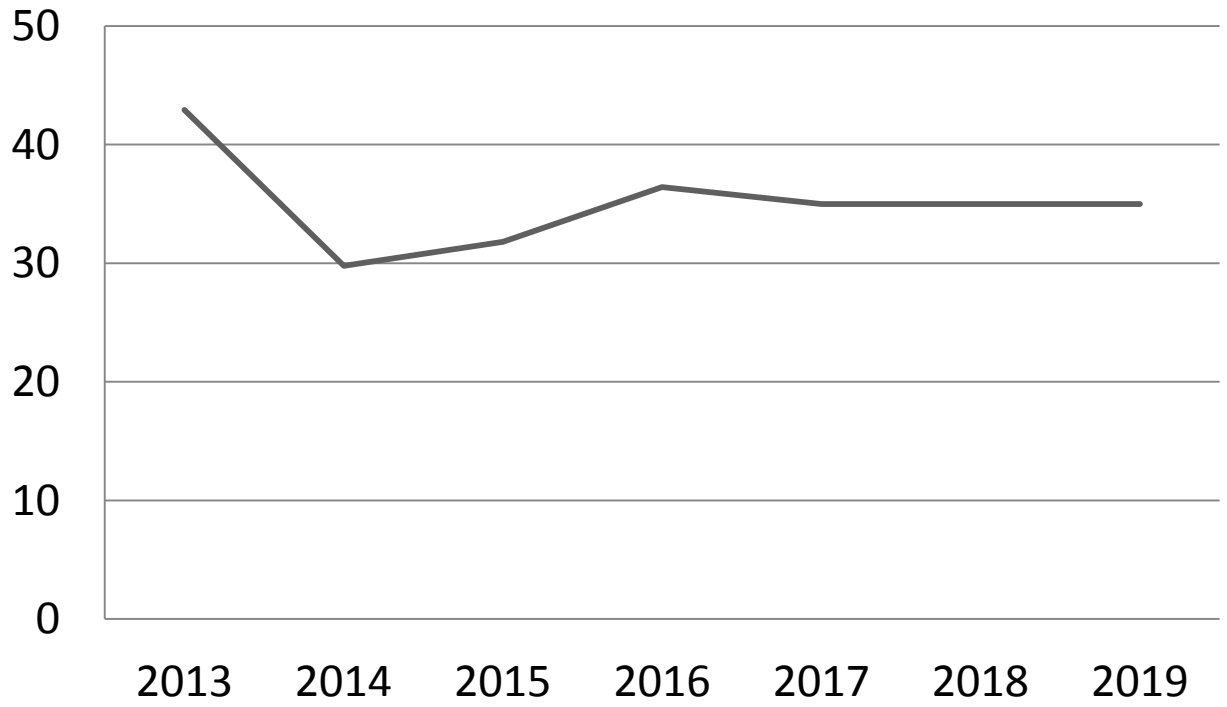
✓ **الإنجازات:** رغم تقادم الأسطول و عدم القدرة على تجديده كليا فان الاعتمادات المنجزة

الى غاية موفى أكتوبر 2016 لم تتجاوز القيمة المستهدفة للمؤشر سوى ب: 4.05 %
و لن تتجاوز نسبة 5% الى موفى السنة المالية.

✓ **التقديرات:** من المتوقع أن يستمر التحكم في كلفة الصيانة ليستقر في حدود 35.000 أد

خلال سنوات 2017 و 2018 و 2019 بالإعتناء المتواصل بالسيارات الإدارية
والمحافظة عليها وتحسيس السواق بضرورة اعتماد السياقة الرشيدة لتقليل نسبة
الحوادث والأعطاب.

كفلة تعهد و صيانة السيارات الادارية بالآلف دينار



✓ المؤشر 2.2: معدل استهلاك وقود المصلحة

التقديرات			إلى غاية أوت 2016	الإنجازات			السنوات
2019	2018	2017		2015	2014	2013	
45000	43000	41000	26700	40900	36611	29810	كمية الوقود المستهلكة سنويا (ل)
584442	558442	512500	278047	492493	413913	392000	المسافة المقطوعة (كم)
7.7	7.7	8	9.6	8.3	8.84	7.6	معدل استهلاك الوقود لكل سيارة مصلحة (ل/100كم)

▪ توضيح منهجي:

✓ الإنجازات: نظرا لتعميم إسناد سيارات مصلحة على جلّ الإدارات الجهوية للنقل للقيام بعمليات المراقبة على الطرقات من جهة و تكثيف دوريات المراقبة من جهة أخرى فقد ارتفع مؤشر استهلاك الوقود الى غاية شهر أوت 2016 ليبلغ 9.6 لتر /100 كلم . و عليه فقد تم اتخاذ الاجراءات اللازمة لتفعيل مراقبة استعمال السيارات الادارية عبر منظومة GPS و تم وضع هدف حتى يكون المؤشر في نهاية السنة المالية في حدود 8.5 لتر/100كلم.

✓ التقديرات: بناءا على المعطيات المسجّلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصّة بهذا المؤشر للتّخفيض في معدل إستهلاك الوقود إلى أن يبلغ حوالي 7.7 ل/100كم سنة 2018 من خلال:

- مزيد تحسيس الهياكل المركزية و الجهوية بالوزارة لإحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقّلات اليومية؛
- تفعيل المراقبة عبر نظام مراقبة الأسطول السيارات الإدارية عبر الأقمار الصناعية ؛
- تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرّشيدة 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			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
95	90	84	78	60	54	52	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات. (*)
-	100	78	44	33	33	11	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

(*) تم 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 :**

تقديرات			قانون مالية 2016	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
4	3	3	2	2	2	1	نوعي (*)	المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل
70	50	-	-	-	-	-	%	المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف

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

2- نفقات البرنامج:

1.3- ميزانية البرنامج :

تطور اعتمادات برنامج القيادة والمساندة

الوحدة: ألف دينار

تطور 2016-2017		تقديرات 2017		ق,م,ت 2016 (1)	إنجازات 2015	طبيعة النفقة
النسبة [(2) - (1)]/(1)	المبلغ (1) - (2)	اعتمادات الدفع (2)	اعتمادات التعهد			
3,3%	369	11327	11327	10958	9548	نفقات التصرف
3,7%	310	8664	8664	8354	6960	التأجير العمومي
0%	0	2343	2343	2343	2270	وسائل المصالح
22,6%	59	320	320	261	318	التدخل العمومي
1,5%	21	1365	1344	477	314	نفقات التنمية
1,5%	21	1365	1344	477	314	الإستثمارات المباشرة
1,5%	21	1365	1344	477	314	على الموارد العامة للميزانية
						على القروض الخارجية الموظفة
3,1%	390	12692	12671	12302	9862	مجموع ميزانية البرنامج

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 1.1.5

تسمية المؤشر: نسبة التآطير

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: : ما بين 46% وقرابة 58%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

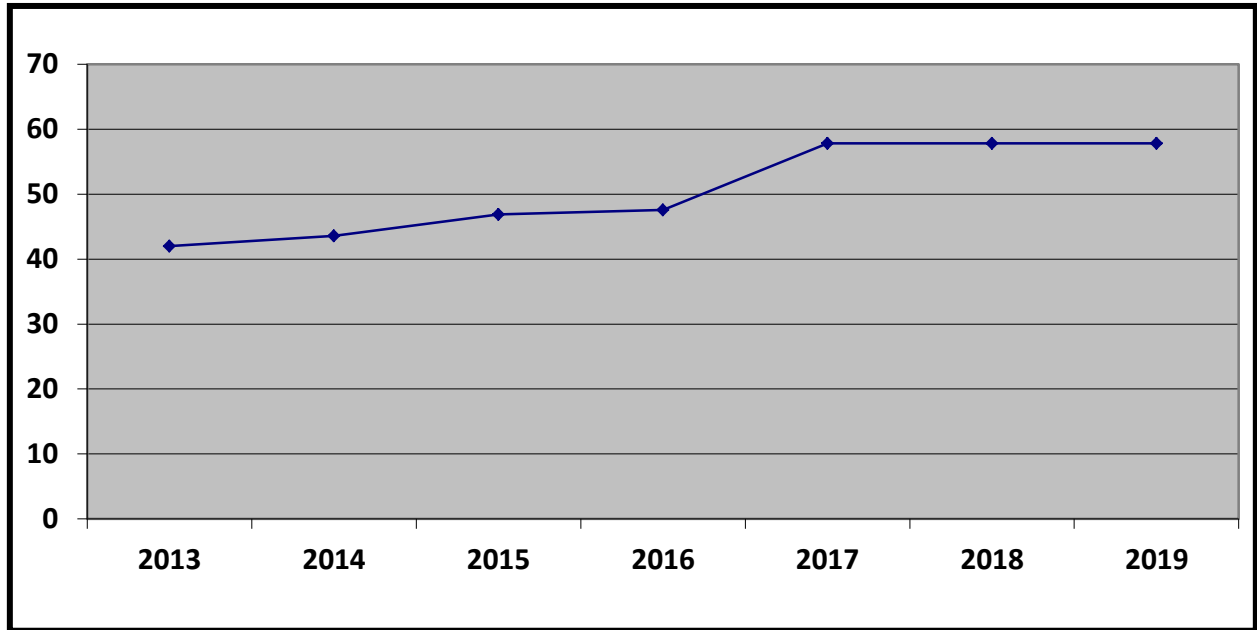
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
57.82	57.82	57.82	47.55	46.86	43.58	42	%	نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان

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

3. رسم بياني لتطور المؤشر:

- تطوّر نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان (%) -



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الإتمادات) ، نسبة مائوية	الأنشطة	المؤشرات
ما بين 46 و 58%	إيلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادات العليا.	المؤشر : نسبة التّأطير

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

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

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.5

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

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016

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 51 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

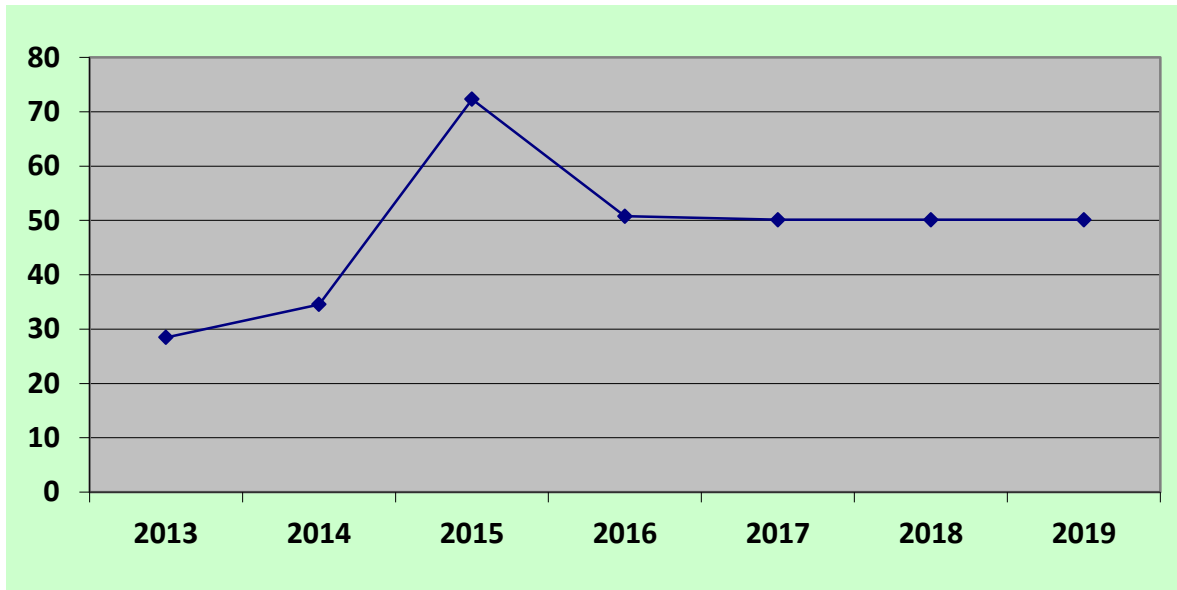
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
50.12	50.12	50.12	50.77	72.31	34.55	28.48	%	نسبة الإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

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

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	قاربة 51 %

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

تكمّن النقائص بخصوص التحديد النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظلّ الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزعم تكوينهم إضافة إلى الأعوان الحاليين وبين ما سيتمّ الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجّهات البلاد.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016

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 و المالية و الوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 35 ألف دينار
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية و المالية و الوسائل العامة

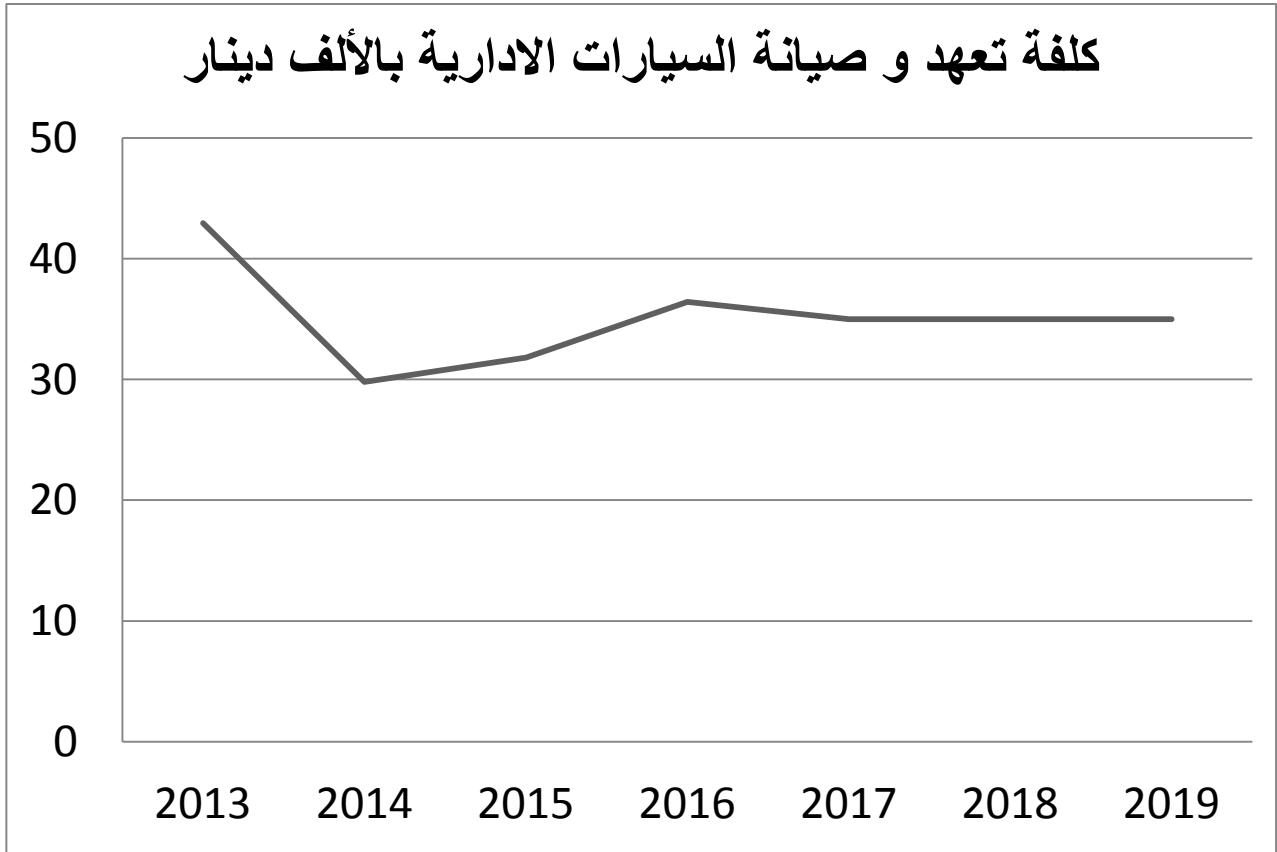
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتفديرات الخاصة بالمؤشر

التفديرات			أكتوبر	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013		
35	35	35	36.418	31.811	29.794	42.934	ألف دينار	كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

2. تحليل النتائج وتفديرات الإنجازات: (انظر تحليل المؤشر)

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد2		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) ألف دينار
المش 1.2.	*تجديد الأسطول *تحسيس السواق بضرورة السياقة الرشيدة وتقليص عدد الحوادث *القيام بأعمال الصيانة الدورية في الوقت المناسب	150 ألف دينار

5. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر: إرتباط إنجاز المؤشر:

- بتوفير الإتمادات الضرورية لتجسيم برنامج تجديد أسطول السيارات؛
- بمدى إلتزام السواق بقواعد السياقة الرشيدة للتقليص من عدد الحوادث.
- توفير منظومة اعلامية لمتابعة أعمال الصيانة الدورية و عمليات الاصلاح قصد تحليل أنواع الأعطاب و سبل تداركها.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.5

تسمية المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016

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/100كم
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

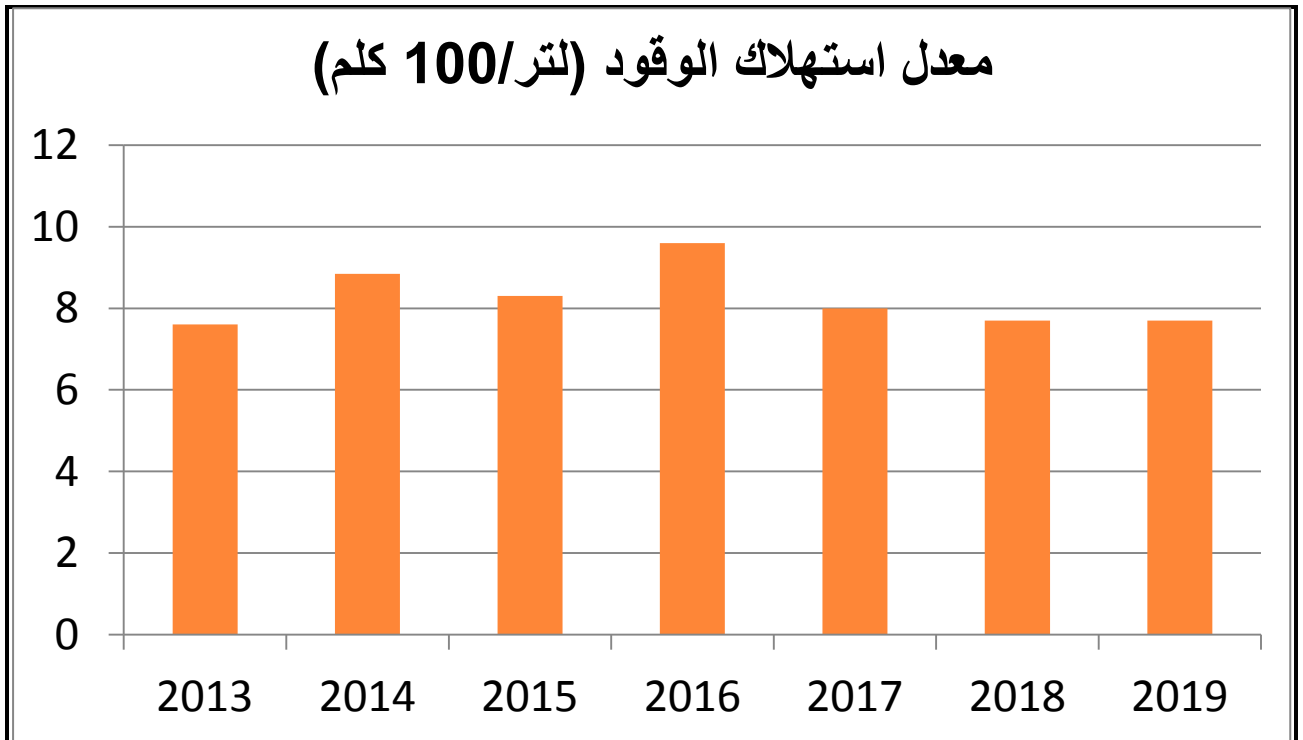
III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			أوت 2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
7.7	7.7	8	9.6	8.3	8.84	7.6	لتر/100 كم	معدل استهلاك الوقود للسيارات المصلحة

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

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد2		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) ألف دينار
المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة	- صيانة السيارات على نحو أفضل - تجديد الاسطول - تفعيل المراقبة عبر منظومة القمر الاصطناعي	150 ألف دينار

5. تحديد أهم النقااص المتعلقة بالمؤشر: إرتباط إنجاز المؤشر:

- بمدى تطبيق المناشير الخاصة بإستعمال السيارات الإدارية؛
- بتوفير الإتمادات الضرورية لتجسيم برنامج تجديد أسطول السيارات؛
- بمدى إلتزام السواق بقواعد السياقة الرشيدة

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 1.3.5

تسمية المؤشر: نسبة المعدات الإعلامية (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها خمس سنوات مقارنة بالأسطول.
تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016.

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

ملاحظة: النتائج والتقديرات التالية تخص الحواسيب فقط.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
95	90	84	78	60	54	52	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
-	-	265	263	287	274	260	عدد	العدد الجملي للأسطول
-	-	221	205	172	149	135	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

✚ تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و 2013 الخمس سنوات.

✚ تم خلال سنة 2014 اقتناء 11 طابعة ليزيرية شبكة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.

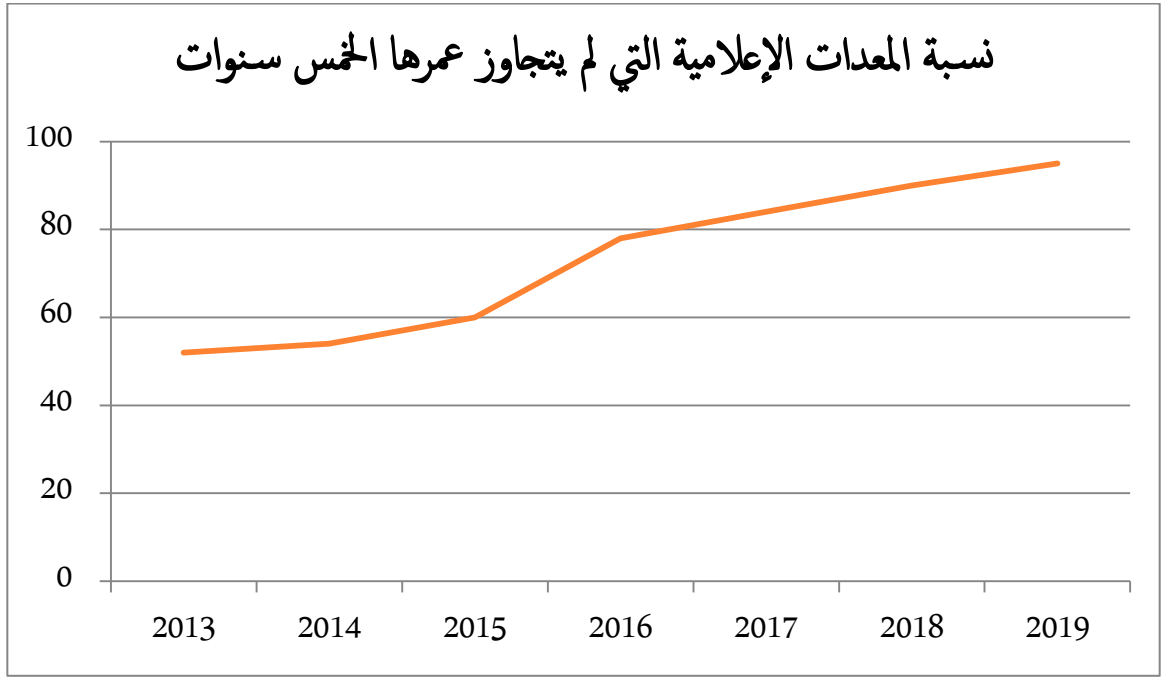
✚ تم خلال سنة 2015 اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة ليزيرية ألوان شبكة و 05 مساحات ضوئية

لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل ، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60 %.

✚ تم خلال سنة 2016 اقتناء 55 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 78 %.

✚ مع التقديرات لاقتناء 60 حاسوب مكتبي خلال سنة 2017، فإن نسبة الحواسيب المكتبية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات ستبلغ 84 %.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.	- اقتناء 55 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2016.
	- اقتناء 60 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2017.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- يعتبر أسطول المعدات الإعلامية بوزارة النقل متوسط الخصائص الفنية .

التدابير:

- تم الترفيع في جودة الخاصيات المتعلقة بالمعدات الإعلامية عند الاقتناء ابتداء من سنة 2016.
- إبرام عقد صيانة للمعدات الإعلامية قصد حسن استغلالها
- حسن توزيع المعدات الإعلامية؛

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

تاريخ تحيين المؤشر: نوفمبر 2016.

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

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

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

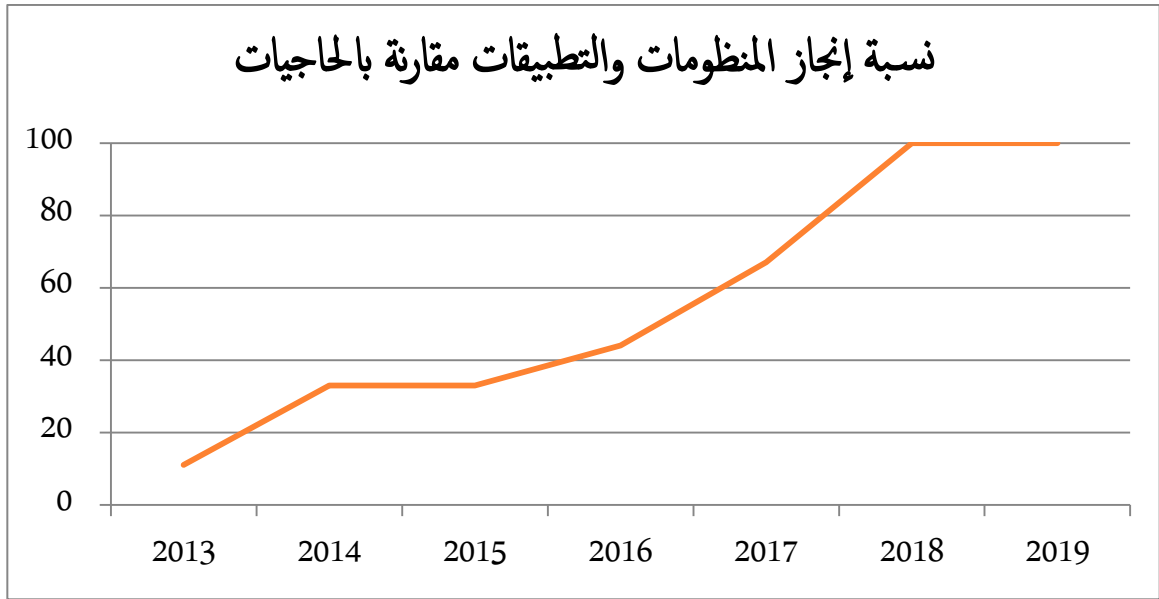
العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2018: 09 مشاريع.

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
-	100	67	44	33	33	11	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.
	3	2	1	0	2	1	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة.
	9	6	4	3	3	1	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة في 2013:
 - إنجاز منظومة للتصرف في النقل البري.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة في 2014:
 - إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
 - إعداد خطة استراتيجية قطاعية لميدان النقل
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2016:
 - إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2017:
 - إنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني.
 - اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2018:
 - إنجاز بوابة لإعلام المسافرين.
 - إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
 - 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.	تم الانطلاق في إنجاز منظومة التصرف في النقل البحري خلال سنة 2015، وهو حاليا بصدد الإنجاز.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

التدابير:

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

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 1.4.5

تسمية المؤشر: مستوى إعداد 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 و متابعة 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 وانجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4: ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
4	3	3	2	2	2	1	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 تسجيل انخفاض في مستوى إعداد و متابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل خلال سنتي 2011 و 2012 نظرا إلى توقف العمل بالمخطط على المستوى الوطني منذ سنة 2011 وعدم انجاز دراسات إستراتيجية. وقد تم خلال سنة 2013 التفكير في إعداد دراسة مخطط مديري وطني للنقل وتم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية سنة 2014 حيث سيتم الشروع في إعداده ابتداء من سنة 2016 ليكون جاهزا بداية من سنة 2018. هذا بالإضافة إلى انطلاق أشغال إعداد المخطط الخماسي في ميدان النقل للفترة 2016-2020 وذلك طبقا لمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 5 بتاريخ 26 فيفري 2015 وتم إعداد وثيقة توجيهية تتضمن خطة تنمية القطاع للفترة 2016-2020.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

تم الحصول على هبة من البنك الإفريقي للتنمية لإنجاز الدراسة الإستراتيجية " المخطط الإداري الوطني للنقل في غضون سنة 2040 " بتكلفة جمالية قدرت بـ 2.7 م.د علما و أنه تم الاتفاق على أن يتم خلاص الأداء على القيمة المضافة من الموارد العامة لميزانية الدولة، كما سيتم تمويل الفارق بين كلفة الدراسة والهبة الممنوحة على الموارد العامة للميزانية والتي تقدر بحوالي 27 % من الكلفة الجمالية للدراسة ولهذا الغرض تمّ التّعهد بمبلغ 600 ألف دينار سنة 2017.

بطاقة مؤشر قياس 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 توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية و المؤسسات والمنشآت العمومية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2016	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2019	2018	2017		2015	2014	2013		
70	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 أنفة الذكر.