

## تقرير حول



2015



## الفهرس

|         |                                                           |
|---------|-----------------------------------------------------------|
| 4.....  | تقديم                                                     |
| 5.....  | الهيكل التنظيمي                                           |
| 7.....  |                                                           |
| 8.....  | 2015                                                      |
| 9.....  |                                                           |
| 11..... |                                                           |
| 11..... | النشاط التجاري لشركة النقل بتونس                          |
| 11..... | 1. السفرات المنجزة على شبكتي شركة النقل بتونس             |
| 11..... | 2. الكيلومترات المجدية على شبكتي شركة النقل بتونس         |
| 12..... | 3. البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكتي شركة النقل بتونس |
| 13..... | المسافرون على شبكتي شركة النقل بتونس                      |
| 14..... | مقاييس الاستغلال لشبكتي شركة النقل بتونس                  |
| 16..... |                                                           |
| 16..... | شبكة خطوط الحافلة                                         |
| 17..... | المعدات التقنية لشبكة الحافلات                            |
| 17..... | 1. أسطول الحافلات حسب الفئة العمرية                       |
| 18..... | 2. أسطول الحافلات                                         |
| 18..... | 3. تركيبة الأسطول                                         |
| 19..... | 4. استهلاك الطاقة و الكيلومترات الفنية                    |
| 19..... | 5. الأعطاب و نسبة الأعطاب                                 |
| 20..... | النشاط التجاري للحافلة                                    |
| 20..... | 1. السفرات المنجزة على الخطوط المنتظمة للحافلات           |
| 20..... | 2. الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات                  |
| 21..... | 3. السفرات الملغاة و الكيلومترات الغير منجزة              |
| 22..... | 4. البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكة الحافلات          |
| 23..... | المسافرون بالحافلة                                        |
| 24..... | مقاييس الإستغلال للحافلة                                  |
| 26..... | الحديدي                                                   |
| 26..... | شبكة الخطوط الحديدية                                      |
| 27..... | المعدات التقنية للشبكة الحديدية                           |
| 27..... | 1. أسطول الشبكة الحديدية حسب الفئة العمرية                |
| 28..... | 2. أسطول الشبكة الحديدية                                  |
| 28..... | 3. الأعطاب ونسبة الأعطاب                                  |
| 29..... | 4. استهلاك الطاقة                                         |
| 30..... | النشاط التجاري للشبكة الحديدية                            |
| 30..... | 1. السفرات المنجزة على الشبكة الحديدية                    |
| 30..... | 2. الكيلومترات المجدية على الشبكة الحديدية                |
| 31..... | 3. السفرات الملغاة و الكيلومترات الغير منجزة              |
| 32..... | 4. البقاع الكيلومترية المعروضة على الشبكة الحديدية        |
| 33..... | مسافرو النقل الحديدي                                      |
| 34..... | مقاييس الإستغلال للشبكة الحديدية                          |

|           |                                                                       |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>36</b> | <b>البشرية</b>                                                        |
| 36        | عدد الأعوان                                                           |
| 37        | تحركات الاعوان حسب الخطط الوظيفية                                     |
| 37        | تقسيم عدد الأعوان خالصي الأجر حسب السلك                               |
| 38        | تقسيم عدد الإطارات خالصي الأجر                                        |
| 39        | مواظبة الأعوان                                                        |
| 39        | 1. غيابات الأعوان حسب السبب                                           |
| 40        | 2. غيابات الأعوان حسب الوظيفة                                         |
| 42        | 3. الغيابات بسبب حوادث الشغل                                          |
| 43        | العطل السنوية للأعوان                                                 |
| 44        | الساعات المستخلصة                                                     |
| 45        | تكوين الأعوان                                                         |
| <b>46</b> | <b>تحليل 2015 تنفيذ الميزانية</b>                                     |
| 47        | تطور الأعباء و الإيرادات 2014/2015                                    |
| 49        | توقعات وإنجازات 2015 في نطاق ميزانية التصرف                           |
| 51        | توقعات وإنجازات 2015 على مستوى الاستثمار                              |
| 53        | توقعات وإنجازات 2015 في نطاق مخطط إعادة هيكلة وتنمية شركة النقل بتونس |
| <b>61</b> | <b>القوائم المالية</b>                                                |
| 61        | الموازنة                                                              |
| 63        | قائمة النتائج                                                         |
| 64        | جدول التدفقات النقدية                                                 |

## تقديم



شركة النقل بتونس :

**القانونية :** منشأة عمومية ذات صبغة غير إدارية، تتمتع بالشخصية المدنية والاستقلال المالي

نقل تونس :

**تاريخ التأسيس :** وقع إحداث شركة النقل بتونس بالقانون عدد 33 لسنة 2003 المؤرخ في 28 أفريل 2003 إثر إدماج الشركة الوطنية للنقل و شركة المترو الخفيف لمدينة تونس  
وزارة النقل.

**المهام :** تأمين النقل العمومي للأشخاص بتونس الكبرى .

:

:

- عدد الأقاليم : 5 (تونس 1، تونس 2 ، بن عروس، باب سعدون و الزهروني)
- عدد المستودعات : 7 (الشرقية 1 ، الشرقية 2 ، بئر القصعة ، باب سعدون، الزهروني ، البكري و طبربة)
- الورشات المركزية : تتولى الورشات المركزية تجديد الحافلات و إصلاح كافة مكوناتها وصيانتها
- عدد الخطوط : 223
- عدد خطوط الترابط حافلة – مترو : 46
- عدد خطوط الترابط حافلة – حافلة : 5
- طول الشبكة : 6823,75 كلم.
- عدد المحطات : 3146 ذهابا و إيابا

:

- عدد المستودعات : 2 (أريانة و تونس البحرية)
- عدد الخطوط : 6
- طول الشبكة : 61,3 كلم (سكة مزدوجة)

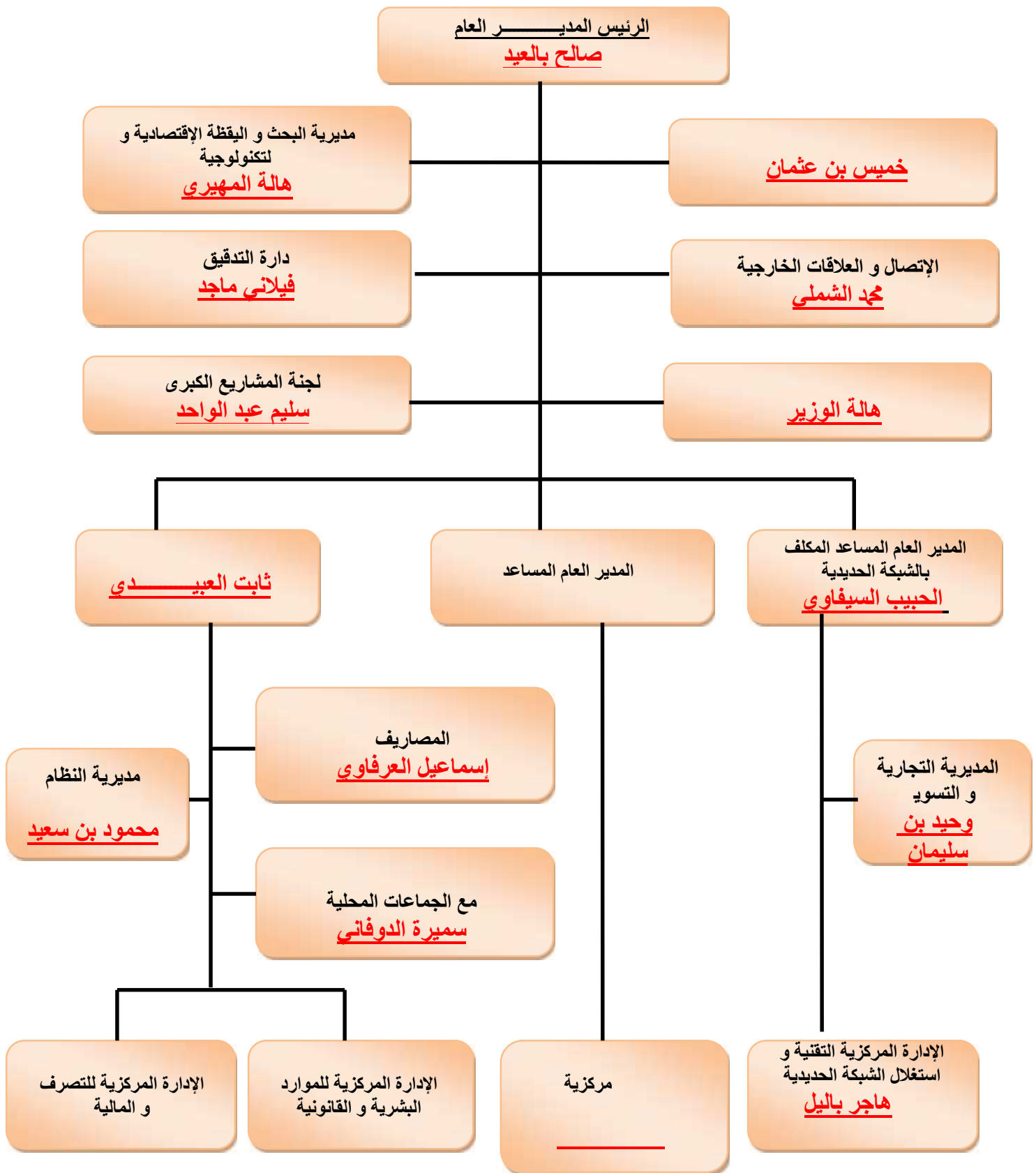
**شبكة الخط الحديدي ت - - :**

- عدد المستودعات : 1 (تونس البحرية)
- طول الشبكة : 18,8 كلم (سكة مزدوجة)

**مركز التكوين و الإتقان :**

يسهر مركز التكوين و الإتقان بين عروس على توفير حاجيات المؤسسة من الموارد البشرية وفقا للإختصاصات المطلوبة من أجل إستعمال أمثل لهذه الموارد و ضمان المعادلة بين إختصاص العون و نوعية عمله و موقعه إلى جانب تأمين عملية التكوين والرسكلة لكافة الأعوان.

## الهيكل التنظيمي للشركة ( 31 ديسمبر 2015 )



الإدارة المركزية للتصرف و الماليةمديرية التنمية و المالية (حبيبة برقاي)

- إدارة الدراسات الإستراتيجية (زياد عبد الفتاح)
- إدارة التخطيط و مراقبة التصرف ( )
- الإدارة المالية (محمد فضيلة)

مديرية التزويد (سامي الكبير)

- إدارة الشراءات و الصفقات (كريمة فرحاتي)
- إدارة التصرف في المخزونات ( )

الإدارة المركزية للموارد البشرية و القانونيةمديرية الشؤون القانونية و الشؤون العامة (سيماء الكريبي الهمامي)

- إدارة الشؤون القانونية
- إدارة الشؤون العامة (ابراهيم بن عبد الله)

مديرية الموارد البشرية

- الإدارة الطبية و الإجتماعية (سلوى مشيشي بلحاج)
- إدارة التكوين (محمد علي )
- إدارة الشؤون الإدارية ( )

الإدارة المركزية للإستغلال بالحافلةمديرية المنطقة 1

- إدارة إقليم تونس 1 ( )
- إدارة إقليم تونس 2 ( )
- إدارة إقليم باب سعدون (نبيل المصمودي)

مديرية المنطقة 2

- إدارة إقليم بن عروس ( )
- إدارة إقليم الزهروني (شكيب خذر)

الإدارة المركزية للتنقية وإستغلال الشبكة الحديديةمديرية المعدات الجارة و السيارة ( )

- إدارة صيانة الحافلات (رشيد والي)
- إدارة معدات المترو ( )

مديرية البنية التحتية ( )

- إدارة التجهيزات الكهربائية (يوسف بن تومي)
- إدارة السكة و المباني و المنشآت الفنية ( )

## 31 ديسمبر 2015

| الهيكل المنتمي إليه                           |                   |                  |    |
|-----------------------------------------------|-------------------|------------------|----|
| رئيس مدير عام شركة نقل تونس                   | رئيس مجلس الإدارة | صالح بالعيد      | 1  |
| وزارة النقل                                   | عضو               | منيرة اليحياوي   | 2  |
| رئاسة الحكومة                                 | عضو               | طارق بن العربي   | 3  |
| وزارة المالية                                 | عضو               | كريمة رزق        | 4  |
| وزارة الداخلية                                | عضو               | أحمد الغطاس      | 5  |
| وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة<br>الترابية | عضو               | نور الدين لعلمي  | 6  |
| وزارة التنمية و الإستثمار و<br>التعاون الدولي | عضو               | علي بن عبد الله  | 7  |
| وزارة التعليم العالي و البحث<br>العلمي        | عضو               | سامية الطرابلسي  | 8  |
| وزارة التربية                                 | عضو               | زهير العيدودي    | 9  |
| بلدية تونس                                    | عضو               | عبد العزيز شعبان | 10 |
| ممثل الأعوان                                  | عضو               | كمال مزوغي       | 11 |
| ممثل الأعوان                                  | عضو               | علي وهبي         | 12 |
|                                               |                   | إ                |    |

## 2015

: تركيز ورشة عمل تهتم ببلورة مشروع إحداث شهادة كفاءة لممارسة مهنة سائق .

:

❖ النظر في برنامج إصلاح و تطوير شركة النقل بتونس تحت إشراف السيد وزير النقل و بحضور مسؤولي شركة النقل بتونس.

❖ تكوين 210 عوناً في إطار تفعيل منظومة الوقاية من الحرائق .

**أفريل** : تعيين السيد صالح بالعيد رئيساً مديراً عاماً لشركة النقل بتونس .

: زيارة السيد وزير النقل لمستودعات الشركة.

:

❖ مشاركة الرئيس المدير العام في ملتقى شراكة حول المقاربة التونسية السويدية لتطوير البنية التحتية المستدامة .

❖ قيام السيد الرئيس المدير العام بزيارة تفقد إلى مستودع طبرية للإطلاع على ظروف العمل قصد تحسين ظروف التنقل بطبرية .

❖ التأكيد على ضرورة العمل على مزبد تفعيل منظومة البقطة الخاصة بالمؤسسة .

❖ إنطلاق العمل بمنظومة الإشارات الضوئية بمحطة تونس البحرية .

**جويلية** : ضبط برنامج عمل بين شركة النقل بتونس و شركة مقاولات " سومترا " لإستحداثها على تسريع نسق الأشغال لتهيئة خطط ح م .

:

❖ توقيع إتفاقية تعاون و شراكة مع الوكالة المستقلة للنقل بباريس ( GROUPE RATP ) .

❖ تسلم 123 حافلة مستعملة (108 عادية و 15 مزدوجة) من الوكالة المستقلة للنقل بباريس .

: إمضاء عقد إقتناء 120 حافلة جديدة من نوع VOLVO B7R بمبلغ جملي قدره 33,3 مليون دينار

وذلك في إطار إستكمال تنفيذ برامج 2008 (29 حافلة) و 2012 (34 حافلة) و 2013 (55 حافلة) و كذلك تعويض حافلتين غير صالحتين للإستغلال ( حوادث مرور).

**ديسمبر** :

❖ تركيز نوات مكتبة بمحطة " تونس البحرية " موجهة للحرفاء .

❖ بداية إستغلال منصة إختبار فرامل الحافلات بتكنولوجيا متطورة بعد تكوين الأعوان الفنيين الذين سيتولون إستعمالها .



مقارنة بسنة 2014 تميزت سنة 2015 بما يلي:

#### على مستوى النتائج المالية:

\_\_\_\_\_:

♣ بلغت مقايض الاستغلال دون الأدءات، 50,8 م. د خلال سنة 2015، مقابل 54,4 م. د سنة 2014 أي بتراجع بنسبة 6,6 % .

♣ بلغت جملة الأعباء 317,1 م. د خلال سنة 2015، مقابل 294,1 م. د سنة 2014 ، أي بارتفاع بنسبة 7,8 % ، راجع بالأساس إلى ارتفاع أعباء الأعوان بنسبة 8,3 % و مخصصات الإهتلاكات و المدخرات بنسبة 17,8 %.

♣ بلغت جملة الإيرادات 185,2 م. د سنة 2015، مقابل 241,8 م. د سنة 2014 أي بتراجع بنسبة 23,4 % ، راجع بالأساس إلى انخفاض إنعكاسات التعديلات المحاسبية بـ 59,1 م. د وارتفاع مبلغ التعويض على النقل المدرسي بـ 7,8 م. د.

♣ أفرزت النتيجة المحاسبية قبل التعديلات، عجزا بما قدره 127,7 م. د سنة 2015، مقابل 107,1 م. د سنة 2014 بارتفاع الخسائر بما قدره 20,6 م. د.

♣ بلغ عدد المسافرين خالصي المعلوم و دون النقل المجاني على كلتا الشبكتين 200,8 مليون مسافر، مقابل 216,4 مليون سنة 2014 أي بتراجع بنسبة 7,2 % ، راجع بالأساس إلى انخفاض عدد مسافرو التذاكر بنسبة 5,9 % و سندات الاستظهار بنسبة 8 % .

♣ بلغ عدد الكيلومترات المجدية على كلتا الشبكتين، 38,6 مليون كلم، مقابل 43,4 مليون سنة 2014 أي بتراجع بنسبة 11,1 % و تراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 8,7 %.

♣ بلغ معدل الأسطول المستعمل في الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع بشبكة الحافلات 457 حافلة سنة 2015، مقابل 527,9 سنة 2014 أي بنقص 71 حافلة (-13,4 %). أما معدل الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع على الشبكة الحديدية، فقد بلغ 91,8 عربة سنة 2015 ، مقابل 93,3 سنة 2014 أي بتراجع نسبته 1,6 %.

♣ بلغ معدل عدد الأعوان على ذمة مصالح شركة النقل بتونس 7736 عوناً، مقابل 7864 عوناً سنة 2014 أي بنقص نسبته 1,6 % (- 128 عوناً).

أما عدد الأعوان على ذمة المصالح في موفى 2015 فقد بلغ 7679 عوناً، حيث انخفض بنسبة 1,6 % أي بما يعادل 124 عوناً مقارنة بسنة 2014.



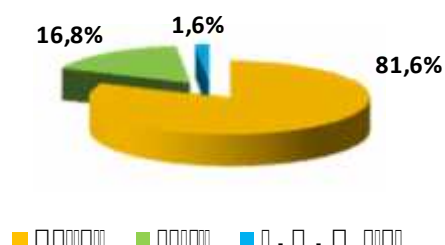
## I.

## 1.

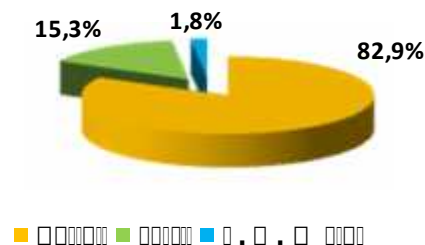
| البيانات | 2014    | 2015    | نسبة التطور |
|----------|---------|---------|-------------|
|          | 1 003,9 | 864,6   | -13,9%      |
|          | 185,6   | 178,1   | -4,0%       |
|          | 21,9    | 17,0    | -22,4%      |
|          | 1 211,4 | 1 059,7 | -12,5%      |

انخفاض عدد السفرات المنجزة بنسبة 12,5 % يعود بالأساس إلى ارتفاع عدد السفرات الملغاة بنسبة 45,4 %  
 (+ 52% بسبب نقص المعدات و + 40 % بسبب نقص الأعوان ) .  
 بلغت نسبة إنجاز السفرات المبرمجة 63,4 % خلال سنة 2015، مقابل 74,0 % سنة 2014 .

توزيع السفرات المنجزة حسب الشبكة 2015



توزيع السفرات المنجزة حسب الشبكة 2014

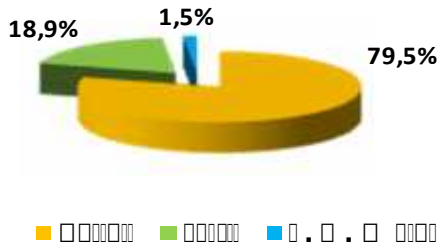


## 2. الكيلومترات المجدية على شبكتي شركة

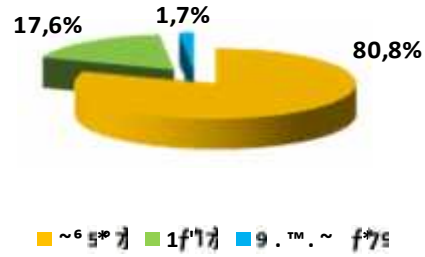
| البيانات | 2014     | 2015     | نسبة التطور |
|----------|----------|----------|-------------|
|          | 35 058,2 | 30 693,6 | -12,4%      |
|          | 7624,9   | 7 299,4  | -4,3%       |
|          | 716,4    | 596,9    | -16,7%      |
|          | 43 399,4 | 38 589,9 | -11,1%      |

بلغت نسبة إنجاز الكيلومترات المجدية المبرمجة 67,29 % خلال سنة 2015، مقابل 78,10 % سنة 2014 نتيجة  
 ارتفاع عدد السفرات الملغاة، مما انجر عنه نقص في عدد الكيلومترات بما قدره 6588 ألف كيلومتر .

توزيع الكيلومترات المجدية حسب المنطقة 2015



توزيع الكيلومترات المجدية حسب الشبكة 2014



### 3. البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكتي شركة النقل بتونس

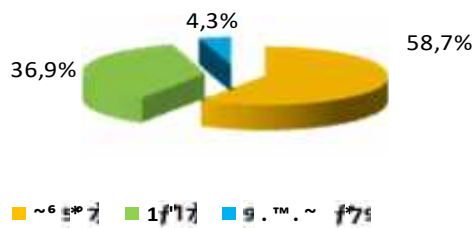
(البيانات)

| البيانات | 2014        | 2015        |        |
|----------|-------------|-------------|--------|
|          | 3 640 606,9 | 3 252 168,2 | -10,7% |
|          | 2 138 759,1 | 2 045 544,8 | -4,4%  |
|          | 286 559,2   | 238 763,6   | -16,7% |
|          | 6 065 925,2 | 5 536 476,6 | -8,7%  |

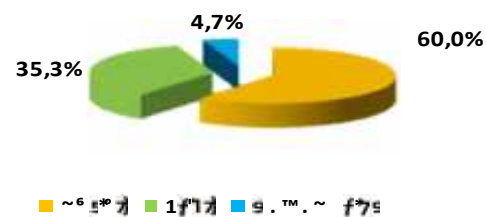
تراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 8,7 % ، نتيجة انخفاض عدد الكيلومترات المجدية بنسبة 11,1 % فضلا عن تقلص معدل الأسطول المستعمل بنسبة 13,4 % على شبكة الحافلات و بنسبة 1,5 % على الشبكة الحديدية .

تمثل حصة الشبكة الحديدية 41,3 % من مجموع البقاع الكيلومترية المعروضة سنة 2015 ، مقابل 40 % سنة 2014.

توزيع البقاع الكيلومترية المعروضة حسب المنطقة 2015



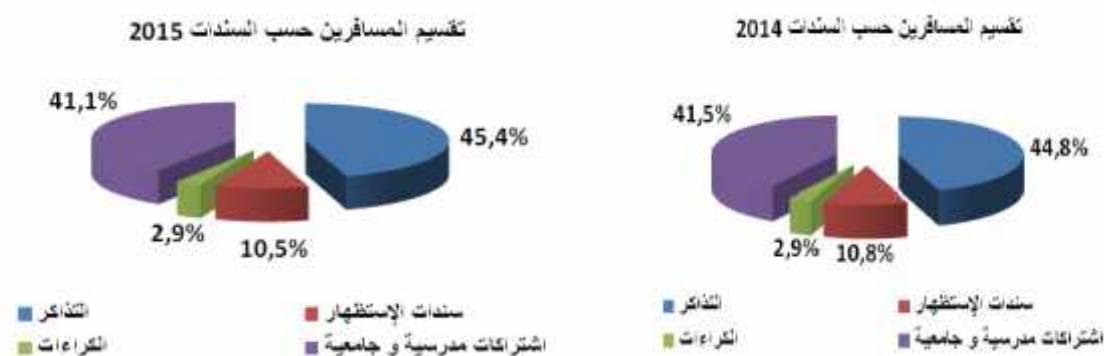
توزيع البقاع الكيلومترية المعروضة حسب الشبكة 2014



## .II

(□□□□)

| البيانات                 | 2014      | 2015      |       |
|--------------------------|-----------|-----------|-------|
|                          | 96 967,3  | 91 255,4  | -5,9% |
| سندات الإستظهار          | 23 319,6  | 21 130,9  | -9,4% |
|                          | 6 370,7   | 5 843,5   | -8,3% |
| اشتراكات مدرسية و جامعية | 89 781,0  | 82 553,9  | -8,0% |
|                          | 216 438,5 | 200 783,7 | -7,2% |



بلغ عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة 118,2 مليون مسافر، أي انخفاض بنسبة 6,6 % نظرا لتراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 8,7 % .

تقلص عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 8 % نتيجة انخفاض المعدل السنوي لعدد الاشتراكات المدرسية بنسبة 8,01 % . يبين الجدول الموالي تطور المعدل السنوي لعدد الاشتراكات المدرسية و الجامعية حسب الشبكة.

| البيانات | 2014   | 2015   |         |
|----------|--------|--------|---------|
|          | 50 813 | 46 052 | -9,37%  |
|          | 23 197 | 22 281 | -3,95%  |
|          | 3 898  | 3 331  | -14,55% |
|          | 77 908 | 71 664 | -8,01%  |

بلغت حصّة شبكة الحافلات 59,8 % من العدد الجملي للمسافرين سنة 2015 و 61,8 % سنة 2014، مقابل 40,2 % للشبكة الحديدية سنة 2015 و 38,2 % سنة 2014.

## .III

ي

| البيانات                 | 2014     | 2015     |        |
|--------------------------|----------|----------|--------|
|                          | 39 883,2 | 37 679,2 | -5,5%  |
| لإستظهار                 | 5 510,2  | 4 859,5  | -11,8% |
|                          | 5 819,3  | 5 504,6  | -5,4%  |
| اشتراكات مدرسية و جامعية | 3 187,3  | 2 792,0  | -12,4% |
|                          | 54 400,1 | 50 835,3 | -6,6%  |



بلغت مقايض الاستغلال دون الاشتراكات المدرسية و الجامعية 48 مليون دينار بانخفاض بنسبة 6,2 % مقارنة بسنة 2014 بسبب تراجع عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة بنسبة 6,6 %.

تراجعت مقايض الاشتراكات المدرسية و الجامعية بنسبة 12,4 % نتيجة انخفاض مبيعات عدد الاشتراكات المدرسية بنسبة 13,9 % مقارنة بسنة 2014 .

يبرز الجدول الموالي تفاصيل مبيعات الاشتراكات المدرسية و الجامعية حسب الشبكة:

| البيانات | بيع الاشتراكات المدرسية لشهر فيفري |        | بيع الاشتراكات المدرسية لشهر |        |        |        |        |         |
|----------|------------------------------------|--------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|
|          | 2015                               | 2014   | 2015                         | 2014   | 2015   | 2014   | 2015   | 2014    |
|          | 16 348                             | 20 192 | -19,0%                       | 45 257 | 52 137 | -13,2% | 61 605 | 72 329  |
|          | 6 124                              | 7 568  | -19,1%                       | 21 733 | 23 470 | -7,4%  | 27 857 | 31 038  |
|          | 1 518                              | 1 991  | -23,8%                       | 3 218  | 3 996  | -19,5% | 4 736  | 5 987   |
|          | 23 990                             | 29 751 | -19,4%                       | 70 208 | 79 603 | -11,8% | 94 198 | 109 354 |

يمثل المسافرون من التلاميذ و الطلبة 41,1 % من جملة المسافرين ، إلا أنّ مداخل هذا الصنف من المسافرين لا تمثل إلا 5,5 % من جملة المقايض .

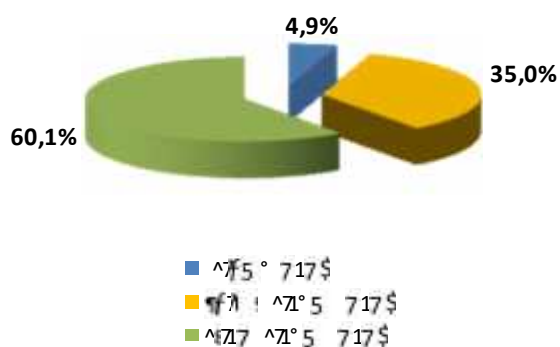
بلغت قيمة التعويض على النقل المدرسي و الجامعي 120 مليون دينار خلال سنة 2015 .





| البيانات                    | 2015  |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| الخطوط الحضرية              | 11                                                                                     |
| الخطوط الضحوية القصيرة      | 78                                                                                     |
| الخطوط الضحوية الطويلة      | 134                                                                                    |
|                             | 223                                                                                    |
| طول الشبكة ذهابا وإيابا ( ) | 6 823,7                                                                                |

(2015) 757 179 + E° 18\* 1\$ 505 19\$ 717\$ 6741"



) بلغ عدد الخطوط المنتظمة للحافلات 223 خطاً، من بينها 46 خط ترابط حافلة-مترو و 5 خطوط ترابط حافلة-حافلة.  
 ) يمثل عدد الخطوط الضحوية الطويلة 60,1 % من جملة الخطوط المنتظمة لشبكة الحافلات و أمنت 69,3 % من العدد الجملي للبقاع الكيلو مترية المعروضة .





## II. المعدات التقنية لشبكة الحافلات

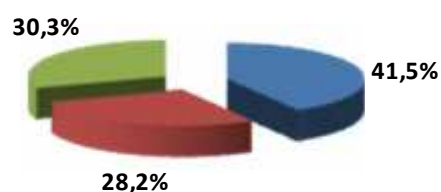
### 1. حسب الفئة العمرية

|       |                 |     |     |     |     |      | حافلات عادية    |     |     |           |     |             |     |               |
|-------|-----------------|-----|-----|-----|-----|------|-----------------|-----|-----|-----------|-----|-------------|-----|---------------|
|       | العدد<br>الركاب | REN | VOL | MAN | IKA | MERC | العدد<br>الركاب | REN | INT | AP<br>160 | MAN | IRIS<br>391 | VOL | الفئة العمرية |
| 0     | 0               | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0               | 0   | 0   | 0         | 0   | 0           | 0   | 1 الى سنتين   |
| 27    | 8               | 0   | 0   | 0   | 0   | 8    | 19              | 0   | 19  | 0         | 0   | 0           | 0   | 3 2           |
| 148   | 100             | 0   | 51  | 0   | 0   | 49   | 48              | 0   | 48  | 0         | 0   | 0           | 0   | 4 3           |
| 97    | 69              | 0   | 53  | 0   | 0   | 16   | 28              | 0   | 28  | 0         | 0   | 0           | 0   | 5 4           |
| 40    | 15              | 0   | 11  | 4   | 0   | 0    | 25              | 0   | 25  | 0         | 0   | 0           | 0   | 6 5           |
| 114   | 72              | 0   | 0   | 72  | 0   | 0    | 42              | 0   | 0   | 0         | 0   | 42          | 0   | 7 6           |
| 50    | 0               | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 50              | 0   | 0   | 0         | 0   | 50          | 0   | 8 7           |
| 59    | 21              | 0   | 0   | 21  | 0   | 0    | 38              | 0   | 0   | 0         | 38  | 0           | 0   | 9 8           |
| 54    | 12              | 0   | 0   | 12  | 0   | 0    | 42              | 0   | 0   | 0         | 9   | 33          | 0   | 10 9          |
| 38    | 0               | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 38              | 0   | 0   | 0         | 0   | 36          | 2   | 11 10         |
| 226   | 33              | 0   | 33  | 0   | 0   | 0    | 193             | 0   | 0   | 0         | 58  | 91          | 44  | 12 11         |
| 394   | 96              | 15  | 76  | 0   | 5   | 0    | 298             | 108 | 2   | 144       | 10  | 30          | 4   | 12            |
| 1 247 | 426             | 15  | 224 | 109 | 5   | 73   | 821             | 108 | 122 | 144       | 115 | 282         | 50  | الاجمالي      |

العدد 10 المزدوجة و شهرين  
 AGORA 16 عدد 5 أشهر  
 AGORA 9 عدد 6 أشهر

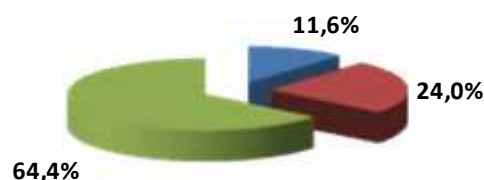
الحافلات العادية التي يتجاوز معدل عمرها 10 سنوات 64% من العدد الجملي للحافلات العادية ، علما أن حصة هذه الفئة من الحافلات تمثل 66 % من الأسطول.  
 معدل عمر الحافلات العادية 11 سنة، 7 سنوات و 10 أشهر للحافلات المزدوجة.

توزيع اسطول الحافلات المزدوجة حسب الفئة العمرية (2015)



■ أكثر من 10 سنوات ■ 5 إلى 10 سنوات ■ أقل من 5 سنوات

توزيع اسطول الحافلات العادية حسب الفئة العمرية (2015)



■ أكثر من 10 سنوات ■ 5 إلى 10 سنوات ■ أقل من 5 سنوات

## 2. تركيبة الأسطول

| 2015   |        |       |       | 2014   |        |       |       |               |
|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|---------------|
|        |        |       | دية   |        |        |       | عادية |               |
| 9,8%   | 122    |       | 122   | 10,7%  | 120    |       | 120   | INTERNATIONAL |
| 11,5%  | 144    |       | 144   | 13,0%  | 146    |       | 146   | FIAT AP160    |
| 18,0%  | 224    | 109   | 115   | 19,9%  | 224    | 109   | 115   | MAN           |
| 22,6%  | 282    |       | 282   | 25,2%  | 284    |       | 284   | IRIS 391      |
| 22,0%  | 274    | 224   | 50    | 24,3%  | 274    | 224   | 50    | VOLVO         |
| 0,4%   | 5      | 5     |       | 0,4%   | 5      | 5     |       | IKARUS        |
| 5,8%   | 73     | 73    |       | 6,5%   | 73     | 73    |       | MERCEDES      |
| 9,9%   | 123    | 15    | 108   | 0,0%   | 0      |       |       | RENAULT       |
| 100,0% | 1247   | 426   | 821   | 100,0% | 1126   | 411   | 715   |               |
|        | 100,0% | 34,2% | 65,8% |        | 100,0% | 36,5% | 63,5% |               |

## 3.

|        |         |         |        |        |        | حافلات عادية |        |        | البيا               |
|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------------|--------|--------|---------------------|
|        | 2015    | 2014    |        | 2015   | 2014   |              | 2015   | 2014   |                     |
| 10,7%  | 1 247   | 1 126   | 3,6%   | 426    | 411    | 14,8%        | 821    | 715    | 31 ديسمبر           |
| 1,7%   | 1 166,2 | 1 146,2 | 0,4%   | 416,0  | 414,2  | 2,5%         | 750,2  | 732    |                     |
| -15,3% | 603,6   | 712,4   | -16,6% | 219,5  | 263,2  | -14,5%       | 384,1  | 449,2  | معدل الأسطول الجاهز |
| -16,7% | 51,76%  | 62,15%  | -17,0% | 52,78% | 63,55% | -16,6%       | 51,20% | 61,37% | نسبة الأسطول الجاهز |
| -13,8% | 510,2   | 592,2   | -14,9% | 193,3  | 227,1  | -13,2%       | 316,9  | 365,1  | أيام العمل          |
| -15,3% | 43,75%  | 51,67%  | -15,2% | 46,48% | 54,83% | -15,3%       | 42,24% | 49,88% | أيام العمل          |
| -13,4% | 457,0   | 527,9   | -13,9% | 177    | 205,5  | -13,1%       | 280,1  | 322,3  | كامل أيام الأسبوع   |
| -14,9% | 39,19%  | 46,05%  | -38,9% | 42,54% | 69,63% | -15,2%       | 37,34% | 44,03% | كامل أيام الأسبوع   |

أ) بلغ معدل عمر الأسطول المسند 10 سنوات و شهرين في 31 ديسمبر 2015، مقابل 8 سنوات و 5 أشهر سنة 2014.

ب) ارتفاع عدد الأسطول المسند في 31 ديسمبر 2015 ب 121 حافلة :

- دخول 123 حافلة من نوع "Renault Agora" (108 عادية و 15 مزدوجة ) حيز الاستغلال.

- الاستغناء عن حافلتين عاديتين غير جاهزتان للاستغلال.

- ل بلغت نسبة الأسطول الجاهز للاستغلال 51,76 % سنة 2015 مقابل 62,15 % سنة 2014 راجع بالأساس إلى تقادم الأسطول و ارتفاع عدد الأسطول المعطب بسبب النقص في قطاع الغيار.
- ل بلغت نسبة الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع 39,19 % سنة 2015 مقابل 46,05 % سنة 2014 نظرا لارتفاع عدد السفرات الملغاة بنسبة 44,3 % (+ 15 بسبب نقص الأعوان و + 95,5 % بسبب نقص المعدات)

#### 4. استهلاك الطاقة و الكيلومترات الفنية

| البيانات                    | 2015   | 2014   |
|-----------------------------|--------|--------|
| الاستهلاك ( )               | 17 370 | 19 824 |
| الاستهلاك -12,4%            |        |        |
| الكيلومترات التقنية ( )     | 35 759 | 40 502 |
| الاستهلاك -11,7%            |        |        |
| الاستهلاك 100 كلم تقني ( )  | 48,57  | 48,95  |
| الاستهلاك -0,8%             |        |        |
| * ت عادية                   | 44,08  | 44,41  |
| *                           | 53,21  | 53,5   |
| الاستهلاك -0,5%             |        |        |
| الاستهلاك 100 كلم مجددة ( ) | 56,59  | 56,55  |
| الاستهلاك 0,1%              |        |        |

- ل انخفاض استهلاك الوقود بنسبة 12,4 % يعود بالأساس إلى تراجع عدد الكيلومترات الفنية بنسبة 11,7 % و بقيت نسبة استهلاك الوقود في 100 كيلومتر مجددة مماثلة لسنة 2014 ، حيث بلغت 57 لتر.

#### 5.

| البيانات        | 2015  | 2014  |
|-----------------|-------|-------|
| البيانات        | 5 840 | 5 367 |
| 8,8%            |       |       |
| 10000 كلم تقنية | 1,63  | 1,33  |
| 22,8%           |       |       |
| 10000 كلم مجددة | 1,90  | 1,53  |
| 24,4%           |       |       |

- ل بلغت نسبة الأعطاب في 10.000 كلم مجددة 1,9 سنة 2015 ،مقابل 1,53 سنة 2014 (+ 24,4 %) بسبب تقادم الأسطول.



## .III

## .1

| ( )    | 2015  | 2014    | البيانات                 |
|--------|-------|---------|--------------------------|
| -16,7% | 312,0 | 374,4   | خطوط حضرية و ضحوية قصيرة |
| -12,2% | 552,6 | 629,5   | خطوط ضحوية طويلة         |
| -13,9% | 864,6 | 1 003,9 |                          |

( ) عدد السفرات المنجزة بنسبة 13,9 % يرجع بالأساس إلى ارتفاع عدد السفرات الملغاة بسبب نقص المعدات بنسبة 96 % و الذي يمثل 53 % من العدد الجملي للسفرات الملغاة .  
( ) بلغت نسبة انجاز السفرات المبرمجة 58,9 % سنة 2015 ، مقابل 70,6 % سنة 2014.

توزيع السفرات المنجزة حسب طبيعة الخطوط  
(2015)



خطوط ضحوية طويلة خطوط حضرية و ضحوية قصيرة

توزيع السفرات المنجزة حسب طبيعة الخطوط  
(2014)



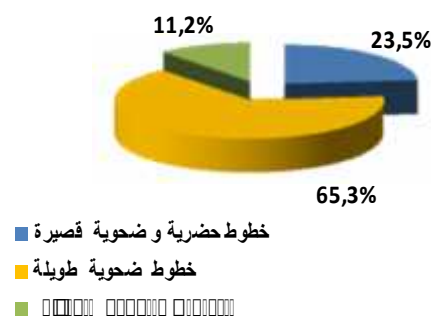
خطوط ضحوية طويلة خطوط حضرية و ضحوية قصيرة

.2. الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات

الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات حسب طبيعة الخطوط

| ( )    | 2015     | 2014      | البيانات                 |
|--------|----------|-----------|--------------------------|
| -16,3% | 6 892,7  | 8 239,40  | خطوط حضرية و ضحوية قصيرة |
| -12,4% | 20 055,2 | 22 883,80 | خطوط ضحوية طويلة         |
| -4,8%  | 3 745,7  | 3 935,00  |                          |
| -12,4% | 30 693,6 | 35 058,20 |                          |

( ) نتج عن ارتفاع عدد السفرات الملغاة بسبب نقص الأعوان بنسبة 15 % و نقص المعدات بنسبة 96 % خسارة في عدد الكيلومترات المجدية بنسبة 12,4 % مقارنة بسنة 2014 .  
( ) بلغت نسبة انجاز الكيلومترات المجدية المبرمجة 62,5 % سنة 2015، مقابل 74,5 % سنة 2014 .

توزيع الكيلومترات المجدية حسب طبيعة الخطوط  
(2015)توزيع الكيلومترات المجدية حسب طبيعة الخطوط  
(2014)

الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات

| ( )    | 2015     | 2014     | البيانات     |
|--------|----------|----------|--------------|
| -18,6% | 15 370,9 | 18 878,4 | حافلات عادية |
| -7,0%  | 50,08%   | 53,85%   |              |
| -5,3%  | 15 322,7 | 16 179,8 |              |
| 8,2%   | 49,92%   | 46,15%   | النسبة       |
| -12,4% | 30 693,6 | 35 058,2 |              |

### 3. السفرات الملغاة و الكيلومترات الغير منجزة

| الكيلومترات الغير منجزة ( ) |          |          | البيانات |           |              |
|-----------------------------|----------|----------|----------|-----------|--------------|
|                             | 2015     | 2014     |          | 2015      | 2014         |
| 15,6%                       | 5 963,0  | 5 156,3  | 15,0%    | 233 100,4 | 202 767,5    |
| 101,4%                      | 11 077,7 | 5 500,3  | 95,5%    | 320 252,5 | 163 809,1    |
| 22,9%                       | 362,6    | 295,1    | 18,7%    | 11 900,5  | 10 029,9     |
| -62,2%                      | 4,8      | 12,6     | -65,6%   | 149,6     | 435,2        |
| -2,4%                       | 1 019,1  | 1 044,4  | -7,4%    | 38 066,4  | 41 121,7     |
| 53,4%                       | 18 427,1 | 12 008,8 | 44,3%    | 603 469,4 | 418 163,4    |
| 47,1%                       | 37,51%   | 25,51%   | 39,8%    | 41,11%    | 29,40%       |
|                             |          |          |          |           | والكيلومترات |

## 4. الكيلومترية

البقاع الكيلومترية المعروضة حسب طبيعة الخطوط

( )

| البيانات                 | 2014        | 2015        |        |
|--------------------------|-------------|-------------|--------|
| خطوط حضرية و ضحوية قصيرة | 797 151,6   | 684 543,2   | -14,1% |
| خطوط ضحوية طويلة         | 2 513 343,3 | 2 252 267,4 | -10,4% |
|                          | 330 112,0   | 315 357,6   | -4,5%  |
|                          | 3 640 606,9 | 3 252 168,2 | -10,7% |

تراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 10,7 % بسبب انخفاض معدل الأسطول المستعمل في الذروة الصباحية بنسبة 13,4 % .

تمثل حصّة البقاع الكيلومترية المعروضة للخطوط الضحوية الطويلة 69 % سنة 2015 مماثلة لسنة 2014.

توزيع البقاع الكيلومترية المعروضة حسب طبيعة  
2015توزيع البقاع الكيلومترية المعروضة حسب طبيعة  
2014

البقاع الكيلومترية المعروضة حسب نوع الحافلات

( )

| البيانات     | 2014        | 2015        |        |
|--------------|-------------|-------------|--------|
| حافلات عادية | 1 472 514,8 | 1 198 928,8 | -18,6% |
|              | 40,45%      | 36,87%      | -8,9%  |
|              | 2 168 092,1 | 2 053 239,4 | -5,3%  |
|              | 59,55%      | 63,13%      | 6,0%   |
|              | 3 640 606,9 | 3 252 168,2 | -10,7% |

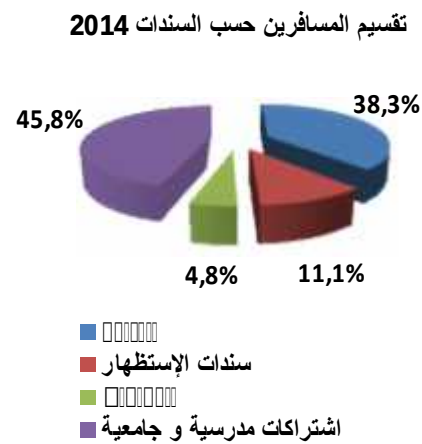
بلغت حصّة عدد للحافلات المزدوجة 34 % من مجموع الأسطول المسند و 63,1 % من مجموع البقاع الكيلومترية المعروضة بسبب الإستعمال المفرط للحافلات التي لا يتجاوز معدل عمرها 7 سنوات والتي تمثل 62 % من مجموع الحافلات المزدوجة.

## .IV

| ( )    | 2015      | 2014      | البيانات               |
|--------|-----------|-----------|------------------------|
| -10,7% | 45 721,3  | 51 224,6  |                        |
| -11,8% | 13 107,7  | 14 867,5  | سندات الإستظهار        |
| -8,3%  | 5 843,5   | 6 370,7   |                        |
| -9,4%  | 55 467,3  | 61 201,9  | اشتراكات مدرسية جامعية |
| -10,1% | 120 139,8 | 133 664,7 |                        |

## د الجمللي للمسافرين كما يلي :

- ) انخفاض عدد مسافري التذاكر بنسبة 10,7 % يعود بالأساس إلى تراجع عدد البقاع الكيلومترية بنسبة 10,7 % .  
 ) تراجعت مبيعات التذاكر على متن الحافلات بنسبة 17,2 % و بنسبة 3 % بالشبابيك .  
 ) سجل عدد مسافرو سندات الإستظهار انخفاضا بنسبة 11,8 % .  
 ) تقلص عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 9,4 % نتيجة انخفاض المعدل السنوي لعدد الاشتراكات المدرسية بنسبة 9,4 % .



## .v

ي

(□□□□ دينار وخارج الاداءات)

| البيانات               | 2014     | 2015     |        |
|------------------------|----------|----------|--------|
|                        | 22 577,7 | 20 411,4 | -9,6%  |
| سندات الإستظهار        | 3 594,2  | 3 080,5  | -14,3% |
|                        | 5 819,3  | 5 504,6  | -5,4%  |
| اشتراكات مدرسية جامعية | 2 222,9  | 1 932,4  | -13,1% |
|                        | 34 214,1 | 30 928,9 | -9,6%  |

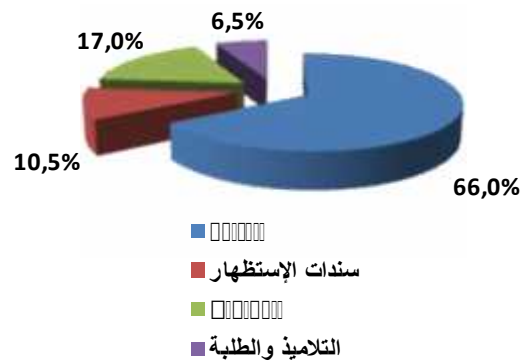
سجلت مداخل التذاكر تراجعاً بنسبة 9,6 % ، نظراً إلى تراجع مبيعات التذاكر مرتفعة التعريف (أكثر من 3 أقسام) بنسبة 7 و التذاكر متوسطة و منخفضة التعريف بنسبة 12 % .

تراجعت مداخل الاشتراكات المدرسية و الجامعية بنسبة 13,1 % نتيجة انخفاض مبيعات الاشتراكات المدرسية و الجامعية بنسبة 14,8 % ( حملتي بيع الاشتراكات المدرسية و الجامعية فيفري و سبتمبر 2015 ) .

تقسيم المقايض حسب السندات 2015



تقسيم المقايض حسب السندات 2014





## شبكة الخطوط الحديدية

شبكة الخطوط الحديدية  
المعدات التقنية للشبكة الحديدية  
النشاط التجاري للشبكة الحديدية  
مسافرو النقل الحديدي  
مقايض الاستغلال للشبكة الحديدية



## النقل الحدي

### I. شبكة الخطوط الحديدية

| بـ | ( )   | ( )  |
|----|-------|------|
| 1  | 16,6  | 8,3  |
|    | 7,4   | 3,7  |
|    | 9,2   | 4,6  |
| 2  | 15,6  | 7,8  |
|    | 19,4  | 9,7  |
| 3  | 3,0   | 1,5  |
|    | 2,2   | 1,1  |
|    | 5,2   | 2,6  |
|    | 7,8   | 3,9  |
|    | 1,2   | 0,6  |
| 4  | 27,2  | 13,6 |
|    | 2,2   | 1,1  |
|    | 5,2   | 2,6  |
|    | 19,8  | 9,9  |
| 5  | 19,8  | 9,9  |
|    | 2,2   | 1,1  |
|    | 5,2   | 2,6  |
|    | 7,8   | 3,9  |
|    | 4,6   | 2,3  |
| 6  | 24,0  | 12,0 |
|    | 3,0   | 1,5  |
|    | 7,4   | 3,7  |
|    | 13,6  | 6,8  |
|    | 122,6 | 61,3 |
|    | 37,7  | 18,8 |
|    | 160,2 | 80,1 |

دون اعتبار الجذع المشترك لخطوط المترو، يبلغ الطول الحقيقي للشبكة 44,8 كلم (سكة مزدوجة).  
كما تحتوي شبكة المترو على 17,4 كلم خارج الخطوط، مفصلة كما يلي :

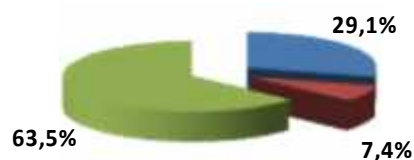
- ج 5 كلم للعبور إلى مستودع أريانة وداخله
- ج 8 كلم للعبور إلى مستودع تونس البحرية وداخله
- ج 3 كلم للعبور إلى مستودع ت . ح . م وداخله
- ج 1,4 كلم بين محطة أريانة ومستودع أريانة

## II. المعدات التقنية للشبكة الحديدية

### 1. أسطول الشبكة الحديدية حسب الفئة العمرية

| القطار<br>الحديدية         | القطار           | القطار<br>الحديدية         | CITADIS                  | SIMENS                     | الفئة العمرية |
|----------------------------|------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------|
| 16                         |                  | 16                         | 16                       |                            | 3 2           |
| 6                          |                  | 6                          | 6                        |                            | 7 6           |
| 17                         |                  | 17                         | 17                       |                            | 8 7           |
| 16                         |                  | 16                         | 16                       |                            | 9 8           |
| 14                         |                  | 14                         |                          | 14                         | 18 17         |
| 43                         |                  | 43                         |                          | 43                         | 24 23         |
| 77                         |                  | 77                         |                          | 77                         | 31 30         |
| 18                         | 18               |                            |                          |                            | 38 37         |
| 207                        | 18               | 189                        | 55                       | 134                        | القطار        |
| 22 قطار و 4 اشهر و 10 ايام | 37 قطار و 11 شهر | 20 قطار و 10 اشهر و 17 يوم | 6 سنوات و شهرين و 22 يوم | 26 قطار و 10 اشهر و 22 يوم | القطار        |

(2015) 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



■ 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



## 2. أسطول الشبكة الحديدية

| البيانات     |        |         | مجموع الشبكة الحديدية |        |         | . . . |       |         |
|--------------|--------|---------|-----------------------|--------|---------|-------|-------|---------|
| 2014         | 2015   | الفرق % | 2014                  | 2015   | الفرق % | 2014  | 2015  | الفرق % |
| 189          | 189    | 0,0%    | 18                    | 18     | 0,0%    | 207   | 207   | 0,0%    |
| ديسمبر 31    |        |         |                       |        |         |       |       |         |
| 189          | 189    | 0,0%    | 18                    | 18     | 0,0%    | 207   | 207   | 0,0%    |
| 129,1        | 119,1  | -7,7%   | 13,9                  | 12,3   | -11,2%  | 143,0 | 131,5 | -8,0%   |
| 68,29%       | 63,04% | -7,7%   | 77,22%                | 68,54% | -11,2%  | 69,1% | 63,5% | -8,0%   |
| 95,2         | 94,8   | -0,5%   | 5,8                   | 3,8    | -34,3%  | 101,0 | 98,6  | -2,4%   |
| 50,4%        | 50,2%  | -0,5%   | 32,1%                 | 21,1%  | -34,3%  | 48,8% | 47,6% | -2,4%   |
| 87,8         | 88,0   | 0,3%    | 5,5                   | 3,8    | -30,9%  | 93,3  | 91,8  | -1,56%  |
| أيام الأسبوع |        |         |                       |        |         |       |       |         |
| 46,5%        | 46,6%  | 0,3%    | 30,4%                 | 21,0%  | -30,9%  | 45,1% | 44,4% | -1,56%  |
| أيام الأسبوع |        |         |                       |        |         |       |       |         |

حافظت نسبة الأسطول المستعمل على خطوط شبكة المترو تقريبا على نفس النسبة لسنة 2014 (46,6 %) بالرغم من تقادم العربات من نوع SIMENS علما و أن عدد هذه العربات يمثل 71 % من الأسطول الجملي للمترو و يبلغ معدل عمره 27 سنة.

بلغ معدل عمر عربات المترو في 31 ديسمبر 2015، 20 عاما و 10 أشهر، مقابل 19 عاما و 10 أشهر سنة 2014 . إلا أنّ معدل الأسطول المستعمل سجل ارتفاعا طفيفا بنسبة 0,3 % .

بلغت نسبة الأسطول المستعمل على خط ح.م 21 % سنة 2015 ، مقابل 30,4 % سنة 2014 ، بسبب أشغال تهيئة خط ح.م. وتقادم الأسطول الذي بلغ معدل عمره 37 سنة و 11 شهرا .  
نتيجة لهذا، سجلت نسبة الأعطاب بالعشرة آلاف كلم مجددة إرتفاعا بنسبة 41,1 % مقارنة بسنة 2014 .

## 3.

| البيانات        | 2014 | 2015 |        |
|-----------------|------|------|--------|
| ...             |      |      |        |
|                 | 40   | 47   | 17,5%  |
| 10000 كلم مجددة | 0,56 | 0,79 | 41,1%  |
| ---             |      |      |        |
|                 | 268  | 203  | -24,3% |
| 10000 كلم مجددة | 0,35 | 0,28 | -20,0% |

## 4. استهلاك الطاقة

| البيانات                       | 2015   | 2014   |        |
|--------------------------------|--------|--------|--------|
| .....                          |        |        |        |
| * بالآلاف كيلوات في الساعة     | 3 825  | 4 578  | -16,5% |
| * معدل الاستهلاك ( بالكيلوات ) | 6,407  | 6,390  | 0,3%   |
| .....                          |        |        |        |
| * بالآلاف كيلوات في الساعة     | 29 945 | 29 469 | 1,6%   |
| * معدل الاستهلاك ( بالكيلوات ) | 4,102  | 3,865  | 6,14%  |

ل يعود انخفاض استهلاك الطاقة لعربات خط ح م بنسبة 16,5 % إلى انخفاض نسبة الأسطول المستعمل بـ 30,9 % .



### III. شاطئ التجاري للشبكة الحديدية

#### 1. ة على الشبكة الحديدية

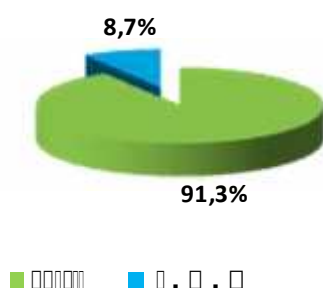
| ( )    | 2015  | 2014  | البيان |
|--------|-------|-------|--------|
| -4,0%  | 178,1 | 185,6 |        |
| -22,3% | 17,0  | 21,9  | .      |
| -6,0%  | 195,1 | 207,5 |        |

سجل عدد السفرات المنجزة على خط ح م خلال سنة 2015 انخفاضا بنسبة 22,3 % راجع بالأساس إلى أشغال تهيئة خط ح.م.

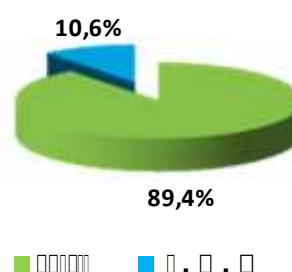
انخفض عدد السفرات المنجزة على خطوط شبكة المترو بنسبة 4 % رغم الارتفاع الطفيف لمعدل الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع بنسبة 0,3 % و يعود ذلك بالأساس إلى الارتفاع الملحوظ لعدد السفرات الملغاة بنسبة 94,4 % (+124 % بسبب النقص في الأعوان و + 68,9 % بسبب النقص في المعدات) .

تبعاً لذلك , بلغت نسبة انجاز السفرات المبرمجة 92,25 % سنة 2015 مقابل 96 % سنة 2014 .

تقسيم السفرات المنجزة بين مترو و ح م 2015



تقسيم السفرات المنجزة بين مترو و ح م 2014

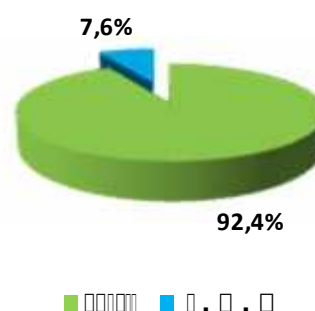


#### 2. الكيلومترات المجدية على الشبكة الحديدية

| ( )    | 2015    | 2014    | البيانات |
|--------|---------|---------|----------|
| -4,3%  | 7299,4  | 7624,9  |          |
| -16,7% | 596,9   | 716,4   | .        |
| -5,3%  | 7 896,3 | 8 341,3 |          |

تبعاً لتراجع عدد السفرات المنجزة بنسبة 4 % على شبكة المترو و بنسبة 22,3 % على خط ح.م، ارتفع عدد الكيلومترات الغير منجزة بنسبة 103 % مما تسبب في تراجع العدد الجملي للكيلومترات المجدية بنسبة 5,3 % .

**تقسيم الكيلومترات المجدية بين مترو و ح م  
2015**



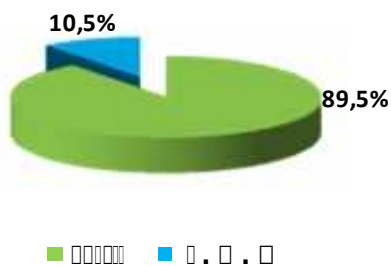
4. البقاع الكيلومترية المعروضة على الشبكة الحديدية

( )

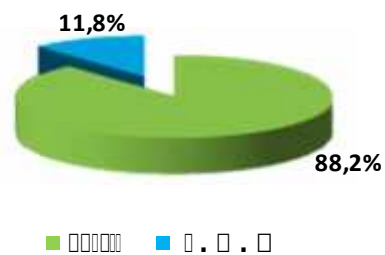
| البيانات | 2014         | 2015        |        |
|----------|--------------|-------------|--------|
|          | 2 138 759,1  | 2 045 544,8 | -4,4%  |
| .        | 286 559,2    | 238 763,6   | -16,7% |
|          | 2 425 318,30 | 2 284 308,4 | -5,8%  |

ل تراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 5,8% بسبب انخفاض معدل الأسطول المتجول بنسبة 1,6%.  
و تبلغ حصّة الشبكة الحديدية 41,2% من مجموع البقاع الكيلومترية المعروضة لشركة نقل تونس.

تقسيم البقاع الكيلومترية المعروضة بين مترو و ت ح م  
2015



تقسيم البقاع الكيلومترية المعروضة بين مترو و ت ح م  
2014





## IV. النقل الحديدي

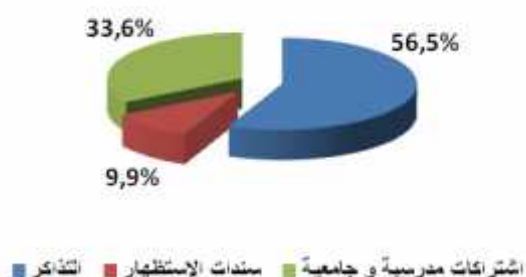
( )

| مجموع الشبكة الحديدية |          |          | . . .    |         |         |          |          |          | البيانات                 |
|-----------------------|----------|----------|----------|---------|---------|----------|----------|----------|--------------------------|
| البيانات              | 2015     | 2014     | البيانات | 2015    | 2014    | البيانات | 2015     | 2014     |                          |
| البيانات              | 45 534,1 | 45 742,7 | البيانات | 4 399,1 | 4 837,8 | البيانات | 41 135,0 | 40 904,9 |                          |
| البيانات              | 8 023,2  | 8 452,1  | البيانات | 963,3   | 1 044,4 | البيانات | 7 059,9  | 7 407,6  | الاستظهار                |
| البيانات              | 27 086,6 | 28 579,1 | البيانات | 2 931,2 | 3 430,3 | البيانات | 24 155,4 | 2 5148,8 | اشتراكات مدرسية و جامعية |
| البيانات              | 80 643,9 | 82 773,8 | البيانات | 8 293,6 | 9 312,5 | البيانات | 72 350,3 | 73 461,3 |                          |

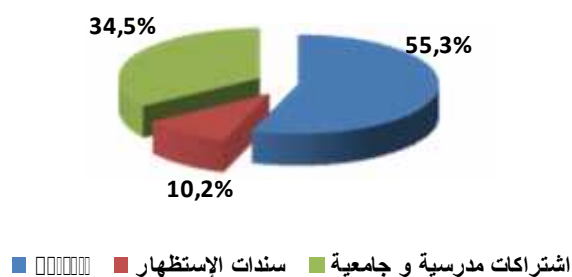
انخفاض عدد مسافري التذاكر بنسبة 0,5 % مقارنة بسنة 2014 مقابل تراجع عدد البقاع الكيلومترية بنسبة 5,8 % راجع بالأساس إلى تعزيز فرق المراقبة و تدعيم نقاط العبور بالمحطات الرئيسية.

تقلص عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 5,2 % نتيجة انخفاض المعدل السنوي لعدد الاشتراكات المدرسية بنسبة 5,5 %.

تقسيم المسافرين حسب السندات 2015



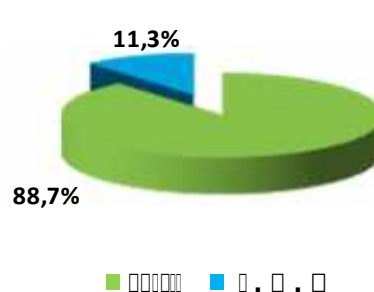
تقسيم المسافرين حسب السندات 2014



تقسيم المسافرين بين مترو و ت ح م 2015



تقسيم المسافرين بين مترو و ت ح م 2014



.v. يضع الإستغلال للشبكة الحديدية

( دينار )

| البيانات |          |       | مجموع الشبكة الحديدية |         |        | . . .    |          |        |
|----------|----------|-------|-----------------------|---------|--------|----------|----------|--------|
| 2015     | 2014     | 2015  | 2014                  | 2015    | 2014   | 2015     | 2014     | 2015   |
| 14 912,8 | 14 741,1 | 1,2%  | 2 564,4               | 2 355,0 | -8,2%  | 17 305,5 | 17 267,8 | -0,2%  |
| 1 484,9  | 1 597,3  | -7,0% | 318,6                 | 294,1   | -7,7%  | 1 916,0  | 1 779,0  | -7,2%  |
| 669,5    | 727,1    | -7,9% | 237,4                 | 190,1   | -19,9% | 964,5    | 859,7    | -10,9% |
| 17 067,2 | 17 065,5 | 0,0%  | 3 120,5               | 2 839,2 | -9,0%  | 20 186,0 | 19 906,4 | -1,4%  |

يرجع انخفاض مداخل الإستغلال بالشبكة الحديدية بنسبة 1,4 % إلى الأسباب التالية :

( تراجع مداخل التذاكر بنسبة 0,2 % ، هذا وقد تحسنت مبيعات التذاكر مرتفعة التعريف ( أكثر من 3 أقسام ) بنسبة 1 % .  
 ( تراجع مداخل سندات الإستظهار و الاشتراكات المدرسية و الجامعية ( حملتي بيع الاشتراكات المدرسية و الجامعية فيفري و سبتمبر 2015 ) بنسبة 8,4 % . حيث سجلت مبيعات الاشتراكات المدرسية و الجامعية انخفاضا بنسبة 12 % .  
 كما تمثل نسبة المسافرين من التلاميذ و الطلبة 33,6 % من جملة المسافرين ، إلا أنّ مداخل هذا الصنف من المسافرين لا تمثل إلا 4,3 % من جملة المقايض .

تقسيم مقايض الإستغلال حسب السندات 2015



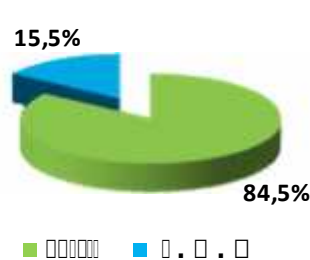
تقسيم مقايض الاستغلال حسب السندات 2014



تقسيم مقايض الاستغلال بين مترو و ت ح م 2015



تقسيم مقايض الاستغلال بين مترو و ت ح م 2014



## الموارد البشرية

31 ديسمبر

تقسيم عدد الأعوان حسب السلك

القطاع العام القطاع الخاص

العطل السنوية للأعوان

القطاع العام القطاع الخاص

تكوين الأعوان



## الموارد البشرية

I.

|                                      |        |       | 31 ديسمبر |        |       | البيانات |
|--------------------------------------|--------|-------|-----------|--------|-------|----------|
| البيان                               | 2015   | 2014  | البيان    | 2015   | 2014  |          |
|                                      | -1,6%  | 7 736 | 7 864     | -1,6%  | 7 679 | 7 803    |
|                                      | -4,7%  | 4 487 | 4 708     | -5,1%  | 4 387 | 4 624    |
|                                      | -3,1%  | 3 350 | 3 457     | -3,0%  | 3 318 | 3 422    |
| * سواق و فباض المستودعات             | -14,6% | 286   | 335       | -20,5% | 244   | 307      |
| * مراقبو شبكة الحافلة                | -3,4%  | 238   | 246       | -3,7%  | 237   | 246      |
| * سواق الشبكة الحديدية               | -6,2%  | 468   | 499       | -7,2%  | 461   | 497      |
| * أعوان الشبايك بالشبكة الحديدية     | -15,0% | 145   | 171       | -16,4% | 127   | 152      |
| * مراقبو الشبكة الحديدية             | -6,2%  | 987   | 1 052     | -6,5%  | 968   | 1 035    |
| الأعوان الفنيون                      | -0,3%  | 567   | 569       | 0,0%   | 560   | 560      |
| * أعوان فنيون بالمستودعات            | -5,9%  | 134   | 142       | -9,3%  | 127   | 140      |
| * أعوان فنيون بالسيجومي              | -23,5% | 159   | 208       | -24,5% | 154   | 204      |
| * أعوان فنيون (إدارة المعدات)        | -4,7%  | 127   | 133       | -3,1%  | 127   | 131      |
| * أعوان فنيون (إدارة البنية التحتية) | 7,5%   | 2 262 | 2 104     | 8,4%   | 2 324 | 2 144    |
| الإداريون                            | 7,1%   | 1036  | 968       | 12,8%  | 1111  | 985      |
| * الإطارات                           | 6,9%   | 189   | 177       | 9,5%   | 220   | 201      |
| * منهم المتقنون                      | 10,3%  | 371   | 336       | 10,0%  | 384   | 349      |
| * الأعوان الإداريون                  | 36,2%  | 379   | 278       | 4,1%   | 381   | 366      |
| * أعوان التنظيف                      | 2,1%   | 182   | 178       | 1,1%   | 181   | 179      |
| * أعوان الحراسة                      | -14,5% | 294   | 344       | 0,8%   | 267   | 265      |
| * آخرون                              | -4,1%  | 156   | 163       | -15,0% | 142   | 167      |
| أعوان غير مستخدمين خالصي             | -3,7%  | 145   | 150       | -17,0% | 132   | 159      |
| * أعوان في مرض طويل المدى            | -9,6%  | 12    | 13        | 25,0%  | 10    | 8        |
| * آخرون                              | -1,7%  | 7 892 | 8 027     | -1,9%  | 7 821 | 7 970    |
| أعوان غير مستخدمين وغير              | 7,1%   | 49    | 46        | 4,2%   | 50    | 48       |
| أعوان الشركة التعاونية               | 3,5%   | 45    | 43        | 2,4%   | 43    | 42       |
|                                      | -1,6%  | 7 986 | 8 116     | -1,8%  | 7 914 | 8 060    |

بلغ عدد الأعوان خالصي الأجر لشركة النقل بتونس في 31 ديسمبر 2015 7.821 عونا، أي تراجع بنسبة 1,9 % مقارنة بسنة 2014 ، راجع بالأساس إلى المغادرة النهائية التي شملت 240 عونا، مقابل انتداب 79 عونا.

حسب شريحة الأعوان، سجل عدد الأعوان الإداريون و الإطارات إرتفاع بنسبة 7,5 % نظرا إلى ترقية 169 عون تسيير الى رتبة اطار و ذلك تطبيقا للفصل الجديد عدد 35 من النظام الأساسي الخاص بالترقيات.

## سب الخطط الوظيفية

.II

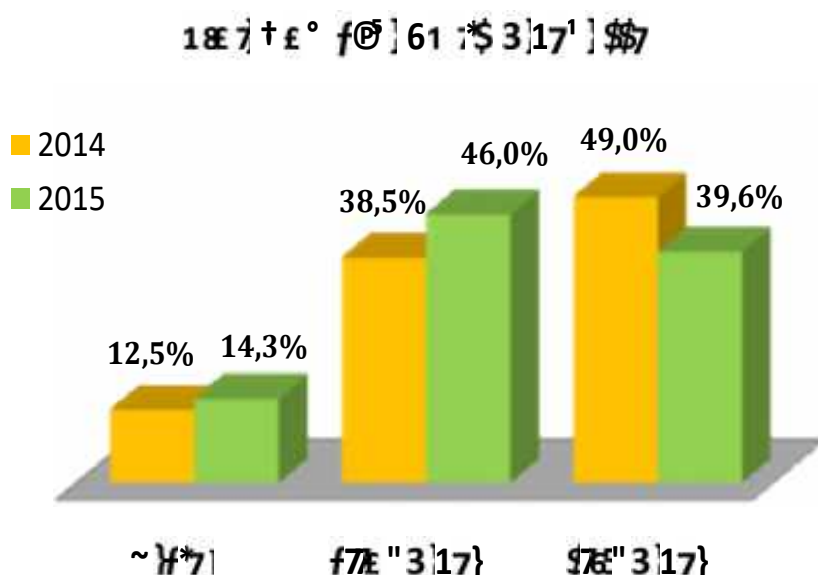
| البيانات |    | الفنيون | الإداريون |     |
|----------|----|---------|-----------|-----|
| 76       | 2  | 0       | 1         | 79  |
| 76       | 2  | 0       | 1         | 79  |
| 112      | 73 | 22      | 5         | 212 |
| 2        | 6  | 1       | 0         | 9   |
| 2        | 3  | 1       | 6         | 12  |
| 2        | 2  | 0       | 0         | 4   |
| 2        | 0  | 0       | 1         | 3   |
| 120      | 84 | 24      | 12        | 240 |

## تقسيم عدد الأعوان خالصي الأجر حسب السلك

.III

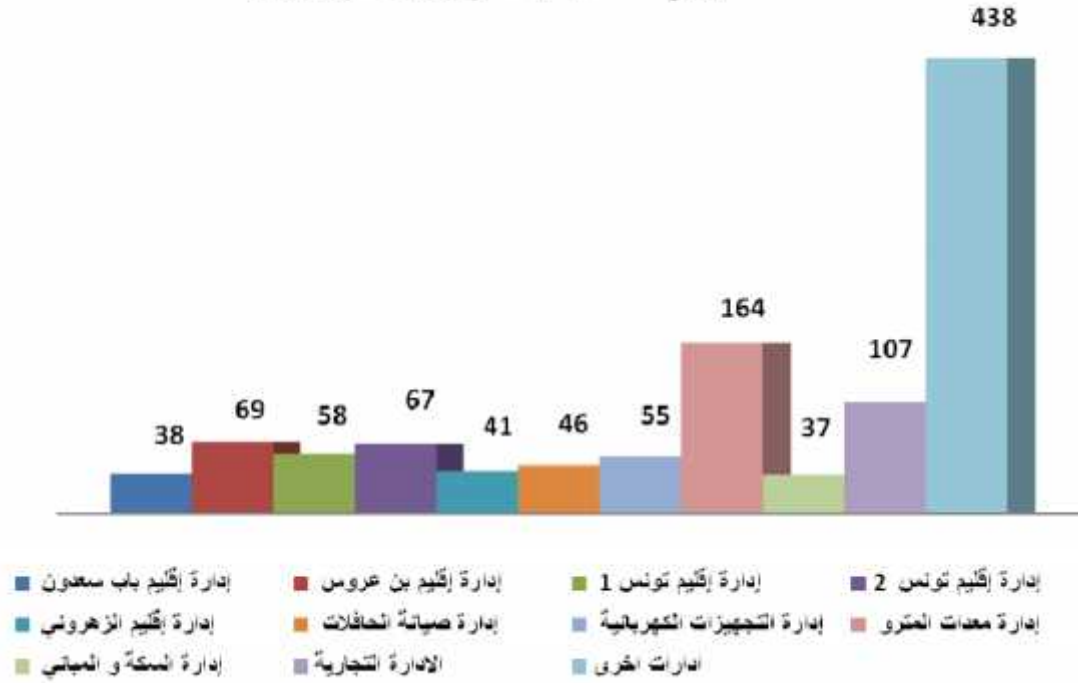
| البيانات    | 31 ديسمبر |       |        |       |       |        |
|-------------|-----------|-------|--------|-------|-------|--------|
|             | 2015      | 2014  | 2015   | 2014  | 2015  | 2014   |
|             | 1 048     | 979   | 7,0%   | 1 120 | 995   | 12,6%  |
| أعوان تسيير | 3 552     | 3 147 | 12,9%  | 3 601 | 3 072 | 17,2%  |
| أعوان تنفيذ | 3 293     | 3 901 | -15,6% | 3 100 | 3 903 | -20,6% |
|             | 7 892     | 8 027 | -1,7%  | 7 821 | 7 970 | -1,9%  |

بلغت نسبة التأطير 16,71 % في موفى سنة 2015، مقابل 14,26 % سنة 2014 راجع بالأساس إلى ترقية 169 عون تسيير إلى رتبة إطار و ذلك تطبيقا للفصل الجديد عدد 35 من النظام الأساسي الخاص بالترقيات.



## IV. تقسيم عدد الإطارات

توزيع عدد الاطارات في 31 ديسمبر 2015



يمثل عدد الإطارات العاملين بشبكة الحافلات (إدارة صيانة الحافلات ومختلف الأقاليم) 28,5 % من مجموع الإطارات أي في حدود 319 عونا. أما بالنسبة للشبكة الحديدية (إدارة معدات المترو و إدارة التجهيزات الكهربائية و إدارة السكة و المباني) فقد بلغ عدد الإطارات 256 عونا أي بنسبة 22,9 % من مجموع الإطارات .



## .v

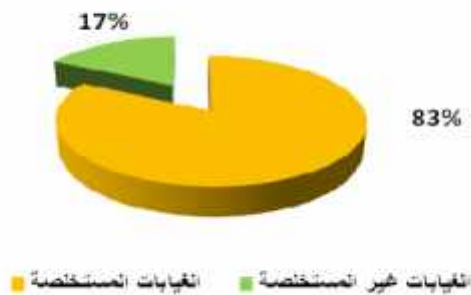
## 1. غيابات الأعوان حسب السبب

(بحساب اليوم)

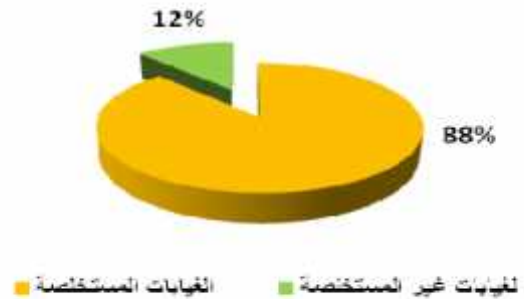
| معدل الغيابات للوعون الواحد |      |      |        |         |         | لبيانات                |
|-----------------------------|------|------|--------|---------|---------|------------------------|
| العام                       | 2015 | 2014 | العام  | 2015    | 2014    |                        |
| -12,7%                      | 24,1 | 27,6 | -14,2% | 190 297 | 221 721 | الغيابات المستخلصة     |
| -17,3%                      | 12,1 | 14,6 | -18,7% | 95 404  | 117 377 | * أمراض عادية          |
| -4,9%                       | 6,2  | 6,5  | -6,5%  | 48 931  | 52 331  | * أمراض طويلة المدى    |
| -10,1%                      | 5,8  | 6,5  | -11,6% | 45 962  | 52 013  | *                      |
| 35,2%                       | 5,1  | 3,7  | 32,9%  | 39 995  | 30 091  | الغيابات غير المستخلصة |
| -7,0%                       | 29,2 | 31,4 | -8,5%  | 230 292 | 251 812 | مجموع الغيابات         |

انطلاقاً من سنة 2010 و الى موفى سنة 2014 ارتفع عدد أيام الغيابات بجميع الأسباب بنسقا تصاعديا، غير أنّ سنة 2015 تميزت بتراجع عدد أيام الغيابات المستخلصة بنسبة 14,2% راجع بالأساس الى تقلص عدد أيام الأمراض العادية، مقابل ارتفاع عدد أيام الغيابات غير المستخلصة بنسبة 32,9%. و تبعا لذلك سجل العدد الجملي لأيام الغيابات انخفاضا بنسبة 8,5% أي بزيادة 21520 يوم عمل وهو ما يعادل زيادة 69 عونا شهريا.

توزيع الأيام حسب نوعية الغيابات 2015



توزيع الأيام حسب نوعية الغيابات 2014



## 2. غيابات الأعوان حسب الوظيفة

(بحساب اليوم)

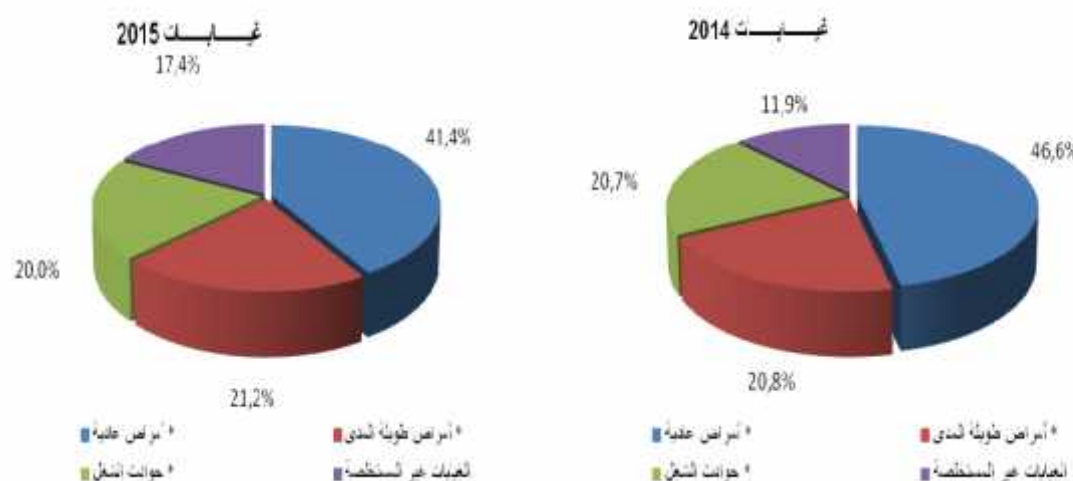
| معدل الغيابات للعون |       | مجموع الغيابات |         |         | الغيابات غير | الغيابات | الغيابات المستخلصة |        |         |       |         | البيانات                         |
|---------------------|-------|----------------|---------|---------|--------------|----------|--------------------|--------|---------|-------|---------|----------------------------------|
|                     |       |                |         |         |              |          |                    | طويلة  | عادية   |       |         |                                  |
| 2014                | 2015  | الفرق %        | 2014    | 2015    |              |          |                    |        |         |       |         |                                  |
| 42,6                | 38,5  | -13,8%         | 206 064 | 177 666 | 26 545       | 151 121  | 37 615             | 42 723 | 70 783  | 125   | 4 487   |                                  |
| 49,1                | 44,0  | -13,1%         | 175 463 | 152 420 | 19 689       | 132 731  | 32 599             | 38 565 | 61 567  | 113   | 3 350   |                                  |
| 3,6                 | 6,1   | 46,0%          | 1 200   | 1 752   | 573          | 1 179    | 439                | 0      | 740     | 0     | 286     |                                  |
| 47,4                | 37,0  | -25,8%         | 12 036  | 8 928   | 1 925        | 7 003    | 2 895              | 1 252  | 2 856   | 4     | 238     | سواق الشبكة الحديدية             |
| 32,1                | 28,2  | -17,4%         | 16 282  | 13 448  | 3 936        | 9 512    | 1 360              | 2 906  | 5 246   | 9     | 468     | أعوان الشبابيك بالشبكة الحديدية  |
| 6,3                 | 7,7   | 3,2%           | 1 083   | 1 118   | 422          | 696      | 322                | 0      | 374     | 0     | 145     | مراقبو الشبكة الحديدية           |
| 23,1                | 26,4  | 7,0%           | 24 434  | 26 146  | 8 586        | 17 560   | 4 703              | 1 294  | 11 563  | 4     | 987     | الأعوان الفنيون                  |
| 28,3                | 27,3  | -5,2%          | 20 286  | 19 241  | 4 804        | 14 437   | 3 851              | 1 155  | 9 431   | 4     | 701     | أعوان فنيون بشبكة ا <sup>1</sup> |
| 12,2                | 24,1  | 66,5%          | 4 148   | 6 905   | 3 782        | 3 123    | 852                | 139    | 2 132   | 0     | 286     | أعوان فنيون بالشبكة الحديدية     |
| 9,4                 | 9,4   | 24,2%          | 21 314  | 26 480  | 4 864        | 21 616   | 3 644              | 4 914  | 13 058  | 16    | 2 262   | أعوان إداريون و آخرون            |
|                     | 29,22 |                |         | 230 292 | 39 995       | 190 297  | 45 962             | 48 931 | 95 404  | 145,4 | 7735,8  | 2015                             |
| 31,4                |       |                | 251 812 |         | 30 091       | 221 721  | 52 013             | 52 331 | 117 377 | 150,1 | 7 863,6 | 2014                             |
| -7%                 |       |                | -8,5%   |         | 32,9%        | -14,2%   | -11,6%             | -6,5%  | -18,7%  | -3,1% | -1,6%   |                                  |

<sup>1</sup> باعتبار غيابات ألاعوان الفنيون بالورشات المركزية

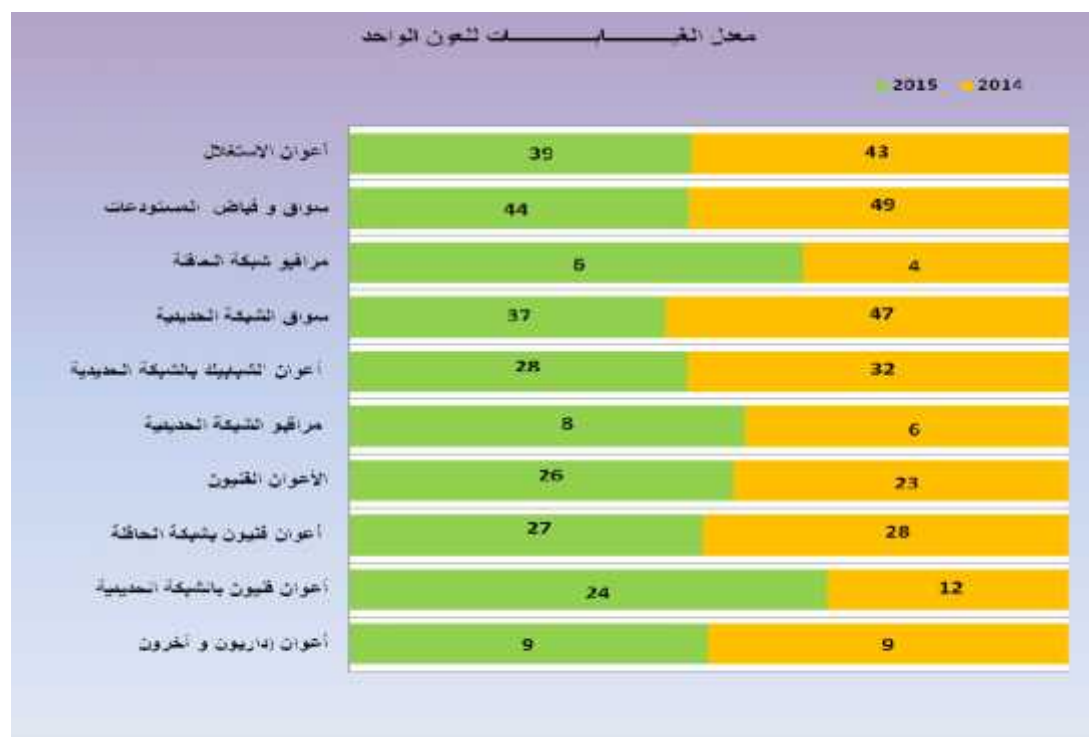


مقارنة بسنة 2014، سجل عدد أيام الغيابات المستخلصة لأعوان الاستغلال و الأعوان الفنيون انخفاضا بنسبة 16,9% ( - 34387 يوم) مقابل ارتفاع عدد أيام الغيابات غير المستخلصة بنسبة 28,1% (+ 7701 يوم) مما أدى إلى انخفاض مجموع الغيابات بنسبة 11,6% أي بزيادة 26686 يوم عمل، ما يعادل زيادة 86 عونا شهريا.

انخفاض مجموع عدد أيام الغيابات للسواق و لأعوان الشبابيك بنسبة 13,1% و بنسبة 17,4% أدى إلى زيادة 28985 ، ما يعادل زيادة 93 عونا شهريا. غير أن ارتفاع عدد أيام الغيابات للأعوان الفنيين انجر عنه نقص بـ 6 عونا شهريا.



مثل عدد أيام الأمراض العادية في موفى 2015، 41,4% من مجموع الغيابات مقابل 46,6% سنة 2014 مما أدى إلى توفير 70 عونا شهريا.



## 3. غيابات الأعوان ( )

|        |        |        | البيانات          |
|--------|--------|--------|-------------------|
| البيان | 2015   | 2014   |                   |
| 57,6%  | 93     | 59     |                   |
| -21,8% | 646    | 826    |                   |
| -49,0% | 280    | 549    |                   |
| -28,9% | 1019   | 1434   |                   |
| -11,6% | 45 962 | 52 013 | عدد أيام الغيابات |

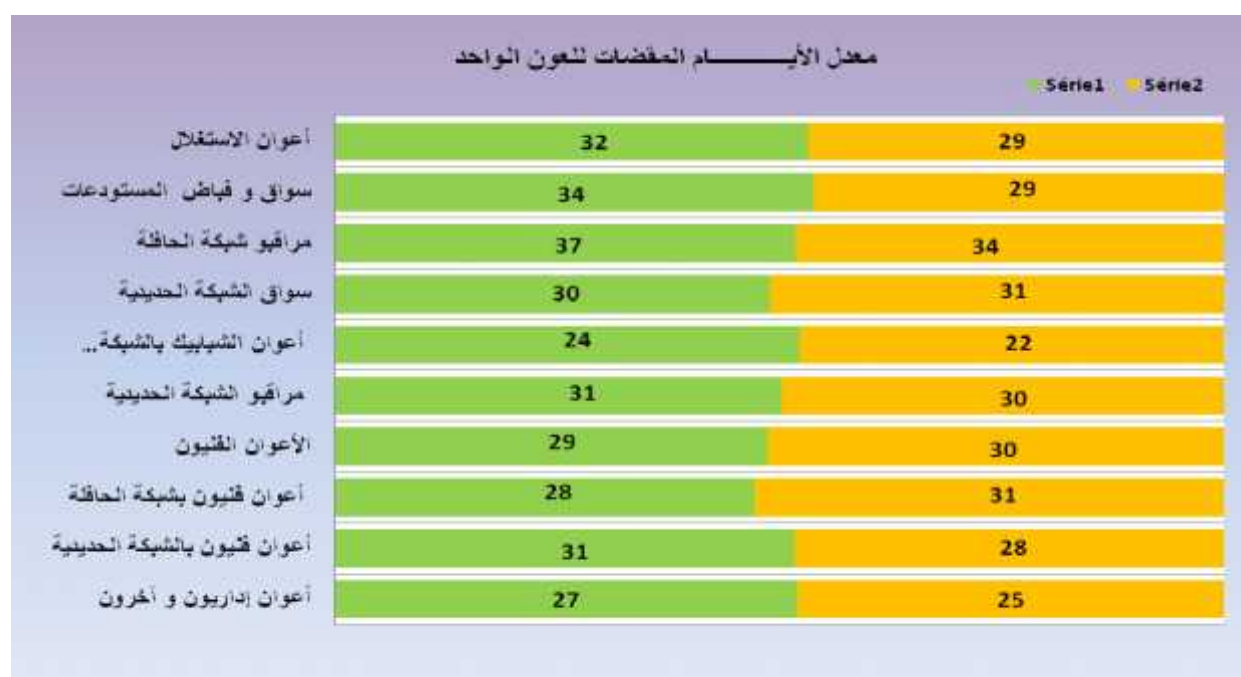
تراجع عدد أيام الغيابات بسبب حوادث الشغل بنسبة 11,6% بسبب تراجع عدد الحوادث بنسبة 28,9 %، حيث بلغ عدد حوادث الشغل 1.019 حادث سنة 2015 ، مقابل 1.434 حادث سنة 2014 .



## .VI العطل السنوية للأعوان

(بحساب اليوم)

| البيانات |         | الرصيد المتبقي من |         | الأيام المقضات |        | يام المقضات |      |
|----------|---------|-------------------|---------|----------------|--------|-------------|------|
| 2014     | 2015    | 2014              | 2015    | 2014           | 2015   | 2014        | 2015 |
| 107 566  | 70 396  | -34,6%            | 138 380 | 149 887        | 8,3%   | 28,6        | 32,5 |
| 85 144   | 49 863  | -41,4%            | 102 538 | 116 148        | 13,3%  | 28,7        | 33,5 |
| 12 897   | 7 649   | -40,7%            | 11 428  | 10 476         | -8,3%  | 34,1        | 36,6 |
| 576      | 2 621   | 355,0%            | 7 927   | 7 198          | -9,2%  | 31,2        | 29,8 |
| 5 354    | 8 656   | 61,7%             | 11 314  | 11 623         | 2,7%   | 22,3        | 24,4 |
| 3 595    | 1 607   | -55,3%            | 5 173   | 4 442          | -14,1% | 30,3        | 30,5 |
| 6 121    | 6 606   | 7,9%              | 31 792  | 28 336         | -10,9% | 30,2        | 28,6 |
| 2 411    | 4 682   | 94,2%             | 22 080  | 19 599         | -11,2% | 31,1        | 27,8 |
| 3 710    | 1 924   | -48,1%            | 9 712   | 8 737          | -10,0% | 28,5        | 30,5 |
| 31 937   | 34 315  | 7,4%              | 53 010  | 61 617         | 16,2%  | 25,0        | 27,1 |
| 145 624  | 111 317 | -23,6%            | 223 182 | 239 840        | 7,5%   | 27,9        | 30,4 |
|          |         |                   |         |                |        |             | 9,3% |



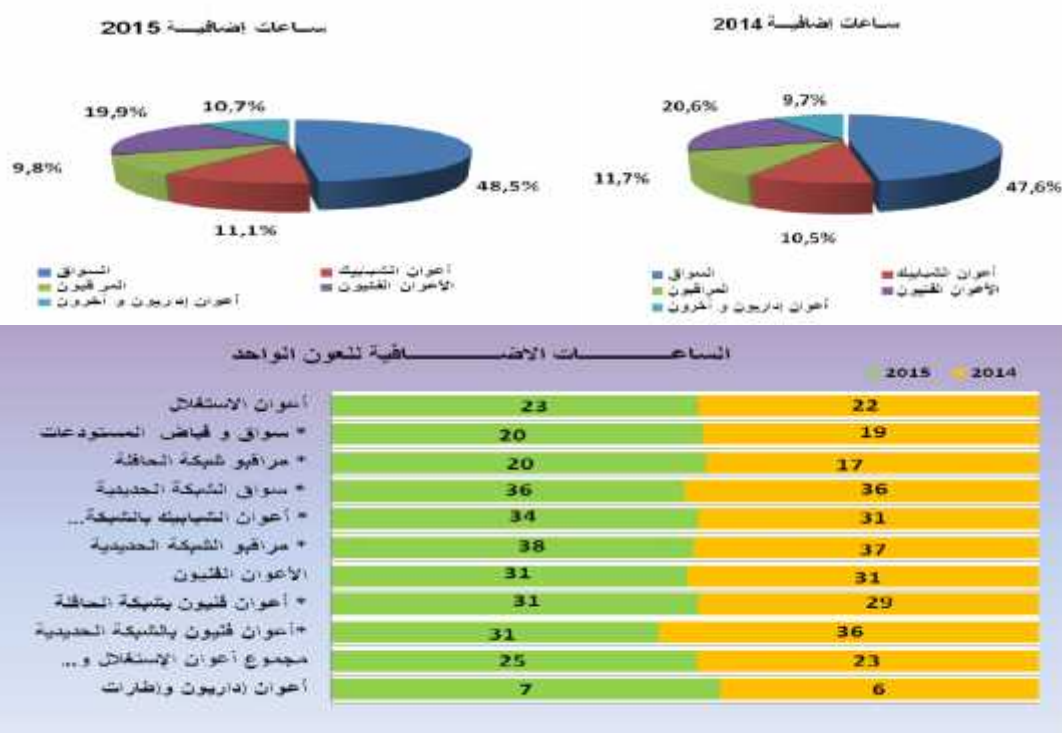
ارتفاع عدد أيام العطل السنوية المقضات لأعوان الاستغلال بنسبة 8,3 % راجع بالأساس إلى ارتفاع عدد أيام العطل السنوية المقضات للسواق و أعوان الشبايك على التوالي بنسبة 13,3 % و بنسبة 2,7 % .

<sup>2</sup> باعتبار العطل السنوية للأعوان الفنيون بالورشات المركزية

## .VII

( )

| البيانات |        |        | العادية |       |        | الساعات الإضافية |      |        | معدل الساعات الإضافية للعون الواحد في شهر واحد <sup>3</sup> |      |      |
|----------|--------|--------|---------|-------|--------|------------------|------|--------|-------------------------------------------------------------|------|------|
|          |        |        |         |       |        |                  |      |        |                                                             |      |      |
| 2014     | 2015   | 2014   | 2015    | 2014  | 2015   | 2014             | 2015 | 2014   | 2015                                                        | 2014 | 2015 |
| 9 616    | 9 256  | -3,7%  | 1 199   | 1 274 | 6,3%   | 23,5             | 21,7 | 8,3%   |                                                             |      |      |
| 7 057    | 6 919  | -2,0%  | 770     | 834   | 8,3%   | 20,5             | 18,5 | 10,6%  |                                                             |      |      |
| 496      | 480    | -3,2%  | 47      | 56    | 18,5%  | 19,5             | 17,3 | 12,8%  |                                                             |      |      |
| 1 015    | 964    | -5,0%  | 181     | 205   | 12,9%  | 36,1             | 36,2 | -0,3%  |                                                             |      |      |
| 693      | 593    | -14,4% | 126     | 116   | -7,6%  | 34,0             | 31,5 | 7,9%   |                                                             |      |      |
| 355      | 300    | -15,5% | 74      | 63    | -15,1% | 38,2             | 36,5 | 4,5%   |                                                             |      |      |
| 2 126    | 2 016  | -5,2%  | 353     | 365   | 3,5%   | 31,1             | 30,7 | 1,1%   |                                                             |      |      |
| 1 505    | 1 428  | -5,1%  | 238     | 259   | 8,5%   | 30,9             | 28,6 | 8,2%   |                                                             |      |      |
| 621      | 588    | -5,2%  | 115     | 107   | -6,8%  | 31,3             | 36,4 | -13,9% |                                                             |      |      |
| 11 742   | 11 272 | -4,0%  | 1 552   | 1 639 | 5,6%   | 24,8             | 23,2 | 6,9%   |                                                             |      |      |
| 4 596    | 4 766  | 3,7%   | 166     | 196   | 18,1%  | 7,2              | 5,9  | 22,3%  |                                                             |      |      |
| 16 338   | 16 038 | -1,8%  | 1 718   | 1 836 | 6,8%   | 19,6             | 18,0 | 8,8%   |                                                             |      |      |



<sup>3</sup>المؤشر: الساعات الإضافية / معدل الأعوان الذين أنجزوا الساعات المستخلصة

<sup>4</sup>وقع تحيين الساعات الإضافية لسنة 2015

<sup>5</sup>باعتبار الساعات المستخلصة للأعوان الفنيون بالورشات المركزية

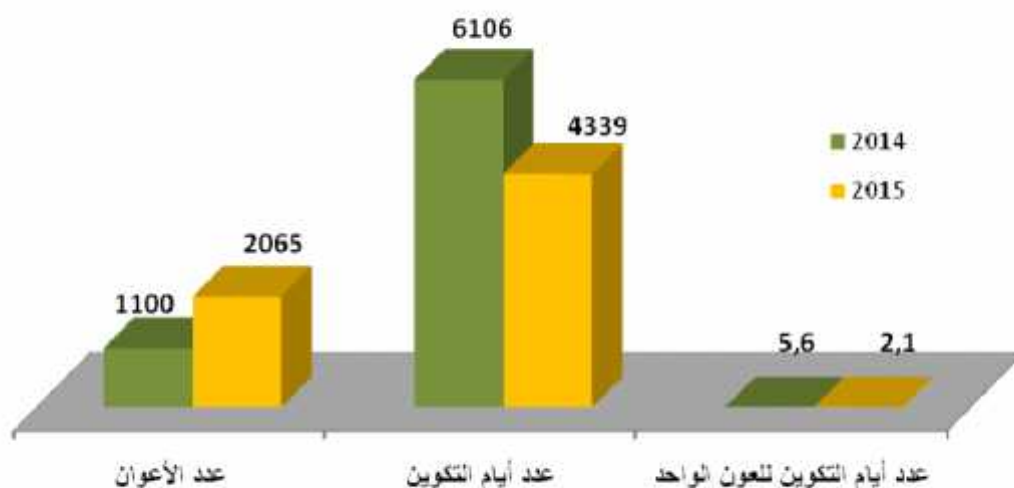
ج) ارتفع عدد الساعات الإضافية التي أنجزها أعوان السياقة بنسبة 8,9 % مقارنة بسنة 2014 وتمثل حصة هذه الفئة 48,5 % من مجموع الساعات الإضافية شبه مماثلة لسنة 2014 (47,6 %).

ز) بلغ عدد الساعات الإضافية لهذه الشريحة من الأعوان 890 ألف ساعة، غير أن هذا العدد لا يغطي إلا 47 % من الساعات الغير المنجزة (غيابات و عطل سنوية) و التي بلغ عددها 1898 ألف ساعة، مما أدى إلى نقص في حضور أعوان السياقة وبالتالي عجز في استعمال الأسطول الجاهز.

## VIII. تكوين الأعوان

| البيانات |      | عدد أيام التكوين |       | عدد أيام التكوين للعون |        |
|----------|------|------------------|-------|------------------------|--------|
| 2015     | 2014 | 2015             | 2014  | 2015                   | 2014   |
| 1,9      | 6,1  | -64,2%           | 1 480 | 4 129                  | 16,9%  |
| 1,3      | 8,2  | -41,8%           | 505   | 868                    | 277,4% |
| 2,7      | 3,5  | 112,3%           | 2 354 | 1 109                  | 177,6% |
| 2,1      | 5,6  | -28,9%           | 4 339 | 6 106                  | 87,7%  |

\* من بينهم الاطارات و الاعوان الفنيون.



ح) تراجع عدد أيام التكوين بما قدره 1767 يوما أمام تطور عدد المنفعين بما قدره 965 عونا و تحتل فئة أعوان الاستغلال الصدارة من حيث عدد أيام التكوين و ذلك بنسبة 58 % سنة 2015، مقابل 72 % سنة 2014.

## متابعة تنفيذ الميزانية

### مخطط إعادة هيكلة وتنمية شركة النقل بتونس



## تطور الأعباء و الإيرادات 2014/2015

بلغ مجموع الأعباء 317,1 مليون دينار سنة 2015، مقابل 294,1 مليون دينار سنة 2014 أي بارتفاع قدره 23 مليون دينار راجع إلى الأسباب التالية :

- ( ) ارتفاع أعباء الأعوان بما قدره 15,5 مليون دينار (+8,35%)
- ( ) ارتفاع مخصصات الإهلاكات و المدخرات بما قدره 6,6 مليون دينار (+17,78%).
- ( ) ارتفاع أعباء الإستغلال الأخرى بما قدره 2 مليون دينار (+14,09 %).
- ( ) ارتفاع الأعباء المالية الصافية بما قدره 1,2 مليون دينار (+11,96%).
- ( ) تراجع مشتريات التموينات المستهلكة بما قدره 1,9 مليون دينار (- 4,14 %).
- ( ) تراجع الخسائر العادية الأخرى بما قدره 0,4 مليون دينار (- 81,48 %).

## تطور الإيرادات

بلغ مجموع الإيرادات 185,2 مليون دينار سنة 2015، مقابل 241,8 مليون دينار سنة 2014 أي بتراجع قدره 56,6 مليون دينار راجع بالأساس إلى :

- ( ) تراجع مبلغ التعديلات المحاسبية بما قدره 59,1 مليون دينار.
- ( ) تراجع الأرباح العادية الأخرى بما قدره 1,5 مليون دينار.
- ( ) ارتفاع مداخل الإستغلال باعتبار النقل المجاني بما قدره 3,3 مليون دينار.
- التعويض على النقل المدرسي : + 7,8 مليون دينار.
- إيرادات الإستغلال : - 2,5 مليون دينار.
- المداخل الأخرى : - 2 مليون دينار.
- ( ) ارتفاع إيرادات التوظيفات بما قدره 0,6 م.د.

## النتيجة الصافية للسنة المحاسبية

تبعا للفوارق المذكورة أعلاه وباعتبار انعكاسات التعديلات المحاسبية ، فإن النتيجة الصافية للسنة المحاسبية سجلت عجزا قدره 131,9 مليون دينار سنة 2015، مقابل 52,2 مليون دينار سنة 2014 أي بارتفاع العجز بما قدره 79,7 مليون دينار نتيجة ما يلي :

- ( ) ارتفاع الأعباء بما قدره 23 مليون دينار.
  - ( ) انعكاسات التعديلات المحاسبية بما قدره 59,1 مليون دينار ( ) .
  - ( ) ارتفاع الإيرادات بما قدره 2,4 مليون دينار.
- يبقى هذا العجز دون اعتبار مفعول التعديلات المحاسبية في حدود 127,7 مليون دينار سنة 2015 ، مقابل 107,1 سنة 2014 أي بزيادة العجز بما قدره 20,6 مليون دينار.

## إيرادات

2014 / 2015

البيانات المالية

(ألف دينار)

| 2014/2015      | 2015-2014     | 2015             | 2014             | البيانات                                                        |
|----------------|---------------|------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------|
|                |               |                  |                  | <u>إيرادات الإستغلال</u>                                        |
| -3,85%         | -2 555        | 63 765           | 66 319           | إيرادات *                                                       |
| -34,26%        | -1 966        | 3 772            | 5 738            | إيرادات أخرى                                                    |
| 6,98%          | 7 825         | 120 000          | 112 175          | التعويض على النقل المدرسي                                       |
| <b>1,79%</b>   | <b>3 305</b>  | <b>187 536</b>   | <b>184 232</b>   | <b>مجموع إيرادات الإستغلال</b>                                  |
|                |               |                  |                  | =====                                                           |
| -4,14%         | -1 916        | (44 355)         | (46 271)         | مشتريات التموينات المستهلكة                                     |
| 8,35%          | 15 533        | (201 606)        | (186 073)        | أعباء الأعوان                                                   |
| 17,78%         | 6 574         | (43 543)         | (36 969)         | مخصصات الإهلاكات و المدخرات                                     |
| 14,09%         | 2 022         | (16 370)         | (14 348)         | أعباء الإستغلال الأخرى                                          |
| <b>7,83%</b>   | <b>22 213</b> | <b>(305 875)</b> | <b>(283 662)</b> |                                                                 |
| <b>19,02%</b>  | <b>18 908</b> | <b>(118 338)</b> | <b>(99 430)</b>  | <b>نتيجة الإستغلال</b>                                          |
| 11,96%         | 1 176         | (11 010)         | (9 834)          | أعباء مالية صافية                                               |
|                | 567           | 570              | 3                | إيرادات التوظيفات                                               |
| -54,07%        | -1 502        | 1 276            | 2 779            | الأرباح العادية الأخرى                                          |
| -81,48%        | -408          | (93)             | (500)            | الخسائر العادية الأخرى                                          |
| <b>19,27%</b>  | <b>20 612</b> | <b>(127 594)</b> | <b>(106 983)</b> | <b>نتيجة الأنشطة العادية قبل احتساب الأداءات</b>                |
| -4,23%         | -3            | (67)             | (70)             | الأداءات على الأرباح                                            |
| <b>19,25%</b>  | <b>20 609</b> | <b>(127 662)</b> | <b>(107 053)</b> | <b>نتيجة الأنشطة العادية بعد احتساب الأداءات</b>                |
| -107,69%       | -59 053       | (4 218)          | 54 835           | إنعكاسات التعديلات المحاسبية التي لها تأثير على النتائج المؤجلة |
| <b>152,55%</b> | <b>79 661</b> | <b>131 880</b>   | <b>(52 218)</b>  | <b>النتيجة الصافية للسنة المحاسبية</b>                          |

\* مداخيل الإستغلال بإعتبار تقديرات النقل المجاني بأذن تزود (15,7 ألف دينار سنة 2015 و 30,1 ألف دينار سنة 2014) و التعويض عن النقل المجاني لأعوان وزارة الداخلية و وزارة العدل و أعوان الديوانة ( 12.913,5 ألف دينار سنة 2015 مقابل 11.889 ألف دينار سنة 2014).



## 2015

### نطاق ميزانية التصرف

تتمثل الانجازات بالنسبة إلى ميزانية التصرف المحينة فيما يلي :

#### الخطوط الجوية

- ج) بلغ معدل عدد الأعوان خالصي الأجر 7892 عونا، مقابل 7928 حسب المتوقع (- 0,5 %).
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح 7736 عونا، مقابل 7761 حسب المتوقع (- 0,3 %).
- ج) انخفضت الكيلومترات المجدية بنسبة 32,4 % مقارنة بالمتوقع.
- ج) انخفض عدد المسافرين خالصي المعلوم بنسبة 7,9 % مقارنة بالمتوقع أي بفارق قدره 17,2 مليون مسافر ناتج عن تقلص عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة بنسبة 6,5 % (-8,2 مليون مسافر) و عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 9,8 % (-9 مليون مسافر).

#### القطار

- ج) بلغ معدل عدد السواق 3350 عونا، مقابل 3402 حسب المتوقع (-1,5 %).
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان الفنيين 701 عونا، مقابل 687 حسب المتوقع (+2,0 %).
- ج) انخفضت الكيلومترات المجدية بنسبة 6,7 % مقارنة بالمتوقع.
- ج) بلغ الأسطول المستعمل أثناء الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع 457 حافلة، مقابل 484 حافلة متوقعة أي بنقص نسبته 5,6 %.
- ج) انخفض عدد المسافرين خالصي المعلوم بنسبة 9,1 % مقارنة بالمتوقع أي بفارق قدره 12 مليون مسافر ناتج عن تقلص عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة بنسبة 7 % (-4,8 مليون مسافر) و عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 11,4 % (-7,2 مليون مسافر).

#### شبكة الحديدية

- ج) بلغ معدل عدد السواق 238 عونا، مقابل 247 حسب المتوقع (-3,8 %).
- ج) بلغ معدل عدد أعوان الشبابيك 468 عونا، مقابل 499 حسب المتوقع (-6,3 %).
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان التقنيين 286 عونا، مقابل 333 حسب المتوقع (-14,1 %).
- ج) انخفضت الكيلومترات المجدية بنسبة 9,2 % مقارنة بالمتوقع.
- ج) بلغ الأسطول المستعمل أثناء الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع 91,8 عربة ، مقابل 99 متوقع أي بنقص نسبته 7,3 %.
- ج) انخفض عدد المسافرين خالصي المعلوم بنسبة 6,1 % مقارنة بالمتوقع أي بفارق قدره 5,2 مليون مسافر ناتج عن تقلص عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة بنسبة 5,9 % (-3,3 مليون مسافر) و عدد المسافرين من التلاميذ و الطلبة بنسبة 6,4 % (-1,9 مليون مسافر).

### النتائج المالية

بلغ مجموع أعباء الاستغلال 305,9 مليون دينار بارتفاع قدره 8,5 مليون دينار مقارنة بالميزانية راجع بالأساس إلى ارتفاع مخصصات الإهلاكات و المدخرات بما قدره 11,1 مليون دينار و أعباء الاستغلال الأخرى بما قدره 1,2 مليون دينار، مقابل انخفاض مشتريات التموينات المستهلكة بما قدره 3,7 مليون دينار و أعباء الأعوان بما قدره 0,1 مليون دينار.

بلغ مجموع الأعباء 317,1 مليون دينار، مقابل 310,1 مليون دينار متوقع، بارتفاع قدره 7 مليون دينار راجع بالأساس إلى ارتفاع أعباء الإستغلال بما قدره 8,5 مليون دينار و الخسائر العادية الأخرى بما قدره 0,1 مليون دينار، مقابل انخفاض الأعباء المالية الصافية بما قدره 1,6 مليون دينار .

بلغت الإيرادات 63,8 مليون دينار، مقابل 52 مليون دينار متوقع.

إن النتيجة الصافية للسنة المحاسبية ( قبل التغييرات المحاسبية) لا تزال تمثل عجزا قدره 127,7 مليون دينار، مقابل 132,2 مليون دينار متوقع. يعود هذا الفارق (4,5 مليون دينار) إلى تراجع مجموع الإيرادات بما قدره 11,5 مليون دينار، مقابل ارتفاع مجموع الأعباء بما قدره 7 مليون دينار .

## 2015

تتمثل الانجازات بالنسبة إلى ميزانية التصرف المحينة على مستوى فيما يلي :

(الف دينار)

| البيانات        | الميزانية المحينة<br>2015 | 2015          |              |
|-----------------|---------------------------|---------------|--------------|
| البنية الأساسية | 38 708                    | 23 864        | 61,7%        |
| تجهيزات         |                           |               |              |
| *معدات النقل    | 46 000                    | 36 200        | 78,7%        |
| *تجهيزات أخرى   | 9 410                     | 4 927         | 52,4%        |
|                 | <b>94 118</b>             | <b>64 991</b> | <b>69,1%</b> |

بلغت انجازات الاستثمار 64991 ألف دينار، مقابل 94118 ألف دينار مرسمة بالميزانية المحينة لسنة 2015 أي بنقص قدره 29127 ألف دينار. و يعود ذلك إلى التأخير في دفع المبالغ المخصصة لمعدات النقل خاصة بالنسبة للحافلات ( - 8000 ألف دينار) و التجهيزات المشتركة ( -4483 ألف دينار) و عدم انجاز التجهيزات ( -1800 ألف دينار) و التأخير الحاصل في إنجاز مشاريع البنية الأساسية الناجم عن بطئ إبرام الصفقات ( -14844 ألف دينار).

□□□□□□ □□□□

(الف دينار)

| البيانات        | الميزانية المحينة<br>2015 | 2015          |              |
|-----------------|---------------------------|---------------|--------------|
| البنية الأساسية | 4 221                     | 1 341         | 31,8%        |
| تجهيزات         |                           |               |              |
| *معدات النقل    | 46 000                    | 36 200        | 78,7%        |
| *تجهيزات أخرى   | 6 436                     | 2 660         | 41,3%        |
|                 | <b>56 657</b>             | <b>40 201</b> | <b>71,0%</b> |

نجمت الفوارق المسجلة بين انجازات 2015 و ميزانية الاستثمار ( -16456 ألف دينار) عن الأسباب التالية :

- عدم انجاز برنامج تأهيل 182 حافلة ( -8000 ألف دينار).

- عدم انجاز برنامج إعادة تهيئة المستودعات (- 2880 ألف دينار).
- عدم انجاز برنامج إقتناءات 2015 للمعدات المختلفة من تجهيزات إعلامية و سيارات إدارية ومعدات أخرى (- 3776 ألف دينار).

### الشبكة الحديدية

| (الف دينار)     |                        |        |       |
|-----------------|------------------------|--------|-------|
| البيانات        | الميزانية المحينة 2015 | 2015   |       |
| البنية الأساسية | 34 487                 | 22 523 | 65,3% |
| تجهيزات         |                        |        |       |
| *معدات النقل    |                        |        |       |
| *تجهيزات أخرى   | 2 974                  | 2 267  | 76,2% |
|                 | 37 461                 | 24 790 | 66,2% |

نجمت الفوارق المسجلة بين انجازات 2015 و الميزانية المرسمة (- 12671 ألف دينار) عن الأسباب التالية :

- عدم تسديد المبالغ المخصصة لتهيئة خط ت.ح.م وتهيئة و صيانة السكة المرسمة و كذلك الجذع المشترك (- 11964 ألف دينار).

- عدم انجاز إقتناء تجهيزات الصيانة (- 707 ألف دينار) بسبب تراجع العارضين المشاركين عن إستكمال الصفقات المبرمة .

## 2015

### مخطط إعادة هيكلة وتنمية شركة النقل بتونس

تتمثل الانجازات بالنسبة إلى مخطط إعادة هيكلة وتنمية شركة النقل بتونس لسنة 2015 فيما يلي :

القطار

- ج) بلغ معدل عدد الأعوان خالصي الأجر 80,03% من 9861 عونا متوقعا.
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح 79,11% من 9778 عونا متوقعا.
- ج) بلغت الكيلومترات المجدية 41,25% من 93,5 مليون كلم متوقعة.
- ج) بلغ عدد المسافرين خالصي المعلوم 42,29% من 474,8 مليون مسافر متوقع (من بينهم 175,3 مليون مسافر من التلاميذ و الطلبة) دون احتساب المسافرين المنقولين غير خالصي المعلوم نظرا للحمولة المفرطة داخل الحافلات و العربات.

القطار

- ج) بلغ معدل عدد السواك 66,93% من 5005 عونا متوقعا.
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان التقنيين 66,44% من 1055 عونا متوقعا.
- ج) بلغ عدد الكيلومترات المجدية 37,81% من 81,2 مليون كم متوقعة.
- ج) بلغ الأسطول المستعمل أثناء الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع 41,25% من 1108 حافلة متوقعة.
- ج) بلغ عدد المسافرين خالصي المعلوم 34,54% من 347,8 مليون مسافر متوقع (من بينهم 128 مليون مسافر من التلاميذ و الطلبة) دون احتساب المسافرين المنقولين غير خالصي المعلوم نظرا للحمولة المفرطة داخل الحافلات.

شبكة الحديدية

- ج) بلغ معدل عدد السواك 238 عونا بنسبة 81,93% مقارنة بالمتوقع.
- ج) بلغ معدل عدد أعوان الشبابيك 85,06% من 550 عونا متوقعا.
- ج) بلغ معدل عدد الأعوان التقنيين 90,48% من 316 عونا متوقعا.
- ج) بلغ عدد الكيلومترات المجدية 63,8% من 12,4 مليون كم متوقعة.
- ج) بلغ الأسطول المستعمل أثناء الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع 59,24% من 155 عربة متوقعة.
- ج) بلغ عدد المسافرين خالصي المعلوم 63,54% من 126,9 مليون مسافر متوقع (من بينهم 47,3 مليون مسافر من التلاميذ و الطلبة) دون احتساب المسافرين المنقولين غير خالصي المعلوم نظرا للحمولة المفرطة داخل العربات.

على مستوى النتائج المالية

مقارنة بالمتوقع بمخطط إعادة هيكلة وتنمية شركة نقل تونس فإن النتيجة الصافية للسنة المحاسبية ( قبل التغييرات المحاسبية) لسنة 2015 تمثل عجزا قدره 127,7 مليون دينار, مقابل 162,8 مليون دينار متوقع و يعود هذا الفارق (35,1 مليون دينار) بالأساس إلى :

- تراجع مجموع الإيرادات بما قدره 27,6 مليون دينار.
- ج) تراجع إيرادات الاستغلال بما قدره 29,4 مليون دينار.

ج) ارتفاع الأرباح العادية الأخرى بما قدره 1,8 مليون دينار.

➤ انخفاض مجموع الأعباء بما قدره 62,7 مليون دينار.

ج) انخفاض أعباء الاستغلال بما قدره 59,4 مليون دينار.

ج) انخفاض الأعباء المالية الصافية بما قدره 3,4 مليون دينار.

ج) ارتفاع الخسائر العادية الأخرى بما قدره 0,1 مليون دينار.

(الف دينار)

| البيانات        | مخطط إعادة هيكلة وتنمية الشركة 2015 | مخطط إعادة هيكلة وتنمية الشركة 2012-2016 | 2012-2015 | 3,6%  |
|-----------------|-------------------------------------|------------------------------------------|-----------|-------|
| البنية الأساسية | 17 050                              | 94 193                                   | 3 422     | 3,6%  |
|                 | 400                                 | 2 450                                    |           | 0,0%  |
| تجهيزات         |                                     |                                          |           |       |
| *معدات النقل    | 50 709                              | 133 804                                  | 65 932    | 49,3% |
| *تجهيزات أخرى   | 3 495                               | 22 645                                   | 4 864     | 21,5% |
|                 | 71 654                              | 253 092                                  | 74 218    | 29,3% |

بلغت الاستثمارات المرسمة بمخطط التنمية 71,7 مليون دينار سنة 2015 (50,7 مليون دينار لمعدات النقل و 17 مليون دينار

للبنية الأساسية) لم تنجز إلا بما قدره 40,2 مليون دينار، أي بفارق (-31,5 مليون دينار) و يعود ذلك إلى :

على مستوى البنية الأساسية و الدراسات بلغ الفارق (-16109 ألف دينار) ناجم عن:

- عدم إعادة تهيئة المحطات و المستودعات و المقر الاجتماعي (-15709 ألف دينار).

- عدم انجاز الدراسات المبرمجة (-400 ألف دينار).

على مستوى الإستثمارات الأخرى بلغ الفارق (-15344 ألف دينار) ناجم عن:

- عدم انجاز برنامج إقتناءات معدات النقل (-14509 ألف دينار).

- عدم انجاز برنامج إقتناءات 2015 للمعدات المختلفة من تجهيزات إعلامية و إدارية ومعدات أخرى (-835 ألف دينار).

## الحادية

(الف دينار)

| البيانات        | مخطط إعادة هيكلة وتنمية الشركة 2015 | مخطط إعادة هيكلة وتنمية الشركة 2012-2016 | 2012-2015 | 17,7% |
|-----------------|-------------------------------------|------------------------------------------|-----------|-------|
| البنية الأساسية | 135 245                             | 508 595                                  | 89 922    | 17,7% |
|                 | 325                                 | 1 950                                    |           | 0,0%  |
| تجهيزات         |                                     |                                          |           |       |
| *معدات النقل    |                                     | 185 030                                  | 49 610    | 26,8% |

|              |                |                |              |               |                |               |
|--------------|----------------|----------------|--------------|---------------|----------------|---------------|
| 3,3%         | 5 802          | 174 780        | 5,5%         | 2 267         | 40 900         | *تجهيزات أخرى |
| <b>16,7%</b> | <b>145 334</b> | <b>870 355</b> | <b>14,0%</b> | <b>24 790</b> | <b>176 470</b> |               |

بلغت الاستثمارات المرسمة بمخطط التنمية 176,5 مليون دينار سنة 2015 (منها 135,2 م. د. بنية أساسية) لم ينجز منها إلا بما قدره 24,8 مليون دينار أي بفارق (-151,7 مليون دينار). و يعود ذلك إلى تأجيل تنفيذ مشروع تهيئة الجذع المشترك و مشروع تجديد خط ح م إضافة إلى تأهيل 123 عربة مترو من نوع سيمنس.

## 2015

| الميزانية المحينة لسنة<br>2015 | مخطط إعادة هيكلة وتنمية الشركة<br>2015 | البيانات | 2015 |
|--------------------------------|----------------------------------------|----------|------|
|                                |                                        |          |      |
|                                |                                        |          |      |
|                                |                                        |          |      |

|               |              |               |              |              |                                                              |
|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------------------------------------------------------|
| 40,07%        | 109 701,0    | 93,62%        | 46 950,0     | 43 953,2     | - كيلومترات فنية (بالألف)                                    |
| 41,25%        | 93 550,0     | 92,76%        | 41 602,0     | 38 589,9     | - كيلومترات مجدية (بالألف)                                   |
|               |              |               |              | 44 093,4     | مجموع الكيلومترات (بالألف)                                   |
| <b>42,29%</b> | <b>474,8</b> | <b>92,11%</b> | <b>218,0</b> | <b>200,8</b> | - )<br>لمليون (منهم:                                         |
| 47,09%        | 175,3        | 90,16%        | 91,6         | 82,6         | * تلاميذ وطلبة                                               |
| 39,48%        | 299,5        | 93,52%        | 126,4        | 118,2        | * دون التلاميذ والطلبة                                       |
| 100,00%       | 48,6         | 100,00%       | 48,6         | 48,6         | - النقل المجاني (بالمليون)                                   |
| 45,13%        | 12 267,8     | 92,56%        | 5 981,3      | 5 536,5      | - البقاع الكيلو مترية المعروضة (بالمليون)                    |
|               |              |               |              |              | _____                                                        |
| <b>79,11%</b> | <b>9 778</b> | <b>99,67%</b> | <b>7 761</b> | <b>7 736</b> | منهم :                                                       |
| 69,38%        | 5 845        | 97,77%        | 4 148        | 4 056        | - قبّاض وسوّاق                                               |
| 56,06%        | 770          | 100,86%       | 428          | 432          | - مراقبون                                                    |
| 71,98%        | 1 371        | 96,75%        | 1 020        | 987          | - فنيون                                                      |
| 155,02%       | 1 459        | 104,47%       | 2 165        | 2 262        | - آخرون                                                      |
| <b>80,03%</b> | <b>9 861</b> | <b>99,55%</b> | <b>7 928</b> | <b>7 892</b> |                                                              |
| <b>80,13%</b> | <b>9 910</b> | <b>99,55%</b> | <b>7 977</b> | <b>7 941</b> | التعاونية                                                    |
| 115,52%       | 5,59         | 100,85%       | 6,41         | 6,46         | مجموع المسافرين / الكيلومترات المجدية                        |
| 95,71%        | 3,20         | 100,82%       | 3,04         | 3,06         | مجموع المسافرين بمقابل دون التلاميذ<br>/ الكيلومترات المجدية |

## 2015

| مخطط إعادة هيكلة وتنمية<br>2015 |              | الميزانية المحبنة لسنة<br>2015 |              | 2015         | البيانات                     |
|---------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|--------------|------------------------------|
|                                 |              |                                |              |              |                              |
| 37,27%                          | 95 950,0     | 94,52%                         | 37 832,0     | 35 758,8     | - كيلومترات فنية (بالألف)    |
| 37,81%                          | 81 174,0     | 93,29%                         | 32 902,0     | 30 693,6     | - كيلومترات مجدية (بالألف)   |
|                                 |              |                                |              | 35 899,0     | مجموع الكيلومترات (بالألف)   |
| <b>34,54%</b>                   | <b>347,8</b> | <b>90,92%</b>                  | <b>132,1</b> | <b>120,1</b> | - ) ن النقل المجاني بالمليون |



|         |         |         |               |               |                                                                  |
|---------|---------|---------|---------------|---------------|------------------------------------------------------------------|
| 43,33%  | 128,0   | 88,56%  | 62,6          | 55,5          | منهم: * تلاميذ وطلبة                                             |
| 29,42%  | 219,8   | 93,04%  | 69,5          | 64,7          | * دون التلاميذ والطلبة                                           |
| 100,00% | 43,1    | 100,00% | 43,1          | 43,1          | - النقل المجاني (بالمليون)                                       |
| 37,55%  | 8 661,0 | 93,61%  | 3 474,2       | 3 252,2       | - البقاع الكيلو مترية المعروضة (بالمليون)                        |
| 66,93%  | 5 005   | 98,47%  | 3 402         | 3 350         | معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح منهم :                          |
| 57,14%  | 501     | 100,09% | 286           | 286           | - قبّاض وسوّاق                                                   |
| 66,44%  | 1055    | 102,03% | 687           | 701           | - مراقبون                                                        |
|         |         |         |               |               | - فنيون                                                          |
| 78,90%  | 1 478   | 100,01% | 1 166         | 1 166,2       | - معدّل الأسطول المسند                                           |
| 83,08%  | 1 501   | 100,08% | 1 246         | 1 247,0       | - الأسطول المسند في 31 ديسمبر                                    |
| 41,25%  | 1108    | 94,43%  | 484           | 457,0         | - الحافلات المستعملة ساعة الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع      |
|         |         | 100,00% | 10 ans 2 mois | 10 ans 2 mois |                                                                  |
| 52,26%  | 75,00   | 94,42%  | 41,51         | 39,19         | نسبة استعمال الأسطول ساعة الذروة الصباحية وكامل أيام             |
| 57,51%  | 90,00   | 100,75% | 51,38         | 51,76         | مؤشر الأسطول الجاهز للاستغلال                                    |
| 110,41% | 4,82    | 99,85%  | 5,32          | 5,32          | مجموع المسافرين / الكيلومترات المجدية                            |
| 77,80%  | 2,71    | 99,74%  | 2,11          | 2,11          | جموع المسافرين بمقابل دون التلاميذ والطلبة / الكيلومترات المجدية |

## 2015

## ديدية

| مخطط إعادة هيكلة وتنمية<br>2015 |              | الميزانية المحينة لسنة<br>2015 |             | 2015        | البيانات                   |
|---------------------------------|--------------|--------------------------------|-------------|-------------|----------------------------|
|                                 |              |                                |             |             | _____ :                    |
| 59,59%                          | 13 751,0     | 89,87%                         | 9 118,0     | 8 194,4     | - كيلومترات فنية (بالألف)  |
| 63,80%                          | 12 376,0     | 90,76%                         | 8 700,0     | 7 896,3     | - كيلومترات مجدية (بالألف) |
|                                 |              |                                |             | 8 194,4     | مجموع الكيلومترات (بالألف) |
| <b>63,54%</b>                   | <b>126,9</b> | <b>93,95%</b>                  | <b>85,8</b> | <b>80,6</b> | - ( جاني بالمليون)         |
| 57,27%                          | 47,3         | 93,64%                         | 28,9        | 27,1        | منهم: * تلاميذ وطلبة       |
| 67,27%                          | 79,6         | 94,10%                         | 56,9        | 53,6        | * دون التلاميذ والطلبة     |
| 100,00%                         | 5,6          | 100,00%                        | 5,6         | 5,6         | - النقل المجاني (بالمليون) |

|         |                           |         |                           |                           |                                                                   |
|---------|---------------------------|---------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 30,03%  | 7 606,8                   | 89,68%  | 2 547,1                   | 2 284,3                   | - البقاع الكيلو مترية المعروضة (بالمليون)                         |
|         |                           |         |                           |                           | معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح منهم :                           |
| 81,93%  | 290                       | 96,19%  | 247                       | 238                       | - سواق                                                            |
| 85,06%  | 550                       | 93,75%  | 499                       | 468                       | - أعوان الشبايك                                                   |
| 54,06%  | 269                       | 102,41% | 142                       | 145                       | - مراقبون                                                         |
| 90,48%  | 316                       | 85,86%  | 333                       | 286                       | - فنيون                                                           |
|         |                           |         |                           |                           |                                                                   |
| 100,00% | 207                       | 100,00% | 207                       | 207,00                    | - معدل الأسطول المسند                                             |
| 100,00% | 207                       | 100,00% | 207                       | 207                       | - الأسطول المسند في 31 ديسمبر                                     |
| 59,24%  | 155                       | 92,75%  | 99                        | 91,82                     | - الحافلات المستعملة ساعة الذروة الصباحية كامل أيام الأسبوع       |
| 100,00% | 22ans<br>4mois<br>10jours | 100,00% | 22ans<br>4mois<br>10jours | 22ans<br>4mois<br>10jours |                                                                   |
| 59,15%  | 75,00%                    | 92,74%  | 47,83%                    | 44,36%                    | نسبة استعمال الأسطول ساعة الذروة الصباحية وكامل أيام              |
| 75,08%  | 84,60%                    | 94,80%  | 67,00%                    | 63,52%                    | مؤشر الأسطول الجاهز للاستغلال                                     |
| 101,99% | 10,71                     | 103,92% | 10,51                     | 10,92                     | مجموع المسافرين / الكيلومترات المجدية                             |
| 105,43% | 6,43                      | 103,68% | 6,54                      | 6,78                      | مجموع المسافرين بمقابل دون التلاميذ والطلبة / الكيلومترات المجدية |

2015

المالية

(الف دينار)

| مخطط إعادة هيكلة وتنمية<br>2015 |                | الميزانية المحينة لسنة<br>2015 |                | 2015           | البيانات                       |
|---------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|
|                                 |                |                                |                |                |                                |
| 54,43%                          | 117 153        | 122,52%                        | 52 044         | 63 765         | إيرادات الإستغلال<br>إيرادات * |
| 86,25%                          | 4 373          | 65,40%                         | 5 767          | 3 772          | إيرادات أخرى                   |
| 125,89%                         | 95 320         | 100,00%                        | 120 000        | 120 000        | التعويض على النقل المدرسي      |
| <b>86,44%</b>                   | <b>216 946</b> | <b>105,47%</b>                 | <b>177 811</b> | <b>187 536</b> | مجموع إيرادات الإستغلال        |
| 55,11%                          | 80 487         | 92,19%                         | 48 112         | 44 355         | مشتريات التموينات المستهلكة    |
| 91,16%                          | 221 149        | 99,96%                         | 201 683        | 201 606        | أعباء الأعوان                  |
| 91,20%                          | 47 744         | 133,99%                        | 32 498         | 43 543         | مخصصات الإهلاكات و المدخرات    |

|               |                |                |                |                |                                                                 |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------------------------------------------|
| 103,14%       | 15 872         | 108,22%        | 15 127         | 16 370         | أعباء الإستغلال الأخرى                                          |
| <b>83,74%</b> | <b>365 259</b> | <b>102,84%</b> | <b>297 420</b> | <b>305 875</b> |                                                                 |
| <b>79,79%</b> | <b>148 306</b> | <b>98,94%</b>  | <b>119 609</b> | <b>118 338</b> | نتيجة الإستغلال                                                 |
| 76,39%        | 14 412         | 87,62%         | 12 566         | 11 010         | أعباء مالية صافية                                               |
|               | 0              |                | 0              | 570            | إيرادات التوظيفات                                               |
|               | 0              |                | 0              | 1 276          | الأرباح العادية الأخرى                                          |
|               | 0              |                | 0              | 93             | الخسائر العادية الأخرى                                          |
| <b>78,41%</b> | <b>162 718</b> | <b>96,53%</b>  | <b>132 175</b> | <b>127 594</b> | نتيجة الأنشطة العادية قبل إحتساب                                |
| 56,18%        | 120            | 105,34%        | 64             | 67             | الأداءات على الأرباح                                            |
| <b>78,40%</b> | <b>162 838</b> | <b>96,54%</b>  | <b>132 239</b> | <b>127 662</b> | نتيجة الأنشطة العادية بعد إحتساب                                |
|               |                |                |                | -4 218         | إنعكاسات التعديلات المحاسبية التي لها تأثير على النتائج المؤجلة |
| <b>80,99%</b> | <b>162 838</b> | <b>99,73%</b>  | <b>132 239</b> | <b>131 880</b> | النتيجة بعد التعديلات المحاسبية                                 |

## جدول التدفقات النقدية



|               |               |                         |
|---------------|---------------|-------------------------|
| 1 061 243 316 | 1 040 508 696 |                         |
|               |               | الأصول الجارية          |
| 33 248 489    | 35 435 783    |                         |
| 2014/12/31    | 2015/12/31    | الأموال الذاتية والخصوم |

|               |               |                                |
|---------------|---------------|--------------------------------|
| (7 901 727)   | (7 901 727)   |                                |
| 25 346 762    | 27 534 056    |                                |
| 69 767 698    | 85 006 466    | الحرفاء و الحسابات المتصلة بهم |
| (6 883 422)   | (6 883 422)   |                                |
| 62 884 276    | 78 123 044    |                                |
| 122 828 958   | 125 855 718   | أصول جارية أخرى                |
| (1 789 988)   | (1 789 988)   |                                |
| 121 038 970   | 124 065 730   |                                |
|               |               | السيولة و ما يعادل السيولة     |
|               |               | توظيفات وأصول مالية أخرى       |
| 76 915 128    | 52 667 780    | السيولة وما يعادل السيولة      |
| 286 185 136   | 282 390 610   | مجموع الأصول الجارية           |
| 1 347 428 452 | 1 322 899 306 |                                |

المبالغ بالدينار

سنة محاسبية مختومة في

|               |               |                                                        |
|---------------|---------------|--------------------------------------------------------|
|               |               | الأموال الذاتية                                        |
| 100 253 663   | 103 415 968   |                                                        |
| 85 685 232    | 97 500 437    | الأموال الذاتية الأخرى                                 |
| (680 058 982) | (787 112 238) |                                                        |
| 278 420 958   | 274 203 115   | تعديلات محاسبية مؤثرة على النتائج المؤجلة              |
| (215 699 129) | (311 992 718) | مجموع الأموال الذاتية قبل احتساب نتيجة السنة المحاسبية |
| (107 053 256) | (127 661 792) | نتيجة السنة المحاسبية                                  |
| (322 752 385) | (439 654 510) | مجموع الأموال الذاتية قبل التخصيص                      |
|               |               |                                                        |
|               |               | الخصوم غير الجارية                                     |
| 592 101 192   | 633 051 782   | عمليات خاصة مع الدولة                                  |
| 506 299 659   | 452 758 995   |                                                        |
| 7 385 004     | 1 985 387     | الخصوم المالية الأخرى                                  |
| 21 653 729    | 63 140 705    |                                                        |
| 1 127 439 584 | 1 150 936 870 | مجموع الخصوم غير الجارية                               |
|               |               | الخصوم الجارية                                         |
| 181 288 239   | 211 011 820   | المزودون والحسابات المتصلة بهم                         |
| 283 579 474   | 311 614 308   | الخصوم الجارية الأخرى                                  |
| 77 873 539    | 88 990 818    | المساعدات البنكية وغيرها من الخصوم المالية             |
| 542 741 252   | 611 616 946   | مجموع الخصوم الجارية                                   |
| 1 670 180 837 | 1 762 553 816 |                                                        |
| 1 347 428 452 | 1 322 899 306 | الذاتية والخصوم                                        |

□□□□□□□□□□ □□□□□□  
(المبالغ بالدينار)

سنة محاسبية مختومة في

البيانات

2014/12/31

2015/12/31

|                      |                      |                                                       |
|----------------------|----------------------|-------------------------------------------------------|
|                      |                      | إيرادات الإستغ                                        |
| 66 606 912           | 63 869 901           | مداخيل                                                |
| 116 961 415          | 123 666 375          | إيرادات الإستغلال أخرى                                |
| 663 307              | 0                    |                                                       |
| <b>184 231 633</b>   | <b>187 536 275</b>   | مجموع إيرادات الإستغلال                               |
|                      |                      |                                                       |
| (46 271 381)         | (44 355 371)         | مشتريات التموينات المستهلكة                           |
| (186 073 297)        | (201 605 841)        |                                                       |
| (36 968 896)         | (43 543 318)         | مخصصات الإهلاكات والمدخرات                            |
| (14 348 111)         | (16 370 081)         |                                                       |
| <b>(283 661 685)</b> | <b>(305 874 611)</b> |                                                       |
| <b>(99 430 051)</b>  | <b>(118 338 335)</b> | نتيجة الإستغلال                                       |
| (9 834 008)          | (11 009 784)         | أعباء مالية صافية                                     |
| 2 553                | 569 972              | إيرادات التوظيفات                                     |
| 2 778 902            | 1 276 419            | الأرباح العادية الأخرى                                |
| (500 257)            | (92 644)             | الخسائر العادية الأخرى                                |
| <b>(106 982 861)</b> | <b>(127 594 372)</b> | نتيجة الأنشطة العادية قبل احتساب الأداءات على الأرباح |
| (70 395)             | (67 420)             |                                                       |
| <b>(107 053 256)</b> | <b>(127 661 792)</b> | النتيجة الصافية للسنة المحاسبية                       |
| 54 835 000           | (4 217 843)          | إنعكاسات التعديلات المحاسبية (صافية من الأداءات)      |
| <b>(52 218 256)</b>  | <b>(131 879 635)</b> | النتيجة بعد التعديلات المحاسبية                       |

## جدول التدفقات النقدية

(المبالغ بالدينار)

سنة محاسبية مختومة في

| 2014/12/31                                | 2015/12/31          |                                                          |
|-------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------|
| التدفقات النقدية المتصلة بالإستغلال       |                     |                                                          |
| 54 642 715                                | 53 727 611          | مقايض من الحرفاء                                         |
| 112 175 000                               | 120 000 000         | مقايض من الدولة ( )                                      |
| (29 183 511)                              | (36 575 122)        | المبالغ المسددة للمزودين                                 |
| (93 238 749)                              | (134 114 977)       |                                                          |
| (5 779 695)                               | (5 286 173)         | المبالغ المسددة للتعاونية، للضمان الإجتماعي والمنشآت     |
| -                                         |                     | تطهير مالي                                               |
| 2 230 583                                 | 6 983               | المبالغ المتأتية من التوظيفات                            |
| (3 516 830)                               | (6 715 356)         |                                                          |
| <b>(37 329 514)</b>                       | <b>(8 957 033)</b>  | التدفقات المالية المتأتية من الإستغلال                   |
| التدفقات النقدية المتصلة بأنشطة الإستثمار |                     |                                                          |
| (29 535 215)                              | (31 446 154)        | الدفعات المتأتية من إقتناء أصول الثابتة مادية وغير مادية |
|                                           |                     | المقايض المتأتية من التفويت في الأصول الثابتة            |
| (10 285)                                  | (500)               | الدفعات المتأتية من إقتناء أصول مالية ثابتة              |
| 6 658                                     | (18 831)            | المقايض المتأتية من التفويت في أصول مالية ثابتة          |
| <b>(29 538 841)</b>                       | <b>(31 465 485)</b> | التدفقات المالية المخصصة لأنشطة الإستثمار                |
| التدفقات النقدية المتصلة بأنشطة التمويل   |                     |                                                          |
| 11 060 000                                | 13 765 000          | المقايض المتأتية من منحة التجهيز                         |
| 8 568 497                                 | 2 814 000           | المقايض المتأتية من القروض                               |
| (9 144 479)                               | (18 559 868)        | الدفعات المتأتية من سداد القروض                          |
| <b>10 484 018</b>                         | <b>(1 980 868)</b>  | التدفقات النقدية المتأتية من أنشطة التمويل               |
| 18 274 690                                | (42 403 386)        | تغير الخزينة                                             |
| 49 749 174                                | 68 023 865          | الخزينة في بداية السنة المحاسبية                         |
| <b>68 023 865</b>                         | <b>25 620 479</b>   | الخزينة في نهاية السنة المحاسبية                         |