

الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان

أحدثت الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان سنة 1963 (فيما يلي الشركة) في شكل شركة خفية الاسم وهي منشأة عمومية على معنى القانون عدد 9 لسنة 1989 المؤرخ في غرة فيفري 1989 المتعلق بالمساهمات والمنشآت والمؤسسات العمومية تخضع لإشراف وزارة النقل. ويبلغ رأس مالها 151 أ.د في موفى سنة 2007 يساهم فيه المجلس الجهوي بالقيروان بنسبة 46 % والخواص بنسبة 32 % وبلديات ولاية القيروان بنسبة 22 %.

وتتمثل مهمة الشركة في تأمين النقل الحضري والنقل الجهوي والنقل بين المدن وفق ما جاء بالقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري. وتستغل الشركة في موفى سنة 2007 أسطولاً يضم 116 حافلة بلغ معدل أعمارها 7 سنوات و8 أشهر مكنها من قطع 5,375 مليون كيلومتر ومن نقل 18,930 مليون مسافر.

وتستغل الشركة 105 خطوط داخلية تغطي ولاية القيروان منها 87 خط نقل حضري. كما تستغل ثمانية خطوط تربط ولاية القيروان بولايات نابل وسوسة والمنستير و صفاقس وسيدي بوزيد والقصرين.

وحققت الشركة في سنة 2007 رقم معاملات قدره 3,319 م.د يتأتى أساساً من بيع تذاكر النقل بين المدن بنسبة 38 % ومن الاشتراكات المدرسية بنسبة 34 % ومن تذاكر النقل الحضري والجهوي ومن محصول كراء الحافلات بنسبة 28 %. وباعتبار منح الاستغلال البالغة 5,960 م.د بعنوان السنة نفسها سجلت الشركة خسائر قدرها 0,156 م.د وأموالاً ذاتية سلبية بقيمة 2,891 م.د.

وشغلت الشركة في موفى سنة 2007 مجموع 307 أعوان من بينهم 280 عوناً قاراً و 27 عوناً متعاقداً صرفت لهم أجوراً بعنوان نفس السنة قدرها 4,730 م.د.

وتحصلت الشركة في أواخر سنة 2007 على شهادة المطابقة للمواصفات العالمية "إيزو" 9001 إصدار 2000 بالنسبة إلى كل أنشطتها.

وباعتبار التوجهات العامة التي تضمنها أساسا برنامج عمل الشركة لفترة المخطط العاشر للتنمية تولت الدائرة النظر في محاور أساسية من نشاط الشركة خلال الفترة 2001-2007 تعلق بالتنظيم ونظام المعلومات وإنجاز الاستثمارات ونشاط الاستغلال. كما تم النظر في الجوانب المتعلقة بالاقتصاد في الطاقة والتحكم في الكلفة والجودة والسلامة.

I- التنظيم ونظام المعلومات

أحالت الشركة إلى وزارة الإشراف مشروعين لهيكلين تنظيميين صادق عليهما مجلس الإدارة تباعا في سنة 1998 وفي سنة 2005. إلا أن الشركة بقيت إلى غاية جوان 2008 تفتقر إلى هيكل تنظيمي مصادق عليه بأمر كما جاء ذلك بالقانون عدد 9 لسنة 1989 سالف الذكر يماشى ومتطلبات تعصير التصرف ويضبط مختلف الهياكل بالشركة ويوضح مهامها.

ولا تزال الشركة إلى غاية جوان 2008 تفتقر إلى هيكل يعنى بالتصرف في الوثائق والأرشيف وذلك خلافا لأحكام الأمر عدد 1981 لسنة 1988 المؤرخ في 13 ديسمبر 1988 المتعلق بضبط شروط وتراتب التصرف في الأرشيف. ومن شأن هذه الوضعية أن تعرض وثائق الشركة للإتلاف والضياع.

ولم يتطرق دليل الإجراءات المعد في سنة 2007 إلى بعض العمليات كإقصاء الحافلات من الأسطول النشط لبيان مختلف الإجراءات والقواعد الواجب إتباعها كاستئصال محركات الحافلات المحالة على عدم الاستعمال ومتابعة حركتها. ومن جهة أخرى لم تصدر إدارة الشركة قرارا لإحداث لجنة متعددة الاختصاصات لإقصاء الحافلات وتحديد مآلها لتفادي ما تم الوقوف عليه من طول المدة الفاصلة بين تاريخي القرارين الإداري والفني للإقصاء والتي تجاوزت 3 سنوات في بعض الحالات.

وعلى صعيد آخر أوجب القانون عدد 5 لسنة 2004 المؤرخ في 3 فيفري 2004 والمتعلق بالسلامة المعلوماتية إخضاع النظم المعلوماتية والشبكات الراجعة بالنظر إلى الهياكل العمومية إلى تدقيق حددت دورته بمرّة على الأقل في السنة. غير أن الشركة لم تعين خبيرا لإجراء تدقيق في هذا المجال وظلت بالتالي تفتقر إلى تقييم للجانب التنظيمي والتقني للسلامة المعلوماتية.

وفي مجال المحاسبة التحليلية اتضح أن المنظومة المعلوماتية لا تسمح بتحديد كلفة خدمات النقل بدقة حيث لم توفّق الشركة في إحكام توزيع الأعباء العامة وفي ضبط كلفة بعض العمليات مثل إصلاح الحركات وبعض المكونات داخل الورشة مما حال دون تحديد مردودية الرحلات والخطوط بصفة دقيقة وإجراء المقارنات واتخاذ التدابير الإصلاحية في الإبان. وتتطلب التطبيق الخاصة بالمحاسبة التحليلية مزيداً من التطوير للتوصل إلى ضبط الكلفة الكيلومترية حسب صنف النقل وكلفة المسافر وكلفة الرحلة.

ومن جهة أخرى لا تتضمن التقارير حول متابعة إنجاز برنامج العمل الخماسي للشركة مدى تحقيق بعض الأهداف والمؤشرات على غرار إنتاجية الأعوان والمعدات والاقتصاد في استهلاك المواد والتحكم في الساعات الإضافية. كما لا يتضمن هذا البرنامج بعض المؤشرات المتعارف عليها بالقطاع مثل البقاع الكيلومترية المعروضة ونسبة التعب رغم أهمية المعطيات التي تحتويها المنظومة المعلوماتية والتي تمكن الشركة من إجراء تقييم لأشطتها.

وتبين أنه تم إحداث بعض الخطوط دون تحديد مسافاتها المرجعية لإدخالها بالمنظومة الإعلامية مما لم يسمح باحتساب كل المسافات الحقيقية المقطوعة وأفضى إلى تقديم مؤشرات لا تتطابق مع الواقع وإلى تضارب بين المعطيات الواردة بتقارير الشركة. كما اتضح عدم صحة المعطيات المتعلقة بالمسافات المقطوعة عن طريق الكراءات نتيجة الأخطاء التي تعترى إدخالها بالمنظومة مما أدى إلى تباين واضح في المعلومة المستخرجة بشأن مداخل الكيلومتر الواحد من سنة إلى أخرى حيث تراجع معدّلها من 47,4 د للكيلومتر في سنة 2001 إلى 2,6 د في سنة 2006 مروراً بمعدّل 0,3 د في سنة 2005.

كما تم الوقوف على بيانات متناقضة كعدم تسجيل بعض الخطوط لمداخل خلال الفترة 2003-2007 في حين أنها سجلت مسافات مقطوعة أو العكس. ومن شأن هذا الخلط أن يمس من دقة المعطيات ومؤشرات النشاط حسب صنف النقل كالتى تتعلق بالمسافات المقطوعة وبالمداخل الجمالية أو للمسافر الواحد ومردودية الخطوط.

II- إنجاز الاستثمارات

بلغت قيمة الاستثمارات المضمنة ببرنامج عمل الشركة لفترة المخطط العاشر للتنمية 11,269 م.د منها 10,338 م.د تتعلق باقتناء معدات النقل الجماعي. وأفضى النظر في هذا المجال إلى إبداء ملاحظات تخص مدى تنفيذ البرنامج الخماسي للتزود بمعدات النقل وكذلك إنجاز الصفقات المتعلقة بها.

أ- اقتناء معدات النقل

توفقت الشركة إلى موفى سنة 2006 في اقتناء 45 حافلة من جملة 58 حافلة مدرجة بالبرنامج الخماسي بقيمة 8,302 م.د أي ما يناهز نسبة 80 % من الاستثمارات المتعهد بها . وباعتبار التخفيض الناتج عن مراجعة البرامج السنوية في قيمة المعدات المزمع اقتناؤها وفي حجمها فقد ارتفعت هذه النسبة إلى 89 % من جملة الاستثمارات المدرجة بالميزانيات المصادق عليها بقرار من وزير الإشراف .

وسجل أسطول الحافلات خلال الفترة 2001-2006 نمواً بمعدل 5 % سنوياً دون بلوغ المعدل السنوي المتوقع (6 %) مما أثر على عدد البقاع المعروضة الذي سجل تطوراً سنوياً بنسبة 8,6 % مقابل توقعات لبرنامج العمل في مستوى 9,5 % وهو ما من شأنه أن يحد من قدرة الشركة على تلبية جميع طلبات النقل التجاري .

ولم تتمكن الشركة من تنفيذ برنامج اقتناء 21 حافلة بعنوان سنتي 2005 و2006 حيث تم إرجاء الإنجاز إلى سنوات 2006 و2007 و2008 بسبب التأخير المسجل في إجراءات عقد صفقتين عامتين قام بإبرامهما الديوان التونسي للتجارة لفائدة الشركات الجهوية للنقل .

ولمواجهة هذا التأخير لجأت الشركة إلى التمديد في استغلال 11 حافلة كان من المتوقع إحالتها على عدم الاستعمال مما جعل معدل سنّ معدات النقل يناهز 6 سنوات و11 شهراً في موفى سنة 2006 ولا يرتقي إلى الهدف المرسوم بالبرنامج الخماسي في حدود 5 سنوات و7 أشهر . وبلوغ الأسطول 116 حافلة في سنة 2007 تكون الشركة حققت الهدف المرسوم في نهاية فترة المخطط العاشر لكن مع تجاوز معدل سنه 7 سنوات .

وتمكنت الشركة من الحد من التأثير السلبي لهذا التأخير على العرض وذلك بفضل التغيير في تشكيلة الأسطول حيث ركزت اقتنائاتها خلال الفترة 2002-2006 أساساً على الحافلات المزدوجة التي أصبحت تمثل حوالي 39 % من مجموع الحافلات في موفى سنة 2006 و41 % في موفى سنة 2007 مقابل 24 % في بداية الفترة .

ب- إنجاز صفقات المعدات

اتضح بالرجوع إلى عقود الصفقات أن معدل آجال استلام الحافلات يناهز خمسة أشهر وهو ما يستدعي إسناد الصفقة للمزود مع نهاية شهر مارس من السنة المعنية على أقصى تقدير ليتسنى تسلم الحافلات قبل انطلاق السنة الدراسية الموالية. غير أن الشركة لم تتوصل إلى إسناد صفقاتها قبل هذا الموعد مما حال دون استغلال الحافلات بمناسبة العودة المدرسية.

وبالإضافة إلى هذا العامل تسبب المزودون في تأخير استلام بعض الحافلات مما أدى إلى بدء استغلال 18 حافلة من جملة 48 مطلوبة أي ما يزيد عن الثلث بعد انطلاق الموسم الدراسي والجامعي المعني.

وبين النظر في الصفقات المتعلقة بالفترة 2002-2005 التي تمت المصادقة عليها من قبل مجلس الإدارة أن العقود تنص على طريقة لاحتساب خطايا التأخير تختلف عن الصيغة المضمنة بكراس الشروط الإدارية الخاصة مما يمكن صاحب الصفقة من امتيازات غير مشروعة. وقد أدت هذه الممارسة إما إلى التقليل في قيمة الخطايا المطلوب تطبيقها وإما إلى عدم المطالبة ببعض منها حيث لم تسترجع الشركة سوى مبلغ 85 أ.د من جملة 212 أ.د قدرتها الدائرة.

كما تبين أن الشركة تلجأ بطلب من المزودين إلى إبرام ملاحق لبعض الصفقات للتديد في الآجال المتفق في شأنها أو لمنح مهلة إضافية لتسليم الحافلات حتى في غياب ظروف قاهرة. وسمح مثل هذا الإجراء للمزودين بتفادي دفع غرامات تأخير رغم حرمان الشركة من استغلال بعض الحافلات المطلوبة لفترة تغطي أحيانا سنة دراسية كاملة.

ولم تقدم الشركة للدائرة ما يفيد احترام المزودين لتعهداتهم في مجال التكوين المجاني حيث لم تتوصل إلى إثبات إنجازهم للعمليات المنصوص عليها بالعروض الفنية. وباعتبار حاجة الشركة إلى تكوين أعوانها فقد تحملت كلفة تكوين في مجالات فنية تقدر بمبلغ 111 أ.د خلال الفترة 2002-2006.

III- نشاط الاستغلال

لتأمين نقل التلاميذ والطلبة تتدخل الشركة بمناطق ريفية بمختلف معتمديات الولاية. غير أنّ حجم وحالة أسطول الحافلات المتوفر يضعان الشركة أمام جملة من التحديات من بينها تحسين مؤشرات الاستغلال وضمان مردودية المعدات والخطوط مع تأمين التوازن الضروري بين مقتضيات التصرف الرشيد ومستلزمات البعد الاجتماعي لنشاط النقل.

أ- استغلال الأسطول

مكنت أعمال الرقابة من إبداء ملاحظات تعلقت بتطور مؤشرات النشاط وبرجعة ومتابعة استغلال الأسطول وبإعداد الدراسات.

1- تطور المؤشرات

تعتبر مسافات الاستغلال المقطوعة والبقاع الكيلومترية المعروضة من أهم المؤشرات المعتمدة في قطاع النقل لقياس مستوى النشاط. وفي هذا الصدد لم يرتق نسق نمو المسافات المقطوعة إلى مستوى 2,2 % سنويا وهو الهدف المضمن ببرنامج عمل الشركة لفترة المخطط العاشر باعتبار التوجه نحو الترفيع في المسافات على الخطوط الحضرية والجهوية لإعطاء الأولوية إلى النقل المدرسي. غير أنّ معدل تطور المسافات لم يتجاوز 0,3 % سنويا بسبب عدم تحقيق 5 نقاط مائوية من النمو المنتظر على الخطوط الحضرية.

من جهة ثانية تراجعت المسافات المقطوعة على الخطوط المنتظمة بين المدن بمعدل نسبته 9 % سنويا نتيجة تخلي الشركة بداية من سنة 2003 دون موافقة سلطة الإشراف عن استغلال خطوط منتظمة تربط القيروان بكل من سيدي بوزيد وسليانة والقصرين والغائها عددا من السفرات على هذه الخطوط.

ولم يتضمن برنامج عمل الشركة لفترة المخطط العاشر أهدافا تتعلق بمؤشر عدد البقاع الكيلومترية المعروضة. وتبين أنّ الشركة توفقت في تطوير هذا المؤشر بمعدل ناهز 2 % سنويا خلال الفترة 2001-2007

بفضل التركيز على استغلال معدّاتها على الخطوط الحضرية والجهوية. غير أنّ هذا الجهد لم يواكب نسق الارتفاع المحقق في عدد البقاع تبعاً للاستثمارات المنجزة بسبب بطء نسق نمو المسافات المقطوعة إجمالاً.

وبخصوص عدد المسافرين اتّضح أنّ الشركة توصّلت إلى الأخذ بعين الاعتبار توجه السلط العمومية المتمثل في إعطاء الأولوية لنقل التلاميذ والطلبة حيث تطوّرت نسبتهم من 87 % من جملة المسافرين في سنة 2001 إلى 92 % في سنة 2006 نتيجة الارتفاع المتواصل في عدد الاشتراكات المدرسية.

وقد تزايد عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة خلال الفترة 2001-2006 بمعدّل بلغ 9 % سنوياً مقابل نمو متوقع بنسبة 12,3 %. وأبرزت التحاليل ارتفاعاً في عدد المشتركين قاطني المناطق البعيدة بنسب تراوحت بين 15 % و 20 % سنوياً وذلك مواكبة لتوجه السلط العمومية الرامي إلى التقليل من عدد المقيمين بالمبيّات.

ورغم الأهمية التي يكتسبها مؤشر نسبة التعبّء في عملية ضبط وتنفيذ برامج الاستغلال فإنّ الشركة لم تحرص على إجراء تعداد ميداني للمسافرين المدرسين وظلت تقتصر على معطيات شاملة حول نسب التعبّء بالحافلات ومدى ملائمة توزيعها مع الطلب. كما لم تستغل المعطيات التي توفرها قاطعات التذاكر بالنسبة إلى خطوط النقل بين المدن لتحديد نسبة التعبّء وتشخيص الخطوط التي تستدعي اتخاذ التدابير التعديلية اللازمة.

وأمكن للدائرة بالتنسيق مع مصالح الشركة تحديد عدد المسافرين بكل نقطة من مسار الحافلة بالنسبة إلى خطوط النقل بين المدن المستغلة خلال سنة 2007 والتعرّف على نسبة التعبّء بها. واتّضح ضعف المستوى المسجّل لهذا المؤشر ببعض الخطوط حيث تقلّص أحياناً إلى ما دون 50 % خاصة بإبّا وخلال فترات معينة. وفي المقابل يشهد أحد الخطوط نسبة تعبّء يتجاوز معدّلها الحدّ الأقصى بداية من شهر أفريل وخلال الفترة الصيفية وذلك خلافاً لأحكام الفصل 46 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري.

وباعتبار عدم اعتماد الشركة مقاييس لإلغاء أو تعديل بعض الخطوط أو السفرات أو تغيير توقيتها فإنّه كان بإمكانها استخدام مؤشر نسبة التعبّء لتوجيه قراراتها واختياراتها في توظيف أسطولها.

2- تنفيذ برامج الاستغلال

تكتسي برامج العمل اليومية صبغة ديناميكية حيث تتم مراجعتها يوميا . غير أن دور رؤساء المحطات المكلفين بتنفيذ هذه البرامج يقتصر على التصرف في تعيين الفريق لتأمين الرحلات على ضوء توفر الحافلات والأعوان دون الحرص على تسجيل التوقيت الفعلي لانطلاقها ووصولها على جداول الحركة مما لم يسمح بإجراء تحاليل لأسباب عدم احترام المواقيت المبرجة لاسيما بالنسبة إلى خطوط النقل المنتظم والمستغلة بموجب كراسات شروط.

ومن خلال استغلال قوائم البرامج اليومية للعمل المتعلقة بسنتي 2006 و2007 ونتائج تنفيذها اتضح أنه لا يتم خلال أيام العمل العادية برمجة عدد من السفرات على بعض الخطوط الحضرية التجارية تتراوح نسبتها بين 25 % و 98 % من مجموع السفرات ولمدة 300 يوم في السنة . وتجدر الإشارة إلى أن هذه الخطوط ساهمت لوحدها بنسبة 86 % من مداخيل النقل الحضري في سنة 2007 مثلا .

أما بالنسبة إلى النقل المنتظم بين المدن فقد تبين أن الشركة لم تؤمن خلال سنتي 2006 و2007 عددا هاما من السفرات على الخطوط الرابطة بين القيروان وكل من سوسة والمنستير ونابل وسليانة وسيدي بوزيد تراوحت نسبتها بين 8 % و 86 % حسب الخط وحسب توقيت الرحلة .

ونظرا إلى غياب مقاييس تعتمد عليها الشركة لخصر قائمة الخطوط أو السفرات التي يمكن الاستغناء عنها بما يساعد على حسن استعمال الموارد المتوفرة، فإن مصلحة الاستغلال تلجأ إلى الاجتهاد من خلال التصرف في السفرات الجارية وإلغاء السفرات المنتظمة لتغطية الحاجيات الطارئة .

وأبرز النظر في تصنيف الخطوط المستغلة خلال الفترة 2003-2007 وجود حوالي 60 خطا تعتبرها الشركة كخطوط للنقل بين المدن في حين أنها غير مدرجة بقائمة الخطوط المصنفة في هذا الإطار بموجب قرار وزير تكنولوجيا الاتصال والنقل المؤرخ في 3 نوفمبر 2004 مما يمس من مصداقية مؤشرات الاستغلال حسب أصناف النقل .

3- إعداد الدراسات

لوحظ أن الدراسات حول مردودية الخطوط غالبا ما يتم إعدادها بغرض إحداث واستغلال خط نقل بين المدن طبقا لمنشور وزير النقل عدد 4 المؤرخ في 17 جانفي 1997 كما تبين على سبيل المثال أن الشركة لا تتولى إعداد دراسة لأهم الخطوط المستغلة خارج نطاق النقل المدرسي والجامعي.

ويستوجب حذف خط نقل منتظم أو مواصلة استغلال خط مرخص فيه على سبيل التجربة تقديم ملف إلى وزارة النقل يتضمن دراسة اقتصادية لتبرير الاختيار. غير أن الشركة لم تول القيام بهذه الدراسات. ولئن تداركت الوضعية خلال شهر مارس 2008 فقد اتضح أنها لم تعتمد معايير موضوعية في شأن أحد الخطوط ولم تضيف الدقة المطلوبة على البيانات الخاصة بخط آخر تعترم مواصلة استغلاله.

كما لا تستغل الشركة كل الخطوط الجهوية المنتظمة المرخص فيها من قبل وزير النقل. ولا يتطابق توقيت السفرات مع ما ورد بكراس الشروط. ولئن عزت الشركة ذلك إلى حدة المنافسة فإنه يستحسن طلب إلغاء استغلال بعض الخطوط أو تعديل المواقيت لتمكين الوزارة من التنسيق بين الجهات المنظمة للنقل البري.

وتدعى الشركة إلى إيلاء مزيد العناية بمتابعة نتائج استغلال خطوطها وإعداد دراسات مردودية في شأنها ليتسنى لها إقرار مواصلة استغلالها من عدمه في الإبان وذلك لضمان قدرتها على توفير موارد تسهم في تحقيق توازنها المالي.

ب- تطوير الموارد وتحسين الإنتاجية

تعلقت ملاحظات الدائرة في هذا المجال بتغطية النقص الحاصل في مداخل الشركة ومدى توصلها إلى تنمية مواردها الذاتية وإلى تحسين إنتاجية أعوانها ومعدات المخصصة للنقل العمومي المشترك.

1- تطوير الموارد

نص القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري على أن تُضبط بأمر طريقة احتساب النقص الحاصل في مداخل شركات النقل العمومي من جراء إلزامها بتطبيق تعريفات منخفضة إلا أن هذا الأمر لم يصدر إلى غاية جوان 2008. ومن جهة ثانية لم يتم إسناد منحة التعويض للشركة وفق المنهجية المتفق في شأنها ببرنامج العمل للفترة 2002-2006 إذ أنها لم تغط سوى نسبة من النقص بلغ معدلها 65 % بالنسبة إلى الفترة نفسها.

وتجدر الإشارة إلى أن الشركة لم تضبط بدقة عدد المسافرين المنتفعين بتعريف منخفضة وفق مذكرة أصدرتها وزارة النقل في الغرض مما نتج عنه تقديمها معطيات غير ضافية حيث تم التقليل في عدد التلاميذ والطلبة المنقولين بما يناهز 3,5 مليون مسافر بالنسبة إلى الفترة 2002-2006 وأدى إلى عدم المطالبة بنقص حاصل في مداخل الشركة بلغت قيمته 6,4 م.د ونسبته 24 %.

وباعتبار عمليتي التطهير المالي والاجتماعي المقررين في 1989 و1999 ومنح الاستثمار والاستغلال بلغ الدعم المالي الذي قدمته الدولة خلال هذه الفترة 28,714 م.د. وقد تمكنت الشركة بفضلها من تغطية 86 % من النقص في المداخل المترتب عن النقل المدرسي والجامعي.

أما بخصوص مواردها الذاتية وبدون اعتبار حصص منحة الاستثمار المسجلة في حساب الإيرادات والمتعلقة بديون متخلدة بذمة الشركة تحملتها الدولة في إطار عمليتي التطهير المالي فقد تمكنت الشركة خلال الفترة 2001-2006 من تنمية مداخلها بنسبة 3,6 % سنويا تضاهي معدل التطور المستهدف ببرنامج العمل لنفس الفترة (3,3 % سنويا).

ويعزى هذا التحسن أساسا إلى الترفيع مرتين في تعريف النقل بين المدن رغم تراجع نسق تطور موارد النقل الجهوي.

وفي مجال بيع الاشتراكات المدرسية والجامعية اتضح أنّ اشتراكات قدّر عددها بالنسبة إلى السنة الدراسية 2006-2007 بحوالي 1462 اشتراكا وبنسبة 5 % من المجموع غير خالصة القسط الثاني وهو ما يستدعي الحرص على متابعة الاستخلاص وتدعيم عمليات المراقبة على الطريق لمعينة المخالفات.

ولم تتوصل الشركة إلى مدّ الدائرة بملفات الاشتراكات المدرسية بالنسبة إلى نفس السنة الدراسية بسبب إتلافها خطأً. وأفرز فحص ملفات الاشتراكات المتعلقة بالسنة الدراسية 2007-2008 نقائص تعلقت أساسا بعدم توفر العديد منها وتجاوز عمر المشتركين السن القصوى وبين أنّ الشركة لا تثبت من مدى توفر الشروط الواردة بقرار وزير النقل للانتفاع باشتراك مدرسي ولا تولى الحوالات البريدية الصادرة لفائدتها ما يتعين من المتابعة.

واتضح أنّ 66 % من أبناء الأعوان الذين تجاوزوا سنّ العشرين انتفعوا ببطاقات للنقل المجاني المدرسي خلال السنة الدراسية 2006-2007 دون الاستظهار بشهادة تفيد ترسيمهم أو تسجيلهم بإحدى المؤسسات التربوية. لذا فإنّ الشركة مدعوة إلى إرساء نظام رقابة على عملية طبع الاشتراكات لتفادي حصول تجاوزات في هذا المجال والترفع في مداخلها.

وتتضم تعريفات النقل على الشبكة الحضرية والجهوية المصادق عليها بقرارات وزير النقل 5 أصناف من التعريفات حسب المسافة الخاصة بكل قسم. غير أنّ الشركة لا تطبق سوى تعريفية واحدة (القسم الأول) بالنسبة إلى الخطوط الحضرية في حين أنّها تؤمن نقلا على مسافات تصل إلى 50 كم (القسم الخامس). وتبج عن هذا الإجراء نقص في مداخل الشركة قدّر بحوالي 439 أ.د. بالنسبة إلى الفترة 2002-2007.

أمّا بالنسبة إلى النقل الجهوي فإنّ الشركة قد حادت عن تطبيق التعريفات المضبوطة بالقرارات المذكورة سافلا. حيث أنّها عمدت إلى تطبيق التعريفات الخاصة بالنقل بين المدن وهي تعريفات تعتمد على سعر للبقعة الكيلومترية ولا علاقة لها بالأقسام مما تبج عنه زيادة في المداخل بمبلغ قدره 365 أ.د. بالنسبة إلى الفترة نفسها.

ويدعو الوضع إلى أن تنقيد الشركة بالتعريفات المرخص فيها أو أن تسعى إلى تصنيف بعض خطوط النقل الجهوي التي يفوق طولها المسافة المخصصة للقسم الخامس كخطوط للنقل بين المدن.

2- إنتاجية الأعوان والمعدات

تعهدت الشركة صلب البرنامج الخماسي بتحسين إنتاجية أعوانها . واتضح أنّ عدد الأعوان بالنسبة إلى الحافلة الواحدة تقلص طيلة الفترة 2001-2006 بأكثر من 5 % سنويا وهي نسبة ناهزت التخفيض المستهدف . كما تحسّن عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة إلى العون الواحد ليبلغ 1,4 مليون بقعة كيلومترية للعون في سنة 2006 مقابل 1,2 مليون في سنة 2001 أي بنسبة تجاوز معدّلها 3 % سنويا .

وفي المقابل لم تشهد بعض المؤشرات الأخرى تحسّنا بالنسق المستهدف . من ذلك أنّ الشركة لم تتمكّن من الترفيع سنويا في العدد الجملي للمسافرين بالنسبة إلى العون سوى بمعدّل 7,5 % مقابل نسق مأمول في حدود 9,1 % . ويعود ذلك إلى عدم توصل الشركة إلى نقل حوالي مليون تلميذ وطالب استهدفهم البرنامج .

وتبيّن أنّ الشركة توصلت إلى الحدّ من نسبة غياب الأعوان ليبلغ معدّلها 0,67 % في موفى ديسمبر 2007 دون تجاوز السقف الأقصى المحدّد في مستوى 2 % شهريا . وناهزت نسبة الأعوان متعدّدي الكفاءات 36 % في موفى السنة ذاتها وفاقّت بذلك الهدف المرسوم في الغرض (25 %).

وبخصوص إنتاجية المعدات تبيّن أنّ الشركة توفّقت إلى غاية شهر أكتوبر 2007 في بلوغ الأهداف المتصلة بالصيانة الوقائية الإجبارية والدورية⁽¹⁾ حيث تجاوزت نسبة تنفيذ أصناف التدخلات الوقائية على الحافلات مستوى 95 % المأمول تحقيقه من قبل الشركة .

ورغم ذلك فإنّ عدد الأعطاب الحاصلة على الطريق في 10 آلاف كم ازداد خلال الفترة 2001-2007 حيث تطوّرت هذه النسبة بحوالي 7 % سنويا . ومن بين العوامل التي أثّرت على تزايد هذه النسبة يذكر طريقة السياقة وتطوّر معدل سنّ الحافلات إلى جانب عدم ملائمة البنية التحتية بالورشة للحاجيات بما يسمح بإنجاز مختلف عمليّات الصيانة العلاجية بالنجاعة المطلوبة .

⁽¹⁾ دون الحصول على النتائج للفترة الممتدة من نوفمبر 2007 إلى غاية مارس 2008 بسبب عدم إدخال وتسجيل المعطيات الخاصة بها بالمنظومة .

ويعتبر الهدف المضبوط في إطار منظومة الجودة والمتمثل في التخفيض في عدد حالات العطب من سداسية إلى أخرى غير كاف للتدليل على رغبة الشركة في الترفيع في إنتاجية معداتها . وأفادت الشركة بأنه وقع تغيير صيغة الهدف وذلك بوضع النسبة 0,8 عطب / 10000 كم كسقف لا يجب تجاوزه .

وأوضح أن الشركة لم تتوصل إلى الترفيع في نسبة جاهزية (تواجد) الحافلات ولم تحقق المستوى المستهدف من قبلها (94 %) وكذلك المستوى المتعارف عليه بالقطاع (90 %) حيث تراجعت هذه النسبة من 87 % في بداية المخطط العاشر إلى 77 % في نهايته .

ورغم الترفيع في حصة الحافلات المخصصة للنقل المدرسي والجامعي خلال الفترة 2001-2006 فإن نسبة التعطل التجاري للحافلات لم تسجل تحسنا بما يسمح للشركة من استعمال أفضل لحافلاتها . وبذلك مرت نسبة استعمال الحافلات من 70 % في بداية الفترة إلى 63 % في نهايتها .

IV- الاقتصاد في الطاقة والتحكم في الكلفة

أفضى النظر في استهلاك أهم المواد من قبل معدات النقل لدى الشركة إلى إبداء جملة من الملاحظات تعلقت ببرنامج ترشيد استهلاك الطاقة وباستهلاك كل من الوقود وقطع الغيار والزيوت .

أ- برنامج ترشيد استهلاك الطاقة

في إطار الأمر عدد 50 لسنة 1987 المؤرخ في 13 جانفي 1987 والمتعلق بإحداث نظام المراقبة الإجبارية والدورية لاستعمال الطاقة حددت الشركة بالاتفاق مع وكالة التحكم في الطاقة برنامجا يمتد على الفترة 1999-2000 يرمي إلى تحقيق اقتصاد في الطاقة على ضوء عملية تدقيق قام بها أحد المكاتب المختصة . وقدّرت جملة الاستثمارات لإنجاز البرنامج بحوالي 100 أ.د على أن تحقق الشركة من خلاله اقتصادا في الكلفة بمبلغ 127 أ.د سنويا .

ويشير تقرير التدقيق الطاقى للفترة 2008-2009 إلى إنجاز كل العمليات باستثناء اقتناء تجهيزات قيمتها 22,6 أ.د. لدعم الورشة وتحسين جودة عمليات الصيانة كان من المتوقع أن تحقق الشركة من خلالها اقتصادا بمبلغ 50,520 أ.د. يمثل حوالي 40 % من جملة الاقتصاد في الكلفة.

وتجاوزت الفترة الفاصلة بين مراقبتين متتاليتين مدة 3 سنوات المحددة بالأمر عدد 50 لسنة 1987 المؤرخ في 13 جانفي 1987 والمتعلق بإحداث نظام المراقبة الإجبارية والدورية لاستعمال الطاقة. وظلت الشركة خلال 9 سنوات تفتقر إلى تقييم لمستوى مردودية معداتها من حيث استهلاك الطاقة وإلى تقييم للتنظيم المعتمد في التصرف والمتابعة والمراقبة في هذا المجال.

ويعتبر تنظيم حلقات تكوينية في مجالي الصيانة والسياقة الرشيدة لفائدة الأعوان من بين الوسائل المعتمدة لترشيد استهلاك المحروقات. ولئن توقفت الشركة خلال الفترة 2002-2006 في تكوين 92 % من أعوانها المستهدفين في مجال الصيانة فإن عمليات التكوين المنجزة في مجال السياقة الرشيدة تبرز ضعف نسبة أعوان الحركة المنتعنين مقارنة بما جاء بالبرنامج الخماسي حيث لم تتجاوز هذه النسبة ثلث التقديرات.

ب- استهلاك الوقود والمواد الأخرى

في إطار منظومة الجودة استهدفت الشركة عدم تسجيل فارق في نسبة استهلاك الوقود حسب أصناف الحافلات من سداسية إلى أخرى وذلك بداية من سنة 2007 بما يمكنها من ضبط المعدات الأكثر استهلاكاً للمحروقات مقارنة بمثيلاتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من الإفراط. غير أنه لوحظ عدم قياس تطور هذا المؤشر سداسيا حسب صنف الحافلة بالرغم من توفر المعلومة.

واتضح أن أصنافا من الحافلات سجلت زيادة في معدل النسبة السداسية لاستهلاك الوقود تراوحت بين 0,3 % و 5,3 % حتى أن بعض الحافلات الجديدة شهدت ارتفاع النسبة بعشرة نقاط بعد مضي سنة من تاريخ اقتنائها. ولم تفرد الشركة الحافلات المعنية بمتابعة خاصة للبحث عن أسباب تزايد نسبة استهلاكها للمحروقات ولمعالجة هذا التطور السلبي. وأفادت الشركة أنه تم إدخال تغيير على هذا الهدف ليأخذ بعين الاعتبار صنف الحافلة ومعدل الاستهلاك المثالي.

كما استهدفت الشركة برنامجها الخماسي استقرار المعدل العام لنسبة الاستهلاك بالنظر إلى قدم بعض الوحدات وإلى اعتزامها المحافظة عليها إلى حين تجديدها. وأتضح أن هذا المؤشر سجل خلال الفترة 2001-2007 زيادة بنقطتين. مع العلم أن مصلحة مراقبة الطاقة أصدرت توصيات لإفراد بعض الحافلات بمتابعة خاصة بالنظر إلى شطط الاستهلاك الذي أبرزته الفحوصات الجراة في الغرض غير أن الشركة لم تحرص على تجسيم المتابعة المقترحة حسب صنف الحافلات لاحتواء الظاهرة والحد من الإفراط.

وفي نفس الإطار تمكنت الشركة خلال الفترة المتراوحة بين سنة 2003 و2006 من التقليل في حجم المسافات المقطوعة بدون مسافرين والتي مرت على التوالي من 185 ألف كلم إلى 89 ألف كلم أي بنسبة تفوق 20 % سنويا ومن شأن ذلك أن يحقق اقتصادا في كلفة استهلاك المواد.

وتفيد نتائج إحدى الدراسات التي قامت بها الشركة خلال شهر أبريل 2007 حول تنقلات عينة من الحافلات من المناطق الداخلية نحو القيروان للتزود بالوقود أن هذه التنقلات زادت بما يقارب 2.111 مرة وهو ما يمثل نسبة 29 % من مجموع عدد التنقلات واستهلكت خلالها حوالي 39 ألف لتر من الوقود قيمتها 30 أ.د. وتستدعي هذه الوضعية انكباب المصالح المعنية بالشركة لمزيد الضغط على الاستهلاك للحد من تطوره.

وبالنظر إلى تأثير نسبة استهلاك المحروقات بطبيعة المسالك فإنه من المفيد أن تأخذ الشركة بعين الاعتبار الخاصيات الجغرافية لشبكة الخطوط ومدى ملائمتها للخاصيات الفنية للحافلات باعتماد المعايير الفنية المتفق عليها.

ولئن لم تتوفق الشركة في تحقيق استقرار تكلفة استهلاك قطع الغيار لكل 100 كم في مستوى 5,6 د كما تضمنته برنامجها الخماسي حيث ناهزت نسبة الاستهلاك معدل 7,6 د في سنة 2006 وارتفعت إلى 8,4 د في سنة 2007، فإن معدل كلفة استهلاك المطاط لم يتجاوز 1,65 د/ 100 كم وهي نسبة في حدود المستوى المتفق عليه بنفس البرنامج.

وتوفقت الشركة إجمالا في التخفيض في نسبة استهلاك الزيوت من 0,524 ل/ 100 كم في سنة 2001 إلى 0,465 ل/ 100 كم في سنة 2007.

V- الجودة والسلامة

تعهّدت الشركة ضمن برنامج عملها للفترة 2002-2006 بتحسين جودة خدماتها وتوفير أفضل ظروف السلامة للمسافرين.

أ- الجودة

تتوقف حافلات الشركة المخصصة للنقل بين المدن بمحطات النقل البري ببعض الولايات كنابل و صفاقس وسوسة دون أن تحرص على توفير إرشادات للمسافرين تتعلق بمواعيد انطلاق ووصول الحافلات خاصة وأن الشركة تفتقر إلى نيابات بهذه المحطات.

واقصرت الشركة على إعداد خرائط لبعض الخطوط التجارية تتضمن مسار الحافلة والمحطات بالإضافة إلى التوقيت الشتوي والصيفي لانطلاق الرحلات. ومن شأن تعميم مثل هذه الخرائط لتشمل بقية الخطوط الحضرية والجهوية وتعليقها خاصة بالمؤسسات التربوية والجامعية أن يدعم وظيفة الإرشاد بتوفير المعلومة مباشرة إلى مختلف حرفاء الشركة.

وفي مجال سبر آراء الحريف قامت الشركة في إطار الاستعداد للحصول على شهادة المواصفات العالمية "إيزو 9001" بتقييم مدى الرضاء عن خدماتها. ولم تغط العينة سوى رؤساء مؤسسات تربوية وجامعية بحيث أنها لم تشمل المسافرين خلافا لما جاء بالمواصفة. كما اقتصر الاستبيان على تغطية نشاط النقل بين المدن. وظلت الشركة تفتقر إلى تقييم لمستوى رضاء حرفائها نظرا إلى أنّ الاستبيان حول جودة الخدمات لم يشمل مختلف أصناف المسافرين وذلك بالرغم من حصولها بداية من شهر سبتمبر 2007 على ترخيص للقيام بذلك من وزير التنمية والتعاون الدولي.

أمّا في ما يتعلق باحترام مواعيت السفرات ضبطت الشركة هدفا يتمثل في عدم تجاوز فارق التوقيت لانطلاق الحافلات ست دقائق بالقياس بعدد السفرات المنجزة أسبوعيا. غير أنّ قياس هذا المؤشر لا يغطي إلا نشاط النقل بين المدن ولا يشمل كل الرحلات ذهابا وإيابا ولا كل خطوطه.

ولإكساب هذا المؤشر الدلالة والجدوى فإنّ طريقة احتسابه تستدعي المراجعة حيث أنّ العمل بالصيغة الحالية يفضي في صورة تأخر انطلاق سفرة على الخط الرابط بين القيروان وسوسة عبر حي الرياض بساعة مثلا خلال أسبوع إلى اعتبار التأخير الحاصل في حدود دقيقة واحدة بما أنّ العدد الجملي للسفرات المنظمة على هذا الخط لوحده يساوي 63 سفرة في الأسبوع. وفلا تفيد النتائج المسجلة أن أقصى تأخير على مستوى انطلاق السفرات لم يتجاوز 15 ثانية بما يعني تحقيق هدف الجودة المأمول في حين أنّ الحافلة المعنية سجلت تأخيرا بنصف ساعة.

ولم تتوصّل الشركة في مجال نظافة الحافلات إلى تحقيق الأهداف المرسومة بحيث لم تتوفر شروط النظافة سوى بنسبة 76 % من الحافلات مقابل مستوى أدنى حدّد بين 80 % و 95 %. وتجدر الإشارة إلى أنّ قياس هذه الأهداف لا يغطي إلاّ حافلات النقل بين المدن.

وبما أنّ شهادة الجودة تغطّي كلّ أصناف الأنشطة والخدمات فإن الشركة مدعوة إلى إعادة النظر في المؤشرات التي ضبطتها في إطار منظومة الجودة لتغطية كلّ المجالات.

وعلى صعيد آخر أكّدت المواصفة العالمية "إيزو 9001" على ضرورة ضبط مسار لقياس الأهداف ومراقبة مدى بلوغها وتحسينها بصفة دورية. إلّا أنّه تبين عدم قياس البعض من هذه الأهداف خلال فترة تراوحت بين الشهر والتسعة أشهر مما لا يمكن من الوقوف على الاختلالات المسجلة واتخاذ الإجراءات التصحيحية في الإبان.

ب- السلامة

ركّزت الشركة في سنة 2004 خلية للسلامة ساهمت في أعمال اللجنة الوطنية المحدثّة في نفس السنة والمكلفة بتشخيص خارطة المسالك الخطرة. وتوصلت هذه اللجنة إلى تحديد 10 مسالك تستغلها الشركة راسلت في شأنها الهياكل الجهوية للتدخل لإصلاحها. غير أنّ مصالح الشركة لم تحرص على معاينة هذه المسالك ميدانيا للتأكد من إزالة الخطر منها.

وحرصاً على مزيد تأمين السلامة للمسافرين وللمعدات اشترطت الشركة على المشاركين في مناظرات انتداب سواق - قباض الإدلاء بشهادة في الإسعافات الأولية وشهادة في المؤهلات البدنية والذهنية. كما كلفت مكتب دراسات مختص في النقل بإجراء الاختبارات التطبيقية والكتابية. ومن شأن هذه التدابير انتقاء أفضل المترشحين بما يساهم في التخفيض من المخاطر وتحسين جودة الخدمات.

وفي مجال تكوين السواق والقباض في السياقة الآمنة والسلامة والإسعافات الأولية تبين أنه لم ينتفع بهذه العمليات إلى موفى سنة 2007 سوى 29 % من عدد الأعوان المستهدفين ببرنامج عمل الشركة لفترة المخطط العاشر.

وخلال السنة المذكورة بلغ معدل أعوان الصيانة عشرين لكل عشرة حافلات مقابل خمسة أعوان كسبة معمول بها في القطاع وبلغت نسبة أعوان التسيير بالمصلحة الفنية 21 % ونسبة أعوان التنفيذ 70 % وظلت غير متطابقة مع النسب المتداولة في القطاع والبالغة على التوالي 35 % و 55 %. وأتضح أن عدد أيام التكوين للعون الفني لم يتجاوز 1,3 يوم في سنة 2007 مقابل 6 أيام للعون في السنة على الأقل حسب ما جاء بتقرير التدقيق حول الصيانة بالمنشآت العمومية لنقل المسافرين على الطرقات.

وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أن التقارير المعدة من قبل الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي ومجمع طب الشغل بالقيروان في سنة 2004 ومصالح وزارة النقل في سنة 2006 حول الصيانة بالشركة بينت أن الورشة تشكو عدة نقائص من شأنها أن تمسّ بسلامة الأعوان والحافلات وأن تعيق استكمال أعمال الصيانة المستوجبة للحافلات وتعرضها إلى أعطاب على الطريق. واقترحت هذه الأطراف بناء ورشة جديدة تحتوي على جميع المرافق والإسراع بتلافي النقص في آلات وأدوات العمل. وأفادت الشركة أنه سيقع تلافي هذه الاختلالات بانجاز ورشة عصرية تمت الموافقة على بنائها من طرف سلطة الإشراف.

*

*

*

حدّدت الشركة برنامج عمل يغطي فترة المخطط العاشر للتنمية ضبط التوجهات العامة والنتائج المتناظر تحقيقها في مجالات تحسين الاستغلال و السلامة والخدمات والموارد البشرية والوسائل الفنية.

وتوصّلت الشركة إلى تحقيق نتائج إيجابية تعلقت أساساً بتأمين نقل موجه إلى التلاميذ والطلبة ويمتد على مسافات طويلة لربط جل المعتمديات والمناطق الريفية بمركز الولاية وبالارتقاء بمستوى العديد من مؤشرات الإنتاج والإنتاجية وتنظيم وظيفة مراقبة استهلاك الطاقة والحصول على شهادة مطابقة نظام الجودة للمواصفة العالمية " إيزو " 9001 إصدار 2000 بالنسبة إلى كل أنشطتها .

إلا أنّ عوامل عدّة حالت دون التوصل إلى بلوغ أهداف أخرى مضمّنة بالبرنامج ومنظومة الجودة . ويذكر في هذا المجال التأخير في تحقيق الاستثمارات لدعم الأسطول وعدم توفر ورشة عصرية مجهزة ومدعمة بفنيين . ولم يساعد على تحقيق هذه الأهداف عدم استغلال كل الإمكانيات التي يوفرها نظام المعلومات وعدم اعتماد نظام محاسبة تحليلية لاحتواء التكاليف إلى جانب قلة المتابعة للدراسات حول ترشيد الاستهلاك .

ومن أبرز التحديات التي تواجهها الشركة ضرورة تحقيق توازن مالي في ظل إعطاء الأولوية للنقل المدرسي بتعريف لا تماشى والتكاليف التي تتحملها في ضوء الزيادة المستمرة في كلفة المواد الاستهلاكية كالحروقات وقطع الغيار مما يتطلب تحقيق الملاءمة بين المنح المسندة من الدولة والخسائر المتراكمة بحسابات الشركة .

ولئن استبقت الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان مشيولاتها للانخراط بنظام الجودة فإنه من المفيد أن تحرص على تشمين هذا المكسب الهام عبر مزيد تفعيل مختلف المسارات وترسيخ ثقافة الجودة والعمل على المراجعة الدورية لسياساتها وأهدافها لتحقيق تحسين متواصل لأساليب التصرف بما يُخول لها المحافظة على شهادة المطابقة بالنسبة إلى السنوات المقبلة خاصة من خلال تأهيل منظومتها والارتقاء بها لتستجيب إلى متطلبات المواصفة الجديدة " إيزو " 9001 صيغة 2008 .

رد وزارة النقل

تبعاً للملاحظات التي توصلت إليها دائرة المحاسبات من خلال التدقيق في نشاط الشركة الجهوية للنقل بالقيروان تجدر الإشارة إلى ما يلي :

1- على مستوى التنظيم ونظام المعلومات

ستعمل الشركة بالتنسيق مع سلطة الإشراف على إستكمال إعداد تحيين أدلة الإجراءات المتعلقة بتنفيذ مختلف أنشطة الشركة وتعميم النظام المعلوماتي المعتمد ببعض الشركات الجهوية للنقل الأخرى ومن الإستفادة بتجارب هذه الأخيرة في مجال المحاسبة التحليلية. كما تتعهد الشركة بمتابعة إنجاز برامج عملها في إطار تنفيذ مخطط التنمية وإبراز الإنجازات التي توصلت إليها في هذا الصدد ضمن التقارير والوثائق المقدمة إلى مجلس الإدارة وإلى هيكل الإشراف.

2- على مستوى إنجاز الإستثمارات

تحرص الوزارة على إنجاز الإستثمارات المبرمجة في إطار مخطط التنمية بعنوان إقتناء المعدات بالنسبة إلى كل شركات النقل من بينها الشركة الجهوية للنقل بالقيروان. ويعود التأخير في إنجاز برنامج الإستثمار المشار إليه خاصة إلى طول إجراءات إبرام الصفقات المتعلقة بإقتناء الحافلات لفائدة الشركات المذكورة. كما حرصت الشركة الجهوية للنقل بالقيروان من خلال تنفيذ صفقات إقتناء الحافلات المبرمة خلال سنوات 2002 و 2003 و 2004 و 2005 على متابعة تنفيذ هذه الصفقات بما يضمن حقوق الشركة والعمل على إحترام المزودين لآجال تسليم المعدات وإحتساب غرامات التأخير طبقاً للعقود المبرمة في الغرض. كما حرصت الشركة على الإلتفاع بإمتميازات الخدمات ما بعد البيع التي وفرتها بعض عقود إقتناء المعدات وخاصة في مجال التكوين المجاني الذي وفرتة الشركات المعنية.

وتدعيم أسطول شركات النقل قامت الوزارة بالإعلان عن طلب عروض لإقتناء 1000 حافلة لتغطية حاجيات شركات النقل للفترة 2007 - 2009.

3- على مستوى نشاط الإستغلال

تسعى الشركة على غرار الشركات الجهوية للنقل الأخرى لتحقيق توازناتها المالية في ظل الأولوية التي يحظى بها النقل المدرسي والجامعي بتعريفات منخفضة. وستحرص الشركة الجهوية للنقل بالقيروان على إحكام التصرف في إستغلال الخطوط التي تؤمنها وخاصة الخطوط بين المدن بإعتبار مردوديتها وعلى إعادة هيكلة شبكة الخطوط الحضرية وفي مواقيت السفرات، كما ستسعى الشركة إلى تطوير مواردها عبر متابعة إستخلاص بيع الإشتراكات ومواصلة الجهود المبذولة لتحسين مؤشرات إنتاجية معدات الشركة.

4- الإقتصاد في الطاقة والتحكم في الكلفة

حرصت الشركة في نطاق تنفيذ عملية التدقيق الطاقوي الإجباري على إبرام عقد برنامج (فيفري 2009) مع الوكالة الوطنية للتحكم في الطاقة تمتد على سنتين وستسهر الشركة على متابعة التوصيات المضمنة بالتقرير الذي أعده مكتب دراسات في الغرض وذلك لبلوغ الأهداف المرجوة من عملية التدقيق الطاقوي المشار إليها.

5- الجودة والسلامة

تحرص الوزارة ضمن متابعتها لأنشطة شركات النقل على تجسيم برنامج الجودة الكاملة في قطاع النقل الذي إنطلق منذ سنة 2005 والذي يهدف إلى الرفع من مستوى الخدمات المسداة للمواطنين وتأمين سلامة المسافرين. وقد قامت الشركة في هذا الإطار بتنفيذ عملية سبر آراء الحرفاء وذلك خلال سنة 2008 للوقوف على مدى رضاهم وعلى تطلعاتهم بخصوص الخدمات المسداة إليهم. كما ستعمل الوزارة على تركيز نظام متابعة الأسطول عن بعد، عبر الأقمار الصناعية والذي سيدخل حيز التنفيذ قريبا وذلك تأمينا لسلامة المسافرين وإضفاء أكثر نجاعة على إستغلال معدات النقل.

ردّ الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان

أولاً: التنظيم ونظام المعلومات

فيما يخص اقتتار الشركة الى هيكل يعنى بالتصرف في الوثائق والأرشيف فإنّه عملاً بمنشور السيد الوزير الأول عدد 30 المؤرخ في 5 أوت 2000 المتعلق بهياكل التصرف في الوثائق والأرشيف سوف تسعى الشركة إلى اتداب اطار مختص في التوثيق الإداري.

وفي خصوص غياب بعض العمليات لبيان مختلف الإجراءات والقواعد الواجب اتباعها فقد تضمن دليل الإجراءات للشركة بعض النقاط المتعلقة بمجال أقصاء الحافلات وسيتبع استكمال هذا الدليل بالإجراءات الإضافية المتعلقة بالمعانية وذلك بالتنسيق مع المصالح المختصة التابعة لوزارة النقل.

أما عن تحديد إجراءات استئصال المحركات والأعضاء الهامة من الحافلة المقصاة للاستفادة منها فيما بعد ومتابعة عمليات الدخول والخروج المتعلقة بها من قبل المسؤول عن مخزن قطع الغيار وكذلك الإجراءات الخاصة ببيع هيكل الحافلة وبعض الأجزاء للغير فسوف تعمل الشركة على اضافتها للدليل حسب الامكانيات المتوفرة.

لم يتم احداث لجنة قارة لاقصاء الحافلات ولكن يتم تكوين لجنة للغرض كلما اقتضى الأمر. أما عن تحديد مهام هذه اللجنة فقد وقع إضافة ذلك بدليل إجراءات الشركة وذلك لضمان عدم تكرار التباين بين تاريخ القرار الإداري والمالي والقرار الفني والفعلي لإقصاء الحافلات من الأسطول النشط.

وفي مجال الحاسبة التحليلية فان النظام المعلوماتي المندمج يمكن للشركة من تحديد كلفة الاستغلال ومردودية الخطوط وذلك من خلال المعطيات التي يوفرها هذا النظام. وتؤمل الشركة من خلال برنامج تعميم النظام

المعلوماتي لشركة النقل بالساحل الاستفادة من تجارب الشركات الجهوية الاخرى في مجال الحاسبة التحليلية (أساسا على مستوى التعامل مع المعطيات المتوفرة) .

وفيما يخص التقارير حول انجاز برنامج العمل الخماسي، تتابع الشركة المؤشرات الرئيسية والبيانات والأهداف الواردة بالبرنامج العمل لفترة المخطط الخماسي عند اعداد مخطط خماسي جديد وذلك لتعديل التوقعات طبقا للإنجازات . وستقوم الشركة مستقبلا مد مجلس ادارة الشركة بهذه المعطيات .

وفيما يخص اعداد برامج عمل الشركة سوف يقع ادراج المؤشرات المنقوصة بالبرامج القادمة وإبرازها بالتقارير والوثائق المرفوعة إلى مجلس الإدارة ووزارة الإشراف وذلك حسب امكانيات الشركة .

وفي خصوص التباين في الارقام الواردة بتقارير الشركة فقد وقع اصلاح الضوابط المتعلقة بالخطوط الشئ الذي سيزيد عنه مستقبلا تقديم معطيات أكثر مصداقية .

ثانيا: انجاز الاستثمارات

أ- إنجاز صفقات النقل

كانت الشركة قبل سنة 2001 تقوم بالتزود بمعدات النقل مباشرة من شركة ستيا نظرا لعدم وجود منافس لها بالسوق . وبداية من سنة 2001 الى غاية سنة 2004 تقوم الشركة باجراءات طلب عروض وتستلم دائما عرضين الأول من شركة ستيا والثاني من شركة ستكار وان كانت هذه الأخيرة لاتوفر العروض الخاصة بالحافلات المزدوجة التي يتم اقتناؤها لمجابهة النقل المدرسي خاصة حيث سيبين ذلك لاحقا من عدد الحافلات التي وقع اقتناؤها .

وبالنظر إلى الوضعية المالية الصعبة للشركة ولاحتياجاتها لاقتناء معدات النقل لمجابهة المتطلبات المتزايدة للنقل المدرسي وحيث أن شركة ستيا لاتتشرط في طريقة الخلاص كميالات مضمونة الدفع عن طريق بنك على عكس شركة ستكار اضافة إلى بعض المرونة في دفع الكميالات حيث تقوم وزارة النقل بالامضاء على

ملحق أ يضمن لشركة ستيا خلاص هذه الكمبيالات بالاقتطاع من أقساط منح التعويض المسندة للشركة فعلى سبيل المثال وبالرغم من عدم تمكن الشركة من خلاص سندات شركة ستيا في آجالها فإن وزارة النقل لم تلتزم بالاقتطاع المذكور ووقعت إعادة جدولة خلاصها بتاريخ 30 جوان 2006 الى غاية سنة 2013، فإن العلاقة بين المؤسسة وشركة ستيا أصبحت علاقة شراكة وهو ما يضمن بعض المرونة من الجانبين في تطبيق بنود العقد .

وبالنسبة إلى ملاحق العقود التي قامت بها الشركة سنوات 2002 و2004 فهي تخص تغييرا في نوعية المحركات أو في آجال التسليم. وقد دعت مراعاة مصلحة الشركة وضرورة انجاز الاستثمارات إلى اللجوء إلى هذه الملاحق دون التفكير في تقليص قيمة خطايا التأخير المستوجبة على المزود، حيث أن الوضعية المالية المرحجة للشركة تحتم عليها هذه التغييرات التي لم تكن موجودة بكراس الشروط إذ بانعدامها لا يمكن تحقيق هذه الاستثمارات .

وفي مايلي التوضيحات اللازمة لتنفيذ هذه الصفقات اعتمادا على العقود المبرمة مع المزودين دون الرجوع الى كراسات الشروط وذلك دون قصد منا حيث لم تكن للشركة تقاليد سابقة للتعامل مع كراسات الشروط وحيث أن العقود المستمدة أساسا من هذه الكراسات تحتوي على تفاصيل أدق بعد قبول العروض والاطلاع على محتواها .

صفقة سنة 2002 وتخص اقتناء 12 حافلة منها 2 عادية و10 مزدوجة من شركة ستيا :

استلمت الشركة 6 حافلات في موعدها دون تأخير ووقعت الموافقة من طرف لجنة الصفقات في جلستها بتاريخ 2002/12/12 لبدال 6 محركات لحافلات مزدوجة من نوع داف بأخرى من نوع رابا دون تغيير في السعر النهائي للصفقة الشيء الذي مكن الشركة من توفير 33 ألف دينار. ومع ذلك فإن الشركة طالبت بتمكينها من غرامات التأخير وتلفت الرد من شركة ستيا بتاريخ 2003/12/4 لتطبيق الفصل الثالث من العقد الذي ينص على توقيف احتساب غرامات التأخير في صورة عدم تسليم شهادة الامتياز الجبائي التي لم تحصل عليها الشركة الا بتاريخ 26 سبتمبر 2003 في حين أن المعدات جاهزة منذ 12 سبتمبر 2003. وبذلك لا يمكن المطالبة بغرامات التأخير. هذا مع العلم وأن هذا الامتياز الجبائي لا يمكن ادراجه بكراس الشروط.

صفقة سنة 2003 وتخص اقتناء 11 حافلة منها 2 عادية و9 مزدوجة من شركة ستيا :

طلبت الشركة المزود بالمبلغ المستوجب عليها كغرامات تأخير عن تسليم المعدات باحتساب عدد أيام التأخير الفعلي بعد التأكد من وصول اشعار الشركة بجاهزية الحافلات للتسليم وذلك كما يلي :

-تسلم الفاكس بتاريخ 2003/08/29 لثلاث حافلات وقع تسليمها في 2003/10/6 وبالتالي ليس هناك خطأيا تأخير لان الاشعار تم قبل انتهاء الآجال التعاقدية أي 2003/08/31 .
-بالنسبة إلى الخمس حافلات التي وقع تسليمها في 2004/03/27 طبقا للاشعار بتاريخ 2004/03/17 -في حين أن التسليم التعاقدي هو 2004/02/29 - يكون عدد أيام التأخير 12 يوما ووقع احتسابها ضمن خطأيا التأخير الخاصة بالثلاث حافلات المتبقية والتي وقع تسليمها من المزود ستيا .

صفقة سنة 2004 وتخص اقتناء 9 حافلات منها 4 عادية و5 مزدوجة من شركة ستيا :

نص الفصل 11 من العقد على أن بداية التنفيذ تكون بعد امضاء الطرفين الذي وقع بتاريخ 2004/08/20 وتقديم ضمان نهائي المقدم بتاريخ 2004/09/7 وهو تاريخ بداية الاستلام التعاقدي المقرر بـ 150 يوما أي 2005/02/10 .

وتبعا لفاكس الاشعار بتاريخ 2005/01/31 فان 04 حافلات وقع استلامها في الآجال (2 يوم 2005/02/11 و 2 يوم 2005/02/18) ولا وجود لغرامات تأخير .

بالنسبة إلى الخمس حافلات المتبقية فان ثلاث منها وقع استلامها في مواعيدها أي 2004/12/13 لان موعد التسليم التعاقدي هو 2004/12/18 بالنسبة إلى حافلتين و 2005/01/17 بالنسبة إلى حافلة واحدة .

وقد تم تأجيل تاريخ تسليم حافلتين بمقتضى ملحق للعقد بتاريخ 2004/12/31 بعد مصادقة لجنة الصفقات في اجتماعها بتاريخ 2004/12/16 . وتلقت الشركة اشعارا بتاريخ 2005/03/1 لجاهزية الحافلات للتسليم وتم تسليمها في 2005/03/18 دون غرامات تأخير .

صفحة سنة 2005 : صفقة عامة وتخص اقتناء 03 حافلات مزدوجة من ستكار و3 عادية مع 6

مزدوجة من شركة الفاباص :

بالنسبة إلى الحافلات المقتناة من ستكار تم تسليم خطايا التأخير المستوجبة .
بالنسبة إلى الألفاباص فقد نص الفصل 17 من العقد الخاص المبرم مع المزود على دخوله حيز التنفيذ
بعد خلاص الشركة نسبة 10 بالمائة من قيمة الصفقة ووقعت العملية بتاريخ 2006/04/19 ويمثل هذا التاريخ
بداية مفعول العقد وبالتالي فإن استلام جميع الحافلات وقع بدون تأخير (الاستلام التعاقدي : 2007/01/4 في
حين وقع الاستلام الفعلي في 2006/12/18) .

وفيما يخص الخدمات ما بعد البيع وخاصة في مجال التكوين المجاني للأعوان فإنه وبالرجوع الى عروض
الصفقات المبرمة مع المزود ستيا فقد قامت كل من شركة المحرك (مثل شركة افيكو تونس) وشركة سام (مثل
شركة ايكاريس تونس) بإرسال فنيين دوريا لزيارة ورشة الشركة بالباطن وكذلك بالدورات التكوينية التي تعهدت
بها .

ثالثا : نشاط الاستغلال

أ- تطور المؤشرات

في خصوص التخلي عن استغلال بعض الخطوط المنتظمة فقد شرعت الشركة في طلب الترخيص
لإلغاء بعض الخطوط بين المدن وذلك حسب مراسلتنا لسلطة الإشراف عدد 416 بتاريخ 6-3-2008 .

أما بالنسبة إلى التقليل في عدد السفرات فيرجع ذلك أساسا الى الضغط المتزايد في النقل المدرسي
والكرءاءات .

ب- تنفيذ برنامج الاستغلال

يقع التصرف في مواقف الحافلات بتسجيله الا عند الانطلاق من المحطة الرئيسية ولا يمكن حصرها عند الوصول الى المحطة المتجهة اليها الحافلة . تسعى الشركة الى اقتناء نظام متابعة ومراقبة الاسطول GPS وذلك لتحديد ساعات العمل الحقيقية ومسار الحافلة .

ج - إعداد الدراسات

سوف تولي الشركة العناية اللازمة لمتابعة استغلال خطوطها وإعداد دراسات مردودية .

د- تطوير الموارد وتحسين الانتاجية

1- تطوير الموارد

إنّ منح الاستغلال المسندة لم تغط النقص الحاصل في المداخل الناتج عن النقل المدرسي باعتبار 200 يوما فضلا عن 206 يوما .

وفي خصوص متابعة استخلاص بيع الاشتراكات المدرسية والجامعية، فانه يتم استدعاء المشتركين عند ارتكابهم للمخالفات التي نص عليها القانون .

وفي خصوص التثبت في ملفات المشتركين، فان عدم توفر الأعوان بالكفاءة والعدد المطلوب اضافة الى ظروف العمل الصعبة لا تسمح للشركة من ضمان استلام كل الملفات ومراقبتها قصد حفظها . وتعتمد حاليا طريقة الانتقاء (sondage) للتثبت في ملفات المشتركين .

وفي خصوص الانتفاع بطاقات النقل المجاني لآبناء الاعوان، فسوف يقع اعادة النظر في الطريقة المعتمدة لضبط محكم للمنتفعين بالنقل المجاني طبقا لما جاء بالنظام الاساسي للاعوان.

أما بالنسبة لتطبيق تعريفات النقل على الشبكة الحضرية فستعمل الشركة على اعادة هيكلة شبكة خطوطها الحضرية عند امتلاكها لمحطة نقل حضري.

أما بالنسبة إلى تطبيق تعريفات النقل على الشبكة الجهوية وضمانا لمداخيل النقل الجهوي المسجلة حاليا ستواصل الشركة اعتماد نفس الطريقة في ضبط التعريف للخطوط الجهوية وستقدم بطلب في الغرض الى وزارة الاشراف للترخيص في ذلك.

2- اتاجية الأعوان والمعدات

لإضفاء المزيد من الدقة على المعطيات الواردة بتقارير النشاط ستعمل الشركة مستقبلا على احتساب عدد أيام التجميد الفعلي للحافلات و على قياس النتائج المحققة (نسبة التواجد ونسبة التوقف) ومقارنتهما بالأهداف المرسومة وادراجها بتقارير نشاطها. كما ستعمل الشركة على مواصلة المجهود المبذول بداية من سنة 2007 لتحسين مؤشرات اتاجية معداتنا.

رابعا - الاقتصاد في الطاقة والتحكم في الكلفة

أ- برنامج ترشيد استهلاك الطاقة

لقد تم ختم العقد برنامج للتحكم في الطاقة المتعلق بالتدقيق الطاقوي الاجباري للفترة 1999-2000 يوم 7 ماي 2008 من طرف الوكالة الوطنية للتحكم في الطاقة. وستسعى الشركة الى متابعة النقاط الواردة بالتدقيق الطاقوي الثاني الذي قامت به سنة 2007 لتحقيق النتائج المرجوة.

ب- استهلاك الوقود

إنَّ الارتفاع الذي شهده معدل الاستهلاك يعتبر عادياً نظراً لارتفاع معدل عمر الأسطول والزيادة في نسب الحافلات المزدوجة ذات معدلات استهلاك مرتفعة مقارنة بالمعدل العادي الذي كانت تحققه الشركة. وقد تم الاتفاق بين جميع المصالح المتدخلة على الأخذ بعين الاعتبار لجميع ملاحظات مصلحة التحكم في الطاقة والعمل على الحد من تنقلات الحافلات من المناطق إلى القيروان بدون موجب.

ج- استهلاك المواد الأخرى

يعود ارتفاع تكلفة قطع الغيار بالأساس إلى التأخير في تنفيذ برنامج اقتناء المعدات (بداية من سنة 2005) الشيء الذي أدى إلى استغلال حافلات مسنة تطلبت صيانتها استهلاكاً مفرطاً في قطع الغيار علاوة على ارتفاع أسعار قطع الغيار بالسوق.

خامساً - الجودة والسلامة

أ- الجودة

في خصوص ارشاد الحريف، قامت الشركة بتعويض الشاشة التلفزية بـ *afficheur électronique* وذلك بكل من محطتي النقل البري بالقيروان و سوسة. وستحاول الشركة توفير خرائط لكامل خطوط الشركة على غرار ما تم بالنسبة إلى خطوط النقل الحضري.

وفي مجال سبر آراء الحريف، فقد تم القيام باستبيان عام شمل كافة حرقاء الشركة وذلك خلال سنة 2008 تبعا لترخيص وزارة التنمية والتعاون الدولي عدد 2007/08 بتاريخ 08 سبتمبر 2007.

وفي ما يتعلق باحترام مواقيت السفرات، فإن الشركة تأمل من سلطة الإشراف الإسراع بتركيز نظام متابعة الأسطول عن بعد عبر القمر الصناعي "GPRS" حتى تتمكن من تذليل هذه الصعوبات. وستعمل الشركة على إعادة النظر في كل مؤشرات الجودة وذلك لإضفاء الجدوى والنجاعة المطلوبة بما في ذلك نظافة الحافلات.

ب- السلامة

بخصوص معاناة المسالك ميدانيا للتأكد من ازالة الخطر منها، تقوم الهياكل الجهوية بالاصلاحات اللازمة وتعلم السيد الوالى كتابيا باعتبار أن الشركة تقوم بمراسلة الهياكل الجهوية عن طريق السيد الوالى. وبالتالي لا يمكن التفطن لهذه الاصلاحات الا بعد رؤيتها ميدانيا .