

الشركة الجهوية للنقل
لولاية تابل

التقرير السنوي لنشاط 2004

1- حوصلة القانون الاساسي للشركة :

- الاسم : الشركة الجهوية للنقل لولاية نابل
- المقر الاجتماعي : 144 شارع الحبيب ثامر - نابل
- رأس المال : 3000.000 دينار
- تاريخ تأسيس الشركة : 02 أوت 1962
- الصيغة القانونية : منشأة عمومية ذات صيغة صناعية و تجارية
- هيكل رأس المال الى غاية 2004/12/31

المساهمون	عدد الاسهم	المبلغ (بالدينار)	النسبة في رأس المال
مجلس الولاية	72.000	360.000	12%
بلدية نابل	30.000	150.000	5%
بلدية الحمامات	30.000	150.000	5%
بلدية قربة	30.000	150.000	5%
بلدية قرمبالية	30.000	150.000	5%
بلدية منزل تميم	30.000	150.000	5%
بلدية دارشعبان الفهري	24.000	120.000	4%
بلدية قلابية	18.000	90.000	3%
بلدية منزل بوزلفة	18.000	90.000	3%
بلدية بني خلاد	15.000	75.000	2.5%
بلدية بني خيار	12.000	60.000	2%
بلدية سليمان	9.000	45.000	1.5%
الخواص	282.000	1410.000	47%
الجملة	600.000	3.000.000	100%

2- التوزيع الجغرافي للنشاط : ولايتي نابل وزغوان

* الفروع : 13

- نابل : شارع الحبيب ثامر (الأحواش)
- قرربة : شارع الحبيب بورقيبة
- منزل تميم : شارع فرحات حشاد (طريق قليبية)
- قليبية : شارع علي البلهوان
- الهوارية : شارع الحبيب بورقيبة
- سليمان : شارع الجمهورية
- منزل بوزلفة : شارع الحبيب بورقيبة
- بني خلاد : شارع الحبيب بورقيبة
- قرمبالية : طريق بني خلاد (قرمبالية)
- الحمامات : شارع محمد الخامس (بركة الساحل)
- زغوان : المنطقة الصناعية
- الفحص : طريق كدوة الشعير
- تونس : محطة النقل البري بباب عليوة - تونس -

* ورشات الصيانة

- قرمبالية : طريق بني خلاد (قرمبالية)
- نابل : شارع الحبيب ثامر
- منزل تميم : شارع فرحات حشاد (طريق قليبية)
- زغوان : المنطقة الصناعية

3- تركيبة مجلس الإدارة (2005/2003)

الرئيس المدير العام	: مقعد
وزارة المالية	: مقعد
وزارة النقل	: مقعد
المجلس الجهوي لولاية نابل	: مقعد
بلدية نابل	: مقعد
بلدية دارشعبان الفهري	: مقعد
بلدية قليبية	: مقعد
بلدية منزل بوزلفة	: مقعد
الخـواص	: 4 مقاعد

الجمالية : 12 مقعدا

مراقب الدولة : السيد شكري غرابة

مراقب الحسابات : مراقبة الحسابات و التدقيق و التنظيم : عبد الجليل الجمالي

4- أهم الأحداث التي وقعت في الفترة الممتدة بين 31 ديسمبر 2004 و تاريخ إعداد هذا التقرير:

أ -- تعيين رئيس مدير عام جديد للشركة بتاريخ 24 فيفري 2005 و هو السيد صادق بن عمارة.

ب -- وصول 5 حافلات في نطاق التعويض متخلفة عن ميزانية 2004 بتاريخ 22 مارس 2005 و هي 3 حافلات عادية خطوط طويلة (SC) و حافلتين مزدوجتين خطوط طويلة (AC) بتكلفة حملية قدرها 814 ألف دينار.

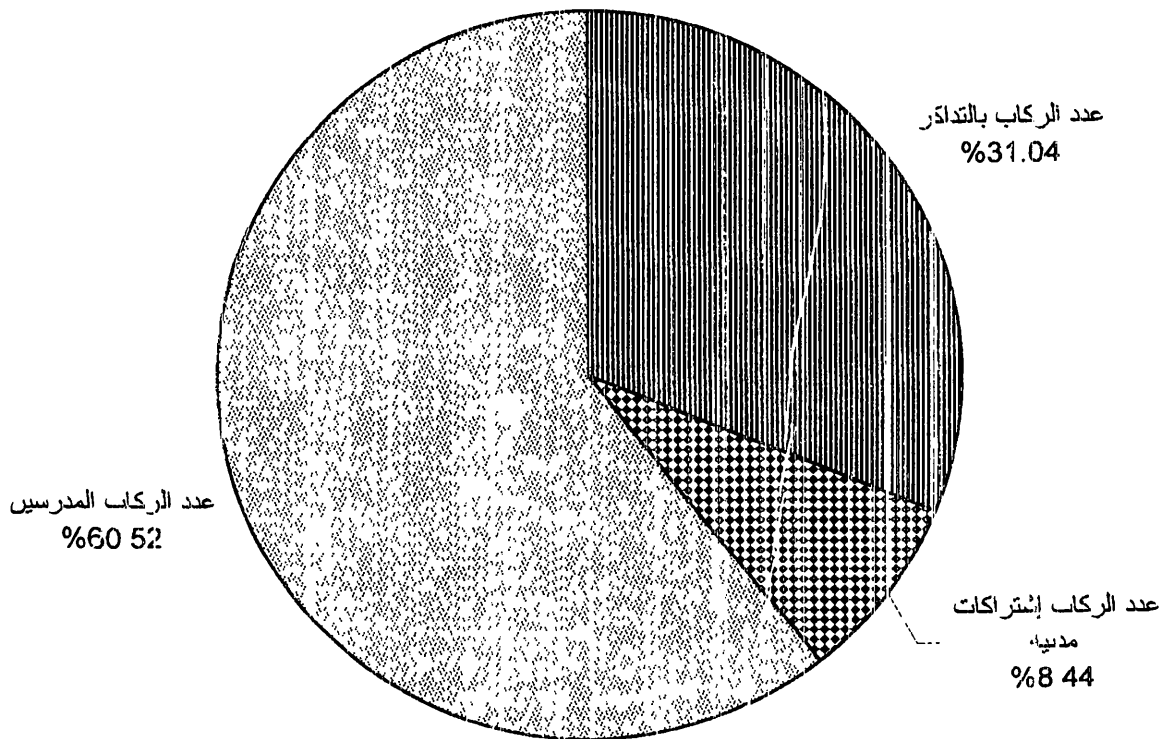
ج - الإنطلاق في إنجاز برنامج طموح للجودة في إطار تكريس 2005 سنة الجودة الشاملة .

د - إسناد جائزة العامل المثالي لسنة 2004 لمجموعة من أعوان الشركة المتميزين في نشاطهم من حيث الانضباط و الإستراتيجية.

الباب الأول

نشاط الاستفلال

توزيع عدد المسافرين المنقولين



2- المسافة المقطوعة :

1-2 : جدول تطور المسافة المقطوعة

(بالألف)

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004	معدل النمو (%) خلال الخمس سنوات
<u>الخطوط القارية</u>							
- الحضرية والضاحوية	3.887	4.028	4.034	4.092	3.884	3.805	-0,42
- الجهوية	2.091	2.109	2.107	2.029	2.096	1.784	-3,08
- بين المدن	7.594	7.692	8.057	8.028	8.138	8.168	+1,46
الجملة	13.572	13.829	14.198	14.149	14.118	13.757	+0,27
الكراءات	1.013	816	861	1.108	1.231	1.207	+3,56
المجموع	14.585	14.645	15.059	15.257	15.349	14.964	+0,51
نسبة التطور	100	100,4	103,2	104,6	105,2	102,6	

نلاحظ تراجعاً ملحوظاً في عدد الكيلومترات بين سنتي 2003 و 2004 بنسبة 2,5% أي ما

يعادل 385 ألف كلم و نلاحظ وجود هذا النقص خاصة على مستوى النقل الجهوي (14,88%-

و كذلك النقل الحضري و الضاحوي (-2,03%).

3-المداخل الحاصلة :

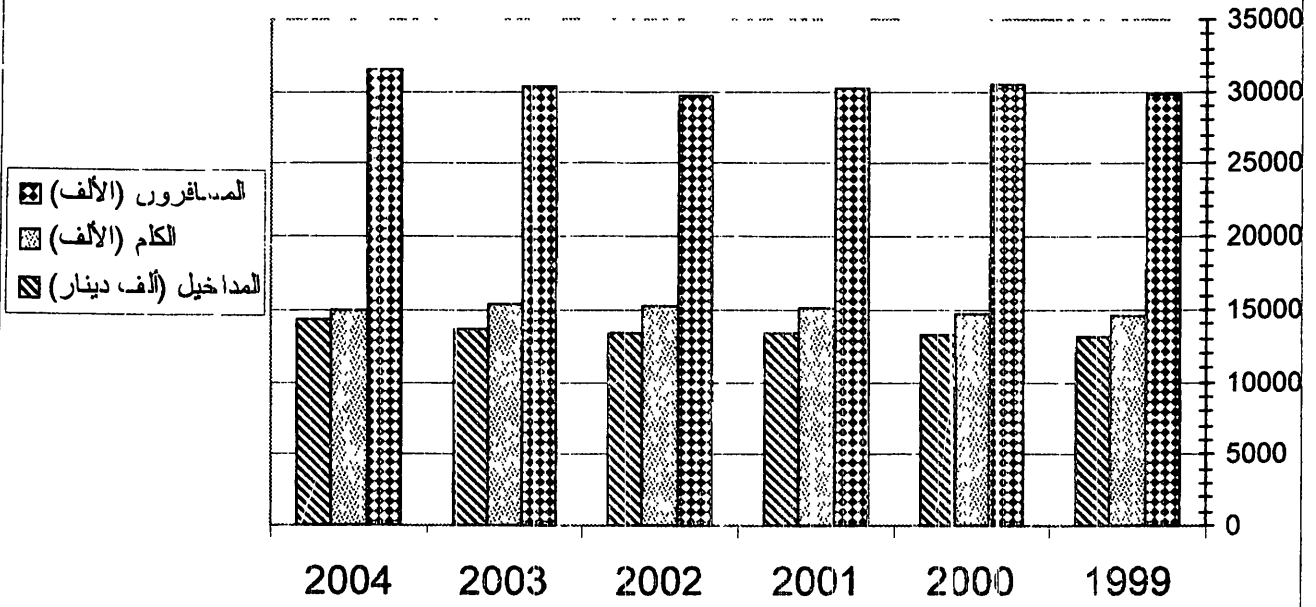
3-1 : جدول تطور مداخيل نقل، المسافرين

(بالآلف دينار)

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004	معدل النمو(%) خلال الخمس سنوات
<u>الخطوط القارية</u>							
- الحضرية والضاحوية	1.824	1.960	1.823	1.654	942	862	-14
- الجهوية	1.071	1.017	1.036	1.018	1.591	1.516	+7,18
- بين المدن	6.231	6.359	6.429	6.406	6.711	7.005	+2,4
الجملة 1	9.126	9.336	9.288	9.078	9.247	9.383	+0,55
<u>الخدمات الأخرى</u>							
• اشتراكات مدرسية	1.256	1.331	1.491	1.683	1.796	2.193	+11,78
• اشتراكات مدنية	1.614	1.652	1.574	1.430	1.375	1.491	-1,55
• الكراءات	1059	939	934	1.107	1.189	1.179	+2,17
الجملة 2	3.929	3.922	3.999	4.220	4.362	4.863	+4,34
المجموع	13.055	13.258	13.287	13.298	13.607	14.246	+1,76
نسبة التطور	100	101,5	101,7	101,86	104,2	109,1	

نلاحظ إرتفاعا في المداخيل الجمالية بنسبة 69 4 % خلال سنة 2004 مقارنة بسنة 2003، و قد شمل هذا الإرتفاع خاصة المداخيل المدرسية (22.1%+) و مداخيل التذاكر بالنسبة للنقل بين المدن(4.38%+) و مداخيل الإشتراكات المدنية (3.4%+) و ذلك على إثر مراجعة نسبة التخفيض من 20% الى 30% التي بدأ العمل بها في بداية شهر جانفي 2004 .

طور المداخل والمساافرين والمسافة المقطوعة



2-3 : جدول تقييم المردودية

معدل النمو (%) خلال الخمس سنوات	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
							<u>معدل دخل المسافر الواحد :</u>
							* <u>على الخطوط القارية :</u>
+1,2	0.474	0.471	0.464	0.458	0.442	0.439	- حضري وضاحوي
-0,57	0.544	0.547	0.571	0.566	0.548	0.560	- جهوي
+4,7	1.344	1.297	1.250	1.162	1.054	1.067	- بين المدن
							* <u>على الخطوط الأخرى :</u>
+4,5	0.114	0.099	0.100	0.094	0.091	0.090	- مدرسي
+6,69	0.558	0.609	0.554	0.514	0.449	0.404	- مدني
							<u>معدل دخل الكلم الواحد :</u>
							* <u>على الخطوط القارية :</u>
-14,9	0.226	0.243	0.404	0.452	0.486	0.469	- حضري وضاحوي
+10,66	0.849	0.759	0.501	0.492	0.482	0.512	- جهوي
+1,12	0.857	0.825	0.798	0.798	0.827	0.820	- بين المدن
-1,36	0.976	0.968	0.999	1.085	1.150	1.045	- كراءات

إذا ما قارنا معدل النمو خلال الخمس سنوات المنقضية فإننا نلاحظ ارتفاع معدل دخل المسافرين الواحد في كل خطوط النقل التجاري والإجتماعي ما عدى على مستوى النقل الجهوي الذي شهد تراجع معدل دخل الركاب (0,57 %).

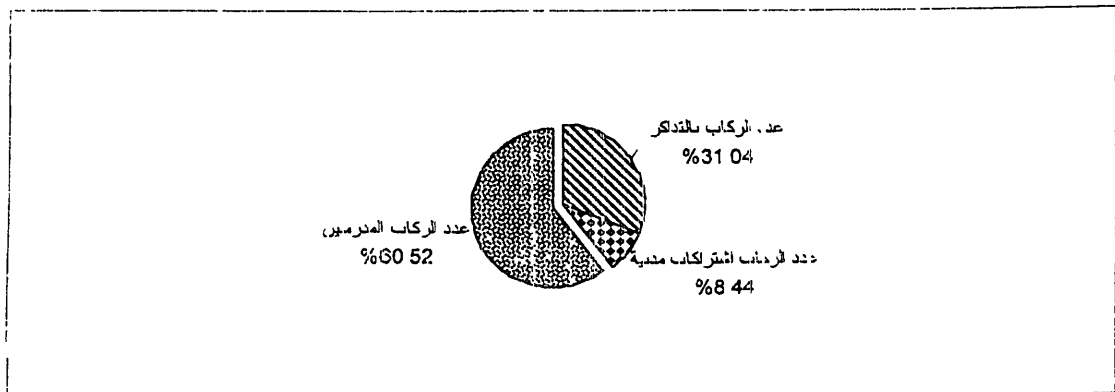
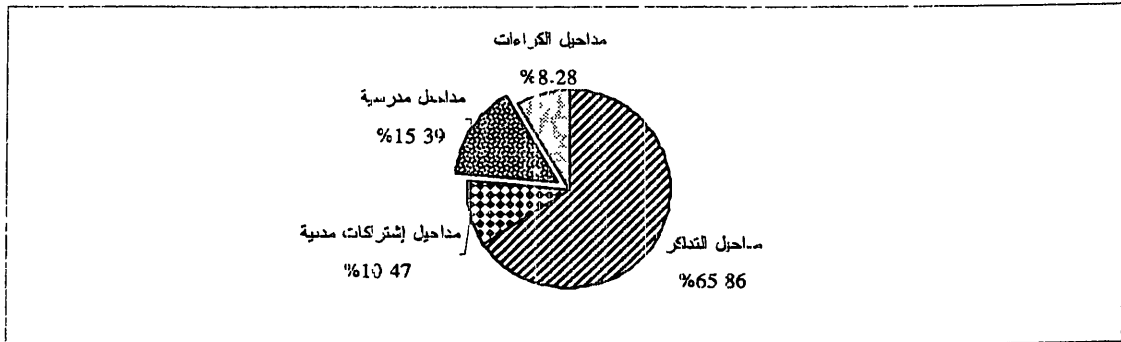
في حين يتراجع معدل دخل الكيلومتر الواحد في النقل الحضري و الضاحوي و في الكراءات ليرتفع معدل دخل الكلم في النقل الجهوي و بين المدن وهو ما يتطلب تدعيم هذا النوع من النقل بكل الوسائل البشرية منها و المادية.

ستعمل الشركة في هذا الإطار على الحفاظ على النتائج الإيجابية المسجلة على مستوى المردودية مع السعي إلى دعم أنماط النقل الأخرى ماديا و بشريا بما يضمن تحسن مؤشراتها مستقبلا.

3-3 : جدول تبويب المسافرين حسب سند النقل سنة 2004

البـيـانات	عدد المسافرين (ألف راكب)	النسبة (%)	المداخيل (الف دينار)	النسبة (%)
- التذاكر	9.814	31,04	9.383	65,86
- الاشتراكات المدنية (شهرية و سنوية)	2.670	8,44	1.491	10,47
- الاشتراكات المدرسية	19.137	60,52	2.193	15,39
- الكراءات	-	-	1.179	8,28
المجموع	31.621	100	14.246	100

إن نسبة المداخيل الحاصلة بواسطة التذاكر من جملة المداخيل في تراجع مستمر من سنة إلى أخرى. فبعد أن كانت تمثل 67,96 % سنة 2003 أصبحت لا تمثل إلا نسبة 65,86 % سنة 2004 كما نلاحظ أن نسبة 60,52 % من الركاب المنقولين من طرف الشركة هم ركاب مدرسيون لا يوفرون إلا نسبة 15,39 % فقط من جملة المداخيل الحاصلة وهو ما يبين أهمية ورحم النقل الاجتماعي في نشاط الشركة.



الباب الثاني

التعرف في الأسطول

الأسطول

1- حالة الأسطول

1-1 جدول وضعية الأسطول خلال سنة 2004

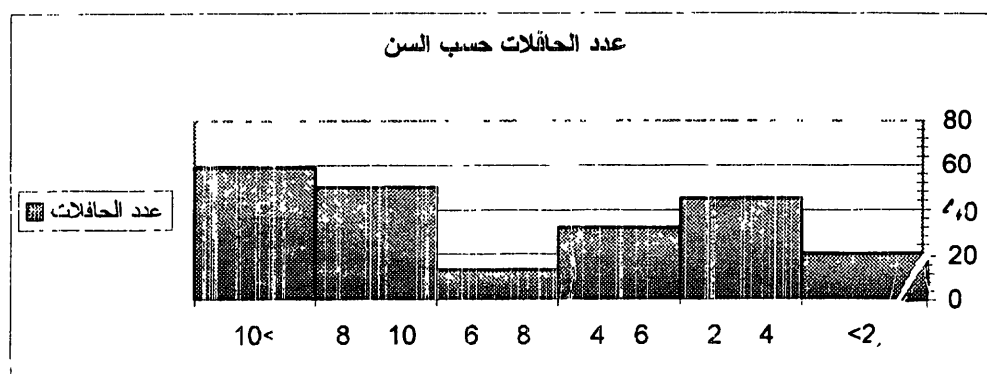
النوعية		ح ع نقل حضري SB		ح ع خطوط طويلة SC		ح م نقل حضري AB		ح م خطوط طويلة AC		حافلات مكيفة CC		حافلات صغيرة MC		الجملة	
العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)	العدد	المقاعد (جلوس)
العدد 2004/01/01	31	775	52	2821	69	2414	25	1681	28	1578	9	270	214	9539	
إستغناء															
إقتناء	2	58			3	96							5	154	
العدد 2004/12/31	33	833	52	2821	72	2510	25	1681	29	1578	9	270	219	9693	
معدل المقاعد المتوفرة للحافلة	25		54		35		67		56		30		44		

خلال سنة 2004 تم إقتناء 5 حافلات للتوسيع كلها راجعة لميزانية الإستثمار لسنة 2004.

2-1 جدول تبويب الأسطول حسب السن لسنة 2004

معدل السن	عدد الحافلات	السن						نوعية الحافلة
		$10 < س$	$8 < س \leq 10$	$6 < س \leq 8$	$4 < س \leq 6$	$2 < س \leq 4$	$س < 2$	
7,3	33	7	14	1	2	4	5	ح ع نقل حضري SB
7,4	52	6	23	0	9	14	—	ح ع خطوط طويلة SC
7,7	72	23	12	7	9	8	13	ح م نقل حضري AB
7,9	25	11	1	3	4	4	2	ح م خطوط طويلة AC
7,1	28	12	0	2	4	10	—	ح مكيفة CC
3,3	9	—	—	—	4	5	—	حافلة صغيرة MC
7,3	219	59	50	13	32	45	20	مجموع
	100	26,94	22,83	5,94	14,61	20,55	9,13	النسبة(%)

نلاحظ أن نسبة 49,77% من عدد الحافلات يتعدى معدل عمرها الثمانية سنوات كما أن المعدل العام لعمر الأسطول ما إنفك يرتفع من سنة إلى أخرى نظرا لتراجع الاستثمارات الموجهة إلى إقتناء الحافلات. 42,8% من مجموع الحافلات المكيفة عمرها فوق 10 سنوات.



2- تطور الأسطول

2-1 جدول تطور الأسطول

2004		2003		2002		2001		2000		1999		الحالة في 12/31
المقاعد	العدد	المقاعد	العدد	المقاعد	العدد	المقاعد	العدد	المقاعد	العدد	المقاعد	العدد	نوعية الحافلة
833	33	775	31	775	31	698	28	623	25	672	27	ح ع نقل حضري SB
2821	52	2821	52	2877	53	2940	54	3167	58	3333	61	ح ع خطوط طويلة SC
2510	72	2414	69	2296	65	2404	66	2168	59	2024	55	ح م نقل حضري AB
1681	25	1681	25	1606	24	1476	22	1763	27	1621	25	ح م خطوط طويلة AC
1578	28	1578	28	1578	28	1468	26	1028	18	918	16	ح مكيفة CC
270	9	270	9	270	9	205	7	195	7	150	6	حافلة صغيرة MC
9693	219	9539	214	9402	210	9193	203	8944	194	8718	190	المجموع
115,2		112,6		110,5		106,8		102,1		100		نسبة التطور (%)

إن مجهود الشركة ما إنفك يتوجه تدريجيا إلى تلبية الطلبات المتزايدة للنقل المدرسي و الجامعي وهو ما جعل الحافلات المخصصة لهذا النوع من النقل في تزايد مستمر من سنة إلى أخرى وهي الحافلات، الناعية نقل حضري و الحافلات المزودة نقل حضري.

3- استغلال المعدات

3-1 جدول استعمال الأسطول خلال سنة 2004

المجموع	حافلات صغيرة MC	حافلات مكيفة CC	ح م خطوط طويلة AC	ح م قنابل حضري AB	ح ع خطوط طويلة SC	ح ع نقل حضري SB	نوعية الحافلة المعطوبات
215	9	28	25	70	52	31	- عدد الحافلات المتوفرة (معدل السنة)
7س 3 اشهر	3س 3 اشهر	7س و شهر	7س 9 اشهر	7س 7 اشهر	7س 4 اشهر	7س 3 اشهر	- معدل مس الأسطول
14.964 961	616.031	3 147.068	1.832 650	3.706 014	4 227 136	1 436.062	- المسافة المقطوعة
73.963	3 073	9 800	8 479	24 043	17 742	10.826	- عدد أيام العمل الممكنة
52.284	2.109	8.044	5.871	16.258	12 691	7.311	- عدد أيام العمل المنجرة
70,68	68,63	82,08	69,240	67,62	71,53	67,53	- نسبة النشاط
10.215	414	632	980	4.128	1.876	2.185	- عدد أيام الوقوف التجاري
13,81	13,47	6,45	11,56	17,17	10,57	20,18	- نسبة البطالة
11.464	550	1.124	1.628	3.657	3.175	1.330	- عدد أيام الوقوف الفني
15,51	17,90	11,47	19,20	15,21	17,90	12,29	- نسبة الوقوف للصيانة والإصلاح

سجلنا إرتفاعا في نسبة الوقوف الفني خاصة بالنسبة للحافلات العادية نقل حضري (من 9,5% سنة 2003 إلى 12,29% سنة 2004) و كذلك الحافلات الصغيرة من (10,4% سنة 2003 إلى 17,9% سنة 2004)

3-2 جدول تطور العطب الفني وسط الطريق

السنة	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
المعطوبات							
- العطب الفني وسط الطريق	1069	828	977	1334	1087	1165	1124
- معدل عطب فني واحد كل ... كلم	13.577	17.615	14.990	11.289	14.036	13.175	13.313

نراجع قليلا حجم العطب الفني وسط الطريق من 1165 سنة 2003 إلى 1124 سنة 2004 ليحصل عطب كل 13.313 كلم سنة 2004 عوضا عن عطب كل 13.175 كلم سنة 2003.

الباب الثالث

نشاط الورشات والتزود والتحكم في الطاقة

1- الوقوف الفني للحافلات

1-1 : جدول وقوف الحافلات للصيانة والإصلاح

نسبة الوقوف للصيانة والإصلاح	أيام الوقوف الفني		مجموع أيام العمل الممكنة	معدل الحافلات	نوعية الحافلة
	معدل الحافلة	المجموع			
12,29%	43 يوم	1330	10826	31	ح ع نقل حضري SB
17,90%	61 يوم	3175	17742	52	ح ع خطوط طويلة SC
15,21%	52 يوم	3657	24043	70	ح م نقل حضري AB
19,20%	65 يوم	1628	8479	25	ح م خطوط طويلة AC
11,47%	40 يوم	1124	9800	28	ح مكيفة CC
17,90%	61 يوم	550	3073	9	ح صغيرة MC
15,51%	53 يوم	11464	73963	215	المجموع

تراجعت مدة الوقوف الفني من 11491 يوم سنة 2003 إلى 11464 يوم سنة 2004 و هو تراجع طفيف. هذا و قد تحسنت نسبة الوقوف لأغلب الحافلات ما عدا الحافلات المزدوجة خطوط طويلة و الحافلات المكيفة التي تم إصلاح بعضها إصلاحاً شاملاً سنة 2003 بما ساهم خلال سنة 2004 في تراجع مدة بقاءها في الورشات للإصلاح.

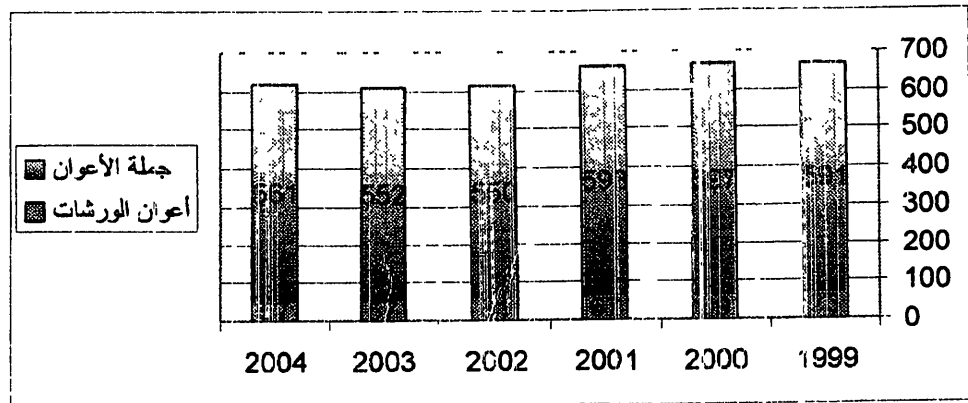
..

2- نشاط الورشات :

1-2 . جدول توزيع أعوان الورشات

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004
المحتوى						
مجموع الاعوان	591	597	593	550	552	561
أعوان الورشات	73	69	67	61	57	57
أعوان الورشات/مجموع الاعوان (%)	12.35%	11.55%	11.29%	11.1%	10.3%	10.16%
أعوان الورشات						
- الاطارات	5	5	5	3	3	3
- مساعد تقني	22	21	19	14	11	19
- عون تقني	15	14	14	10	10	5
- عمال وعمال مؤهلون	13	12	12	10	10	14
- أعوان مخازن	8	7	7	4	4	4
- عون يدوي	9	10	10	20	19	12
مجموع أعوان الورشات	73	69	67	61	57	57
المتدربون	42	44	42	34	41	44
عدد الأعوان لكل حافلة	0.39	0.36	0.33	0.29	0.27	0.28

إن عدد الأعوان الفنيين في تراجع مستمر من سنة الى أخرى و هذا نلاحظه خاصة سنة 2003 و 2004 بالمقارنة مع السنوات السابقة ، مع الملاحظة أن عدد أيام الوقوف الفني قد تراجعت قليلا خلال سنة 2004 و الشركة تبقى حريصة على تدعيم العنصر البشري بالمتدربين من جهة والإلتجاء للمناولة في بعض الإصلاحات الأخرى من جهة ثانية.



2-2 : جدول تطور كلفة التدخلات الفنية

المعطيات	2000	2001	2002	2003	2004
- عدد التدخلات الفنية على الحافلات	30407	37835	35736	40998	38625
- عدد أيام الوقوف الفني	10416	11210	10148	11.491	11.464
- تقييم التدخلات الفنية (بالدينار)					
• كلفة قطع الغيار *	1.074.682	1.088.215	1.185.399	1.149.502	1.252.931
• كلفة اليد العاملة المباشرة	675.342	628.926	603.269	534.834	649.594
- وقود وزيوت	1.826.901	1.897.906	1.914.802	2.005.089	2.135.308
- عجالات	214.408	226.365	200.816	278.908	332.840

* قطع غيار + عجالات + زيوت + مواد مختلفة خاصة بالإصلاحات الفنية

2-3 : جدول تطور كلفة الكيلومتر الواحد (بالدينار)

المواد	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
وقود وزيوت	0.112	0.112	0.120	0.123	0.122	0.127	0.139
عجالات	0.012	0.016	0.014	0.015	0.013	0.017	0.022
قطع غيار + شراءات مختلفة	0.047	0.048	0.050	0.050	0.055	0.049	0.053
المجموع	0.171	0.176	0.184	0.188	0.190	0.194	0.214

2-4 : جدول توزيع التدخلات الفنية حسب أنواع الصيانة

الجملة	حافلات تعرضت لحادث و تحريب	إصلاحات كبرى	النجدة على الطرقات	الصيانة الوقائية	الصيانة العادية	نوعية التدخلات الفنية
38.624	291	116	1.248	16.036	20.933	عدد التدخلات
11.704	183	80	1.124	2.512	7.805	عدد الطلبات
179.5	1	0.5	6	75	97	معدل التدخلات / معدل عدد الحوادث
54.3	0.9	0.4	5	12	36	معدل الطلبات / معدل عدد الحافلات

تراجع العدد الجملي للطلبات سنة 2004 من 12.300 طلب سنة 2003 الى 11.704 طلب سنة 2004 أي بنقص قدره 4,85% و نلاحظ هذا التراجع في عدد الطلبات بالنسبة لجميع أصناف التدخلات الفنية و خاصة منها تلك المتعلقة بالإصلاحات الكبرى. (-55% مقارنة بسنة 2003) وهذا ما يفسر جزئيا النقص الطفيف في عدد أيام الوقوف الفني سنة 2004.

2-5 : جدول تجهيزات الورشات والمخازن

المعدات	1999	2000	2001	2002	2003	2004
القيمة الصافية للتجهيزات والمعدات (بالدينار)	479.875	420.839	394.424	390.435	309.646	208.089
مساحة الورشات والمخازن (م ²)	31.672	38.557	38.557	38.557	38.557	38.557
المساحة لكل حافلة (م ²)	166.7	199	190	183	180	176

3- التزويد :

3-1 : جدول تطوّر المخزون

(بالدينار)

2004			2003			2002			نوعية لمخزون
III	II	I	III	II	I	III	II	I	
23.455	52 700	259.404	10 715	49.684	247 766	8 440	72.204	494.577	- مخزون في 2004/01/01
330 382	2 145 203	1 057 056	291.647	2008 105	784 327	203.092	1.892 282	628 923	- شراعات السنة
332 840	2 135 308	919 768	278 907	2005 089	772 689	200.816	1.914 802	875.734	- استهلاك السنة
20 996	62.554	396 694 8 322	23 455	52.700	259 404 8.322	10.715	49.684	247 766	- مخزون في 2004/12/31 محروون غير صالح - المؤشيرات
23	10	157	30	9	122	19	9	112	. مدة استهلاك المخزون الصافي

II = قطع عيار و جملة المتفرقات ، II = محروقات (وقود + زيوت) ، III = عجالت

2-3 جدول تطور شرايات و استهلاك قطع الغيار و المتفرقات حسب المصنع

* تطور الإستهلاك						تطور الشراءات						توزيع الحافلات حسب المصنع
2004		2003		2002		2004		2003		2002		
النسبة(%)	القيمة(بالدينار)	النسبة(%)	القيمة(بالدينار)	النسبة(%)	القيمة(بالدينار)	القيمة(بالدينار)	العدد	القيمة(بالدينار)	العدد	القيمة(بالدينار)	العدد	
0	0	0	0	0.04	286	0	0	0	0	0	0	ح. صغيرة SNVI
1 47	13281	1.16	9018	0 66	4875	15844	9	10929	9	5220	9	حافلات صغيرة Toyota
23 92	216229	19.41	151593	15.7	115395	254595	81	163556	52	96058	47	ح مزدوجة IKARUS
22 52	203565	21.85	170614	23.71	174285	228824	64	158770	64	147956	65	ح. عادية AP 160
37.2	336395	37.91	296034	36.57	268857	368055	54	311748	80	241290	80	حافلات VOLVO
2 48	22416	1.56	12146	0 36	2662	29553	11	13105	9	4518	9	حافلات MAN
0.97	8702	0.82	6411	1.13	8296	8988	17	6294	17	6851	20	سيارات ادارية
11.44	103382	17.29	134991	21.83	160467	113162	-	121520	-	180010	-	مختلفات
100	903972	100	780807	100	735123	1019021	236	785922	231	681903	230	المجموع

* قطع غيار + مواد مختلفة خاصة بالإصلاحات الفنية
ملاحظة : الأرقام المعتدة هي أرقام خام دون إعتبار التخفيضات المستندة من قبل المزودين عند الفوترة النهائية

نلاحظ ارتفاعا في إستهلاك قطع الغيار بالنسبة لكل أنواع الحافلات بسبب تقادمها في السن و ضرورة إصلاحها الشامل بشكل يضمن صلوحيته لتأدية وظائف النقل المأتمدة.

4 - التحكم في الطاقة

جدول تطور إستهلاك الطاقة و العجلات
1-4 حسب نوع الحافلات

2004							2003							نوع الحافلات
العجلات		الزيت		الوقود		القيمة المقطوعة	العجلات		الزيت		الوقود		القيمة المقطوعة	
مليم /كلم	القيمة	مليم /كلم	القيمة	لتر/100 كلم	الكمية (لتر)		مليم /كلم	القيمة	مليم /كلم	القيمة	لتر/100 كلم	الكمية (لتر)		
22 9	34 817 695	6 7	10 198 696	35.1	533 663	1 519 403	18 1	29.267 697	6 2	10 033 528	35 2	569 947	1 618 311	ح.ع نقل حضري
21 2	91 488 496	5 9	25 493 150	34 8	1 501 431	4 318 594	19 1	92 167 817	5.1	24 557 938	34 2	1 646 770	4 815 282	ح.ع خطوط طويلة
30 7	117 365 358	8 7	33 101 345	39 7	1 519 028	3 823 609	23 5	90 349 712	7 4	28 398 839	39 2	1 504 219	3 837 681	ح.م نقل حضري
28.5	53 898 605	7 9	14 914.855	39 2	740 570	1 891 311	20 3	34 878 503	7 2	12 379.140	38 7	665 114	1 719 325	ح.م خطوط طويلة
20	63 504 623	6 8	21 461 348	33.9	1.074 768	3 170 090	14 1	44 723 738	5 9	18 713 584	33 1	1 050 686	3 171 794	ح.مكبشة
5 4	3 373 320	2 7	1 708 289	17 2	108.028	627 155	3 2	1 852 468	2 7	1 564 490	18 7	108 172	579 441	ح.صغيرة
23.7	164.448.097	7	106.877.683	35.7	5.477.488	16.358.162	18.6	293.239.935	6	96.647.519	35.2	5.544.908	16.741.834	المجموع
	1 808.280		1.088 006		25 284			2.124.416		1 187.577		26 823		سيارات ادارية
	366 256 377		107 965 689		5 502 772			295 364 351		96 835 096		5 571 731		المجموع العام

ملاحظة : الأرقام المعتمدة هي أرقام خام دون إعتبار التخفيضات المسندة من قبل المزودين عند الفوترة النهائية

* إرتفعت نسبة استهلاك الوقود في 100 كلم من 35.2 ل سنة 2003 الى 35.7 ل سنة 2004.

نلاحظ هذا الإرتفاع خاصة بالنسبة للحافلات العادية خطوط طويلة و الحافلات المزودة نقل حضري و خطوط طويلة و الحافلات المكبشة

* إرتفعت قيمة استهلاك العجلات بـ 5.1 مليم /كلم حيث بلغ معدل الإستهلاك 23 7 مليم /كلم سنة 2004 مقابل 18.6 مليم / كلم سنة 2003 وقد شملت هذه الزيادة جميع أصناف الحافلات نتيجة الزيادة في أسعار الإطارات المطاطية و كذلك الحرص على ضمان حالة جيدة للإطارات المستعملة بالحافلات و ضمان أكثر سلامة و تقادي الأعطاب المنجرة عن ذلك.

* إرتفعت قيمة استهلاك الزيت بـ 1مليم /كلم حيث بلغ معدل الاستهلاك 7 مليم / كلم سنة 2004 مقابل 6 مليم / كلم سنة 2003 وقد شمل هذا الإرتفاع جميع أصناف الحافلات من جراء الزيادة في أسعار الزيوت من جهة و تقدم عمر الأسطول من جهة أخرى

الباب الرابع

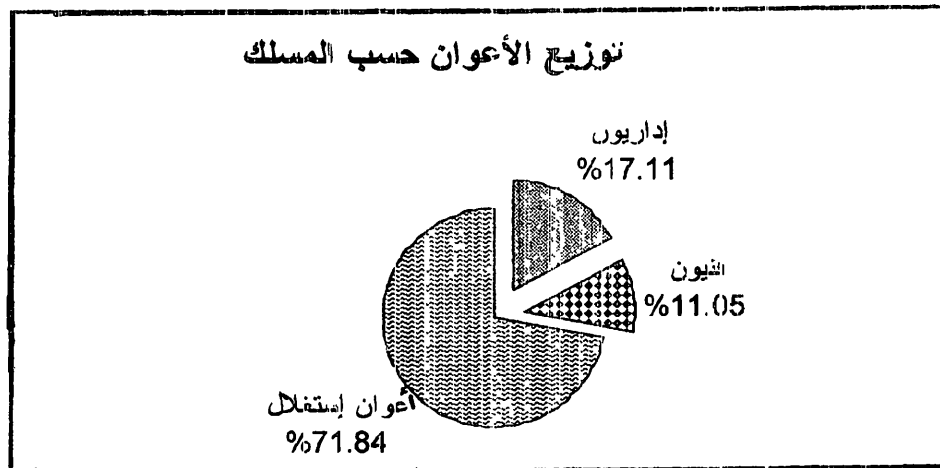
التصرف في الموارد البشرية

1- التـصـرف في الأعـوان

1-1 جدول توزيع الأعوان حسب المسلك المهني خلال سنة 2004

المسلك	العدد	النسبة (%)	معدل عدد الأعوان لكل حافلة
إداريون	96	17,11	0,44
فنيون	62	11,05	0,28
أعوان استغلال (سواق، قباض و مراقبون)	403	71,84	1,84
المجموع	561	100	2,56

بلغ معدل عدد الأعوان للحافلة الواحدة سنة 2004 (2,56 عوناً) و هو تقريبا نفس المعدل المسجل سنة 2003 (2,58 عوناً)، و يعتبر هذا المعدل ضعيف مقارنة مع متطلبات العمل و مقارنة مع شركات النقل الأخرى. مع العلم أن هذا المعدل كان يبلغ خلال سنة 1993 بشركتنا 3,3 عوناً للحافلة الواحدة و هو ما جعل الشركة تلتجئ للساعات الإضافية بصفة إضطرارية سواءاً بالنسبة لأعوان الإستغلال و أحياناً بالنسبة للأعوان الفنيين قصد تأمين طلبات النقل و صيانة المعدات .

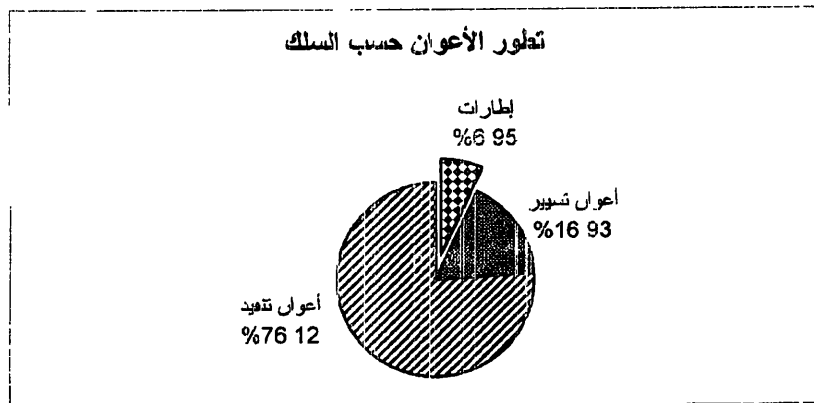


2-1 : جدول تطور عدد الأعوان حسب السلك

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004
السلك						
- الإطارات	44	44	44	37	36	39
- أعوان التسيير	106	102	101	79	89	95
- أعوان التنفيذ	441	451	448	434	427	427
المجموع	591	597	593	550	552	561
معدل سن الأعوان	41 سنة 4 أشهر	40 سنة 9 أشهر	40 سنة 10 أشهر	39 سنة	39 سنة 5 أشهر	39 سنة
معدل العمر المهني	15 سنة 10 أشهر	15 سنة 6 أشهر	14 سنة 8 أشهر	12 سنة 3 أشهر	12 سنة 8 أشهر	12 سنة 6 أشهر

شهد عدد الأعوان خلال سنة 2004 زيادة بـ 9 أعوان بالمقارنة مع سنة 2003 ، هذا وقد مكنت عملية ملائمة بعض رتب الأعوان (عن طريق المناظرة بالنسبة للأعوان الفنيين) مع الخطط الفعلية المشغولة خلال سنة 2004 من استقرار سلكي التسيير والتنفيذ بما عدده 95 عون تسيير و 427 عون تنفيذ .

أما معدل سن الأعوان و العمر المهني فقد شهد نقصا طفيفا مقارنة بالسنة الفارطة.



2- جدول توزيع الأعوان حسب السلك والصنف المهني

الى غاية 2004/12/31

الصنف المهني	إطارات	أعوان تسيير	أعوان تنفيذ	المجموع	
				العدد	النسبة (%)
- إداريون	33	44	16	93	16,58
- فنيون	4	30	28	62	11,05
- أعوان استغلال					
*سواق	-	-	249	249	44,39
*قباض	-	-	133	133	23,71
*مراقبون	-	20	-	20	3,57
- ملحقون	2	-	-	2	0,35
- موضوعون على ذمة المنظمات	-	1	1	2	0,35
المجموع	39	95	427	561	100
النسبة (%)	6,95	16,93	76,12	100	

ارتفعت نسبة التأطير من 6,5% سنة 2003 إلى 6,95% سنة 2004 و ذلك على إثر إنتداب إطارين لادعيم مصلحة السلامة و الجودة.

3- حركة الأعوان

3-1 جدول توزيع حركة الأعوان

المجموع	أعوان إستغلال			إفنيون	إداريون	إطارات	البيانات
	سواق	قباض	مراقبون				
552	244	135	19	54	64	36	عدد الأعوان في 01-01-2004
15	11	-	-	2	-	2	الانتدابات
6	4	-	-	-	1	1	الانصرافات
10	-	1	3	1	3	2	إبدال خطة (+)
10	2	3	1	-	4	-	(-)
561	249	133	21	57	62	39	عدد الأعوان في 31-12-2004

سجلت الشركة إنتداب 15 عوانا في حين غادر المؤسسة 6 أعوان وبذلك كانت التوسعة في حدود 9 أعوان مقارنة بسنة 2003 .

3-2 : جدول تطور حركة الأعوان بالمقارنة مع مؤشرات الاستغلال

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004
عدد الاعوان في أول السنة	589	591	597	593	550	552
الانتدابات	18	22	10	28	9	15
الانصرافات	16	16	14	71	7	6
عدد الاعوان في آخر السنة	591	597	593	550	552	561
نسبة تطور عدد الاعوان	100	101.01	100.33	93.06	93.4	94.92
نسبة تطور المداخل	100	101.5	101.7	101.8	104.2	109.1
نسبة تطور الأسطول	100	102.1	106.8	110.5	112.6	115.2
نسبة تطور المسافة المقطوعة	100	100.4	103.2	104.6	105.2	102.6
نسبة تطور عدد الركاب العاديين	100	102.2	101.2	99.58	101.83	105.86

4- تطور حجم الأجور والتغطية الاجتماعية

1-4 : جدول تطور حجم الأجور

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004
المعطيات						
حجم الأجور والتغطية (بالدينار)	6.316.753	6.817.236	7.409.034	7.426.805	7.486.405	8.187.902
نسبة التطور	100	108	117.3	117.6	118.6	129.7
معدل عدد الاعوان خلال السنة	590	594	595	572	551	557
نسبة التطور	100	100.7	100.9	96.9	93.3	94.4
معدل تكلفة العون الواحد (بالدينار)	10.706	11.476	12.452	12.983	13.586	14.700
نسبة التطور	100	107.2	116.3	121.3	126.9	137.3
نسبة الأجور والتغطية على رقم المعاملات (*)	48.3 %	51.42%	55.76%	55.85%	55.01%	57.48%
حجم الساعات الزائدة (الف دينار)	523	501	511	473	514	498
نسبة التطور	100	95.8	97.7	90.5	98.3	95.3

* بدون اعتبار منحة التعويض عن النقل المدرسي

سجلت الأجور إرتفاعا بنسبة 9,37% و يرجع ذلك الى الزيادات القانونية و زيادة ماي إضافة لإرتفاع نسبة مساهمة الشركة في تكاليف التأمين على المرض .
كما إرتفعت نسبة الأجور على رقم المعاملات ب 2,47% سنة 2004 مقارنة بسنة 2003 (من 55,01% الى 57,48%) و مرد ذلك الإرتفاع في حجم الأجور الذي تعدى الإرتفاع المسجل في حجم المدخل.

أما بالنسبة للساعات الإضافية فقد شهدت تقلصا مقارنة بالسنة الفارطة بنسبة 3,1%.

5- انتاجية الاعوان

5-1 : جدول تطور مؤشرات انتاجية الاعوان

المعطيات	1999	2000	2001	2002	2003	2004
عدد الاعوان	591	597	593	550	552	561
عدد الاعوان للحافلة الواحد	3,11	3,07	2,92	2,61	2,58	2,56
معدل المسافة المقطوعة للوعن الواحد(1000 كلم)	24.678	24.530	25.395	27.741	27.806	26.674
معدل عدد الركاب العاديين للوعن الواحد(1000 راكب)	26.903	26.794	24.287	23.730	22.347	22.254
معدل عدد الركاب المنقولين للوعن الواحد(1000 راكب)	50.539	51.172	50.991	54.077	55.101	56.366
معدل المداخل الحاصلة للوعن الواحد(1000 دينار)	22.089	22.208	22.406	24.178	24.648	25.394
نسبة تطور معدل المداخل للوعن الواحد	100	100,5	101,44	109,46	111,59	114,97

الباب الخامس

الجودة و السلامة والتكوين
والرسكلة

واصلت الشركة خلال سنة 2004 عنايتها ببرامج الجودة والسلامة والاتصال باعتبارها من الركائز الأساسية لتأمين كل أسباب الراحة والسلامة للمسافرين ولتنمية مواردها في وقت مائتفك فيه قطاع النقل العمومي للمسافرين يشهد مزاحمة شديدة بين سائر المتدخلين فيه.

1- على مستوى جودة الخدمات :

- تم تجديد وتركيز عدد من المحطات الواقية للمسافرين وصيانة ودهن كافة المحطات الواقية المبنية والحديدية كما تم تجديد ستائر العديد من حافلات النقل بين المدن في إطار توفير أفضل ظروف الراحة للركاب، هذا علاوة على القيام بزيارات تفقد وإطلاع للمحطات و الحافلات للتعرف على مستوى نوعية الخدمات المسداة للحرفاء.

2- على مستوى السلامة :

لتأمين مقومات سلامة المسافرين وتحسين ظروف نقلهم بادرت الشركة خلال سنة 2004 بـ :

- انتداب إطارين للعمل بمصلحة السلامة .
- تنظيم ثلاث دورات تكوين ورسكلة في مواضيع السلامة المرورية والإسعافات الأولية والسيافة الاقتصادية وفي كيفية التخابر مع الحرفاء شملت 40 سائقا - قابضا بإشراف مكاتب مختصة.
- تمكين 17 عوناً فنياً من المشاركة في دورات تكوين ورسكلة خاصة في مجال الصيانة الوقائية.
- كانت لشركتنا مساهمة إيجابية في الحملة التحسيسية لمقاومة التلوث والتحكم في الطاقة والسلامة بوسائل النقل العمومي بمحطات نقل المسافرين التي نظمتهها سلطة الإشراف خلال شهر سبتمبر 2004 وذلك بتعليق لافتات تحسيسية بسائر الفروع والمحطات الرئيسية للشركة بولايتي نابل وزغوان وبمحطة تونس العاصمة كما تم تكثيف التدخلات في الصيانة الوقائية وعمليات إصلاح الحافلات بناء على عمليات المراقبة التي قامت بها الفرق المتخصصة للوكالة الفنية للنقل البري لعدد من حافلاتنا بمحطات نقل المسافرين. هذا فضلاً عن القيام بعمليات التفقد الدورية لتواريخ الإطفاء ضد الحرائق بالحافلات و المباني .

بادرت الشركة خلال شهر أفريل 2004 بتنظيم أيام تحسيسية للمحافظة على سلامة حافلات النقل المدرسي موجهة للتلاميذ المشتركين بولاية زغوان وذلك بالتعاون مع الإدارة الجهوية للتعليم والتكوين والمكتب الجهوي لمنظمة التربية والأسرة بزغوان. حيث تم توزيع أكثر من 6 آلاف مطوية توعوية على التلاميذ وإقامة معرض وثائقي متنقل بالعديد من المدارس الإعدادية والمعاهد الثانوية بولاية زغوان .

3- على مستوى الإعلام والاتصال :

- عملت إدارة الشركة على تدعيم هئتها بوسائل الإعلام الجهوية والوطنية بمختلف أصنافها المتعريف بأهم أنشطتها والمجهودات التي تبذلها الشركة للارتقاء بجودة خدماتها.

- تكثيف اللقاءات بالأدوان مباشرة وعن طريق ملحوظات العمل والمناسبات الداخلية لحثهم على الكد والمثابرة في العمل لتقديم خدمات جيدة للحرفاء ولتنمية المداخيل .

**جدول تطور عدد حوادث المرور
والأضرار البدنية المنجزة عنها**

السنة	عدد حوادث المرور	عدد الجرحى	عدد القتلى
2003	92	15	02
2004	89	37	01
الفارق	-3	+22	-1

تقلص العدد الجملي لحوادث المرور بـ 3 حوادث مقارنة بسنة 2003 في حين إرتفع عدد الجرحى بـ 22 جريح

**جدول توزيع عدد حوادث المرور
حسب المسؤولية**

السنة	مسؤولية السائق		مسؤولية الطرف الآخر		مسؤولية مشتركة		جملة الحوادث	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
2003	31	33.7%	60	65.2%	01	8.7%	92	100%
2004	29	32.58%	53	59.55%	7	7.87%	89	100%
الفارق	-2	-6.45%	-7	-11.67%	+6	+60%	-3	-3.26%

نلاحظ أن العدد الجملي لحوادث المرور في تراجع و خاصة الحوادث التي يتحمل فيها السائق المسؤولية و هذا نتيجة الرسكلة و الإحاطة بالأعوان.

التكوين و الرسكلة

في نطاق حرص الشراكة على تطوير مواردها البشرية و الرفع من المستوى المعرفي و العلمي لجميع أعوانها ، تم خلال سنة 2004 إنجاز العديد من الدورات التكوينية شملت كل الأصناف المهنية بالمؤسسة حيث بلغ العدد الجملي للمنتفعين 82 عوناً في المجالات التالية:

- تكوين 40 عون إستغلال في السياقة المرنة و السلامة المرورية و الإسعافات الأولية و حسن التخاطب مع الحرفاء .
- تكوين 17 عوناً فنياً في صيانة و إصلاح الحافلات فلفو و خاصة مكونات السلامة ، نظام الفرملة و صيانة المعجلات المطاطية .
- تكوين 25 عون إداري في طرق التصرف ، القانون الجديد للتأمين على المرض و الإعلامية

جدول تطور عدد المنتفعين
ومدة وكثافة التكوين والرسكلة

الدورات	عدد المنتفعين			عدد أيام التبرص			كلفة التكوين (بالدينار)	
	2003	2004	نسبة التطور	2003	2004	نسبة التطور	2003	2004
تربصات وملقيات ما بين المنشآت	16	42	162%	36	45	+ 25%	7.615	12.181
حلقات تكوين داخل المؤسسة	56	40	-28,5%	196	200	+2%	14.700	11.000
المجموع	72	82	13,9%	232	245	+5,6%	22.315	23.181

هذا و قد تعاقدت الشراكة مع متدربين بواسطة مكتب التدريب المهني و ذلك للتكوين و الإعداد في صيانة الحافلات لمدة لا تتجاوز 3 سنوات يقع مباشرة إثرها مد المتدرب بشهادة تثبت نجاحه في التدريب. و قد كانت الحصيلة كالاتي :

الدورات	عدد المنتفعين			عدد أيام التبرص			كلفة التكوين (بالدينار)	
	2003	2004	نسبة التطور	2003	2004	نسبة التطور	2003	2004
متدربون	58	61	+5,1%	10.350	13.910	+34,4%	34.667	42.367

توزيع عدد حوادث الشغل حسب الصنف المهني

السنة	إداريون	فنيون	أعوان استغلال	الجملة
2003	0	7	20	27
2004	2	14	15	31
الفارق	+2	+7	-5	+4

شهد عدد حوادث الشغل المسجلة خلال سنة 2004 ارتفاعا طفيفا مقارنة بسنة 2003 نتيجة ارتفاع عدد الحوادث التي تعرض لها المتدربين (10 حوادث سنة 2004 مقابل 4 حوادث سنة 2003) و قد قامت الشركة منذ بداية السنة الحالية بتوعية رؤساء الفرق لمزيد الإحاطة بفئة المتدربين و إلزامهم بمسار تداء زي الشغل بأكمله و خاصة الحذاء الأمني و وسائل السلامة الأخرى الموضوعة على ذمتهم.

الباب السادس

النشاط المالي

تم إعداد القوائم المالية المتعلقة بالسنة المحاسبية المختومة في 31-12-2004
 بإعتماد النموذج المسموح به لضبط قائمة النتائج و جدول التدفقات المالية .
 وقد أعدت القوائم المالية بالإستناد الى الإتفاقيات المحاسبية الأساسية و لم يطرئ أي
 تغيير في طرق تقييم حسابات الشركة. كما نجد الإشارة الى أن الشركة لم تسجل أي
 حدث هام من شأنه أن يؤثر على حسابات الشركة بين تاريخ إختتام السنة المحاسبية
 وتاريخ تحرير التقرير السنوي لنشاط الشركة.

[- الأموال الذاتية

(بالدينار)

البيانات	السنة	2002	2003	2004
رأس المال الإجتماعي		3.000.000	3.000.000	3.000.000
الإحتياطيات		4.807.869	5.114.547	5.261.588
النتائج المؤجلة		-1.828.764	-3.127.552	- 4.492.234
التعديلات المحاسبية المؤثرة في النتائج المؤجلة		-1.154.628	-1.078.678	- 1.053.220
نتيجة السنة المحاسبية		-1.298.787	-1.364.682	184.724
مجموع الأموال الذاتية قبل التخصيص		3.525.688	2.543.635	2.900.858
نسبة مردودية الأموال الذاتية		-37%	-53%	6,38%

ارتفعت الأموال الذاتية خلال سنة 2004 على إثر تمتع الشركة بمنحة تجهيز قدرت بـ 250 ألف
 دينار من ناحية وتحقيق الشركة لنتيجة إيجابية بلغت 185 ألف دينار من ناحية أخرى .

II- المداخيل

جدول تطور المداخيل

نوع النشاط / السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004	معدل النمو بالنسبة للخمسة سنوات (%)
- رقم المعاملات	13.054.493	13.257.867	13.287.258	13.298.332	13.606.969	14.246.127	+1,76
- إيرادات الإستغلال الأخرى	66.128	88.954	34.240	36.873	120.979	290.291	+34,4
- إيرادات التوظيفات	192.557	202.076	130.145	17.552	11.085	62.857	-20,07
- منحة الإستغلال	450.000	650.000	160.000	620.000	1.071.000	3.011.291	+46,21
- منحة التوازن	--	--	--	845.259	--	--	-
- 1 لارباح العادية الأخرى	152.291	216.058	13.632	181.312	1.184	--	-
مجموع المداخيل	13.915.469	14.212.879	13.625.275	14.999.328	14.811.217	17.610.565	+4,8
استردادات المدخرات	--	--	1.199.944	208.703	19.321	--	-
مجموع الإيرادات	13.915.469	14.212.879	14.825.219	15.208.031	14.830.538	17.610.565	+4,82

- شهد رقم المعاملات معدل نمو بنسبة 1,76% خلال السنوات الخمسة الأخيرة نتيجة الزيادات في تعريفية النقل والاعترافات المتخذة لتقويم السياسة التجارية من سنة إلى أخرى (مراجعة نسب التخفيض في الاشتراكات المدنية واعتماد الاشتراكات المدرسية السادسة إلى جانب الثلاثية منها).
- سجلت المداخيل الأخرى معدل نمو بنسبة 34,4% نتيجة إسترجاعات مبالغ الأداء على التكوين المهني على إثر دورات التكوين لفائدة العمال وكذلك مبالغ خطايا التأخير للصفقات المنجزة .
- بلغت منحة التوظيف المسندة من قبل سلطة الإشراف ما قيمته 3.011 ألف دينار.

III- المصاريف

جدول تطور التكاليف

المصاريف	السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004	معدل النمو بالنسبة للخمس سنوات (%)
- المحروقات (وقود+ريوت)	1.698.381	1 826 901	1 897.906	1 914 802	2.005.089	2 135 308	4,68 +	
- قطع غيار	561.064	575.553	538 821	718 311	603 452	725 032	5,23 +	
- عجالات	247.120	214.408	226.365	200.816	278.908	332.840	6,13 +	
- الشراءات المختلفة	167.140	198 098	239 314	157.424	169.238	194.736	3,06 +	
- مجموع الشراءات المستهدفة	2.673.705	2.814.960	2.902.405	2.991.353	3.056.687	3.387.916	4,84 +	
- الخدمات الخارجية	800.638	765.004	848.745	891.926	851.094	970 678	3,9 +	
- الخدمات الخارجية الأخرى	148.511	120 544	158.588	149.342	161.903	163.380	1,9 +	
- أعباء مختلفة للاستغلال	101.316	95 806	672.378	96.068	73 897	97.385	0,81 -	
- أعباء الأداء والضرائب	455.914	473 631	872.882	455.276	463 487	485.548	1,23 +	
- الأجور	6 316 753	6.817 236	7.409 034	8.272.657	7.486 405	8.187 903	5,31 +	
- الأعباء المالية	298.875	292 221	464.748	518.002	549 360	490.600	10,06 +	
- خسائر عادية			9	62.182	-	-	-	
- مخصصات الإستهلاكات والمخزرات	2.616.232	3 466 733	2.602 989	3 068.013	3 550.387	3 640 431	6,7 +	
- الأداء على الأرباح	2.000	39.941	2.000	2.000	2.000	2.000	-	
مجموع النفقات	13.413 984	14 886.076	15 942 522	16 506 819	16 195.220	17 423 841	5,36 +	

النتيجة المحاسبية

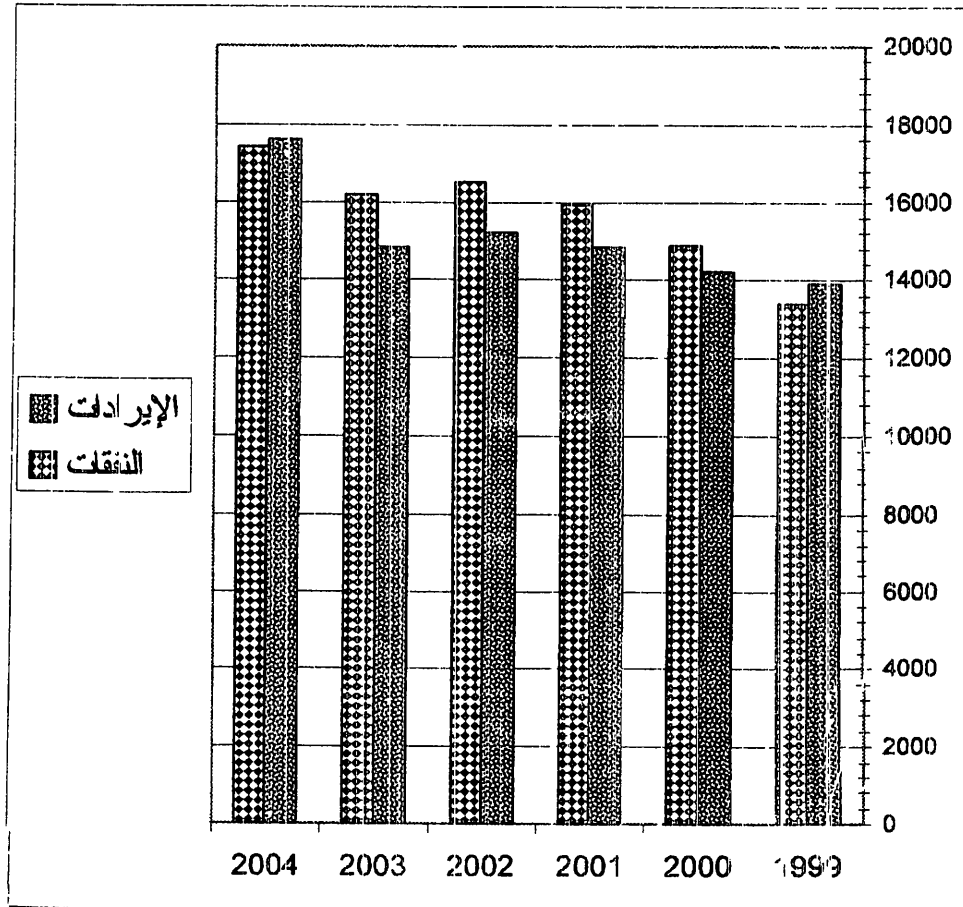
مجموع الإيرادات	13.915.469	14.212.879	14.825.220	15.208.031	14.830.538	17.610.565	4,82 +
مجموع النفقات	13.413.984	14.886.076	15.942.522	16.506.819	16.195.220	17.423.841	5,37 +
النتيجة الصافية	501.485	- 673.197	- 1.117.945	- 1.298.788	- 1.364.682	184.724	-

سجلت مجموع النفقات نسبة نمو قدرت بـ 5,36% خلال الخمس سنوات الأخيرة ناتجة أساسا عن تطور الأعباء التالية:

- ارتفاع ثمن المحروقات حيث سجل خلال سنة 2004 زيادتين متتاليتين
- الزيادة في استهلاك العديد من قطع الغيار والعجلات لمزيد الاحكام في صيانة الحافلات وتدعيم عنصر السلامة.
- تقدم عمر الأسطول

- تطور أعباء الخدمات الخارجية نتيجة ارتفاع كلفة التأمين على الحافلات واضطرار الشركة لاختيار مزودين بوفرون خدمات أنجع في مادة الحراسة والتنظيف مع مراعاة التسريع المنظم لهذا القطاع أساسا من حيث الأجر الأدنى المضمون والتكاليف الاجتماعية المحسولة على كاهل المناول

- ارتفاع أعباء الأعوان نتيجة الزيادات القانونية والانتدابات الإضافية وكذلك ارتفاع نسبة التأمين على المردن.



IV- الإستثمارات وطريقة التمويل

1-4 جدول الإستثمار في الحافلات

السنة		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
البيانات	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد
ح.ع نقل حضري SB	2	246 535	-	-	4	592 500	3	448 500	-	-	2	279 000	
ح.ع خطوط طويلة SC	9	1 186 605	-	-	6	900 000	8	1 260 000	-	-			
ح.م نقل حضري AB	5	886 575	4	681.162	8	1 526 382	4	770 000	6	1 194 000	3	563 700	
ح.م خطوط طويلة AC	-	-	4	706.520	2	364 450	2	448 000	2	419 000			
ح. مكيفة CC	2	429 000	2	429 000	8	1 697 500	2	439.400					
ح. صغيرة MC	-	-	4	234 811	2	120 214	3	171 419					
المجموع	18	2.748 715	14	2.451.493	30	5.201.046	22	3.537.319	8	1.613.000	5	842.700	
نسبة على شراء معدات النقل		82.789		461 950		300 340		143 234					

2-4 جدول الإستثمارات الأخرى

السنة		99	2000	2001	2002	2003	2004
البيانات	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد	القيمة	العدد
مشروع متواصلة							
- بناءات في طور الانجاز (ورشة قرمالية)	-	-	303 466	887 794	-	-	-
مشروع جديدة							
- بناءات	-	-	-	-	1 163.055	-	19 621
- ترميمات وتحسينات	107 499	91.628	110 322	105.489	38.861	145.937	
- اقتناء أراضي	-	273 220	-	-	-	-	-
- أدوات وتجهيزات اعلامية ومكاتب	22.127	44.494	72 389	10.595	17.694	6.730	
- أشغال عامة للمحركات	104.631	117.703	224 455	96.205	101 480	63.273	
- سيارات إدارية وتجهيزات ورشات	53.547	127.426	62.535	158.805	61.310	659	
مجموع الإستثمارات الأخرى	287.804	957.937	1.357.495	1.534.149	219.345	236.220	

3.4 جدول الاستثمارات الجمالية

2004	2003	2002	2001	2000	1999	
842.700	1 613 000	3.537 319	5 201.046	2.051 493	2.748.715	استثمارات في معدات النقل
236.220	219 345	1 534 149	1 357.495	957.937	287 804	استثمارات أخرى
1.078.920	1.832 345	5.071.468	6.558 541	3.009 430	3.036.519	القيمة الجمالية للاستثمارات
108 000	—	143.234	300.340	461.950	82 789	التسبقة

تم خلال سنة 2004 إقتناء 5 حافلات بما قيمته 842.700 د. ويجسم الجدول أعلاه تراجعاً في شراء معدات النقل بالنسبة للسنوات الأخيرة لتقويم الاختلال في التوازنات المالية .

4-4 جدول توزيع التمويل

2004	2003	2002	2001	2000	1999	البيانات / السنة
239.030	210.335	1.507.928	3 309 249	1 913 430	926.519	- تمويل ذاتي
250 000	350 000	—	—	—	—	منحة استثمار
589 890	1.272 010	3 563 540	3.249 292	1 096 000	2 110.000	- قروض متوسطة المدى
1.078.920	1.832.345	5.071.468	6.558.541	3.009.430	3.036.519	المجموع

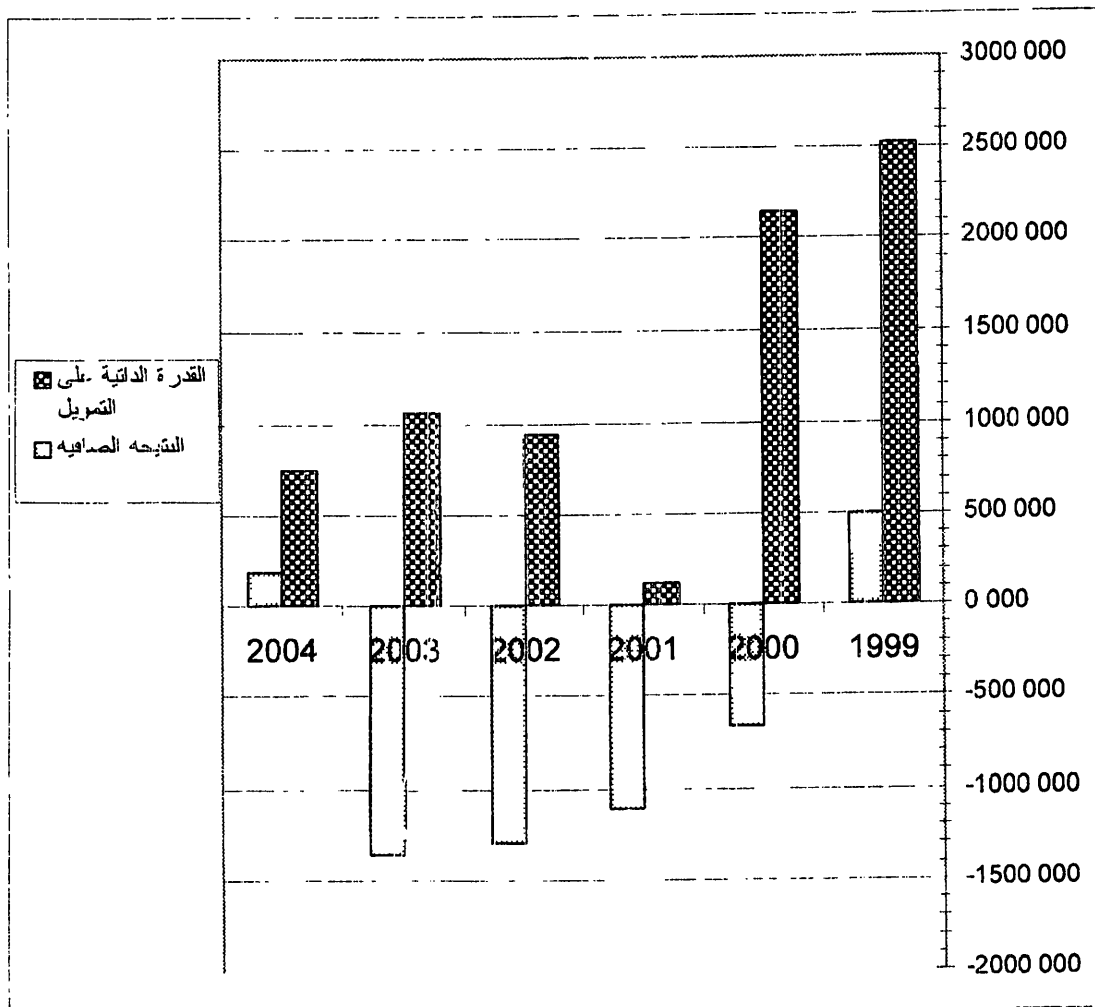
وظفت الشركة خلال السنة (6) سنوات الأخيرة كل قدراتها الذاتية لتمويل جزء هام من الإستثمارات وبالرغم من المجهود المبذول فقد تزايد بالتوازي حجم الديون ، مع الإشارة أن الشركة تمتعت خلال سنة 2004 بمنحة استثمار تقدر بـ 250 أ.د. لخلاص جزء من معدات النقل المقترناة سنة 2004.

V- التوازن المالي

1-5 جدول تطور التوازن المالي

السنة	1999	2000	2001	2002	2003	2004
البيانات						
الإيرادات						
النواتج الخام للاستغلال (بدون تعويض)	2.527.344	2.143.536	125.099	940.521	1.066.217	748.489
• فروص	2.110.000	1.096.000	3.249.292	3.563.540	1.272.010	589.890
• موارد أخرى	-	-	-	8.500	29.623	30.029
منحة استثمار	-	-	-	-	350.000	250.000
مجموع الموارد	4.637.344	3.239.536	3.374.391	4.512.561	2.717.850	1.618.408
الاستثمارات						
• الاستثمارات	3.119.313	3.471.380	6.858.881	5.214.702	1.832.345	1.078.920
• استخلاص ديون	1.299.792	1.409.392	1.379.434	1.775.860	948.859	1.704.132
• استثمارات أخرى	69.554	49.073	51.106	49.611	42.427	46.322
مجموع الاستثمارات	4.488.659	4.929.845	8.289.421	7.040.173	2.823.631	2.829.374
حجم التمويل بدون منحة التعويض	-148.685	1.690.309	-4.915.030	-2.527.612	-105.781	-1.210.966
حجم التمويل باعتبار منحة التعويض	59.6685	-1.040.309	-4.755.030	-1.907.612	965.219	1.800.325

تطور حجم التمويل حيث بلغ 1.800.325 دينار في موفى سنة 2004 مقابل 965.219 دينار سنة 2003 و هذا زاد مع أساميا إلى تدفع الشركة بمنح بلغت في الجملة 3.261 ألف دينار مع تراجع حجم الاستثمارات المنحيزة خلال سنة 2004 .



2-5 جدول تطور المال المتداول

2004	2003	2002	2001	2000	1999	السنة المعطيات
471 962	335 558	308 165	399 658	317 947	309 506	- المخزون
3 107.325	2 212 225	2.265.767	2 117 812	2 353 965	2.132.674	- قيم قابلة للتحقيق
789 727	438 743	187 109	1.505 834	3 763 396	3 898.607	- قيم موجودة (السيولة)
4 369 014	2 986 526	2 761 041	4 023 304	6 415 308	6.340.787	- المجموع
5 226 520	4 936 700	6.849 405	6 428 182	4 313 768	4 001.870	- ديون قصيرة المدى
- 857 506	- 1 950 174	-4 088 364	-2 404 878	2 101 540	2.338 917	- المال المتداول

إن نشاط الشركة ما انفك يتدعم من سنة لأخرى باتجاه النقل الاجتماعي وخاصة النقل المدرسي والجامعي الذي أصبح يستأثر بما يقارب 60.52 % من العدد الجملي للركاب مع موفي سنة 2004 وهو ما يجعل الشركة تسخر جل طاقاتها المادية والبشرية للإيفاء بتعهداتها في هذا الإطار .

وأنن أصبح تدخل سلطة الإشراف أمرا حتميا لمعاوضة مجهود الشركة في أداء الدور الاجتماعي المطاط بعهدتها بما تسنده إياها من منحة توازن تطور مقدارها بتوالي السنوات لتغطية جزء من العجز المنجر عن النقل الاجتماعي فإن الشركة لا تزال تشهد اختلالا هاما بموجب نسبة تطور المصاريف بالمقارنة مع نسبة نمو مداخيل الإستغلال بمختلف أنواعها .

وبالرغم من كل المجهودات المبذولة والتدابير المتخذة من قبل الشركة باتجاه التوظيف الأمثل لعناصر الإنتاج المادية والبشرية واتخاذ كل الإجراءات التكفيلية بتحسين مردوديتها ورفع من مداخيل الشركة من ناحية ، وانتهاج سياسة مزيد إحكام التصريف في النفقات والضغط على المصاريف من ناحية أخرى . فإن عبء الدور الاجتماعي المطاط بعهددة الشركة ونسق تطوره الهام من سنة لأخرى يجعل التكاليف تنمو تباعا بنسبة تصاعدية (تدعمها في ذلك الترفيعات المتتالية في الأسعار والنفقات والأجور والمحروقات وقطع النيار والتأمين ...) تفوق نسق تطور المداخيل الجمالية التي وان وفقت الشركة في تتميتها النسبية بعامل التدابير المتخذة والتعديلات المدخلة ، فإن الاحتلال المذكور لزال يساهم في تفاقم النتائج السلبية المسجلة من سنة لأخرى .

وإزاء ما يتسم به وضع نشاط الشركة من اختلال هيكلي بين عبء النقل الاجتماعي ومردوديته المحدودة ، وحدود الإمكانيات المتاحة لتطوير النقل التجاري وتنمية مداخله ، فإن الشركة تبقى في حاجة ماسة ومتأكدة لمواصلة طلب الدعم من قبل سلطة الإشراف لمجابهة كلفة الاستثمار في المعدات والموارد البشرية بغاية الرفع من قدراتها على مجابهة عبء النقل الاجتماعي والتقليص من حجم التدابير التصاعدي بما يضمن العودة تدريجيا للتوازنات المنشودة بين الموارد والاستعمالات وتحسين المؤشرات لما فيه خير الشركة وحرقاتها ومساهمتها .