

# مصالح السوقيات والمعدات التابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

تعتبر مصالح السوقيات والمعدات مرافق دولة مسيرة بصفة مستقلة تابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء. تتلخص مهام هذه المصالح، وعددها سبعة، في تحديد الحاجيات من العربات والآليات وجردها وتوزيعها ومتابعة استغلالها وصيانتها وإصلاحها وتدبير المستودعات والوسائل العامة، وقد منحت صفة مرفق دولة مسير بصفة مستقلة بقرار مشترك بين وزير التجهيز والتكوين المهني وتكوين الأطر ووزير المالية بتاريخ 12 أكتوبر 1987.

تتوفر مصالح السوقيات والمعدات على 891 آلة وشاحنة يبلغ متوسط عمرها 12 سنة. وتتكون مداخل هذه المصالح من عائدات كراء المعدات للمديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز، وفي المقابل تشكل مصاريف إصلاح وصيانة تلك المعدات جزءا هاما من نفقاتها. أما الموظفون، فيتوزعون بين مهام التسيير والصيانة وتدبير مخازن قطع الغيار، وقد بلغ عددهم في نهاية سنة 2016 حوالي 286 موظفا.

## I. ملاحظات وتوصيات المجلس الأعلى للحسابات

أسفرت المراقبة المنجزة من طرف المجلس الأعلى للحسابات عن تسجيل عدد من الملاحظات وإصدار مجموعة من التوصيات يمكن تقديمها كما يلي.

### أولا. تركيبة نظام مصالح السوقيات والمعدات

#### 1. التركيبة المالية

في بداية الثمانينيات، اتجهت مديرية الطرق التابعة لوزارة التجهيز إلى مكننة الصيانة الطرقية، إلا أن استعمال هاته المعدات بدأ يعرف في سنة 1986 صعوبات بسبب إكراهات الميزانية والأعطال المتكررة. هاته الوضعية ساهمت في إحداث مصالح السوقيات والمعدات سنة 1987 التي أعطيت لها صفة مرافق دولة مسيرة بصفة مستقلة.

إلا أن المهام المنوطة بمصالح السوقيات والمعدات لم تتغير جوهريا منذ إحداثها سنة 1987 عدا تغيير الاسم سنة 2008<sup>54</sup>، وذلك رغم تكليفها بتدبير حظيرة المعدات التابعة للمديريات الإقليمية ابتداء سنة 1989، وإحداث مصلحة بالوزارة سميت مصلحة شبكة مصالح السوقيات والمعدات. وقد عرف إحداث هذه المصالح مجموعة من النقائص نوردتها كما يلي.

#### ← غياب مداخل غير تلك المستخلصة من المديرات الجهوية والإقليمية للتجهيز

تضمنت النصوص القانونية المتعلقة بتعريف خدمات مصالح السوقيات والمعدات خصوصا القرار المشترك لوزير الاقتصاد والمالية ووزير التجهيز رقم 621-14 بتاريخ 24 فبراير 2014 إمكانية كراء آلتها لزبناء آخرين إضافة إلى وزارة التجهيز. إلا أن فحص مداخل هاته المصالح، أوضح عدم استغلال هاته الإمكانيات، مما أثر سلبا على مداخلها وعلى النسبة الإجمالية لاستغلال معداتها. وبما أن مداخل الكراء لم يتم تحقيقها مع زبناء غير وزارة التجهيز، فإن الاتفاقيات الموقعة بين مصالح السوقيات والمعدات والمديريات الجهوية والإقليمية باتت تشكل فقط دعامة ميزانية لتحويل الاعتمادات لتلك المصالح بما في ذلك المبالغ المرحلة على المستوى المحاسباتي.

#### ← فارق بين عدد أيام العمل المتعاقد عليه وعدد أيام العمل المسجل بالمحاسبة الصناعية

تشمل اتفاقيات كراء المعدات المبرمة بين مصالح السوقيات والمعدات والمديريات الجهوية والإقليمية على عدد أيام الاستغلال وكذلك على السومة الكرائية الخاصة بكل آلة والتي تعتبر أساسا لحسابات التصفية، وتحتوي المحاسبة الصناعية على المعلومات الخاصة بالاستغلال الفعلي للآلات.

وقد تبين من خلال مقارنة اتفاقيات الكراء المبرمة من طرف المصالح السبعة بين الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015 مع محتوى المحاسبة الصناعية، وجود فارق في أيام العمل بما يعادل 40.958 يوم. هذا الفارق يدل على أن المعدات المكراة تستعمل أكثر مما هو متعاقد عليه، كما يدل على عدم وجود علاقة طردية بين الفوترة وعدد أيام الاستغلال الفعلي، ويبين كذلك أن المديرات الجهوية والإقليمية تستغل المعدات أكثر من عدد أيام العمل المتعاقد عليه، مما يعني أن عدد أيام العمل المنصوص عليه في الاتفاقيات لا يعكس الحاجيات الحقيقية للصيانة الطرقية، بل يطابق الاعتمادات المفوضة للمديريات الإقليمية والجهوية تحت بند "كراء المعدات".

<sup>54</sup> حسب المرسوم رقم 856.83 الصادر في 3 غشت 1983 بتحديد اختصاصات المصالح اللامركزية لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء.

فعلى سبيل المثال، حاملات المعدات والضغوطات لا تستعمل إلا قليلا بالمقارنة مع ما هو منصوص عليه في الاتفاقيات. بينما يتم إدراج أيام عملها باتفاقيات الكراء بشكل يطابق الاعتمادات المفوضة مع المداخل بدل التعبير عن مقابل خدمات فعلية تمت في إطار أنشطة الصيانة الطرقية.

### ← تأثير ارتفاع التعريف على عدد أيام العمل التعاقدية

أثر ارتفاع السومة الكرائية للمعدات بشكل سلبي على عدد أيام عمل المعدات، حيث انخفض هذا العدد من 40.737 يوم عمل سنة 2013 إلى 23.308 سنة 2014 أي بمعدل تراجع يفوق 31 بالمائة. الأمر الذي يظهر عدم وجود علاقة طردية بين مبالغ الاتفاقيات وعدد أيام العمل المنجزة فعليا لكل آلة.

### ← أهمية التكاليف المباشرة لإحداث مصالح السوقيات

لوحظ وجود فارق مهما بين الميزانية العامة لمصالح السوقيات والميزانية المخصصة للصيانة، بلغ 125,67 مليون درهم خلال الفترة الممتدة ما بين 2010 و2015، ويمثل هذا الفرق النفقات التي تحملتها الدولة لإحداث هاته المصالح التي يشكل المبلغ المذكور نفقات تسييرها التي تصل إلى 50 بالمائة من ميزانيتها.

### ← تخصيص ميزانية مهمة دون تقييم الأداء

رصدت وزارة التجهيز ميزانية مهمة لنظام مصالح السوقيات والمعدات بلغت معدلا سنويا بقيمة 241,8 مليون درهم، إلا أنه لوحظ نقص في تتبع الأداء. فلم تقم الوزارة بتقييم تأثير هذه الميزانية (نفقات الكراء، نفقات الاستثمار، نفقات البنزين، إلخ.) على إنجازات الصيانة الطرقية.

## 2. تدبير المعدات

فيما يخص استعمال المعدات، أثار المجلس الأعلى للحسابات الملاحظات التالية.

### ← نسبة هامشية لمصالح السوقيات والمعدات في الميزانية العامة للصيانة الطرقية

تتدخل مصالح السوقيات والمعدات مباشرة في الصيانة الطرقية بوضع المعدات رهن إشارة الفرق (الفرق الإقليمية والجهوية والفرق الصغرى وفرق إزاحة الثلوج وفرق إزاحة الرمال، إلخ.)، وذلك مقابل أكرية قانونية تحتسب كل سنة أخذًا بعين الاعتبار الاعتمادات المفوضة للآمرين المساعدين بالصرف (المديريات الجهوية والإقليمية). ويعتبر هذا التدخل هامشيا، حيث تمثل هذه الأكرية 51,66 مليون درهم من أصل 300 مليون درهم خصصت للصيانة الطرقية أي بمعدل لا يتجاوز 17,22 بالمائة.

### ← عدم التحكم في تكاليف صيانة الطرق

تتوفر مديرية الطرق والمديريات الجهوية والإقليمية منذ سنة 2005 على نظام للمحاسبة التحليلية يمكن من احتساب مكونات تكلفة بعض عمليات الصيانة الطرقية. إلا أن هذا النظام لا يستعمل كأداة تدبير عمليات الصيانة الطرقية بصفة عامة والعمليات المنفذة بواسطة معدات مصالح السوقيات بصفة خاصة.

وقد تأكد من خلال زيارات بعض المديريات والنقاش مع المسؤولين عنها أن النظام لم يستعمل بصفة كافية لتقييم أداء الصيانة الطرقية وتصحيح ما يمكن تصحيحه. فالمديريات التي تمت زيارتها لا تقوم بإدخال البيانات اليومية لعمليات الصيانة المنجزة والتي تنبثق منها جداول القيادة الدورية للمحاسبة التحليلية. كما أن مديرية الطرق لم تعمل على تجميع البيانات منذ سنة 2010 رغم أهمية هاته الأداة في تتبع أداء الصيانة الطرقية.

أما مصالح السوقيات والمعدات، فلا تتوفر على بيانات لتتبع أداء المعدات فيما يخص عمليات الصيانة الطرقية، حيث لم تتمكن هذه المصالح من معرفة التكلفة المالية لفتح المسالك القروية أو أي نشاط آخر للصيانة الطرقية. بالإضافة إلى ذلك، حالت عوامل أخرى دون أن تلعب هاته الأداة الدور الذي وضعت لأجله، مثل عدم مسك حسابات متجانسة وعدم إرسال المديريات للبيانات وعمليات التنسيق والتتبع المحدودة التي تقوم بها المصالح.

إن الوضعية المشار إليها لا تسمح لمديرية الطرق ولمصالح السوقيات والمعدات بمعرفة مردودية عمليات فتح المسالك القروية عن طريق المعدات الموضوعة رهن إشارة هاته الأخيرة.

### ← عدم ضبط تكلفة عملية إزاحة الثلوج

تعتبر عملية إزالة الثلوج موسمية بطبيعتها حيث تمتد من شهر شتنبر من السنة الحالية إلى شهر مارس من السنة الموالية، وتهم بعض المناطق فقط. وقد رصدت المخططات الموسمية لهاته العملية مبلغا إجماليا يقدر بـ 80 مليون درهم خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015، أي بما يعادل 13,3 مليون درهم سنويا.

إلا أن عدم استعمال المحاسبة التحليلية من طرف المديريات يحول دون احتساب كل من الفوارق المتعلقة بتنفيذ المخططات وتكلفة كل كيلومتر استفاد من عملية إزاحة الثلوج.

## ← ضعف استغلال معدات إزالة الثلوج

تم خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015 استعمال 63 من بين 88 آلة مخصصة لإزاحة الثلوج لمدة يوم واحد على الأكثر كمدل، واستعملت سبع معدات ما بين يومين وسبعة أيام، بينما استعملت 18 آلة 8 أيام فقط. بينما بلغت استثمارات مديرية الطرق في معدات إزالة الثلوج 80,6 مليون درهم خلال الفترة الممتدة من 2006 إلى 2016.

## ← تكاليف متغيرة لعملية إزالة الثلوج

تغيرت التكلفة الفعلية لإزاحة الثلوج للكيلومتر الواحد من سنة إلى أخرى رغم عدم تبدل مكونات المحاسبة التحليلية من تكاليف كراء المعدات (تغيرت الأسعار سنة 2014 دون أي تأثير على مبلغ اتفاقيات الكراء) ونفقات الموظفين، وتكاليف المواد المستعملة. فمن خلال البيانات المدلى بها من طرف بعض مصالح السوقيات والمعدات، تغيرت هاته التكلفة من 6,58 درهم للكيلومتر سنة 2013 إلى 25,25 درهم للكيلومتر سنة 2010. وهذا الفارق يظل مهما بالنسبة للتكاليف الأسبوعية، حيث كلف كيلومتر واحد 1,20 درهم خلال الأسبوع الثالث من سنة 2013 بينما كلف 46,28 درهم خلال الأسبوع الرابع من سنة 2010.

## ← تغير كلفة عملية فتح المسالك القروية

لم يمكن عدم تتبع تكاليف فتح المسالك القروية من طرف الفرق الجهوية ومصالح السوقيات والمعدات وتوقف استعمال المحاسبة التحليلية من احتساب تكلفة عملية فتح المسالك القروية والتعرف على التكاليف المقارنة لهاته العملية. إلا أنه ومن خلال وضعية قامت بإنجازها مصلحة السوقيات بالدار البيضاء، فإن معدل تكلفة المتر خلال سنة 2010 قدرت بقيمة 205,83 درهم بالنسبة للمديرية الإقليمية ببني ملال بينما بلغت 38,21 درهم بالنسبة لمديرية بني سليمان. وتتغير كلفة معدل يوم عمل من 16.918 درهم لليوم خلال سنة 2010 بمديرية بني ملال إلى 3.256 درهم لليوم بمديرية بني سليمان.

## ← صعوبة تنفيذ عملية فتح المسالك القروية في غياب البنزين ووضع المنشآت الفنية من طرف الجماعات الترابية

تساهم وزارة التجهيز من خلال المديريات الجهوية في فتح المسالك القروية عبر الاعتمادات المخصصة لكراء المعدات، وتلتزم الجماعات الترابية بتزويد المعدات بالبنزين ووضع المنشآت الفنية الضرورية لهاته المسالك. وخلال مراقبة تنفيذ فتح بعض المسالك القروية، تمت معاينة بعض الصعوبات، حيث تبقى المعدات غير مستغلة بموقع العمل لعدم التزام الجماعات ببنود الاتفاقية من حيث تزويدها بالبنزين.

بالإضافة إلى ذلك، فإن الجماعات ملزمة بوضع المنشآت الفنية كالقنوت المائية وأجزائها. وقد لوحظ عند زيارة بعض أشغال فتح المسالك القروية بالمعدات التابعة للمصالح في كل من وجدة ومراكش، حجم الأضرار التي لحقت بها نظرا لعدم احترام الجماعات لالتزاماتها.

إن ارتباط استعمال معدات مصالح السوقيات والمعدات بتلك الأشغال وغياب التنسيق فيما يتعلق بتزويدها بالبنزين ووضع المنشآت الفنية يعتبر من أسباب إطالة مدة الأشغال، وهو ما يؤثر سلبا على نسبة استغلال المعدات وجودة الأعمال المنجزة.

## ثانيا. تقدير عمليات الاستغلال والاستثمار في المعدات

تم في إطار هذا المحور رصد النقائص التالية:

### ← قصور في دقة المعلومات

إن غياب محاسبة تحليلية كاملة تأخذ بعين الاعتبار نفقات الصيانة لم يمكن من تتبع أنشطة مصالح السوقيات والمعدات، وقد لوحظ قصور في دقة هاته المحاسبة سواء لدى هاته المصالح أو ما بين معطياتها وتلك المتوفرة لدى مديرية الطرق. كما تبين على مستوى مصلحة السوقيات والمعدات بالرباط وجود فارق في نفقات الصيانة بين معطيات المحاسبة الميزانية ومعطيات المحاسبة الصناعية، بلغ 12,4 مليون درهم، حيث بلغ إجمالي الميزانية 30,8 مليون درهم بينما أفضت المحاسبة الصناعية إلى مبلغ 18,4 مليون درهم.

### ← عدم برمجة صيانة طرقية خاصة بمعدات مصالح السوقيات والمعدات

إذا كانت وزارة التجهيز تتوفر على برامج للصيانة الطرقية بصفة عامة كالمخططات الخماسية والمخططات الموسمية، فإن البرمجة الخاصة بمعدات مصالح السوقيات تظل غائبة. ورغم أن برمجة المعدات على مستوى المديريات تعتمد على أساس أسبوعي وفصلي، إلا أن هاته البرمجة ينقصها تتبع وقيادة مديرية الطرق.

من جانب آخر، أدى عدم استغلال نظام الصيانة عن طريق الحاسوب إلى الاكتفاء بمراقبة استغلال معدات الفرق الجهوية من طرف السائقين والمكفين بالورشات. ويستعمل هذا النظام الذي يوجد بمديرية الطرق، بالمديريات الجهوية والإقليمية فقط لتتبع مكان تواجد المعدات.

كما أن حظيرة المعدات التي من المفروض أن تزود النظام بالمعلومات الخاصة بالمعدات تشكو من نقص في الإمكانيات اللوجستية (حواشيب، أنترنيت) والبشرية، مما يصعب مهمة تتبع مصالح السوقيات للمعدات المخصصة للفرق الصغرى إضافة إلى كونها غير خاضعة لسلطتها بشكل مباشر.

### ◀ ضعف استغلال المعدات

لاحتساب نسبة الاستغلال والتوفر، تمسك مصالح السوقيات محاسبة سميت بالصناعية تحتوي على أيام العمل وأيام تعطل المعدات وأيام عطالتها إضافة إلى نفقات الصيانة والتشحيم، وتعتمد هاته المحاسبة على البيانات الشهرية المقدمة من طرف المديريات الإقليمية.

وقد لوحظ في هذا الصدد ضعف معدل استغلال المعدات الذي لا يتجاوز نسبة 20 بالمائة، وقد تراوحت هاته النسبة بين 1 بالمائة (معدات إزالة الثلوج، الضاغطات، إلخ.) و35 بالمائة بالنسبة لمعدات أخرى. ويرجع ذلك إلى اللجوء إلى الشركات الخاصة للصيانة الطرقية، مما أثر سلباً على مداخل مصالح السوقيات والمعدات ما بين 2010 و2015.

### ◀ قصور في تسيير صيانة المعدات

أظهرت المراقبة قصوراً على مستوى تسيير صيانة المعدات، ويبرز ذلك من خلال ما يلي.

#### • ميزانية الصيانة مقارنة مع الميزانية العامة لمصالح السوقيات والمعدات

يتراوح متوسط ميزانية الصيانة خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2013 ما بين 43 بالمائة و54 بالمائة. وتتغير هاته النسبة من مصلحة سوقيات ومعدات إلى أخرى حيث تراوحت بين 31 بالمائة بالنسبة لوجدة و75 بالمائة بالنسبة لمكناس.

أنفقت مصلحة السوقيات والمعدات لمكناس ما يقارب 15,06 مليون درهم أي 58 بالمائة كنفقات صيانة من مجموع ميزانيتها بينما أنفقت مصلحة مراكش حوالي 21,54 مليون درهم أي 75 بالمائة كنفقات صيانة من مجموع ميزانيتها وذلك رغم توفرهما على حظيرتي معدات متقاربتين من حيث العدد والاقدمية. فتحتضن مكناس ب 106 آلات من بينها 64 آلة يفوق عمرها 10 سنوات، بينما تتوفر مصلحة مراكش على 109 آلات يفوق عمر 60 آلة منها 10 سنوات.

#### • تفاوت نفقات صيانة المعدات بين مصلحة وأخرى

تعتبر مصلحة السوقيات بالرباط الأكثر إنفاقاً فيما يخص نفقات الصيانة خلال الفترة من 2010 إلى 2015 بمبلغ 30,76 مليون درهم أي حوالي 24 بالمائة من النفقات العامة لكل المصالح، وتعتبر مصلحة وجدة الأقل إنفاقاً بمبلغ 6,47 مليون درهم أي بنسبة 6 بالمائة من النفقات العامة.

وتتوفر مصلحة السوقيات بالرباط على 47 بالمائة من المعدات القديمة في إجمالي معداتها، وتقارب هاته النسبة تلك المسجلة بوجدة وهي 49 بالمائة مع فارق في الأداء فيما يخص نفقات الصيانة. فباحتساب معدل نفقات الصيانة لكل وحدة، تعد نفقات مصلحة الرباط الأكثر كلفة بمبلغ 252.140 درهم للوحدة، أي بأكثر من 58 بالمائة من المعدل العام الذي يناهز مبلغ 159.940 درهم.

وفيما يخص أشغال الصيانة عن طريق الشركات الخاصة، فإن مصلحة الرباط قد أنفقت مبلغ 11,7 مليون درهم من مبلغ إجمالي قدر ب 26,5 مليون درهم أي بنسبة 44 بالمائة، وتبقى مصلحة وجدة الأقل لجوءاً إلى الصيانة الخارجية.

#### • أهمية مخزون قطع الغيار

يبلغ المخزون المبيت إلى حدود 31 دجنبر 2015 مبلغ 6,79 مليون درهم، سجل 67 بالمائة منه لدى مصالح وجدة ومراكش والرباط أي 4,5 مليون درهم. هاته الوضعية تدل على غياب تدبير عقلائي وتوقعي للمخزون من طرف مصالح السوقيات والمعدات حيث يتم اقتناء قطع الغيار بكميات مهمة دون مراعاة مدة استهلاك المعدات والحاجيات الفعلية.

#### • قصور في تتبع الحظيرة

تم اقتناء 306 معدة من إجمالي 884 في الفترة الممتدة من 2010 إلى 2016، أي بنسبة 35 بالمائة، وقد بلغت هاته النسبة 50 بالمائة خلال الفترة من 2006 إلى 2016، أي ما يناهز 445 معدة.

وقد لوحظ أن العربات تحتسب في وضعية الجرد لمديرية الطرق وليس في تلك الخاصة بمصالح السوقيات، فحسب بعض مسؤولي هاته المصالح لا يتم احتساب هاته العربات في اتفاقيات الكراء كما لا يتم تتبع أداؤها عبر المحاسبة الصناعية.

#### • فارق في وضعيات جرد المعدات

من خلال الزيارات الميدانية، اتضح أن وضعيات جرد المعدات الخاصة بمديرية الطرق ليست محينة ولا تتطابق مع الوضعيات المقدمة من طرف مصالح السوقيات.

وبالنظر إلى تحويل المعدات من مصالح السوقيات إلى المديريات أو العكس، فإن قرارات تخصيص المعدات من طرف مديرية الطرق لا تحترم دائماً، حيث يمكن ذكر أمثلة كتغيير معدات من طرف مصالح السوقيات في حالات العطب أو تخصيص معدات من طرف مدير جهوي دون إخبار مديرية الطرق.

#### • ضعف ميزانية اقتناء المعدات الخاصة بمصالح السوقيات ومديرية الطرق

بلغت استثمارات مصالح السوقيات في المعدات 18,5 مليون درهم مما يشكل 3 بالمائة من ميزانية مديرية الطرق، وقد استثمرت 15,4 مليون درهم ما بين 2010 و2015، أي ما يناهز 83 بالمائة من مجموع استثماراتهما.

ومن جانب آخر، بلغت الاعتمادات المفتوحة لاقتناء المعدات بميزانية مديرية الطرق مبلغ 663,5 مليون درهم، أي بمعدل سنوي يناهز 110,6 مليون درهم. تفرقت بنسبة 58 بالمائة لفائدة الميزانية العامة أي 381,9 مليون درهم، وبنسبة 42 بالمائة لفائدة الحساب الخاص للطرق أي 287,6 مليون درهم.

بناء على ما سبق، يوصي المجلس الأعلى للحسابات وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء بإعادة النظر في تنظيم وسير مصالح السوقيات والمعدات في ظل الصعوبات التي تواجه المنظومة الحالية.

## II. جواب وزير التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

(نص الجواب كما ورد)

أولا. تركيبة نظام مصالح السوقيات والمعدات

1. التركيبة المالية

← غياب مداخيل غير تلك المستخلصة من المديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز

نظرا لضخامة حاجيات المديريات الترابية لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء من الآليات خصوصا في الفترات الحرجة من السنة أوفي الحالات الاستثنائية، فإن مصالح السوقيات والمعدات ملزمة بتوفير هذه الآليات في جميع الأوقات، وبالتالي فإن إمكانية كراء هذه الآليات لزيادة آخرين تعد غير واردة في الوقت الراهن، لاسيما وأن أسطول الآليات المدبر من طرف هذه المصالح محدود ولا يكفي، في بعض الأحيان، لسد خصائص حاجيات المديريات الترابية.

وتجدر الإشارة إلى أن اهتمام مصالح السوقيات والمعدات ينصب أساسا على الرفع من معدل جاهزية الآليات حتى تكون متوفرة عند الاقتضاء.

← فارق بين عدد أيام العمل المتعاقد عليه وعدد أيام العمل المسجل بالمحاسبة الصناعية

في ظل الإكراهات المالية وندرة الموارد، فإن الاعتمادات المالية المخصصة لكراء الآليات في إطار برامج الصيانة الاعتيادية لا يتناسب مع الحاجيات الفعلية لاشتغال الفرق الإقليمية من أجل الحفاظ على الرصيد الطرقي واستغلاله على أحسن وجه. وبالتالي فإن عدد الأيام الفعلية لاستغلال الآليات يفوق أحيانا ما هو مدرج في الاتفاقيات المبرمة مع المديريات الترابية.

← تأثير ارتفاع التعريف على عدد أيام العمل التعاقدية

هذه الملاحظة تقتصر فقط على سنة 2014 والسبب أن الميزانية المتعلقة بكراء الآليات تمت برمجتها قبل أن يدخل القرار المشترك لوزير الاقتصاد والمالية ووزير التجهيز رقم 621-14 بتاريخ 24 فبراير حيز التنفيذ. وبما أن هذا القرار أصبح ساري المفعول سنة 2014، وحتى تتناسب الميزانية المتعلقة بكراء الآليات مع التعريف الجديدة المحدثة بناء على هذا القرار، فإن مصالح السوقيات والمعدات كانوا ملزمين بتقليص عدد أيام كراء هذه الآليات في الاتفاقيات المبرمة مع المديريات الترابية.

← تخصيص ميزانية مهمة دون تقييم الأداء

نشير بالذكر أن مديرية الطرق تقوم بتقييم الأداء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة حيث تقوم مرة كل سنتين بحملات الكشف النظري للشبكة الطرقية لمعرفة حالة الطرق حتى تتمكن من برمجة الصيانة الخاصة بها حيث أن نسبة الطرق الموجودة في حالة جيدة ومتوسطة ارتفعت من 53,8% سنة 2012 إلى 59,9% سنة 2016. وهناك أيضا تقييم التدخلات المنجزة خلال الفترة الشتوية من خلال مؤشر عدد المحاور المقطوعة التي تم فتحها وعدد الكيلومترات المستعيدة من إزاحة الثلوج، حيث يقام اجتماع سنوي لتقييم أداء هذه المصالح وتدارس السبل الكفيلة من أجل تحسين مردوديتها.

2. تدبير المعدات

← نسبة هامشية لمصالح السوقيات والمعدات في الميزانية العامة للصيانة الطرقية

يخصص للصيانة الطرقية الاعتيادية سنويا مبلغ إجمالي مقدّر ب 300 مليون درهم يضم نفقات مهمة غير كراء الآليات والمتمثلة في كل ما هو متعلق بعمليات التشوير الأفقي والعمودي وأيضا شراء المواد الخام ونفقات الوقود وعمليات التكسية السطحية. وهذه المستلزمات الأساسية للصيانة لا يمكن لمصالح السوقيات والمعدات إنجازها، وبالتالي فهي تنجز من طرف الشركات الخاصة في إطار طلبات العروض.

← عدم التحكم في تكاليف صيانة الطرق

منذ سنة 2010، أصبح تجميع البيانات اليومية المتعلقة بالصيانة الاعتيادية أمرا عسيرا والسبب الأساسي هو العدد الكبير للموظفين الذين تمت إحالتهم على التقاعد دون تعويضهم.

أما مصالح السوقيات والمعدات فتقوم بتتبع العمليات المنجزة من طرف فرقها الجهوية عن طريق المحاسبة الصناعية.

## ← ضعف استغلال معدات إزاحة الثلوج

خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015، لم تكن مديرية الطرق تتوفر على نظام معلوماتي يمكنها من التتبع عن بعد للآليات والذي يحدد بدقة عدد أيام استغلال هذه الآليات وكذا الطول الإجمالي التي قطعتها. وبالتالي وفي غياب هذا النظام، تبقى المعطيات المتعلقة باستغلال آليات إزاحة الثلوج الواردة في هذا التقرير لا تعكس الإنجازات الحقيقية على أرض الواقع.

أما فيما يخص الاستثمارات التي قامت بها مديرية الطرق لشراء معدات إزاحة الثلوج، فهي تهدف أساسا إلى تجديد حظيرة هذه الآليات التي أصبحت تتهالك بصفة مستمرة من جهة، ومن جهة أخرى لدعم بعض المديريات الترابية التي تعرف خصاصا في هذه الآليات

## ← تغير كلفة عملية فتح المسالك القروية

التفاوتات في تكلفة فتح المسالك بين منطقة وأخرى أمر طبيعي بسبب اختلاف التضاريس بين كل منطقة ونوع الأرضية والتربة والمسافة التي تبعد عن المقالع ونقط المياه للعمل في الورش.

## ثانيا. تقدير عمليات الاستغلال والاستثمار في المعدات

### ← ضعف استغلال المعدات

ينصب اهتمام مصالح السوقيات والمعدات أساسا على الرفع من معدل جاهزية الآليات حتى تكون متوفرة عند الاقتضاء وفي كل الأوقات تحسبا لأي طارئ.

ويعتمد معدل جاهزية الآليات التي تديرها مصالح السوقيات والمعدات على عدة عوامل، منها:

- درجة حدة الموسم الشتوي.
- الحاجيات من الصيانة الطرقية.
- المخصصات من المحروقات.
- توفر الموارد البشرية.

### ← ميزانية الصيانة مقارنة مع الميزانية العامة لمصالح السوقيات والمعدات

تقوم مصلحة السوقيات والمعدات بمكناس بتغطية منطقة هامة متميزة بتساقطات ثلجية كثيفة وتضاريس جغرافية صعبة. وهذا يؤثر سلبا على الآليات. فهذه المصلحة كانت تتوفر على 39 وحدة لإزاحة الثلوج موزعة على أقاليم خنيفرة وإيفران وميدلت ومكناس.

ولأجل ضمان اشتغال هذه الوحدات في الفترة الشتوية فإنه من اللازم تغيير وإصلاح الآليات بطريقة مستمرة.

أما بالنسبة لمصلحة السوقيات والمعدات بوجدة فهي لا تتوفر إلا على خمسة وحدات لإزاحة الثلوج. تجدر الإشارة إلى أن حظيرة آليات إزاحة الثلوج التي تتوفر عليها مصلحة السوقيات والمعدات بمكناس تشكل 36% من مجموع آليات هذه المصلحة، في حين تبقى هذه النسبة في حدود 12% فيما يخص مصلحة السوقيات والمعدات بوجدة.

### ← أهمية مخزون قطع الغيار

وعيا منها بالإشكاليات التي يطرحها المخزون الميت من قطع الغيار فإن مديرية الطرق أصدرت دورية إلى جميع مصالح السوقيات والمعدات من أجل التخلص من هذا المخزون وحثها على تدبير عقلاني لقطع الغيار.

### ← قصور في تتبع الحظيرة

لقد تم اقتناء الشاحنات الصغيرة ابتداء من سنة 2014. وهذا النوع من العربات لم يكن مدرجا في نظام التعريفات الكرائية وبالتالي لم يتم إدراجه في إطار اتفاقيات الكراء المبرمة مع المديريات الترابية. وهكذا، فإن إصلاح هذا النوع من العربات يقع على عاتق المديريات الترابية إلى حد الآن.

### ← فرق في وضعيات جرد المعدات

حينما تتعطل آلية مستأجرة إلى مديرية ما، فإن مصلحة السوقيات والمعدات تقوم بإصلاحها في مرآب المديرية. لكن حينما يتعلق الأمر بإصلاحات ثقيلة، فإن هذه الآلية يتم جلبها إلى مستودعات مصلحة السوقيات والمعدات. وفي هذه الحالة، قد يتم استبدال الآلية المعطوبة بأخرى سليمة مشابهة. وبالتالي يحتمل أن تكون هناك بعض الاختلافات على مستوى قوائم الجرد والتخصيصات.

ويمكن أن تنتج هذه الاختلافات أيضاً عن تخصيص آلية معينة بصفة مستعجلة ولفترة زمنية محددة في حالة الأزمات الاستثنائية.

### ◀ ضعف ميزانية اقتناء المعدات الخاصة بمصالح السوقيات ومديرية الطرق

إن المداخل التي تحققها مصالح السوقيات والمعدات عن طريق اتفاقيات الكراء تتيح لها تغطية مصاريف صيانة معداتها ومصاريف الوقود وأيضاً نفقات الموظفين وتبقى غير كافية للقيام باستثمارات هامة. حيث أن كل مصلحة لا تستطيع اقتناء أكثر من ثلاثة وحدات في السنة.

## III. تعقيبات وزير الاقتصاد والمالية

### (نص التعقيب كما ورد)

#### أولاً. تركيبة نظام مصالح السوقيات والمعدات

فيما يخص الملاحظة المرتبطة بالنسبة الهامشية لهذه المصالح في الميزانية العامة للصيانة الطرقية تجدر الإشارة إلى أن الاعتمادات المرصدة لهذه المصالح في الميزانية العامة هي نتاج للبرمجة الميزانية المعتمدة في هذا الإطار، حيث تأخذ بعين الاعتبار مجالات تدخل هذه المصالح وفق نظرة شمولية بالتنسيق مع مديرية الطرق المسؤولة على الاستراتيجية المعتمدة والتي تم تنزيلها في برنامج صيانة الطرق.

زيادة على ذلك، وحتى يتسنى لهذه المصالح القيام بمهامها والمساهمة الناجعة في برنامج الصيانة الطرقية تستفيد هذه المصالح من الآليات والمعدات التي يتم اقتناؤها من طرف الوزارة.

#### ثانياً. تقدير عمليات الاستغلال والاستثمار في المعدات

بخصوص الملاحظات المرتبطة بنظم المحاسبة التحليلية ونظام التتبع، تجدر الإشارة إلى أن مديرية الميزانية حرصت في السنتين الأخيرتين على مواكبة هذه المصالح بالتنسيق مع مديرية الطرق حتى تتمكن من إرساء مبادئ الحكامة والتتبع الدقيق لعمليات الصيانة وذلك عبر رصد اعتمادات لازمة لوضع نظام معلوماتي خاص يمكن من تحسين جودة التدبير والمراقبة الداخلية.

كما أنه بخصوص الملاحظة المتعلقة بالمخزون الميت التي تم حصرها إلى حدود 2015/12/31 تجب الإشارة إلى أن هذا المخزون كما تم نعته، هو ناتج عن تراكم عدة سنوات منذ إحداث هذه المصالح، وعليه فإن تقييمه يجب أن يأخذ بعين الاعتبار ذلك، ووعياً بضرورة ترشيد طرق التسيير في هذا الباب تم تبني مقاربة جديدة ترمي إلى التنسيق بين هذه المصالح ومديرية الطرق قبل إعداد البرمجة الميزانية وكذا تحديد الحاجيات حسب معطيات ميدانية واقعية وصحيحة ومحينة قبل رصد أي اعتماد.

لذا نشاطركم الرأي ونؤكد على ضرورة أخذ قرار بخصوص هذا المخزون الميت.