

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

المجلس التنفيذي

الدورة العادية الأولى

روما، 19-2007/2/21

تقارير التقييم

البند 7 من جدول الأعمال

تقييم العملية الخاصة لأندونيسيا 10498.0

دائرة الشحن البحري للبرنامج دعماً لخطة عمل الإيواء المؤقت التي يتولاها منسق الأمم المتحدة للإنعاش في أنتشيه ونياس في إندونيسيا

مقدمة للمجلس للعلم*

* وفقاً لقرارات المجلس التنفيذي بشأن التسيير والإدارة التي اعتمدت في الدورة السنوية والدورة العادية الثالثة لعام 2000، فإن الموضوعات المقدمة للمجلس للعلم والإحاطة ينبغي عدم مناقشتها إلا إذا طلب أحد أعضاء المجلس ذلك تحديداً قبل بداية الدورة ووافق رئيس المجلس على الطلب على أساس أن المناقشة تتفق مع الاستخدام السليم لوقت المجلس.

طبعت هذه الوثيقة في عدد محدود من النسخ. يمكن الإطلاع على وثائق المجلس التنفيذي في صفحة برنامج الأغذية العالمي في شبكة انترنت على العنوان التالي:
(<http://www.wfp.org/eb>)



Distribution: GENERAL
WFP/EB.1/2007/7-C

5 January 2007

ORIGINAL: ENGLISH

مذكرة للمجلس التنفيذي

الوثيقة المرفقة مقدمة للمجلس التنفيذي للعلم

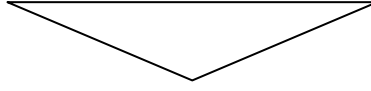
تدعو الأمانة أعضاء المجلس الذين يرغبون في إبداء بعض الملاحظات أو لديهم استفسارات تتعلق بمحتوى هذه الوثيقة إلى الاتصال بموظفي برنامج الأغذية العالمي المذكورين أدناه، ويفضل أن يتم ذلك قبل ابتداء دورة المجلس التنفيذي بفترة كافية.

مدير مكتب التقييم (OEDE): Ms C. Heider رقم الهاتف: 066513-2412

رئيس موظفي التقييم (OEDE): Mr J. Lefevre رقم الهاتف: 066513-2358

الرجاء الاتصال بالسيدة Panlilio C، المساعد الإداري لوحدة خدمات المؤتمرات، إن كانت لديكم استفسارات تتعلق بإرسال الوثائق المتعلقة بأعمال المجلس التنفيذي وذلك على الهاتف رقم: (066513-2645).

مشروع القرار*



يأخذ المجلس التنفيذي علماً بتقرير "تقييم العملية الخاصة لإندونيسيا 10498.0 - دائرة الشحن البحري للبرنامج دعماً لخطة عمل الإيواء المؤقت التي يتولاها منسق الأمم المتحدة للإنعاش في آسيه ونياس في إندونيسيا (WFP/EB.1/2007/7-C).

* هذا مشروع قرار، وللإطلاع على القرار النهائي الذي اعتمده المجلس، يرجى الرجوع إلى وثيقة القرارات والتوصيات (WFP/EB.1/2007/16) الصادرة في نهاية الدورة.



مقدمة

1- تلخص مذكرة المعلومات هذه، النتائج والتوصيات والدروس المستفادة من تقييم عمل دائرة الشحن البحري للبرنامج الذي أجراه مكتب التقييم بناء على طلب دائرة النقل البحري في البرنامج بغرض الوفاء بما نصت عليه الاتفاقية المالية التي أبرمت مع المؤسسة الدولية للتنمية التي تتولى إدارة الحساب المتعدد الجهات المانحة والخاص بمنطقة أنتشيه وشمال سومطرة والذي يمول العملية. وتولى هذه المهمة خبيران استشاريان مستقلان في مجال النقل واللوجستيات في الفترة من 24 يوليو/تموز إلى 18 أغسطس/آب 2006. وكان الغرض الرئيسي من ذلك هو التعلم من العملية الجارية وتحديد القضايا والفرص المستجدة للاسترشاد بها في تصميم المرحلة المقبلة. وقد وضعت في الأذهان السمة الفريدة لعملية النقل الضخمة هذه التي قام بها البرنامج، فضلا عن إمكانات إنشاء جهاز دائم ومدعم ذاتيا للنقل البحري قصير المدى في منطقة أنتشيه/نياس يتولى القطاع الخاص إدارته.

العملية الخاصة حسب الخطة

2- في أعقاب المد الزلالي تسونامي في 26 ديسمبر/كانون الأول 2004 كانت عمليات النقل الجوي والبحري والبري للمواد والسلع إلى المجتمعات المحلية في المناطق الصعب الوصول إليها في سومطرة ونياس وسيمولو عمليات محدودة. وتسبب ذلك في حدوث اختناقات وتأخير في تنفيذ خطة عمل الإيواء المؤقت. ومن أجل التغلب على هذه العقبات، طلب مكتب منسق الأمم المتحدة للإنعاش من البرنامج في أكتوبر/تشرين الأول 2005 أن يتولى تنسيق الإجراءات اللوجستية والنقل البحري لنحو 600 000 طن متري من البنود غير الغذائية لأغراض الإعمار والإنشاء. ويتفق تقديم البرنامج لهذه الخدمة إلى المجتمع المعني بالشؤون الإنسانية مع دوره كوكالة رائدة في مجال اللوجستيات الذي أسند إليه في الاجتماع المشترك بين رؤساء الوكالات بشأن تعزيز الاستجابة الإنسانية في 12 سبتمبر/أيلول 2005.

3- اعتمدت العملية الخاصة في 24 أكتوبر/تشرين الأول لمدة 12 شهرا بميزانية قدرها 116 مليون دولار أمريكي. والهدف الأساسي منها هو تقديم خدمات سريعة وفعالة في مجال النقل البحري للمواد اللازمة لعمليات الإغاثة والإنعاش والإنشاء وفقا للاحتياجات التي يقدرها مستخدمو هذه المواد ووكالة الإعمار والإنشاء في نانجرو دار السلام أنتشيه ونياس.

4- يضم الحساب المتعدد الجهات المانحة وكالات دولية مثل البنك الدولي، ومكتب منسق الأمم المتحدة للإنعاش، ووكالة الإعمار والإنشاء لنانجرو دار السلام وأنتشيه ونياس، والمجتمع المدني. ويدعم الصندوق عمليات الإنعاش بتقديم منح لأغراض الاستثمار القائم على الممارسات الجيدة والمشاركة والتنسيق من جانب أصحاب الشأن. وفيما يتعلق بهذه العملية اتفق على تقديم منحة أولية قدرها 24.7 مليون دولار أمريكي من المؤسسة الدولية للتنمية. ومن أجل بدء تنفيذ العملية اقترضت دائرة الشحن البحري 3 ملايين دولار أمريكي من حساب رأس المال العامل في البرنامج وسددت هذا المبلغ عندما توفر التمويل من المؤسسة الدولية للتنمية.

5- تمارس دائرة الشحن البحري عملها مستقلة عن عملية الإغاثة الممتدة والإنعاش لإندونيسيا 10069.1- المساعدة في الإنعاش والإعمار التغذوي. ورئيس الدائرة مسؤول عن إدارة العملية والإشراف عليها، مع إحاطة المدير القطري للبرنامج بما يستجد من تطورات. وتنص وثيقة المشروع أيضا على أن يتولى رئيس الدائرة تنسيق العمل مع منسق عملية



الإنعاش في آتشييه ونياس ورفع تقاريره بانتظام إلى مجلس الإدارة بشأن التقدم المحرز في تنفيذ العملية. وتتولى دائرة النقل البحري في البرنامج تقديم التوجيهات والمشورة التشغيلية والتقنية عند اللزوم.

الإنجازات

- 6- ارتفع عدد قطع الأسطول الذي استخدمته دائرة الشحن البحري في الفترة من ديسمبر/كانون الأول 2005 حتى يوليو/تموز 2006 إلى 12 سفينة، منها تسع سفن إنزال صغيرة وثلاث سفن ساحلية عادية. وتتولى دائرة النقل البحري فحص واختيار السفن المناسبة من السوق المقيدة للسفن التي ترفع علم إندونيسيا.
- 7- بلغ حجم الشحنات المنقولة بحرا في الفترة من ديسمبر/كانون الأول 2005 حتى يوليو/تموز 2006 إلى 27 موقعا نحو 66.422 طنا متريا شملت مواد الإنشاء والملاجئ المؤقتة والمركبات والوقود والخشب والأغذية المقدمة من البرنامج، وهذا الرقم يعادل 66 في المائة من الرقم المستهدف وقدره 40 000 طن للأشهر الستة الأولى. وشحنت البضائع من 18 موقع شحن. ويعد اتساع نطاق الشحن والتفريغ سمة للعملية. وتم نقل الأغذية في حمولات مفككة مثل أجولة الأرز ووحدات الخشب أو ألواح الصلب، أو في شحنات مائلة أفقية بحيث تظل الشحنة في الشاحنات أو المقطورات على ظهر المركب ثم تقاد بشحناتها للجهة المحددة. وعلى نقيض الخطط الأولية لم تنتقل أي شحنة في حاويات بسبب صعوبة تنفيذ الشحنات المتوسطة والطويلة الأجل كما كان متوقعا.

النتائج الرئيسية

- 8- تقدم دائرة الشحن البحري الخدمات الأساسية للشحن البحري، والتنسيق اللوجستي، وخدمات ربابنة الموانئ، وتجميع الحمولات، والمشورة بشأن التعبئة، والمعدات مثل الروافع النقالية، ومعدات مناولة شحنات الحاويات، والعربات المزودة بالروافع المشعبة، وحصائر الشواطئ لضمان وصول مواد البناء إلى المجتمعات المحلية المستهدفة، كما أنها تساعد المنظمات غير الحكومية ذات الإمكانيات المحدودة.
- 9- قدمت العملية المساعدة إلى 80 منظمة تعمل في مجال الإغاثة والإنعاش، مثل وكالات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية والوكالات الحكومية في إندونيسيا. وشملت الخدمات الشاملة دعم المنظمات غير الحكومية، لاسيما الصغيرة منها، التي تفتقر إلى الموظفين المؤهلين في القيام بالعديد من المهام اللوجستية. وأعربت الوكالات والمنظمات غير الحكومية التي أجريت مقابلات معها في إطار عملية التقييم عن تقديرها للجودة التقنية للخدمات التي قدمت لها وأشارت إلى أن دائرة الشحن البحري مكنتها من الالتزام بمواعيد البناء وكثيرا ما ساعدتها على التعويض عن التأخر في التنفيذ. وكانت الجهات الرئيسية التي استفادت من هذه المساعدات هي الصليب الأحمر البريطاني والصليب الأحمر الكندي ومنظمة كونسيرن والاتحاد الدولي للصليب الأحمر وجمعيات الصليب الأحمر ومكتب المندوب السامي للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين والبرنامج. وحظيت الخدمات بالشعبية لأنها كانت يعتمد عليها وكانت تقدم مجانا حتى 31 يوليو/تموز 2006.
- 10- كان وجود دائرة الشحن البحري ضمانا لوكالة الإعمار والإنشاء في نانجرو دار السلام آتشييه ونانيس ومكتب منسق الأمم المتحدة للإنعاش بأن هناك بالفعل عنصرا منظما وحرافيا ويعتمد به للنقل من أجل تنفيذ البرنامج الإقليمي للإنشاء

والإعمار، ويتمتع بالقدرة على نقل الإمدادات إلى المناطق النائية والتي يصعب الوصول إليها. كما دعمت الدائرة سياسة وكالة الإعمار في تجنب استخدام البنية الأساسية للنقل المزدهمة في نقل مواد الإنشاء الثقيلة.

11- كان وجود دائرة الشحن البحري في مواقع الإنزال والشواطئ النائية ضماناً لسكان الريف النازحين بأن شواغلهم ستكون محل الاهتمام وأن البرامج تنفذ بشكل فعال. كثيراً ما تسارعت خطى بناء المساكن الجديدة والملاجئ المؤقتة، وهكذا أمكن لبعض الوكالات تقديم موعد اكتمال تنفيذ مشروعاتها.

12- قام الخبير البيئي في فريق التقييم⁽¹⁾ بمسح شواطئ ومواقع الإنزال التي استخدمتها دائرة الشحن البحري ووجد أن العملية لم تسبب أي ضرر بيئي لا يمكن إصلاحه، ولذلك كانت آثار العملية على الخط الساحلي لا تذكر. وبالرغم من أن العملية أديرت بطريقة مسؤولة إلا أن الخبير لم يعلم بخطة الإدارة البيئية المنصوص عليها في البند 3.01 (أ) من الاتفاقية المالية المبرمة بين الحساب المتعدد الجهات المانحة والبرنامج. ولوحظ أن دائرة الشحن البحري لم تعمل حساب التخلص من مخلفات السفن والشحنات والرواسي والوقود والزيت أثناء وجود السفن التي تتولى تشغيلها في الموانئ.

13- ولم تنفذ اتفاقية المنظمة الدولية للنقل البحري لمنع التلوث بسبب السفن إلا جزئياً في المياه الساحلية الإندونيسية، ومن ثم ينبغي أن تكون دائرة الشحن البحري نموذجاً يحتذى به في هذا المجال. ويمكن تلبية المتطلبات البيئية بإدراج بند خاص بذلك في الميثاق يقضي بأن يلتزم صاحب السفينة أو قائدها وطاقمها بلوائح المنظمة الدولية للنقل البحري في جميع الأوقات. ويعتبر تدوين البيانات في سجل النفط في السفن هو الحد الأدنى المتوقع أن تلتزم به السفن التي يستأجرها البرنامج.

14- استطاعت دائرة الشحن البحري أن تخفف الضغط الواقع على شبكة الطرق المكتظة بوسائل النقل. ونظراً لأن خدمات النقل كانت تقدم مجاناً حتى يوليو/تموز 2006 فقد كان على شركات النقل الرئيسية في ميدان أن تخفض رسوم النقل بنسبة تصل إلى 15 في المائة. وتحسباً لتنفيذ خطة استرداد التكاليف اعتباراً من 1 أغسطس/آب 2006 قامت دائرة الشحن البحري بعملية لتحديد التكاليف النسبية للنقل البحري والبري، ولكن لم يتم التوصل بعد إلى نتائج محددة تميل لصالح الأخذ بأي من طريقتي النقل هاتين.

15- كانت الخدمات اللوجستية المقدمة في مواقع الإنزال والتفريغ في عمليات النقل البحري عاملاً ساعداً على أن تكون هذه العملية شاملة ونموذجية. وكانت الصلات بين رابطة الموانئ والمسؤولين عن الشؤون اللوجستية ومستخدمي الخدمات صلات ممتازة. ويسرت وفرة المعدات وملاءمتها كثيراً عمليات الشحن والتفريغ في طرفي العمليات. وكانت مستندات الشحن والتفريغ جيدة التصميم والاستخدام. وبفضل الخبرة التقنية لدائرة الشحن البحري على جميع المستويات لم تفقد، على ما يبدو، أي شحنات أو يلحق بها ضرر جسيم أثناء النقل أو الشحن أو التفريغ في عمليات النقل البحري.

16- ولاحظ التقييم أنه فيما يبدو فقد تم استخدام أنماط مختلفة للنقل بدون تفرقة في جميع السفن باستثناء خدمات العبارات حيث تطبق عادة طرق المناولة الأفقية التي كثيراً ما استخدمت في حالة عدم وجود وسائل للنقل البري في مواقع التفريغ. وعندما بدأ تنفيذ نظام استرداد التكاليف كان لا بد من فرض رسوم الشحن على طريقة النقل التي اختارها صاحب السفينة. وينبغي أن يكون أصحاب السفن قادرين على اختيار أكثر الطرق كفاءة في نقل كل شحنة وأن تكون هذه الطريقة مجزية مالياً.

(1) يرد التقرير الفني الكامل في الملحق باء

- 17- **استرداد التكاليف.** لم تنفذ سياسة استرداد التكاليف التي تنص مستندات المشروع على تنفيذها منذ بداية العملية في المواعيد المقررة. وقد اتخذ هذا القرار بالاتفاق مع مكتب منسق الأمم المتحدة للإنعاش ووكالة الإعمار والإنشاء في نانجرو دار السلام وآتشيه ونياس، ولكنه لم ينفذ رسمياً. وقد رُوِيَ أن تطبيق قرار استرداد التكاليف سوف يؤثر عكسياً على عملية إنشاء الملاجئ البطيئة أصلاً. وقد أعلن عن هذا القرار في اجتماعات مجموعات المستفيدين في باندا آتشيه وميدان، ولكن لم تعدل المستندات الرسمية للمشروع. ولا يمكن تبرير تقديم الخدمات مجاناً إلا في مرحلة الطوارئ، وقد أدى تقديم الخدمات مجاناً إلى سلبية أصحاب سفن الشحن البحري وقصور معرفتهم بالتكاليف الحقيقية للعملية، وهو ما يتطلب من البرنامج تصحيحه في مرحلة لاحقة.
- 18- أعلنت المنظمات غير الحكومية أن رسوم الشحن كانت مفرطة، ولكن تحديد هذه الرسوم كان يقتضي أن يؤخذ في الاعتبار أن السفن ستعود فارغة، فضلاً عن مراعاة الوقت الإضافي الذي تستغرقه عمليات التفريغ في مواقع إنزال يصعب الوصول إليها. غير أنه من غير المحتمل أن تغطي هذه الرسوم جميع تكاليف هذه العملية. وينبغي أن يكون الهدف هو استرداد التكاليف المباشرة لعمليات النقل بالسفن ومناولة الشحنات على الشاطئ. وبالنظر إلى استحالة الوفاء بجميع المتطلبات التجارية التي تحكم التجارة البحرية القصيرة فإن هذه المسألة يمكن أن تطرح على إدارة البرنامج وأن تدعم التكاليف الإضافية من الحساب المتعدد الجهات المانحة وغير ذلك من هذه الجهات.
- 19- **توقعات المخزونات الجاهزة.** خلق عدم وجود توقعات مؤكدة لحجم الشحنات مشكلة منذ بداية العملية. وبالرغم من أن معظم المنظمات غير الحكومية والوكالات كانت تدرك حجم برامجها فإن القليل جداً منها استطاع ترجمة ذلك إلى حجم أو وزن الشحنات التي سيتم نقلها وما يتصل بذلك من تكاليف النقل. وعرقل ذلك بشدة التخطيط متوسط المدى في دائرة الشحن البحري والإعداد لنقل المسؤولية عن العملية إلى القطاع التجاري.
- 20- وكانت رسوم الشحن جذابة للدائرة بسبب ندرة الخيارات الأخرى وتقديم الخدمة مجاناً في الأشهر الأربعة الأولى ثم لمدة أربعة أشهر أخرى حتى 31 يوليو/تموز 2006. وبعد تطبيق سياسة استرداد التكاليف أصبح من الصعب بمكان تقدير مدى استمرار التزام الوكالات والمنظمات غير الحكومية من حيث الحجم والطلب. وأخفقت المنظمات غير الحكومية في فهم أن التزامها مسألة ضرورية لضمان توفير خدمات شحن بحري مستدامة.
- 21- **ترجع إنتاجية السفن جزئياً إلى نقل شحنات بحرية أقل كثيراً من المقرر لها.** وقد تبين من تحليل أرقام استخدام سفن الإنزال أن ما بين 12 في المائة و38 في المائة من مدة استئجارها كان وقتاً مهدراً وفقاً للمستويات المعيارية. ومن ثم يجب اعتبار هذا وقت توقف مما يبرز الحاجة إلى الاحتفاظ بوقت التوقف بأقصر ما يمكن. وكانت السفن الثلاث تعمل بمستويات تقل عن 50 طناً مترياً في اليوم محتسبة بقسمة مجموع حجم الشحنة التي تحملها كل سفينة على عدد أيام استئجارها. ولا يمكن لمستويات التشغيل المنخفضة هذه أن تغطي تكاليف الاستئجار اليومية وما يتعلق بها من رسوم الموانئ والشحن.
- 22- **إدارة العملية الخاصة.** كانت إدارة العملية جيدة وملتزمة بقواعد ولوائح البرنامج بالرغم من أنها لم تكن مناسبة تماماً لعملية خاصة تكون فيها سرعة الاستجابة واتخاذ القرارات مسألة مهمة. لذا ينبغي مراجعة قواعد العمليات الخاصة المتعلقة بتوريد السلع والمعدات والخدمات.
- 23- كانت خدمات الدعم ومهام الإدارة جيدة الهيكلية، ولكن قسم المالية كان يعمل فيه ثلاثة موظفين فقط، وهو ما يكفي بالكاد لتنفيذ الإجراءات المحاسبية التحليلية الأساسية، مثل العائد الأساسي للرحلات. كما أن إجراءات إعداد التقارير المالية في البرنامج تجعل من الصعب بمكان احتساب صافي التكاليف الحقيقية لعملية الشحن بالسفن، أي استئجار السفينة وتكاليف الوقود والموانئ والتكاليف ذات الصلة بالشحنات، حيث أنها تحتسب مع التكاليف المباشرة الأخرى وبنود

الميزانية المعتادة في عمليات المعونة الغذائية التي يدعمها البرنامج. وقد أحيط فريق التقييم علماً بأن تكاليف استئجار السفن والوقود تمثل 80 في المائة من مجموع التكاليف، ولكن لا يمكن التيقن من ذلك نظراً لعدم وجود بيانات عن العائد التفصيلي للرحلة. كما أن إدراج تكاليف بدء التنفيذ وشراء المعدات الرأسمالية في تكاليف التشغيل المباشرة الأخرى تعقد تحليل صافي التكاليف الحقيقية واحتساب التكاليف الحقيقية لجميع الخدمات الإدارية التي تقدمها دائرة الشحن البحري، أي إدارة التكاليف والمتابعة التقنية، والاتصالات، والتسويق، وإعداد التقارير اليومية عن عمليات الشحن واللوجستيات والدعم المقدم من الخدمات الإدارية والمالية المساعدة، الخ. ووفقاً للترتيبات الجارية يصعب مقارنة وموازنة رسوم الشحن المستمدة من استرداد التكاليف مع تكاليف رحلة السفينة. وثمة حاجة إلى وضع نظام محاسبي تحليلي لهذا الغرض.

24- وفي نهاية يونيو/حزيران 2006 بلغ عدد موظفي دائرة الشحن البحري 106 موظفين منهم 66 موظفاً وطنياً و 40 موظفاً دولياً، وفي وقت إجراء التقييم كانت تنفيذ عملية ترشيح للتقليل إلى الحد الأدنى من تداخل العمل. والمفروض أنه من الممكن خفض عبء العمل بالرغم من الحاجة إلى سد الفجوة في فترات الراحة والاستجمام، وغير ذلك من مقتضيات الإدارة. ولم يعد هناك ما يبرر وجود هذا العدد الكبير من ربابنة الموانئ منذ البداية. وقد تم مسح عدد كبير من الموانئ ومحطات السفن والشواطئ. والبدل لذلك يمكن أن يكون الإعارة المؤقتة لملاحين سابقين من حاملي ترخيص العمل كقبطان في الخطوط الملاحية الإندونيسية. وينبغي مراجعة مواصفات وظائف مسؤولي الشحن واللوجستيات بحيث تجمع بين الوظيفتين.

25- إن قواعد البرنامج ولوائحه تعقد الانتقال إلى عملية مستدامة ومجدية تجارياً. ومن غير المحتمل أن يكون المعنيون بالنقل البحري التجاري من القطاع الخاص قادرين أو راغبين في تقديم نفس التسهيلات التشغيلية والمالية والإدارية الشاملة التي يقدمها البرنامج.

26- عقدت دائرة الشحن البحري، ومكتب منسق الأمم المتحدة للإنعاش الذي يمثل المستخدمين، ووكالة الإعمار والإنشاء التي تمثل الحكومة، اجتماعات متواترة لبحث قضايا التنفيذ، ولكن مجلس الإدارة المقرر لم يجتمع رسمياً أبداً، كما لم توضع سجلات رسمية للقرارات، مثل تلك المتعلقة بتأجيل خطة استرداد التكاليف وقفل الطريق المعتاد لنقل الشحنات، واستئجار السفن لنقل الشحنات الجديدة واعتماد رسوم الشحن.

27- استراتيجية الخروج. عمل البرنامج على خلق الاعتماد والثقة المتبادلة مع أصحاب السفن المشتركة في هذه العملية الخاصة. وأقيمت الصلات مع رابطة أصحاب السفن في إندونيسيا. وأعلنت دائرة الشحن البحري عن ترحيبها بقيام القطاع الخاص بتولي أمر العملية جزئياً أو كلياً، ولكن لم تقدم بعد اقتراحات محددة في هذا الشأن. ومن المفروض أن تمكن الفترة الانتقالية المقترحة باثني عشر شهراً ابتداء من نوفمبر/كانون الثاني 2006 والتي طلبت من أجلها منحة إضافية من الحساب المتعدد الجهات المانحة، ودائرة الشحن البحري والمعنيين المحتملين بتنفيذ العملية، التعرف بشكل أفضل على حجم الشحنات وتكاليف السفن والعائد المحتمل ومن ثم مدى ربحية الخدمة.

التوصيات الرئيسية

28- يوصى بوضع نظام شامل للمحاسبة التحليلية وإعداد التقارير بحيث يفرق بين جملة أمور، منها (1) تكاليف تشغيل السفن؛ (2) النفقات الرأسمالية لشراء معدات مناولة الشحنات والدعم؛ (3) التكاليف الجارية والمتكررة لدائرة الشحن



- البحري. وفي مرحلة لاحقة ينبغي وضع قائمة مراجعة تكاليف كل رحلة من رحلات السفن من أجل حساب العائد المتوقع لاسترداد التكاليف.
- 29- ومن أجل وضع وتنفيذ هذا النظام ينبغي تعيين محاسب لمراجعة تكاليف إعداد التقارير من ذوي المؤهلات والخبرة المناسبة والإلمام بعناصر تكاليف عمليات النقل البحري.
- 30- وفيما يتعلق باسترداد التكاليف ينبغي تعديل رسوم الشحن بحيث تميز بين طرق النقل الثلاثة.
- 31- وعندما تصل الشحنة بانتظام إلى مستوى معين قد يكون من المفيد نشر بطاقات الإبحار بانتظام، أسبوعياً أو كل أسبوع أو كل شهر، مقدماً.
- 32- وينبغي توسيع نطاق البحث عن الأطراف الراغبة والقادرة على تولي العمل من دائرة الشحن البحري بحيث يشمل وكلاء التخليص والتسليم ذوي السمعة الطيبة والشركات الكبيرة المتخصصة في العمليات اللوجستية كبيرة النطاق.
- 33- يوصى بأن تضع دائرة الشحن البحري خطة تفصيلية للإدارة البيئية في وثيقة تقدير المشروع تشمل مجالات الصحة والسلامة، وإدارة الطوارئ والمخاطر المادية، وتوفير المياه ومرافق الصحة العامة للمعنيين بتفريغ وتحميل السفن، والتخلص من الفضلات الصلبة.
- 34- يوصى بتصميم وتنفيذ يوم من دورات التدريب/التوعية البيئية لموظفي الشحن. وينبغي أن يتضمن التدريب إدارة المواد الخطرة والتخلص من الفضلات ومكافحة النيران والإسعافات الأولية.
- 35- ينبغي تعديل الميزانية لتشمل بندا (بنوداً) في الميزانية لمواجهة نفقات تنفيذ التوصيات المتعلقة بالقضايا البيئية.
- 36- قدمت البعثة عدداً من التوصيات الإضافية التفصيلية التي يرد بيانها في التقرير الفني الكامل.

الدروس المستفادة

- 37- نفذت دائرة الشحن البحري العملية بقدر كبير من المرونة. غير أنه لوحظ أن النظم والإجراءات التي تشترطها قواعد ولوائح البرنامج لا تسمح دائماً بسرعة اتخاذ الإجراءات التصحيحية عند الحاجة.
- 38- تجمع العملية الخاصة بين خصائص عمليات الإغاثة الكبيرة وعمليات النقل البحري القصيرة وذلك حسب الطريق الملاحي المستخدم. مثال ذلك أن طرق العبارات والتجارة الساحلية تعتبر على الأرجح أكثر جذبا للنشاط التجاري. ولا يصلح هذا النمط التجاري لعمليات الإنزال العابرة للشحنات التجارية والمخصصة للإغاثة في السواحل البعيدة لجزر نياس وسيمولو، ويتعين خدمة هذا الطريق الملاحي من قبل وكالات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية. ومن المفروض أن يؤدي استخدام كشف مراجعة تكاليف الرحلات إلى زيادة فهم هذه الطرق المختلفة مع مضي الوقت.
- 39- إن عدم التزام المنظمات غير الحكومية ووكالات المعونة الرئيسية أمر مؤسف ويجب تصحيحه في العمليات المقبلة من هذا النوع. ويجب توخي الحذر الشديد قبل التعهد بالتزامات مالية. لذا ينبغي استكشاف إمكانية الحصول على التزامات تحريرية بشأن حجم/وزن الشحنات التي سيتم نقلها في خلال فترة بعينها.

40- أثبت تصميم استراتيجية الخروج المناسبة أنه أكثر صعوبة مما كان متوقعا بسبب عدم توافر توقعات دقيقة عن وزن الشحنات والتكاليف الحقيقية للسفن وأرقام استرداد التكاليف. وينبغي أن يكون سد هذه الفجوات مرشدا لاستراتيجية الخروج.