

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

المجلس التنفيذي

الدورة العادية الثالثة

روما، ٢١ - ٢٤/١٠/١٩٩٦

التقرير المقدم للمجلس الاقتصادي والاجتماعي

البند ٣ من جدول الأعمال

ملحق بيانات

متابعة القرار ٥٦/١٩٩٥ الصادر عن المجلس
الاقتصادي والاجتماعي بشأن تعزيز تنسيق المساعدة
الإنسانية التي تقدمها الأمم المتحدة في حالات
الطوارئ



Distribution: GENERAL
WFP/EB.3/96/3/Add.1
2 October 1996
ORIGINAL: ENGLISH

لدواعي الاقتصاد طبعت هذه الوثيقة في عدد محدود من النسخ، والمرجو من السادة أعضاء الوفود
والمراقبين أن يكتفوا بهذه النسخة أثناء الاجتماعات وألا يطلبوا نسخا إضافية منها الا للضرورة
القصوى

مذكرة للمجلس التنفيذي

الوثيقة المرفقة مقدمة للمجلس التنفيذي للعلم والاحاطة بمحتواها

وفقا لقرارات المجلس التنفيذي المتعلقة بأساليب عمله التي اتخذها في دورة انعقاده العادية الأولى، فإن وثائق العمل التي أعدتها الأمانة لتقدم للمجلس قد روعى فيها عنصرا الايجاز والسعى، لعرض المسائل بشكل يسهل أمر البت فيها واتخاذ القرار بشأنها. يجب أن تدار أعمال المجلس التنفيذي بأسلوب عملي يقوم على التشاور المستمر بين أعضاء الوفود والأمانة التي لن تدخر وسعا في وضع هذه التوجيهات موضع التنفيذ.

تدعو الأمانة أعضاء المجلس الذين يرغبون في إبداء بعض الملاحظات أو لديهم استفسارات تتعلق بمحتوى هذه المذكرة الاتصال بموظفي برنامج الأغذية العالمي المذكورة أسمائهم أدناه، ويستحسن أن يتم الاتصال قبل إبتداء اجتماعات المجلس التنفيذي. إذ أن الغرض من هذه الترتيبات هو تسهيل عمل المجلس عند النظر في الوثائق في الجلسات العامة.

الموظفان المسؤولان عن الوثيقة هم:

رئيس عمليات الطوارئ: D. Morton رقم الهاتف: 5228-2325

موظف عمليات الطوارئ: F. Bravo رقم الهاتف: 5228-2858

الرجاء الاتصال بأمين الوثائق ان كانت لديكم استفسارات تتعلق بإرسال أو استلام الوثائق المتعلقة بأعمال المجلس التنفيذي وذلك على رقم الهاتف التالي: (٥٢٢٨-٢٦٤١).



برنامج الأغذية العالمي وتنسيق اللوجستيات الدولية في عمليات المساعدة الإنسانية

مقدمة

- ١- تقدم هذه الوثيقة كملحق لوثيقة البرنامج المعروضة على المجلس التنفيذي لمعالجة طائفة متنوعة من القضايا المتصلة بالقدرة. ويعالج هذا الجزء ويسلط الضوء بصورة خاصة على تلك المزايا النسبية التي يتمتع بها البرنامج في مجال النقل واللوجستيات، ويبحث الأساليب التي يمكن بها تقاسم هذه المزايا مع منظومة الأمم المتحدة بأسرها.
- ٢- وكلما كان ذلك مناسباً، فإن تقاسم البرنامج لخبرته اللوجستية مع الوكالات الأخرى، يتشمل تماماً مع التوصيات السابقة الواردة في دراسات مستقلة عديدة، بما في ذلك دراسات التقييم الثلاثي للبرنامج التي أجريت في عام ١٩٩١، ودراسة تقييم الجماعة الأوروبية بشأن تكاليف نقل المعونة الغذائية والخيارات، ودراسة البلدان الاسكندنافية التي أجريت في عام ١٩٩١. وقد أوصت هذه الأخيرة بأن يعين برنامج الأغذية العالمي رسمياً كوكالة الأمم المتحدة ذات المسؤولية الأولية عن المسائل المتعلقة باللوجستيات والنقل بالنسبة للسلع الغذائية وغير الغذائية على السواء، بما في ذلك مساعدة البلدان النامية على وضع ترتيبات النقل الخاصة بها^(١). وثمة عدد من السوابق في هذا المجال. فقد كلفت إدارة الشؤون الإنسانية البرنامج بأن يكون منسق اللوجستيات في جميع الأنشطة المتعلقة بالجفاف في أفريقيا الجنوبية (١٩٩٢/١٩٩٣). وبالمثل ولكن بدور أقل رسمية، كلف البرنامج بتوفير الدعم اللوجستي في أفغانستان (١٩٩٠)، وأنغولا (١٩٩٣)، وموزمبيق (١٩٩٣)، والسودان (١٩٩١).

المجالات الرئيسية لتقاسم خبرة البرنامج اللوجستية

- ٣- ثمة مجالان رئيسيان للنقل واللوجستيات يرى البرنامج أنه الأقدر على المساهمة بهما في الجهود المشتركة بين الوكالات وفي الكفاءة النظامية المعززة. وهما:
- (أ) توفير خدمات النقل واللوجستيات للسلع الغذائية وغير الغذائية على السواء لوكالات الأمم المتحدة الأخرى، والمنظمات غير الحكومية والجهات المانحة الثنائية في العمليات والحالات عندما تكون هي الأنسب والأكفأ فعالية.
- (ب) التأكد من أن بنىات النقل الأساسية القائمة قادرة على دعم عمليات التسليم الجيد التوقيت والفعال للتكاليف للأغذية (والإغاثة)، وإدارة مشروعات التحسين المطلوبة لتحقيق هذا الغرض.

^(١) تقييم أنشطة برنامج الأغذية العالمي الذي قامت به كل من حكومة كندا وهولندا والنرويج. معهد نيكسون يرغن النرويج ١٩٩٤ الصفحات رقم ١٣ و ٧١.



توفير خدمات النقل وتسليم السلع الغذائية وغير الغذائية

٤- في معظم عمليات الإغاثة المعقدة، ولاسيما بعد الفترة الأولية للاستجابة، ومن ناحية الحجم، لا تستأثر السلع غير الغذائية سوى بحصة ضئيلة جداً من مجموع ما يتم تسليمه. وعلى سبيل المثال، ففي عملية إقليم رواندا - بوروندي، قدر أن الأغذية شكلت أكثر من ٩٠ في المائة من جميع السلع التي سُلمت في السنة الماضية. ومع هذا، وبموجب الطرق التشغيلية الجارية وتقسيم المسؤوليات، فإن معظم الوكالات المشاركة أبقَت على نظم نقل ولوجستيات منفصلة. وفي حين أن هذا قد ينجم جزئياً عن الطريقة التي تخصص بها الجهات المانحة الموارد فيما بين مختلف الوكالات، فإن وجود هذه النظم المنفصلة غالباً ما تمخضت عن قيام المنافسة بين الوكالات من أجل قدرات نقل وبنيات أساسية محدودة. ويؤدي هذا الموقف إلى قيام هياكل إدارة ودعم متداخلة وزائدة عن الحاجة، ولا يسمح باتخاذ نهج متكامل حيال تخطيط الشحن.

تأمين دعم البنيات الأساسية لعمليات الإغاثة

٥- ومن الأمور الحاسمة بالاضافة إلى التسليم الجيد التوقيت والفعال التكاليف للمعونة الغذائية، فإن مشروعات البرنامج لتحسين البنيات الأساسية توفر أيضاً فوائد إضافية عديدة (الموانئ، الطرق، منافع المستودعات) للوكالات الأخرى العاملة أثناء عمليات الإغاثة والمشروعات الإنمائية اللاحقة. ومما يؤسف له، أن هذه المشروعات غالباً ما تتبارى من أجل الدعم المالي مع مزيد من المشروعات الإنمائية التقليدية، دون إيلاء المراعاة التامة للقيمة التي توفرها لكلا الأنشطة.

٦- ومن شأن مجرد الاعتراف بفوائد مشروعات تحسين البنيات الأساسية أن:

(أ) يتيح لوكالات الأمم المتحدة تجميع الموارد في المراحل الأولية لأي عملية من أجل تحسين كفاءة النقل بما يعود بالنفع على الجميع؛

(ب) الحد من المنافسة بين التنمية والإغاثة من أجل التمويل؛

(ج) إدماج مشروعات تحسين النقل ضمن مخططات إنمائية، مما يسمح بدعمها واستمراريتها على المدى الطويل.

٧- وثمة عنصر أساسي في أي عملية إغاثة يتمثل في الكيفية التي ستتحول بها العملية في نهاية المطاف إلى مجالات لإعادة التعمير والتنمية. ونظراً للمهام المزدوجة الفريدة للبرنامج، التي تجمع بين كل من الإغاثة والتنمية، فإنه يتوقع أن يجد نفسه مشتركاً في أنشطة على جميع مراحل هذه السلسلة المتصلة، ومن ثم فإنه يكون في موقع مثالي للتصدي لمتطلبات البنيات الأساسية للنقل، الفورية منها وطويلة المدى.

المزايا النسبية

٨- ليس برنامج الأغذية العالمي من الزبائن الذين يأتون أحياناً لسوق النقل الدولية. فحجم وطبيعة أنشطة النقل للبرنامج تضمن له مكانة ضمن أسواق النقل الدولية والاقليمية. وهذا المستوى من الاندماج والتكامل، مضافاً للهيكل التنظيمي للبرنامج والأنشطة التشغيلية، يمنحه مزيجا فريداً من المزايا النسبية لا يوجد لدى أي منظمة أخرى من منظمات الإغاثة.



الوفورات بفضل الحجم الضخم

- ٩- تقترب حمولة الشحن والنقل في المتوسط من ثلاثة ملايين طن سنوياً، كما أن الحجم الضخم لأنشطة النقل للبرنامج تؤمن له وضعاً مستمرا ومهما في سوق النقل الدولية.
- ١٠- وينبغي للبرنامج أن يحافظ على قدرته على توفير النقل الأمامي وتخزين جميع السلع الأساسية سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق ترتيبات تعاقدية، سواء شحنات لبلد ما أو اشتريه محلياً. ومن ثم، يصبح البرنامج في كثير من الأحيان من أكبر المشغلين في مجال النقل الاقليمي، حيث ينشط في مجالات النقل الأمامي التي تشمل عمليات الموانئ، والسكك الحديدية، والطرق السريعة وفي بعض الحالات استئجار الطائرات. وعلى سبيل المثال، كانت عملية النقل في اثيوبيا وهي في ذروتها، تتألف مما يزيد على ٣٠٠ شاحنة و ١٠٠٠ موظف. وحالياً، فإن الأساطيل التي يملكها البرنامج أو التي تعاقد على استعمالها، تقوم بنقل ما بين ٤٠ ٠٠٠ و ٥٠ ٠٠٠ طن شهرياً لدعم عملية طوارئ إقليم رواندا. وبالمثل، يضطلع البرنامج بعمليات طيران واسعة بمتوسط ٦١ طائرة مخصصة كل الوقت، ومن أربع إلى ست طائرات بعقود مؤقتة، تقوم بأكثر من ٥٠ ٠٠٠ رحلة ركاب في السنة، ونقلت في ذروتها عام ١٩٩٤ ما يزيد على ١٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولات وبلغت نفقات نقلها الجوي ما يقرب من ٤٠ مليون دولار^(٢).
- ١١- وفضلاً عن تحقيق وفورات بفضل الحجم جلية وظاهرة للعيان، فإن مجرد حجم عمليات البرنامج قد أفرز داخل البرنامج ميزتين قيمتين هما: نهج تنافسي حيال جميع أنشطة النقل، والقدرة على ربط أسواق النقل الدولية والاقليمية بحيث تشكل سلسلة متكاملة للنقل والتسليم.
- ١٢- وتعتبر أسواق النقل الدولية والاقليمية التي يعمل فيها البرنامج متخصصة جداً، مع وجود شركات خاصة تبذل جهودها باستمرار لتحسين الكفاءة وتعزيز القابلية على المنافسة والمزاومة. ولكي يؤدي البرنامج عمله في أسواق من هذا القبيل، فلا خيار أمامه سوى مجاراة خصائص الشركات التجارية الناجحة وترسم خطاها.
- ١٣- وتتيح القدرة على الاندماج في أسواق النقل الدولية والاقليمية للبرنامج مجالاً أكبر للتحكم في جميع جوانب نقل الأغذية وزيادة عدد الخيارات المتاحة لتلبية المتطلبات. وفي حالة الجفاف الذي حدث في أفريقيا الجنوبية، استطاع البرنامج أن يستخدم بشكل كامل موانئ الاقليم ومرافق السكك الحديدية لربط عمليات التسليم الدولية من الأغذية بطاقة النقل المحلية. ولما كان البرنامج يمتلك الرؤية في عدد من الأسواق المختلفة بصورة متزامنة، ففي استطاعته أن يحدد طاقة النقل الزائدة، وتحويلها إلى المناطق المحتاجة. وتظهر أهمية ذلك أثناء المراحل الأولية للطوارئ الرئيسية عندما تكتسح الطلبات الموارد المحلية، ويتطلب الأمر الاستجابة السريعة.

النقل البحري

- ١٤- وبوصفه من كبار الفاعلين في ميدان النقل البحري الدولي، فإن البرنامج يتعرض يومياً لتحديات القوى المتغيرة للأسواق. وبغية مواجهة هذه التحديات، والاعتماد على الوفورات بفضل الحجم الكبير، فقد استحدثت إدارة النقل البحري في البرنامج وبمرور الزمن، عدداً من الخصائص الفريدة في نوعها داخل منظمات الأمم المتحدة وهي على النحو التالي:

(١) جميع القيم النقدية محسوبة بدولارات الولايات المتحدة الأمريكية.



- (أ) القدرة على التفاعل والتنافس مع شركات القطاع الخاص إن المعاملات اليومية داخل سوق النقل البحري، وحجم الحمولة المنقولة ومجموع عدد العقود المبرمة، يوفر للبرنامج مقياساً معيارياً للأداء التجاري. وهذا يزوده بالمعلومات اللازمة بشأن قابلية أنشطته للمنافسة، ويشجع على البذل المستمر لجهود الوفورات في التكلفة، والاستجابة الزمنية السريعة ومرونة كبرى في السوق.
- (ب) تكوين مجموعة كبيرة من الوسطاء المختارين، من أصحاب السفن ووكلاء الموانئ المنتشرين في جميع أنحاء العالم وتزود هذه الشبكة البرنامج بالمعلومات الدائمة بشأن عوامل السوق وتتيح التكيف السريع على العمليات الجارية أو التوسع في القدرات.
- (ج) مستوى عال من المرونة التي تعتبر جزءاً من كل اتفاق وعقد، لإتاحة تحويل المواد الغذائية لتلبية احتياجات الطوارئ الفورية نظراً لأن البرنامج يدير في وقت واحد ما يقرب من ٣٠ إلى ٤٠ سفينة في المتوسط، تزيد حمولتها عن ٢٠٠ ٠٠٠ طن من الأغذية تحت الغطاء التعاقدى لنموذج الاستئجار الجماعي المعترف به عالمياً "الغذاء العالمي" والذي وافق عليه المؤتمر البحري الدولي لدول البلطيق، فإنه يمتلك في الواقع مخزون احتياطي عائم ضخم على أتم الاستعداد ليسلم لأي موقع في العالم في ظرف وجيز.
- (د) الرقابة التي يمارسها البرنامج عن طريق التفاعل المباشر مع جميع ملاك السفن ومشغليها. إن نفاذي الوسطاء كلما أمكن ذلك، ومتابعة الشحنات ورعايتها منذ طلب نقلها وحتى تسليمها الفعلي، يعطي البرنامج فرصة فريدة للتحكم التام في إدارة عملية نقل السلع قيد التسليم.
- (هـ) ملاك موظفين يتكون من مستخدمي الشحن واللوجستيات المختارين من القطاع الخاص، ومن ذوي الخلفيات المهنية في مفاوضات ايجار السفن، وحجوزات البواخر، وعمليات الموانئ، ومناولة الشحنات، وإدارة المستودعات.
- ١٥- وتتجلى القرائن الواضحة على قدرة البرنامج على استخدام هذه الخصائص لتحقيق وفورات ملحوظة في التكلفة، في تحليل أسعار النقل على ظهر السفينة (فوب) مقابل أسعار التكلفة والشحن (سيف). وعندما تتم مشتريات السلع بواسطة قسم الشراء التابع للبرنامج، يطلب إلى الموردين دائماً تقديم عرضين. الأول بأسعار "فوب" عندما تكون السلعة مقدمة للبرنامج بواسطة المورد في ميناء الشحن، على أن يكون البرنامج هو المسؤول عن نفقات النقل للجهة المقصودة. والعرض الثاني لسعر "سيف"، يقوم فيه البائع بترتيب النقل ودفع نفقاته حتى ميناء الجهة المقصودة. وفي أكثر من ٥٧ في المائة من هذه المشتريات، تمكنت خدمات النقل البحري في البرنامج من توفير أسعار نقل أقل من الفرق بين أسعار البائع "فوب" وأسعار "سيف"، مما أسفر عن وفورات صافية كبيرة للمنظمة. ويبدو هذا مدهشاً إذا ما علمنا أن العديد من موردي السلع للبرنامج هم من بين بيوت الحبوب الرائدة ذات الأقدام الراسخة في سوق النقل.



جدول يوضح وفورات البرنامج في الشراء على صيغة "فوب" مقارنة بصيغة "سيف"

السنة	الحمولة (المشترأة)	الوفورات (بالدولارات)
١٩٩٢	٨١٣ ٧٣٢	١ ٦٧٤ ١٨٥
١٩٩٣	٢٩٢ ٩٣٤	٢ ٨٤٦ ٤٨٨
١٩٩٤	١٩٣ ٠٥٣	٣ ١٠١ ٨٨١
١٩٩٥	٢٧١ ٨٢٨	١ ٧١٧ ٩٢٤

١٦- وإلى جانب ما تظهره هذه الاحصائيات من مستوى كبير من الوفورات، فإنها توفر المقارنة الوحيدة ذات الصلة لوظيفة البرنامج في مجال النقل ومعيار كفاءته. والحقيقة، ونظرا لأنها تقارن تماما نفس الرسالة (نوع السلعة، وحجمها، وميناء الشحن، وميناء التفريغ، وأيام الشحن والتفريغ أو التأخير في الميناء، الخ) فإنها فهي الواقع تعتبر المقياس الأوحد المرئي والمجدي للتحليل. وفي دورته الأخيرة، طالب المجلس التنفيذي بإجراء تحليل مقارن لمختلف أسعار الشحن التي حصلت عليها مختلف الوكالات. ويتطلب الحكم النهائي بشأن المزايا النسبية عملية شاملة من المسح القياسي أو مقارنة التكاليف والاجراءات بين وكالات الأمم المتحدة وبين القطاع التجاري والمنظمات غير الحكومية عند الاقتضاء. ومثل هذا الاستعراض يفوق قدرة البرنامج من ناحية وقت الموظفين والحصول على المعلومات المالية والتشغيلية للملكية، والدراية والخبرة التقنية.

١٧- ومن ناحية أخرى، يعكس جدول المقارنة بين أسعار "فوب" و"سيف" أعلاه، معيارا صالحا ومماثلا لمقارنة قابلية البرنامج على التنافس مع هيئات تجارية خارجية مشابهة. ويرد في قائمة كاملة بمشتريات البرنامج التي شحنت على مدى السنوات الأربع الماضية، وكما تجلت في الموجز وفي الضميمة.

الوفورات في التكلفة

١٨- الوفورات في التكلفة بغية تحسين فعاليتها ومتابعتها، فإن إدارة النقل البحري قد أنشأت وحدة للتخطيط والتعزيز والمراقبة خصيصا لتحقيق فعالية تكاليفية أكبر لدى الحصول على أسعار النقل البحري. وفي خلال الفترة المالية ١٩٩٤ - ١٩٩٥، أسفر التخطيط المسبق وجهود التعزيز عن وفورات شاملة في الشحن تقدر بنحو ٩,٧ مليون دولار.

النقل البري

١٩- وبالإضافة إلى مشاركة البرنامج المتواصلة والمركزة في أنشطة النقل البحري، فإنه يشارك كلية في أعمال النقل البري. ونظرا للحاجة الملحة والتي لا تلتين إلى المحافظة على دقة توقيت عمليات النقل مع ضمان أن تظل تكلفة هذا النقل عند أدنى حد، فعلى البرنامج أن يقوم باستمرار بتقييم قطاع النقل الاقليمي والمحلي، باحثا عن الفرص



السانحة لاستخلاص خدمات موثوق بها وتكلفة منخفضة. وكما هو الحال بالنسبة لأعمال الشحن، فإن البرنامج يقوم بتعيين أشخاص مختارين من الشركات التجارية الدولية أيضا ضمن موظفي اللوجستيات لديه.

- ٢٠- وتشمل بعض الأمثلة على طريقة البرنامج في السعي إلى أن يظل في صدارة سوق النقل البحري، ما يلي:
- (أ) الاحتفاظ بقائمة بالمقاولين سابقى الخبرة، يجري تقييمها وتحديثها باستمرار لضمان القابلية للمنافسة، والتي يمكن الرجوع إليها عند أي إشعار فوري؛
- (ب) التمسك الشديد والصارم بإجراءات المناقصات التنافسية والاستخدام الأمثل للقطاع الخاص لتأمين أقل أسعار النقل الممكنة؛
- (ج) الاحتفاظ بسجلات متعهدي نقل البضائع المستعدين للعمل في أقاليم نائية حيث تظهر الحاجة إلى زيادة طاقة النقل (انظر أدناه)؛
- (د) عقد اجتماعات ربع سنوية للجنة السلع والتأمين والنقل، لاستعراض عقود وأنشطة النقل الكبيرة؛
- (هـ) التقييم المستمر لأداء الناقلين ووكلاء شحن السلع من زاوية التطابق مع شروط النقل والتكلفة المحددة؛
- (و) إقامة صلات وثيقة مع ممثلي الحكومات في البلدان المتلقية وبلدان المرور للتأكد من أن البرنامج لا تفرض عليه ضرائب أو رسوم، وفي الحالات الخاصة، الحصول على استثناءات بشأن بعض اللوائح التشغيلية التي قد تعوق قدرته على تلبية أهداف التسليم؛
- (ز) توفير المدخلات الرئيسية مثل الوقود، عند اللزوم، لدعم العمليات التجارية في الظروف الصعبة.
- ٢١- وعن طريق معرفته الوثيقة بأسواق النقل التجاري المحلية، فإن البرنامج في وضع جيد لفهم ما هو ممكن لوجستيا في إقليم معين وما هي المدخلات التي قد تلزم لدعم عمليات إنسانية أكبر أو وحتى عمليات حفظ السلام.
- ٢٢- ولا يقوم البرنامج بإدخال القدرات المستوردة إلا عندما يرى أن ذلك ضرورة مطلقة بسبب عدم كفاية طاقة النقل بشكل واضح، أو حيث تصل الأسعار إلى مستويات غير مقبولة. والسياسة التي يحددها البرنامج هي السياسة التي تقوم على تشجيع المشاركة الفعالة للشركات المحلية بواسطة طرق التعاقد المبتكرة.

أنشطة النقل الأخرى

- ٢٣- على الرغم من أن النقل بواسطة المركبات البرية هو الأسلوب الأكثر شيوعا لطرق التسليم البري، فإن البرنامج يعمل بنشاط في مجالات أخرى، لاسيما عندما تقدم مزايا تشغيلية أو وفورات في التكلفة.
- ٢٤- وحيثما كان ذلك ممكنا، يستخدم البرنامج نظم السكك الحديدية أو الطرق المائية الداخلية القائمة لتلبية متطلبات النقل. وقد استخدمت السكك الحديدية على نطاق واسع وبشكل كثيف في بلدان الاتحاد السوفيتي السابق وأفريقيا الجنوبية. وقد قدمت في تنزانيا سعة نقل كبيرة بتكلفة منخفضة لحد كبير. ويشكل استخدام الصنادل في جنوب السودان بديلا مقننرا وفعال للتكاليف للنقل الجوي. وأسعار الصنادل للطن الواحد في المتوسط ٣٥١ دولارا للطن وهي أقل من التكاليف المركبة لأساليب النقل الأخرى. وفي عام ٥٩٩١، حقق هذا الأسلوب وفورات إجمالية قدرها ٠.٥ ١٤٨ دولار. ولأسف، أعاققت الظروف الأمنية الاستخدام الأوسع للصنادل وقللت من الوفورات الشاملة من هذا النشاط. ومع ذلك، فالبرنامج على استعداد للتوسع في استخدام هذا الأسلوب الفعال وغير المكلف للنقل حالما سمحت



الظروف المحلية. واستخدمت الصنادل كذلك لنقل السلع من أوروبا الوسطى إلى صربيا لدعم العمليات في يوغوسلافيا السابقة.

٢٥- ولا يستخدم النقل الجوي إلا إذا لم تتوفر السبل الأخرى الأقل كلفة، وعلى سبيل المثال، في مناطق الحرب النشطة أو في المناطق المغلقة أمام الوسائل الأخرى لأسباب أمنية أو سياسية. وفي بعض الحالات، استخدم النقل الجوي لزيادة القدرة على نقل السلع على أساس الأجل القصير. وتتمثل سياسة البرنامج في رصد الحاجة إلى العمليات الجوية باستمرار وإنهاء الخدمة في أقرب لحظة ممكنة. ويتعامل البرنامج مع العمليات الجوية بنفس طريقة تعامله مع أنشطة النقل الأخرى، أي استخدام الأسواق التجارية للحصول على خدمات جوية منخفضة التكلفة وموثوق بها في الوقت ذاته. ويشترك البرنامج حالياً في عمليتين جويتين رئيسيتين، أحدهما في أنغولا والأخرى خارج كينيا في جنوب السودان. وبالإضافة إلى ذلك، يحافظ البرنامج على قدرة استئجار الطائرات بناء على إخطار وجيز عن طريق اتصالاته في هذه السوق، مما يعطيه القدرة على التفاعل بسرعة مع تلبية المتطلبات الفورية. وإلى جانب الطائرات التجارية، فللبرنامج تاريخ طويل من التعاون مع مجموعة متنوعة من القوات الجوية على استخدام الطائرات الحربية لنقل أغذية الإغاثة الإنسانية. ويتعاون البرنامج بصورة فعالة مع الوحدة العسكرية ووحدة الدفاع المدني التابعة لإدارة الشؤون الإنسانية في جنيف.

مشروعات تحسين البنية الأساسية

٢٦- إن الحاجة إلى الاستفادة من الوسائل غير المألوفة للنقل، توفر مجالاً آخر للنشاط ثبت فيه نجاح البرنامج. وتظهر التجربة أن عمليات الطوارئ المعقدة غالباً ما اقتترنت بتدهور جسيم لحالة البنية الأساسية للنقل وتوافره. وقد اتضح ذلك في مرافق الموانئ في غرب أفريقيا والقرن الأفريقي، وفي البنية الأساسية للطرق والسكك الحديدية في شرق أفريقيا ومنطقة البحيرات الكبرى في القوقاز.

٢٧- وعلى مدى السنوات القليلة الماضية، استحدث البرنامج القدرة على تحديد أوجه القصور الحاسمة للبنية الأساسية، وتخطيط عمليات التدخل المناسبة وتنفيذ الحلول. وتتعلق عمليات التدخل هذه مباشرة بحركة إمدادات الإغاثة وهي امتداد طبيعي لمهام البرنامج الحالية. ولدى الاضطلاع بهذه العمليات، انصب نهج البرنامج على السعي إلى إيجاد الحلول:

- (أ) اللازمة لتعزيز قدرات شحن السلع لضمان التسليم في حينه لحجم السلع المطلوبة.
- (ب) والتي يمكن دفعها من الوفورات المتولدة عن نفقات النقل المنخفضة بالمقارنة مع النفقات الباهظة في غياب مشروعات التحسين.
- (ج) والتي يمكن تنفيذها سريعاً.
- (د) والتي تغل فوائدها فوراً بفضله زيادة القدرة أو الحد من تكاليف الشحن أو الإثنين معاً.
- (هـ) والمنخفضة التكلفة بالنسبة للفوائد المتوقعة.
- (و) والتي تساهم في عملية إعادة التعمير والتنمية.
- (ز) والتي تتسم بالمرونة في النهج، مما يسمح لمصادر الدعم المختلفة من القطاعين العام والخاص أن تتوحد لكي تشكل شركات مبتكرة ومنتجة.



(ح) والتي لا تتعارض مع حلول أخرى دائمة يجري التخطيط لها أو التي تضطلع بها الحكومات عن طريق الوكالات التقليدية مثل البنك الدولي، والمصارف الإنمائية الإقليمية أو الوكالات الثنائية.

(ط) والتي توفر الربط اللازم لمتابعة أنشطة هذه الوكالات التقليدية عندما تظهر مرة أخرى على المسرح.

(ي) والتي تولد فوائد تكميلية عن أنشطة الوكالات الأخرى، والحكومات المحلية والأفراد أو كليهما.

٢٨- وكجزء من تنفيذ هذه المشروعات، أو كأنشطة قائمة بذاتها، فإن البرنامج لديه المقدرة على توفير خدمات المشورة اللوجستية لتنسيق الاستخدام الأمثل للبنيات الأساسية المتوفرة (والمخططة). وقد حدث ذلك في أفريقيا الجنوبية (١٩٩٢ - ١٩٩٤)، والقوقاز (١٩٩٣ - ١٩٩٦) ويوغوسلافيا السابقة (١٩٩٥).

٢٩- وتشمل الأمثلة المحددة للتدخلات الحديثة العهد أو الجارية للبنيات الأساسية ما يلي:

(أ) تحتاج التحسينات الرئيسية لعملية طوارئ إقليم رواندا - بوروندي كيما تعالج بنيات النقل الأساسية ونظام التسليم، الأخذ بما يلي: إصلاح موانئ أومير، وغوما وبوكافو؛ ومشروعات إصلاح الطرق في تنزانيا وعلى طول جرف اوفيرا/بوكافو؛ وصيانة الطرق في أوغندا؛ ودعم مؤسسة سكك حديد تنزانيا وتعزيزات لقاعدة اللوجستيات الإقليمية في كمبالا (انظر الفقرات من ٥٠ إلى ٥٢).

(ب) إدخال تحسينات على الصنادل والطرق في جنوب السودان للحد من الحاجة إلى العمليات الجوية باهظة التكاليف.

(ج) رفع كفاءة مهبط الطائرات في لوكيشوغيو شمالي كينيا. يعتبر النقل الجوي، وبوصفه أعلى أسلوب لنقل الأغذية، آخر وسيلة يلجأ إليها ويجب الاضطلاع بها بطريقة فعالة التكاليف بقدر الإمكان. وفي عام ١٩٩٤، اضطلع البرنامج بمشروع للتحسينات قيمته ٥٢٥ ٠٠٠ دولار لتمديد ورفص مدرج الطائرات في مطار لوكيشوغيو، لدعم العمليات في جنوب السودان. وتسمح هذه التحسينات الآن باستخدام الطائرات الأكبر حجماً، وفي نفس الوقت خفض تكاليف الصيانة الضخمة المطلوبة لإصلاح الأضرار التي نجمت عن ابتلاع الغبار والصخور المتآكلة. وبناء على ذلك، فإن تكلفة إسقاط الطن المتري قد انخفضت من ٨٠٠ دولار إلى ٩٢٦ دولاراً، مما أسفر عن متوسط وفورات سنوية قدرها مليونين من الدولارات، رهنا بالكمية التي تم إسقاطها.

(د) استحداث قاعدة لدعم اللوجستيات في غرب أفريقيا من أجل العمليات في سيراليون، وليبيريا، وكوت ديفوار، وغينيا. وسيعمل هذا المشروع على زيادة قدرات نقل السلع بتوفير المعدات اللازمة للشحن والتحميل والتفريغ لموانئ الاقليم، وإنشاء طاقة شحن ساحلية صغيرة وكذلك أسطول من الشاحنات للنقل البري.

البرامج الإنمائية

٣٠- على الرغم من الرؤية السامية لاستجابة البرنامج للطوارئ، فإن أنشطته الإنمائية هي العمود الفقري لعملياته. وفي عام ١٩٩٥، تم الاضطلاع بمشروعات إنمائية في أكثر من ٠٨ بلداً على نطاق العالم، ونقل ما يزيد على ٨٠٠ ٠٠٠ طن من الأغذية. وتمثل هذه الأنشطة الإنمائية ميزة كبرى من حيث أنها تزود البرنامج بنظام قوي ومرن للنقل واللوجستيات، وهو قائم بالفعل وقادر على تلبية احتياجات الوكالات الأخرى أو التكيف مع طلبات عمليات الإغاثة. وعلى وجه الخصوص، فإن أنشطة البرنامج الإنمائية هي ما يلي:



- (أ) تزويد البرنامج بتغطية دولية شاملة، مما يتطلب الإلمام المتواصل بطرق المحيطات، وخطوط الشحن وعملاء الموانئ، ومرافقها؛
- (ب) المساهمة في تحديد أحجام الأغذية على متن السفن، ومن ثم توافرها للتحويل العاجل والمباشر وبموافقة الجهات المانحة، إذا ما ظهرت الحاجة إلى ذلك؛
- (ج) إنشاء شبكة من المخزونات على نطاق العالم، يمكن إتاحتها للإستعارة من أجل احتياجات الطوارئ العاجلة؛
- (د) إقامة علاقة وثيقة ومتواصلة والحفاظ عليها بين موظفي البرنامج ومختلف الهيئات بما في ذلك الموظفين الحكوميين، والمنظمات غير الحكومية، ومؤسسات النقل - وهي علاقات غالبية لا تقدر بثمن في مستهل أي طوارئ جديدة.

وفورات التكلفة المترجمة

٣١- لقد توسعت أنشطة البرنامج في مجال النقل واللوجستيات توسعا ضخما على مدى السنوات العشر الأخيرة. وكجزء من هذا التوسع، استثمر البرنامج موارد مالية وبشرية إضافية تتناسب مع متطلبات الإدارة المتزايدة ومع نطاق الوفورات المالية. وكان العائد من هذا الاستثمار كبيرا. ففي الفترة المالية ١٩٩٤ - ١٩٩٥، حقق البرنامج وفورات تكلفة مراجعة قدرها ٤٥,٤ مليون دولار نجمت عن عمليات معينة للنقل واللوجستيات. وقد قيس ذلك مقابل إنفاق شامل قدره ٧٧٥ مليون دولار. وقد أسفرت الإسهامات من عدة عمليات في تحقيق وفورات في التكلفة عن طريق ما يلي: تحسين تخطيط وبرمجة الشحنات، وتنفيذ التعديلات في مسار الحمولات المنقولة وتعزيز الشحنات، ووضع ترتيبات للمناولة الأفضل والتخزين الأحسن؛ توسيع قاعدة التنافسية، والتفاوض بشأن أسعار أفضل؛ والقيام بعمليات تقدير أدق وأشمل للوجستيات واستعراض التكلفة للعمليات بأسرها لإلغاء مخصصات الميزانية التي لا لزوم لها.

المزايا المطبقة: أنشطة البرنامج في الطوارئ المعقدة

٣٢- خلال السنوات العشر الماضية، تغيرت طبيعة المعونة الغذائية الأساسية من جراء زيادة عدد ما يسمى بالطوارئ المعقدة. فهذه الطوارئ التي هي من صنع الإنسان وتتصف بما يلي، بين عدة أمور أخرى: (أ) الصراعات الأهلية التي تؤدي حتما إلى نزوح ضخم للسكان؛ (ب) تدمير وتحطيم البنى التحتية الأساسية؛ (ج) الإنهيار الكلي المتكرر للهياكل الحكومية. وبالنسبة لوكالات الإغاثة الإنسانية، تختلف حالات الطوارئ المعقدة عن حالات الطوارئ الطبيعية من حيث أن العمليات تتم في ظل ظروف أخطر وفي بيئات من عدم الاستقرار السياسي. وغالبا ما كان هناك أيضا نوع من الافتقار إلى البنى الأساسية الوظيفية، مما يستلزم عمليات أوسع بكثير من مجرد نقل إمدادات الإغاثة.

أنشطة النقل واللوجستيات في حالات الطوارئ المعقدة

٣٣- تتمثل أولى أولويات البرنامج عند حالات الطوارئ المعقدة في تلبية الاحتياجات الفورية المطلوبة للبقاء على قيد الحياة، كيما يظل ضحايا الأزمات أحياء. وبمجرد انجاز هذه المهمة، فإن الأولوية التالية هي الحيلولة دون انزلاق الأهالي مرة أخرى إلى حالة الجوع والوقوع في براثنها. أما الدور النهائي للبرنامج فهو يتمثل في المساعدة على الانتقال من وضع الإغاثة إلى وضع التنمية عن طريق الاستثمارات في البنى الأساسية المحلية وقاعدة إنتاج الأغذية.



٣٤- وبغية تلبية الاحتياجات الغذائية العاجلة، فإن البرنامج قادر على اللجوء إلى السحب من عدد من المخزونات الغذائية بما في ذلك: مخزونات أغذية طوارئ من البرنامج للمستودعات التي تديرها إدارة الشؤون الإنسانية في بيزا، إيطاليا، للاقتراض من الاحتياطات القطرية أو الإقليمية، أو تحويل الأغذية من عمليات أخرى. وبسبب حضوره المادي فيما يزيد على ٠٨ بلداء، فإن هذه القدرة تمثل فعليا مخزون طوارئ على نطاق العالم، لا تضاهيها قدرة أي منظمة أخرى. وتستطيع محاور النقل والتخزين الكبيرة مثل تلك الموجودة في إيساكا، تنزانيا، أن تنقل على وجه السرعة هذه السلع لتلبية الاحتياجات الإقليمية. والبرنامج، وبفضل ٢٠٠ ٠٠٠ طن من الأغذية في أعالي البحار في أي وقت معين من الأوقات، يحتفظ في الحقيقة باحتياطي عائم من الأغذية، قادر على إعادة تغيير مساره بناء على إخطار وجيز.

٣٥- وعلى نحو ما فصل أعلاه، فإن الأصول المادية اللوجستية واسعة النطاق للبرنامج وتغطيته العريضة للأسواق، تعتبر بمثابة مصادر مهمة لتلبية احتياجات الشحن في أوقات الأزمات. وهذا المزيج من الأصول المادية الموجودة والاتصالات التجارية الواسعة، لا يمكن أن تضاهيه أي وكالة أخرى من وكالات الأمم المتحدة أو أي منظمة غير حكومية دولية. وغالبا ما يتم الاضطلاع بمشروعات تحسين البنى الأساسية فورا بغية زيادة نقل السلع وإيجاد سبل أقل ثمنا لعمليات الشحن.

٣٦- وفي كثير من الأحيان، تمثل أنشطة نقل البرنامج مساهمات هامة في جهود إعادة التأهيل. وما يزيد على ٦٠ في المائة أو أكثر من جميع نفقات النقل البري تدفع إلى المقاولين الموردين المحليين، مما يعزز الاقتصادات المحلية ويوفر العمالة القيمة، لاسيما في أوقات انقطاع الطلب على النقل التجاري العادي. وعندما يقوم البرنامج بإعادة تشييد طريق من الطرق، فإن هذا الطريق نفسه يشتمل على سلع غير غذائية، ومواد بناء، وأدوية وتجارة محلية. وتعتبر خدمات النقل والاستثمارات في البنى الأساسية المقدمة محليا، سببا من الأسباب التي تجعل من البرنامج أكبر مشتر للسلع والخدمات من البلدان النامية داخل أسرة مؤسسات الأمم المتحدة.

الاستجابة لحالات الطوارئ: مثال رواندا^(١)

٣٧- توضح الأحداث التي وقعت أثناء حالة الطوارئ المعقدة في رواندا، دور البرنامج في الطوارئ والموارد اللوجستية المهمة التي تستطيع أن يستخدمها في أوقات الأزمات.

٣٨- وفي أعقاب سقوط كيغالي، وتغيير الحكومة في رواندا، حدثت هجرة جماعية للاجئين نحو زائير في يوليو/تموز ١٩٩٤. وتفاعلا مع طلبات ما يزيد على ١,٢ مليون مستفيد جديد، اتخذ البرنامج عددا من الاجراءات السريعة. ففي غضون ٤٨ ساعة من حالات الوصول الأولى إلى غوما، زائير، استخدم البرنامج ترتيبات استئجاره للطائرات ليبدأ عملية نقل جوي من ممباسا وعنتيبي ونيروبي. وفي غضون أيام معدودة، توسع هذا النقل الجوي بفضل الأغذية والطائرات القادمة من عمليات البرنامج في أنغولا. وبعد اسبوع من بداية التدفق، كان البرنامج قد أنشأ خطوط نقل برية من مستودعاته في كمبالا. وقد أتاح هذا الانفتاح السريع على عمليات النقل البرية للبرنامج، من أن يوقف نقله الجوي للأغذية وهيا مساحة لهبوط طائرات الوكالات الأخرى لكي تقدم أصناف حيوية مثل أجهزة تطهير المياه وتنقيتها، والإمدادات الصحية.

(١) الوثيقة عملية طوارئ إقليم رواندا - بوروندي الصادرة عن البرنامج في مايو/أيار ١٩٩٦ (بالإنجليزية).



٣٩- وفي أغسطس/آب ١٩٩٤، أعاد البرنامج توزيع كبار الموظفين والموارد الرئيسية من أجل إنشاء وحدة النقل والتنسيق. وأصبحت الوحدة التي أنشئت في كيغالي، مسؤولة عن إدارة جميع الأصول المادية للنقل في الإقليم. وتشتمل هذه الأصول على أسطولين من الشاحنات الضخمة (٠٥ شاحنة لكل أسطول)، أحضرت من الأردن وزمبابوي وكذلك إعادة تشغيل ٧٤ شاحنة كانت قد أعيدت إلى حكومة اثيوبيا واريتريا^(٢). وبعد ذلك بقليل، بدأ البرنامج جهوده في سبيل إنشاء طرق برية متعددة الأغراض في المنطقة. وتضمن ذلك عدة طرق ومشروعات لإصلاح الموانئ.

٤٠- عندما بدأت عملية إغاثة رواندا، كان متوسط التكلفة الداخلية للطن من الأغذية المنقولة يزيد على ٢٣٥ دولارا. وحاليا، وصل السعر إلى ١٩٥ دولارا. وقد تحقق هذا الخفض عن طريق ما يلي:

() تحسينات البنيات الأساسية؛

() فتح طرق برية إضافية؛

() مفاوضات بشأن أسعار محسنة للمرور العابر؛

() إنشاء أساطيل من الشاحنات المخصصة للإغاثة؛

() توسيع قاعدة التنافس باستخدام سوق اقليمية للنقل؛

() تحسين إدارة النقل من خلال أنشطة وحدة النقل والتنسيق.

وبفضل الحملات الشهرية التي تصل في متوسطها إلى ٥٤ ٠٠٠ طن، فإن هذه الأنشطة قد وفرت للبرنامج، وبالتالي للجهات المانحة، ٨،١ مليون دولار شهريا، أو ٦،١٢ مليون دولار في السنة.

٤١- وحاليا، وفي الإقليم برتمته، يوفر البرنامج المساعدة الغذائية لعدد ٢,٤ مليون نسمة بمتوسط متطلبات شهرية قدرها ٧٥٦ ٤٠ طنا. وبالتزامن مع هذا، حقق البرنامج انتقالا نحو طرق التغذية الموجهة، وأقام نظاما معقدا لتقصي السلع وللاتصالات، هذا فضلا عن اشتراكه في تسع عمليات لوجستية خاصة.

دور إدخال التحسينات على البنيات الأساسية في حالات الطوارئ المعقدة

٤٢- وعلى نحو ما ذكر آنفا، غالبا ما كانت مشروعات تحسين البنيات الأساسية عنصرا حاسما في استجابة البرنامج لحالات الطوارئ المعقدة. فحمولة الاحتياجات الضخمة المتولدة عن عمليات الطوارئ كثيرا ما تفوق نظم النقل القائمة. وتلبية طلبات نقل الأغذية، يجب أن يتمتع البرنامج بالقدرة على التصدي لمتطلبات البنيات الأساسية وإدارة مشروعات الإصلاح الأساسية.

٤٣- وعلى سبيل المثال، شكلت الأحداث في القوقاز في عام ١٩٩٣ وعام ١٩٩٤، إمكانات نقل ما يزيد على مليون طن من المعونة الغذائية إلى الإقليم. والتجأت الجهات الدولية المانحة إلى البرنامج لمساعدته على حل العقبات اللوجستية في الإقليم، لاسيما في حالة أرمينيا غير الساحلية. وأدرك البرنامج أن زيادة قدرة الميناء الحالي وشبكة السكك الحديدية داخل جورجيا، والتي كانت منفذ أرمينيا الوحيد إلى البحر في ذلك الوقت، تمثل أكثر السبل فعالية تكاليف لتلبية حجم المتطلبات. وبناء على ذلك، تم الاضطلاع بمشروع للميناء بقيمة ستة ملايين دولار، وبمشروع قيمته ٥,٩ مليون دولار لإصلاح خطوط السكك الحديدية. وبفضل هذه الأموال، تم تركيب وحدات الطاقة، وانشئت

(٢) الوثيقة النقل واللوجستيات في عام ١٩٩٤ الصادرة عن البرنامج في عام ١٩٩٤، صفحة رقم ٢



نظم الاتصالات، وبنيت الكباري وتم توفير قاطرات الديزل. وتشكلت وحدة خاصة هي وحدة القوقاز للمشورة اللوجستية، لإدارة هذه المشروعات وتنسيق جميع الأنشطة اللوجستية في جميع أنحاء المنطقة. وما لم تكن هذه المشروعات قد تمت لتحسين البنيات الأساسية، فإن القدرات القائمة كانت ستكتسح سريعا، ثم الاضطرار إلى نقل الأغذية سواء بواسطة الشاحنات وبتكلفة قدرها ٠.٥١ دولار للطن الواحد، أو جوا بتكلفة ١.٠٠٠ دولار للطن الواحد. وكان من شأن ارتفاع أسعار النقل بشكل ملحوظ أن عمل على خفض الأموال المتاحة لشراء الأغذية وبالتالي خفض كمية المساعدة المقدمة للمستفيدين. وقد قلت قيمة عمليات البرنامج في هذه الحالة بمعدل ٠.١ دولار للطن عن تعريفه السكك الحديدية العادية وقدرها ٣٠ إلى ٤٠ دولار للطن. وبفضل هذه الأموال، استطاع البرنامج أن يلبي جميع متطلبات نقل الطوارئ، وتوفير المال بالمقارنة مع خيارات أعلى ولا يعتمد عليها. فضلا عن ذلك، فقد تم الإبقاء على نظام نقل عامل - قادر على توفير الخدمات للمنظمات الأخرى، بما في ذلك القطاع الخاص ومكن ذلك المنظمات مثل البنك الدولي والاتحاد الأوروبي من أن تحل محل البرنامج، وتأكيد أدوارها التقليدية كمقدمة للدعم التقني والإمائي.

التعاون مع الوكالات الأخرى

٤٤- يحتفظ البرنامج بشبكة واسعة من الاتفاقات الرسمية وغير الرسمية لتوفير الموظفين والمعدات. وفي إطار منظومة الأمم المتحدة، فإن هذا يشمل استخدام مستودع بيزا (بالتقاسم مع إدارة الشؤون الإنسانية)، والحصول على المعدات المخزونة في قاعدة لوجستيات إدارة عمليات حفظ السلام في برينديزي. وقد استخدم هذا الترتيب لدعم عمليات طوارئ البرنامج في غرب أفريقيا. وبناء على هذه الاتصالات، استغلت إدارة عمليات حفظ السلام الميدانية التابعة لشعبة اللوجستيات، خبرة البرنامج ودرأيته في استئجار سفن لتجديد إمدادات عمليات الأمم المتحدة في مونروفيا، ولتوفير قاعدة احتياطية ومركز للعمليات. وتقاسمت الوكالات تكاليف هذا النشاط فيما بينها، ومن ثم وفرت الوقت والمال لكلا المنظمين. وخارج منظومة الأمم المتحدة، يرتبط البرنامج كذلك باتفاقات رسمية مع العديد من المنظمات غير الحكومية الرئيسية لتوفير الموظفين والمعدات ومجموعات مستلزمات الخدمات، واتخذ بالمثل ترتيبات مخصصة مع منظمات أخرى.

٤٥- ويعتبر مفهوم مجموعة مستلزمات الخدمات بمثابة مبادرة أخرى في إطار عملية التعديلات والاصلاحات على النطاق الواسع للمنظومة. وعقب الأحداث في غوما، تم التسليم بأن ثمة حالات تكون فيها عمليات التدخل الكبيرة التي تنطوي على موظفين مهرة ومعدات معقدة مطلوبة كيما يمكن تلبية المتطلبات المحددة. وقد حدد البرنامج ثماني مجموعات مستلزمات للخدمات القائمة على اللوجستيات التي تطلب في حالة طوارئ. وبالتعاون مع مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، وإدارة الشؤون الإنسانية وصندوق الأمم المتحدة للطفولة، يجري إدماج هذه المجموعات في مجموعة موحدة لوكالات الأمم المتحدة التي يمكن أن يقوم أي من الجهات المانحة لأي من وكالات منظومة الأمم المتحدة. وتقدم مثل هذه الجهود التعاونية كذلك خيارا للتوسع في عدد البلدان التي تعمل كجهات مانحة في حالات الطوارئ بإتاحة المساهمات العينية من المعدات والخدمات المقدمة من البلدان التي لا تستطيع عادة توفير الأغذية أو الأموال.

٤٦- وكثيرا ما يتطلب البعد الأمني لحالات الطوارئ المعقدة من وكالات الإغاثة الإنسانية التابعة للأمم المتحدة أن تعمل بالتعاون الوثيق مع الجهات العسكرية والدفاع المدني التي تم نشرها في المنطقة. ولتعزيز هذا التعاون، شجع البرنامج، وعن طريق اللجنة الدائمة المشتركة بين الوكالات، على إنشاء الوحدة العسكرية ووحدة الدفاع المدني في إطار إدارة الشؤون الإنسانية. وستعالج هذه الوحدة قضايا مثل الجوانب القانونية للتفاعل مع العسكريين في الطوارئ المعقدة، وإدارة مجموعات مستلزمات الخدمة العسكرية أو الدفاع المدني، والمشاركة في تدريبات المشترك.



٤٧- وربما كان العنصر الأساسي للتركيز الأخير على الاستعداد يتمثل في الجهود الجارية حالياً في مجال التخطيط الطارئ. وقد أثبتت أنشطة التخطيط الطارئ في رواندا وبوغوسلافيا السابقة أنها قيمة للغاية من ناحية التنبؤ بالاحتياجات، وتحسين التنسيق وتلبية المتطلبات بمجرد ظهورها. وقد استحدث البرنامج إجراءات تخطيطه الداخلي الطارئ، ويبدل أقصى جهده لوضع نهج واسع للأمم المتحدة حيال التخطيط يشمل مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، وصندوق الأمم المتحدة للطفولة وإدارة الشؤون الإنسانية.

٤٨- ولضمان دور البرنامج كمشارك فعال في عملية التغيير هذه، وكذلك في إدارة مختلف أنشطة الاستعداد، أنشأ البرنامج عددا من الوحدات الوظيفية الداخلية وآليات التنسيق. وفي إطار قسم النقل واللوجستيات، فالوحدة التي تشترك بشكل أكبر في هذه الأنشطة هي فريق التدخل في اللوجستيات المتزايدة للطوارئ.

٤٩- وتعتبر جميع هذه المبادرات الخاصة للتعدلات والاصلاحات هي من نواحي كثيرة انعكاسا لضرورة تخصص مجتمع الإغاثة في المجالات التنظيمية للدراية والخبرة، وإزالة أوجه القصور التي تؤدي إلى ضياع الوقت والمال. وبناء على ذلك، يتوقع البرنامج أن تستمر هذه العملية النافعة للتخصص وأن تتمخض عن فوائد لجميع الجهات الفاعلة داخل المنظومة.

المزايا النسبية المتقاسمة: دور البرنامج في المستقبل

فرضيات

- ٥٠- لدى صياغة دور معدل للبرنامج، يتطلب دورا مختلفا لشركائه، يجب طرح بعض الفرضيات:
- () ستظل الحاجة ماسة إلى استجابة دولية لحالات الطوارئ المعقدة كذلك التي ظهرت خلال السنوات القليلة الماضية؛
 - () لا يمكن التنبؤ بموقع هذه الطوارئ ولا بمداهها أو مدتها بدقة؛
 - () ستظل الموارد المتاحة لدعم ومساندة الاستجابة للطوارئ محدودة؛
 - () وانه لمن مصلحة الوكالات، والجهات المانحة والمستفيدين أن يكون لديهم إطار واضح للتعاون المشترك بين الوكالات يحقق الحد الأمثل للموارد المتاحة.
- ٥١- وتأسيسا على هذه الفرضيات، ثمة مجالان رئيسيان رأي أن ما أثبتته البرنامج فيهما من مزايا في النقل واللوجستيات، يمكن تقاسمهما لصالح مجتمع الإغاثة الدولي بأسره ألا وهما: توفير خدمات النقل وضمان سير العمل في البنيات الأساسية اللوجستية.

توفير خدمات النقل

- ٥٢- يستطيع البرنامج توفير خدمات النقل لوكالات الأمم المتحدة، والمنظمات غير الحكومية، وسائر المنظمات الدولية الأخرى، إذا ما طلبت ذلك. وستوفر هذه الخدمات على أساس استرداد التكلفة وستشمل سلع الإغاثة الغذائية وغير الغذائية على السواء. ويمكن بسهولة توسيع عملية توفيرها بحيث تشمل النقل الذي يتجاوز نقاط التسليم الأمامية.
- ٥٣- ويمكن إدراج هذه العملية بسهولة ضمن إجراءات البرنامج الادارية والمالية والتشغيلية القائمة. ويقوم البرنامج بالفعل بتقديم الخدمات الثنائية على أساس استرداد التكلفة، كما أن النموذج الجديد لحشد الموارد يدعم مثل هذا التوسع



بيسر ودون مشقة. وينتظر أن تكون متطلبات التوظيف عند أدنى حد، ويمكن تلبيتها هنا أيضا بسهولة عن طريق الإجراءات القائمة. وستجلى أي مصروفات إضافية في التكاليف الكلية للخدمات المقدمة وستقارن بالوفورات المتوقعة.

٥٤- وتحتاج الطرق المحددة لهذا النشاط إلى المزيد من البحث بتفصيل أكبر، ولكنه سيقوم عموما على أساس بعض المبادئ التوجيهية، وهي:

- () يجب أن تسفر هذه الأنشطة عن وفورات جماعية في التكلفة أو عن زيادات في الفعالية التشغيلية أو عن الإثنين معا.
- () ينبغي ألا يكون هناك أي نوع من الصدام أو التشويش على أنشطة البرنامج الأخرى في الإقليم.
- () ينبغي إيلاء الدعم والاهتمام المتساوي للسلع الواردة من جميع الوكالات، ووضع أولويات النقل (عند الضرورة) على أساس المتطلبات التشغيلية المتفق عليها بين الأطراف.

ضمان دعم البنيات الأساسية لعمليات الطوارئ

٥٥- بغية نجاح البرنامج في تنفيذ ولايته الحالية، فلا خيار أمامه سوى ضمان قدرة البنيات الأساسية الحالية للنقل على إيواء أحجام كبيرة من إمدادات الإغاثة. ومن الطبيعي أن يعترف بهذا النشاط الجاري وأن توضع الشروط لمزيد من النهج النموذجية حيال هذه القضية. ومثل هذا الاعتراف سيسمح للوكالات بتجميع مواردها، وهي محدودة جدا غالبا أثناء المراحل الأولية لأي حالة من حالات الطوارئ، للقيام بمشروعات تحسين تعود بالنفع المتبادل. وينتظر أن يعمل تعزيز الموارد على اختزال الوقت المطلوب لتحقيق كفاءة النقل المتزايدة، مما ينجم عنه وفورات أكبر طوال حالة الطوارئ. ولما كان البرنامج حاضرا طوال السلسلة المتصلة من الإغاثة إلى التنمية، فإن مثل هذا الاعتراف سيضمن عدم وجود ثغرة معطلة، أو ربما مضرّة، للدعم من أجل مشروع التحسين. وسيتم ذلك بالتعاون مع وكالات إنمائية أخرى وسيجري بطريقة منهجية لاستكشاف السبل التي يمكن بواسطتها أن تكمل أنشطة المنظمات بعضها البعض. وينبغي استكشاف ترتيبات جديدة مرنة للتمويل.

٥٦- وسيضع اكتساب هذا الدور عدة متطلبات إضافية على عاتق البرنامج. ولقد أظهر الموظفون الحاليون كفاءتهم في مشروعات من هذا القبيل؛ وثمة قوائم شاملة محفوظة بالخبراء التقنيين والترتيبات الاحتياطية مع البلدان الأعضاء التي يمكن اللجوء إليها لمعالجة احتياجات محددة. ويمكن تقاسم الدعم التمويلي لمثل هذه المشروعات بين كل الوكالات المعنية، أو التماسها على أساس كل مشروع على حدة.

٥٧- وسيقوم دور البرنامج في هذا المجال على أساس ما يأتي، أو سيشمل ما يأتي:

- () تحليل دقيق للاختناقات اللوجستية الحالية؛
- () تصميم يحقق النتائج المثلى بأقل المدخلات؛
- () استخدام القطاع التجاري للحصول على كفاءة السوق؛
- () استحداث شراكات وتقاسم الأعباء مع الحكومات المحلية؛
- () وعند الاقتضاء، دعم نظام البرنامج لأنشطة الغذاء مقابل العمل أو المشروعات الإنمائية؛
- () النظر في متطلبات التنمية على المدى البعيد؛
- () المطابقة إن لم يكن التكامل مع أنشطة أخرى تقوم بها منظمات أخرى مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي؛



- () تفادي اصلاح البنيات الأساسية أو تشييدها إلا في حالة الضرورة القصوى؛
 () القدرة على الاستمرار بسهولة بعد انتهاء أنشطة الإغاثة.

القيود

- ٥٨- على الرغم من أن البرنامج قادر اليوم على تقديم مساهمات فورية في مجال النقل واللوجستيات، يظل هناك عدد من القضايا التي يتعين معالجتها بغية الحصول على أقصى الفوائد من القدرات التي يعرضها البرنامج.
- ٥٩- ويتعلق أهم قيد قائم اليوم بالنسبة لتقاسم مزايا البرنامج النسبية مع الوكالات الأخرى، بقضية استرداد التكلفة لخدمات النقل المقدمة. ويحتاج البرنامج إلى تحسين قدرته على تقديم عروض أسعار بصورة صحيحة على أساس التكاليف الفعلية. وفي الوقت الراهن، فإن الأسلوب الشائع لتحديد التكاليف لقيدها على حساب الوكالات الأخرى، يقوم على أساس توقعات الميزانية وضرورة التمسك بهذه الأرقام. وبالإضافة إلى ذلك، لا يوجد أسلوب واضح لتحديد أي نفقات غير مباشرة قد يتكبدها البرنامج في هذا النشاط.
- ٦٠- ومن ناحية مشروعات تحسين البنيات الأساسية، هناك حالياً ثغرة تخطيطية بين الوقت الذي يستغرقه تنفيذها مثل أي مشروع في ظل ظروف الطوارئ، وبين تنفيذ مشروع إنمائي للمتابعة (سواء بواسطة البرنامج أو وكالة أخرى مثل البنك الدولي). وبناء على ذلك، ثمة خطر من أن تقل كفاءة أي تحسينات تتم أثناء أي عملية من عمليات الطوارئ في المراحل الاستهلاكية لبرامج إنمائية لاحقة. والحاجة تدعو إلى تنفيذ تخطيط قوي وروابط تنسيق متينة مع اجراءات جديدة من أجل التصدي للمراحل الانتقالية التي تحدث طوال السلسلة المتصلة لعملية من الإغاثة إلى التنمية.

المستقبل

- ٦١- ينبغي لوكالات الإغاثة التابعة للأمم المتحدة أن تضع اتفاقات تشغيلية متعددة الوكالات تصف بوضوح المسؤوليات النسبية لكل منها. وستراعي هذه الاتفاقات المهام الحالية للوكالات ومواطن قوة كل منها، والبناء عليها للحد من الأمور الزائدة عن حاجة النظام وزيادة الفعالية التشغيلية والتكليفية.
- ٦٢- والبرنامج في وضع متميز للمساهمة في أنشطة النقل واللوجستيات في إطار الاستجابة الدولية لإغاثة الطوارئ. وفضلا عن ذلك، فإنه يود التأكيد على اهتمامه بالعمل مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى وغيرها من الوكالات الدولية لتحمل مسؤوليات إضافية، إذا ما كانت واقعية ومسوغة، وفي نطاق قدرته المجربة. ويمكن تولي هذه المسؤوليات بطريقة تدريجية، بالبناء على النجاحات الماضية والحالية، بطبيعة حذرة وتطبيق عملي.



الملحق

الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٢ (بالدولارات)									
الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف"	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للشحن	الكمية (بالأطنان)	نوع الشحنة	السفينة
									يناير - ديسمبر
76 000.00	627 000.00	551 000.00	33.00	29.00	Bangladesh	Argentina	19 000	Wheat	Amitie
98 450.00	1 181 400.00	1 082 950.00	33.00	30.25	Bangladesh	Argentina	35 800	Wheat	Rich Way
85 250.00	1 023 000.00	937 750.00	33.00	30.25	Bangladesh	Argentina	31 000	Wheat	Hyundai 20
45 076.50	489 402.00	444 325.50	38.00	34.50	West Africa	Vietnam	12 879	Rice	Pavlina
217 250.00	389 125.00	171 875.00	31.13	13.75	Ethiopia	Saudi Arabia	12 500	Wheat	Atlas
71 112.60	218 532.60	147 420.00	31.13	21.00	Bangladesh	Saudi Arabia	7 020	Wheat	Ronald
367 200.00	617 100.00	249 900.00	121.00	49.00	West Africa	Thailand	5 100	Rice	Happy Valley
(8 344.00)	252 406.00	260 750.00	121.00	125.00	West Africa	Thailand	2 086	Rice	Arktis Bay
35 820.00	404 820.00	369 000.00	22.49	20.50	Bangladesh	Vietnam	18 000	Rice	Al Tafsir
(86 405.12)	360 808.88	447 214.00	42.76	53.00	West Africa	Myanmar	8 438	Rice	Neptune Iris
66 300.00	456 300.00	390 000.00	45.63	39.00	Somalia	Belgium	10 000	Wheat	Milos L
67 500.00	472 500.00	405 000.00	35.00	30.00	Bangladesh	EEC	13 500	Wheat	Seavenus
255 125.00	1 373 750.00	1 118 625.00	35.00	28.50	Bangladesh	EEC	39 250	Wheat	Kiukiang Career
(86 250.00)	603 750.00	690 000.00	35.00	40.00	Bangladesh	EEC	17 250	Wheat	Iro
133 776.00	204 380.00	70 604.00	55.00	19.00	Philippines	Vietnam	3 716	Rice	Duyen Hai
(46 322.00)	403 788.00	450 110.00	46.20	51.50	West Africa	Myanmar	8 740	Rice	Potsdam
(46 391.40)	649 479.60	695 871.00	46.20	49.50	West Africa	Myanmar	14 058	Rice	Mentor
89 880.00	898 800.00	808 920.00	30.00	27.00	South Africa	USA	29 960	Maize	Seafighter
124 354.00	1 098 674.00	974 320.00	42.85	38.00	Sudan/Ethiopia	USA	25 640	Wheat	Sentosa
17 200.00	236 500.00	219 300.00	55.00	51.00	South Africa	Holland	4 300	Nuts	Lima
1 476 581.58	11 961 516.08	10 484 934.50					318 237		المجموع



الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٣
(بالدولارات)

الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف"	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للسحن	الكمية (بالأطنان)	نوع الشحنة	السفينة
									يناير - ديسمبر
26 546.85	161 582.85	135 036.00	52.65	44.00	South Africa	US Gulf	3 069	Maize	Al Aliyu
240 000.00	540 000.00	300 000.00	90.00	50.00	Aqaba	Rouen	6 000	Wheat flour	Lia P
17 680.00	163 680.00	146 000.00	20.46	18.25	Mersin	Yenbo	8 000	Wheat	Omis
39 104.64	396 658.64	357 554.00	21.91	19.75	Ethiopia	Yenbo	18 104	Wheat	Chantal
3 280.00	175 280.00	172 000.00	21.91	21.50	Mombasa	Yenbo	8 000	Wheat	Lia P
270 162.81	1 614 459.06	1 344 296.25	49.54	41.25	China	Argentina	32 589	Wheat	Trade Ambassador
17 000.00	129 000.00	112 000.00	32.25	28.00	Calcutta	Yangoon	4 000	Rice	Sun Joy
(8 512.50)	73 207.50	81 720.00	32.25	36.00	Calcutta	Yangoon	2 270	Rice	Vinland Saga
40 297.00	190 275.00	149 978.00	32.25	25.42	Calcutta	Yangoon	5 900	Rice	Kuldiga
130 302.00	600 202.00	469 900.00	47.26	37.00	West Africa	Bangkok	12 700	Rice	Zulfikar
134 960.14	772 181.14	637 221.00	47.26	39.00	West Africa	Hochiminh	16 339	Rice	Kingsfisher
64 487.50	364 815.00	300 327.50	49.50	40.75	Angola	Hochiminh	7 370	Rice	Celine Metz
376 233.12	1 165 611.12	789 378.00	52.42	35.50	Bourgas	US Gulf	22 236	Wheat flour	Chios Harmony
313 823.28	710 211.28	396 388.00	73.46	41.00	Mombasa	US Gulf	9 668	Wheat flour	Angeliki D
158 646.00	1 106 276.00	947 630.00	28.66	24.55	Pakistan	Stockton	38 600	Wheat	Sayany
301 860.00	1 096 758.00	794 898.00	54.50	39.50	Sudan/Ethiopia	Stockton	20 124	Wheat	Nadelhorn
3 356.50	128 026.50	124 670.00	13.35	13.00	Cambodia	Vietnam	9 590	Rice	Tug/Barges
133 724.00	517 684.00	383 960.00	39.10	29.00	West Africa	US Gulf	13 240	Maize	Ilion
71 253.60	513 889.60	442 636.00	47.60	41.00	East Africa	US Gulf	10 796	Maize	Angeliki D
85 233.00	1 079 618.00	994 385.00	38.00	35.00	China	Denmark	28 411	Wheat	Amadeus
127 946.25	580 023.00	452 076.75	51.00	39.75	Ethiopia	France	11 373	Wheat	Euroliberty
101 500.00	200 970.00	99 470.00	49.50	24.50	Colombo	Yangoon	4 060	Rice	Silver Kris
2 648 884.19	12 280 408.69	9 631 524.50					292 439		المجموع

**الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٤
(بالدولارات)**

الفرق	الجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف"	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للتشحن	الكمية (بالإطنان)	نوع الشحنة	تاريخ العقد	السفينة
										يناير - مارس
465 230.05	865 460.30	400 230.25	71.90	33.25	Tema	Yangon	12 037	Rice	١٩٩٤/١/٥	Gemstar I 001
(2 340.00)	83 460.00	85 800.00	53.50	55.00	Manila	Yangon	1 560	Rice	١٩٩٤/١/١٣	Arktis Lake 002
462 890.05	948 920.30	486 030.25					13 597			Subtotal
										أبريل - يونيو
64 680.00	221 480.00	156 800.00	39.55	28.00	Luanda	East London	5 600	Maize	١٩٩٤/٤/٥	Zuljenah 050
165 319.00	593 250.00	427 931.00	37.50	27.05	Bourgas	Antwerp	15 820	Wheatflour	١٩٩٤/٤/٢٢	Freedom K 065
90 000.00	900 000.00	810 000.00	30.00	27.00	Huangpu	Tekirdag	30 000	Wheat	١٩٩٤/٥/١٣	You Bang 074
33 473.00	120 109.00	86 636.00	30.50	22.00	Manila	Hochiminh	3 938	Rice	١٩٩٤/٥/٢٠	Silver Hua 079
247 488.00	420 288.00	172 800.00	65.67	27.00	Nouakchott	Dunkirk	6 400	Wheat	١٩٩٤/٥/٢٠	Senya 081
50 000.00	750 000.00	700 000.00	30.00	28.00	Chittagong	Tekirdag	25 000	Wheat	١٩٩٤/٦/٢	Delta Star 084
57 600.00	128 000.00	70 400.00	40.00	22.00	Mombasa	Durban	3 200	Maizemeal	١٩٩٤/٦/٣	Aventure voy. 2 088
82 000.00	160 000.00	78 000.00	40.00	19.50	Dar-es-	Durban	4 000	Maizemeal	١٩٩٤/٦/١٠	Ektor 094
					Salaam					
54 592.00	518 624.00	464 032.00	38.00	34.00	Mombasa	Dalian	13 648	Beans	١٩٩٤/٦/١٤	Taeping 087
845 152.00	3 811 751.00	2 966 599.00					107 606			Subtotal
										يوليو - سبتمبر
76 000.00	160 000.00	84 000.00	40.00	21.00	Mombasa	Durban	4 000	Maizemeal	١٩٩٤/٧/٧	Tatiana L 103
69 930.00	133 200.00	63 270.00	40.00	19.00	Mombasa	Durban	3 330	Maizemeal	١٩٩٤/٧/٢١	Alka 111
57 000.00	120 000.00	63 000.00	40.00	21.00	Mombasa	Durban	3 000	Maizemeal	١٩٩٤/٧/٢٩	Acor voy. 6 117
52 545.00	191 580.00	139 035.00	206.00	149.50	Santo	Bangkok	930	Rice	١٩٩٤/٨/٨	Dansus 132
					Domingo					
58 500.00	180 000.00	121 500.00	40.00	27.00	Mombasa	Durban	4 50	Maizemeal	١٩٩٤/٨/١١	Breiz Klipper 134
124 676.00	280 960.00	156 284.00	40.00	22.25	Mombasa	Durban	7 024	Maizemeal	١٩٩٤/٨/١٨	Shalamar 140
218 647.20	656 567.20	437 920.00	41.98	28.00	Mombasa	Dalian	15 640	Beans	١٩٩٤/٩/١٩	Ahmad Al Fateh 150
139 721.25	333 370.00	193 648.75	34.00	19.75	Dar-es-	Durban	9 805	Maizemeal	١٩٩٤/٩/٢٢	Falcon 154
					Salaam					

**الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٤
(بالدولارات)**

الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البر نامج	العرض "سيف"	سعر البر نامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للسحن	الكمية (بالإطنان)	نوع الشحنة	تاريخ العقد	السفينة
42 884.10	388 906.60	346 022.50	17.14	15.25	Dar-es- Salaam	East London	22 690	Maize	١٩٩٤/٩/٢٢ Ektor	155
66 598.00	382 548.00	315 950.00	26.94	22.25	Lobito	East London	14 200	Maize	١٩٩٤/٩/٢٧ Romina	160
17 524.46	140 359.46	122 835.00	17.14	15.00	Dar-es- Salaam	East London	8 189	Maize	١٩٩٤/٩/٣٠ Al Baky	163
77 000.00	187 000.00	110 000.00	34.00	20.00	Dar-es- Salaam	Durban	5 500	Maizemeal	١٩٩٤/٩/٣٠ Al Baky	163
31 030.00	248 530.00	217 500.00	17.14	15.00	Dar-es- Salaam	East London	14 500	Maize	١٩٩٤/٩/٣٠ Zulfikar	165
1 032 056.01	3 403 021.26	2 370 965.25					113 308		Subtotal	
أكتوبر - ديسمبر										
6 000.00	462 000.00	456 000.00	38.50	38.00	West Africa	Bangkok	12 000	Rice	١٩٩٤/١٠/٥ Emerald Island	167
9 975.00	446 975.00	437 000.00	47.05	46.00	E. Africa	Dunkirk	9 500	Wheat	١٩٩٤/١٠/١١ Vera	172
195 673.50	1 190 623.50	994 950.00	32.31	27.00	Port Qasim	Vancouver	36 850	Wheat	١٩٩٤/١٠/١٩ You Mei	173
193 815.00	1 179 315.00	985 500.00	32.31	27.00	Port Qasim	Vancouver	36 500	Wheat	١٩٩٤/١٠/١٩ Legend	175
4 684.50	360 706.50	356 022.00	38.50	38.00	West Africa	Bangkok	9 369	Rice	١٩٩٤/١٠/٢٨ Valeriy Mezhlauk	178
184 800.00	1 119 300.00	934 500.00	53.30	44.50	East Africa	Sacramento	21 000	Wheat	١٩٩٤/١١/٩ Mata K	184
84 000.00	238 000.00	154 000.00	34.00	22.00	Mombasa	Durban	7 000	Maizemeal	١٩٩٤/١١/٩ Omis	185
21 550.00	176 550.00	155 000.00	35.31	31.00	Mindelo	La Pallice	5 000	Wheat	١٩٩٤/١١/١٤ Jose Maria	186
32 182.25	238 857.25	206 675.00	40.45	35.00	Angola	Beira	5 905	Maize	١٩٩٤/١٢/٩ As Salaam	195
7 830.00	191 835.00	184 005.00	49.00	47.00	West Africa	Durban	3 915	Maizemeal	١٩٩٤/١١/٣٠ Drnis	198
20 580.00	211 680.00	191 100.00	21.60	19.50	Dar-es- Salaam	East London	9 800	Maize	١٩٩٤/١٢/٨ Soya	205
761 090.25	5 815 842.25	5 054 752.00					156 839		Subtotal	
3 101 188.31	13 979 534.81	10 878 346.50					391 350			المجموع

**الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٥
(بالدولارات)**

الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف"	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للتشحن	الكمية (بالأطنان)	نوع الشحنة	السفينة	
										يناير - مارس
498 285.00	1 041 660.00	543 375.00	77.16	40.25	Rijeka	Lake Charles	13 500	Wheat flour	١٩٩٥/١/١٢ Med Transporter	006
86 400.00	595 840.00	509 440.00	46.55	39.80	Port Qasim	US Gulf	12 800	Wheat	١٩٩٥/٢/٢ Nicole	017
41 350.95	333 051.45	291 700.50	51.95	45.50	Mombasa	Xingang	6 411	Beans	١٩٩٥/٢/١٦ Shun Yi	021
4 299.50	189 178.00	184 878.50	22.00	21.50	Mombasa	Durban	8 599	Maizemeal	١٩٩٥/٢/٢٣ Al Mohammed	023
77 741.00	171 741.00	94 000.00	171.34	92.16	Toamasina	Yangon	1 020	Rice	١٩٩٥/٣/٣ Nadia J	030
0.00	391 780.00	391 780.00	38.00	38.00	Hull	Immingham	10 310	Wheat	١٩٩٥/٣/٩ Arethusa	035
10 000.00	220 000.00	210 000.00	22.00	21.00	Dar-es- Salaam	Durban	10 000	Maizemeal	١٩٩٥/٣/١٠ Lady of Lorne	036
(99 000.00)	752 400.00	851 400.00	38.00	43.00	Assab	Immingham	19 800	Wheat	١٩٩٥/٣/٢٢ Amilla	040
19 435.00	316 940.00	297 505.00	53.00	49.75	Mombasa	Xingang	5 980	Beans	١٩٩٥/٣/٢٢ Alexandraki	041
3 150.00	173 250.00	170 100.00	55.00	54.00	East Africa	Dalian	3 150	Beans	١٩٩٥/٣/٣١ Lady Emily	045
641 661.45	4 185 840.45	3 544 179.00					91 570		Subtotal	
										أبريل - يونيو
(2 000.00)	44 000.00	46 000.00	22.00	23.00	Mombasa	Durban	2 000	Maizemeal	١٩٩٥/٤/٥ Al Mohammed	048
47 850.00	462 000.00	414 150.00	70.00	62.75	Luanda	Reserve	6 600	Maize	١٩٩٥/٥/١٧ Kirby D	066
23 956.00	122 006.00	98 050.00	46.04	37.00	Iskenderun	Hamburg	2 650	Wheat	١٩٩٥/٧/٣ Lydia II	086
69 806.00	628 006.00	558 200.00					11 250		Subtotal	
										يوليو - سبتمبر
43 050.00	145 550.00	102 500.00	35.50	25.00	Mindelo	Rijeka	4 100	Wheat	١٩٩٥/٩/٧ Dodo	113
41 787.90	120 177.90	78 390.00	39.86	26.00	Batumi	Koper	3 015	Peas	١٩٩٥/٩/١٩ United Trust	117
114 021.00	337 840.00	223 819.00	80.00	53.00	Luanda	Dar-es-S.	4 223	Beans	١٩٩٥/٩/٢٧ Novocherkessk	121
(9 940.00)	42 742.00	52 682.00	43.00	53.00	Durban	Dar-es-S	994	Beans	١٩٩٥/٩/٢٧ Al Mohammed	124
188 918.90	646 309.90	457 391.00					12 332		Subtotal	

الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام ١٩٩٥
(بالدولارات)

الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف"	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للد شحن	الكمية (بالأطنان)	نوع الشحنة	السفينة	أكتوبر - ديسمبر
281 015.00	1 032 115.00	751 100.00	39.85	29.00	Djibouti	Constantza	25 900	Wheat	١٩٩٥/١٠/٤ Mirsini	125
255 500.00	374 500.00	119 000.00	53.50	17.00	Ventspiis	Antwerp	7 000	Wheat	١٩٩٥/١٠/١١ Novokuznetsk	127
15 600.00	99 600.00	84 000.00	83.00	70.00	Luanda	Durban	1 200	C.S.B.	١٩٩٥/١٠/٢٥ Litsa k	131
155 819.10	707 552.10	551 733.00	58.35	45.50	Umm Qasr	Mersin	12 126	Various	١٩٩٥/١٠/٣١ Michael R	134
4 500.00	90 000.00	85 500.00	20.00	19.00	Kompongsom	Bangkok	4 500	Rice	١٩٩٥/١١/١٧ Kutusovo	144
101 609.00	313 584.00	211 975.00	45.12	30.50	Lobito	Durban	6 950	Maize	١٩٩٥/١٢/٧ Constantinos D	149
814 043.10	2 617 351.10	1 803 308.00					57 676		Subtotal	
1 714 429.45	8 077 507.45	6 363 078.00					172 828		المجموع	

تكملا

الفرق بين أسعار الصيغة "سيف" والصيغة "فوب" لعام 1996
(بالدولارات)

الفرق	المجموع "سيف + فوب"	مجموع سعر البرنامج	العرض "سيف" مجموع سعر البرنامج	سعر البرنامج	أول ميناء للتفريغ	أول ميناء للتشحن	الكمية (بالأطنان)	نوع الشحنة	السفينة	نوع الرحلة
يناير - مارس										
51 091	361 840	310 750	86.05	73.90	Maputo	Xingang	4 205	Beans	١٩٩٦/١/٢٥	Enterprise 1 96-018
146 960	597 960	451 000	54.36	41.00	Djibouti	Rouen	11 000	Wheat	١٩٩٦/٢/٢٨	Negotiator 96-030
69 558	689 186	619 628	34.48	31.00	D-E-S	B. Aires	19 988	Maize	١٩٩٦/٣/٢٧	Pollux 1 96-046
693	289 618	288 925	25.06	25.00	Ventspils	Blaye	11 557	Wheat	١٩٩٦/٣/٢١	Kapitan Vakula 96-047
29 250	159 250	130 000	24.50	20.00	Nampo	Bangkok	6 500	Rice	١٩٩٦/٣/٢٥	Dai Hong Dan 96-049
72	59 546	59 474	74.90	74.81	Djibouti	Rotterdam	795	Vegetable oil	١٩٩٦/١/١١	Victoria Bay LINER
20 055	99 788	79 733	63.39	50.65	Mersin	Rotterdam	1 574	Vegetable oil	١٩٩٦/١/١١	Contship Atlantic LINER
626	16 555	15 929	77.00	74.09	Bandar Abbas	Hamburg	215	Sugar	١٩٩٦/٢/٦	Ville De Libra LINER
355	5 238	4 883	48.50	45.21	Colombo	Hamburg	108	Sugar	١٩٩٦/٢/٦	Hanjin Kaohsiung LINER
0	107 233	107 233	127.81	127.81	Luanda	Singapore	839	Vegetable oil	١٩٩٦/٢/١٦	Thomas Delmas LINER
318 660	2 386 214	2 067 554					56 781			Subtotal
أبريل - يونيو										
33 449	134 199	100 750	33.30	25.00	Colombo	Bangkok	4 030	Rice	١٩٩٦/٥/٣	Africa Star 96-069
94 906	327 061	232 155	94.39	67.00	Angola	Xingang	3 465	Beans	١٩٩٦/٥/٢٢	Daphne 96-079
240 249	563 641	323 392	54.03	31.00	Colombo	Bangkok	10 432	Rice	١٩٩٦/٥/٢٤	Phitchit Navee 96-082
(12 950)	121 000	133 950	121.00	133.95	Lobito	Singapore	1 000	Vegetable oil	١٩٩٦/٥/٣١	Daphne 96-084
81 354	273 117	191 763	23.50	16.50	Ceyhan	Lubeck	11 622	Wheat	١٩٩٦/٦/٤	Rolnik 96-088
284 900	414 900	130 000	41.49	13.00	Ventspils	Antwerp	10 000	Wheat	١٩٩٦/٦/٢٠	Port Said 96-095
895	2 770	1 875	48.60	32.89	Riga	Hamburg	57	Sugar	١٩٩٦/٥/٢	Baltic Courier LINER
6 358	46 408	40 050	140.12	120.92	Poti	Rotterdam	331	Vegetable oil	١٩٩٦/٥/٣١	Msc Jamie LINER
11 220	32 500	21 280	50.00	32.74	Riga	Rotterdam	650	Vegetable oil	١٩٩٦/٦/٤	Baltic Amber LINER
2 704	7 568	4 864	47.30	30.40	Riga	Rotterdam	160	Sugar	١٩٩٦/٦/٤	Baltic Bridge LINER
(8 850)	22 200	31 050	40.00	55.95	Phnom Penh	Singapore	555	Vegetable oil	١٩٩٦/٦/٥	Straits Tbn LINER
1 620	10 800	9 180	90.00	76.50	Bandar Abbas	Rotterdam	120	Sugar	١٩٩٦/٦/٦	Contship Atlantic LINER
11 967	19 220	7 253	62.00	23.40	Bar	Bari	310	Pasta	١٩٩٦/٦/١٠	Alba LINER
747 823	1 975 384	1 227 562					42 732			Subtotal
1 066 483	4 361 598	3 295 116					99 513			المجموع

