

المجلس التنفيذي

الدورة السنوية

روما، 26 - 30 يونيو/حزيران 2023

World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي



التوزيع: عام

التاريخ: 12 مايو/أيار 2023

اللغة الأصلية: الإنكليزية

البند 6 من جدول الأعمال

WFP/EB.A/2023/6-G/1

مسائل الموارد والمالية والميزانية

للنظر

تتاح وثائق المجلس التنفيذي على موقع البرنامج على الإنترنت (<https://executiveboard.wfp.org>).

تقرير مراجع الحسابات الخارجي عن إدارة الوقود

مشروع القرار*

يحيط المجلس علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي عن إدارة الوقود (WFP/EB.A/2023/6-G/1) ورد إدارة البرنامج عليه (WFP/EB.A/2023/6-G/1/Add.1)، ويُشجع على اتخاذ مزيد من الإجراءات بشأن توصيات مراجع الحسابات الخارجي، مع مراعاة الاعتبارات التي أثارها المجلس أثناء مناقشته.

* هذا مشروع قرار. وللاطلاع على القرار النهائي المعتمد من المجلس، يرجى الرجوع إلى وثيقة القرارات والتوصيات الصادرة في نهاية الدورة.

لاستفساراتكم بشأن الوثيقة:

السيد L. Hoffmann

مدير المراجعة الخارجية

بريد إلكتروني: lutz.hoffmann@wfp.org



Bundes
rechnungshof

المراجعة الخارجية لحسابات برنامج الأغذية العالمي

تقرير مراجعة

إدارة الوقود

السنة المالية 2022



جدول المحتويات

4	موجز تنفيذي
6	ألف - شكر وتقدير
6	باء - الولاية والنطاق والمنهجية
7	جيم - النتائج والتوصيات
7	1-وقود الطائرات
7	(أ) الخلفية
8	(ب) الاتفاقات الطويلة الأجل
11	(ج) قائمة الموردين
12	2-وقود المركبات
12	(أ) الخلفية
13	(ب) اتفاقات توريد الوقود الطويلة الأجل
14	(ج) جودة بيانات نظام إدارة الأسطول
16	(د) قياس الأداء
19	3-محاسبة الوقود
19	(أ) دقة الإبلاغ المالي عن نفقات وقود الطائرات
20	(ب) أخطاء الإبلاغ عن النفقات
20	(ج) رسملة وقود المركبات
21	(د) التوجيه المحاسبي بشأن الوقود
22	4-إمدادات الطاقة المتجددة

موجز تنفيذي

في عام 2022، أجرى مراجع الحسابات الخارجي مراجعتين للأداء ركز فيهما على الاقتصاد والكفاءة والفعالية وفقاً للمعايير الدولية للمؤسسات العليا لمراجعة الحسابات، بشأن إدارة الوقود وخدمات الدعم. وأصدر مراجع الحسابات الخارجي تقريراً منفصلاً عن هذه المسألة الأخيرة.

وتعتمد عمليات المكاتب القطرية على توافر الوقود، ويتطلب ذلك أن يكون البرنامج قد نفذ عملية فعالة لإدارة الوقود، إلى جانب القواعد المناسبة والتوجيه والدعم من نظم تكنولوجيا المعلومات.

وأجرى مراجع الحسابات الخارجي زيارات في إطار عملية المراجعة إلى المقر في الفترة من 11 إلى 20 أكتوبر/تشرين الأول 2022، وفي الفترة من 7 إلى 17 فبراير/شباط 2023، وفي الفترة بين أغسطس/آب 2022 ويناير/كانون الثاني 2023، إلى المكاتب الإقليمية والمكاتب القطرية التالية.

- المكتب الإقليمي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا وأوروبا الشرقية، والمكاتب القطرية في مصر، والأردن، ولبنان؛
- المكتب الإقليمي للجنوب الأفريقي والمكاتب القطرية في ملاوي، وموزامبيق، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزمبابوي¹.

وترد في هذا التقرير الملاحظات المقدمة إلى المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية وما صدر لها من توصيات، حسب الاقتضاء. وبالإضافة إلى ذلك، طلب مراجع الحسابات الخارجي إلى عشرة مكاتب قطرية إضافية (الجزائر، والكونغو، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وجمهورية إيران الإسلامية، وليسوتو، وليبيا، ومدغشقر، ودولة فلسطين، والجمهورية العربية السورية، واليمن) تقديم معلومات عن إدارتها للوقود.

النتائج الرئيسية

فيما يلي النتائج الرئيسية التي توصلنا إليها:

(أ) أبرم البرنامج في عام 2020، 31 اتفاقاً طويل الأجل لتوفير وقود الطائرات لمدة عامين. وكان أمام البرنامج خيار تمديد الاتفاقات سنة بسنة، بحد أقصى خمس سنوات. وقرر البرنامج عدم استخدام هذه الخيارات. وطرح دعوة لتقديم مناقصة جديدة في نهاية عام 2022.

(ب) لم تُبرم جميع المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية التي خضعت للاستعراض اتفاقات طويلة الأجل لتوفير وقود المركبات على الرغم من أن البرنامج أوصى بهذا الخيار. ولاحظنا حالات دفعت فيها هذه المكاتب تكلفة الوقود نقداً. وحتى عندما أبرمت اتفاقات، كانت المكاتب تشتري الوقود من محطات غير مشمولة بالاتفاقات ويتعين عليها السداد نقداً.

(ج) استخدم البرنامج البيانات المسجلة في نظام إدارة الأسطول لاستعراض وتقييم أداء أسطول المركبات. وعندما قامت المكاتب بتسجيل الدخول، وفر نظام إدارة الأسطول لوحة متابعة. ولم تكن لوحة المتابعة واضحة بذاتها، ولم تعرض البيانات بطريقة يسهل على المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية فهمها وتحليلها. ولذلك، كان من الصعب استخدام البيانات كأساس لاتخاذ قرارات الإدارة؛

(د) احتفظت عدة مكاتب قطرية بمخزونات من الوقود، ولكن البرنامج لم يُبلغ عن هذه المخزونات ولم يسجلها كأصول في كشوفه المالية؛

(هـ) التزم البرنامج بجملة أمور شملت الانتقال من الوقود الأحفوري إلى إمدادات الطاقة النظيفة والمتجددة، مثل طاقة الرياح والطاقة الشمسية. ومع ذلك، لم يكن لدى البرنامج بيانات دقيقة وموثوقة عن إنتاج الطاقة في مشروعاته في مجال الطاقة الشمسية. ولم تكن لدى البرنامج أي بيانات عن إنتاج الطاقة في 36 من أصل 52 مشروعاً من مشروعات الطاقة الشمسية (69 في المائة). وأظهرت بيانات مشروعات الطاقة الشمسية الستة عشر أن إنتاج الطاقة كان أقل بكثير من القدرة المحتملة.

التوصيات الرئيسية

يُصدر مراجع الحسابات الخارجي العديد من التوصيات بناءً على مراجعة الحسابات. وترد هذه التوصيات في المتن الرئيسي لهذا التقرير. وتدعو التوصيات الرئيسية البرنامج إلى ما يلي:

¹ قام مراجع الحسابات الخارجي بإجراء مراجعة عن بُعد للمكتب القطري في زمبابوي.

- (أ) تقييم مدة العقود الخاصة بالاتفاقات الطويلة الأجل لتوفير وقود الطائرات والنظر في استخدام خيار تمديدتها بدلاً من طرح مناقصة جديدة؛
- (ب) تقليل المدفوعات النقدية الخاصة بوقود المركبات؛
- (ج) تنقيح لوحة المتابعة الخاصة بنظام إدارة الأسطول من أجل توفير ملخص مقتضب ومرئي للمعلومات الأساسية بطريقة يسهل فهمها وتحليلها؛ وإبلاغ المكاتب القطرية بما يطرأ من تغييرات وكيفية استخدام لوحة المتابعة في اتخاذ القرارات؛
- (د) رسملة الوقود المحتفظ به كمخزونات لتحسين الرقابة على إدارة الوقود؛
- (هـ) تسجيل البيانات المتعلقة بإنتاج الطاقة في نظم الطاقة الشمسية ورصدها بانتظام وتحليل أسباب انخفاض إنتاج الطاقة.

ألف - شكر وتقدير

1- يُعرب مراجع الحسابات الخارجي عن خالص شكره لجميع موظفي البرنامج على تعاونهم وتجاوبهم، ولا سيما الشعب المسؤولة عن خدمات الدعم، وكذلك المكاتب الإقليمية والمكاتب القطرية التي زارها مراجعو الحسابات.

باء - الولاية والنطاق والمنهجية

2- عيّن المجلس التنفيذي للبرنامج، بموجب قراره 2021/EB.2/4، المؤرخ 16 نوفمبر/تشرين الثاني 2021، رئيس ديوان المحاسبة الفيدرالية الألماني Bundesrechnungshofes مراجعا خارجيا للقيام بمراجعة حسابات البرنامج لمدة 6 سنوات للفترة من 1 يوليو/تموز 2022 إلى 30 يونيو/حزيران 2028 وفقا للمادة 14 - 1 من النظام المالي للبرنامج.

3- وترد ولاية مراجع الحسابات الخارجي في المادة الرابعة عشرة من النظام المالي للبرنامج وملحقه. ووفقا للنظام المالي، يُبدي مراجع الحسابات الخارجي رأيا بشأن الكشوف المالية، ويجوز له إبداء ملاحظات بشأن كفاءة الإجراءات المالية والنظام المحاسبي والضوابط المالية الداخلية، وإدارة البرنامج وتسييره بصفة عامة.

4- ومن خلال المراجعة المالية لعام 2022، قام مراجع الحسابات الخارجي بتقييم ما إذا كانت الكشوف المالية للبرنامج تُعبر بأمانة عن المركز المالي للبرنامج في 31 ديسمبر/كانون الأول 2022 وفقا للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، وما إذا كانت قد أُعدت وفقا للمبادئ التوجيهية والسياسات المحاسبية ذات الصلة المطبقة على النحو الذي يتسق مع ما كان مطبقا في الفترة المالية السابقة.

5- وأجرى مراجع الحسابات الخارجي في عام 2022 مراجعتين للأداء ركز فيهما على الاقتصاد والكفاءة والفعالية وفقا للمعايير الدولية للمؤسسات العليا لمراجعة الحسابات بشأن إدارة الوقود وخدمات الدعم. وأصدر مراجع الحسابات الخارجي تقريرا منفصلا عن هذه المسألة الأخيرة.

6- وتعتمد عمليات المكاتب القطرية على توافر الوقود. ومن الضروري أن يُنفذ البرنامج عملية فعالة لإدارة الوقود إلى جانب القواعد المناسبة والتوجيه والدعم من نظم تكنولوجيا المعلومات.

7- وأجرى مراجع الحسابات الخارجي مراجعة لإدارة الوقود وفقا للمعايير الدولية للمؤسسات العليا لمراجعة الحسابات فيما يتصل بالأداء والامتثال، والنظام المالي للبرنامج وملحقه. ولم تشمل المراجعة جميع جوانب إدارة الوقود، وبالتالي فإن هذا التقرير لا يُشكل بيانا توكيديا شاملا بشأن هذا الموضوع.

8- وأجرى مراجع الحسابات الخارجي زيارات في إطار المراجعة إلى المقر خلال الفترة من 11 إلى 20 أكتوبر/تشرين الأول 2022، وفي الفترة من 7 إلى 17 فبراير/شباط 2023، وفي الفترة بين أغسطس/آب 2022 ويناير/كانون الثاني 2023، إلى المكاتب الإقليمية والمكاتب القطرية التالية:

- المكتب الإقليمي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا وأوروبا الشرقية، والمكاتب القطرية في مصر والأردن ولبنان؛
- المكتب الإقليمي للجنوب الأفريقي، والمكاتب القطرية في ملاوي وموزامبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة وزمبابوي.²

وترد في هذا التقرير الملاحظات المقدمة إلى المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية والتوصيات الصادرة إليها، حسب الاقتضاء. وبالإضافة إلى ذلك، طلب مراجع الحسابات الخارجي من عشرة مكاتب قطرية إضافية (الجزائر، والكونغو، وجمهورية الكونغو

² قام مراجع الحسابات الخارجي بمراجعة المكتب القطري في زمبابوي عن بُعد.

الديمقراطية، وجمهورية إيران الإسلامية، وليسوتو، وليبيا، ومدغشقر، ودولة فلسطين، والجمهورية العربية السورية، واليمن) تقديم معلومات عن إدارتها للوقود.

9- وأصدر مراجع الحسابات الخارجي مذكرات بشأن ملاحظات مراجعي الحسابات فيما يتصل بالنتائج والاستنتاجات والتوصيات. وأكد نائب المدير التنفيذي لدائرة التسيير، وكبير الموظفين الماليين ونائب المدير التنفيذي لإدارة سلسلة الإمداد وحالات الطوارئ صحة الوقائع المقدمة وقدم تعليقاته على التوصيات. ويراعي هذا التقرير تماما تعليقاتهم وما قدموه من ردود.

جيم- النتائج والتوصيات

1- وقود الطائرات

أ) الخلفية

10- في عام 2004، أنشأ البرنامج دائرة الأمم المتحدة لخدمات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية لتوفير خدمات مشتركة للنقل الجوي للأوساط العاملة في مجال العمل الإنساني. ويستخدم البرنامج خدمات النقل الجوي لتقديم المساعدة الإنسانية إلى المناطق التي لا يمكن الوصول إليها بوسائل النقل الأخرى، وذلك على سبيل المثال بسبب عدم كفاية البنية التحتية أو بسبب الكوارث الطبيعية. وفي المناطق التي يتعذر الوصول إليها بصفة خاصة، يُمثل الإنزال الجوي³ قدرة لا يمكن الاستغناء عنها لضمان إيصال الإغاثة من دون توقف.

11- وفي الكشوف المالية، أفصح البرنامج عن "العمليات الجوية" كجزء من فئة النفقات "الخدمات المتعاقد عليها والخدمات الأخرى". وفي عام 2022، بلغت الخدمات المتعاقد عليها والخدمات الأخرى 1 202.9 مليون دولار أمريكي وشملت 319.6 مليون دولار أمريكي للعمليات الجوية. وفي عام 2021، بلغت نفقات العمليات الجوية 318.8 مليون دولار أمريكي.

12- ووفقا للبرنامج، استخدمت الخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة 75 طائرة للوصول إلى 496 وجهة لإتمام أكثر من 46 000 رحلة جوية ونقل 325 112 راكبا، بالإضافة إلى 5 862 طنا متريا من البضائع في عام 2021. وازدادت الأعداد في عام 2022، إذ نقلت الخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة 390 780 راكبا و 7 091 طنا متريا من البضائع.

الجدول 1: البيانات الرئيسية المتعلقة بالخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة

2022	2021	2020	2019	2018	2017	
390 780	325 112	248 026	414 581	386 330	327 934	عدد الركاب الذين تم نقلهم
7 019	5 862	3 975	3 706	3 655	2 708	البضائع التي نقلت (بالطنان)
1 547	3 015	1 373	1 784	1 362	1 580	عدد عمليات الإخلاء

المصدر: مراجع الحسابات الخارجي، البيانات المقدمة من البرنامج.

13- وبالإضافة إلى الخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة، قدم البرنامج خدمات النقل الجوي إلى عملاء خارجيين (وكالات الأمم المتحدة، والمنظمات غير الحكومية، والجهات المانحة). وشملت هذه الخدمات أساسا نقل البضائع. وسدد العملاء الخارجيون بالكامل تكاليف هذه الخدمات للبرنامج. وفي عام 2022، قام البرنامج بنقل 24 825 راكبا و 19 419 طنا متريا من البضائع.

³ الإنزال الجوي هو نوع من الجسور الجوية التي يتم فيها إسقاط البضائع من الطائرات. وفي ظروف معينة، يُمثل الإنزال الجوي أفضل طريقة لإيصال الأغذية مباشرة إلى مناطق الأزمات بسبب الشواغل الأمنية وعدم وجود مطارات عاملة، وعدم إمكانية الوصول إلى وسائل التسليم الأخرى، أو بسبب مجموعة من هذه العوامل. وتهدف عمليات الإنزال الجوي في أغلب الأحيان إلى إيصال الأغذية.

الجدول 2: البيانات الرئيسية المتعلقة بأنشطة خدمات النقل الجوي المقدمة من البرنامج (غير المتصلة بالخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة)

2022	2021	2020	2019	2018	2017		
24 825	22 456	37 867	9 622	7 506	2 811	عدد الركاب الذين تم نقلهم	العمليات الجوية
19 419	37 358	40 806	31 422	14 912	31 097	كمية البضائع التي نقلت (بالأطنان)	
350	710	681	680	2 299	3 079	عدد عمليات الإنزال الجوي	عمليات الإنزال الجوي
11 400	25 000	29 000	20 496	60 667	80 643	كمية البضائع التي نقلت (بالأطنان)	

المصدر: مراجع الحسابات الخارجي، البيانات المقدمة من البرنامج.

(ب) الاتفاقات الطويلة الأجل

14- طبق البرنامج نظاما مركزيا في عمليات شراء وقود الطائرات (Jet A-1) على مستوى المقر. وكان الهدف من هذا النهج المركزي هو دعم عمليات الخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة والحصول على فوائد اقتصادية وعملية شملت ما يلي:

- موازنة عمليات شراء وقود الطائرات Jet A-1 مع الممارسات المعمول بها في السوق؛
- الحصول على أسعار أقل عن طريق تجميع كميات الوقود وتمديد الفترات التي تغطيها العقود؛
- وضع معايير مشتركة في جميع المواقع؛
- تحسين الشروط التعاقدية من خلال العقود الموحدة؛
- تعزيز المنافسة من خلال دراسة السوق وتوسيع قائمة الموردين.

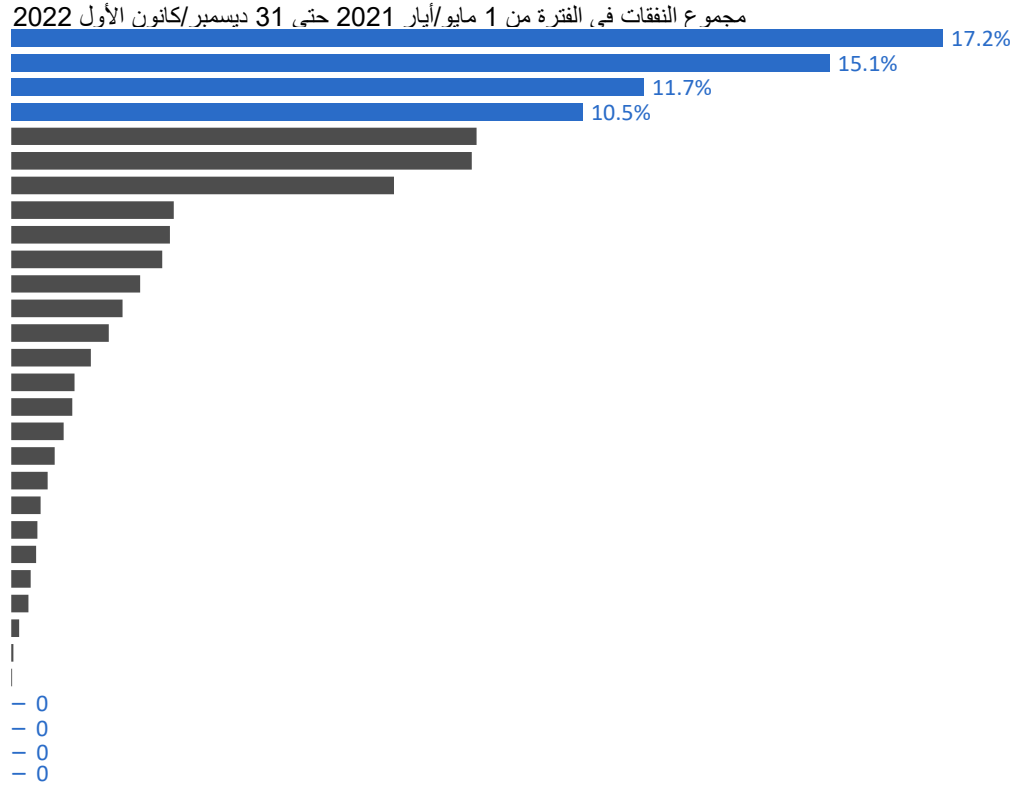
15- ووفقا لدليل شراء السلع والخدمات، يختار البرنامج استراتيجية شراء وقود الطائرات Jet A-1 عن طريق تحديد مواقع/أماكن هبوط الطائرات الحاسمة والاستراتيجية. ويمكن للبرنامج تحديد مجموعات من المواقع التي تستفيد من جملة أمور تشمل زيادة التغطية، ولا سيما مواقع الهبوط الحاسمة. ويمكن إدماج موقع الهبوط المريح للمورد في سلة واحدة مع موقع الهبوط غير المريح الذي لولا ذلك لن يُقدم المورد عرضا بخصوصه. وينص الدليل على أن مدة الاتفاقات الطويلة الأجل يمكن أن تصل إلى خمس سنوات (ثلاث سنوات تُمدد لفترة محدودة تبلغ سنة واحدة في كل مرة، وبعد أقصى مدته سنتان).

16- وفي عام 2020، أشار البرنامج إلى إمدادات وقود الطائرات Jet A-1 في 173 موقعا لهبوط الطائرات في 48 بلدا، وطرح البرنامج مناقصة على 162 موردا. وقدم 35 موردا عطاءاتهم. وأبرم البرنامج 31 اتفاقا طويل الأجل. وكان توقيع ثلاث اتفاقات أخرى طويلة الأجل لا يزال معلقا حتى فبراير/شباط 2023. ولم تكن الاتفاقات الطويلة الأجل تغطي 19 موقعا من مواقع هبوط الطائرات في ثمانية بلدان. ووفقا للاتفاقات الطويلة الأجل، ينبغي على الموردين تسليم وقود الطائرات Jet A-1 من النوعية المجربة إلى الطائرة وإعادة تزويدها بالوقود. وأشار البرنامج إلى أنه لا يملك مستودعات خاصة به لتخزين وقود الطائرات Jet A-1 أو معداته الخاصة لتزويد الطائرات بالوقود (مثل الشاحنات الصهرجية).

17- وغطت جميع الاتفاقات الطويلة الأجل التي بلغ عددها 31 اتفاقا مدة تعاقدية من مايو/أيار 2021 إلى أبريل/نيسان 2023. وذكر البرنامج أنه تلقى ردود أفعال إيجابية من الموردين المتعاقدين حاليا بشأن المدة الأطول للعقود التي تجاوزت المدة السابقة المحددة بسنة واحدة.

18- ويبيّن الشكل الوارد أدناه الدفعات الموردة في إطار الاتفاقات طويلة الأجل البالغ عددها 31 اتفاقاً في الفترة من مايو/أيار 2021 حتى ديسمبر/كانون الأول 2022. وبناءً على ذلك، تعلقت نسبة 54.5 في المائة من النفقات بأربعة اتفاقات طويلة الأجل بشأن جنوب السودان (اثنان من الموردين) والسودان وجيبوتي. ودفع البرنامج 45.5 في المائة من النفقات ذات الصلة بموجب 23 اتفاقاً طويل الأجل. ولم تورد أي دفعات في إطار أربعة اتفاقات طويلة الأجل.

الشكل 2 - نصف نفقات وقود الطائرات Jet A-1 بموجب أربع اتفاقات طويلة الأجل



المصدر: مراجع الحسابات الخارجي، البيانات المقدمة من البرنامج.

19- وفي الفترة نفسها، اشترى البرنامج وقود طائرات Jet A-1 بما قيمته 643 740 دولاراً أمريكياً من خلال توريد الدفعات المطلوبة في إطار اتفاق طويل الأجل غير موقع. ورأى البرنامج أن "العقد يكون مكتمل الأركان عندما يتبادل الطرفان الموافقة/الاتفاق على مسائل واضحة بما فيه الكفاية. ويعني ذلك أن الاتفاق طويل الأجل، حتى لو لم يتم توقيعه، يُشكل عقداً سارياً ما دام قد أُبرم بعد عطاء صادر عن المورد استجابة لمناقصة (ويشمل ذلك في العادة بالفعل جميع أحكام البرنامج وشروطه). وأوضح البرنامج أيضاً أن "الممارسات الجيدة توصي بالتوقيع رسمياً على الاتفاقات طويلة الأجل المبرمة بين طرفين لأنها تُشكل أداة شاملة تثبت جميع الشروط والأحكام المتفق عليها بينهما، ولا تترك أي شكوك حول وجود أي تعديلات أخرى للشروط".

20- وفي عام 2021، اشترى البرنامج ما قيمته 57.6 مليون دولار أمريكي من وقود الطائرات Jet A-1 بموجب اتفاقات طويلة الأجل. وفي عام 2021، سجل البرنامج 63.3 مليون دولار أمريكي من نفقات وقود الطائرات Jet A-1⁴. ويُشير ذلك إلى أن البرنامج اشترى وقوداً من النوع Jet A-1 بما قيمته 5.7 مليون دولار أمريكي خارج الاتفاقات طويلة الأجل. وذكر البرنامج أنه كان من الصعب على الخطوط الجوية الإنسانية للأمم المتحدة شراء وقود الطائرات Jet A-1 في ظل عدم وجود اتفاق طويل الأجل. وعلاوة على ذلك، أوضح البرنامج أنه عندما واجه هذا التحدي الذي نشأ على سبيل المثال بسبب استخدام طائرات نقل أكبر ذات مدى أطول مما هو مطلوب، وتحمل كميات أكبر من وقود الطائرات Jet A-1 وعدداً أقل من البضائع، أو شراء وقود الطائرات Jet A-1 نقداً، مثلما حدث في اليمن.

⁴ عدل حساب 3204000 من حيث المخصصات التي رُصدت لعام 2021 وألغيت المبالغ المستحقة في عام 2022.

21- ووفقا للاتفاقات الطويلة الأجل، كان أمام البرنامج خيار أن يُقرر بمفرده تمديد المدة لفترة إضافية تبلغ سنة واحدة وبعده أقصى مدته خمس سنوات، بموجب نفس الشروط والأحكام. وقرر البرنامج عدم تمديد الاتفاقات، ولكنه طرح مناقصة جديدة في نهاية عام 2022. واختار البرنامج في هذه المناقصة تحديد المواقع/أماكن هبوط الطائرات الحاسمة والاستراتيجية وإنشاء مجموعات سلاسل مقابلة. وكان البرنامج يعتزم منح الاتفاقات الطويلة الأجل لمدة تعاقدية تبلغ ثلاث سنوات.

22- وذكر البرنامج أنه حتى الآن لم يتم بتنسيق احتياجاته من وقود الطائرات Jet A-1 مع سائر كيانات الأمم المتحدة، مثل بعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام، للاشتراك في التعامل مع المتعهدين المحتملين. وكانت هناك أفكار أولية، ولكن لم يتخذ أي قرار بعد فيما يتعلق بالبرنامج وبعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام لدخول السوق معا من أجل الحصول على شروط أفضل عند التعاقد مع موردي الوقود من النوع Jet A-1.

23- ويعتمد البرنامج على إمدادات كافية وموثوقة من وقود الطائرات Jet A-1 لأسطول طائراته للوفاء بمهمته. ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن تغطية الطلب من خلال اتفاقات طويلة الأجل هو النهج السليم، لأن هذه الاتفاقات تُحدد في العادة مستويات الخدمة والتسعير وإجراءات الرقابة فيما يتعلق بأي مسائل. وبالنظر إلى أن البرنامج لم ينجح في إبرام مثل تلك الاتفاقات لتغطية جميع المواقع، يرى مراجع الحسابات الخارجي أن هناك مجالاً للتحسين. وعلاوة على ذلك، يرى مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج ينبغي أن يستعرض أسباب شراء وقود الطائرات Jet A-1 خارج الاتفاقات الطويلة الأجل وأن يسعى إلى التقليل من عدد هذه الحالات.

24- ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج بوسع الاستفادة من استخدام خيار تمديد الاتفاقات الطويلة الأجل. ولذلك، ينبغي أن ينظر البرنامج في التمديد لفترة أطول من أجل التقليل من جهود طرح المناقصات والمفاوضات. وسيؤدي ذلك أيضا إلى توفير مزيد من الإمدادات الموثوقة والتي يمكن التنبؤ بها. ويمكن أن يكون لتمديد العقود جاذبية لدى الموردين الذين رحبوا بالفعل بالفترات الأطول، ويمكن أن يحقق ذلك بالتالي مزيدا من التنافسية بينهم.

25- وعلاوة على ذلك، مراجع الحسابات الخارجي أنه ينبغي للبرنامج النظر في دخول السوق مع سائر كيانات الأمم المتحدة. ويمكن أن يؤدي توحيد الطلبات أيضا إلى اجتذاب مزيد من الموردين وتحقيق وفورات في الحجم، بالإضافة إلى أفضل قيمة مقابل المال. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن للبرنامج استخدام النهج التنويعي لزيادة التغطية الإجمالية للاتفاقات الطويلة الأجل. وتعد مواقع هبوط الطائرات التي يخدمها الموردون الأربعة والتي تلقت نصف نفقات جميع الوقود من النوع Jet A-1 مربحة بصفة خاصة. ويمكن للبرنامج الاستفادة من ذلك وتكوين سلاسل تجمع مواقع هبوط الطائرات المربحة مع المواقع الأقل ربحية.

26- ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن تلقي الخدمات بموجب مشروع عقد لم يوقع ولا يزال قيد التفاوض يُشكل مخاطرة مالية وقانونية. وبدل تفاوض البرنامج والموردين على الأحكام والشروط على مدى عدة أشهر، بل وفي بعض الحالات لمدة سنوات، على أن الطرفين لم يتفقا على الشروط الأساسية. وينبغي ألا يطلب البرنامج توريد دفعات من الخدمات قبل توقيع العقد المقابل.

27- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يُقيم البرنامج المدة التعاقدية للاتفاقات الطويلة الأجل بشأن توفير وقود الطائرات، والنظر في استخدام خيار تمديد مدة الاتفاق بدلا من طرح مناقصة جديدة.

28- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أن تمديد الاتفاقات الطويلة الأجل، حيثما أمكن، مناسب أكثر من طرح عطاءات جديدة. وأشار البرنامج إلى أن معظم موردي الوقود طلبوا إجراء استعراضات للاتفاقات قبل انتهاء سريانها. وأثاروا مخاوف بشأن قدرتهم على الحفاظ على الأسعار التعاقدية في حال حدوث أي تقلبات في السوق. وذكر البرنامج أنه مضطر إلى المضي

قُدما في طرح مناقصة جديدة في عام 2022. ويرجع ذلك إلى السياق العالمي وأثر النزاع في أوكرانيا على الوقود والغذاء وتكاليف النقل.

29- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يستكشف البرنامج كيفية اجتذاب مزيد من موردي وقود الطائرات، وذلك مثلا بدخول السوق مع كيانات الأمم المتحدة الأخرى، أو عن طريق إنشاء سلاسل مناسبة لتغطية أكبر عدد ممكن من مواقع هبوط الطائرات المطلوبة.

30- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه في عام 2022، وفي إطار مبادرة الأمم المتحدة الواحدة/إصلاح الأمم المتحدة، بادر البرنامج بإجراء نقاش مع الأمانة العامة للأمم المتحدة لبدء التعاون في شراء وقود الطائرات Jet A-1، نظرا لأن الأمانة العامة للأمم المتحدة هي وكالة الأمم المتحدة الوحيدة الأخرى التي تشتري وقود الطائرات Jet A-1 بكميات كبيرة. وعلاوة على ذلك، ذكر البرنامج أن المناقصة التي طُرحت في عام 2022 شملت الكميات والمواقع التي قدمتها الأمانة العامة للأمم المتحدة.

31- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يكفل البرنامج توقيع اتفاق طويل الأجل لتوفير وقود الطائرات قبل توريد دفعات من الوقود بموجب شروطه.

32- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أن الاتفاقات طويلة الأجل هي اتفاقات غير مُلزمة، وأن أمر الشراء مطلوب لربط التزام قانوني بين البرنامج ومورّد الوقود. وفي عام 2022، ونظرا للظروف الاستثنائية التي تطلبت السماح باستمرارية العمل، منحت الإدارة موافقات استثنائية في ثلاث مناسبات لاسترداد الوقود بموجب اتفاقات طويلة الأجل غير موقعة.

ج) قائمة الموردين

33- ينص دليل المشتريات على أن يُنفذ البرنامج إجراءات شراء تنافسية من خلال توجيه الدعوة إلى الموردين. وأحد مصادر اختيار الموردين الذين توجه الدعوة إليهم هو قائمة الموردين. وتشمل القائمة الموردين المحتملين الذين يستوفون متطلبات معينة. والبرنامج مسؤول عن وضع القائمة وتحديثها بانتظام وقبل إصدار مناقصة جديدة.

34- وفي عام 2020، طرح البرنامج مناقصة لتوفير وقود الطائرات من النوع Jet A-1 لما عدده 101 مورد، أي أقل بما مقداره 61 موردا عن المناقصة التي طُرحت في عام 2020. وذكر البرنامج أن العدد الأكبر من الموردين في مناقصة عام 2020 نتج عن الازدواجية في قائمة الموردين. وفي بعض الحالات، قامت الشركة نفسها بالتسجيل من خلال حسابات مختلفة أو فروع مختلفة في نظام المناقصات الإلكترونية الخاص بالبرنامج (In-Tend). ولهذا السبب، وقبل طرح المناقصة الجديدة في 2022، قام البرنامج بعملية تنقية كبيرة للحسابات المكررة والموردين المكررين الذين أصبحوا غير نشطين خلال العاميين السابقين.

35- وطلب مراجع الحسابات الخارجي من البرنامج تقديم قائمة بموردي وقود الطائرات Jet A-1 في يناير/كانون الثاني 2023. وقدم البرنامج قائمة بأسماء 99 موردا وعناوين البريد الإلكتروني الخاصة بهم.

36- ويلاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج لم يوسّع قائمة مورديه المسؤولين عن توريد وقود الطائرات Jet A-1 خلال العاميين الماضيين. ويمكن لتوسيع القائمة أن يحقق فوائد اقتصادية وعملية ويُعزز المنافسة. وعلى العكس من ذلك، وجه البرنامج الدعوة إلى عدد أقل من الموردين في آخر مناقصة. وعلاوة على ذلك، يلاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج يعزو انخفاض عدد الموردين الذين توجه الدعوة إليهم إلى أخطاء في قائمة الموردين السابقة. ويلاحظ مراجع

الحسابات الخارجي أيضا أن البرنامج وجه الدعوة إلى اثنين على الأقل من الموردين غير مدرجين في القائمة. ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن على البرنامج مواصلة جهوده لتحديد الموردين المحتملين الجدد والتأكد من تحديث القائمة.

37- وعلاوة على ذلك، لا يكفي وجود قائمة موردين تقتصر على الأسماء وعناوين البريد الإلكتروني. وينبغي أن ينظر البرنامج في إضافة المعلومات التي ستدعمه في الحفاظ على القائمة وتحديثها. وبصفة خاصة، سيكون تاريخ التسجيل في نظام المناقصات الإلكترونية والمعلومات المتعلقة بالمشاركة في المناقصات مفيدا لتقييم ما إذا كان الموردون لا يزالون مهتمين بالتعامل مع البرنامج. ومن شأن التحديث المنتظم للمعلومات ذات الصلة أن يُقلل أيضا من عدد الأخطاء، مثل حالات الأزدواجية.

38- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يقوم البرنامج باستعراض قائمة الموردين وتحديثها على الأقل مرة في السنة.

39- ووافق البرنامج على التوصية. وتوقع البرنامج تقديم حل رقمي في السنوات القادمة سيساعد في عملية الاستعراض. وفي غضون ذلك، سيستمر استعراض القوائم يدويا.

2- وقود المركبات

أ) الخلفية

40- يتكون الأسطول التابع للبرنامج من مركبات خفيفة ومصفحة ورافعات شوكية ومقطورات، وقوارب، ودراجات نارية، وشاحنات. ويستخدم البرنامج الشاحنات لنقل المواد الغذائية والإمدادات الأساسية للمحتاجين. وأما المركبات الخفيفة والمدركة فهي ضرورية للوصول إلى المناطق التي يتعذر الوصول إليها، بما في ذلك مناطق النزاع والمناطق الريفية النائية والمناطق المنكوبة بالكوارث.

41- وتُكلف وحدة مركز إدارة الأسطول التابعة لشعبة خدمات الإدارة بالمسؤولية عن الإدارة المركزية لحيازة المركبات الخفيفة والمدركة واستئجارها لمكاتبه في جميع أنحاء العالم. وتتمثل مهمة المركز الأسطول في توفير مقومات التمكين لأساطيل فعالة وأمنة ومتسمة بالكفاءة لمكاتب البرنامج. ويوفّر المركز التدريب لقائدي المركبات، ويدعم المكاتب القطرية في تحسين عمليات الأسطول من أجل تحقيق أقصى فائدة والتقليل إلى أدنى حد من التكاليف الإجمالية للملكية أثناء دورة حياة المركبة.

42- وتنتشر وحدة الأسطول العالمي التابعة لشعبة عملية سلسلة الإمداد شاحنات وأصول أخرى لدعم عمليات النقل البري التي تجريها المكاتب القطرية. وتمتلك الوحدة أسطولا مخصصا يتألف من نحو 900 مركبة متاحة للنشر الفوري لدعم حالات الطوارئ المفاجئة. وتقع المركبات في ثلاثة محاور في أكرا، ودبي، وكامبالا ونُدار مركزيا من جانب وحدة الأسطول العالمي المسؤولة عن الإشراف على العمليات والأصول وإدارتها.

43- ووفقا لمركز الأسطول، كان لدى البرنامج 4 485 مركبة خفيفة ومدركة حتى فبراير/شباط 2023.

الجدول 3: عدد المركبات

ملاحظات	عدد المركبات	الوصف
تشغيلية وغير تشغيلية	3 606	مركبات في المكاتب القطرية
في انتظار التسجيل أو الترخيص أو في طريقها إلى المكتب القطري	456	مركبات في مناطق العبور
	423	مركبات محتفظ بها كمخزون في مركز الأسطول
	4 485	المجموع

المصدر: مراجع الحسابات الخارجي، البيانات المقدمة من البرنامج في فبراير/شباط 2023.

وسجل البرنامج في سجل أصوله 5 193 مركبة و442 مركبة مدرعة و1 451 شاحنة.

44- وتستخدم المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية نظام إدارة الأسطول لتسجيل البيانات والإبلاغ عن أداء الأسطول. ووفقا للبرنامج، تُسجل سنويا 170 000 معاملة وقود، منها 53 في المائة للمركبات الخفيفة والمدرعة، و21 في المائة للمولدات، و18 في المائة للشاحنات، و3 في المائة للدراجات النارية والرافعات الشوكية والقوارب. أما نسبة 5 في المائة المتبقية فهي تتعلق بالوقود الذي يُقدم إلى المركبات والمولدات الخاصة بوكالات الأمم المتحدة الأخرى والشركاء المتعاونين.

(ب) اتفاقات توريد الوقود الطويلة الأجل

45- ينص دليل الخدمات الإدارية على مسؤولية المكاتب القطرية عن رصد وإدارة جميع الأنشطة المتعلقة بالوقود ومراقبتها. وعند توافر إمدادات موثوقة من خلال شبكة واسعة من محطات الوقود التجارية، يمثل استخدام هذه الإمدادات الخيار المفضل لأنه يوفر مرونة تشغيلية ولا يتطلب أي استثمار في البنية التحتية ويقي من مخاطر الاحتفاظ بمخزون الوقود وإدارته.

46- ووفقا لدليل الخدمات الإدارية، ينبغي إبرام اتفاق لتوريد الوقود مع مورّد محدد، وتحديد شروط توريد الوقود بوضوح. وتُحدد هذه الاتفاقات في العادة مستويات الخدمة والأسعار وعملية مراقبة الوقود. وقد يكون من الضروري إبرام أكثر من اتفاق لتغطية الطلب. ويوصي الدليل باستخدام بطاقات الوقود، ويتيح نظام بطاقات الوقود لمديري الأساطيل تلقي تقارير آنية وفرض ضوابط على عمليات الشراء. ويمكن بدلا من ذلك استخدام قسائم الوقود وكوبونات الوقود. وينبغي، حيثما أمكن، تجنب دفع تكلفة الوقود نقدا.

47- ولم تُبرم جميع المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية التي خضعت لعملية المراجعة التي أجراها مراجع الحسابات الخارجي اتفاقات طويلة الأجل. وكشف الاستبيان الذي أُرسِل إلى عشرة مكاتب إضافية عن نتائج مماثلة. ولاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن ربع هذه المكاتب لم يُبرم اتفاقات طويلة الأجل لتوفير الوقود. واستخدمت المكاتب بدلا من ذلك الطرائق التالية:

- إصدار أوامر مشتريات مصغرة لمورّد واحد مدفوعة مسبقا؛
- استخدام القسائم؛
- المدفوعات النقدية.

48- وأبرم نصف المكاتب المذكورة أعلاه اتفاقات طويلة الأجل لتوفير الوقود. وفي بعض الحالات، لم تكن الاتفاقات تغطي شبكة واسعة، ولكنها اقتصرت على محطات أو مواقع معينة. وعندما كانت المكاتب تزود المركبات بالوقود خارج الشبكة أو المحطات فإنها كانت تقوم بالسداد نقدا. وتعاون ربع المكاتب مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى وبعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام، إما من خلال اتفاقات مشتركة أو عن طريق استخدام اتفاقات طويلة الأجل أبرمتها وكالات الأمم المتحدة.

49- وأبلغت المكاتب الأصغر، على وجه الخصوص، عن وجود صعوبات في إبرام اتفاقات طويلة الأجل مع موردي الوقود. ونظرا لأن هذه المكاتب لم تكن تمتلك سوى أسطول مركبات صغير وكان طلبها محدودا على الوقود، لم يكن الموردون مهتمين بإبرام اتفاقات مع البرنامج واستكمال عملية التسجيل. وفي أحد البلدان، كانت محطات الوقود تمثل أيضا امتيازات أو كانت مملوكة بصورة مستقلة. وكان من الصعب بالتالي تحديد المورد الذي يمتلك محطات تغطي جميع أنحاء البلد.

50- وينبغي أن تُقيّم المكاتب خارج المقر السوق بانتظام، وأن تنتظر في الخيارات والظروف المختلفة التي يوفرها موردو الوقود في البلد. كما ينبغي عليها الاتصال بوكالات الأمم المتحدة الأخرى داخل البلد لتقييم ما إذا كان التعاون ممكنا. ويمكن أن يؤدي توحيد الطلبات إلى اجتذاب مزيد من الموردين وتحقيق وفورات في الحجم. ويمكن للاتفاقات طويلة الأجل أو الحلول البديلة، مثل القسائم، أن يُساعد أيضا في تقليل المدفوعات النقدية. ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن من الممكن إبقاء المدفوعات النقدية نظير الوقود عند حدودها الدنيا.

51- وفي حين أن المكاتب الموجودة خارج المقر الرئيسي مسؤولة عن رصد وإدارة جميع أنشطة الوقود ومراقبتها، يرى مراجع الحسابات الخارجي أن المقر الرئيسي يمكن أن يُعزز دعمه في هذا المجال. وينبغي أن يدعم المقر الرئيسي المكاتب غير المرتبطة باتفاقات، وتبادل أفضل الممارسات معها. وينبغي أيضا أن يستكشف المقر الرئيسي خيارات تقليل عدد حالات المدفوعات النقدية.

52- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يرصد البرنامج كيفية إدارة المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية عمليات توفير الوقود للمركبات؛ وتقييم أسباب عدم إبرام اتفاقات طويلة الأجل؛ ودعم هذه المكاتب من خلال تبادل أفضل الممارسات معها.

53- ووافق البرنامج على التوصية المتعلقة بعدم إبرام اتفاقات طويلة الأجل. وذكر أنه سيستعرض جملة أمور تشمل الحالات التي لوحظت ويأخذها في الاعتبار لإدخال تحسينات على إدارة الوقود وممارسات الشراء الحالية والإجراءات المتبعة فيها، مع تحديد مسؤوليات مختلف أصحاب المصلحة.

54- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يقلل البرنامج المدفوعات النقدية لوقود المركبات.

55- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه سيقوم باستعراض وتحليل المشتريات النقدية والأسباب الكامنة وراءها. ووافق البرنامج على أنه ينبغي تقليل المدفوعات النقدية وضرورة عدم اللجوء إليها إلا كحل أخير. وذكر البرنامج أن المدفوعات النقدية للوقود اقتصررت في معظمها على ثلاثة سيناريوهات:

- استخدام المصروفات النثرية للبعثات الميدانية التي لا يقوم فيها الموردون المتعاقدون بأعمال في تلك المواقع.
- استخدام السلف النقدية التشغيلية لبعض المشروعات في الميدان العميق أو لعمليات الطوارئ بصفة مؤقتة.
- استخدام المدفوعات النقدية لشراء الوقود في الحالات التي تفرض فيها الحكومة أو موردو الوقود مدفوعات نقدية فقط بسبب الوضع الاقتصادي الهش والمتقلب في البلد.

ج) جودة بيانات نظام إدارة الأسطول

56- تستخدم المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية نظام إدارة الأسطول لتسجيل البيانات والإبلاغ عن أداء الأسطول. والهدف من هذا النظام هو تحقيق التوازن الأمثل بين ثلاث أولويات: الأمان، وتنفيذ البرامج؛ وفعالية التكاليف. ويمثل نظام إدارة الأسطول أداة إلزامية لجميع أصول المركبات التي تديرها المكاتب. وتشمل هذه الأصول المركبات الخفيفة والمدرعة والرافعات

الشوكية والمقطورات والقوارب، والمولدات، والدراجات الآلية، والشاحنات. والهدف من نظام إدارة الأسطول هو توفير إدارة إدارية يمكن من خلالها ممارسة الرقابة التشغيلية والمالية على أصول أسطول البرنامج.

57- وتقع على المكاتب القطرية المسؤولية عن رصد جميع أنشطة الوقود وإدارتها ومراقبتها وإدخال بيانات الوقود بدقة وفي الوقت المناسب في نظام إدارة الأسطول. ويجب عليها تسجيل البيانات التشغيلية (الوقود المستهلك، وعدد الكيلومترات المقطوعة، والإصلاحات/الصيانة) وبيانات تكاليف كل مركبة مسجلة في نظام إدارة الأسطول بصورة منتظمة.

58- وخلال الزيارات إلى المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية، لاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن البيانات المسجلة في نظام إدارة الأسطول ليست دائما صحيحة وكاملة، لأن حالة الأصول (التشغيلية/غير التشغيلية) لم تكن صحيحة، وكانت هناك بيانات مفقودة، ولم تكن النتائج التي تدل عليها مؤشرات الأداء الرئيسية مقبولة. وحدد مراجع الحسابات الخارجي الأسباب التالية:

- بعد التزود بالوقود، قام قائد المركبة بتسليم الإيصال إلى مدير الأسطول المحلي الذي قام من جانبه بإضافة البيانات يدويا وكمية الوقود والسعر والتاريخ والوقت في نظام إدارة الأسطول. وكان إدخال البيانات اليدوي في نظام إدارة الأسطول مرهقا وعرضة للخطأ.
- كان أحد الموظفين (على سبيل المثال، مدير الأسطول) مسؤولا في العادة عن إدخال البيانات في النظام والتحكم في جودة البيانات. ولم يؤخذ بمبدأ العيون الأربعة.
- تأخر تقديم الوثائق وإدخال البيانات في نظام إدارة الأسطول.
- أدى استخدام موظفين غير مدربين إلى إدخال بيانات خاطئة أو غير كاملة أو غير محدثة في نظام إدارة الأسطول.

59- وعندما أبرمت المكاتب اتفاقات طويلة الأجل لتوفير الوقود، كان الموردون يمنحون في كثير من الأحيان إمكانية الوصول إلى قواعد البيانات الرقمية ويقدمون تقارير آلية عن التزويد بالوقود. ومع ذلك، لا يزال يتعين على المكاتب القطرية إدخال البيانات يدويا في نظام إدارة الأسطول، إذ لم يكن من الممكن تحميل بيانات الدعم أو ترحيلها إلى نظام إدارة الأسطول.

60- ولمعالجة مشكلة جودة بيانات نظام إدارة الأسطول، خطط البرنامج لتعميم تطبيق "FleetWave Fuel" (التطبيق الخاص بإدارة الوقود) في المكاتب القطرية لتجنب التأخر في إدخال البيانات. ومن المتوقع أن يُمكن هذا التطبيق قاندي المركبات من جمع معاملات الوقود وترحيلها مباشرة إلى نظام إدارة الأسطول، مما سيحل محل العملية الورقية. وتم تجريب هذا التطبيق في المكتبين القطريين في كينيا وإثيوبيا. والغرض من الاختبار التجريبي هو تقييم مدى ملاءمة هذا التطبيق. وقِيم البرنامج التشغيل التجريبي للتطبيق. ولاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن التقييم المؤلف من صفتين ونصف صفحة ركز على قابلية استخدام تطبيقات الوقود. ولم يستعرض التقييم ما إذا كان التطبيق مناسباً لتحسين جودة بيانات نظام إدارة الأسطول في المكتبين القطريين. ومع ذلك فقد قرر البرنامج تعميم التطبيق الخاص بإدارة الوقود في جميع المكاتب الإقليمية والقطرية.

61- وتحتاج إدارة الوقود إلى رصد مناسب. وتُشكل البيانات الدقيقة في نظام إدارة الأسطول الأساس للإدارة الفعالة للوقود. وتُشكل البيانات التي يتم إدخالها يدويا وفجوات تدفق البيانات مخاطرة، ويمكن أن تؤدي إلى حدوث أخطاء. وعلى الرغم من أن التطبيق الخاص بإدارة الوقود يمكن أن يُقلل من الفاصل الزمني بين التزود بالوقود وترحيل البيانات، لا يزال البرنامج في حاجة إلى تقييم تأثير التطبيق الخاص بإدارة الوقود على جودة بيانات نظام إدارة الأسطول. وينبغي أن يستكشف البرنامج أيضا خيارات أخرى لعمليات ترحيل البيانات آليا.

62- وذكر البرنامج أنه اختبر ترحيل البيانات إلى نظام إدارة الأسطول في المكتب القطري في أوغندا في عام 2020. ولاحظ أن فترة التأخير بين تاريخ تنفيذ المعاملة وتحديث السجلات المقدمة من المورد تراوح بين 15 و20 يوما. وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك تغطية محدودة للاتفاقات الطويلة الأجل في جميع المواقع الميدانية.

63- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يرصد البرنامج بدء استخدام التطبيق الخاص بإدارة الوقود وتقييم تأثيره على جودة البيانات في نظام إدارة الأسطول.

64- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه سيرصد بدء استخدام التطبيق الخاص بإدارة الوقود. وبالإضافة إلى ذلك، سيضع البرنامج معايير ومنهجية للتقييم من أجل قياس تأثير التطبيق الخاص بإدارة الوقود على جودة البيانات واكتمالها ودقتها وحسن توقيتها.

65- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يستكشف البرنامج الخيارات الأخرى لكيفية تحسين جودة البيانات في نظام إدارة الأسطول، وذلك على سبيل المثال من خلال عمليات الترحيل الآلي للبيانات من قاعدة بيانات الموردين أو عن طريق تحميل تقارير البيانات.

66- وأشار البرنامج إلى اختبار ترحيل البيانات آليا في المكتب القطري في أوغندا وما واجهه ذلك من صعوبات. ومع ذلك، وافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه سيستكشف الخيارات الأخرى لتحسين جودة البيانات. وبالتوازي مع ذلك، ذكر البرنامج أنه يتوقع أن يؤدي بدأ استخدام التطبيق الخاص بإدارة الوقود إلى تقليل الإدخال اليدوي للبيانات في نظام إدارة الأسطول، وبالتالي تحسين جودة البيانات في النظام.

(د) قياس الأداء

67- يتعين وجود مؤشرات أداء رئيسية قابلة للقياس الكمي واستخدامها لتتبع الأداء بمرور الوقت واتخاذ قرارات مستنيرة بناءً على البيانات التي توفرها. ويستخدم البرنامج مؤشرات الأداء الرئيسية لقياس أداء أسطول المركبات واستهلاك الوقود، على سبيل المثال:

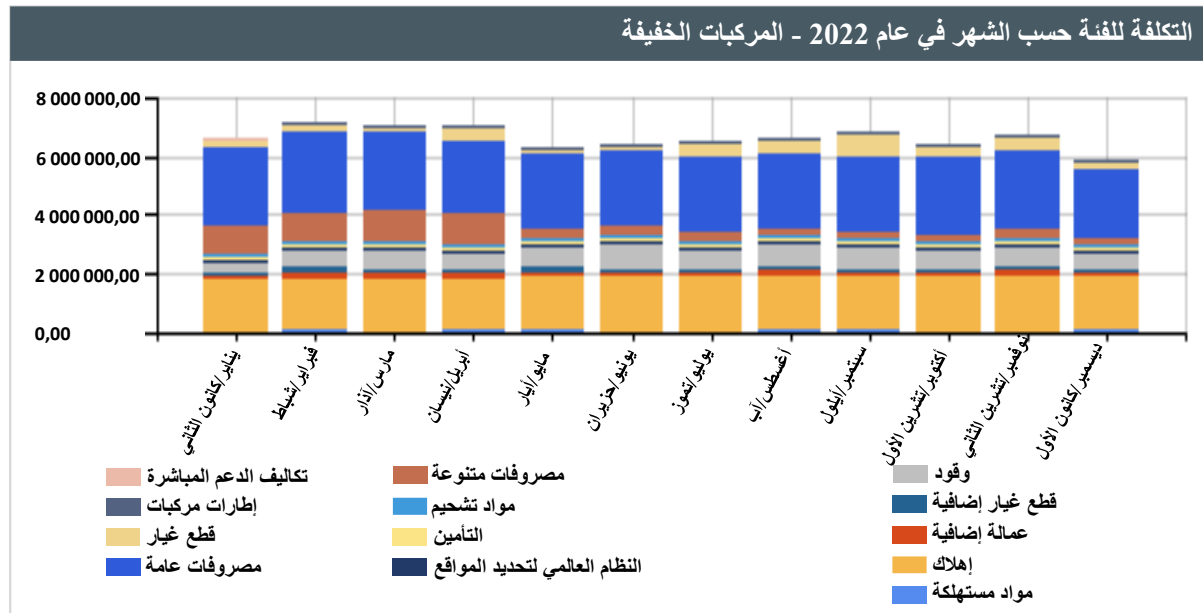
الجدول 5: مؤشرات استهلاك الوقود

المؤشر	الحسابات	المستوى المستهدف
استهلاك الوقود	مجموع عدد الكيلومترات المقطوعة/إجمالي الوقود باللتترات	المعايير المحددة وفقا لنوع المركبة والتي تشمل تباينا بنسبة 20 في المائة
تكلفة الوقود لكل كيلومتر	مجموع تكاليف الوقود/مجموع عدد الكيلومترات المقطوعة	تبعاً للمعدلات المحلية

المصدر: مراجع الحسابات الخارجي التعاريف التي وضعها البرنامج للمؤشرات.

68- واستخدم البرنامج بيانات نظام إدارة الأسطول في مؤشرات الأداء الرئيسية. وعند تسجيل الدخول، يُظهر نظام إدارة الأسطول لوحة متابعة. واعتباراً من فبراير/شباط 2023، باتت لوحة التتبع تشمل 20 شكلاً بيانياً مختلفاً وجدول بيانات الوقود الخاصة بكل مكتب على سبيل المثال:

الشكل 5: التكلفة الشهرية للمركبات الخفيفة حسب الفئة



المصدر: لوحة متابعة نظام إدارة الأسطول.

69- وذكر المقر الرئيسي أن لوحة المتابعة معقدة أكثر من اللازم بالنسبة لموظفي الأسطول والإدارة في المكاتب القطرية، وأنها غير مناسبة لتقييم أداء الأسطول. ولذلك، اتجهت نهاية المقر الرئيسي إلى تحسين لوحة المتابعة إلى الأمثل لتكون أكثر ملاءمة لقرارات الإدارة.

70- وزود المقر الرئيسي المكاتب القطرية بتقارير فصلية فردية عن أسطول مركباتها واستهلاكها للوقود. وتضمنت التقارير الفصلية ملخصات لمؤشرات الأداء الرئيسية، ولكنها لم تتضمن أي توصيات متعلقة، على سبيل المثال، بكيفية تحسين إدارة الأسطول. ولم يطلب المقر تعقيبات منتظمة من المكاتب القطرية. وذكر البرنامج أن موظفي المقر الرئيسي يحتاجون إلى شهر تقريبا لتجميع التقارير الفصلية.

71- وبالإضافة إلى ذلك، قام المقر الرئيسي بتحسين التقييمات الفردية في الأسطول إلى المستوى الأمثل ("بعثة الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل") في المكاتب القطرية طوعا. وكان الهدف من ذلك هو تمكين المكاتب القطرية من تشغيل أساطيل مركبات فعالة، وأمنة، ومتسمة بالكفاءة، ومستدامة. وحتى الآن، أنجز المقر 26 تقييما. ووصفت تقارير التقييم بإيجاز الملامح العامة الحالية للأسطول في المكتب القطري ذي الصلة، في حين أن الجزء الأكبر من التقارير يتألف من توصيات. وعلى سبيل المثال، أوصى المقر الرئيسي بأن تقوم المكاتب بما يلي:

- "زيادة عدد قائدي المركبات وتقليل حجم الأسطول بنسبة طفيفة" و/أو
- "تحسين أداء الصيانة وجودة بيانات نظام إدارة الأسطول".

72- وفي حين تابع المقر الرئيسي مع المكاتب القطرية تنفيذ التوصيات المتعلقة بتحسين الأسطول، لم يتم ذلك بصورة متسقة ومنهجية. ونظرا للتغيرات المتكررة في العمليات والوقت الطويل الذي استغرقه تنفيذ التوصيات، كانت المتابعة المنتظمة تُشكل تحديا. ومع ذلك، نشر البرنامج "تحسين إجراءات التشغيل الموحدة للأسطول إلى المستوى الأمثل" في نوفمبر/تشرين الثاني 2022. وتنص إجراءات التشغيل الموحدة في جملة أمور، على أنه "يجب وضع التوصيات موضع التنفيذ". ولذلك، ستكون المكاتب الإقليمية مسؤولة عن رصد حالة التنفيذ في المكاتب القطرية، وذلك بالتنسيق مع المقر الرئيسي. وسيقوم المقر الرئيسي "بإعداد التقرير الفصلي عن حالة التنفيذ لإدارة المكاتب القطرية".

73- واستخدمت جميع المكاتب القطرية والمكاتب الإقليمية التي شملتها عملية المراجعة التي أجراها مراجع الحسابات الخارجي نظام إدارة الأسطول في إدارة أسطول مركباتها. ومع ذلك، لم تستخدم هذه المكاتب في كثير من الأحيان مؤشرات الأداء الرئيسية. ومن ذلك على سبيل المثال:

- تفاوت استخدام المركبات تفاوتاً كبيراً من مكتب إلى آخر. وفي كثير من الأحيان، لم تستغل المكاتب انخفاض مستوى استخدام مركباتها كفرصة لاستعراض حجم أسطول المركبات وتقليصه، إن أمكن.
- بلغ متوسط استهلاك الوقود المجمع لمركبة واحدة يُقدر استهلاكها بما قدره 16.8 لتر/100 كيلومتر 25 لتر/100 كيلومتر في عام 2021. ولم يتخذ المكتب أي إجراء. وبدلاً من ذلك، ازداد استهلاك هذه المركبة إلى 28 لتر/100 كيلومتر في النصف الأول من عام 2022.

74- ومن شأن الاستخدام المنهجي لمؤشرات الأداء الرئيسية أن يساعد البرنامج على ضمان فعالية أساطيل المركبات، وسلامتها، وكفاءتها، واستدامتها. ويُدرِك مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج يستخدم مؤشرات أداء رئيسية لتقييم أداء أساطيل المركبات. ويُقر مراجع الحسابات الخارجي أيضاً بأن المقر الرئيسي يحاول دعم المكاتب القطرية عن طريق تزويدها بالبيانات في شكل موجز من خلال التقارير الفصلية وعن طريق إجراء "بعثات للوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل".

75- ومع ذلك، وبسبب مواطن الضعف في الهيكل الحالي، لا يمكن لقياس الأداء أن يحقق هدفه. وتفنقر لوحة متابعة نظام إدارة الأسطول إلى الوضوح، ولا تعرض البيانات بطريقة سهلة على الفهم والتحليل. ولذلك، من الصعب على المكاتب استخدامها كأساس لاتخاذ القرارات الإدارية. ولا تدعم التقارير الفصلية المكاتب القطرية على أفضل وجه لأنها لا تتضمن سوى بيانات، ولكنها لا تقترح أي إجراءات تصحيحية. ولا يتم تنظيم "بعثات الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل" إلا بصورة طوعية، ولا توجد أي آلية لمتابعة التوصيات. ويمكن أن تؤدي المسؤوليات المشتركة بين المكاتب الإقليمية والمقر الرئيسي إلى فقدان الكفاءة.

76- وينبغي تقديم مؤشرات الأداء الرئيسية إلى إدارة المكاتب القطرية في شكل واضح ومفهوم لأن ذلك يمثل شرطاً مسبقاً لدعم اتخاذ القرار. ويُقدّر مراجع الحسابات الخارجي اعترام المقر الرئيسي بتنقيح لوحة متابعة نظام إدارة الأسطول. ويرى أن من الضروري أن تفهم المكاتب القطرية هيكل ومحتوى لوحة المتابعة، وأن تكون على دراية كافية بتحليل مؤشرات الأداء الرئيسية. ويمكن للوحة المتابعة المنقحة أن تجعل التقارير الفصلية زائدة عن الحاجة.

77- ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن التوصيات وأفضل الممارسات المدرجة في "بعثة الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل" لمكتب قطري معين يمكن أن تكون ذات قيمة كبيرة. وبالنظر إلى أن المقر الرئيسي يقدم توصيات إلى المكاتب القطرية، ينبغي أن يقوم أيضاً برصد تنفيذها. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن ينظر البرنامج في نشر "بعثات الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل" في جميع المكاتب القطرية باعتبارها خدمة إلزامية وليست طوعية.

78- ووافق البرنامج على تعميم "بعثات الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل" في جميع المكاتب.

79- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي البرنامج بتنقيح لوحة متابعة نظام إدارة الأسطول لتوفير ملخص موجز ومرئي يشمل المعلومات الرئيسية بطريقة يسهل فهمها وتحليلها؛ وإبلاغ المكاتب القطرية بالتغييرات وبكيفية استخدام لوحة المتابعة لاتخاذ القرارات.

80- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه سيعزز لوحة المتابعة الحالية لتوفير المعلومات الحاسمة الأهمية ومؤشرات الأداء الرئيسية لمديري الأساطيل في المكاتب القطرية بحيث يكون من السهل فهمها وتحليلها، وبحيث يمكن استخدامها في اتخاذ

قرارات مستنيرة. وبالإضافة إلى ذلك، سيجري تعزيز التدريب الحالي المقدم في مجال إدراج البيانات في نظام إدارة الأسطول لكي يشمل تحليل البيانات وتفسيرها.

81- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي البرنامج بالنظر في إلغاء التقارير الفصلية بعد تنقيح لوحة متابعة نظام إدارة الأسطول.

82- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أن لوحة متابعة أشمل وتفاعلية ستحل محل التقارير الفصلية الحالية.

83- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يتتبع المقر الرئيسي حالة تنفيذ توصيات "بعثات الوصول بحالة الأسطول إلى المستوى الأمثل".

84- وذكر البرنامج أنه يتفق مع التوصية. وقال إنه سيفعل إجراء متابعة منهجية ووضع إجراءات للإبلاغ بالتنسيق مع مكاتب الإقليمية.

3- محاسبة الوقود

ألف دقة الإبلاغ المالي عن نفقات وقود الطائرات

85- في عام 2022، شملت نفقات العمليات الجوية التي بلغ 319.6 مليون دولار أمريكي حسابات فيما يخص "وقود الطيران" بمبلغ 70.8 مليون دولار أمريكي. واستعرض مراجع الحسابات الخارجي ما إذا كان البرنامج قد سجل نفقات الوقود في الفترة الصحيحة وفي الحساب الصحيح.

86- وعملا بالمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، يتعين تسجيل النفقات في الفترة التي تتعلق بها تلك النفقات. وفي حالة استلام الكيان فاتورة البضائع المسلمة فقط في السنة التالية، ينبغي تسجيل النفقات في السنة الحالية.

87- ولاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج سجل النفقات المستحقة لوقود الطيران تحت فئة نفقات فرعية مختلفة عن فئة وقود الطيران نفسه. وبالتالي فإن الفئة الفرعية الخاصة بالعمليات الجوية أظهرت مبلغا غير دقيق، إذ لم تشمل المبالغ المستحقة لوقود الطيران. وتعين على البرنامج أن يحدد يدويا المبالغ المستحقة المسجلة على أساس صحيفة إكسيل.

88- وتتطلب المبادئ المحاسبية لتسعير التكلفة الحقيقية الوضوح في الحسابات أن تُسهّل التقارير المالية عمليات الإفصاح بمزيد من التفصيل. واعتماد البرنامج الإفصاح عن المبالغ الإجمالية لبنود معظم فئات النفقات وقليل من التفاصيل عن توزيعها. وأوصى مراجع الحسابات الخارجي بأن يُقدم البرنامج مزيدا من التفاصيل عن توزيع نفقاته في الملاحظات على الكشف المالية (انظر الكشف المالية المراجعة لعام 2022).

89- ويتطلب التوزيع التفصيلي للنفقات تسجيل المخصصات المرصودة للمبالغ المستحقة وعمليات إلغائها في حساب النفقات نفسه. ويمكن عند ذلك فقط أن يعطي البرنامج صورة حقيقية وعادلة عن نفقاته.

90- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يرسي البرنامج عملية لتسجيل مخصصات المبالغ المستحقة وعمليات إلغائها في إطار نفس حسابات النفقات التي تُسجل فيها النفقات الفعلية.

91- وقبل البرنامج التوصية، وذكر أنه سيقم جدوى استبدال المخصصات اليدوية للمبالغ المستحقة لأغراض التمثيل بتسجيل المبالغ المستحقة على نفس مستوى الفئة الفرعية المقابلة، ولاحظ أن هذا النهج يمكن أن يفضي إلى زيادة استخدام حسابات دفتر الأستاذ العام.

باء أخطاء الإبلاغ عن النفقات

92- في عام 2022، سجل البرنامج نفقات لوقود المركبات والديزل والبنزين بقيمة 24.6 مليون دولار أمريكي. وتبين لمراجع الحسابات الخارجي أن المبلغ يتضمن بيانات خاطئة بشأن نفقات عام 2021 بما قيمته 3.2 مليون دولار أمريكي. وأوضح البرنامج أنه لأغراض تقديم التقارير إلى المانحين، أعيد تصنيف نفقات عام 2021 من وقود المرافق إلى وقود مركبات في الكشوف المالية لعام 2022. ونتيجة لذلك، كانت نفقات وقود المركبات في عام 2022 أعلى من المتوقع، وكانت مصاريف وقود المرافق أقل من المتوقع، وفي عام 2021، كانت نفقات وقود المركبات أقل من المتوقع، وكانت نفقات وقود المرافق أعلى من المتوقع بهذا المبلغ.

93- ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن تصحيح نفقات عام 2021 بأثر رجعي في حسابات عام 2022 لا يتفق مع المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام. ويتطلب أساس الاستحقاق المحاسبي تسجيل المعاملات والأحداث في الكشوف المالية للفترة التي تتعلق بالمعاملات والأحداث. وينبغي إجراء التصحيحات بأسر رجعي لأغراض إعداد تقارير المانحين في الوقت المناسب خلال الفترة المحاسبية المتعلقة بها. وبخلاف ذلك، فإن إمكانية مقارنة السجلات المحاسبية تكون ضعيفة، ولا يمكن للمستخدمين تقييم الاتجاهات في المعلومات المالية لأغراض التقييم وإجراء التنبؤات.

94- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يضمن البرنامج أن التصحيحات التي يتم إجراؤها لأغراض إبلاغ المانحين لا تُسجل في السنوات المالية اللاحقة.

95- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أنه سيواصل توعية المستخدمين بهذه المسألة، وسيطلب ضمان إلغاء التصحيحات اللازمة في الوقت المناسب لتسجيلها في الفترة المالية المقابلة.

جيم رسملة وقود المركبات

96- في ضوء تسجيل أخطاء في النفقات، ستصل المبالغ المستحقة على وقود المركبات إلى 21.4 مليون دولار أمريكي، وستقارن بمبلغ 15.8 مليون دولار أمريكي في عام 2021، أي بزيادة قدرها 35 في المائة. واستفسر مراجع الحسابات الخارجي عن عمليات البلدان المساهمة الرئيسية فيما يتعلق بمدى معقولية الزيادة. واستفسر عما إذا كانت المكاتب القطرية المعنية قد استهلكت وقوداً أكثر مقارنة بالسنوات السابقة أو إذا كانت قد خزنت أيضاً كميات من وقود المركبات.

97- وأرسل مراجع الحسابات الخارجي استبياناً إلى 10 مكاتب قطرية وتبين أن المكتبين القطريين في جنوب السودان والسودان استهلكا وقوداً للمركبات أكثر من مشتريتهما من الوقود في عام 2022. ويشير ذلك إلى أن هذين المكتبين القطريين قاما بتخزين الوقود على أنه مرحل من عام 2021. وأكد المكتب القطري في السودان أنه يحتفظ بمخزون الوقود بحوالي 6.2 مليون لتر. واستهلكت المكاتب القطرية في إثيوبيا، وأوغندا، وتشاد وقوداً أقل مما تم شراؤه في عام 2022. وتبين لمراجع الحسابات الخارجي أن هذه المكاتب القطرية لديها ما يقرب من مليون لتر من وقود المركبات المحتفظ به كمخزون حتى نهاية العام. ومن المؤشرات الأخرى المتعلقة بالوقود المحتفظ به كمخزون الاتفاقات الطويلة الأجل التي ذكرت القدرات التخزينية في البرنامج، وعلى سبيل المثال في أوغندا. وتبين لمراجع الحسابات الخارجي أيضاً وجود مؤشرات على أن البرنامج قد استأجر مرافق تخزين وقود في إثيوبيا على سبيل المثال. وعلاوة على ذلك، لاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن المكاتب القطرية لم تستخدم بيانات نظام إدارة الأسطول لإجراء فحوص لمدى مقبولية نفقات الوقود.

98- وعلا بالمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، تشمل الأرصدة المواد والإمدادات التي لا تزال في انتظار الاستخدام في الإنتاج أو التوزيع. وتعرض الأرصدة كأصل في الكشوف المالية. ويعترف الكيان بالنفقات عند استهلاك المواد.

99- ويُقيّم مراجع الحسابات الخارجي أن الوقود المحفوظ به كمخزون في نهاية السنة المالية هو رصيد وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام ويتعين عرضها كأصل في الكشوف المالية. ولا تتماشى السياسة المحاسبية للبرنامج المتمثلة في تسجيل نفقات الوقود عند الحصول عليه مع المعايير الدولية المحاسبية للقطاع العام. ويبدو من هذه السياسة أن البرنامج قد استهلك كل الوقود الذي قام بشرائه. ويمكن أن يؤدي مخزون الوقود غير المحسوب إلى استهلاك غير منضبط للوقود وإلى احتيال. ولتحسين الرقابة على استهلاك الوقود والتحكم في المخاطر التي ينطوي عليها تخزين الوقود، من المهم تسجيل الوقود كأصل. وسيكتسب البرنامج قدرة رقابية وإشرافية إضافية إذا كان على العمليات الإبلاغ عن الكميات الفعلية كجزء من عملية التحقق من الرصيد وإذا كان عليها الإفصاح عن الأرقام ذات الصلة في التقارير المقدمة إلى المقر الرئيسي. ومن شأن ذلك أيضاً أن يُسهّل عمليات التحقق من المعقولية بين شبكة البرنامج ونظامه العالمي للمعلومات (ونجز)، ونظام إدارة الأسطول.

100- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يقوم البرنامج برسملة الوقود المحفوظ به كمخزون من أجل تحسين الرقابة على إدارة الوقود.

101- ووافق البرنامج على التوصية، وذكر أن كميات الوقود في الماضي لم تكن تعتبر كبيرة بالنسبة لكي تتم رسملتها. ومع ذلك، أوضح البرنامج كذلك أنه بناءً على طلب شعبة عمليات سلسلة الإمداد، وسعيًا إلى تحسين إدارة الوقود، سيُطبق نموذج محاسبي جديد في عام 2023 على معاملات الوقود التي تتطلب رسملة للوقود بمجرد حيازته.

دال التوجيه المحاسبي بشأن الوقود

102- طلب مراجع الحسابات الخارجي بوضع إجراءات عمل موحدة تعالج صراحة الإجراءات المحاسبية المتعلقة بالعمليات الجوية ووقود المركبات ووقود المرافق. وقدم البرنامج "إرشادات بشأن إدارة المرافق". وتناولت الإرشادات ووقود المرافق، وشملت تعليمات تقنية بشأن تسجيل ووقود المرافق في نظام ونجز. ولم تُقدم أي إرشادات أو تعليمات منفصلة بشأن ووقود الطيران ووقود المركبات ووقود المرافق.

103- ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن على البرنامج أن يضع إرشادات مؤسسية بشأن تسجيل ووقود الطائرات ووقود المركبات ووقود المرافق ورصده والمحاسبة عليه. ولا تغطي الإرشادات الحالية المتعلقة بوقود المرافق سوى تفاصيل محاسبية محدودة ولا توفر معايير وتعليمات شاملة. وعلاوة على ذلك فإن تسجيل الوقود المحفوظ به كمخزون ينبغي إدراجه في التعليمات الختامية لنهاية العام من أجل ضمان الرسملة السليمة. وينبغي أن تتخذ المكاتب القطرية تدابير لكي تُحدد بانتظام الوقود المحفوظ به كمخزون.

104- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يضع البرنامج إرشادات مؤسسية بشأن العملية المحاسبية المتعلقة بوقود الطائرات والمركبات والمرافق بحيث توفر تعليمات بشأن تسجيل الأصول بصورة متسقة وإدارة الوقود.

105- ولم يوافق البرنامج على التوصية، وذكر أن السياسة المحاسبية المعمول بها بشأن الوقود تقضي بتسجيل المصروفات عند الحيازة. وذكر البرنامج أيضاً أنه لا يتولى بصورة مباشرة شراء ووقود الطائرات وإدارته، ولكن يتم توفيره من جانب مقدمي خدمات خارجيين.

106- ولا تتماشى تعليقات البرنامج مع المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، وفي الوقت نفسه وافق البرنامج على رسمة الوقود المحتفظ به كمخزون. ولذلك، يلتزم المراجع الخارجي بالتوصية. وينبغي أن تُعبر الإرشادات المؤسسية عن عملية الوقود الشاملة، بما فيها حيازة الوقود والمحاسبة عليه ورصده ومراقبته.

4- إمدادات الطاقة المتجددة

107- يلتزم البرنامج في سياسته البيئية بجملة أمور تشمل الانتقال من الوقود الأحفوري إلى إمدادات الطاقة النظيفة المتجددة، مثل طاقة الرياح والطاقة الشمسية. ووفقاً للبرنامج، فإن حلول الطاقة الشمسية غير المرتبطة بشبكة توزيع الكهرباء تتطلب تكاليف أولية أعلى من التكاليف التي تتطلبها المولدات التي تعمل بالديزل، ولكن تكاليف التشغيل والصيانة أقل. وعلى النقيض من ذلك، تتطلب المولدات التي تعمل بالديزل تكاليف تشغيل عالية وتتسبب في تلوث كبير وتنبعث منها أبخرة عادم خطيرة.

108- ويُشير الإنتاج السنوي للطاقة إلى عدد الكيلوواط - ساعة الذي يتم إنتاجه لكل كيلوواط - ذروة من قدرة الوحدة النموذجية. وعلى سبيل المثال، وفقاً لبيانات البرنامج، يمكن أن تنتج مشروعات الطاقة الشمسية في السودان ما معدله 1 700 كيلوواط في الساعة لكل كيلوواط - ذروة.

109- ويُسجل البرنامج البيانات المتعلقة باستهلاك الطاقة في المباني وأماكن العمل وما يقابل ذلك من انبعاثات غازات الدفيئة في منصة إدارة المرافق (ARCHIBUS). وتُحسب انبعاثات غازات الدفيئة من خلال تطبيق عامل تحويل خاص بمصدر الطاقة والبلد المعني. وتقع على المكاتب القطرية المسؤولية عن إدخال بيانات إنتاج الطاقة الشمسية المستخدمة في الكهرباء المتولدة داخل الموقع في الوحدة النموذجية.

110- وأظهرت سجلات منصة إدارة المرافق وجود 52 مشروعاً من مشروعات الطاقة الشمسية في أفريقيا وآسيا. وسجلت المشروعات قدرة إجمالية مركبة قدرها 1 682 كيلوواط - ذروة. وبافتراض أن هذه المشروعات تعمل في ظروف مماثلة، كما هو الحال في السودان (بمتوسط 1 700 كيلوواط - ساعة لكل كيلوواط - ذروة)، كان من الممكن أن يكون لديها طاقة منتجة قدرها 2.85 مليون كيلوواط - ساعة سنوياً.

111- ولم تكن سجلات البيانات المسجلة في منصة إدارة المرافق كاملة، ولم تُبين، في جملة أمور أخرى، الإنتاج الفعلي للطاقة. وبناءً على طلب من مراجع الحسابات الخارجي، حاول المقر الرئيسي جمع البيانات من المكاتب القطرية. وتلقى المقر الرئيسي بيانات عن 16 مشروعاً، ولكنه لم يتمكن من الحصول على بيانات عن إنتاج الطاقة للمشروعات الستة والثلاثين المتبقية.

112- وبلغت قدرة المشروعات الستة عشر 476 كيلوواط - ذروة وأنتجت 386 780 كيلوواط - ساعة في عام 2022. وإذا حققت المشروعات 1 700 كيلوواط - ساعة لكل كيلوواط - ذروة، كان من الممكن أن تنتج 809 200 كيلوواط - ساعة. ويعني ذلك أن المشروعات كان يمكن أن تضاعف إنتاج الطاقة.

113- ووافق البرنامج على أن إنتاج الطاقة من الألواح الشمسية المركبة لم يوثق بشكل واضح. وذكر البرنامج أن الطابع اللامركزي الحالي الذي يتسم به تنفيذ المشروع يحتاج إلى تبسيط وإدماج في إجراءات نظام الإدارة البيئية الأكبر وينبغي مواءمته مع برنامج كفاءة الطاقة.

114- ويُقر مراجع الحسابات الخارجي بجهود البرنامج للانتقال من الوقود الأحفوري إلى إمدادات الطاقة المتجددة. ومع ذلك، يلاحظ مراجع الحسابات الخارجي أن البرنامج ليست لديه بيانات دقيقة وموثوقة عن إنتاج الطاقة من مشروعات الطاقة الشمسية.

وفيما يتعلق بما عدده 36 مشروعا من أصل 52 مشروعا من مشروعات الطاقة الشمسية (69 في المائة)، لم يُقدم البرنامج أي بيانات عن إنتاج الطاقة. ومن الصعب قياس التقدم المحرز في تحقيق الأهداف البيئية والمالية بسبب عدم توافر البيانات. ويرى مراجع الحسابات الخارجي أن على البرنامج أن يُسجل ويرصد بانتظام البيانات المتعلقة بإنتاج الطاقة.

115- ومن أهم عوامل إنتاج الطاقة في نظام الطاقة الشمسية هو مقدار الإشعاع الشمسي الذي يصل إلى الوحدات الشمسية. ولذلك، لن تتوازن التكاليف الإضافية لنظم الطاقة الشمسية ما لم يتم إجراء صيانة للألواح الشمسية بصورة صحيحة من أجل تحقيق المستوى المقرر للإنتاج. وتُظهر بيانات 16 مشروعا من مشروعات الطاقة الشمسية أن إنتاجها من الطاقة أقل بكثير من السعة المحتملة. ويمكن أن يدل ذلك على أن الألواح الشمسية لا تخضع لصيانة جيدة.

116- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يقوم البرنامج بتسجيل البيانات المتعلقة بإنتاج الطاقة من نظم الطاقة الشمسية ورصدها بانتظام، وتحليل أسباب انخفاض مستوى إنتاج الطاقة.

117- ووافق البرنامج على التوصية وذكر أنه سيقوم بإجراء جرد عالمي لجميع نظم الطاقة الشمسية. وذكر أيضا أنه سيجمع معلومات عن إنتاج الطاقة شهريا. وعلاوة على ذلك، يزعم البرنامج إنشاء لوحة متابعة مباشرة للطاقة.

118- ويوصي مراجع الحسابات الخارجي بأن يقوم البرنامج بتحليل أسباب انخفاض إنتاج الطاقة من نظم الطاقة الشمسية، والتأكد من تشغيل جميع النظم وصيانتها بشكل سليم.

119- وذكر البرنامج أنه يتفق مع التوصية، وقال إنه سيضع إجراء تشغيليا موحدا لتشغيل وصيانة نظم إنتاج الطاقة الشمسية الكهروضوئية.

نهاية التقرير