

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

المجلس التنفيذي
الدورة العادية الأولى

روما، 23 - 2004/2/27

مسائل الموارد والمالية والميزانية

البند 5 من جدول الأعمال

أساس حساب تكاليف الدعم غير المباشر
المتعلقة بتكاليف النقل البحري



Distribution: GENERAL
WFP/EB.1/2004/5-B/1
26 January 2004
ORIGINAL: ENGLISH

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

مذكرة للمجلس التنفيذي

الوثيقة المرفقة مقدمة للمجلس التنفيذي ليقراها

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

رقم الهاتف: 066513-2700

Mr S. Sharma

مدير شعبة المالية (FS):

الرجاء الاتصال بمشرف وحدة التوزيع وخدمات الاجتماعات إن كانت لديكم استفسارات تتعلق بإرسال الوثائق المتعلقة بأعمال المجلس التنفيذي أو استلامها وذلك على الهاتف رقم: (066513-2328).



مشروع القرار*

يوافق المجلس على التدبير الذي اتخذته المدير التنفيذي بـموجب علاوات أفضلية الشحن من مساهمات الولايات المتحدة للنقل البحري عند حساب تكاليف الدعم غير المباشر، وذلك بأثر رجعي اعتباراً من يناير/كانون الثاني 2002، على النحو الموصوف في الوثيقة WFP/EB.1/2004/5-B/1.

* هذا مشروع قرار، وللإطلاع على القرار النهائي الذي اعتمده المجلس، يرجى الرجوع إلى وثيقة القرارات والتوصيات الصادرة في نهاية الدورة.



الجزء الأول: الخلفية

- 1- تبحث الوثيقة الراهنة أحكام النظام الأساسي والمالي واللائحة العامة في برنامج الأغذية العالمي المطبقة بشأن مبدأ الاسترداد الكامل للتكاليف فيما يتعلق بالمساهمات في النقل البحري.
- 2- وتصف الوثيقة تفاصيل الاتفاقية المعقودة بين برنامج الأغذية العالمي والجهة المانحة الرئيسية حول أساس حساب تكاليف الدعم غير المباشر المتصلة بالمساهمات المقدمة من الجهة المانحة الرئيسية إلى النقل البحري، والمنهجية المحاسبية لمثل هذه المساهمات، في ضوء الملاحظات الواردة من المراجع الخارجي للبرنامج.
- 3- ثم تخلص الوثيقة إلى أن هذه المعاملة المحاسبية لا تؤثر على تكاليف الدعم غير المباشر وتقتصر على الموافقة من المجلس على المنهجية، بما يتيح للأمانة فرض تكاليف الدعم غير المباشر على مساهمات النقل البحري.

الجزء الثاني: مبدأ الاسترداد الكامل للتكاليف

- 4- يعرف النظام المالي للبرنامج مبدأ الاسترداد الكامل للتكاليف على النحو التالي: " هو استرداد تكاليف التشغيل، وتكاليف الدعم المباشر وتكاليف الدعم غير المباشر بكاملها".
- 5- وتنص المادة الثالثة عشرة من النظام الأساسي واللائحة العامة للبرنامج على ما يلي: "... يمكن أن تقدم الجهات المانحة سلعا مناسبة أو مبالغ نقدية أو خدمات مناسبة طبقا لأحكام اللائحة العامة المنبثقة من أحكام النظام الأساسي. وما لم ينص على خلاف ذلك في اللائحة العامة فيما يتعلق بالدول النامية، أو الدول ذات الاقتصاد الانتقالي، أو الجهات المانحة غير المعتادة، أو استجابة لبعض الحالات الاستثنائية الأخرى، على كل جهة مانحة أن تقدم مساهمة نقدية تكفي لتغطية جميع تكاليف التشغيل والدعم لمساهماتها".
- 6- وتنص المادة الثالثة عشرة-4 من النظام الأساسي على ما يلي: "(أ) على الجهات المانحة التي تتبرع بسلع غذائية، أو بالنقد بدلا عن السلع الغذائية توفير مبالغ نقدية وخدمات ملائمة كافية، أو أصنافا غير غذائية ملائمة لتغطية تكاليف الدعم والتشغيل للسلع التي تتبرع بها؛ وتستخدم إحدى الطرق التالية في حساب تكاليف الدعم والتشغيل؛ (2) النقل الخارجي: وفقا لقيمة التكلفة الفعلية؛...". وتمثل تكاليف الدعم غير المباشر نسبة مئوية من التكاليف المباشرة وفقا لما يحدده المجلس.
- 7- وفي الدورة العادية الأولى لعام 1999 اعتمد المجلس "تقرير جماعة العمل الرسمية بشأن مراجعة سياسات الموارد والتمويل طويل الأجل لبرنامج الأغذية العالمي" (الوثيقة WFP/EB.1/99/4-A) ووافق على التوصيات المدرجة فيه.
- 8- وفي الفقرة 20 من وثيقة "الموارد والتمويل طويل الأجل" أوصت " جماعة العمل بضرورة استرداد التكاليف كاملة من جميع الجهات المانحة لأهمية ذلك لسياسات الموارد والتمويل طويل الأجل في البرنامج.... ونظرت في حالات الجهات المانحة الحالية والجهات المانحة المحتملة ومتطلباتها في تقديم مختلف أنواع المساهمات. وأوصت بالتخلي بقدر من المرونة لتشجيع تقديم المساهمات مع الالتزام بمبدأ استرداد التكاليف كاملة".
- 9- وفي وثيقة الموارد والتمويل طويل الأجل ذاتها تشير الفقرة 76 إلى ما يلي: "تنص إحدى توصيات جماعة العمل الرسمية التي أقرتها لجنة سياسات المعونة الغذائية وبرامجها في دورتها الأربعين على ما يلي "يتفاوض البرنامج من جديد مع الجهات المانحة بشأن الاتفاقيات التي لا تتسق بصورة كاملة مع النموذج الجديد، بهدف تطبيق مبدأ استرداد التكاليف بالكامل من كل جهة مانحة. وعلى الأمانة أن تتخلي بالمرونة مع الجهات المانحة، اعترافاً منها بالعقبات التي تواجه كل جهة من هذه الجهات المانحة، ولكن مع الاسترداد الكامل لتكاليف الدعم المتصلة بالعمليات التي نفذت بمساهماتها" (الفقرة 22 ن من الوثيقة CFA 40/15).

الجزء الثالث: شروط مساهمات النقل البحري

- 10- تخضع المساهمات التي تقدمها حكومة الولايات المتحدة إلى البرنامج إلى أحكام اتفاقية قياسية مبرمة بين الطرفين.
- 11- وتنص الأحكام القياسية لاتفاقية مُنَح الباب الثاني المبرمة بين حكومة الولايات المتحدة والبرنامج على أن يقوم البرنامج بتوريد خدمات النقل البحري للسلع المقدمة في ظل الباب الثاني من القانون العام 480 بما يتماشى مع سياسات الولايات المتحدة بشأن متطلبات أفضلية الشحن، والقاضية بنقل نسبة 75 في المائة على الأقل من الحمولة على متن سفن ترفع علم الولايات المتحدة.



- 12- وتُعرّف الإدارة البحرية للولايات المتحدة التابعة لوزارة النقل أفضلية الشحن في الولايات المتحدة على أنها "الشرط القانوني بأن تُنقل البضائع المحمولة بحراً، والمطروحة في التجارة الدولية كنتيجة مباشرة لانخراط الحكومة الاتحادية أو غير مباشرة بسبب الرعاية المالية لبرنامج اتحادي أو ضمانة مقدمة من الحكومة الاتحادية، على متن السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة وذلك بمقاديرها الكاملة أو أجزاء منها".
- 13- ويتطلب تشريع أفضلية الشحن في الولايات المتحدة لعام 1954 من القانون العام 664-83، في صيغته المنقحة، أن تُنقل نسبة لا تقل عن 50 في المائة من الحمولة الإجمالية لكل البضائع المقدمة من حكومة الولايات المتحدة على متن سفن تجارية يملكها القطاع الخاص وترفع علم الولايات المتحدة في حدود أن تكون مثل هذه السفن متاحة بأسعار عادلة ومعقولة. وفي عام 1985 تم تعديل تشريع البحرية التجارية لعام 1936 بحيث غدا يتطلب زيادة نسبة البضائع الزراعية المعينة الواجب نقلها على متن السفن التي تحمل علم الولايات المتحدة من 50 إلى 75 في المائة. وبالنسبة لشحنات السلع في ظل البابين الثاني والثالث من القانون العام 480 فإن النسبة المطلوبة لاستخدام السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة هي 75 في المائة.
- 14- وثمة إقرار بأن أسعار الشحن على متن السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة أعلى عموماً منها على متن السفن الأخرى. ويؤدي شرط شحن ما لا يقل عن 75 في المائة من المساهمات البضائية للولايات المتحدة على متن سفن ترفع علمها إلى الحد من قدرة البرنامج على الحصول على أسعار الشحن الدنيا. ويُطلق على فارق التكاليف القائم بين الأسعار التقديرية على متن سفينة لا ترفع علم الولايات المتحدة والأسعار الفعلية على سفينة ترفع علم الولايات المتحدة اسم علاوة أفضلية الشحن.
- 15- وجرى التعامل مع مثل هذه العلاوات بطرق مختلفة في الماضي. وقد قام البرنامج بحسابها بصورة منفصلة والمطالبة بها حتى عام 1991، حينما كان هناك تمييز صارم بين المساهمات السلعية والنقدية. ومنذ عام 1992، عندما بدأ اعتماد المرونة إزاء مساهمات الولايات المتحدة السلعية والنقدية، غدت مثل هذه العلاوات جزءاً من مساهمات الولايات المتحدة النقدية. واستمر هذا الأسلوب حتى عام 2001. إلا أن حكومة الولايات المتحدة قامت في أغسطس/آب عام 2001 بإبلاغ البرنامج أن من الواجب عدم فرض تكاليف الدعم غير المباشر على مقادير مثل هذه العلاوات.
- 16- وعلى هذا أبلغ المدير التنفيذي حكومة الولايات المتحدة بأن مقدار العلاوات لن يشكل بعد ذلك جزءاً من مساهمة الولايات المتحدة، وبالتالي فإنه لن يخضع لرسم تكاليف الدعم غير المباشر.
- 17- ولذلك، وبموجب الاتفاقية المبرمة بين حكومة الولايات المتحدة والبرنامج، فإن تكاليف الدعم غير المباشر تُفرض على مساهمات الولايات المتحدة المتعلقة بالنقل البحري على أساس تقديرات أسعار الشحن للسفن التي لا تحمل علم الولايات المتحدة. وتُحسب تقديرات أسعار الشحن هذه بحيث تضاهي الأسعار العالمية للشحن التجاري.

الجزء الرابع: تدابير المحاسبة التي يعتمدها البرنامج بشأن مساهمات النقل البحري

- 18- بدأ تسجيل الإيرادات والمصروفات اعتباراً من يناير/كانون الثاني عام 2002 على أساس تقديرات أسعار الشحن العالمية المعدلة، أي الأسعار العالمية الفعلية للولايات المتحدة ناقصاً علاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة، وجرى إدراجها وفقاً لأساس المحاسبة المعتمد في البرنامج بشأن الإيرادات والمصروفات. على أن البرنامج، وكخدمة للولايات المتحدة، تابع تدوين المتحصلات والمسحوبات النقدية المتعلقة بعلاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة. وعند تلقي المقادير النقدية لعلاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، ووزارة الزراعة في الولايات المتحدة، فإنها كانت تُسجل كخصوم؛ وعند التسديد إلى شركات الشحن كان يتم خفض الخصوم وفقاً لذلك.
- 19- وفي أواخر عام 2003 أعرب المراجع الخارجي للبرنامج عن قلقه من المعاملة المحاسبية التي يتبعها البرنامج إزاء علاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة، ولاحظ أن هذه العلاوات تشمل مقادير ضخمة ينبغي أن تُدرج في كشف الإيرادات والمصروفات في البرنامج.
- 20- وأوصى المراجع الخارجي بقوة بأن تُعتبر علاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة جزءاً من إيرادات البرنامج. ومن الواجب تسجيل كامل علاوات أفضلية الشحن هذه على أنها إيرادات، وتسجيل المسحوبات المقابلة على أنها مصروفات.



الجزء الخامس: الأثر على تكاليف الدعم غير المباشر

- 21- يقبل المدير التنفيذي وجهات نظر المراجع الخارجي بشأن القضايا المحاسبية، ولكنه يدرك الأثر الإجمالي لعلاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة. ويتفهم المدير التنفيذي تماماً الموقف المعطى لحكومة الولايات المتحدة بأنه يجب عدم فرض تكاليف الدعم غير المباشر على علاوات أفضلية الشحن في الولايات المتحدة.
- 22- وتستند التوقعات المالية للأنشطة التشغيلية المدرجة في ميزانية الفترة 2002-2003 والتوقعات المالية لخطة الإدارة للفترة 2004-2005 على متوسط الأسعار الدولية للشحن البحري، باستثناء السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة، ومن ثم فليس هناك أثر من آثار الميزانية على الإيرادات والمصروفات المتوقعة للبرنامج. وليس هناك بالتالي من أثر سلبي على المستويات المتوقعة من تكاليف الدعم غير المباشر.
- 23- كما أن المدير التنفيذي يدرك أن الولايات المتحدة تغطي بالكامل تكاليف النقل البحري الخاصة بمساهماتها وتوفر تكاليف الدعم غير المباشر على أساس الأسعار العالمية للشحن التجاري التي تُستعرض كل سنتين.

الجزء السادس: التوصيات

- 24- يوصي المدير التنفيذي بأن يوافق المجلس التنفيذي على تدبيره القاضي باستبعاد علاوات أفضلية الشحن من مساهمات الولايات المتحدة للنقل البحري عند حساب تكاليف الدعم غير المباشر، وذلك بأثر رجعي اعتباراً من يناير/كانون الثاني عام 2002.

