

نهاية عمر المركبة

تُعدّ إدارة دورة حياة المركبات بالكامل أمرًا ضروريًا لتحقيق الاستخدام الفعّال للموارد، بما في ذلك إيقاف تشغيل المركبات أو التخلص منها في نهاية المطاف. يُفضل بيع و/أو استبدال المركبات قبل أن تصبح صيانتها باهظة الثمن، وبالتالي تأكد من إمكانية تحقيق القيمة المُثلى لإعادة البيع أو الاستبدال.

تشمل مزايا إيقاف تشغيل المركبات، والتخلّص منها واستبدالها بشكلٍ صحيح ما يلي:

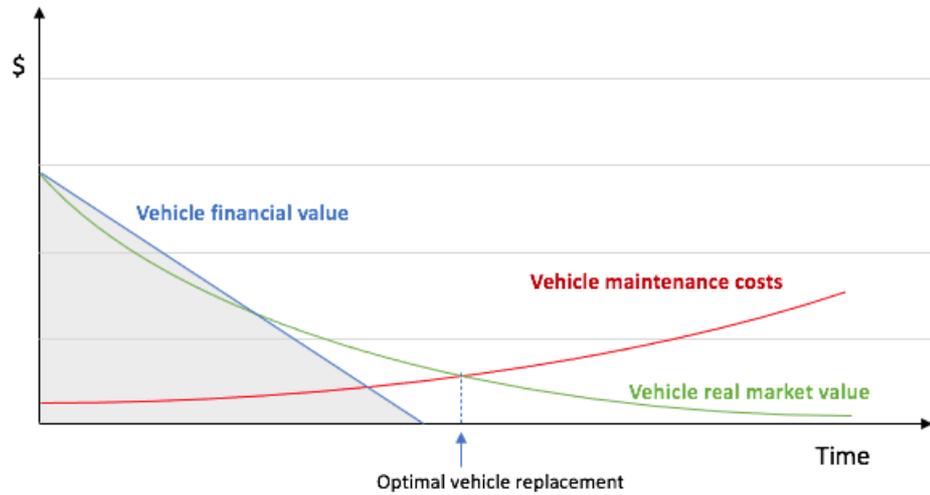
- المساهمة في خفض تكاليف الصيانة.
- انخفاض ثاني أكسيد الكربون
- تحسين سعر بيع المركبة.

العمر الاقتصادي

"العمر الاقتصادي" هو الفترة الزمنية المُتوقعة التي يظل خلالها الأصل ذا نفع للمالك العادي. عندما يكون الأصل دون جدوى للمالك، فإنه يعتبر قد تجاوز عمره الاقتصادي. يجب أن تُحدد كل وكالة العمر الاقتصادي للمركبة كجزء من سياسة إدارة الأصول الخاصة بها: قد يرغب البعض في مركبات عمرها 48 شهرًا، والبعض الآخر في مركبات عمرها 60 شهرًا.

يُوضّح المثال أدناه تقديرًا خطيًا على مدار فترة زمنية لقيمة مركبة مشتراة بقيمة 20,000 دولار أمريكي، مع الأخذ في الاعتبار 48 شهرًا من العمر الاقتصادي.

يُمكن تطبيق نماذج أكثر تعقيدًا لتمثيل قيمة المركبة بمرور الوقت. على سبيل المثال، قد يكون النهج الأسّي المنحني أكثر دقة لأغراض معينة، إذ إن المركبة تفقد الكثير من قيمتها بعد استخدامها لأول مرة. يُمكن حساب العمر الاقتصادي من خلال تحديد النقطة التي تصبح عندها قيمة إعادة البيع المقدرة للمركبة أقل من تكاليف التشغيل السنوية.



نظرًا لطبيعة العديد من المركبات التي تمتلكها وتشغّلها الوكالات الإنسانية وتكلفتها، فقد تختار العديد من المنظمات بيع مركبة قبل أن تصل تكلفة الصيانة إلى مستوى تكاليف الإصلاح نفسها. وينطبق هذا بشكلٍ خاص على العمليات التي

يكون فيها خطر العطل غير المناسب أكثر من مجرد تكلفة الإصلاح. قد يشمل ذلك ما يلي:

- قد يتضاءل مستوى السلامة الحقيقية للمركبة إذا كانت الوكالات تعمل في بيئات غير آمنة تتطلب مركبات الطوارئ في جميع الأوقات.
- التضاريس الوعرة أو على الطرق الوعرة التي تتطلب أداءً ثابتًا من المركبات.

فيما يلي مثال على تكاليف إعادة البيع المتغيرة مقابل تكاليف الصيانة مقارنةً بقيمة الشراء الأصلية:

عام	تكلفة الشراء الأصلية	قيمة إعادة البيع المقدرة	التكلفة السنوية للصيانة والوقود
1	50,000.00 دولار	45,000.00 دولار	5,000.00 دولار
2	50,000.00 دولار	40,000.00 دولار	5,500.00 دولار
3	50,000.00 دولار	38,000.00 دولار	6,000.00 دولار
4	50,000.00 دولار	35,000.00 دولار	6,500.00 دولار
5	50,000.00 دولار	32,000.00 دولار	7,000.00 دولار
6	50,000.00 دولار	29,000.00 دولار	7,500.00 دولار
7	50,000.00 دولار	25,000.00 دولار	8,000.00 دولار

عام	تكلفة الشراء الأصلية	قيمة إعادة البيع المقدرة	التكلفة السنوية للصيانة والوقود
8	50,000.00 دولار	22,000.00 دولار	8,500.00 دولار
9	50,000.00 دولار	19,000.00 دولار	9,000.00 دولار
10	50,000.00 دولار	16,000.00 دولار	9,500.00 دولار

يجب على الوكالات دائماً أن تضع في اعتبارها أن العمر الاقتصادي للأصل يختلف عن العمر المادي الفعلي. عادةً ما تعيش المركبات لفترة أطول من عمرها الاقتصادي الذي ترغب به الوكالة، وستعتمد العلاقة بين الاثنين على استخدام المركبة والظروف التشغيلية. ومن هذا المنطلق، من الشائع وضع حد لعدد الأميال لبدء التفكير في استبدال المركبة - غالبًا ما يتم استخدام 200,000 كم (+/- 50000 كم) كقاعدة أساسية.

قد تُقرر بعض الوكالات إطالة عمر المركبة إلى ما يتجاوز عمرها الاقتصادي. يُعدّ ذلك ملائمًا بشكلٍ خاص عند تطبيق خطة صيانة جيدة وعندما تُظهر السجلات أن تكاليف صيانة السيارة لا تزال أقل من قيمتها السوقية عند إعادة بيعها. يجب أن يكون قرار استبدال المركبة مدعومًا بسجلات إدارة الأسطول المتسقة التي تعكس التكاليف، والاستخدام، والسلامة وعمر الأصول.

علاوةً على ذلك، قد تكون بعض القيود على هذا المنطق قابلة للتطبيق، وذلك وفقًا لتشريعات الدولة المتعلقة بالوكالات الإنسانية وآليات التمويل المُستخدمة لشراء المركبة. لا تسمح بعض البلدان للمنظمات غير الحكومية الخاصة بإعادة بيع الأصول مثل المركبات وتطلب بعض الجهات المانحة التبرع بالمركبات أو نقلها في نهاية المشروع إلى وكالة أو مشروع آخر مُمول. يُعدّ الوعي بتشريعات الدولة وإجراءات الجهات المانحة المحددة ذات الصلة بالأصول وإدارة المركبات له أهمية رئيسية لتجنّب تكبّد مخاطر قانونية أو مالية كبيرة.

إيقاف التشغيل والتخلص

بمجرد اتخاذ قرار استبدال المركبة، ينبغي النظر في خيارات مختلفة لإيقاف تشغيل المركبة القديمة والتخلص منها. طرق التخلص الأكثر شيوعًا هي:

- **التبرع** - قد تخضع المركبات التي تكون في حالة جيدة والتي تفي بمتطلبات السلامة للتبرع للوكالات الشريكة أو

أصحاب المصلحة الرئيسيين. يجب أن تتبع التبرعات التشريعات الوطنية والسياسات الداخلية ويجب توثيقها بشكلٍ صحيح.

- **البيع** - قد تخضع المركبات غير المطلوبة والتي لها قيمة سوقية مجدية لإعادة البيع. لتجنّب أي شكوك حول تفضيل كيانات أو أشخاص معينين، يُوصى بإجراء مزاد مُوثّق بالكامل. يجب أن تتبع عملية إعادة بيع المركبات التشريعات الوطنية والسياسات الداخلية ويجب توثيقها بشكلٍ صحيح.
- **النقل** - قد تخضع المركبات التي تكون بحالة جيدة وتفي بمتطلبات السلامة للتحويل إلى كيان أو برنامج آخر. هو الخيار الذي تُفضّله أغلب الجهات المانحة عندما تظل المركبة داخل نطاق عمرها الاقتصادي. كما إنه حل مناسب عند إغلاق المشاريع أو تفكيك المكاتب المحلية بالمركبات المُخصصة.
- **تدمير قطع الغيار أو حصادها** - يجب تدمير المركبات التي تكون في حالة سيئة أو التي لا تفي بمتطلبات السلامة أو تفكيكها لاستعادة الأجزاء الصالحة للاستخدام. يجب تحديد مؤسسة عامة أو خاصة لديها القدرة على أداء المهمة بشكلٍ صحيح. يجب إجراء تقييم للمخاطر البيئية، وقد تطلب السلطات شهادة تدمير لتحديث سجل المركبة وإضفاء الطابع الرسمي على المركبة المسحوبة من التداول. قد يكون إخطار السلطات مهمًا بشكلٍ خاص لتجنّب الرسوم أو الالتزامات الضريبية الإضافية.

كجزء من عملية إيقاف التشغيل، يجب على الوكالات أن تتذكر استرداد جميع معدات المركبة التي يُمكن إعادة استخدامها وإعادة تعيينها، بما في ذلك معدات الاتصالات، ومواد السلامة، ومجموعات الاسترداد، ومواد تحديد الهوية/المواد المرئية وغيرها المزيد. يجب أن تتذكّر الوكالات أيضًا إبلاغ السلطات وشركات التأمين بمجرد التوقّف عن استخدام المركبات.