



Logistyka humanitarna i pomoc rozwojowa a skutki katastrof na przykładzie Sudanu Południowego

Konflikt wewnętrzny, postępujące skutki katastrof oraz fatalne warunki społeczno-gospodarcze wpływają na pogorszenie się jakości życia mieszkańców Sudanu Południowego. Brak perspektyw na poprawę sytuacji, a także działania zbrojne bezpośrednio rzutują na stan infrastruktury państwa, a co za tym idzie, na sposób i jakość udzielanej pomocy potrzebującym. Przybiera ona formę zarówno humanitarną, związaną z zabezpieczeniem podstawowych potrzeb życiowych jak i żywnościowych, a także formę rozwojową, która ma na celu poprawę jakości życia w długim okresie.

Współcześnie coraz częściej eksponuje się logistykę i związane z nią koncepcje jako fundamenty efektywnej współpracy gospodarczej oraz zapewnienia bezpieczeństwa państwa, regionu i mieszkańców. Tym samym procesy, działania i komponenty logistyczne stanowią podstawę projektowanych działań, rozwiązań i scenariuszy, mających na celu przeciwdziałanie, minimalizację i eliminację negatywnych skutków katastrof.

W związku z powyższym, zasadniczym celem artykułu jest określenie roli, jaką pełni logistyka humanitarna oraz pomoc rozwojowa w Sudanie Południowym. Ponadto, niezbędne jest wskazanie wszelkich mankamentów realizowanych działań pomocowych oraz wyróżnienie komponentów, które wpływają na sytuację społeczno-gospodarczą mieszkańców. W artykule:

- zaprezentowano teoretyczne aspekty odnoszące się do charakterystyki katastrof, istotę koncepcji logistyki humanitarnej w sytuacji katastrof, a także rolę pomocy rozwojowej w eliminacji ich skutków
- zdefiniowano główne podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy, w tym wskazano głównego koordynatora humanitarnego łańcucha dostaw, który jest odpowiedzialny za realizowanie zadań w formie pomocy humanitarnej oraz rozwojowej w Sudanie Południowym
- podjęto próbę syntetycznej charakterystyki systemu transportowego Sudanu Południowego oraz sytuacji społeczno-gospodarczej państwa z perspektywy mieszkańców poszkodowanych przez katastrofy
- wskazano reaktywne działania podejmowane przez mieszkańców oraz podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy w momencie wystąpienia katastrofy
- zaprezentowano ograniczenia, wyzwania i potencjał humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym.

Zagadnienia wprowadzające

Prowadząc rozważania związane z sytuacją Sudanu Południowego niezbędne jest wyjaśnienie w pierwszej kolejności, czym jest katastrofa. Według ONZ [UNISDR 2009, s. 9] jest to „istotne zakłócenie w funkcjonowaniu zbiorowości lub społeczeństwa związane z rozprzestrzeniającym się cierpieniem ludzi, szkodami materialnymi, ekonomicznymi lub środowiskowymi, a także oddziaływaniem, które przekracza zdolność doświadczonych zbiorowości lub społeczeństwa do radzenia sobie przy wykorzystaniu swoich własnych zasobów”. Podstawowa typologia katastrof dzieli je na doraźne oraz chroniczne. Biorąc pod uwagę związki logistyki z odpowiedzialnością społeczną, do katastrof chronicznych należy zaliczyć między innymi niedobór wody pitnej, brak bezpieczeństwa żywnościowego, deficyt opieki zdrowotnej, itp. Natomiast na katastrofy doraźne składają się katastrofy naturalne oraz wywołane przez człowieka [Baumgarten i in. 2010, s. 453], które można nazwać antropogenicznymi. Niniejszy podział nie jest jedynym dostępnym w literaturze przedmiotu. Niemniej jednak autor artykułu uznaje go za najbardziej adekwatny do przeprowadzenia dalszej analizy.

Wobec występujących katastrof naturalnych, bądź chronicznych, prowadzone są działania mające na celu niesienie ulgi poszkodowanym, a także niwelowanie negatywnych skutków społecznych, gospodarczych oraz infrastrukturalnych. Podstawową formą działania realizowaną przez zaangażowane podmioty jest pomoc humanitarna. Jest ona najważniejszym przejawem solidarności międzyludzkiej o charakterze powszechnym, która stanowi obowiązek moralny [Konsensus europejski w sprawie pomocy humanitarnej]. Polega głównie na ratowaniu i ochronie życia w sytuacji występowania katastrof [Polska Pomoc].

Pojęciem szerszym od terminu pomocy humanitarnej jest pomoc rozwojowa, która stanowi odmienną formę działania mającego na celu przeciwdziałanie, minimalizowanie oraz eliminowanie skutków katastrof. Jest ona rozumiana jako świadczenie szerokiej gamy usług przy wykorzystaniu podmiotów administracji publicznej. Jest to także każdy rodzaj transakcji związanej z promocją rozwoju ekonomicznego oraz bogactwa [OECD]. Pomoc rozwojowa wpływa na rozwój i poprawę wa-

¹ Mgr J.M. Marcinkowski (doktorant) – Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Ekonomii, Zarządzania i Turystyki w Jeleniej Górze, Katedra Zarządzania Strategicznego i Logistyki. Artykuł recenzowany

runków oraz jakości życia społeczeństwa, co może wiązać się między innymi z budową szkół lub rozbudową infrastruktury. W związku z powyższym, organizacje humanitarne, jednostki administracji publicznej oraz pozostałe zaangażowane podmioty łączą niekiedy realizację zadań leżących w gestii pomocy humanitarnej z działaniami o charakterze pomocy rozwojowej [Drewek 2013, s. 96].

Udzielanie obu form pomocy nie powinno być jedynymi realizowanymi działaniami. Ich skuteczność jest bowiem warunkowana także poprzez ograniczanie ryzyka katastroficznego, zapewnianie skutecznych i efektywnych działań prewencyjnych, gwarancję sprawności w przechodzeniu do kolejnych etapów pomocy rozwojowej, a także poprzez wzmocnienie zdolności mieszkańców do radzenia sobie samodzielnie ze skutkami katastrof. Dzięki temu realizowane są strategie na rzecz ograniczania zmian klimatu oraz tworzone są systemy wczesnego ostrzegania. Ponadto, wypracowywane i kreowane są związki łączące pomoc humanitarną z pomocą rozwojową wskutek między innymi stosowania instrumentów długotrwałej rekonstrukcji i rozwoju [Drewek 2013, s. 101]. Dlatego poszczególne podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy realizują zadania o charakterze operacyjnym w odniesieniu do katastrof naturalnych, a także zadania przyjmujące formę strategiczną w perspektywie katastrof chronicznych oraz doraźnych.

Realizację poszczególnych działań oraz zależności pomiędzy podmiotami wyjaśnia logistyka humanitarna. Thomas i Kopczak [2005, s. 24] określają ją jako „proces planowania, wprowadzania, a w konsekwencji kontrolowania skutecznego oraz efektywnego kosztowo przepływu, magazynowania, a także dostarczania dóbr wraz z niezbędnymi informacjami, począwszy od miejsc pochodzenia, aż do miejsca konsumpcji. Nadrzędnym celem jest minimalizacja cierpień bezbronnych ludzi”. Tym samym, logistyka humanitarna odnosi się do działań dotyczących dostarczania dóbr oraz usług mających na celu zaspokojenie potrzeb poszkodowanych mieszkańców. Niemniej jednak redystrybuowane produkty są ściśle związane z pomocą humanitarną lub rozwojową, a także z infrastrukturą o charakterze strategicznym. Jednocześnie usługami są działania prewencyjne, reaktywne, ratownicze i rekonstrukcyjne, które bezpośrednio, bądź pośrednio dotyczą polityki logistycznej wobec działań humanitarnych [Marcinkowski 2016, s. 329].

Zagadnieniem poszerzającym koncepcję logistyki humanitarnej w ujęciu koordynacji zaangażowanych podmiotów jest tak zwany humanitarny łańcuch dostaw. „Jest on siecią obejmującą komponenty takie, jak procesy zamówienia, transportu, magazynowania, zarządzania zapasami, śledzenia przesyłek, raportowania i odpowiedzialności w celu zaspokojenia potrzeb pierwszego rzędu wśród potrzebujących” [Mbowha 2006]. W związku z powyższym, koordynacja i integracja działań o charakterze logistycznym oraz administracyjnym odbywa się w obszarze funkcjonowania niniejszego łańcucha. W tym miejscu należy podkreślić, iż poszczególnymi ogniwami humanitarnego łańcucha dostaw są wszystkie podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy poszkodowanym.

Potencjał działań w ramach logistyki humanitarnej winien być rozpatrywany z perspektywy organizacji humanitarnych oraz całego państwa w kontekście zaangażowania jednostek administracji publicznej. Odnosi się to do ekonomicznego i zrównoważonego rozwoju państwa [Kessler 2013, s. 19].

Agendy rządowe związane są przede wszystkim z zarządzaniem bezpieczeństwem narodowym wobec kompleksowości udzielania pomocy humanitarnej, bądź rozwojowej. Dlatego też kreują warunki przetrwania, rozwoju państwa oraz poszczególnych regionów w zależności od występujących okoliczności [Kitler 2007, s. 46]. W efekcie polityka rozwojowa, będąca kontynuacją pomocy rozwojowej w kontekście bezpieczeństwa państwa, jest związana z wartościami: przetrwania, integralności terytorialnej, niezależności politycznej oraz jakości życia [Zięba 1997, s. 10; Łepkowski i Mucha 1991, s. 11].

Współpraca zaangażowanych podmiotów powinna spełniać określone cele. W przypadku katastrof chronicznych dotyczą one integrowania zadań związanych z niesieniem pomocy humanitarnej oraz rozwojowej potrzebującym. Należy w tym przypadku podkreślić, iż czynnik czasowy nie odgrywa krytycznej roli, bowiem istnieje pewna częściowa zdolność do planowania działań w kontekście chronicznego charakteru katastrof [Van Wassenhove 2006, s. 475-489]. Cechami humanitarnego łańcucha dostaw są zatem: niezawodność, koszty, bezpieczeństwo, wytrzymałość oraz odporność łańcucha [Kovacs i Spens 2009, s. 506-528], a także zrównoważony rozwój, który wskazuje na wykorzystywanie potencjału poszkodowanych społeczności [Kessler 2013, s. 19]. Chroniczność wskazuje na stałość charakteru powiązań pomiędzy ogniwami humanitarnego łańcucha dostaw. Stąd też, głównymi graczami są podmioty o charakterze globalnym, między którymi występują powiązania i strumienie o stałej i nieprzerwanej formie.

W związku z powyższym, występują pewne różnice między realizowanymi zadaniami w kontekście katastrof doraźnych oraz chronicznych. Poza podstawowym rozróżnieniem na pomoc humanitarną i rozwojową istnieją inne czynniki, świadczące o odmiennym charakterze działań logistycznych. W tabeli 1 zaprezentowano wymagania logistyczne stawiane podmiotom logistyki humanitarnej w sytuacji katastrof doraźnych oraz chronicznych, wskazując różnorodność realizowanych zadań.

Tab. 1. Wymagania logistyczne w katastrofach doraźnych oraz chronicznych.

	Katastrofy doraźne			Katastrofy chroniczne
	Prewencja	Reakcja	Rekonstrukcja	Głównie pomoc rozwojowa
Długość fazy	Długoterminowa do ciągłej	Od dni do miesięcy	Od miesięcy do lat	Długoterminowa do ciągłej
Ilość realizowanych zadań transportowych	Niska	Wysoka	Moderowana	Moderowana
Rodzaj dóbr będących przedmiotem zainteresowania	Warunkowe składowanie dóbr podstawowych	Żywność, produkty medyczne, woda, urządzenia sanitarne i produkty higieniczne, stacje uzdatniania wody, miejsca noclegowe	Szerokie spectrum różnorodnych dóbr	Szerokie spectrum różnorodnych dóbr, dzielenie się wiedzą
Pilność działań	Niska	Wysoka	Moderowana	Moderowana
Źródło zaopatrzenia	Lokalne	Międzynarodowe	Lokalne i międzynarodowe	Lokalne i międzynarodowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Kessler 2013, s. 19; Howden 2009].

Niemniej jednak, w humanitarnych łańcuchach dostaw występują cztery rodzaje procesów świadczących o sukcesie udzielania pomocy humanitarnej [DEHA 2001]:

- zaopatrzenie – celem jest konieczność posiadania zasobów, które spełnią zapotrzebowania wszystkich ogniw humanitarnego łańcucha dostaw
- transport – celem jest dostarczenie wszystkich produktów niezbędnych do funkcjonowania humanitarnego łańcucha dostaw. Ponadto, istotą jest fizyczne dostarczenie dóbr do miejsc katastrofy wraz z zapewnieniem bezpieczeństwa dostaw i podmiotów świadczących usługi transportowe

- składowanie – istotą jest zapewnienie bezpieczeństwa dostaw o charakterze strategicznym. Tym samym, celem jest zabezpieczenie potrzeb niespodziewanych i nagłych, które muszą być uwzględnione w określaniu poziomu składowanych towarów
- dystrybucja – istotą jest udzielanie pomocy humanitarnej mieszkańcom obszarów doświadczonych przez katastrofę. Celem jest właściwy podział zadań i przekazanie kompetencji w kontekście procesów dostaw organizacjom humanitarnym. Tym samym, są one odpowiedzialne za dysponowanie produktami oraz zapobieganie nadużyciom i potencjalnym stratom.

Przedstawione powyżej założenia teoretyczne stanowią fundament dalszych rozważań w kontekście realizowanych działań o charakterze pomocowym w Sudanie Południowym.

Pomoc humanitarna i rozwojowa w Sudanie Południowym

Sytuacja społeczno-gospodarcza, w jakiej znajduje się Sudan Południowy, jest problematyczna i skomplikowana. Państwo to nie jest dotknięte jednym rodzajem katastrofy o charakterze chronicznym, a kilkoma, które tworzą formę katastrofy synergicznej. Stanowią one skumulowaną kombinację różnych rodzajów katastrof, które łącznie przyczyniają się do pogłębiania negatywnego stanu państwa. W tabeli 2 zaprezentowano typologię katastrof występujących na terenie Sudanu Południowego.

Tab. 2. Typologia katastrof w Sudanie Południowym.

Sudan Południowy	
<ul style="list-style-type: none"> • Susza • Brak bezpieczeństwa żywnościowego • Utrudnienia w dostępie do wody pitnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Działania wojenne (w formie wojny domowej)
Katastrofa chroniczna o charakterze naturalnym	Katastrofa wojenna o charakterze chronicznym

Źródło: opracowanie własne.

Kompleksowość sytuacji Sudanu Południowego uniemożliwia rozłączne traktowanie poszczególnych rodzajów katastrof. Trudna rzeczywistość tego państwa wymaga całościowej analizy, uwzględniającej katastrofy chroniczne w Sudanie Południowym jako jedność. W związku z tym przedstawione w tabeli 2 rodzaje katastrof, które dotyczą Sudan Południowy, winny być analizowane łącznie. Dopiero takie podejście do analizy oraz rzeczywistości tego państwa świadczy o zsumowanym, chronicznym charakterze katastrof.

Mimo, że Sudan Południowy jest stosunkowo nowym i młodym krajem, ma on w pewnych aspektach charakter państwa upadłego. Dotyczy to zwłaszcza umiejętności radzenia sobie z występującymi katastrofami, a także perspektywy realizacji procesów zrównoważonego rozwoju. W związku z tym, w obszarze działań pomocowych istotnym wsparciem dla agend rządowych są organizacje humanitarne oraz międzynarodowe. Tym samym, realizują one zadania, które w pierwotnej formie winny leżeć w gestii jednostek administracji publicznej. Poszczególne podmioty są zaangażowane w działania, które mają za cel wspieranie organów rządowych. Dlatego też w tabeli 3 zaprezentowano ogniwa humanitarnego łańcucha dostaw w przypadku Sudanu Południowego, wskazując na mnogość podmiotów mających udział w realizowaniu zadań pomocy humanitarnej oraz rozwojowej.

Tab. 3. Ogniwa humanitarnego łańcucha dostaw w przypadku Sudanu Południowego.

Główny koordynator humanitarnego łańcucha dostaw	<ul style="list-style-type: none"> • Logistics Cluster jako główne ogniwo koordynujące, w którym głównym podmiotem jest WFP • UNMISS jako jedna z agend ONZ skupiająca swe działania na katastrofach wojennych
Pozostałe ogniwa humanitarnego łańcucha dostaw (podmioty logistyki humanitarnej / podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy)	<p>Organizacje humanitarne: Action Africa Help (AAH), Assistance Mission for Africa (AMA), Dorcas Aid International, Food and Agriculture Organization (FAO), International Medical Corps (IMC), International Organization for Migration (IOM), International Rescue Committee (IRC), Lutheran World Foundation (LWF), Save the Children, UNFPA, UNHAS, UNHCR, UNICEF, UNIDO, UNMAS, UNMISS, WFP, WHH, World Relief, lokalne NGO, i inne.</p> <p>Jednostki administracji publicznej Pozostałe organizacje i instytucje: Wojsko, indywidualni i zbiorowi darczyńcy, mieszkańcy.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Logistics Cluster 2016b; Logistics Cluster 2016c; Logistics Cluster 2016d].

Z zestawienia w tabeli 3 wynika, iż głównym koordynatorem humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym jest tak zwany *Logistics Cluster*, który jest klastrem organizacji humanitarnych, przedsiębiorstw logistycznych oraz innych organizacji pozarządowych i instytucji zaangażowanych w udzielanie pomocy humanitarnej oraz rozwojowej. Niemniej jednak, jego działania nie są odizolowane, bowiem drugą z istotnych organizacji, która podejmuje działania koordynujące i integrujące, jednak w nieco odmiennym zakresie, jest *United Nations Mission in South Sudan (UNMISS)*. W związku z występującą wojną domową na terenie Sudanu Południowego, działalność organów administracji publicznej jest ograniczona i znikoma. Utrudnia to udzielanie pomocy humanitarnej oraz realizowanie zadań pomocy rozwojowej, które w znacznym stopniu zostały przerzucone na organizacje humanitarne i pozarządowe. Niemniej jednak zauważalne jest nadmierne zagęszczenie tych organizacji w poszczególnych regionach państwa. W konsekwencji występują obszary, do których pomoc humanitarna, bądź rozwojowa nie dociera. Brak jest zatem jakiegokolwiek organizacji lub instytucji kompleksowo świadczącej usługi związane z zabezpieczeniem zdrowia i życia lokalnych mieszkańców. Zadania stawiane przed głównym ogniwnem integrującym oraz koordynatorem humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym są następujące [Logistics Cluster 2016a; Logistics Cluster 2016b]:

- koordynacja humanitarnego łańcucha dostaw
- integrowanie działań pomocowych i logistycznych
- zapewnienie dostaw towarów i usług w formie pomocy humanitarnej i rozwojowej
- zarządzanie informacjami
- realizacja dostaw ostatniej mili przy wykorzystaniu SRF (*Service Request Form*)
- udostępnianie magazynów organizacjom humanitarnym oraz innym podmiotom zaangażowanym w humanitarny łańcuch dostaw (to zadanie leży w gestii *World Food Programme – WFP*).

W tym miejscu należy zaznaczyć, że liderem *Logistics Cluster* jest właśnie *World Food Programme (WFP)*, który udostępnił wszystkim zaangażowanym podmiotom magazyny do składowania dóbr pomocowych w następujących lokalizacjach: Akobo, Aweil, Bentiu, Bor, Juba, Malakal, Melut, Minkgaman, Nyal, Pibor, Rumbek oraz Wau. Jednocześnie należy podkreślić, że w przypadku Bor, Wau i Rumbek są to magazyny o charakterze tranzytowym [Logistics Cluster 2016a]. *Logistics Cluster* podkreśla, że niezbędna jest promocja i szkolenia z zakresu tworzenia tak zwanych Mobilnych Jednostek Magazynowych (*Mobile Storage Unit*).

Dostarczanie dóbr pomocowych przez organizacje humanitarne oraz pozostałe ogniwa humanitarnego łańcucha dostaw jest uzależnione od sytuacji transportowej państwa. Sudan Południowy jako jeden z krajów Trzeciego Świata posiada system transportowy znajdujący się na bardzo niskim poziomie jakościowym.

System transportowy Sudanu Południowego

W tabeli 4 zaprezentowano charakterystykę rodzajów transportu wykorzystywanych w Sudanie Południowym podczas udzielania pomocy humanitarnej i rozwojowej. Są to jednocześnie podstawowe rodzaje transportu stosowane w codziennej praktyce gospodarczej tego państwa.

Tab. 4. Charakterystyka rodzajów transportu wykorzystywanych w Sudanie Południowym.

Rodzaj transportu	Charakterystyka
Transport lądowy	WFP jako dostawca ostatniej mili, zapewnia transport lądowy dla zaangażowanych podmiotów. Rozliczenia finansowe bazują na formie zwrotu kosztów w ramach <i>Logistics Cluster</i> . Ta usługa jest uzależniona od dostępności, warunków drogowych, bezpieczeństwa oraz zmieniającej się sytuacji humanitarnej danego obszaru. Wszystkie zamówienia i zgłaszane zapotrzebowania dotyczące przemieszczania dóbr o charakterze pomocowym są zapisywane i śledzone przez <i>Logistics Cluster</i> przy wykorzystaniu <i>Service Request Form (SRF)</i> oraz skonsolidowanej bazy danych SRF.
Żegluga powietrzna	W przypadku wspólnego systemu żeglugi powietrznej, <i>Logistics Cluster</i> koordynuje działania dotyczące transportu lotniczego poprzez zastosowanie dedykowanych statków powietrznych, które są udostępnione przez UNHAS (<i>The United Nations Humanitarian Air Service</i>). W związku z wystarczającymi źródłami finansowania, dystrybucja dóbr pomocowych przy wykorzystaniu transportu powietrznego jest bezpłatna w 2016 roku, z pominięciem operacji relokacji uchodźców do lokalizacji wskazanych przez <i>Humanitarian Country Team</i> , czyli do stanów: Unity, Upper Nile oraz Jonglei. Operacje relokacyjne uchodźców, a także wszelkie działania o charakterze transgranicznym wymagają wsparcia i koordynacji <i>Logistics Cluster</i> ze strony Sudanu oraz Etiopii.
Żegluga śródlądowa	Aspekty związane ze wspólnym systemem żeglugi śródlądowej są wciąż udoskonalane. Jest ona podstawowym rodzajem transportu wykorzystywanym w Sudanie Południowym w czasie pory deszczowej. Jednak w 2014 roku Nil był niemal nieużyteczny wskutek zagrożeń płynących ze strony bojowników. W okresie pomiędzy grudniem 2013 roku a czerwcem 2014 roku jedynie jeden konwój pomocy humanitarnej mógł bezpiecznie dotrzeć z Juby do Malakal i Melut przy wykorzystaniu żeglugi śródlądowej. <i>Logistics Cluster</i> zamierza usprawnić transport rzeczny do obszarów trudno dostępnych, wprowadzając zasadę nieodpłatności w zależności od zakresu wsparcia ze strony darczyńców.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Logistics Cluster 2016a; Joint Agency 2014; USAID 2014].

Obniżający się poziom bezpieczeństwa utrudnia udzielanie pomocy humanitarnej oraz rozwojowej przez zaangażowane podmioty. Co więcej, dramatycznie niski poziom jakości infrastruktury transportowej w Sudanie Południowym związany z żeglugą rzeczną oraz transportem lądowym ograniczył możliwości dostarczania niezbędnej pomocy w ramach humanitarnego łańcucha dostaw. Żegluga powietrzna i ograniczona forma żeglugi śródlądowej są jedynymi rodzajami transportu umożliwiającymi konwojom humanitarnym dystrybucję pomocy do obszarów pozbawionych dostępu do dróg [Logistics Cluster 2016a]. Jednak wskazane powyżej utrudnienia są każdorazowo potęgowane działaniami grabieżczymi i wojennymi. W konsekwencji, poszczególne podmioty zmuszane są do ponoszenia ogromnego ryzyka związanego z dostarczaniem dóbr i usług o charakterze pomocowym, a także z zapewnieniem bezpieczeństwa dostaw do obszarów zapotrzebowania.

Podstawowa zasada, która jest stosowana w Sudanie Południowym w kontekście redystrybucji dóbr i zabezpieczenia konwojów humanitarnych, dotyczy zakresu zaangażowania koordynatora humanitarnego łańcucha dostaw w procesy zapewnienia bezpieczeństwa. W związku z tym, rozróżnia się interesariuszy wojskowych od interesariuszy stricte humanitarnych lub rozwojowych. W konsekwencji, organizacje humanitarne i pozarządowe nie powinny korzystać z zasobów UNMISS oraz nie powinny opierać procesów dostaw na eskorcie wojskowej. Taka opcja jest możliwa tylko i wyłącznie

nie w sytuacji braku posiadania innych możliwości oraz przy spełnieniu szczególnych warunków zawartych w stosownej dokumentacji opracowanej przez ONZ [Logistics Cluster 2015]. W związku z tym, że niektóre regiony państwa są bardziej podatne na konflikty zbrojne, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa dróg lokalnych, UNMISS zabiega o zwiększenie zakresu patroli drogowych w obszarach newralgicznych. Celem takiego działania jest zabezpieczenie dostaw pomocy humanitarnej oraz rozwojowej. Jednocześnie *Logistics Cluster* podkreśla, iż w jego gestii może leżeć przekazywanie informacji o patrolach i związanych z tym procedurach, zaś *Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA)* może wydawać zestaw zaleceń, w jakich okolicznościach można korzystać z uzbrojonych eskort [Logistics Cluster 2015]. Tym samym zauważalna jest współpraca pomiędzy głównymi koordynatorami humanitarnego łańcucha dostaw w kontekście transparentności informacyjnej oraz prowadzonych działań mających na celu zabezpieczenie dostaw i redystrybucji dóbr o charakterze pomocowym.

Problematyka kwestii dostaw oraz kompleksowość realizowanych działań w ramach istniejących procesów logistycznych wymaga przedstawienia sytuacji gospodarczej państwa. Obrazuje ona zakres i charakter udzielanej pomocy humanitarnej i rozwojowej poprzez zaangażowane podmioty.

Rynek i sytuacja gospodarcza Sudanu Południowego

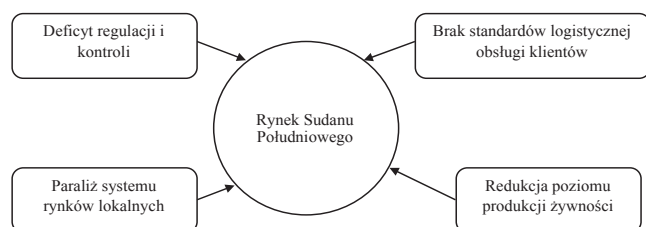
Na rynku Sudanu Południowego zauważalny jest deficyt regulacji i kontroli, przez co panuje nieuzasadniony i niekontrolowany chaos gospodarczy. Niemniej jednak, zachęca to drobnych przedsiębiorców do rozpoczynania swoich działalności gospodarczych na terenie tego państwa [Mosel i Henderson 2015]. Ta forma wolności gospodarczej jest atrakcyjna dla inwestowania wolnych środków pieniężnych przez mikroprzedsiębiorców lokalnych, oferując im pewną dozę niezależności prawno-administracyjnej. Brak kontroli i standardów obsługi logistycznej tworzy paradoksy i bardzo niską jakość obsługi klientów. Przykładowo, towary, które są pakowane do 50-kilogramowych toreb lub palet, w rzeczywistości posiadają jedynie 90% deklarowanej zawartości (45 kg), a jednocześnie jakość oferowanych dóbr jest znacznie niższa [Mosel i Henderson 2015].

Paraliż i blokada rynku (w ujęciu gospodarczym) rozpoczęła się w momencie eskalacji konfliktu w grudniu 2013 roku. Targi miejskie i lokalne zostały splądrowane i spalone. Kupcy i handlarze postanowili wycofać się z udziału w życiu gospodarczym, ukrywając się wśród rodzin i społeczności, w których mieszkali. W rezultacie, zostali oni pozbawieni możliwości zakupu produktów z innych targów, na co wpływ miało także pogorszenie się poziomu bezpieczeństwa na drogach i rzekach. Działania zbrojne doprowadziły do zmiany postrzegania lokalnych społeczności, gdzie pochodzenie etniczne zaczęło odgrywać naczelną rolę warunkującą bezpieczeństwo przeżycia mieszkańców. Konsekwencją tych działań był paraliż systemu rynków lokalnych [Joint Agency 2014]. Wskutek braku regularnych dostaw, ceny dóbr podstawowych wzrosły, podczas gdy siła nabywcza gospodarstw domowych znacznie zmniejszyła się [Joint Agency 2014].

Głód, niedożywienie, susza i trudności w dostępie do wody pitnej, które jako katastrofy chroniczne zostały pogłębione przez działania wojenne, tworzą łańcuch naczyń połączonych. W konsekwencji, poza redukcją poziomu produkcji żywności zarówno przez indywidualne gospodarstwa domowe, jak i wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, katastrofa dotknęła rynek. Rozprzestrzenianie się przemocy i działań wojennych spowodowało ograniczenie upraw i wielkości plonów, zaś w przypadku rybaków utrudniło dostęp do rzek. W Sudanie Południowym rynki lokalne odgrywają znaczącą rolę w perspektywie gospodarstw domowych. Umożliwiają one zakup żywności w okresie między zbiorami, zwłaszcza w porze suchej, kiedy indywidualne zapasy z poprzedniego sezonu wyczerpują się [Mosel i Henderson 2015].

Istnieją jednak przykłady rynków lokalnych, które we względnie bezpieczny sposób radzą sobie z występującymi katastrofami. Należą do nich Dinka, Nuer i Darfuri, których kupcy swobodnie przekraczają granice poszczególnych regionów bez narażenia swojego życia i zdrowia. Ich zaangażowanie w działalność handlową umożliwia przełamywanie mostów socjokulturowych za pomocą transakcji handlowych. Dzięki temu, lokalne władze i handlarze pochodzący z różnych plemion oraz różnych narodowości, współpracują ze sobą wykorzystując efekt synergii [Mosel i Henderson 2015]. Zjawisko to wskazuje na istnienie szans i możliwości skutecznego niwelowania negatywnych skutków przedstawionych katastrof o charakterze chronicznym, które bezpośrednio wpływają na pogorszenie sytuacji gospodarczej państwa i poszczególnych regionów.

W związku z powyższym, na rysunku 1 w zobrazowany i syntetyczny sposób zaprezentowano wpływ występujących katastrof na rynek Sudanu Południowego.



Rys. 1. Wpływ katastrof na rynek Sudanu Południowego.
Źródło: opracowanie własne.

Po charakterystyce podmiotów zaangażowanych w humanitarny łańcuch dostaw, a także wskazaniu mankamentów systemu transportowego państwa i sytuacji gospodarczej kraju, dalsza część artykułu dotyczy przedstawienia działań realizowanych w ramach udzielanej pomocy humanitarnej i rozwojowej. W rezultacie scharakteryzowane zostaną reaktywne działania podejmowane wobec występujących katastrof chronicznych w Sudanie Południowym.

Charakterystyka działań reaktywnych

Większość udzielanej pomocy humanitarnej i rozwojowej w formie dostarczanych dóbr trafia do obszarów stosunkowo łatwo dostępnych w ujęciu dostępności transportowej. W konsekwencji pomijane są regiony trudno osiągalne, gdzie zlokalizowane są społeczności wymagające natychmiastowej pomocy. Co więcej, jak wcześniej wskazano, nie-

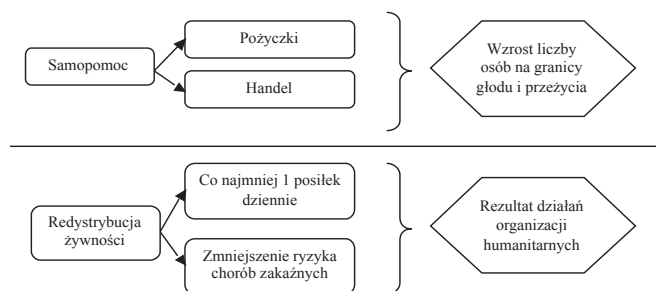
uzasadnione jest zagęszczenie w jednym miejscu dużej liczby podmiotów realizujących podobne funkcje o charakterze pomocy humanitarnej, bądź rozwojowej [Joint Agency 2014]. Ich kompetencje pokrywają się, co bezpośrednio wpływa na chaos organizacyjny i utrudnia udzielanie pomocy w sposób efektywny. Niemniej jednak skala występujących katastrof w Sudanie Południowym wymaga kosztownych i rozbudowanych sposobów pomiaru efektywności oraz zastosowania nowoczesnych środków transportowych, którymi są między innymi drony. Niski koszt ich utrzymania oraz eksploatacji, a także łatwość osiągnięcia obszarów trudno dostępnych są cechami, które powinny znaleźć zainteresowanie wśród podmiotów zaangażowanych w dostawy dóbr pomocowych.

Istotnym aspektem udzielania pomocy oraz funkcjonowania humanitarnego łańcucha dostaw są także strumienie informacji. Ich przepływy napotykają pewne bariery i ograniczenia. W związku z brakiem rozbudowanej sieci telekomunikacyjnej, podmioty zaangażowane w pomoc zmuszone są do korzystania z telefonów satelitarnych, których cena za minutę połączenia przekracza 1 USD (przy średnim dochodzie na dzień w Sudanie Południowym 1,25 USD [Joint Agency 2014]). W konsekwencji zakres udzielanej pomocy i współpracy pomiędzy podmiotami jest znacznie utrudniony i ograniczony barierami o charakterze technologicznym i technicznym.

W tym miejscu należy podkreślić, że pierwsze zadania, które są realizowane w sytuacji wystąpienia katastrofy, dotyczą wzajemnie udzielanej pomocy przez mieszkańców danego regionu. Stanowią one ostatnie, najbardziej newralgiczne ogniwo humanitarnego łańcucha dostaw. W ramach podejmowanych działań, poszczególne gospodarstwa domowe zaciągały pożyczki, poszukiwały pomocy, a także sprzedawały inwentarz celem pozyskania żywności, której deficyt pogłębiał negatywną sytuację danej społeczności. Wyczerpywanie się zapasów stało się zmartwieniem mieszkańców Sudanu Południowego. Co gorsza, niektóre gospodarstwa zmuszone były do utrzymania nawet do 25 osób celem zapewnienia schronienia oraz dostępu do żywności. Niektórzy młodzi mężczyźni dołączali do grup zbrojnych dla odciążenia swoich rodzin z konieczności zapewnienia wyżywienia i opieki [Joint Agency 2014]. Takie działania zamiast poprawić negatywną sytuację mieszkańców, pogłębiało stagnację i wzniesło większe konflikty. Społeczeństwo pozostawione same sobie, bez uprzedniego przeszkolenia i wsparcia ze strony jednostek administracji publicznej, bądź organizacji pozarządowych, podejmowało działania, które w żaden sposób nie wpływały na efektywne radzenie sobie ze skutkami katastrof.

W rezultacie, prognozy dotyczące bezpieczeństwa żywnościowego na terenie Sudanu Południowego uległy znacznemu pogorszeniu. Do ich określenia wykorzystuje się narzędzie pomiaru, którym jest *Food Security Phase Classification* (IPC), opracowywane przez współpracujące agencje międzyrządowe, ONZ oraz ekspertów NGO [IPC 2008]. Skutkami scharakteryzowanych powyżej katastrof chronicznych był wzrost liczby osób określonych mianem znajdujących się na granicy głodu i przeżycia [IPC 2014c]. Społeczność międzynarodowa wraz z organizacjami humanitarnymi o zasięgu globalnym oraz ich lokalnymi agendami znalazła częściowe rozwiązanie wpływające na zmniejszenie skali postępujących katastrof w Sudanie Południowym. W miejscach, gdzie pomoc humanitarna została udzielona, zauważalny

jest istotny oraz pozytywny wpływ na redukcję poziomu głodu (zwłaszcza w 2014 roku). Dostawy produktów żywnościowych oraz wody pitnej przyczyniły się do otrzymania przez poszkodowanych co najmniej jednego posiłku dziennie, a także do zmniejszenia ryzyka chorób zakaźnych [Joint Agency 2014]. Na rysunku 2 zaprezentowano charakterystykę działań reaktywnych podejmowanych indywidualnie przez mieszkańców obszarów dotkniętych przez katastrofę, a także wskutek zaangażowania organizacji pozarządowych.



Rys. 2. Charakterystyka działań reaktywnych w formie samopomocy oraz zaangażowania organizacji humanitarnych w Sudanie Południowym.

Źródło: opracowanie własne.

Niemniej jednak, realizowane działania wykazywały się pewną dozą nieskoordynowania, dezintegracji oraz braku harmonogramu. W niektórych regionach państwa sytuacja uległa poprawie, podczas gdy w pozostałych spowodowała pogorszenie jakości życia mieszkańców [IPC 2014b]. Występujący deficyt kontroli, koordynacji i integracji w sposób pośredni oraz bezpośredni przyczynia się do eskalacji negatywnych skutków katastrof w poszczególnych regionach.

Działania wojenne, które dotyczą Sudan Południowy, wpływają na znaczne pogorszenie się sytuacji mieszkańców tego państwa. W ciągu 9 miesięcy od wystąpienia konfliktu zbrojnego, UNMISS zadbało o ochronę 100 000 ludzi w 10 bazach ulokowanych na terenie całego kraju [OCHA 2014]. Zakwaterowanie osób potrzebujących pomocy w odrębnych bazach umożliwiło efektywniejsze dostarczenie pomocy humanitarnej. Dla organizacji pozarządowych łatwiejsza jest dystrybucja dóbr do wyspecjalizowanych ośrodków, niż bezpośrednio do miejsc dotkniętych katastrofą. W rezultacie, zauważalny wysoki poziom udzielonej pomocy dotyczył przede wszystkim ośrodków UNMISS, mimo że jedynie 10% uchodźców znalazło w nich schronienie [OCHA 2014]. Specyficzny charakter działań tej agencji ONZ nie umożliwił jednak udzielania pomocy na wysokim poziomie jakościowym. W ośrodkach takich, jak Bentiu czy Malakal, UNMISS miało znaczące problemy w zapewnieniu minimalnych standardów dla osób pokrzywdzonych przez katastrofę. Ograniczona przestrzeń wpłynęła na komplikacje związane z dostępem do wody pitnej, usług sanitarnych, a co gorsza, na aspekty dotyczące udzielenia schronienia mieszkańcom [Joint Agency 2014].

Jednakże decyzją ONZ umożliwiono rozszerzenie udzielania wsparcia poza granice wyselekcjonowanych ośrodków. W miejscach, gdzie występują patrole pozaobozowe, ludność ma możliwość ich opuszczenia celem znalezienia pracy zarobkowej. Niestety w obszarach, gdzie patrole nie występują, otoczenie jest niestabilne i turbulentne, a to uniemożliwia

mieszkańcom bezpieczne przemieszczanie się. Mimo to istnieje możliwość adaptacji rozwiązań stosowanych w innych regionach świata, doświadczonych przemocą i katastrofami, gdzie regularne patrole sił bezpieczeństwa ONZ umożliwiły uchodźcom swobodne przemieszczanie się do miast. Dzięki temu lokalne rynki mogły zostać ponownie otwarte i funkcjonować na względnie stabilnych warunkach. Niemniej jednak, niniejsze rozwiązanie wymaga sporego zaangażowania środków finansowych i zasobów ludzkich. Wprowadzenie pieszych patroli z pewnością uwolni mieszkańców od zamknięcia w obozie [Joint Agency 2014]. Są to jednak rozwiązania, które ograniczają się jedynie do kwestii obozowych, gdzie przebywa niewielka część społeczeństwa dotkniętego katastrofami. Kompleksowa koordynacja wszystkich podejmowanych działań wymaga znaczącej integracji podmiotów zaangażowanych w udzielanie pomocy. Można to zrealizować na fundamencie jednostek administracji publicznej, bądź organizacji pozarządowych, gdzie prym wiodą organizacje humanitarne o zasięgu globalnym. Bez wzajemnej kooperacji i wykorzystywania efektu synergii, wciąż będzie istniał problem dostarczania i udzielania pomocy poszkodowanym. Jest to spowodowane głównie złożonymi procesami logistycznymi składającymi się na humanitarny łańcuch dostaw.

Niemniej jednak, poszczególne podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy skupiają się obecnie na rozwoju tak zwanych centrów operacyjnych. Posiadane przez nie zasoby oraz logistyka sama w sobie, ulegają procesom koncentracji udzielenia pomocy społecznościom w zniszczonych lub skonfliktowanych obszarach. W rezultacie, zadaniem centrów operacyjnych jest posiadanie stabilnego i wysoko wyspecjalizowanego personelu humanitarnego, zasobów oraz zdolności logistycznych. Dzięki temu podnoszony jest poziom efektywności fazy reakcji poprzez bardziej adekwatne użycie zasobów i zrozumienie kontekstu udzielanej pomocy. Kompleksowość tego rozwiązania wymaga jednak rozbudowanego procesu planowania, bowiem jednym z głównych zagrożeń dla organizacji zaangażowanych w udzielanie pomocy są działania zbrojne na terenie katastrofy o charakterze naturalnym [Joint Agency 2014]. Pojawiający się chaos i anarchia jedynie pogłębiają negatywną sytuację społeczeństwa danego regionu.

Działania poszczególnych podmiotów są ograniczane wskutek stosowania przemocy wobec personelu humanitarnego oraz wykorzystywanych zasobów (jak na przykład środki transportu). Pomiedzy czerwcem a sierpniem 2014 roku odnotowano 180 przypadków braku możliwości udzielenia pomocy potrzebującym w Sudanie Południowym. Co więcej, podmioty doświadczają niezliczonych przeszkód, włączając w nie grabieże, morderstwa i nękanie pracowników organizacji humanitarnych. Kłopotliwa jest też biurokracja, opodatkowanie udzielanej pomocy oraz brak zabezpieczenia dróg, rzek i szlaków powietrznych. Mimo rzekomej zgody obozu rządzącego oraz opozycji odnośnie udzielania pomocy, porozumienie nie jest przestrzegane. Poszczególne konwoje są okradane, a pomoc nie dociera do najbardziej potrzebujących [Joint Agency 2014]. Ograniczenia te wskazują jednoznacznie na niezbędność istnienia i funkcjonowania sprawnych i efektywnych jednostek administracji publicznej. Regiony pozbawione nadzoru i kontroli ze strony państwa popadają w stagnację i niepotrzebną eskalację konfliktów.

Ograniczenia, wyzwania i potencjał humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym

W związku z powyższym, w tabeli 5 zaprezentowano ograniczenia i hamulce, które w sposób pośredni oraz bezpośredni wpływają na funkcjonowanie i rozwój humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym.

Tab. 5. Ograniczenia i hamulce humanitarnego łańcucha dostaw w Sudanie Południowym.

Cecha	Charakterystyka
Sezonowość	Łatwiejsze dostawy w porze suchej, zaś trudniejsze w porze deszczowej, gdzie występuje konieczność wykorzystania zrzutów towarów pomocowych wykorzystując żegluge powietrzną, a także stosowanie ciężkiego sprzętu celem dostarczenia dóbr potrzebującym.
Niska jakość infrastruktury logistycznej	Jedynie 2% dróg w Sudanie Południowym jest utwardzona i betonowa. Ponadto, w porze deszczowej blisko 60% wszystkich dróg jest niedostępna i nieprzejezdna.
Działalność administracyjna	Blokada połączeń lotniczych o charakterze komercyjnym przez agendy rządowe. Ponadto, kosztowność zastosowania żegluge powietrznej na szerszą skalę.
Poziom współpracy	Brak porozumień w kontekście dostaw produktów żywnościowych do potrzebujących pomiędzy UNMISS, WFP, FAO i NGO, co prowadzi do niepotrzebnych zniszczeń pól, nasion i żywności. Tym samym, występują deficyty w koordynacji humanitarnego łańcucha dostaw na poziomie centralnym.
Bezpieczeństwo ogni humanitarnego łańcucha dostaw	Stosowanie przemocy wobec przedstawicieli podmiotów zaangażowanych w udzielanie pomocy, w tym grabież, porwania, morderstwa, korupcja, itp.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Joint Agency 2014].

Zaangażowanie podmiotów w udzielanie pomocy potrzebującym jest znaczące, jednak nie zawsze skuteczne. Niemniej jednak, poszczególne ogniwa humanitarnego łańcucha dostaw przyczyniły się do uratowania tysięcy ludzi. W niektórych obszarach państwa negatywne trendy dotyczące głodu zostały zastąpione pozytywnymi oczekiwaniami i prognozami, co jest jednoznacznie przejawem sukcesu działalności zaangażowanych organizacji [IPC 2014b].

Jednakże, konflikt zbrojny występujący na terenie Sudanu Południowego nie jest jedyną przyczyną trudności w dostępie do osób poszkodowanych. Stan dróg był tragiczny nawet przed wystąpieniem katastrof i wojny domowej. W Jonglei pracownicy konwoju pomocy humanitarnej potrzebowali 12 godzin, aby pieszo dotrzeć przez dżunglę do osób poszukujących pomocy oraz schronienia [Strujif 2014]. Co więcej, rutynowa podróż z Juba do Rumbek w porze suchej zajmuje dwa dni, podczas gdy w porze deszczowej potrzeba blisko tygodnia [Joint Agency 2014]. Dlatego też konwoje humanitarne mają utrudnione zadanie dostarczenia pomocy do potrzebujących, co jest fundamentem pogorszenia się sytuacji mieszkańców Sudanu Południowego.

Inne rodzaje utrudnień odnoszą się do działań podejmowanych przez organy administracji publicznej. W tym przypadku rząd zablokował loty komercyjne na tereny okupowane przez opozycję w Jonglei w 2014 roku, przez co pomoc humanitarna musiała być dostarczana drogą lądową z obszaru Etiopii. Część konwoju musiała zostać zrealizowana pieszo, aby w maksymalnie krótkim, sześciogodzinnym czasie dotrzeć do małego miasta Waat [Joint Agency 2014]. W kontekście żegluge powietrznej, wykorzystywanie lotnictwa wojskowego ONZ celem udzielania pomocy potrzebującym jest jednym z potencjalnych rozwiązań. Niemniej jednak obie strony konfliktu widzą w ONZ sojusznika drugiej zwaśnionej strony, co powoduje ryzyko w dostępie do pomocy przez poszkodowanych [UN News Centre 2014]. Implementacja nowoczesnej techniki i technologii, jak na przykład drony, zdaje się być w tym przypadku jak najbardziej zasadna. Jednak organizacje pozarządowe wykorzystują jedynie różnorodne formy transportu lądowego. W porze deszczowej niezwykle pomocne są

osły, które pełnią rolę głównych środków wykorzystywanych w dystrybucji dóbr pomocowych [Joint Agency 2014].

Wpływ i znaczenie udzielanej pomocy w przeciwdziałaniu, minimalizacji i eliminacji skutków katastrof jest znaczący i niezastąpiony [IPC 2014a]. Niektóre z problemów Sudanu Południowego zostały złagodzone, bowiem wpłynęły bezpośrednio na jakość życia i zdrowia mieszkańców. Jednak organizacje pozarządowe wskazują, że ponad 400 mln USD jest potrzebne celem zapewnienia bezpieczeństwa żywnościowego mieszkańcom Sudanu Południowego. Blisko jedna trzecia obywateli potrzebuje pomocy o charakterze żywnościowym, zaś ponad dwie trzecie mieszkańców pomocy strictly kwaterekowej [UNOCHA 2016]. WFP szacuje, że potrzeba blisko 78 mln USD, aby dostarczać pomoc w każdym miesiącu pory deszczowej [Joint Agency 2014]. W związku z powyższym, realizowane działania mają formę nie tylko pomocy humanitarnej, ale także rozwojowej. W tabeli 6 zaprezentowano wyzwania stawiane przed humanitarnym łańcuchem dostaw w sytuacji katastrof w Sudanie Południowym.

Tab. 6. Humanitarny łańcuch dostaw w Sudanie Południowym – wyzwania.

Wyzwanie	Charakterystyka
Wyzwania operacyjne	Odnoszą się do konieczności zaawansowanego procesu planowania. Aby koordynator humanitarnego łańcucha dostaw mógł bezproblemowo umożliwić dostawy towarów pomocowych oraz zapewnić stosowne finansowanie konieczne są szczegółowe informacje o prowadzonych działaniach ze strony organizacji humanitarnych.
Wyzwania infrastrukturalne	Stanowią największe zagrożenie dla pełnej i kompleksowej koordynacji oraz integracji humanitarnego łańcucha dostaw. Niska jakość lądowisk na terenie Sudanu Południowego wymusza stosowanie helikopterów zamiast samolotów w sytuacji kiepskich warunków pogodowych. Ponadto, istnieje bardzo niski poziom infrastruktury drogowej, który przejawia się siecią dróg głównie w formie gruntowej (niezabetonowanej). Nawet w porze suchej niektóre z dróg są dostępne dla pojazdów terenowych 6x6, podczas gdy w porze deszczowej drogi są całkowicie nieprzejezdne. W kwestii żegluge śródlądowej, w posiadaniu organizacji zaangażowanych w udzielanie pomocy są jedynie dwa zestawy barek o pojemności 1200 mt każda. W związku z niebezpieczeństwem, jakie występuje na rzekach, łodzie o mniejszej pojemności mogą służyć za środki transportu jedynie na mniejszych odległościach. Ostatnim z elementów o charakterze infrastrukturalnym są deficyty paliwa. Pogłębiające się działania wojenne powodują wyczerpywanie się zasobów paliwa komercyjnego. Natomiast dostarczenie tego surowca do obszarów zapotrzebowania jest utrudnione przez nieprzejezdne drogi oraz niedostosowane mosty rzeczne.
Wyzwania polityczne	Mają charakter typowo administracyjny. Poziom bezpieczeństwa w Sudanie Południowym wymusza na władzach wprowadzenie restrykcji co do mobilności personelu humanitarnego oraz konwojów humanitarnych. W rezultacie, niektóre obszary są dostępne jedynie przy wykorzystaniu żegluge powietrznej, zaś inne są całkowicie niedostępne wskutek permanentnej wrogości i działań wojennych.
Wyzwania środowiskowe	Pokrywają się bezpośrednio z chronionym charakterem katastrof, które dotyczą Sudanu Południowego. Susza, a w rezultacie niedobory żywnościowe są głównym przedmiotem zainteresowania podmiotów zaangażowanych w humanitarny łańcuch dostaw. Co więcej, powodzie o charakterze sezonowym bezpośrednio wpływają na stan infrastruktury drogowej. Pora deszczowa wpływa na niedorozwiniętą sieć drogową, izolowanie społeczności, które wymagają pomocy, a także utrudnianie operacji humanitarnych. Ponadto, kwestią problematyczną są spore odległości jakie muszą przebywać konwoje humanitarne celem dostarczenia pomocy. Niska jakość infrastruktury logistycznej przy ogromnych odległościach uniemożliwia efektywne i skuteczne realizowanie zadań pomocowych, co znacząco zwiększa koszty i czas.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Logistics Cluster 2016a].

Istotne jest podkreślenie roli, jaką pełnią środki finansowe, z których korzystają podmioty zaangażowane w udzielanie pomocy. Należy zauważyć, że ponad 60% wszystkich datków ze strony organizacji rządowych w roku 2014 płynęło ze strony Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii oraz Unii Europejskiej [Financial Tracking Service 2014]. Kwestia strumieni finansowych wymaga, aby darczyńcy, czy to osoby indywidualne, czy organizacje rządowe lub pozarządowe, wspierały finansowo państwa sąsiadujące z Sudanem Południowym. Celem takiego działania jest zapewnienie pomocy uchodźcom uciekającym, bądź relokowanym z terytorium tego kraju [Joint Agency 2014].

Wnioski końcowe

Realizacja działań pomocowych – zarówno w formie humanitarnej, jak i rozwojowej – wymaga zaangażowania szerokiej gamy podmiotów. Pozostawienie tego aspektu jedynie

w gestii jednostek administracji publicznej, bądź wyłącznie organizacjom pozarządowym (zwłaszcza humanitarnym) nie jest rozwiązaniem, które wpływa na poprawę jakości życia oraz sytuacji społeczno-gospodarczej danego państwa. Koordynacja podejmowanych działań oraz ich zintegrowanie są fundamentami skutecznie, sprawnie i efektywnie udzielanej pomocy poszkodowanym.

Niemniej jednak, nawet najbardziej zaangażowane podmioty nie są w stanie dostarczyć dóbr pomocowych do potrzebujących, jeśli dany region lub państwo nie posiada stosownego zaplecza infrastrukturalnego. Niska jakość infrastruktury transportowej Sudanu Południowego pogłębia stagnację oraz trudności w redystrybucji zebranych dóbr. W związku z niskim udziałem dróg utwardzonych w całym państwie oraz brakiem bezpieczeństwa na szlakach rzecznych zasadne zdaje się wykorzystanie nowoczesnej techniki. Z rozwiązaniem przychodzi technologia wojskowa, a zwłaszcza drony, które praktycznie bezproblemowo mogą dostarczyć towary o charakterze pomocowym do obszarów trudno dostępnych.

Jakiegolwiek rozwiązanie jest jednak niewystarczające w sytuacji występowania konfliktu zbrojnego. Niski poziom bezpieczeństwa dostaw oraz ciągłe grabieże i morderstwa personelu humanitarnego uniemożliwiają skuteczną dystrybucję dóbr pomocowych. Tym samym, do rangi dogmatu wyrasta konieczność zapewnienia bezpieczeństwa nie tyle mieszkańcom obszaru objętego działaniami wojennymi, co podmiotom zaangażowanym w udzielanie pomocy poszkodowanym.

W związku z powyższym, przykład Sudanu Południowego wskazuje na niezbędność synergicznej współpracy administracji rządowej, organizacji pozarządowych, wojska oraz mieszkańców. Celem takiego działania jest przeciwdziałanie, minimalizacja i eliminacja negatywnych skutków katastrof. Żaden podmiot nie posiada wystarczającej ilości zasobów i możliwości, aby móc samodzielnie radzić sobie z występującymi zagrożeniami. Co więcej, stawianie człowieka w centrum projektowanych rozwiązań oraz planów niwelowania skutków katastrof jest podstawową formą działań o charakterze pomocy humanitarnej, bądź rozwojowej.

Streszczenie

Celem artykułu jest określenie roli, jaką pełni logistyka humanitarna oraz pomoc rozwojowa w Sudanie Południowym. Wyróżniono głównego koordynatora udzielanej pomocy, wskazano mankamenty realizowanych działań, scharakteryzowano system transportowy oraz określono komponenty, które wpływają na sytuację społeczno-gospodarczą państwa. Posłużono się krytyczną analizą dokumentacji oraz studium przypadku. Przykład Sudanu Południowego wskazuje na niezbędność synergicznej współpracy administracji rządowej, organizacji pozarządowych, wojska oraz mieszkańców. Działania te mają na celu przeciwdziałanie, minimalizację i eliminację negatywnych skutków katastrof. Ponadto, stawianie człowieka w centrum projektowanych scenariuszy i rozwiązań, a także wykorzystanie nowoczesnej technologii jest istotą pomocy humanitarnej oraz rozwojowej.

Słowa kluczowe: logistyka humanitarna, pomoc rozwojowa, pomoc humanitarna, Sudan Południowy, katastrofa.

Humanitarian logistics along with development aid and disasters' effects. Case study: South Sudan

Abstract

The main goal of the study was to identify the role of humanitarian logistics and development aid in South Sudan. Therefore, author distinguished a main coordinator and weaknesses of disaster relief activities. Furthermore, characteristics of transport system was conducted and factors affecting the socio-economic situation was indicated. Research methodology consists of critical analysis of documentation and a case study. South Sudan example illustrates the necessity of synergic cooperation of public authorities, NGOs, the military and citizens. This action is aimed to neutralize, minimize and eliminate the natural disasters' negative effects. Moreover, placing the man in the limelight of scenarios and solutions as well as modern technology implementation are essential aspects of both humanitarian and development aid.

Keywords: humanitarian logistics, development aid, humanitarian aid, South Sudan, disaster.

LITERATURA/BIBLIOGRAPHY

- [1] Baumgarten H., Kessler M., Schwarz J., 2010, *Jenseits der kommerziellen Logistik – Die humanitaere Hilfe logistisch unterstuetzen*, [w:] Schoenberger E., Elbert R. (red.), *Dimensionen der Logistik: Funktionen, Institutionen und Handlungsebenen*, Wydawnictwo Gabler Verlag, Wiesbaden.
- [2] DEHA (Department of Emergency and Humanitarian Action), 2001, *Humanitarian Supply Management and Logistics in the Health Sector*, Washington D.C.
- [3] Drewek W., 2013, *Działalność organizacji humanitarnych w systemie logistyki humanitarnej*, „Logistyka”, nr 6/2013, s. 95-102.
- [4] Financial Tracking Service, 2014, *South Sudan emergencies for 2014: Total Humanitarian Funding per Donor in 2014*, http://fts.unocha.org/reports/daily/ocha_R24c_C898_Y2014_asof__1409180416.pdf (dostęp: 19.12.2016).
- [5] Howden M., 2009, *How Humanitarian Logistics Information Systems Can Improve Humanitarian Supply Chains: A View from the Field*, International ISCRAM Conference – Gothenburg, May 2009, http://www.iscramlive.org/ISCRAM2009/papers/Contributions/241_How%20Information%20Systems%20Can%20Improve_Howden2009.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [6] IPC, 2008, *Technical Manual*, <http://www.fao.org/docrep/010/i0275e/i0275e.pdf> (dostęp: 19.12.2016).
- [7] IPC, 2014a, *Technical Release: Republic of South Sudan (August 2014)*, <http://www.fews.net/east-africa/south-sudan/food-security-outlook-update/august-2014> (dostęp: 30.11.2016).

- [8] IPC, 2014b, *Technical Release: Republic of South Sudan* (July 2014), http://www.fews.net/sites/default/files/documents/reports/IPC%20Update%20-%20July%202014_Final.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [9] IPC, 2014c, *Communication Summary* (September 2014), <http://reliefweb.int/report/south-sudan/ipc-south-sudan-communication-summary-september-2014> (dostęp: 30.11.2016).
- [10] Joint Agency, 2014, *From Crisis to Catastrophe*, https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/bn-from-crisis-to-catastrophe-food-security-south-sudan-061014-en.pdf (dostęp: 19.12.2016).
- [11] Kessler M., 2013, *Logistics Network Design in Africa. Integrating Aid Flows and National Self Supply*, Haupt Publisher, Germany.
- [12] Kitler W., 2007, Zarządzanie kryzysowe jako element zarządzania bezpieczeństwem narodowym, [w:] Gryz J., Kitler W. (red.), *System reagowania kryzysowego*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- [13] *Konsensus europejski w sprawie pomocy humanitarnej*, Dz.Urz. UE C 25 z 30 stycznia 2008 r.
- [14] Kovacs G., Spens K., 2009, *Identifying challenges in humanitarian logistics*, "International Journal of Physical Distribution and Logistics Management", nr 39(6)/2009, s. 506-528.
- [15] Logistics Cluster, 2016a, *South Sudan – Concept of Operations*, http://www.logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_south_sudan_concept_of_operations_160808-final.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [16] Logistics Cluster, 2016b, *South Sudan – Operation overview – August 2016*, http://www.logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_south_sudan_operation_overview_2016_august.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [17] Logistics Cluster, 2016c, *South Sudan – Operation overview – June 2016*, http://www.logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_south_sudan_operation_overview_2016_june.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [18] Logistics Cluster, 2016d, *South Sudan – Operation overview – March 2016*, http://www.logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_south_sudan_operation_overview_march_2016.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [19] Logistics Cluster, 2015, *Road Transport Guidelines – South Sudan*, http://www.logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_south_sudan_road_transport_guidelines_150325.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [20] Łepkowski W., Mucha L., 1991, *Bezpieczeństwo narodowe a walki niezbrojne (studium)*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- [21] Marcinkowski J.M., 2016, Rola logistyki w eliminacji skutków katastrof naturalnych na przykładzie Japonii, [w:] Bentyń Z., Szymczak M. (red.), *Logistyka i zarządzanie łańcuchami dostaw wobec wyzwań gospodarki światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- [22] Mbowha C., 2006, *Identifying Challenges and Collaboration Areas in Humanitarian Logistics: A Southern African Perspective*, Department of Quality and Operations Management, University of Johannesburg.
- [23] Mosel I., Henderson E., 2015, *Markets in crisis: South Sudan case study*, Humanitarian Policy Group Working Paper, Overseas Development Institute, London, <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/9920.pdf> (dostęp: 30.11.2016).
- [24] OECD (Organization for Economic Cooperation and Development), <http://www.oecd.org/dac/stats/officialdevelopmentassistance/definitionandcoverage.htm> (dostęp: 19.12.2016).
- [25] Polska Pomoc, *Pomoc humanitarna – Materiały Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP*, <http://www2.wpia.uw.edu.pl/files/smit/Pomoc%20humanitarna%20-%20materiał%20MSZ.pdf?short=> (dostęp: 19.12.2016).
- [26] OCHA, 2014, *South Sudan Crisis: Situation Report No. 54*, http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/South_Sudan_Crisis_Situation_Report_54_.pdf (dostęp: 30.11.2016).
- [27] Strujif P., 2014, *Mud, Rain and Guns: Aid Work In South Sudan*, <http://policy-practice.oxfam.org.uk/blog/2014/08/mud-rain-and-guns-aid-work-in-south-sudan> (dostęp: 30.11.2016).
- [28] Thomas A., Kopczak L., 2005, *From logistics to supply chain management: the path forward in the humanitarian sector*, Fritz Institute, San Francisco.
- [29] UN News Centre, 2014, *South Sudan: Preliminary UN probe show helicopter was shot down*, <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=48674#.WD7w4dLhDIU> (dostęp: 30.11.2016).
- [30] UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction), 2009, *UNISDR Terminology on Disaster Risk Reduction*, Genewa.
- [31] UNOCHA, 2016, *Humanitarian Response Plan(s): Republic of South Sudan – Crisis Response Plan 2014*, [https://fts.unocha.org/reports/daily/ocha_R32sum_A1024__30_November_2016_\(02_30\).pdf](https://fts.unocha.org/reports/daily/ocha_R32sum_A1024__30_November_2016_(02_30).pdf) (dostęp: 19.12.2016).
- [32] USAID, 2014, *South Sudan Crisis Fact Sheet No. 53, September 5, 2014*, <http://www.usaid.gov/crisis/south-sudan/fy14/fs53> (dostęp: 30.11.2016).
- [33] Van Wassenhove L.N., 2006, *Humanitarian aid logistics: supply chain management in high gear*, "Journal of the Operational Research Society", nr 57/2006, s. 475-489.
- [34] Zięba R., 1997, *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, [w:] Bobrow B., Haliżak H., Zięba R. (red.), *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.