



جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
كلية الدراسات العليا

أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان

بالتركيز علي التجارة مع دولة جنوب السودان
(الفترة 2004 – 2014م)

Role of River Transport in Foreign Trade of Sudan

With Emphasis on Trade with Estate of Sudan South Sudan

(2004 - 2014)

أطروحة مقدمة للحصول على درجة دكتوراة الفلسفة في الاقتصاد

المشرف : الطالب:
د. أحمد علي أحمد نبيل محمد الحسن عبدالرحمن

1438هـ - 2017م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قائمة الموضوعات

الصفحة	الموضوع
--------	---------

د	الآية
و	شكر وتقدير
ز	المستخلص
ط	Abstract
15 - 1	الفصل التمهيدي
1	المقدمة
1	أهمية الدراسة
2	مشكلة الدراسة
2	أهداف الدراسة
3	فرضيات الدراسة
3	منهجية الدراسة
3	حدود البحث
3	مصادر جمع المعلومات
4	تنظيم البحث
5	الدراسات السابقة
60 - 16	الفصل الأول : إقتصاديات النقل

16	المبحث الأول : أنواع وأهمية وسائل النقل
24	المبحث الثاني: الطلب والعرض على وسائل النقل

35	المبحث الثالث: تكاليف وتسعيرة وسائل النقل
101-61	الفصل الثاني: قطاع النقل فى السودان
61	المبحث الأول: السمات الرئيسية لقطاع النقل
69	المبحث الثانى: أنواع وسائل النقل المستخدمة
99	المبحث الثالث: مميزات النقل النهري
136-102	الفصل الثالث : النقل النهري بالسودان
102	المبحث الأول : نشأة وتطورالنقل النهري
111	المبحث الثانى: هيئة النقل النهري
124	المبحث الثالث :الخط الملاحي كوستى _ جوبا
173-137	الفصل الرابع :التجارة مع دولة جنوب السودان
137	المبحث الأول : مكونات التجارة ولمكانية التعاون التجارى
155	المبحث الثانى: الإتفاقيات الموقعة والميزات التنافسية للتجارة البينية
168	المبحث الثالث: اهمية النقل النهري للتجارة والرؤية المستقبلية للتجارة البينية
190 -174	الفصل الخامس:
174	إختبارات الفروض
186	النتائج
187	التوصيات
188	المراجع والمصادر
191	الملاحق

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

الى روح والدى , وزوجى , العزيزان أسأل الله لهم الرحمة والمغفرة وأن يسكنهم
فسيح جناتة مع الشهداء والصديقين .

الى أمى , وزوجى , وجميع أفراد عائلتى الصغيرة (أبنائى وبناتى) متعهم الله
بالصحة والعافية.

شكر وتقدير

الشكر لله الواحد الأحد الفرد الصمد الذى بنعمته تتم الصالحات الشكر
أجزله للأستاذ الدكتور / أحمد علي أحمد , على إشرافه على هذا البحث
بالرغم من إنشغاله بأعباء كثيرة ومنحنى كثيرة من وقتة , وتحملة لأعباء
السفر لمدينة وميناء كوستى . ولما قدمت لى من عون وسند حتى إكتمل
البحث .

والشكر لإدارة هيئة الملاحة النهرية بالخرطوم وكوستى والشكر لمدرء
شركات النقل النهري العاملة بميناء كوستى , الشكر للأخوة بوزارة التجارة ,
والأخوان العاملين بقاعدة ربك النهرية وشركة الساطع . والشكر لأناس
وقفوا بجانبى ولم يبخلوا على بوقتهم الغالى , والشكر من قبل ومن بعد لله
سبحانه وتعالى .

المستخلص

يعتبر النقل النهر يمن أقدم وسائل النقل التي إستخدمها الأنسان ،وقد يرجع ذلك لسهولة إستخدامه والقدرة على تحسين المسارات لزيادة طاقة الانهار، وإمكانية الربط بين النقل النهري والبري بشكل يساهم في زيادة مرونة النقل النهري . كما أن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية تساعد على إستعمالها في التنقل لمسافات طويلة .

هدفت الدراسة الى تسليط الضوء على النقل النهري وتناول الميزات النسبية التي تتمتع بها مقارنة بوسائل النقل الأخرى في نقل التجارة لجنوب السودان ومن أهمها :التكلفة القليلة ،واستهلاك الطاقة خصوصاً عند نقل السلع لمسافات طويلة وبكميات كبيرة.بالإضافة الى أنها أكثر وسائل النقل أماناً وأقلها خطراً على تلوث البيئة . بالرغم من الميزات التنافسية العالية وإمكانات الضخمة للنقل النهري ، تلاحظ عدم إستخدامه في نقل البضائع والسلع لجنوب السودان مما أثر سلباً على التجارة أى قلل من حجم التجارة بين البلدين .

إفترضت الدراسة أن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى بين البلدين ، يؤدي إلى إرتفاع تكاليف نقل السلع والبضائع الى دولة جنوب السودان. وأن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي إلى إرتفاع سعر السلع والصادرات إلى دولة جنوب السودان . وأن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي إلى فقدان موارد اقتصاديه نقدية ،وبالتالي عدم الإستخدام الأمثل لموارد النقل النهري مما يؤثر سلباً على جهود التنمية الاقتصادية في السودان.

اتبعت الدراسة المنهج الأحصائي الوصفي للمعلومات التي تم الحصول عليها من مصادرها (هيئة النقل النهري ، الشركات العاملة بميناء كوستي) ، وتحليل المعلومات التي تم الحصول عليها من المصادر الثانوية من خلال دراسة ماورد في المراجع والكتب العلمية والدوريات والتقارير المتخصصة .

توصلت الدراسة بأن النقل النهري بميناء كوستى يتميز بخصائص تنافسية جيدة تتمثل فى قلة تكلفة النقل , ونقل كميات كبيرة فى فترة زمنية واحدة , ولكل هذهالميزات أثر إيجابي على التجارة , لذلك فأن النقل النهري هو الأنسب والانفع لنقل التجارة الى جنوب السودان . وبالأضافة الى إسهامه فى زيادة الصادراتوبالتالى زيادة الإنتاج الزراعى والصناعى , وتوسيع الاسواق , وتوفير الايدى العاملة .

وقد اوصت الدراسة بضرورة إعادة هيكلة شبكات النقل النهري لتوفير فرص نقل السلع والبضائع ,وإعادة تأهيل عناصر البنية التحتية لمقابلة الإستهلاك وإنعاش التجارة مع دولة جنوب السودان من خلال الإستخدام الأمثل لموارد النقل النهري المتوفرة .

Abstract

River transport is one of the eldest means of transportation used by humans, may be due to its ease of use and the ability to improve tracks to increase the capacity of rivers, and the possibility of a link between the river and road transport are contributing to increasing the flexibility of river transport. The waterways are available naturally helps to use in navigating long distances.

The study aimed to light on the river transport and the comparative advantages enjoyed by comparison with other means of transport in the transfer of trade to southern Sudan and most important: low-cost, energy consumption, especially when transporting goods over long distances and in large quantities. In addition to that, more and safest means of transport and the least risk to the environment pollution. Despite the highly competitive features and huge potential for river transportation, notes the lack of use in the transport of goods to South Sudan, the impact of any trade Maaly reduced the volume of trade between the two countries.

The study assumed that the river transport optimally between the two countries, leading to high cost of transport of goods to the state of South Sudan. And that non-use of river transport optimally lead to a rise in the price of goods and exports to the state of South Sudan. And that non-use of river transport are like me, it leads to lower exports to the state of South Sudan. That the non-use of river transport optimally lead to the loss of cash economic resources, and therefore not the optimal use of the resources of river transport Mather Maaly economic development efforts in Sudan.

The study followed the statistical descriptive information that has been obtained from primary sources (CCAMLR River Transport, companies operating in the port

of Kosti), and analysis of information that has been obtained from secondary sources through false a study in the literature and scientific books, periodicals and specialized reports.

The study found that river transport port of Kosti is characterized by competitive characteristics of the good is the lack of transportation cost, and the transfer of large amounts at one time, and each of these features positive impact on trade, so the river transport is the most appropriate and more useful for the transfer of trade to southern Sudan. In addition to its contribution to the increase in exports and thus increase the agricultural production and industrial, and the expansion of markets, and the provision of manpower.

The study recommended the need to restructure the river transport networks to provide opportunities for the transfer of goods, and the rehabilitation of infrastructure to meet the consumption and the revival of trade with the State of South Sudan through the optimal use of the resources of river transport available elements.

الفصل التمهيدي

المقدمة:

النقل النهري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان وقد استخدمت سابقاً السفن الشراعية ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية، ويرجع ذلك بسهولة الاستخدام، وقدرة الإنسان على تحسين المسارات بالنسبة للنقل النهري بزيادة طاقتها (الأنهار) على النقل، عن طريق عمليات التوسيع والتصنيف لمجاريا الأنهار. وما يزيد من أهميتها النقل النهري إمكانية الربط بينا النقل النهري والنقل البري من خلال إنشاء الموانئ وتجهيزها وربطها بشكلىها هم في زيادة مرونة النقل النهري. يتمتع النقل النهري بعدة خصائص منها زيادة الحمولة المنقولة عن النقل البري سواء كان نقل بالسكة الحديد أو نقل بالشاحنات والمقطورة. أما من حيث التكلفة فالنقل النهري يقل تكلفه من بقية وسائل النقل الأخرى. ويرجع ذلك إلى سهولة استخدامه للطاقة (وقود + زيوت + شحومات إسبيرات) إذ تقل بنسبة (44%) من النقل البري. بالإضافة إلى سهولة استخدامها لإستخدام كما يعتبر النقل النهري أكثر وسائل نقل أماناً وأقل حوادثاً وأقلها خطراً على تلوثة البيئة.

لذلك تهتم الخطة القومية السودانية التي تمتد حتى العام (2030م

) إلى تسليط الضوء على النقل النهري، في ظل وجود مسارات بطول خمسة الف كيلومتر

كخطوط للملاحة النهرية، ومستهدفة نقل (10 مليون طن) من السلع والبضائع ضمن الخطة الموضوعية.

أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث من جانبين رئيسيين هما:

الأهمية العلمية:

تأتي لأهمية العلمية لهذه الدراسة في أنها تسلط الضوء على النقل النهري ومدى تأثيره على التجارة البينية مع دولهجنوب السودان، بالإضافة إلى المساهمة في إثراء المكتبة العلمية فيما يتعلق باقتصاديات النقل النهري بالسودان. والتقييم كمن تكون نقاطها انطلاقاً من أبحاثاً خريفية هذا المجال.

الأهمية العملية:

تأتي لأهمية العملية للدراسة في أن النقل النهري يشرى بالتجارة بين كوستيوجو بامند السبعينات. وقد إنشأ الخط الملاحي والبنية التحتية تم نمو انيو جراتو صنادل لنقل حمولاً تضخمه وأسعار زهيدة. ساهمت في توفير وتبادل السلع بين المدينتين. بالإضافة إلى الدور الاجتماعي والسياسي الذي يقيمها النقل النهري بعد الانفصال المنحيت تنظيم التجارة من الحياة الجمركية، ونقل البضائع بتكلفتها أقل وبكميات أكبره.

مشكلة البحث:

مع أهمية وقلة تكلفة النقل النهري، ومع وجود كمقوماتها الأساسية: إلا أنه لا حظ عدم استخدام هبطريقة مثلية لنقل السلع والبضائع الركابيين دولتي السودان وجنوب السودان مما يؤثر سلباً على حجم التجارة بين البلدين . ولتحليل المشكلة لابد منا لإجابة عن الأسئلة التالية:

1. هل توجد بنية تحتية منو ابوراتو صنادل لوجراتات، ومزلقانات. وشركا توأيديعاملة، وورشو خبرتفنية، وخطملاحي. كافية لنقل الصادرات لدولة جنوب السودان؟
2. هل تتأثر أسعار الصادرات لدولة جنوب السودان باستخدام النقل النهري؟
3. هل يزيد استخدام النقل النهري من حجم الصادرات لدولة جنوب السودان؟
4. ما هي الآثار السالبة المترتبة على عدم استخدام النقل النهري في التجارة مع دولة جنوب السودان؟

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على النقل النهري ومكانياتها المادية والبشرية غير المستغلة والميزات النسبية التي تتمتع بها مندونو سائل النقل لأخر في ظل الظروف الحالية بين الدولتين .

بالإضافة إلى أهداف فرعية تتمثل في النقاط الآتية:

1. تتناول إمكانات النقل النهري والميزة النسبية التي تتمتع بها .
2. توفير مادة علمية عن التجارة البينية بين الدولتين وتركز على إيجابياتها التي تحققها في النواحي الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

فروض البحث:

1. عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى بين البلدين , يؤدي إلى ارتفاع تكاليف نقل الصادرات إلى دولهجنوبالسودان .
2. عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي يؤدي إلى ارتفاع سعر السلع والصادرات إلى دولةجنوبالسودان .
3. عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي يؤدي إلى انخفاض الصادرات إلى دولةجنوبالسودان .
4. عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي يؤدي إلى ضياع عو قد انموارد اقتصاديه نقدية، وبالتالي عدم استخدام الأمثل للموارد النقل م ما يؤثر سلباً على جهود التنمية الاقتصادية فيالسودان .

منهج البحث:

يستخدم البحث المنهج الإحصائي الوصفي لتحليل المعلومات التي تم الحصول عليها من مصادرها (هئية النقل النهري , الشركات العاملة بميناء كوستي) , وتحليل المعلومات التي تم الحصول عليها من المصادر الثانوية من خلال دراسة ماورد في المراجع والكتب العلمية والدوريات والتقارير المتخصصة .

حدود البحث:

الحدود المكانية : ولاية النيل الأبيض - ميناء كوستي .

الحدود الزمانية: (2004 - 2014م)

مصادر المعلومات:

المصادر الأولية: تشمل المقابلات الشخصية مع إدارات العليات بهيئة النقل النهري . الشركات العاملة بميناء كوستي النهري .
المصادر الثانوية: تشمل الكتب والبحوث العلمية والتقارير والدوريات والاحصاءات .

تنظيم البحث:

يتكون البحث من فصل تمهيدى وخمسة فصول وخاتمة .تناول الفصل التمهيدي المقدمة وخطة البحث المكونة من أهمية البحث، مشكلها البحث، أهداف البحث، فروضو البحث منهج البحث، الحدود الزمانية والمكانية للبحث، مصادر المعلومات، والدراسات السابقة .

الفصل الأول : تتناول اقتصاديات النقل، منحياً أهمية قطاع النقل، وأنواعه، ودوره في الاقتصاد القومي في المبحث الأول. المبحث الثاني العرض والطلب على وسائل النقل، والمبحث الثالث التكاليف والنقل التسعيرة. الفصل الثاني: وتناول قطاع النقل في السودان في ثلاثة مباحث، المبحث الأول أسما والرئيسية لقطاع النقل، والمبحث الثاني أنواع وسائل النقل، والمبحث الثالث مميزات النقل النهري.

الفصل الثالث : يتناول المبحث الأول النقل النهري في السودان منحياً للنشأة والتطور التاريخي. المبحث الثاني تحدث عن هيأة النقل النهري بخصائصها في العام (2007 م). المبحث الثالث تحدثنا عن الخط الملاحي (كوستي - جوبا) ، منحياً جغرافية الملاحة ودراسات تطوير النقل النهري، والشركات العاملة، والإمكانات والبنية التحتية، والقوة التشغيلية. كما تحدثت عن مميزات استخدام النقل النهري بين مدينتي وميناء كوستي والعاصمة جوبا في دولة جنوب السودان. الفصل الرابع : تتناول التجارة مع دولة جنوب السودان منحياً مكوناتها وتنظيمها والاتفاقيات الموقعين بالبلدين. والمميزات والنسب للتحارة البيئية. والأهمية الاقتصادية لاستخدام النقل النهري في التجارة البيئية في ثلاثة مباحث .

بينما سيتناول الفصل الخامس اختبارات الفروض. أما الخاتمة فتشتمل على النتائج والتوصيات

الدراسات السابقة

1/ د. محمد عثمان الخضر (2006 م)⁽¹⁾ بعنوان :

(1) د. محمد عثمان الخضر، اقتصاديات الملاحة النهرية في وادي النيل (هيئة النقل النهري السودانية) ، دارعزة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى الخرطوم 2007 م.

(إقتصاديات الملاحة النهرية فى وادى النيل.هيئة النقل النهري السودانية)

تناول الكاتب تطور قطاع النقل النهري بالسودان , ومساهمته فى الناتج المحلى الأجمالى . والنشاط الأقتصادى للنقل النهري وتقدير الطلب عليه . كما تناول الملاحة النهرية والبنية التحتية ومن ثم تنطرق الى هيئة النقل النهري وانشاءها , والتحديات , والمعوقات التى واجهتها ومدى تأثرها بسياسات الدولة (سياسة خصخصة القطاع العام) والقوانين والتشريعات .

وهدف الكاتب الى :

أ / الاسهام فى اثراء المعرفة ببعض كوامن التجربة السودانية فى مجال النقل المائى الداخلى (النهرى) , واستند الى العناصر والمقومات العلمية فى إقتصاديات النقل على المستوى العام , وأختبار بعض النظريات المحددة والمناسبة واخضعها لتحليل حزر عند تطبيقها على النقل النهري فى السودان , حيث سعى لتحليل ضمنى مشتملا على نظرية المنفعة/التكلفة . ومعالجة المستويات المتدنية لدرجة استغلال طاقة الاسطول النهري وفحص معدلات التكلفة/الدخل .

ب/ التعرف على المقومات الاساسية لقطاع النقل النهري بالسودان المتمثلة فى :

. الامكانات الكبيرة للبنية التحتية والتشغيلية . قدرة وكفاءة الكوادر العاملة .

. تنوع وتكامل الخدمات داخل القطاع سواء السيادية (مصلحة الملاحة) التشغيلية(هيئة النقل النهري) .

ج / تحديد اهم المشاكل والمعوقات التى واجهة النقل النهري واقتراح الحلول لمعالجتها .

وقد توصل الكاتب الى :

• ان السودان باعتبارة من الدول النامية , يجب عليه تبني استراتيجية تنمية حقيقية , تتأى به عن التبعية الاقتصادية وهناك ضرورة لإعادة هيكلة شبكات النقل بالسودان والتى صممت لتوفير فرص نقل الصادرات للمراكز الرأسمالية . وضرورة اعادة عناصر البنية التحتية لمقابلة متطلبات الأنتاج المحلى والأستهلاك , وانعاش التجارة الداخلية والخارجية .

• هناك علاقة ما بين التنمية الاقتصادية والنقل , حيث يبادر قطاع النقل فى تحقيق نجاح المشروعات التنموية والمساهمة بفعالية فى استغلال الموارد الطبيعية المتوفرة . وان استخدام النقل النهري يحقق كثير من الفوائد الاقتصادية فى الأستغلال الامثل لنهر النيل وروافده , كشبكة نقل (بالاضافة للميزات الاخرى

لنقل النهري) الامر الذى يقود لانتشار الانتاج مما يفتح الفرص لتحقيق التخصص وامكانية توسيع وفتح نطاق السوق .

- ان استخدام النقل النهري بالسودان بفاعلية وكفاءة اقتصادية يسهم فى زيادة الانتاج الزراعى بغرض التصدير نسبة للتكلفة الرخيصة لوسيلة النقل النهري .

2/ ورقة علمية : إبراهيم سالم البر , واخرون (2004م)⁽¹⁾ بعنوان : (الرؤية المستقبلية للنقل النهري فى السودان) .

تناولت الورقة تأريخ انشاء هيئة النقل النهري والاهمية الاقتصادية للهيئة فى النشاط الاقتصادى . واستغلال نهر النيل وروافده كمجري ملاحى , واهم الميزات التى يتميز بها . كما تناولت الورقة الاهمية الاقتصادية للخط الملاحى (كوستى _ جوبا) .
توصلت الورقة الى :

- خاصية الخط الملاحى الدائم تمكن من تحسينه بتكلفة قليلة نسبيا , اما خطوط السكة الحديد والطرق المعبدة تحتاج لتكلفة عالية عند انشاءها وصيانتها وتحسينها . وباستخدام نهر النيل وفروعة (نهر السوبات , وبحر الجبل , وبحر الزراف التى تصب فى النيل الأبيض , بجانب نهر الدندر ونهر الرهد الذان يصبان فى النيل الأزرق , واخيرا نهر عطبرة الذى يصب فى نهر النيل) تخترق هذه الأنهار مناطق ذات طبيعة جغرافية صعبة الترحال بوسائل النقل البرى , وبالتالي يعتبر المجري الملاحى هو الطريق العملي الان لربط الولايات الجنوبية بباقي ولايات السودان .
- يعتبر النقل النهري من القطاعات الهامة فى النشاط الاقتصادى والتنموى بجانب امكانية مساهمته فى منظومة النقل متعدد الوسائط خاصة اذا سلمنا بأن السودان معبر للتجارة للدول الغير ساحلية (كينيا , يوغندا , اثيوبيا , الكونغو) .
- إمكانية تصنيع المواعين النهريه محلياً

(1) إبراهيم سالم البر واخرون , الرؤية المستقبلية للنقل النهري فى السودان . ورقة علمية مقدمة لمؤتمر قضايا النقل بالسودان , برعاية مركز دراسات الشرق الأوسط , الخرطوم 2004م .

وقد اوصت الورقة بالآتي :

1. تأهيل الموانئ وتحديث الاسطول بحيث يسهم فى احداث أثار موجبة على النشاط الاقتصادى .
2. تدريب الكوادر واعادة و رفع قدرات وكفاءة الاداء من خلال توفير اساليب البعثات الخارجية .
3. العمل على النظافة المستمرة للمجرى الملاحي وصيانتة .
4. تنمية وتطوير قدرات القطاعومواكبة للمتغيرات الحديثة (النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط) .

13 ورقة . عبد الباقي مختار (2004 م) (1) بعنوان :

(الملاحة النهرية الداخلية والوضع الراهن) تناولت الورقة : المهام والاختصاصات الخاصة بمصلحة الملاحة النهرية الداخلية . من حيث الاشراف , والتخطيط , والرقابة , واعداد المواصفات الفنية , ووضع الدراسات الخاصة بالمجري الملاحي , وتشجيع القطاع الخاص علي الدخول والاستثمار في مجال النقل النهري .وقد هدفت الورقة الى : تسليط الضوء على امكانات قطاع النقل النهري والوضع الراهن في العام (2004 م) من حيث الامكانيات الراسمالية المتوفرة للشركات العاملة والتي انحصر نشاطها فى الخط الملاحي (كوستى - جوبا) . بالإضافة الى مشاريع تنمية وتطوير النقل النهري .

وقد توصلت الورقة الي : تأثر القطاع بضعف التشريعات والقوانين المصاحبة لنشاط النقل النهري . وبالخصائص الطبيعية للمجرى الملاحي . وبالعوائق الطبيعية بالاضافة الى تاثرة بالمشاكل والمعوقات التي تواجه المعينات الاخرى من موانئ نهريه وورش بالاضافة ايضا لقضايا التمويل .

وقد اوصتالورقة :

(1) عبد الباقي مختار. الملاحة النهرية الداخلية والوضع الراهن , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر قضايا النقل فى السودان , مركز دراسات الشرق الأوسط الخرطوم 2004 م

بتطوير النقل النهري باتجاه مواكبة المتغيرات الحالية وخاصة تنفيذ سياسات الخصخصة بالقطاع , ووضع الحلول الملائمة لمجابهة المشاكل والتحديات . كما اوصت بوضع حلول سريعة في ما يختص بالبنية التحتية . وفي مجال التشريعات والقوانين . وفي مجال التمويل والمشاريع والأستثمار .

4/ ورقة علمية : المستشار. حمزه الفاضلابي (2011م)⁽¹⁾ بعنوان :

(فتح الخط الملاحي ببرير الخرطوم كوستى واثارة الأقتصادية)

تناولت الورقة : النقل بصفة عامة وسائلا , ووسائطة , والتطور العالمى الذى يشهده , كما تناولت اثر تكلفة النقل كعنصر فعال نتج عنه استحداث الوسائل التى تؤدى الى خفض هذه التكلفة متمثلة فى انشاء المناطق الصناعية الكبرى , واستخدام اقتصاديات الحجم الاكبر كما فى تصميم السفن وتجميع ملاكها وقيام الموانئ المحورية , واستخدام اللوجستيات .

كما تناولت الورقة تطور النقل النهري بالسودان , والمناطق التى يشملها فى الوقت الراهن , ثم فصلت عن مجرى نهر النيل الملاحي , وخطوط النقل العاملة التى توقفت , والمقترحة لأكمال شبكة امداد نقل لوجستى . وركزت علي مشروع فتح الملاحة النهرية بين بربر _الخرطوم_ كوستى كأحد العناصر التنموية للولايات المطلة على نهر النيل , وفصلت فى الأثار الاقتصادية والاجتماعية والخدمية المرتبطة بالسكان الذين يعيش اكثر من (95%) علي ضفاف نهر النيل , الذى يشق الولاية بطول (700كلم) ولايساهم النقل النهري فى بدور هام فى حركة النقل وربط الولاية بباقي السودان , كما يعطى ميزة تفضيلية لمنقولات ومنتجات الولاية لتقبل تكلفة وصولها للمستهلك علي مستوى القطر والعالم الخارجى .

وتوصلت الورقة الى :

- للمشروع اثار اقتصادية واجتماعية كبيرة علي الولاية والقطر ككل.

⁽¹⁾المستشار حمزه الفاضلابي , فتح الخط الملاحي ببرير الخرطوم كوستى واثارة الأقتصادية , ورقة علمية مقدمة لملتقى الأستثمار العربي ,

- الحصول على وسائل نقل قليلة التكلفة وبالتالي اسعار نقل منخفضة بنسبة تصل الى (50%) من تكلفة النقل البرى يضيف ميزة تنافسية لمنتجات الولاية مثل (البصل , الأسمنت , الخضر والفاكهة , ومواد البناء , والسكر , والحبوب) .
- يساهم المشروع في تنمية السياحة . والتنمية الحضرية والريفية وتوفير الخدمات الاجتماعية .
- زيادة الطلب على العمالة وفتح فرص التوظيف .
- يضيف بنية تحتية مرتبطة بالنشاط الأقتصادي .
- يساهم المشروع فى انشاء شبكة دعم لوجستى ترتبط بكل السودان يمتد تاثيرها الى دول الجوار لنقل بضائعها بنظام البضائع العابرة (الترانزيت) وبأقل تكلفة بدخول مفهوم النقل الدولى وتعدد الوسائط .
- تحقيق وفرة للطاقة المتزائد سعرها عالميا مع تخفيف الاثار السالبة علي البيئة .
- اوضحت الدراسة وفرا سنويا يقدر بما لا يقل عن (100 مليون دولار) متمثلا فى استهلاك الوقود . والشاحنات , وصيانة الطريق القومى , وتكلفة الحوادث المرورية .

وقد اوصت الورقة بالأتى :

أن فتح الخط بمنطقة الشلال السادس (السلوكة) , وبماليوثر علي تواجد الشلال كقيمة سياحية . يمكن من ايجاد منظومة نقل لوجستى يتكامل فية النقل النهري مع وسائط النقل الأخرى , بما يقلل التكلفة , ويشجع الاستثمار وتنمية السياحة , كما يعكس ذلك على حركة النقل وربط دول الجوار المغلقة من البحار بوسائط نقل تنافسية مع منافذها الأخرى . كما يحقق المشروع عائد سنوى اكبر بعشرة اضعاف تكلفة انشاءه . لذلك على الدولة الاسراع بتمويله ضمن موازنة الدولة بنظام البوت والاسراع في ذلك .

5 / ورقة علمية : محمد يسرى قنديل . (2013 م) ⁽¹⁾ بعنوان :

(دور النقل النهري وتأثيره على التنمية الاقتصادية الشاملة) . تناولت الورقة بالتحليل , طرق

ووسائل النقل المستخدمة , ونسبة مساهمة كل وسيلة فى حجم النقل الاجمالى فى مصر , ومدى الاستفادة

(1) محمد يسرى قنديل , دور النقل النهري وتأثيره على التنمية الاقتصادية الشاملة , ورقة علمية مقدمة للمنتدى الدولى لتطوير النقل النهري

المصرى برعاية الاتحاد الاوربى , القاهرة سبتمبر 2013 م .

من الانهار فى عمليات النقل فى بعض الدول الاوربية كنموزج . كما تناولت الورقة تحليل الوضع الحالى للنقل النهري , والميزات التنافسية لهذه الوسيلة , والتحديات التى تواجهها , واثار ذلك على الاقتصاد القومى . تهدف الدراسة الى ابراز دور النقل النهري فى التنمية الاقتصادية , من خلال تقييم الوضع الحالى للقطاع وتعظيم دوره عن طريق اجتذاب جزء من نقلات الوسائل الاخرى , بالاضافة الى دعوة القطاع الخاص للاستثمار فى هذا المجال . ولتحقيق هذا الهدف , حاول الباحث الاجابة على الأسئلة الآتية

* ماهى طرق ووسائل النقل المستخدمة , ونسبة مشاركة كل وسيلة ؟ وماهى نسبة مايمثلة النقل النهري ؟

* ماهى الفوائد التى يحققها النقل النهري , ومدى تأثيرها على الاقتصاد القومى ؟

* وماهى التحديات التى تواجهه , وماهى الرؤية المستقبلية المقترحة ؟

تأتى أهمية دور النقل النهري وتأثيره على التنمية الاقتصادية فى مصر من منطلق تناوله لأحد الموضوعات التى تنال اهتمامات الدولة فى الوقت الحالى بهدف مجابهة زيادة الكثافات المرورية على الطرق ومدى تأثير تطوير دور قطاع النقل النهري على التنمية الاقتصادية فى مصر , وتأتى أهمية هذه الورقة من تناولها الاثار السالبة لوسائل النقل البرى . من ازدحام مرورى وتلويث للبيئة , واستخدام كثيف للطاقة . توصلت الورقة الى :

أ. ان العناصر التى تكون منظومة النقل النهري (شبكة طرق ملاحية , موانئ , اسطول , كوادر بشرية) متوفر بقطاع النقل . وتتفاوت نسب الاعتماد عليه (النقل النهري) فى الدول الاجنبية التى اخذت كنموزج . ففي هولندا يصل حجم الاعتماد على النقل النهري الى (47%) وفي المانيا يصل الى (20%) بينما لم يتجاوز فى مصر (1%) من اجمالى حجم البضائع المنقولة .

ب . يرجع انخفاض الاعتماد على النقل النهري فى مصر للعوامل التى تتمثل فى سلبيات وتحديات تحد من الطاقات المتاحة بهذه الوسيلة . وهى (عدم التخطيط السليم , تقادم الاسطول , منافسة قطاع النقل البرى , تعدد الجهات المسؤلة عن النقل النهري , عدم مواكبة القوانين والتشريعات) .

ج . تتمتع وسيلة النقل النهري بعدة مزايا تنافسية عالية فى نقل بعض المنقولات تتميز بها عن باقى الوسائل الأخرى أهمها:

* القدرة على نقل أنواع المنقولات ذات الأحجام كبيرة والتي لا يمثل الوقت والسرعة أهمية كبرى فى نقلها .

* انخفاض تكاليف القوة المحركة للجر .

* الاقتصاد في استهلاك الوقود .

* أقل وسائل النقل آثارا سلبية علي البيئة.

* توفر إمكانيات التصنيع المحلي للوحدات النهريه.

* انخفاض التكاليف الاستثمارية النقل النهري.

د . يؤدي النقل النهري دوراً هاماً في برنامج التنمية الشاملة لمصر فهو حلقة أساسية في منظومة النقل متعدد الوسائط , يساعد في ذلك تواجد ما يزيد عن (70%) من المقومات الرئيسية للبنية الأساسية , من طرق ملاحية ووحدات مائية , ومراسي مائية . بالإضافة إلى ما يتميز به النقل المائي من رخص التكلفة , وأمان النقلات , وتوافقه مع البيئة , وكذلك إمكانية في نقل أضعاف الحمولات التي تنقلها وسائل النقل الأخرى . الأمر الذي يدعو إلى ضرورة وضع مستقبل النقل النهري على خريطة أولويات الدولة في تطوير مرافقها لخدمة التنمية الشاملة , وهذا لن يتأتى إلا بتطوير هذا المرفق لكي يتواءم مع متطلبات نظم التجارة العالمية . وقد اوصت الورقة : بوضع خطة لتطوير النقل النهري , من خلال تحديث الاسطول , وصيانة الطرق الملاحية , وتدريب الكوادر العاملة , واصدار تشريعات تواكب التطور في مجال النقل النهري .

6 / ورقة علمية : د. محمد زنبوعه (1991)⁽¹⁾ بعنوان :

(اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية)

(1) د / محمد زنبوعه أئر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر مجلس وزراء النقل العرب , الدورة (18) جمهورية مصر العربية , القاهرة 1991م.

تهدف هذه الورقة الي القاء الضو علي النقل المتعدد الوسائط , والى دراسة اثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية وزيادة حجم التجارة بين الدول العربية , من خلال تأمين متطلبات هذه الوسيلة , من بنى تحتية , وتضامن شبكات الطرق البرية والسكة الحديد , والنقل الجوى , والنقل المائي . وتكامل الخدمات اللوجستية لقطاع النقل . وتطابق مواصفاتها مع المواصفات الدولية . وتطوير محاور الربط بينها . بالاضافة الي توحيد القوانين والتشريعات الخاصة بنقل البضائع وتبسيط اجراتها بما يحقق المرونة والسرعة في انتقال البضائع وتبادل الحاويات والعمل علي وضع اتفاقيات النقل العربية بمختلف أنواعها موضوع التطبيق لتفعيل التجارة البينية العربية .

وقد توصلت الورقة الي : أن التجارة العربية البينية لم تتجاوز (10%) من اجمالى تجارتها العالمية في حين تزيد عن (60%) مع الدول الاوربية . وذلك للأسباب الآتية :

* صعوبة وتقييد حركة واجراءات النقل والتبادل التجارى وعبور الحدود والجمارك بين الدول العربية .

* ضعف قطاعات النقل وارتفاع تكاليفها في الدول العربية .

وقد اوصت الورقة بالآتى :

تسهيل عمليات النقل وتخفيض التكاليف اللوجستية (تكلفة النقل , والاتصال , وزمن الأنتقال , وجودة الخدمات) بين الدول العربية للمنتجات القابلة للتصدير , او العابرة بها , يعد أهم العوامل التى تزيد من حجم التجارة البينية العربية وترفع من مستوى المنافسة لمنتجاتها وخدماتها . ومن ثم فأنها تدفع وتسهم في دعم عملية التنمية الاقتصادية في المنطقة .

وقد اقترحة الورقة : تبني خطة تطوير نظام النقل الدولى والاقليمى بالأهتمام بوسائل النقل المستخدمة وتكاملها بحيث تحقق اقل تكلفة ممكنة بالاستفادة من ميزاتها , حتي تسهم بشكل كبير في تقوية اقتصاد المنطقة وزيادة قدرتها التنافسية في مجالات التجارة الدولية .

17 ورقة علمية : د. فتحى السيد التونى (1991) (1)

(1)دفتحى السيد التونى,النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحدياتورقة علمية مقدمة لمؤتمر مجلس الوزراء العرب الدورة

(18) , القاهرة 1991م .

بعنوان : (النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات) .

تناولت الورقة :لقاء الضو علي القضايا المعاصرة في مجال نقل البضائع , خاصة فيما يتعلق بالتطبيقات الحديثة لسلاسل النقل متعدد الوسائط , ومدى النفع المحتمل حال الاعتماد على هذه التطبيقات , والتكامل الممكن بين وسائل النقل المختلفة . كما تناقش الورقة المفاهيم الاساسية لتطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط في الدول النامية والتحديات التي تعوق ذلك الواقع العملي .

تأتي اهمية النقل المتعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على للمنتجين , فأستخدام النقل المتعدد الوسائط يؤدي الي الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من وسائل النقل من حيث التكلفة , والسرعة , والامان . ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة اقل وجودة اعلي , مع الأستخدام الأمثل للموارد , مما يؤثر بالإيجاب على مستوى الاقتصاد القومي .
وقد توصلت الورقة الى :

يقوم قطاع النقل بوظيفة جوهرية وهامة بين مختلف القطاعات في الأقتصاد القومي . فقطاع النقل يخلق نوعا من التشابك الاقتصادي في ما بين جميع القطاعات الأخرى ويعتبر احدى الدعامات الاساسية للأنتاج .
* هناك علاقة وثيقة ما بين النقل والتقدم الأقتصادي , حيث أن الاخير مرهون بمدى التقدم والتطور في مجال النقل . وتحسين ميزان المدفوعات عن طريق زيادة الصادرات وتكلفة الحصول علي الواردات .
* تكلفة النقل لها دور حيوي في تحديد الموقع الأمثل لتوطن النشاط الصناعي.
* خدمات النقل ذات الكفاءة والجودة العالية لها أثر ايجابي علي القدرة التنافسية لسلع الصادرات .

8 / ورقة علمية : د حسن العبيدي (1999 م) (1) بعنوان

(تطوير النقل النهري واثرة على جهود التنمية) .

(1) د / حسن العبيدي , تطوير النقل النهري المصرى , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر تطوير النقل النهريالمصرى برعاية الاتحاد الأوربي ,

القاهرة 1999 م .

تناولت الدراسة امكانات النقل النهري بمصر من حيث البنية التحتية المتمثلة فى الموانئ والخط الملاحي والاسطول العامل والايدي العاملة بالاضافة للأثر التاريخي للنشاط الأقتصادي للسكان على ضفاف نهر النيل .مشكلة البحث : وجود امكانات وموارد للنقل النهري , يمكن استغلالها بصورة افضل اذا تم تهيئة المناخ المناسب ليعمل المرفق بأقصى كفاءة ممكنة .

الهدف من الدراسة : تعظيم دور النقل النهري في خدمة الاقتصاد المصري وتسهيل الضوءعلي ميزاتهِ من حيث التكلفة .وقد توصل الدراسة الي :

أ. ان المواد (المواد البترولية , الأسمنت , الرمل والزلط , الفوسفات , الكحول والفحم , الحجر والكبريت , الطوب والمعادن ,الغلال , السكر) اذ تم نقلها في المسافة ما بين اسوان جنوبا حتى القاهرة شمالا , فأن تكاليف نقلها بالنقل البري بالشاحنات يبلغ سبعة اضعاف تكاليف نقلها بالنهر بالابواخر . وتكاليف نقلها بالسكة الحديد تبلغ ضعف تكاليف نقلها بالنهر بالابواخر .

ب . يبلغ الاعتماد على النقل النهري (1%) من اجمالى البضائع المنقولة وفي حالة زيادة نسبة النقل النهري الى (30%) مما يتم نقله , يمكن توفير (30%) من كميات الوقود المستهلكة .
وقداوصت الدراسة :

* التطوير والاهتمام بالنيل والمجري الملاحي من القاهرة حتى اسوان والعمل علي استمرارية صيانة المجرى للحفاظ على خصائصة الملاحية , ووضع اشارات المرور . مع ضرورة وضع خطة لتطوير النقل النهري .

* انشاء موانئ وربطها بشبكات الطرق والسككة الحديد . التنسيق بين وزارة النقل والمواصلات , ووزارة الموارد المائية لرفع كفاءة التشغيل .

اختلاف الدراسة عنالدراسات السابقة :

تناول الباحث في هذه الدراسة التركيزعلي تكلفة نقل السلع والبضائع (الخط الملاحي كوستي _ جوبا) . لبيبان النقل النهري يمثل أهمية قصوي في المنطقة جنوب كوستي ويؤثر علي حركة التجارة مع دولة جنوب السودان اذ لاتقوي وسائل النقل الاخري (نقل بري وجوي) منافسة النقل النهري علي المدى القريب, والطريق الوحيد المسفلت الذي يربط البلدين يربط(مدينة كوستي والرنك مارا بجودة الحدودية) لم يتجاوز طولة (84 كيلومتر) داخل الحدود الجنوبية للسودان .

اما النقل بالطيران فتكلفتة عالية جدا مقارنة مع النقل النهري . بالاضافة الى ان الرحلات تبدأ من الخرطوم او الابيض متجهة الى واو وجوبا . ومن ناحية السلع المنقولة نجد ان النقل النهري ييسر رحلاته بين كوستى وجوبا في شكل مجموعات تحمل كميات كبيرة وتستغرق فترة زمنية محدودة مقارنة بالنقل الجوى وما يتم إستهلاكه من الوقود معبرا عنه باللتر وقود للماكينة لحمل طن واحد من البضائع لمسافة كيلومتر واحد نجد الأتى (1) :

أستهلاك الشاحنة حمولة (25طن) يعادل (0,036 لتر/طن/كلم) . إستهلاك جرار السكة الحديد يعادل (0,027 لتر/طن/كلم) . إستهلاك الجرار النهري يعادل (0.006لتر/طن/كلم) . كما أن التصميم المنبسط لمواعين النقل النهري يمكنها من حمل (خمسة اضعاف) وزنها , اما عربة السكة الحديد فتحمل (1,5) من وزنها .

الفصل الأول

اقتصاديات النقل

مقدمة:

هذا الفصل سنتناول فيها النقل بصفه عامه ، وأهميتها الاقتصادية ، كما سيتم التعرف على وسائل النقل المستخدمة ، الطلب والعرض على النقل ، تكاليفه وتسعيره النقل . لذلك تم تقسيمه

(1) هئية النقل النهري ، الفنية ، مكتب التصميم الهندسى .

اليثلاثة مباحثا للمبحث الأول: مقدمة اقتصاديات النقل اما المبحث الثاني: الطلب والعرض على وسائل النقل. بينما تتناول المبحث الثالث: تكاليف وتسعيرة النقل.

المبحث الأول: مقدمة اقتصاديات النقل:

حسبما هو معروف واقتصاديا لا تكون السلع والخدمات ذات منفعة، إلا إذا نقلت المناطق التي تنتجها بكميات كبيرة إلى المناطق التي تكون فيها شحيحة وتبعاً لذلك يفر المنفعة المكانية، وذلك عن طريق سد الفجوة ما بين المنتج والمستهلك. وفي هذا الصدد فقد أعلن اللورد لوقارد عام 1922م،⁽¹⁾ بأن النمو الاقتصادي في أفريقيا يمكن تلخيصه بكلمة واحدة هي النقل (ولعلهما الحجج البراهين التي تساند وجهة نظر اللورد هي:

1. أن النقل ليسا عدوياً هما في ازدهار التجار بل على العكس.
 2. يؤدي النقل إلى توسيع السوق بما يمكن من استيعاب الزيادة في الإنتاج، والتبني تحت التخصص (Specialization) وزيادة الكفاءة من خلال اقتصاديات الحجم الكبير (Economics of Scale).
 3. إن الطبيعة غير المتجانسة لسطح الأرض، تعني أن أي جزء منها لا يمكنه من توفير كل احتياجاته، وبالتالي لابد من توفير بعض احتياجاتهمنا لأجزاء الأخرى.
 4. إن النقل يؤدي إلى التمازج الاجتماعي والجهوي وبالتالي فهمنا لوسائل نقلنا وتوجهاتنا لمجموعتنا البعيدة جغرافياً.
- والصناعة تعتبر النشاط الاقتصادي الأكثر تأثيراً بالتطور في نظام النقل، حيث يؤدي تطورها في مجال النقل إلى تخفيض تكاليف نقلها، وبالتالي تخفيض أسعار المواد الخام والمنتجات. ونجد أن المنتجين يميلون دائماً إلى إقامة مصانعهم بالقرب من مصادر المواد الخام، في حالة أن تكون تكاليف نقل المواد الخام أعلى من تكاليف نقل البضائع. أما في حالة أن تكون تكاليف نقل البضائع أعلى من تكاليف نقلها، فإنه ليس على إقامة مصانعهم بالقرب من الأسواق. كما أن النقل الرخيص يؤدي إلى تخفيض أسعار السلع من خلال تخفيض تكاليف المواد المطبوقة للتصنيع. وفي نفس الاتجاه فانخفاض أسعار الشحن للمنتجين في المناطق البعيدة، يمكنهم من التنافس مع المنتجين بالقرب من الأسواق.

النظرية التقليدية تؤكد الأثر الإيجابي للنقل على التنمية الاقتصادية، وذلك لأن الزيادة في الإنتاج يمكن أن تعزز مباشرة التطور في

جالات النقل. ولعلنا نؤيد المدافعين عن الدور الإيجابي للنقل، هورستو (1960)

والذي أكد علنا أن توسيع السكة الحديدية يعتبر المؤثر الوحيد تاريخياً في الانطلاق

Take

of

الانطلاق

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، اقتصاديات النقل في السودان، دار عزة للنشر والتوزيع، 2004م، ص 5.

وقد تمثل ذلك بصورة حاسمة في كل من الولايات المتحدة، وفرنسا، وألمانيا، وكندا، وروسيا، حيث أن التطور في النقل يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج وتوسيع الأسواق، ومن ثم تقلل تكاليف الإنتاج.

كما يفترض هنتر 1965م⁽¹⁾ وجود علاقة سببية بين النقل والتكلفة المنخفضة والنمو الاقتصادي، بدلاً من أن تكون حثورة الصناعات تعزى بالثورة المسبقة في تقنية النقل. كذلك فإن الدول المختلفة ولأسباب جغرافية واقتصادية وتاريخية، عادة ما تعتمد على التجارة الدولية، والنتيجة عندما اعتمادا كليا على وجود شبكة نقل ذات كفاءة عالية وتكاليف منخفضة. وقد أثبتت التجارب في عدة دول، أنها العلاقة إيجابية وثيقة بين نقل البضائع، والقدرة على النمو وتوسيع مبيعات السلع. ومثلا ذلك في تايلاند، فقد ساعد طريق الصداقة البري في التحول إلى جزر يبلغ الغاية الغير مستقرة للمزارع ذات إنتاج عالي، كما ساعد الطريق على تخفيض أسعار السفر من أجل عشر ساعات على الطريق القديما لثلاث ساعات على الطريق الجديد، وأنا لإنتاج منقصب السكر والخضروات والموز والمواد الغذائية الأخرى، قد ازداد إلى أكثر من ثلاثة أضعاف، خلال ثلاث سنوات فقط كنتيجة لتشديد ذلك الطريق. وعلى العكس من ذلك هناك، عدة أمثلة تتوضح أن عدم توفر النقل قد أحبط الجهود الرامية إلى الزيادة إنتاج الغذاء، وفي جهات عدة أدبالتدني في نوعية وزيادة تكلفة الترحيل في البريفال إنتاج الزراعة. قطا على النقل الناتج المحلي:

يمثل النقل 10% إلى 15% من إجمالي الناتج المحلي (GDP)

للاقتصاديات المتقدمة، كما تختلف نسبة مساهمة النقل في إجمالي الناتج المحلي للاقتصاديات النامية بصورة ملحوظة من بلد لآخر حسب درجة نمو القطر ودرجة تطور شبكة النقل، ففي حالة الانخفاض النسبي لقيمة الطن المنتج، تدني كفاءة، وارتفاع تكلفة النقل، نجد أن نسبة مساهمة النقل في إجمالي الناتج المحلي بسعر السوق تكون عالية. ووفقا لذلك تقدر نسبة مساهمة النقل في الناتج المحلي بنسبة 17% في أقطار التيليسبها منافذ بحرية. وفي السودان يمثل النقل 22% من الناتج المحلي الإجمالي.⁽²⁾

هناك علاقة بين الناتج المحلي الإجمالي والطن الكيلو متري، حيث أن نسبة معدل نمو الطن الكيلو متر لمعدل نمو الناتج المحلي الإجمالي مالي، تكون منخفضة وعلى أقل في الدول المتقدمة وذلك لأسباب لآتية:

1. الميل نحو إنتاج المنتجات الكمية.
2. تغير درجة التخصص أدبالتقليل الحاجة إلى ترحيل البضائع عن طريق المصنعة.
3. التوسع في عملية اقتراب المنتجين من المستهلكين.

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 6.

² د. محمد عثمان الخضراء اقتصاديات الملاحة النهرية في وادي النيل (هئية النقل النهري السودانية)، دار عزة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الخرطوم 2007م، ص 21.

يستوعب نظام النقل جزء أكبر من الاستثمارات، وفي هذا المجال هناك اختلافات كبيرة من بلد لآخر. وتدلل الشواهد في هذا الصدد إلى أن نسبة إجمالي الاستثمارات الثابتة للقطا العام المخصصة للنقل في 45 قطر، تتراوح ما بين 12% إلى 27%، وبمتوسط قدره 18%، كما أن حوالي 10% من الاستثمارات الخاصة كانت مخصصة للنقل.

للنقل أهمية كبيرة خاصة في البلاد النامية، وعلنا لأخص في السودان، وذلك لكون مساحتها وتفرق السكان في المناطق المختلفة، وانخفاض الكثافة السكانية وانتشار مناطق الإنتاج ومراكز الاستهلاك في مساحات شاسعة وتباعد ما عن بعضها البعض. كما تقع منافذ السودان في أقصي شرقه، حيث تنقل الصادرات والواردات عبر مسافات طويلة. كما تتمثل أهمية تطوير قطا النقل لإنتاج الغذاء، بهدف استغلال الأراضي الهامشية، ويزيد استخدام البذور المحسنة والأسمدة والمبيدات والآلات، وفي المساحات المزروعة.

ويمكننا القول بأن النقل هو الذي يبادر في تحقيق نجاح المشروع وعائلته التتموية. فمن خلال تهتم شبكات النقل، المساهمة بفعالية في استغلال الموارد الطبيعية، الأمر الذي يقود إلى انتشار الإنتاج، مما يتيح الفرصة لتحقيق التخصص في النشاط الاقتصادي، حيث يبعدو ركبيرا فيتوسيع نطاق السوق.

أهمية قطا النقل:

ينظر إلى النقل علنا أنها أداة التمييز عن طريقها توسيع واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً، باتجاه زيادة الإنتاج وتجو تحسين وعيته. ويساهم النقل في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً. وينظر إلى النقل بأنها العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي لعل مستو بالبلد، باعتبارها الوسيلة الفعالة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية، والمتمثلة بمواجهة التوسع لأقيل المدن، وتقليص المسافات بين المنتجو المستهلك، بما يمثلها مختصراع املازمن. أو لنقل لأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية، لتحقيق استثمار أفضل لها بالطاقتا البشريه، لذلك فقد شهد قطا النقل منا لاهتماما متطورا هو بالشئ الكبير. (1)

أنواع النقل:

وَأ: النقل البري عبر الطرق:

ويقصد بها النقل عن طريق البر، سواء كان بالعبوات والدواب، وهو وسيلة مهمة، ولعل لسبب الواضح في زيادة الاعتماد عليه هو المرونه والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل، سواء كان لنقل أفراد أو البضائع. إن أهمية النقل للسيارات والشاحنات تأتي من خلال لتربط السهل السريع، ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة التي يصعب فيها الكثير من الأحيان علنا لوسائل أخرى لعملية الاتصال، بنفس

¹ الشريف بابكر، قراءات في اقتصاديات النقل والاتصالات، جامعة الخرطوم، 1990م.

المرونة التي تتمتع بها السيارات. إن التطور في النقل بالسيارات يجلب أنموذجاً خطيطو تطوير للطرق لتوفير انسيابية كبيرة وتسهيل في الاسخدام، وتحديث شبكات النقل بتعبيد الطرق وإنشاء الكباري والأنفاق، وخلافة من بنيت تحتية وإنشائية لتسهيل عملية النقل. ومنميراتها مرونة المطلقة في الحركة، الأنة ينقل كميات صغيرة بتكلفة عالية، وأهمميراته:

- المرونة المطلقة.
- القدرة على استيعاب حركة كبيرة.
- إمكانية إنشاء الطرق في الأماكن الوعرة التضاريس.
- سهولة إنشاء وتعبيد الطرق بتكلفة أقل مقارنة مع السكة الحديد.

ثانياً: النقل بالسكة الحديد:

تبرز أهمية النقل بالسكة الحديد، من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولة الثقيلة لمسافات بعيدة بسرعة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى، حيث تبلغ سرعتها بعض القطارات 210 كلم/ساعة. كما تبرز أهميتها من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان، وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراً عمر ورشباتها لسكة حديد فيها. ويلاحظنا العديد من المدن الأوروبية الصناعية التيازدهرت، نتيجة لوجود مرور خطوط السكة حديد فيها. وتعتبر السكة حديد في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ولذلك تقوم الدول ببناء شبكات سكة حديد تربط جميعاً أطراف القطر، وتتفقد عليها مبالغ ضخمة وتحديثها بالوحدات المتحركة، مع مراعاة صائناً لاستثمار في السكك الحديدية التي تمثل أهمها، فيضخامة الاستثمارات الموجودة، ولأن السكة حديد صناعة كثيفة بحاجة إلى برأس المال تكاملاً لاستثمارات، بمعناها فهي حاله شراء قطارات جديدة ذات سرعات عالية، لا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذا سرعة العالية وكذلك تعتبر السكة حديد عاملاً من عوامل التوطن الصناعي، حيث تبرز أهميتها في مرحلة الإنتاج والتوزيع، حيث تتوفر صنق للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وكذلك كنفلا لإنتاج المناطق التخزين والاستهلاك. ومنميراته: (1)

- السكة الحديدية مرونة، مقارنة مع النقل بالشاحنات.
- إنشاء خطوط السكة الحديدية يحتاج تكلفة عالية مقارنة مع إنشاء وتعبيد الطرق.
- قدرة السكة الحديدية لجر عربات بحمولات كبيرة، مقارنة مع حمولات الشاحنات مما ينتج عنه تكلفة أقل، ونقل كميات أكبر.
- لا تستطيع السكة الحديد العمل في المناطق الوعرة التضاريس شديدة الانحدار.

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 10.

ثالثاً: النقل النهري :

يعتبر النقل النهري من أوّل الوسائل التي استخدمها الإنسان لنقل، إذ أن الماء يمتدّ في صورة طبيعية وبشكل كبير، مما يساعد على استعمالها في التنقل لمسافات طويلة وخصوصاً أنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في النهار بالرغم من أشكالها البدائية. إن الثورة الكبرى في صناعة النقل النهري، قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق، واستمرت إلى اختراع قنطريون السفن التي اخترعناها، حتى وصلنا إلى قنطريون السفن (2-3) مليون طن من البضائع في النقل البحري، و (2600)

(3000) طن في النقل النهري، ولعلّ السرفيا لاهتمامها باستخدامه في نقل البضائع، هو الانخفاض الكبير في التكلفة التي تتحملها البضاعة المنقولة، وبالأخص عند نقلها لمسافات بعيدة وبكميات كبيرة نسبةً لاستهلاكها طاقة أقل، مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.⁽¹⁾

- تكلفة إنشاء الخطوط الملاحية قليلة مقارنةً مع تكلفة إنشاء الطرق وخطوط السكة الحديدية.
- زيادة الحمولة المنقولة وإمكانية جر عدد كبير من البضائع مثل السكة الحديدية.
- سهولة استخدامها وعينها، وقلة استخدامها للطاقة (وقود، زيوت، شحوم).
- أكثر أماناً وأقل تلويثاً للبيئة.

رابعاً: النقل الجوي :

إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطاً بين القارات والبلدان، وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، وترجع أهمية النقل الجوي لأنها سريعة جداً مقارنة مع الوسائل الأخرى ويعتبر النقل الجوي ذو تكلفة عالية جداً وينقل كميات صغيرة إذ كغالباً ما يستخدمه في نقل البضائع الصغيرة الحجم عالية القيمة. ومن مميزاتة:

- السرعة الفائقة.
- المرونة في الحركة وتغيير الاتجاه.
- ينقل حمولات صغيرة مقارنة مع النقل بالسكة الحديدية.
- التكلفة العالية للطائرات وللبنية التحتية، مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

دور النقل في المنشآت الاقتصادية :

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 25.

إنقلابضائعمنمناطقإنتاجهابالوسطاومستهلكين،يتطلبإيجادنظامسهلوكفوالنقل،باعتبارماسيحدثمناختنا قاتفهذهالعمليةلهنتائجسلبيةعندالعمليةالاقتصاديةوالإنتاجية.

إنعمليةاختيارالوسيلةللنقل،تتأثربحدكبيربنوعالبضاعةأوالبضاعةالمنقولةوخصائصها،إذتعتبرالشاحناتوعرباتالنقل بالسكةحديدأفضلاستخداماللقلمعظمالمنتجاتإلحدمانسبياً،وكذلكبالنسبةإلمجاريالأنهروالبحار.الانتهعليانثرتطورا تالكتولوجيةالحاصلةفإنقلخالالعقدالثانيمناالقرنالماضي،والمتمثلةباستخدامالطائراتمنجهة،وإدخالالمفهومالاقتصادياتا لنقلهذالوسائطمنجهةأخري،والتيحددبشكلمختصرفيإيضاللبضائعبالوقتوالكففةالمناسبة،قدأديإلىالاهتمامبشكلكبيربالنسبةللمنشأةفياختيارالوسيلةالناقلةلبضائعها.إنأهميةالنقلبالنسبةللمنشآتوعلياختلافانمواها،سواءكانتصناعيةأماخ دميةأمزراعية،تتضحعندمايسعيهذالمنشآتالاستخدامالأساليبالحديثةوالمطورةفيالتشغيلباتجاهتخفيضتكلفةالإنتاجللو حدةالواحدة،ممايستلزمالمقابلأنيدعمهتوافرومسانلنقل،تمكنهمالوصولإلىالأسواقفيالوقتالمناسبوبتكلفةأقل.كذلكتبرزأهم يةالنقلبالنسبةللمنتجمنخاللتأثيرهعلمكانتوطنه.نربإنشاءالسككالحديديةوتقدمإنشاءالطرق،قدأديإلىتوطناالإنتاجفيالمكان الاقتصاديةالملائملمعاملاتالإنتاج،دونالتقييدبالمفهومالقديم،بإنشاءالمشاريعالمختلفةقربالأنهاروالمجاريالمائية،باعتبارها كثرسهولةوأقلتكلفة.(1)

بالإضافةإلىذلك،ترجعأهميةالنقل،إلىفتحأسواقجديدةفيحالاتتوفرهاوبكفاءةعاليةوسعارزهيدة،ممايزيدمنإنتاجناكامل لسلعةوسهولةإيصالهابإلىالأسواق.

دورالنقلعلمستوبالاقتصادالقومي:(2)

يعتبرقطعالنقلمنالبنيةالارتكازيةللاقتصاد،ومؤثرفيالوقتفسهبحسبمباشرةأوغيرمباشرةفيالحياةالاجتماعيةلأف راد،منخلالمايحققهمنعمليةاتصالوتغيراجتماعيوحضاري.إنأيقصوريقتاالنقلسيؤثرفيعمليةالتدفقالسعيوالإنتاجي،ما بينالمركزالإنتاجيوالأسواقومناطقالاستهلاكوالتصدير.وهذابطبيعةالحاليؤثرعلناخططالقوميةللتنمية،لذلكنهجتالدولإي لاءهذاالقطعاأهميةكبيرةلماهمنتأثيرفيزيادوتأثرفيعمليةالتنمية،وتبرزأهميةالنقلعلمستوبالاقتصادالقومي،منخلالربط هالمباشرمابينالقطاعاتالإنتاجيةالمختلفةورفدهابالموادالأوليةوالأساسيةفيالعمليةالإنتاجيةوالتسويقية.ولذلكيعتبرعاملا

¹ عمر محمد عثمان ، تطوير النقل والنمو الاقتصادي بالسودان، رسالة دكتوراه غير منشورة ، أدمبرة 1960م، ص 45.

⁽²⁾ مهدي عثمان الركابي أحمد، رسالة دكتوراه ، جامعة الخرطوم 2001م .

لنقل أحد العوامل الرئيسية المرتبطة بالانتاج، إذ أن أيضا للمواد الأولية بالمصنع، والبضائع المستهلكة، والبذور والأسمدة إلى المزرعة، لا يمكن أن تتم بدون نظام نقل يحقق الكفاءة المناسبة في سير العملية الإنتاجية من خلال تحقيق ما يلي:

- السرعة والأمان .
- التكلفة الأقل والحجم المناسب .

دور النقل في الأيدي العاملة وحدث التغيير الاجتماعي للأسر: (1)

يعتبر العنصر البشري أساسا الذي تفعل عليه عملية النقل مما تتطلبها العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها. ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة، بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة، كمساعي السواقين والمضيفين موظفي إدارته والميكانيكيين وعمال الصيانة وكلاء الموانئ وعمال الخدمات والمهندسين بمختلف تخصصاتهم وموظفي الشركات.

إن توفر ملكات بشرية كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل، باعتبار أن الزيادة في قيمها لهذا القطاع، تستوجب أنتقابهازيادة في العنصر البشري، وهذا يعني توفر فرص عمل كبيرة لمختلف التخصصات.

يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي عيبياً أفراد المجتمع، وذلك من خلال ربط المدينة بالريف. فكلمات وسعت شبكات خطوط النقل كافة أنواعها في البلاد الواحد أو شبكات تنقل لصادراتها إلى الدول المجاورة، يساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي ما عيون زيادة دخلا للأسر وتوافر الأيدي العاملة وفرص العمل، باعتبار أن المجتمعات المختلفة تيسر لها الاتصال والتنقل واكتساب الثقافات بدلاً من العزلة توقيماً للمجتمعات المقفولة. وهذا ما يلاحظ على بعض المجتمعات في أفريقيا وآسيا، حيثما زالت هذه المجتمعات تعيش على مستوى إنسان البدائي. إن عملية التطور التكنولوجي الحاصلة في قطاع النقل، تتطلب أن يواكبها تطور في نظام النقل المعمول به، وهذا ما يستلزم بالمقابل أن يتم إحداث تغيير في سلوكية الفرد وعاداتها لتجاء تحقيق الانسجام مع ذلك التغيير.

المبحث الثاني: الطلب والعرض لقطاع النقل:

وَأولاً: الطلب على النقل:

(1) أيمن طه حمد النيل، قياس وتحليل الأثر المالي للخصخصة على الاقتصاد السوداني، رسالة دكتوراة، جامعة الخرطوم 2001م.

الطلب على النقل طلباً مشتقاً، بمعنى أن الطلب على النقل ليس لنقل في حد ذاته وإنما لتحقيق أهدافها أخرى. وتتمثل خدمات النقل، فينبق لالبضائع عملاً ما كنا لوفرة البأ ما كنا الندرة، بينما يتنقل المسافر ونمنه كما نأخر، علماً بأن تحقيق القدر الأكبر منها شياً عربات لا تشكل إيات استهلاكية نهائية (Objective of Final Consumption).⁽¹⁾

خصائص الطلب على النقل:

- أ. لعلمنا هخصائص الطلب على النقل باعتبار طلباً مشتقاً، بمعنى أن الطلب ليس لنقل في حد ذاته.
- ب. يختلف الطلب على النقل من الطلب على السلع الأخرى بما يعتبر طلباً فريداً يرتبط بمكان وزمان محددين، حيث لا يمكن تكرارها وتأخذ بيرة، كما أنه لا يخضع للتأجيل.
- ج. تتبع من الطبيعة الاشتقاقية للطلب على النقل، خاصية أخرى هي أن الطلب على النقل يتميز بالتذبذب المنتظم بمرور الوقت. مثال ذلك حركة النقل للركاب داخل المدينة، يكون بصورة واضحة عند ساعات الصباح الباكر وبعد الظهر، مقارنة ببقية ساعات اليوم، نتيجة لحركة العمال والموظفين وطلاب المدارس وسفيرة الساعات. كذلك أرتج الطلب على النقل للركاب بين المدن بانتظام خلال العام، وتكون ذروة الطلب موسمية في أوقات الحصاد الذي يتطلب تحرك العمالة، وأيضاً لأعياد القومية. كما يتفاوت وتويتذبذب الطلب على النقل لبضائع مواسم الحصاد خلال العام. ومثال ذلك تذبذب الطلب على النقل لبضائع أفريقيا السودان من موسملاً خرو من عاملاً آخر ويوضح الجدول حركة نقل الصادرات والواردات خلال الفترة (1989 - 2002م).

جدول رقم (1)

حركة نقل الصادرات والواردات بالالف طن

(1989 - 2002م)

السنة	الصادرات	الواردات	النقل المحلي	الجملة
1990 / 89م	1085	3421	1845	6351
1991 / 90م	961	3532	831	324
1992 / 91م	954	4069	669	5692
1993 / 92م	648	3542	1183	5313
1994 / 93م	954	2785	1650	5389
1995 / 94م	1019	3078	1102	5199

¹ د. عبد الرحيم أحمد د إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 15.

4155	724	2585	849	م 1996 /95
4191	811	2759	621	م 1997 /96
4362	844	2908	610	م 1998 /97
4811	931	3198	982	م 1999 /98
5283	1022	3378	874	م 2000 /99
5317	1029	3063	1225	م 2001 /2000
6260	1212	3755	1293	م 2002 /2001

المصدر: المجلد الإحصائي للنقل، وزارة المالية، 2002م

ويلاحظ من الجدول لتذبذب الحركة الكلية، وتوضيح حقيقة عدم توازن الطلب والعاملة تكلفة النقل، وتنعكس هذا الموسمية في أن نقل القطن وبذرة القطنوا لم يواز اتوا الفول السوداني وحب البطيخ والصمغ العربي، تتضا عفا لأربعة أضعاف خلال الفترة الذروة من يناير إلى مايو، بعدم موسم الحصاد، مقارنة بالفترة من يونيو إلى أكتوبر وبنافصل الخريف، حيث ينخفض الطلب على نقل البضائع. كما أن سيادة المحاصيل الزراعية على حركة نقل البضائع والتأثير بتبطل التذبذب بالسنوات خاصة الإنتاج المطري، قد أدى إلى التأثير على السنة في الطلب على نقل البضائع الصادرات المتجهة إلى السودان. إضافة إلى أن التذبذب في الإنتاج الزراعي لا يؤثر فقط على حركة الصادرات، وإنما يؤثر أيضاً على حركة الواردات. ويرجع السبب في ذلك إلى أن الزيادة في الدخل المتاحة المرتبطة بزيادة الإنتاج خلال موسم الحصاد الوفير الذي يزيد من الاستهلاك ومن حركة الواردات. وعندما يكون الإنتاج الزراعي أقل من المستوى العادي (الكفاف)

تزيد الحاجة لاستيراد الحبوب الغذائية، والتأثير مما لا تكون هناك حاجة لاستيرادها خلال الأوقات العادية.

د. وتؤدي التغييرات الموسمية السنوية الحادة في الطلب على نقل البضائع، إلى ظهور مشكلة الذروة (peak)، وكما هو معروف فإن

مشكلة الذروة على الطلب (peak) depend (peak)

تؤثر على عرض النقل وخدماته والتكاليف والتسعير وسياسات التشغيل، حيث أن تخطيط النقل للذروة وتجنب عن طاقاتها تغيير مستقلة خلال الفترة عندما الذروة، بينما يؤدي التخطيط دون اعتبار الذروة إلى اختناقات في النقل.

هـ. الاتجاه غير المتوازن لحركة النقل: أن اتجاه حركة البضائع غير متوازن نهائياً،

ففي بعض المناطق يكون اتجاهها الحركة واحد كما هو الحال في الحركة من الخرطوم) عيسى بالمثل (

إلى وسط السودان، والجنوب السودان، والحركة الواردة من السودان إلى الخرطوم موقية القطر تتراوح ما بين ثلاثة إلى أربعة
إضعاف حركة الصادرات، أما الحركة القادمة من الولايات الغربية إلى الخرطوم والبور تسودان، فتبلغ ثلثا الحركة إلى التكاليف
لايات. ويلاحظ وجود ما يسمى بعنصر التكلفة المشتركة (joint coast).⁽¹⁾

متضمناً كل وسائل النقل تبعاً لذلك نجد أن المالكين لوسائل النقل ليجوا ولو نتحصيلاً للتكلفة الكلية في الرحلة الرئيسية، وبالتالي
يادفعون الترحيل في هذه الرحلة وتقليل نفقات الترحيل في رحلة العودة وكذلك كتحوطاً منع وجود الشحنات الكافية لرحلة العودة،
وتكون أسعار النقل للبضائع المنقولة في الرحلة الرئيسية عالية جداً (main haul) بالمقارنة مع نفقات الترحيل لرحلة العودة (back haul).

هأنسيادة المنتجات البترولية والسائبة في حركة الواردة والماشية والأغنام في حركة الصادرات، لها أثر خاص في العرض
نسبياً، لأنها تحتاج إلى معاملة خاصة مثقفناطرسكة حديد، وشاحنات النقل لسائل (تانكر) والشاحنات الخاصة بنقل الماشية
، والتيل يمكن استخدامها أيضاً غرضاً أخرى.

و. التوزيع غير متكافئ بين الأقاليم، مثلاً الكفوي لايات السودان انتظلا لحرارة خفيفة في خطوطها المشية، مما لها أثر سالب في الاست
ثمار بالنسبة للنقل ونظام التشغيل والتكلفة وسياسات التسعير، خصوصاً أن مشاريع النقل ذات مدنى منطوي لو أن تكلفتها عالية
ة، وصعوبة النقل في فترات الخريف وعلو تكلفتها تشغيلاً لمرات على الطرق الترابية، ربما يبرر في كثير من الأحيان تشييد طرق مرمية،
وذلك بالرغم من قلة حجم الحركة عليه، حيث أن تشييد مثل ذلك الطريق يقيو ديال بتقليل تكاليف التشغيل وبالتالي مجموع فترات التكلفة
(voc saving)

العوامل التي تؤثر على الطلب على النقل:

يتأثر الطلب على النقل بالطلب على لركاب، الطلب على نقل البضائع، بعدة عوامل يمكننا ذكرها فيما يلي:

أ/ العوامل التي تؤثر على طلب النقل لركاب:

يتأثر الطلب على النقل لركابهم مثلاً للطلب على نقل البضائع لترحيل، ودخل المستهلك، وفئات الواسيل المعينة، مقار
نة بفئات وسائل النقل لبديله، ومستوى خدمات النقل وسبل الراحة والسرعة وقت السفر فيه. والعوامل الأخرى التي تؤثر على طلب النقل لركاب، ت
تمتد في نوعية الخدمات والقوانين الحكومية، ومستوى الضرائب، ونمط توزيع السكان، والانتاج وادبية المناطق الاقتصادية.

1/ فئات الترحيل:

¹ عبد الرحيم أحمد إبراهيم، المرجع السابق.

توضح النظريات الاقتصادية، بأن الطلب على النقل لا يرتبط بالترحيل، حيث أن منحنيات الطلب على النقل والعلاقة العكسية بين نفقات الترحيل وحجم الحركة في الزمن المعين) كلما زادت نفقات وأسعار الترحيل كلما انقص حجم الحركة، وخلافاً للسلع والخدمات الأخرى، فان نفقات الترحيل ليست فقط لأجرة المدفوعة، بل تشمل أيضاً مخاريف، مثل قيمة زمن الانتظار في المحط أو خلا للرحلة، وعدم الرضا بالوسيلة، وعدم توفر الامن، حيث أن مفهوم التكلفة الاجمالية Generalized Costs والذي يظهر حديثاً ليس متكاملاً لخطوات المتعلقة بالرحلة. مثلاً لأجرة، وزمن الرحلة، والحصول على الوسيلة، ودرجة الاعتد ماد، وامكانيها الحصول على مقعد الراحة في وسيلها السفر. وتتباين مرونة الطلب على النقل لركاباً بالنسبة لنفقات الترحيل وفقاً لاهداف الرحلة. حيث أن مرونة وانواع معينهم الرحلة على نمرونة رحلات أخرى، بينما تكون رحلات الترفيه والنزهة ذات طلب مر نسبياً، بحيث أن التغير النسبي في الطلب، غالباً ما يكون أكبر من التغير النسبي في السعر، وبالتالي فإن زيادة أجرة النقل تؤدي إلى تنديا الطلب وبالتالي انخفاض في العائد، كما أن التغير في النفقات، ربما يؤثر في الطلب على الرحلات الطويلة، نتيجة لأن نسبة التغير في تكلفة الرحلة الكلية قد يكون مؤثراً، إضافة إلى ذلك فإن المسافر يبالغ ما يتسا هو نمرو الوقت.

2/ الدخل:

يؤثر مستوى الدخل كذا الكلياً على الطلب على النقل. حيث ترتبط الطلب على النقل لركاب على مستوى دخل لركاب. الأناثر التغير في الدخل على لمديا قصير تختلفت نتائجها عن آثار هفي حالة التغير اتعليا المديا الطويل، حيث أن انخفاض الدخل في المديا القصير تكون آثاره كبيراً نسبياً على لطلب. ونسبة لانالناستغير من نمط الانفاق على المديا البعيد، فأنا المرونة غالباً ما تكون منخفضة. وتكون المرونة ايجابية أو سلبية تبعاً لنوع وسيلة النقل، كما يتوقع ان تتسم وسائل النقل لراكب العربي وأقطار اتفيا الدول المتقدمة أقيم قابلاً للسفر جواً، لمرونة طلب ايجابية، بينما تتسم وسائل لاطالبا الدنيا كالبحر العربي الكبير بمرونة اطلب سلبية كلما ارتفعت حولا لأفراد.

3/ نوعية الخدمات:

استجابة المسافر ينللتغير اتقيم مستوى الخدمات، تبدو أكبر من استجابته في حالة التغير في لاجرة، وقد اثبتت الدراسات ان التناجر ينقي انجلترا، أن المسافر ينبتأثر ونم مستوى الخدمات، وان الزيادة هفي مستوى الخدمات بتواقع 10% يؤدي الى زيادة الطلب بحوالي 5.5% وربما يكون الحال كذا الكفي الدول النامية كالسودان.

4/ تنافسية وسائل النقل:

يتأثر الطلب على خدمات أي وسيلة، بمستوى خدمات الوسائل الأخرى، خاصة إذا كانت متنافسة (بمعنى بديلة لبعضها).

5/ التغيرات الديمغرافية:

الطلب على النقل أثر بالتركيب السكاني هو التغييرات التي تحدث فيها في مواقع العمل ومراكز التسويق .

ب/ العوامل التي تؤثر على طلب النقل للبضائع :

يعتمد الطلب على النقل للبضائع ، علم مستوياً لإنتاجياً لاقتصاد ومواقع المنتجين والمستهلكين . وينشأ الطلب على النقل للبضائع نتفا لعدة أنشطة اجتماعية واقتصادية منها عدة جغرافياً ، ومن ضمن تلك العوامل فئات الترحيل ومستوى دخل الفرد ومساحة القطر ونمط توزيع السكان والهيكل الاقتصادي وسياسة الصادرو الواردون نظام النقل .⁽¹⁾

1/ فئات الترحيل (Fares) :

كما هو معروف في تأثير الطلب سلباً وإيجاباً بمستوى أسعار الترحيل ، حيث أن منحنا الطلب على النقل للبضائع ، يوضح العلاقة العكسية بين مستوى الفئات وعدد الرحلات ، فنجد أن عدد الرحلات التي تنافس نتيجة لارتفاع فئات الترحيل ، إلا أن مستوى الفئات لا يؤثر ولا يتحكم بصوراً ساسية على الطلب على النقل للبضائع في الدول المتقدمة ، حيث توجد بنياً أساسية ، ونسبة لأن تكلفة النقل حوالي (10%) تمثل نسبة بسيطة من إجمالي تكاليف التصنيع ، أو نتيجة لقلّة أهمية فئات الشحن فياً أسعار الشراء النهائية للبضائع المنقولة نسبياً ، إذ أن قيمة السلعة تؤثر في مرونة الطلب على النقل ، إذ أنه رغمًا من ارتفاع فئات الترحيل ، فإن نسبة التغيير مقارنة بالقيمة النهائية للبضائع تحتفظ لقلية . وفي المقابل فإن التغييرات الصغيرة في فئات الترحيل تؤثر فياً أسعار السلع والطلب على النقل للبضائع ، والذي يكون محكوماً بمرونة الطلب على السلعة ، ونسبة مساهمة تكلفة النقل في سعرها النهائي .

2/ المساحة واتساع القطر :

تؤثر مساحة القطر في الطلب على النقل ، ويكون ذلك أكثر وضوحاً إذ ضمن تلك المساحة الشاسعة متنوعاً في الخواص الديموقرافية والجغرافية والطقس والتي تؤدي بالاختلافات كبيرة في الطلب .

وعلي سبيل المثال ، فأنا السودان يعتبر منا لأقطار المستوية السطوح وتغطي السهول معظم أراضيها ، ويرتفع حوالي 500 متر تقريباً فوق سطح البحر ، كما توجد سلاسل جبلية في الشرق والغرب ، وتتمثل أهم السمات الطبيعية في النيل ورافده ، وهو صالح للملا

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 17.

حة، فمعظم أجزاءها هو التيتشكلمعظمها خطوط طبيعية للنقل. وكذلك قضيوجود النيل لإنشاء الكباريوتوفير البنطونات للعبور وتسهيل نقل البضائع والسلع بين الضفتين، كما تقع منافذ القطر في أقصا الشرق، وهي بعيدة عن مناطق الإنتاج، وتمركز السكان في أساطال قطر، مما يؤدي إلى طول مسافة نقل البضائع لحرارة الصادرات والواردات. كذلك تتباعد المراكز الإنتاجية والاستهلاكية عن بعضها البعض. إن مساحة القطر الشاسعة ونمط توزيع مراكز الإنتاج والاستهلاك ومواقع الموانئ، أدت إلى ارتفاع تكلفة النقل، والتي بدورها تؤدي إلى زيادة مساهمة تكلفة النقل في التكلفة النهائية للمنتجات. وذلك يؤثر علينا الطلب على السلعة وخدمات النقل اعتمادا على عمر ونة الطلب على السلعة المعينة.

3/ توزيع السكان:

يؤثر توزيع السكان علينا الطلب على النقل، من خلال تأثيره على النشاطات الاقتصادية. فعلى سبيل المثال في السودان، يتمركز السكان بصورة أساسية على طول النيل ووافده، مع وجود جيوب ذات كثافة سكانية عالية في الجنوب والشرق. كما أن الشمال والغرب والشمال شرقية تعتبر، مناطق خالية تماما من السكان، وقد أثر نمط توزيع السكان علينا اقتصاد السودان، ولهنا آثار واضحة علينا الطلب على النقل. وتبع ذلك النمط غير المتساوي في توزيع السكان، نجد أن الحركة خارج مناطق التمركز السكاني تكون خفيفة، وان تحرك العمالة خفيفا. مناطق معينة. إنتاج البنات الأساسية للنقل يتطلب استثمارا ضخمة، وبالتالي التوزيع الضئيل للسكان وما ينتج عنه من طلب ضعيف على خدمات النقل، ربما يبرر رانتشييد بنات أساسية كافية.

4/ هيكل الاقتصاد:

تؤثر تركيبة الاقتصاد وهيكلته في الطلب على النقل، من خلال تأثيرها على نشاطات قطاع الإنتاج والاستهلاك. فعلى سبيل المثال لتؤثر تركيبة الاقتصاد السوداني بعدة جوانب في الطلب على النقل، حيث تعتبر الزراعة أكبر القطاعات المنتجة، إذ تشكل 35% من الناتج المحلي الإجمالي، كما توفر 75% من فرص العمالة، ويساهم قطاع الثروة الحيوانية والغابات بحوالي 4% و 11% من الناتج الإجمالي على التوالي، وتبلغ مساهمة إنتاج المحاصيل من الناتج المحلي، كما ينقسم إنتاج المحاصيل إلى ثلاث مجموعات، زراعة مروية، ومطرية أو مطرية تقليدية، وآلية، وكل هذا المجال موعات آثار علينا الطلب على النقل. أما القطاع الصناعي فانه يساهم بحوالي 8%

منالانتاجالمحليالإجمالي،وبالنظرإلىالمساهمةالكبيرةللقطاعالزراعيفيالانتاجالمحلي فإنالطلبعلالنقليرتفعوينخفضتبعاًللإنتاجالزراعي.⁽¹⁾

إنتركيبالاقتصادالسودانييتأثرفيالطلببعدهطرق:فالطلبعلنقلالسلع،يعتمدعلناحتياجاتالإنتاجالزراعيوالاستهلاك،وبالتاليإنالطلبعلنقلالبضائعوالسلعيتأرجحتبعاًلمواسمالإنتاجالزراعيومنعاملاًآخر،ممايؤديإلىالمشكلةذروةالطلب.أنتخفيضتكلفةالمنتجاتالزراعية،يمكنهامنالمنافسةفيالأسواقالعالمية،وبالتاليإناختياروسيلةالنقللمناسبةيكوننحتمياً،طالماأنتكالالسلعةلايبدأتتقلعلتكالوسائلذاتوفوراتالحجمالكبير(Economies of Scale).

إنمعظمالسلعالمستهلكةتستوردمنالخارج،ممايؤديإلىزيادةالحاجةللواردات.ففيحالةموسمالإنتاجالويفيريمكنالمحافظةعلنتوازنالحركةللمصادر،فإنتكاليقللوارداتتزيدعناصادرات،ممايؤديإلىآثارسلبيةعلالطلبلهذاالسلع.ويعتمدعلمرورالطلبللسلعةالمعينةوبالتاليالطلبعلالنقل.

كذلكتؤثرتركيبالاقتصادفيالطلبعلنقلالركاب،حيثأن 75%

منالدخوللانتاجمنالقطاعالزراعي،وبالتاليإنالإنتاجالزراعيالقليقيؤديإلىانخفاضدخالالفرد،وانخفاضالطلبعلالنقل،وانخفاضالطلبعلنقلالركاب،أخذيفيالاخبارتقاعتكلفةالنقل.كماأنالخدماتمثلالتعليموالصحةوالأمن،تتمركزفيمناطمعينةمايتطلبتحركالركابلنقلالمراكزالتي تتوفرفيهاالخدمات.

ثانياً: عرضالنقل:

يقصدالاقتصاديونبالعرض،كميةالسلعوالخدماتالتيترغبألواحدأتغيرعرضهاالليبيعسعرمعين.إندالةالعروضالتيقصدالعلاقةبينكميةالمنتجوتكلفتةإنتاجه،تفترضأدالةانحدارأعلى.وبدورهاتعتمدتكلفةالإنتاجعلالعلاقاتالفنيةمايبيّنكميةالمدخلاتوالإنتاج.والعلاقةالاقتصاديةبينكميةالمدخلات وأسعارها وتمثلصناعةالنقلتطبيقاً خاصاً لنظرية العرض،ويجبعليناأننفرقعندالحديثعلعرضالنقل،بينعرضوسائلالنقل،وعرضالبنياتالأساسيةللنقل،والتييتسمبخاصيةعدمالتجزؤوتكونبأحجامكبيرةوتكاليفتوفيرهاكبيرةويميلعرضهاالاقتصاديلإلىالطول،وفيحالةتشبيدهالايمنكالنهاأواعادتشبيدهاأوتوقفها.كماأنالتكلفةالبديلةلهذهالبنياتالأساسيةتميلعادتحوالتراجعإلىالدرجةالصفري،ويقومبتشيدهافيالعادةالقطاعالعام،وليسبالضرورةالجهتالتيستعملهاالإفيعضالات،مثلالسكةحديدالتييقومبتشيدهاخطوطهابنفسها.

عرضالنقلمثلعرضأيسلعةأخريةيتأثرسلباً وإيجاباً بمستواأسعاره وأسعارالخدماتالأخرى وأسعارعواملالإنتاج،والمستوىالتقني،وأهدافالشركاتالعاملةفيمجالاتالنقل.ومنأهمالصعوباتالمتعلقةبديلةإنتاجالنقل،هوتحديدتكلفةالحركةالموحدةللوح

¹ سعيد عبده، أسس جغرافيا النقل، مطبعة الانجلو المصرية، القاهرة، 1994م، ص 35.

دة، والتيزر تبطيد الة عرض النقل. كما أن مؤسسات النقل دائماً هي مؤسسات امنتجات متعددة، وتكون منتجاتها غير متجانسة، فالخدمة التي تقدمها للشخص فيز من محدد لا يمكن أن تكون بديلاً لنفس الخدمة المقدمة لنفس الشخصاً وشخصاً آخر في وقتاً آخر، أو ان مرونة الطلب بالم تقاطعة (Cross Elasticity) تقتري من الصفر. (1)

عليه يمكن النظر للمؤسسة العاملة في مجال النقل، باعتبارها منتجة لعدد من المنتجات التي تبدي ومتجانسة مادياً كوحدة إنتاج، مثلكيلو مترات المسافر ينلكنها غير متجانسة بالنظر العملية التبادل. ونسبة لحقيقة أن وحدة العرض للنقل غالباً ما تكون أكبر من وحدة ال طلب، ولطبيعة الة إنتاج النقل وجود التكلفة المرتبطة بعدد من المنتجات، فإن اختيار وحدة إنتاج واحدة لحساب تكلفتها يصبح أمراً ضرورياً.

العوامل التي تؤثر على عرض النقل:

حتى يمكن تحليل عرض النقل، هنا كضرورة لتطرق قليلاً لشكالات متعددة التي يتخذها سوق النقل وتؤثر على العرض وهي:

أ/ المنافسة الكاملة (perfect competition):

وتكون عادة عند وجود حرية في دخول السوق، وأنا لأسعار تحدد تلقائياً بواسطة قوى العرض والطلب، بحيث أن لا تستطيع الوحدة العاملة في ظل هذا الشكل، التأثير على الأسعار بمفردها وبالتالي فإنها أي مؤسسة عاملة تتوفري في ظل المنافسة الكاملة خدماتها وفقاً للسعر، مع الأخذ في الاعتبار أن هذا السعر ربما لا يستمر. ومعنى ذلك أن المشتغل في مجال النقل، ربما يفرض خدماته بسعر أقل من تكلفة الإنتاج، افتراضاً بأنه يمكن أن يبيع بأسعار أفضل في المستقبل. والشروط المتعلقة بتبذلت اقتضيانها هو في حاله وجود سوق تتوفري فيها المنافسة الكاملة، لا بد للمشتغل في مجال النقل أن يملك المال تماماً بقوى المسيطرة عليه في المدا القريبو البعيد. (2)

ب/ أسعار الاتحادات التجارية:

تمثل أسعار الاتحادات التجارية إحد أشكال السوق النقل، ولها بعض خصائص المنافسة الكاملة، لكن في هذا الحالة تتفق الوحدات العاملة بسعر موحد يلزمون جميعاً العمل به. وهذا النوع من الأسواق هو السائد في مجال النقل لراكابيينا المدن في السودان تبعاً لذلك يستطيعون لمشتغلين في مجال النقل تحديد أسعاراً علناً ونمنا لأسعار المعروفة.

ج/ الاحتكار (monopoly):

¹ سعيد عبده، المرجع السابق، ص 37.

² د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم/ مرجع سبق ذكره، ص 27.

يحدث الاحتكار فيمجال النقل، كالنقل العام والسكة الحديدية في العديد من الدول، وذلك عندما لا يتوفر البديل للخدمات التي توفرها المحتكر، أو أن خدماتها تختلف بصورة كبيرة عن خدمات الوحدانا لأخرى، ولحقيقة عدم توفر منتجات منافسة لمنتجات المحتكر، بالتالي يمكن تحديد سعره بمفرده. ويوضح نحن عائدات المحتكر، بأنها إذا زاد أسعاره، فإن حجم خدماتها المباعه سيتناقص، كما أن نوعية المنتج تتحدد إلى أي مدى يكون هذا التناقص. لذلك فإن شكل منحنى متوسط عائد المحتكر يدل بانالهبوط في أسعار السلعة، ربما يؤدي إلى زيادة المبيعات بصورة سريعة، وانما يعتمد ذلك على مرونة الطلب.

د/ الاحتكار المميز: (Discriminating Monopoly)

التمييز في السعر يعنياً المشغلي ما يملكه من سلطات احتكارية، يمكنها التمييز بفرص أسعار مختلفة لمختلف الخدمات التي تقدمها. وتجانسة. وفي الواقع يتم التمييز بين مختلف المستهلكين كما هو الحال في السكة الحديد، حيث يفرص صفات مختلفة على أساس الدرجة الأولى والثانية والثالثة على الرغم من أن القطار واحد.

هـ/ المنافسة الاحتكارية (Monopolistic Competition):

تحدث المنافسة الاحتكارية عندما يكون هناك عدد من الوحدانا العاملة، مثل خطوط الطيران الخاصة، والتي تتنافس فيما بينها بتقديم خدمات مختلفة وهي حالة المنافسة الاحتكارية. وفيها يحاول كل خط طيران أن يحقق أرباحاً متواضعة خلال فترات طويلة من الزمن، وتعتمد جملة المبيعات على عدد المؤسسات مبيعاتها. وفيهذه الحالة تتسارع المنافسة في عملية زيادة كفاءة التشغيل وتحسين مستوى الخدمات.

و/ احتكار القلة (oligopoly):

يحدث احتكار القلة في حالة احتكار عدد من المشغلي للسوق، حيث يعرضون جميعهم سعر واحد، وفيهذه الحالة فإن زيادة عدد المشغلي في المجموعة هو الذي يحدد أولاً السعر وتغيره إلى أعلى وأدنى ثم يتبعها الآخرون، ويطلق عليهم عيما السعر، ويطلق عليها الآخريين ابيعيا السعر، وهذا الشكل مشابه لاتحادات التجار يهو هو سائد فيمجال النقل.

المبحث الثالث: تكاليف وتسعير النقل

أولاً: تكاليف النقل:

دالة التكلفة:

تسمي العلاقة بين المدخلات والمخرجات دالة الانتاج والتكلفة، والتكاليف العامة، إما أنتكون تكاليف ثابتة لا تتغير مع الإنتاج، أو تكاليف متغيرة تنسب لأنها تتغير مع الإنتاج. ويعتمد تحديد عما إذا كانت التكاليف ثابتة أو متغيرة على الفترة الزمنية المعنوية، وكذلك تعتمد على حجم الإنتاج. وعند تحليل التكاليف يجب الوضع في الاعتبار، التقريبي التكاليف الإجمالية، ومتوسط التكلفة، والتكلفة الحدية. إذ تم ثلث التكاليف الإجمالية، جملة المبالغ المدفوعة نظير إنتاج كمية محددة من السلع والخدمات، وعند قسمة إجمالي التكاليف على عدد الوحدات الناتجة يكون الناتج متوسط التكلفة. إما التكلفة الحدية فتشمل لزيادة على التكلفة الإجمالية نتيجة لزيادة الإنتاج بوحدة واحدة. يستخدم الاقتصاديون مصطلح البديلة (opportunity)

(Costs) لتوضيح قيمة الموارد التي استخدمت لإنتاج الوحدة المعينة، ومعيار التكلفة البديلة هي القيمة التي يمكن تحقيقها من الإنتاج البديل الأمثل (Best Alternative) والأكثر نفعاً لاستغلال الموارد المتاحة. أحدي الطرق لقياس التكلفة البديلة، هي تحديد الوفورات في التكلفة الصافية والتي يمكن تحقيقها في حالة عدم استمرار في الإنتاج، وهي الطريقة الأوسع استخداماً في مجال اقتصاديات النقل.⁽¹⁾

إنها هم المشاكل التي تتعلق بتكاليف النقل تتمثل في الآتي:

أ/ تجزئة وتحديد التكلفة للوحدة الواحدة:

إبتدئ وتحديد تجزئة تكلفة الوحدة الواحدة، (الطن الكيلومتر يعطى سبباً للمثال) تصاحبهم مشاكل كثيرة، وبهذا التجزئة يتم تحديد جدول بخطة حديد معيّن وخدمات الشاحنة المعينة وما إذا كانت الفائدة من خدمة معينة تغطي التكلفة البديلة أم لا، ويتطلب تحديد تكلفة الوحدة، تحديداً لإنتاج المراد تحديد تكلفته، إلا أن المؤسسات والشركات التي تعطي

¹ د عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 30.

فيمجال النقل، هيمنشأة متعددة الإنتاج إذاتمنجاتغير متجانسة فالخدمة التي تقدم لشخص في وقت معين لا يمكن أن تكون بديلاً لخدمة أخرى تقدم لشخصاً آخر في وقت مختلف.

ب/ وجود التكاليف المشتركة: (joint costs)

طبيعة دالة الإنتاج لثقل توذي الوجود تكلف تشتر كفيها منتجات عدة هو السبب في ذلك هو ان وحدة العرض غالباً ما تكون اكبر من وحدة الطلب وتظهر التكاليف المشتركة دائماً نتيجة الصعوبة الفنية لإنتاج شئ بدون إنتاج آخر، إضافة لصعوبة تخصيص التكلفة فيما بينهم (مثل رحلة العودة) وهناك شكلاً آخر من التكلفة المشتركة التي يطبق عليها الاقتصاديون التكلفة العامة (common costs). (ويحدث ذلك في حالة الآلات، مثل قضبان السكة حديد، ونظام إشارات المحطات، والتمديدات تشييد هاتقو مبتقدم خدمات عدة و يمتد ضاهي يمكن الحصول على عدد من منتجات بزيادة بسيطة في التكلفة. وبالتالي ونسبة لإمكانية توفير حمولة العودة بتكلفة لا تذكر، بالمقارنة مع تكلفة تشييد خط سكة حديد لنقل الركاب. والذي يمكن استخدامه في نقل البضائع بزيادة طفيفة في التكلفة. المشكلة تتمثل في توزيع التكاليف الإجمالية لكل خدمة وكيفية تحديد الأسعار طبقاً لذلك.⁽¹⁾

ج/ صعوبة تجزئة التكاليف المشتركة:

يمكن تجزئة التكلفة المشتركة بعدة طرق، إلا أن في مجال النقل فيمكننا تجزئة حسب الفترة الزمنية المحددة، والتجزئة تبيننا لإطراف المسئولة عن عناصر التكلفة وعلنا المديا الطويل. أنكال التكاليف تعتبر متغيرة وقادرة التكاليف على التغيير بمرور الزمن تختلف من وسيلة نقل إلى وسيلة نقل أخرى فالمدى الطويل في حالة النقل الجوي يختلف كثيراً عن النقل البري في حالة البصات. أنالبنيات الأساسية للموانئ تتسم بطول عمرها الافتراضي، بالتالي لا يمكن تجزئتها وهذا التكلفة عالية. فالتكاليف التي يمكن اعتبارها ثابتة علنا المديا القصير لأحديا الوسائل و يرقابلة للجزئية، ربما تكون متغيرة في وسيلة نقل أخرى، وانا لتحديد بينا التكلفة الثابتة والتكلفة المتغيرة في مجال النقل يتطلب درجة من الموضعية لمتخذ القرار، وللمساحة فتيكاليها لأنشطة المعينة تستخدمها لاقتصاديون مفهومين هما:

(Avoidable)، والتكلفة البديلة (opportunity)

(costs). الإفلات تتعلق بتلك التكاليف التي يمكن الإفلات منها أو توفيرها في حالة عدم القيام بهذا النشاط. إما التكلفة البديلة تتعلق بأفضل بديل لاستخدام هذا المورد، فتكلفة العمالة مثلاً تتعكس في أجور و إذا كانت لأجور لا تمثل إنتاجية الحديدية فيمكننا استخدام أسعار العمالة. وتزداد المشكلة صعوبة نسبة لانفيع بعض الأحيان تكون وحدة الطلب مثلكيلومترات المسافر -

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 32.

أقل من وحدة العرض كيلو مترات البصو التي تبني عليها التكلفة، وتكون تكلفة الراكب الواحد الذي يمكن تجنبه غير ذات أثر في حالة تشغيل البصو طاقة فائضة (مقا عد خالية).

وفقاً لما تقدم من تحليل فإننا لاستنتجها: أن التكلفة التي يمكن تجنبها (أي التكلفة البديلة) لإنتاج معين، تعتمد على نسبة التكلفة الكلية التي تشملها التكاليف المشتركة: كلما كانت نسبة التكلفة المشتركة عالية كلما قلت نسبة التكاليف التي يمكن تجنبها. والعوامل التي تؤثر على نسبة التكلفة المشتركة هي:

- حجم وحدة الإنتاج التي يراد حساب تكلفتها.
- الفترة الزمنية التي تستغرقها عملية حساب التكلفة.
- طبيعة الأصول المعنية خاصة في حالة توفير عنصر عدما التجزئة.

إن عملية حساب التكلفة وتجزئتها، يمكن أن تكون غير معقدة إذا وزع الطالب على النقل على طول الزمن، ولكن بالطبع هذا لا يمكن تعميمه على كل خدمات النقل فمثلاً الطالب على البصوات خلال فترة معينة من اليوم ما كبر من الوسائل الأخرى، وذلك نسبة لأن معظم الرحلات منو الباع ملو المدارس تكون نفا الصباح الباكر وبعد الظهر. إن زيادة الطلب عند الذروة (Peak Period) يختص بها قاطا النقل فقط فمثلاً الطلاب اليوم على الفحما كبر في الشتاء من هيا الصيف. لكن يمكن أن جالفح مبدلنا بتطوا الاستنوت خزينة هيا الصيف عندما يزيد العرض على الطلب البيعنا المخزون خلال الشتاء، عندما يزيد الطلب على العرض. إلا إن النقل لا يمكن تخزينه، عليه ولمقابلة الطلب عند الذروة، لا بد من توظيفاً وائتاج طاقة إضافية كافية أو خدمات مقابلة المستوى القاصي للطلب. تقدير تكلفة الذروة بصورة صحيحة لا بد من تخزين وحدات النقل المستخدمة في الذروة فقط، وهذا هي الطريقة المباشرة لقياس التكاليف التي يمكن تجنبها، فتكلفة السائق مثلاً يمكن تجنبها في حالة كونها تكلفة الذروة الوحيدة، إلا إن تكلفتها توفير العربات التي تنتجها مشعلنا الذروة وقيمنا اعتبارها تكلف مشتركة، أما إذا كانا الك العربية يقدم خدماتها لوقت الذروة وتو يستمر عند ذلك حتى في حال لا توحتنيكونا الطالب خلالهما منخفضاً، فأنهذ هالتكاليف تكونا التكلفة البديلة للذروة وليس مشتركة. وتقدر تكلفة العملية تغيير أوقات الذروة، على أساس التكلفة الحدية، إما إذا كانا كوسائل النقل في خدمات هفي وجود الذروة أو عدم وجودها فأنهذ هالتكاليف تكونا التكاليف المشتركة، ونسبة لان معظم بصوات قطارات المدن عمليظرو فتسودها الذروة فإنا لافتراضا سابقا يكونا قرا للصحیح.

د/المشاكل المتعلقة بانقاص الخدمات:

وهو أهم أنوع التطبيقات الخاصة بتحديد التكلفة، ولتحديد الخدمات التي يمكن إيقافها، لابد من المقارنة بين التكلفة والعائدات، بلا لا هم هو ضرورة التعرف الدقيق كل منا التكلفة والعائدات. التكلفة التي يمكن تجنبها والعائد الذي يمكن فقدها في حالة إيقاف الخدمة، والم شكله مرها خريه بتحديد التكلفة التي يمكن تجنبها وحال المشاكال المتعلقة بالتكلفة المشتركة وعملياتها الجزئية، فعلى سبيل المثال لو في حال ة القرار المتعلق بخدمتنا لقلل ركابنا القطار وحصص الخدمات فتقل البضائع، فإن تكاليف الخط ونظاما لإشارات لا يمكن تجنبها لأنها سوف تتجمن الخدمات الأخرى. (1)

ه/ تحديد وفورات الحجم الكبير :

هناك جزء آخر للتكلفة في مجال النقل، وهو تحديد العلاقة بين التكلفة والإنتاج. فمصطلح حدالة التكلفة يربط وفورات الحجم الكبير، وفي حالة أندالة التكلفة أظهرت وفورات الحجم الكبير (انخفاض تكلفة وحدة الإنتاج تبعاً للزيادة في الإنتاج) لمستوى معين للإنتاج، فإننا نلاحظ في طلب زيادة في الخدمات، وفي نفس الوقت إذا كانت أندالة الإنتاج والتكلفة أثبتت عدم وجود وفورات الحجم الكبير لمستوى إنتاجنا جميعين، وعليها لبد من إيقاف تقديم مثل تلك الخدمات وهذا الكطر يقتضي أننا نستخدمها عملياً لتقدير العلاقة بين التكلفة والإنتاج:

1. معلومات السلاسل الزمنية. (Time Series Data)

2. المعلومات المتقاطعة (Cross Sectional Data).

فالسلاسل الزمنية تتطلب تسجيل الملاحظات الخاصة بالتكلفة والإنتاج خلال فترة زمنية طويلة حتى يمكن تكوين العلاقة بين الالثنين. وهناك عدة مشاكل تواجه طريقة السلاسل، منها الأسعار المتغيرة من فترة إلى أخرى، وهذا يحتاج للتصحيح بالتعبير عن التكلفة بالأسعار الثابتة. وأساليب الإنتاج التي يمكن أن تتغير أيضاً، مثال ذلك في مجال النقل مثل تغير البصاات من البنزين إلى الجازولين، وتغيير قاطراتنا لبخار القاطرات بالديزل. ومن ناحية أخرى فإن التغييرات في الإنتاج يمكن أن تكون لها علاقة نسبية بالخدمة بجملة الإنتاج لدرجة عدم التمكن من إيجاد علاقة إحصائية مقنعة.

أما في حالة الأخذ بالمعلومات المتقاطعة، يتطلب أخذ ملاحظات في فترة زمنية واحدة حول عدد كبير من العمليات بمستويات إنتاجية مختلفة. فهناك صعوبات متعلقة بذلك، وأهمها أن بعض العوامل بخلاف الحجم، ربما تكون مختلفة بين العاملين في مجال النقل مما يؤدي لاختلاف في التكلفة، إلا أن هذا الصعوبات يمكن حلها عن طريق استخدام أساليب تحليل البرمجة غير الخطية، مع الوضع في الاعتبار المتغيرات الأخرى مثل الأسعار.

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 33.

و / عدم القدرة على إدراك تمييز التكاليف (Cost Misperception)

وهي إحدى المشاكل التي تتعلق بتكاليف النقل، وتتمثل في عدم قدرتهم على استخدام النقل لإدراك تمييز التكاليف، ويهتم الاقتصاديون بـ لانتكاليف التي تؤثر على السلوك في المدى القصير، وتلك التي لا تؤثر على القرار على المدى الطويل. على المدى القصير هناك احتمالاً لأن لا يدرك المسافر حقيقة كالتكاليف عند اتخاذ القرار برحلاتهم لعدة أسباب منها تكلفة الزمن غالباً ما تكون بسيطة لدرجة أنها لا تستحق أن تحسب، وثانياً يهتم المسافر بالتكلفة المتغيرة فقط مثل حاسبة البنزين المستهلكة عندما لا أخذ في الاعتبار الإهلاك وثالثاً ربما لا يدرك مستخدم دمية العربات والشاحنات آثار الزيادة في السرعة في ارتفاع تكلفة التشغيل، بمعنا أن لا يعي السائق كمية الزيادة في معدل حرق الوقود نتيجة لزيادة السرعة ورابعاً كما وأنه يحكم العادة يمكن أن تجعل الركاب ذوو الرحلات المنتظمة غير مدركين لتكلفة الموارد المتعلقة بتحرير كهمفيا لسابق. (1)

إن الإدراك للتكاليف المطلقة توفر للأسواق القومية لتقدير تكلفة الموارد المتاحة، وبالتالي يفهمنا المشاكل المتعلقة بالاستثمار، وفي حالة إدراكنا سبب تكاليف رحلاتهم بصورة صحيحة، فإنها تكون هنا كفرق بين التكاليف المدركة والمطلقة. لكن في حالة عدم الإدراك، فإن تكلفة الموارد البديلة والمطلقة للقيا مبرحلة، سوف تتجاوز التكاليف المدركة، مما يؤدي إلى استثمار أكثر من اللازم في خدمات النقل، وبالتالي هدر الموارد وخلق قطاعات فائضة وغير مستقلة.

التكاليف الإجمالية (Total Costs):

من وجهة نظر صاحب الشحنة أو المسافر، هناك عدة عوامل تحكم اتخاذ القرار، إذ يهتم المسافر بالوقت الذي تستغرقه الرحلة، وال تكلفة النقدية والسلامة، ونوعية الخدمات المقدمة، وكذلك أصحاب الشاحنات يهتمون فقط بالتكلفة المالية للشحنة، وإنما بالسرعة ودرجة الاعتماد. وبالتالي فإننا نطلب علينا النقل ليعتمد فقط على التكلفة المالية، وإنما أيضاً على التكلفة الإجمالية والتي تشمل السعر المدفوع ونوع الخدمات وقيمة زمن الرحلة.

أن النقل ليس هو المفيد في هذا المجال ولكنها تختلف عنسواها من الخدمات التي أن التكلفة المالية تمثل نسبة بسيطة نسبياً من التكاليف الإجمالية. ومن وجهة نظر اتخاذ القرار، فإن التكلفة المالية ذات أثر قليل على اختيار الوسيلة المفضلة، وهذا يفسر كثافة استخدام العربات الخاصة على الرغم من توفر وسائل النقل البديلة والرخيصة.

أنواع التكاليف:

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 35.

يمكن تلخيصاً وتجميعاً تكاليف النقل لثلاثة مجموعات رئيسية: وهي تكاليف المستخدم (User Cost) ، وتكاليف القطاع العام (Public Cost) ، والتكاليف الاجتماعية (Social Cost). فتكلفة المستخدم تشمل مصروفات تسير المركبة، متضمنةً من الرحلة والتي تحملها المال بصورة أساسية. وتكلفة القطاع العام، مثل التشييد والصيانة للبنية الأساسية للنقل الطرق وتعبيدها وردها وجميعاً لإنشاءات المتعلقة بها. والتكاليف الاجتماعية، هي التي تتجعدنا المستخدم والمالك ونأيتحملها أو تتحملها الحكومة، وإنما يتحملها أعضاء المجتمع الآخرين. ويمكن تفصيلاً أنوع التكاليف فيما يلي: (1)

أ/ تكاليف المستخدم والمالك:

وهي التكاليف التي تضم قيمة من الرحلة، إما ثابتة أو متغيرة، فالمتغيرة هي التي تتغير تبعاً لاستخدام وسيلة النقل، وبينما التكاليف الثابتة هي تلك التي يمكن أن توجد حتى لو لم يتم تشغيل العربة أو الشاحنة أو السفينة. والتكاليف المتغيرة تشمل تكلفة الطاقة أو العمالة، والوقود والزيوت، والإطارات، وقيمة الزمن المستغرقل للرحلة، والأهلاك. أما التكاليف الثابتة فتشمل رسوم التسجيل والفوائد والترخيص، ولفقات المتعلقة بالتأمينونفقات المحطات وغيره.

ب/ التكلفة العامة:

هي عبارة عن تكاليف الاستثمار التي يمكن أن تكون تكلفة التشييد، والصيانة، والبنية الأساسية لقطاع النقل، كما أن البنية الأساسية لقطاع النقل مثل الطرق والكباري والمطارات والموانئ وخطوط السكة الحديد، بطبيعتها في شكل كتل غير قابلة للتجزئة، وتسمبطول عمرهوارتفاع تكاليف تشييدها، ومن ضمن سماتها أنها تؤدي إلى وفورات الحجم الكبير، مما ينتج عنها انخفاض متوسط تكاليف الإنتاج جعلنا المدبال بعيد. إن القدرة على الاستفادة من وفورات الحجم الكبير للشاحنات الكبيرة، تحددها بحجم الشاحنة والقدرة على تجميع الشاحنات لتصبح حمولتكاملة، إضافةً للترتيب المواقف التي تتميز بزيادةها. وهنا الكعدة عوامل تتحكم في التشغيل، مثل انتظام تدفق الحركة، ونوعية الطرق، ومسافة الشحنة، إذ أن مسافة الشحنة تعتبر العامل الأهم لأن طول المسافة يعني أن زمن الشحنة والتفريغ بالمقارنة مع زمن الحركة سيكون نقلها ينسبياً.

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 47.

ومن سمات هذه البنيات الأساسية، انه بمجرد تشييدها لا يمكن حفظها أو تغييرها لموقع آخر أو تأجيلها لوقت آخر، وبالتالي فإن رفع كفاءة تشغيلها يمكن أن يتم ليس فقط بالتعبير الكمي للخدمات وإنما أيضاً لتحسين نوعية الخدمات، كما وان التكلفة البديلة للبنيات الأساسية تتمثل نحو الصفر .

تتحمل الحكومة والسلطات الاتحادية، تكلفة إنشاء تلك البنيات الأساسية. إلا أن السكة الحديد، عادة ما تتحمل تكلفة الخطوط الحديدية الخاصة باستخدامها. أما المطارات والطرق والكباري والموانئ البحرية والنهرية، فتقوم بتوفيرها هيئات مختلفة غير المستخدم، وتسترجع هذه الهيئات التكلفة من المستخدمين .

ج/ التكاليف الاجتماعية :

هي التكاليف التي تحدثها وسائل النقل، ويتأثر بها الأشخاص الذين عادة ما يكونوا غير مالكيها ومستفيدين من تلك الوسائل، مثل للذالك: تكاليف الدخان المنبعث من الشاحنات الثقيلة، وازعاج الطائرات والسفن والشاحنات الثقيلة، وتكاليف التلوث البيئي، وتكاليف الازعاج والضيق لناجم الصوت والدخان، والتطفل وعدم الخصوصية، وجميع تلك التكاليف تقترضها الجمهور في منطقة الخدمة، كما أن تلوث الجو تشتتر كفيه كل وسائل النقل الآلية حتى تقاطرات الكهرباء والتي تحتها جال الطاقة التي تنتجها الفحم والزيوت المنتجة من محطات الوقود .

إن تلوث الجو، مصطلح بواقعا نبعثه عدت تلوثات كيميائية مختلفة، ونسب مختلفة تتبع من مختلف وسائل النقل، وكذلك هناك تكاليف الحوادث، فالحركة دائمة ذات طبيعة خطيرة. كما ان المشتغلين بوسائل النقل معرضون دائماً للحوادث، وكذلك الراجلين. وهناك أيضاً الخسائر المادية للناسو الأملاك والحيوانات، كما ان الخوف لإمكانية حدوث ضرر أو موت، يقلل من الرفاهية العامة التي تتمتع بها القاطنين جوار المطارات والطرق الرئيسية. لصعوبة قياس هذا الشكل من التكلفة فقد تم التركيز على الجوانب الملموسة فقط وهي تكاليف الزحمة وتكاليف البيئة والتلوث وتكاليف الحوادث .

تطبيق تكاليف وسائل النقل :

تكاليف الطرق والنقل بالشاحنات :

أسهل طريقة يمكن أن يتبعها المشغل والمالك والشركات العاملة في مجال النقل، لحساب التكاليف، هي تجميع تكاليف السنة السابقة وتقسيمها بمقياس مناسب لإنتاج، ولاتخاذ القرار في المستقبل، ويمكن زيادتها بمعدل زيادة مناسب. وهذا الطريقة كافية لحساب التكاليف بشرط أن يكون الإنتاج متجانس.

للحصول على التكاليف لكل (طن/كلم) لأي نوع من العربات والشاحنات يمكن استخدام المعادلة التالية:

$$C = a + b/k$$

حيث أن:

$C =$ التكاليف الكلية عن كل طن | كلم.

$a =$ التكاليف الثابتة.

$b =$ التكاليف المتغيرة.

$k =$ المتوسط السنوي للكيلومترات التي تقطعها الشاحنة أو العربة.

هذه هي الطريقة التقليدية لحساب متوسط التكلفة لكل بصاو مقعدا /كلم، حيث أنها لا تعكس أثر التغيرات أو الاختلافات في حجم العربة والشاحنة، وكذلك الفرق في استخدام العربة والشاحنة والطاقم، لتوفير الخدمة لقياس الذروة أو الأوقات التي لا يكون نذرة وفي الطلب. (1)

تكاليف المستخدم (المالك):

تعتبر تكاليف تشغيل العربات والشاحنات عنصر رئيسي في عملية تقدير منافع تحسين الطريق، والتي يتخذ فيها قرار تشييد الطريق، ليس بسبب حجم كثافة الحركة فقط، ولكن لفورات الخدمة في تكاليف تشغيل العربات نتيجة لتشييد الطرق.

وتكاليف المستخدم السنوية تحسب تكاليف العمالة، والوقود والزيوت والشحوم، والصيانة واستهلاك الإطارات، ورسوم المرور، تحت التكاليف الجارية والتكاليف المتغيرة. وتحسب تكاليف إمداد العربة والتأمين بالتريخيص والنفقات العامة، كعناصر تكاليف ثابتة. طال

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 37.

مأنها غير مرتبطة بالاستخدام. ويعتبر هذا التقدير للتكاليف منطقياً خلافاً لمتعلقها بالهالك العربية، نسبة لأنها كنسبة من الإهلاك مرتبطة باستخدام الشاحنة، وأنا هالك الشاحنة يكون أكبر في حالة تشغيلها منه في حالة عدم التشغيل.

تكاليف البنية الأساسية للطرق (العامه):

تتضمن التكاليف التي تخصنقلاً لبضائعاً وخدمات البصاات والشاحنات، الضرائب المدفوعة من قبل ملاك الموانعنا لناقلة نظير اس تخدامها للطرق، بالتالي هي متما للبنية التي يستخدمها المالك لاستخدام قرارها الخاص، وفي حالة تناول هذا التكاليف من وجهة نظر المجد تمع، لا بد من الأخذ في الاعتبار علاقة الضرائب التكلفة الحقيقية لهذه البنية الأساسية، وتظهر هنا مشكلة التكاليف المشتركة طالمأ ننظاما الطرق متنو فر بصورة عامة كالأشكال حركة الطرق.⁽¹⁾

هذا ويمكن توزيع التكاليف الثابتة والجارية للبنية الأساسية للطرق على العربات لعدة أسس منها:

- عدد كيلومترات الشاحنات والبصاات بالرغم من أنواع المختلفة للشاحنات التي تنفق وتأضرارها على الطريق نتيجة كل كيلومتر طعته.
- كيلومترات وحدة العربية الملاكي الصغيرة، وعليه يمكن توزيع التكاليف المتغيرة للحفاظ على البنية الأساسية على أساس كيلومتر ر وحدة العربية الصغيرة.
- حمولة الشاحنة الإجمالية اعتقاداً بأن تكاليف الطرق المتغيرة تتأثر سلباً بحمولة الشاحنة الإجمالية المعينة.
- الكيلومترات القياسية المحورية، اعتقاداً بأن الحمولة المحورية تؤثر على تكاليف الصيانة المتغيرة، وتبعاً للقانون الذي ينص على أن عدد المحاور القياسية تعبر عن حجم الضرر الذي تحدثه الشاحنة ذات حمولة محورية (حمولات ثقيلة).

تكاليف البيئة والإزعاج والتلوث (الاجتماعية):

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 40.

يؤدي انقلاب الشاحنات لتلوث البيئة بعدة طرق، فوسائل النقل الآلية تحدث أضراراً وأضراراً بيئية، وأضراراً بيئية، وعدم توفر سلامة. وعادةً تؤدي إلى قطع أضرار المجتمع من خلال فقدان الخصوصية وإبدال المواقع، وقد ازداد الاهتمام بالضرر الذي تحدثه السيارات الثقيلة في بيئة المناطق الحضرية والريفية، وذلك لتخفيف وتقليل تلوث الآثار.

التكاليف الاجتماعية للازدحام:

في المناطق الحضرية تكون الشاحنات هي السبب الرئيسي للازدحام، حيث أن الشاحنات الثقيلة في العادة تتعوق سهولة حركة العربات، مما يؤدي إلى زيادة حركة الازدحام، وهي في الأساس موجودة نسبة لوجود عدد كبير من العربات، وتحاول التحرك في مساحات الطرق المحدودة. وتتسبب الشاحنات في كثافة الازدحام من خلال المطبات أثناء السير، وذلك لطبيعتها المتعلقة بالبطء في تبديل السرعة، ويعتمد ذلك على حجم نوع وخواص الحركة وحجم أبعاد الطريق، ونسبة لشحن الخدمات المتعلقة بالتوقف على جانبا الطريق والخروج منه، مما يؤدي إلى التأخير، وأيضا عمليات الشحن والتفريغ وعدم توفر مواقف السيارات، تؤثر في سهولة انسياب الحركة علنا لأخصافا لطاقات الازدحام (1).

تكاليف انقلاب السكة الحديد:

إن عملية حساب تكاليف السكة الحديد أكثر تعقيداً من حساب تكلفة الطرق، وقد تم التفريق بين التكلفة المباشرة والتي ترتبط بالإنتاج، والتكلفة غير المباشرة والتي لا تتعلق بالإنتاج، وتشمل التكاليف المباشرة: (2)

- القطارات.
- الإهلاك والفوائد.
- صيانة القاطرات والخدمات الورش.
- الوقود والطاقة والزيوت.
- طاقم الحركة.
- المناور والحركة.
- توفير العربة والقو بالناقلة.

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 42.

² هيئة السكة الحديد، مؤتمر مناقشة معوقات الأداء، الفندق الكبير الخرطوم، 1984م.

- الصيانة وخدمة ونظافة القو بالعاملة .
- تكاليف المحطات .
- صيانة المباني والمعدات والخطوط .
- العاملين في المحطات .
- الطاقة والإضاءة والمياه .
- التحصيف بالطريق .

بينما تشمل التكاليف غير المباشرة البنود التالية :

- صيانة الخطوط والإنشاءات .
- الإدارة .
- البنيات، الكباري، الأنفاق، المجاري .
- القو بالساحبة .
- المحطات والمباني .
- الإشارات والنظام الملحقة بها .

إن المشكلة الرئيسية تنشأ في صعوبة تقدير التكاليف التي يمكن تجنبها، والمتعلقة بالخدمات الضرورية، أي تلك التكاليف التي يمكن تجنبها في حالة عدم وجود الخدمة، كما يتم تحليل تكاليف الخطوط على أساس المدد الطويل، الفترة التي تعتبر فيها تكلفة الخطو الماكينات متغيرة، تكلفة الخطوط هي تكلفة توفير وصيانة الخطوط الثابتة والمستخدمه لأهداف الحركة .

وترجع صعوبة تحديد تكلفة السكة حديد لآتي :

- أ. السكة حديد مسؤولة عن توفير خطوطها ذات الطبيعة المشتركة، ويصعب جزئتها وتمتاز باقتصادياتها الحجم الكبير .
- ب. وحدة الإنتاج في السكة حديد هي القطار، وبالتالي يصعب تقسيمها بين مختلف أنواع الحركة .
- ج. تعمر أصول السكة حديد حتى في حالة (استبعاد الخطوط والإشارات) وتحتاج لفترات أطول من الطرق .

يتم تقسيم تكلفة الطاقم إعادة تبين الخدمات على أساس الزمن المنفق على عملية. أما تكلفة الوقود فتتغير وفقاً للوزن الإجمالي للقطار الـ

متحرك

(الطن/الكيلو الإجمالي، تكلفة صيانة القوا والساحية والإهلا كيفترضاً أنها تعتمد جزئياً على المسافة التي تقطعونها في نفس الوقت لها عند صرثا بتفكيك لوحد قزمنية. تكلفة المحطاتها لأكثر تعقيداً إلا أنها تكون معتمدة على عدد القطارات وكمية الحركة. أما تكاليف الخطوط فهيتوزع تقليدياً وفقاً لإجمالي وزن القطارات، وتكاليف الإشارة تلجمل عدد كل نوع من القطارات التي تتعامل معها .

إلأنهيمكننا تقدير التكلفة حسب النموذج الذي قامتها شركة (سوفريل sofrerail الفرنسية في العام 1970 مبهذ فعملهيكنتصريفالحركة للسكة الحديد في السودان، وفي العام 1983 متموضعال معادلة الواردة أدنا هلتوضيحيطريه قة حساباالتكلفة الحديدية لكل الأشطة .

احتساباالتكلفة الحديدية للسكة حديد يفترض أن :

$$C = a + b x$$

حيث أن :

C = تمثالتكلفة الحديدية عن كل طن وراكب .

a = تمثالتكلفة الحديدية للمحطات .

b = تمثالتكلفة الحديدية لتشغيل لاقطارات .

x = تمثالكيلو متر المنقول عن كل طن وراكب .

إنأهما المشاكلا لتيتوا جه حساباالتكلفة فيالسكة حديد فيالدولالنامية والسودان ليساستثناء، هو عدمتوافرالمعلوماتوالبنياتب طريقة صحيحة،بالإضافة للمشكلة الدعمالمتقاطع (cross subsidization)

وعدمالجزئية. إذأنستخدماالسكة حديد فيالخطوط المريحة سواءكانواركابأوشاحنينيد عمونالخطوط الغير مريحة، وأنحرك ةالبضائع عندحركةالركاب، كماأنقلبعضالبضائعبتبعيتها خساراً وتغطيتكلفتها الحديدية فقط، وبالتالي هناك عمم تقاطع بينمجموعاتالبضائع، وناالحالة تفوق عماللية السوق، وبالتالي التخصيص لأفضل للموارد النادرة المتاحة. كما يصعب تحليل تكاليفالسكة حديد، إذأنأحد أهداف التحليل هو المقارنة بيناالتكاليف بالطرق، والتكاليف فيالسكة حديد، حيثإن تكاليفالمستخدم لخدماتالسكة حديد يمكنأنتكونمختلفة عنالتكاليفالاقتصادية لخدماتالنقل بالطرق، وذلكنتيجة للأسباب الآتية: (1)

■ التكاليف المناسبة للتحليل لا بد أن تكون تكاليف حديدية لكلمنتكاليف تشغيل لاقطارات والمحطات .

¹ هيئة السكة حديد، المرجع السابق.

- مستوي الأسعار لمدخلات السكة الحديد مثل الوقود والزيت وقطع الغيار، والإجراءا المطلوبة لتحويل التكاليف المالية إلى التكاليف الاقتصادية، ويرجع ذلك إلى ضرورة أن تعكس أسعار تكاليف المدخلات الاقتصادية بضمان سلامة تخصيص الموارد. متوفرة للاستخدامات الأكثر جدوى اقتصادية.
- اختلاف أهداف التحليل للقيام بتكاليف السكة الحديد لتحديد هيكل التعريف، والتقييم أن تكون مختلفة عما إذا كان المطلوب لتحديد تشغيل الخط.

تكاليف النقل الجوي:

يرجع التعقيد في تكاليف النقل الجوي إلى أن نصف نفقات النقل الجوي نفقات غير مباشرة، بمعنى أنها مرتبطة بالمبيعات وخدمات الركاب والعمليات الأرضية، وهذه النفقات الغير مباشرة علم غير لها، نسبة لارتباطها بعدة عوامل، منها الاحتياج لزيادة كفاءة التشغيل، وتكاليف العمليات، وتحسين مستوى الخدمات بهدف زيادة استخدام الطائرات والعمليات، إضافة إلى الوجود التنافس الحاد في الخدمات، والتأثير وديا لارتفاع نفقات القسم التجاري، إلا أن هذه النفقات الغير مباشرة، تقود إلى تحقيق فورات الحجم الكبير في خطوط الطيران. أما التكاليف الجارية فهينتر تبطبت تشغيل الطائرة الفردية، كما أن الطائرات الكبيرة تحقق فورات الحجم الكبير، لأنها تتطلب بعدة تقود أقل عمالة تشغيلها أقل عدد الركاب /

كلم عند الشحن، وبما أن عمر الطائرة هو العامل الأساسي في هلاك الطائرة، فإن تكاليف رأس المال العنك لو حدة إنتاجا سوف تتخفف كلما زاد عدد الكيلو مترات التشغيلية عن كيلوم بالإضافة إلى أن حجم الطاقم لا يتغير نسبياً بتغير حجم الطائرة فإن تكلفة العمالة سوف تتخفف. وأخيراً لا بد أن نذكر أن المطارات تقوم بتوفيرها الحكومات والقطا العام، الأمر الذي يتيح لخطوط الطيران شراء خدمات المطار حسب حاجتهم من عية الرحلات، مما يسهل عملية حساب تكاليف تشغيل الطائرات.

تكاليف النقل البحري والنهري:

تشبه تكاليف النقل البحري والنهري كثيراً تكاليف النقل بالشاحنات. إذ ترتبط كلية بالوحدة العاملة، وهي في العادة سفينة أو باخرة أو مركباً وصنادل مجرورة، والتقييم كمن تطبيق طريقة الحساب التقليدية، إلا أنها كفر تقنياً أساسياً، ويتم تأليفها النقل البحري والنهري بمقارنة بها لشاحنات، يحتاج إلى كمية كبيرة من رأس المال العنك لو حدة إنتاج، مما ينعج عنها بتكاليف (إهلاك + فوائد) ليس بالضرورة تغطيتها حالياً من العائدات. وعلى الرغم من حقيقة أنه هذا الصناعات تحتها جلت بديل رأس مالها، وبالتالي لا بد من مقابلة هذه التكاليف في المد بالطويل. وتتكون تكاليف الطن

/كلم في الخط الملاحي، من التكلفة الجارية الخاصة بتشغيل السفينة أو الباخرة وهي علما ماء، بالإضافة لتكلفة الموانئ. وتتضمن
 دة رسوم منها رسوم الإرشاد، ورسوم دخول المرفأ، ورسوم الموانئ، ورسوم البضائع، ورسوم التحميل والتفريغ.⁽¹⁾

في النقل لنهر يندأ بمستوى التكلفة الابتدائية، يحسب و فمجموعة المؤسسات العاملة في هذا المجال، ونوع المشحون، ونوع
 لبضاعة، ومسافة الشحن والرحلة. التكلفة الابتدائية للتشغيل تشمل التكلفة عندما تكون الباخرة راسية في المرفأ، وفي حركة المسير .
 فالتكلفة الابتدائية عندما تكون الباخرة راسية في المرسى، تمثل رسوم الباخرة تقييم رسال القيام ومرسب الوصول، كما أن التكلفة الابتدائية
 للحركة تعكس مصروفات مرتبطة بعملية نقل الشحنات في المجرى المائي وان مستوياتها تعتمد على طول مسافة السفريية، وهذا المصروف
 فانت تمثل نفيا لوقود الزيت، واجور الطاقم، ومرتببات ادارة وخلافه.

إن تكلفة الطن / كيلومتر توضيحها كما يلي:

$$St = ex + b \text{ cop/ton}$$

بمعنى: تكلفة الطن (St) تساوي، تكلفتها الباخرة في المرسى، زائداً تكلفتها عند الحركة.

وعند ربط التكلفة بمسافة الرحلة بالكيلومتر

$$St \text{ km} = (ex + b) |$$

عندما

ex = التكلفة الابتدائية في المرسى

b = التكلفة الابتدائية، شرط/طن

| = مسافة السفريية، كلم

بمعنى:

إن التكلفة الابتدائية لشحن طن كيلومتر واحد من البضاعة (St km)

يساوي التكلفة الابتدائية في المرسى زائداً التكلفة الابتدائية للحركة بالطن، مقسوماً على مسافة الرحلة بالكيلومترات.

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره.

ومنا المعادلة أعلاه يمكننا القول: أن التغير في التكلفة يعتمد على مسافة شحن البضاعة، وبالتالي فإن زيادة طول الرحلة يؤدي إلى تقليل نفقات الطن الكيلومتری.

ثانياً: تسعيرة النقل:

تهتم النظرية الاقتصادية كثيراً بكيفية استغلال الموارد المتاحة وأن أسعار السلع والخدمات تلعب دوراً أساسياً في هذه العملية، وتسعى المؤسسات الخاصة عند وضع تسعير منتجاتها وخدماتها إلى زيادة الأرباح، كما تسعى المؤسسات العامة وكلمؤسسات النقل لزيادة المنفعة الاجتماعية التي تتحقق، عندما تتساوى بالتكلفة الحدية والأسعار، بالإضافة إلى تحقيق الجدوى الاقتصادية. كما يجب أن تراعى سياسات التسعيرة، توزيع العبء الضريبي بسهولة جمعها وإدارتها، وأن تكون محايدة فيما يتعلق بتوزيع الدخل.

مبدأ تسعير التكلفة الحدية والاقتصاد الرفاهية (welfare Economics)

يسعى مبدأ تسعير التكلفة الحدية إلى استخدام الموارد المتاحة لذلك المرقت تحقيق أكبر قدر من الأرباح، وهذا يعني أن تسعير عوالم لإنتاج السلع والخدمات تقيمت على مستوى:

$$p = mc$$

بمعنى تساوى السعر مع التكلفة الحدية

وعليه عندما تكون التكلفة الحدية أعلى من الأسعار، يعني أننا نخرج وحدة خدمات منتجة، قد استخدمت عوالم لإنتاج أكبر من سعرها في السوق، فمن وجهة النظر الاقتصادية، كلما زاد إنتاج هذه الخدمات كلما كانت الخسارة كبيرة للاققتصاد، وبالتالي يجب التوقف عن تقديم مثل هذه الخدمة، بهدف إتاحة الفرصة لعوالم لإنتاج جفيا إنتاجاً خري، والتي تكون قيمة عوالم إنتاجها مساوية لسعر السوق. ومن ناحية أخرى، إذا كانا السعر أعلى من التكلفة الحدية، فإن قيمة عوالم لإنتاجها المستخدمة لإنتاج تلك السلعة أو الخدمة أقل من سعر السوق الذي هائي، وبالتالي من وجهة نظر اقتصادية يجب الاستمرار في إنتاج هذه السلعة أو الخدمة حتى تتساوى قيمة عوالم لإنتاجها مع سعرها الذي يُفيا السوق.⁽¹⁾

إن نظرية اقتصاد الرفاهية تأخذ شكلاً أو سعيفياً يختص بالتسعيرة، حيث تتعامل مع السعر باعتبارها وسيلة لتخصيص الموارد بما يحقق تعظيماً لرفاهية المجتمع، وليس فقط زيادة الأرباح حال المنتج. وتعني اقتصاديات الرفاهية بصورة عامة، تعظيم صافي العائد الاجتماعي

¹ الشريف بابكر، مرجع سبق ذكره، ص 48.

تعامي المشترك (the joint social welfare)

أياً جمالياً العائدات زيارداً فائضا المستهلكا الناتجنا المشرو عناقصا التكاليف الكلية .

النظريات الاقتصادية التقليدية، تحدثنا بآنتعظيماً وزيادة العائد الاجتماعي علنا لمديا الطويل، يتحقق عندما تعامنا منافسة الـ كاملة علنا لرغمنا أنكم مؤسسة تحاول زيادة تعظيماً باحها الوحدها . وتفرض تلك النظريات الاقتصادية، أنا الاحتكار يعني غير ضأسع ارفوقا التكلفة الحدية لزيادة إباحا المحتكر . وربما يكون نبتقليلاً لإنتاج، وبالتالي تخلي بعض المستهلكين علنا لرغمنا رغبتهم في التمتع بهذا الإنتاج والخدمة .

وهنا الكعدة مشاكلة تتعلق بتسعير التكلفة الحدية منها ما يلي :

- عند تحديد التكاليف الحدية هنا مشكلة في إمكانية تحديد التكلفة الحدية، علنا لمديا الطويل، امعليا لمديا القصير . حيث أن التكلفة الحدية علنا لمديا الطويل يتعزز ورة أنيدفع المستهلك مبلغاً كافياً لتمكيننا المشغلنا للاستثمار في خدمات جديدة . بينما تسعير التكاليف الحدية في المديا القصير يتضمننا لاستخداماً مماثل للمصادر الموجودة .
- الخسارة الناجمة عن تسعير التكلفة الحدية، إذا تبني المشغل تسعيرها التكلفة الحدية، ربما يؤدي ذلك لبعض الخسائر، خاص إذا كانت التكلفة البديلة لاستغلال البنية التحتية يتقار بالبالصفر، والخيار الأول للتغطية هذا الخسارة: هو التمولي لنا الضرا ئبالعامه، إلا أنا لاقتصاديون يعترضون علنا لكم من منطلقات العدالة، ويؤكدون علنا أن الكفاءة الاقتصادية تتطلب أنيقومنا المشغلين برفع التكاليف . أما الخيار الثاني، هو تطبيق نظام التعرفة الثنائية أو التقييم اقتضاها يطلبنا المستهلكين دفع رسوم إضافية فوق التكاليف الحدية لمقابلة الخسائر الناجمة من تطبيق مبدأ التكلفة الحدية، وفيما جالنا لنقلين بطبقمنا لهذا الإجراء وفي وجود المنافسة، وربما يؤدي بالنا غير بعض الزبائن وسيلة النقل علنا لرغمنا رغبتهم في دفع التكاليف الحدية، ومن ضمننا لإشكا للتخفيض العجز أو زيادة الإيرادات، سياسة تمييز الأسعار، وذلك وفق المرونة الطلب علنا للخدمة، وعلنا لأخصاً إذا كاننا المشغلين عملياً أكثر من خط .
- الاستخدام الغير كامل لطاقات النقل من محدود، يقود لانيكون قيمة هذا الطاقة أقر بالبالصفر، وذلك حينما لا يكوننا لإمكاننا إنتبا عالطاقة الفائضة في موقعاً خرا وزمناً آخر، حينئذ فربما نطلبنا تلك، وبالتالي فإننا تطبيق نظام تسعير التكلفة الاجتماعية الحدية، يعني أن نساوياً بالسعر صفر . إن معظم الطرق في الدول النامية غير مستغلة بالكامل، ويرجع ذلك إلى أن قرار تشييدها لم يكن علنا أساساً كثافة الحركة، ولكن علنا أساساً لوفرة في تكلفة تشغيلها لبرياتنا والوسائل، والتوفير في تكلفة الوصول إلى تلك المناطق .

التحرير الاقتصادي وتسعير النقل:

تحتظالمنافسة الحرة، فانالاسعارالسائدةتمثلالحدالاعلىللمنافعالستهلكينوالمنتجين، ويتحققعندذالكأعلىمستويلاذ
تاجخدماتالنقل، والاستغلالالأمثللمستوياتالتقنيةالمتاحة، ويتمالتخصصالافضلللمواردالمتاحة، وبالتالىفانالتحريرالاقتصا
دي، يمثلأفضلالنمازجلتحقيقجدويالتشغيلالاقتصادي.⁽¹⁾

إنالتحريرالاقتصادييعنيالضرورةتحكيمآليةالسوق، فيمايختصبتشغيلالوحدة، وتحديدأسعارمنتجاتها، ومدخلاتناذ
تاجها، علىأنتعمالوحدةالمعنيةوفقاً لآليةالسوقبعيداً عنمدخلالدولة، الايفيالحالاتالتيستدعيتدخلهاالتحقيقالسلامةولتصح
يحمسارالوحدةالمعنية، وهذاالمعنيصعبتحقيقهإنلميكتمتعذراًفيماجالالنقل، وذلكلخصوصيةعرضخدماتالنقلوالطلبعليها

فيمايتعلقبعرضخدماتالنقل، نجدأنمشروعناالبنيةالاساسيةتحتاجأستثماراتضخمة، ويصعبتنفيذهابواسطةالقطا
علاهي. كماأنهاتمتازبطولعمرهاالاقتصادي، حيثأنالعائداتمنهاتمتدلفتراتطويلة، ممايجعلالقطاعالاهلياًقلتحمساًلتم
لاعباءتنفيذها. اذفاليذاكانالبنياتالاساسيةلايمكنتحويلعمرهاأوقافخدماتهابعدتتنفيذهاكنتيجةلتغيرالطلبعليها، ممايج
علسرظهابيقربمنالصفر، وعليهيجعلعمليةتسعيرهامعقدة. أمافيمايتعلقبخصوصيةالطلبعليخدماتالنقل، نجدأنالطلبيلخت
صبتحويلالبضاعةأو الخدمةمنأماكنتوفرهااليماواقعاً لاحتياج. واناالطلبعليخدماتالنقلمقرونبمعطياتزمانيةومكانيةمحددقو
لايمكناعادتهأو تخزينه، وبالتالىتأجيلهأو الغاءه. اذفاليذاكانالطلببالطلبائنااليومواثناالعامحسبفصولالسنة. وللاسبابالسا
بقةمجتمعةاو منفردةيقلاحتماالتحكيمآليةالسوقبقطاعالنقل. ولصعوبةتحكيمآليةالسوقبقطاعالنقل، يعتقدالباحث، أنالتحر
يرالاقتصاديلقطاعالنقل، يعنيالسعيحومقابلةوتلبيةالطلبالحقيقيعليخدماتالنقلألتكلفةممكنةعلىمستويالاقتصادالقومي
، بحيثأنتساويأسعارالنقلوفئاتها، معالتكلفةالاقتصادية(الحدية)، أنامكذلك. اذأنتجاوزفئاتالتكلفةالاقتصادية، يؤديبالض
رورةاليتناقصعددالسفرات، وتقليلحجمالمنقولات، وذلكاعتماداً علىمرونةالطلب، الامرالذييرمايؤديالىخلقاختناقاتفيالنقل
بينماأنانخفاضالفئاتدونالتكلفةالاقتصاديةيقوداليزيادةالسفرات، وتكثيفعملياتالنقلغيرالضرورية، وبالتالىزيادةالطلبونم
برر، ممايعنيسواساعماللمواردالقوميةالمتاحةوارها، ومنهذافانناعتقدأنالتحريرالاقتصادييماجالالنقلعليهالآتي:

¹ عثمان عمر محمد، مرجع سبق ذكره، ص 24.

- أ. عطاء هيئات ومؤسسات وشركات النقل، الحرية الادارية والمالية للعمل على استجابة بحتة معمرات تقديم خدمات تنقل ممتدة.
 ب. أنتسعيها ومؤسسات وشركات النقل على تغطية تكاليف تشغيلها وصيانتها وتأميناتها الأساسية، وتكلفة ابد الموانع.
 ج. تقليل وحصر المنافسة الضار تبا لاقتصاد القوم في ضيق الحدود، معمرات الخصائص الفنية المتفردة لكل وحدة النقل.

ويهدف التحرير الاقتصادي فيما يلي:

1. تحقيق الكفاءة الاقتصادية المرتبطة بمقابلة الطلب على خدمات النقل بأقل تكلفة ممكنة.
2. زيادة الكفاءة المرتبطة بتحقيق الاستغلال الامثل للموارد، حيث تعكس فئات النقل واسعارها التكلفة الحقيقية، حتى يتسنى للشاحدين والمسافرين اختيار الوسيلة التي تتناسب مع موقلاتهم، ومستوى دخولهم، والخصائص الفنية لكل وسيلة، بالقدر الذي يحقق الاستغلال الامثل للموارد القومية.
3. تحقيق العائد المالي المجزي، بحيث انتمكنا من وحدات النقل من تغطية تكاليف تشغيلها وصيانتها وتأمينها وابداله.
4. تحقيق التوزيع الامثل للحركة بين وسائل النقل وفقاً للتكلفة الاقتصادية والخصائص الفنية، وخصائص المنقول لا حيث تتجنب الاحتكار والتنافس الضار.
5. زيادة كفاءة تشغيل لطاقات المتوفرة والغير مستغلة.
6. مواكبة التطور في نظام الادارة الحديثة بالقدر الذي يمكن من زيادة الانتاجية وبالتالي تقليل تكلفة التشغيل الحدية.⁽¹⁾

نظاماً لأسعار وهيكل السوق:

تعتمد ممارسات السياسة التسعيرية على علاقة المؤسسات الفردية على مستوى كلاس السوق، حيث ان المالك لشاحنة واحدة يشكّل جزءاً صغيراً من عرض النقل فيسوقه من منطقته، وبالتالي لا يمكنه تسوية قوته وتسوية قوته، وعليها نيقبل سعر السوق السائد، وفي حاله محاولة الحصول على سعر أعلى بدون عرض خدمة تسويقية تتميز به فسوف يتعرض لخسارة مهنية لصالح المنافسة الرغوية في قبول سعر ادني. هذا العام مرتبطة بعدم توفر المعرفة بالتكاليف والعرض، وعدد الدخيلين الجدد لسوق النقل، ويفسر الإرباح الضعيفة التي يتحصل عليها اصغار المشغلين فيما لا النقل. أما المؤسسات الكبيرة والتي تمتلك شاحنات كثيرة فتكون في وضع أفضل لغرض سعر السوق تماماً (للمحتكر) والذي يستطيع فرض سعره على السوق. وبطريقة أخرى يمكن أن يجتمع عدة مؤسسات لتتنظيم السوق عن طريق عمل اتحاد منتجين، وفي هذا

¹ سعيد عبده/ مرجع سبق ذكره، ص 36.

لحالة يتم الاتفاق على فرض أسعار تضامنية، أو لتوزيعاً لأنصبة في السوق بغرض تحجيم المنافسة.⁽¹⁾ أن القدرة على السيطرة على السوق سمح تحقيقاً لإرباحاً جزئية عن المعقول، تكاد المنافسة إنتزيع الكفاءة وتتيح خياراً تناسبية لمستخدمي النقل .

أ/ المنافسة الكاملة:

المشتغل يظل بالمنافسة الكاملة يكوننا خذ السعر، ويكون ذلك حالة كلال العاملين في مجال النقل الماهم مرغمو نعلقوا لسعر السوق، ويحافظون لدخولاً لحر للسوق على انخفاض الأسعار، ويمنع الربح الزائد، إلا أن أصحاباً بالشاحنات ربما يسلكون طرقاً خريلاً زيادة إرباً هم عن طريقة السعر حسب تكلفة الإنتاجاً نسبة محددة، وذلك بزيادة نسبة محددة على التكاليف المباشرة للرحلة الواحدة، وهذا الطريقة غير مساطتها إلا أنها غير مجدية، في حالة أن نسبة الزيادة المحددة لا بدأت تغطي النفقات غير المنظور، بالإضافة لتوفير الربح الكافي للبقاء في السوق .

ب/ المنافسة غير الكاملة:

هذا الشكل من السوق يحا والمشتغلون تقديم خدمات مختلفة عند منافسيهم، ويكملون المشتغل هو المحتكر للغرض من خدماته التي تختلف من خدمات منافسيه، لذا فهو يمتلك مرونه وسعره عالية، وبالتالي يفقد جزءاً من روائه لصالح منافسيه، وذلك في حالة دفعه لأسعاراً أكثر من اللازم، ومن ناحية أخرى في حالة خفضها لأسعاره سوف يسبب بعض الزبائن، مما يؤدي إلى مواجهة من حيث يطلب من حذر الأسفل، ولكن ليس ذم المرونه الكاملة، فأهدى الكيكونا خذ للسعر لكن يمكن أن يكون هنا كفاءة وأسعار .

بالإضافة إلى ذلك فإن المشتغلين في هذا النوع من السوق، لا يتنافسون في السعر وحده، ويعز ذلك العوامل التي تتسبب في تفرقة وتمييز خدماتهم من منافسيهم .

ج/ احتكار القلة:

ينطبق وصف احتكار القلة على المشتغلين في مجال البواخر، حيث يوجد عدد قليل من المشتغلين الكبار المتنافسين، أن مجموعة السوق تتجسد لدخولاً للمشتغلين صعباً الجديد، وعلى الرغم من أن المشتغلين في هذا المجال لا يزعجهم تقود دخول جدد، لأن مقدرتهم الربحية تعتمد على تنصرت منافسيهم ودوافعهم على استراتيجياتهم. أن السلوك التنافسي في هذا النوع من السوق، لا يضمن الربحية وبالتالي لبيتمزق المستفيدون بين المحاولات لطرد المنافسين من السوق، ومحاولات تقاد يخساراً في الإرباح نتيجة للتنافس السعري . عليه فإن الحل

¹ د. مهدي عثمان الركابي، أثر سياسة التحرير الاقتصادي على الاقتصاد السوداني، رسالة دكتوراه، جامعة الخرطوم، 2011م، ص 51.

تكون إما المنافسة على عوامل بخلاف السعر، أو محاولة تكوين إنتاجاً من منتجات، وفي حالة تكويننا لاتحاد يمكنهما أن يتصرفوا بفعالية كما لو كانوا محتكر، وبالتالي يظلوا في وضع يمكنهم من السيطرة على سعر السوق.

د/ الاحتكار:

منحنيا الطلب للمحتكر هو نفس منحنيا السوق، بالتالي يمكن للمحتكر اختيار سعر السلعة المعروضة في السوق إذا افترضنا أن المخ
تاريخه في الزيادة الربح، فانا لأقل سيكون عندما تساوي التكلفة الحدية والعائد الحدي. في حالة أن العائد الحدي والناجم أنتا جو حدة أيضا
فية (MR) أكبر من تكلفة إنتاجها الوحدة الحدية
(MC)، فإن زيادة الإنتاج تكون ذات معنى، إما في حالة العائد الحدي أقل من تكلفة الوحدة الإضافية، لا بد من تخفيض الإنتاج. إذا أنا الإنتاج
جا لأفضل يكون عندما (MR = MC)
(MC)، مما يؤدي إلى تعظيم الربح وتصغير الخسارة. ليس هنا كضماناً للمحتكر سيحققا لإربا حو يمكن للمحتكر أن يحا ولتحسينه
حده عن طريق ممارسة عمليته تميز الأسعار، أخذين في الاعتبار أنها كمجموعاتها من المستهلكين لديها الرغبة في دفعاً لأسعار مختلفة لنف
س الخدمات.

هـ/ أسعار الذروة:

تواجه وسائل النقل وطلب خدماتها بصورة مختلفة، إذ يواجه قطاع النقل العام في المدن ذروة الطلب خلال ساعات الزحمة، والذ
قلبا لشاحنات فيمواسما لإنتاجا لزرعي، وتسياسة التسعير لتحقيقا لاستخداما لأمتللبنياتا أساسية للنقل وتضمينا لاستثمار
في المستقبل، وأيضا تضمين تعضية كالاتكاليف ذات العلاقة. انالمشكلة الرئيسية الجوهرية هي عدم التجزئة، فيا لبعده الزمنا لعرضها
نسبة للطلب، وبالتالي هو شكلمحدد منمشكلة الإنتاجا ل مشترك، وهذا المشاكلممكن حذو ثها فيقطا عاتا لاقتصاد، حتى يمكن التوفيق
بينها وبين المتغيرات المنتظمة في الطلب، ولكن يمكن تحقيقا لتوفيق فقط عن طريقا لأسعار، والتيسعيا لفرضا أسعار مختلفة وفقاً لمرونة
الطلب.

و/ إعانات النقل:

تتمتع طاقا عديدة من وسائل النقل بمستويات تجزئية من الإعانات الحكومية، والتي تؤدي بالتعقيد مشكلة التسعير، ويعتمدون على المشكلة علنوا الإعانة المقدمة، وفي حالة الإعانة مقدمة لخدمة محددة، هذا يشكل مشكلة اقتصادية. ولكن عندما تقدم الإعانة مؤسسات النقل بالغا إعاناتها لجمالية الأهداف لإيرادها العامة، هنا تنشأ المشاكل المتعلقة باختيار أنسب الطرق لاستخدام الإعانة، والدروس المناسبة التي يمكن فرضها على الزبائن. وبالتحديد هنا صعوبة في إيجاد أهداف عملية وتسعيرية تتضمن، بأنها لإدارة قد تستخدم الإعانات المحددة بفعالية لتحقيق أهداف الرفاهية المنشودة. (1) هنا الكتلثة أسباب عامة يبرر بمقتضاها الاقتصادية للإعانات التي تقدم للنقل ولشكايا المحددة لعمليات النقل، وأولها: هو دور النقل في التنمية باعتبارها هي البنية التحتية المطلوبة لترقية النمو الصناعي، وبالتالي ليس بالضرورة أن يكون النقل مربحاً خاصة في الدول النامية طالما حقق الربحية الاجتماعية. والسبب الثاني: يتعلق بتصحيح الاختلالات، وذلك لأننا نحاول وسائلنا لتدفع تكلفتها الاجتماعية الحقيقية، مما يبرر تقديم الإعانة للنقل العام بهدف تشجيعه، ونسبة لا نهائية كمبدأ أصحاب العربات بالمال الخاصة لا يدفعون التكلفة الاجتماعية الحقيقية لتشغيل عرباتهم. والسبب الثالث: يتعلق بتقديم الإعانة لاعتبارات اجتماعية وذلك بهدف تحقيق العدالة. أنتطویر نظاما للتعويض الجزئياً عن تطویر الیة فاعلة لتسعیر النقل، والتي يواجهها المستخدمون التكاليف الاقتصادية لقراراتهم المتعلقة بالنقل. واحداً هما المواضيع المتعلقة بتسعير النقل (منيتحمل دفع تكاليف النقل)، وهذه المشكلة تصبح أكثر حدة في حالة النقل البري، نسبة لاجتهات التي تقو مبتشيد الطرق وصيانتها ليسهما المشغلين. بعضا اقتصاديون ونزرة أني تحملا لمستخدمي المباشرة للتكلفة، بينما يرون أن تدفع إيرادات الدولة العامة (كدا فاعيا الضرائب)، ويرى آخرون أن تفرض ضريبة على الوقود ونسبة لتسهيل جمعها، وهذا الطريقة تتجأها لآثار سياسات التسعير على تخصيص الموارد، خاصة وأننا لتخصيصاً لأفضل يمكن تحقيقه فقط عندما تعكس أسعار البدائل مختلفاً تكلفتها الحقيقية والاقتصادية الحقيقية، وبالتالي فإننا نستهلك النقل سيزيد من حالة تسعير خدمات النقل بأقل من تكاليفها الحقيقية، حيث أن المواطن ينسب كثرة من عدد حالاتهم بدون مبرر، بينما فرصة فرض الضرائب على الوقود وتسعير خدمات النقل أكثر من تكلفتها الاقتصادية الحقيقية، ربما يحدثا ختافا لتقلو كبتجزء كبير من الطلب على النقل. (2)

تطبيق التسعير على وسائل النقل:

تسعير النقل بالشاحنات:

¹ د. مهدي عثمان الركابي، المرجع السابق، ص 57.

² د. مهدي عثمان الركابي، مرجع سبق ذكره، ص 60.

يجب التفريق داخل نقل البريمابينا المؤسسات التي تنقل بضائعها والتي تنقل البضائع لإيجار، والأخير فيشار إليها عادة بـ ضاعة النقل الشاحنات، والنقل الشاحنات ليسود هصفاً المشتغلين الذين تحت المنافسة بينهم ينقلون كميات كبيرة لمسا فائق تصير تنسبياً حيثاً طبيعة النقل في وحد تصغير فيؤثر إيجابياً على الكفاءة وفيهذه الصناعة، من حيث سهولة التحكم في الكميات المنقولة، وكثافة العمل، وانتظام الخدمات، وإدخال آليات تقييم مراكز الشحن والتفريغ، وبالتالي تحقيقاً لخفاض في التكاليف، وذلك للمشتغلين الذين يمتلكون أكثراً منشأة.

ومناهما الحقائق المتعلقة بصناعة النقل الشاحنات:

هيسهولة الدخول فيهما مايساعد في تغيير ظاهراً وجود صغار المشتغلين في هذه الصناعة، كذلك يمكن أن تكون لدية تكاليف إدارية ثابتة، لقيامتهما بإدارة بنفسه، وفيهذه الحالة تكون التكلفة الحدية منخفضة في المدي القصير. وفيما يتعلق بالأسعار فإنها تصير عبالسيطرة عليها، بسبب حدة التنافس وتأرجح الأسعار وفقاً لحالة العرض والطلب، وتتغير التسعير أيضاً ما بين رحلة الشحن ورجوعه العوده، كما أن تسعير الطرق المعبد تختلف عن تسعير الطرق الترابية، ويعكس ذلك كمفارقاً التكلفة الحدية للتشغيل، وفي الغالب بتحدد الأسعار بمفاوضات مباشرة بين أصحاب الشاحنات والشاحنين، على أساس العرض والطلب. وقد يفرض الشاحنين أسعاراً عالية في الرحلة الأولى رئيسية لتعويض رحلة العوده وقد تلعب الحكومة دوراً أيضاً للمحافظة على حقوق المشتغلين فيما لانقل الشاحنات. وفيما يتعلق بهيكلاً للأسعار، فأنا النقل الشاحنات هو الصناعة الوحيدة التي يصعب عنده السيطرة على الأسعار بسبب حدة التنافس في هذه الصناعة.

تسعير النقل السكة حديد:

تقضي المصلحة العامة، الاستخداماً لمثل الطاقة الهائلة للسكة حديد، وعليها بد من توزيع عبء التكاليف الثابتة على حجمها لحركة، وبالتالي أن مستوى الأسعار يجب أن يعكس تكلفة السكة حديد الكلية، الثابتة منها والمتغيرة مع حجم الحركة، وتكاليف العمالة والمواد الخام المتغيرة والابتكارات التقنية وأساليب التشغيل. وكما عدة عامة، فإننا ليسوا قلمنا التكلفة الحدية غير مجدية، ومن ناحية أخرى تماماً فهي إهدار للموارد، إلا أن ذلك لا يعني أننا نتفق على السكة حديد بتحديد الرسوم في ذلك المستوى من التكلفة. ولكننا المطلوب منها استخدام المبدأ لتحديد الرسوم والفئات المتعلقة بخدماتها، وذلك بعد اعتبار مرونة الطلب ودرجة حساسيته للتغير في الأسعار. هنا الكعدة مبادئ لتسعير السكة حديد. احداها: وهو نظام التسعير المبني على استرجاع التكلفة الكاملة، والتي تتضمن تخصيصاً لشوائب التكاليف غير المخصصة على الحركة، وعلى الرغم من الطبيعة الجازية والتي تتمثل في أنها تقابل قانونية لتغطية النفقات لأنها لا تعطى اعتباراً للطلب. المبدأ الثاني الممكن للتسعير: هو فرض ما يمكنه تحمّل السوق وتجاهل التكلفة. بمعنى التقدير التقريبي للأسعار على قيمة السلع المنقولة، بإف

تراضانه: كلما زاد تقيمة البضاعة كلما كانت هناك إمكانية لرفع الفئات، كما ان افتراضا يمكننا الشحن من دفعة، يعنى التمييز ما بين مخد تلافيا حنينانو عيات متشابهة، وقد ادي ذلك الي متطلبات واسعة بالقوانين المتعلقة بازالة التمييز والخوف منا لاحتكار. (1)

تسعير النقل النهري والبحري:

تعتمد تسعيرة النقل المائي كحد ادني، على طبيعة تكاليف صناعة الشحن البحري النهري، والتميناً هم خواصها: ارتفاع نسبة لتكلفة الثابتة للتكاليف الكلية، وعندما ينخفض الطلب، ربما يكون أصحاب السفن مستعدين لقبول الشحن بأسعار منخفضة، طالما أن جزء من التكاليف الثابتة بعد تغطيتها للتكلفة المتغيرة، وهذا الاستعداد لقبول هذا الإجراء يؤدي لتغير تكبير في رسوم الشحن للبواخر الجوالة وسفن النقل لسائل.

أما النقل النهري نجد أن المستوى العام للتعرفة، يؤسس بالطريقة التي تحدد أن العائد من المحمول يجب أن يعوض تكاليفها، ويحقق هام شأ ربحياً محددًا. عادة يقدر هذا الهامش بحوالي (10-14%) من قيمة تكلفة رأس المال للمنتج الأساسي قيمة الإحلال. (2)

تسعير النقل الجوي:

في ظل المنافسة الكاملة، فإننا لأسعار تحدد بواسطة العرض والطلب، إلا أن صناعة النقل الجوي يغير من الصناعات الأخرى، مرهونة بقدر كبير من التنظيم والمنافسة، وهناك عدة مسببات تقديراتيما يتعلق بدرجة التنظيم العالية. فيتم جدولة السفريات للمحافظة على مستوى السلامة والمحافظة على متطلبات الخدمة العامة، لتفادي المنافسة القاتلة في التكلفة على المدى القصير، والتبرير ما يترتب عليها خسر اراتل شركة الطيران. أنت تحديد المنافسة السعرية يمتنع بهبوط الرسوم للنادني وبدلاً من المنافسة السعرية فقد انحصرت المنافسة لأن فيمستويات الخدمات، مثل توفير افلام اثناء السفر، او تقديم خدمات ترفيهية ممتازة.

إنت تنظيم الرحلة ودقة المواعيد، هو المعيار الأساسي حيث أن أسعار الطيران العالمية تحدد لها

(IATA) وبالتالي فإننا ختلافاً لأسعار وفقاً لقانون العرض والطلب يكون دائماً في حالات الرحلات المؤجرة، وتكاد أنتكون معدومة في حالات

الرحلات المنتظمة. (3)

الفصل الثاني

(1) مؤتمر هيئة السكة الحديد، مرجع سبق ذكره.

(2) د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 54.

(3) د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 38.

قطا عالنقليا السودان

سنتناول في هذا الفصل قطا عالنقليا السودان، مقسماً إلى ثلاثة مباحث:

نتناول في المبحث الأول: السمات الرئيسية لقطا عالنقل. بينما نتناول في المبحث الثاني: وسائل النقل المستخدمة. أما المبحث الثالث نتناول فيه: ميزات النقل بالأنهار.

المبحث الأول: السمات الرئيسية لقطا عالنقل:

تتوفر خدمات النقل بواسطة السكة الحديد، والنقل بالعربات عبر الطرق، والنقل النهري، والنقل البحري، والنقل الجوي، والنقل بالأنابيب، بالإضافة للنقل التقليدي بالجمال والحمير والمواشي (الدواب)، والتي تستخدم بواسطة المجتمعات الريفية في المناطق النائية. وسوف نستبعد في هذا الدراسة النقل بالأنابيب، والنقل التقليدي بالدواب. وفي السودان تعتبر السكة الحديد، والطرق أهم وسائل النقل بالنسبة للصادرات والواردات وحركة الركاب والبضائع.⁽¹⁾

يتسم النقل في السودان بعدم الكفاية وعدم الكفاءة، وبالتالى فإننا لإسراع تطويره، ضرورياً لمقابلة تزايد الطلب على خدماته، وبما يحقق لنا النمو والتنمية، وفيما يلي: بعض السمات الرئيسية لقطا عالنقليا السودان:

أ/ تعتبر شبكة النقل متباعدت وغير كافية لقطر شاسع ومترامياً لأطراف.

ب/

الظروف المناخية الصعبة وطول المسافات بين مراكز الإنتاج والاستهلاك الرئيسية، تعوق توفير النقل لرخيصا لفعالو الموثوق به، وتمتد إلى سكة حديد و الطرق بصحارٍ قاحلة و حارة في شمال شرق وغرب البلاد، وبمناطق قطبية ترطبة في وسط البلاد، ومع ذلك فإن مراكز الكثافة السكانية والإنتاجية تتباعدت عن بعضها البعض. كما أن مفاذ السودان على العالم تقع على البحر الأحمر (بورتسودان، بشائر، سواكن)، وتبعد عن العاصمة الخرطوم حوالي (800 كيلومتر) بالطرق البرية، وتبعد المناطق الزراعية الغنية في الغرب والجنوب حوالي (1100) كيلومتر من الخرطوم، كما تبعد المناطق المنتجة حول القضاة في الشرق أكثر من (800) كيلومتر من بورتسودان. وبالتالى فإن الصادرات والواردات لابد من أن تنقطع مسافة (1000) كيلومتر كحد أدنى بما يقرب (2000) كيلومتر في المتوسط.

¹ النشر الإحصائية للنقل، (1991 - 1993م)، نشرة سنوية تصدر عن وزارة المالية والتخطيط القومي الخرطوم.

ج/ القطا عيننا العاصمة والموانئ على البحر الأحمر. يعتبر من أهم القطا عاتو تقوم بها السكة حديد والطرق المعبد وخطوط الأنابيب، أما النقل عن طريق الخويوشما للنقل، غالباً ما يعتمد على الطرق الترابية وخطوط السكك الحديدية الخفيفة. بينما نجد أن بنينا للنقل الأساسية وسط البلاد جيدة حيث توجد طرق قيرية تربط البلاد بالأسواق الرئيسية ومراكز الإنتاج، ويخدم النقل النهري جنوب كوستيقبل الانفصال، وحالياً أنشأت طرقاً توننتحتية غير مستغلة.

د/ علنا رغم تكبير شبكة السكة حديد. والتي تغطي كلاً من القطر وبما لها من مزية النقل لمسافات طويلة مقارنة بالنقل بالشاحنات، إلا أنها كانت دني في خدمات السكك الحديدية، والنقل النهري يمرر الوقت، مما أدى إلى تناقص كفاءة التشغيل.

هـ/ علنا رغم أن النقل البري يوجد اهتماماً متزايداً خلال السنين القليلة، إلا أنها لا تزال المكلفا ويعمل بأقل من طاقتها القصوى، نسبة لارتفاع معدل إهلاك العربات نتيجة لتدنياً حوالاً للطرق، مما جعل أصحاب الشاحنات يعملون بتكلفة عالية. وعلنا الصعيدي الأخر فإن نقص قطاع الغيار وعدم وجود الإطارات وعدم توفر الخدمات الخاصة بالصيانة المناسبة، أدى إلى تصعب الأمر على أصحاب الشاحنات وجعلهم يعملون بتكلفة أكثر.

مساهمة قطا عالنقل في الناتج المحلي السوداني:

كما ذكره بروفيسر عمر محمد عثمان، السودان قطر ذوار ارض مستوية، وان تربتها وتضاريسه ومناخه لا تحتمل تطور النقل فيه، كما ذكر (أ.ه.أ. موريس) قد كتب عام (1949 م) مقال عن (تطور اتصالات السودان) جاء فيه ما يلي " أنه هذا الورق هكتبت من أجل أولئك الذين يرفضون الاعتقاد بأن التقدم لا يمكن أن يحدث لمجرد أن الحاسبين لا يستطيعون نقل حساباتهم، لأولئك الذين يعتقدون أن التطور ظاهرياً مرضية.⁽¹⁾

من الواضح أن العالمينا المذكورين أعلاه، يؤمنان بتطور نظام شبكة النقل في السودان، فلا الظروف الطبيعية ولا الموارد المالية هي حوالاً لنمو ذلك الهدف، والذي يعني تطور البلاد كافة. الان وبعد أكثر من خمسة وستين عاماً، هل أحرز السودان تقدماً في هذا المجال؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه في السطور التالية:

بلغت مساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي الإجمالي حوالي 12.3% في المتوسط خلال الفترة (1978-) أما في نهاية العام 1995 فقد بلغت النسبة 11% انظر الجدول رقم (2) الذي يوضح مساهمة القطا عقد بلغت (14.4%) عام (1984م) ثم بدأ تنفياً لانخفاض احتي وصلت

¹ النشرة الإحصائية للنقل، المرجع السابق.

(11% عام 1995م) أما خلاصاً لافترق من (1998 - 2002م)
 فقد شهد القطار انخفاضاً مستمراً حيث سجل العام (1998 م) نسبة مساهمة (6.3%) انخفضت إلى (6.2%
 في العام 1999م) ثم إلى (6% في العام 2000م) ومثلها في العام الذي يليها إلى أن وصلت إلى (5.9% عام 2002م)

كما يوضح الجدول رقم (2)

جدول رقم (2)

مساهمة قطار النقل في الناتج المحلي (بملايين الجنيهات)
 للفترة (1978 - 2002م)

الفترة	الناتج المحلي	المساهمة	النسبة
1978-1979م	3254	364	11,1%
1979-1980م	3972	463	11,6%
1984-1985م	3587	774	14,4%
1985-1986م	5937	812	13,7%
1986-1987م	6244	870	12,5%
1990-1991م	8111	995	12,3%
1991-1995م	9966	1100	11%
1997-1998م	11835	745	6,3%
1999-2000م	13690	849	6,2%
2000-2001م	15204	912	6,2%
2001-2002م	16902	997	5,9%

المصدر: أ. الشريف بابكر 1990م العرض الاقتصادي 1996 النشرة الإحصائية للنقل 1992م

ومنا ملاحظاً أن نسبة مساهمة قطار النقل في الناتج المحلي في انخفاض مستمر 364 مليون جنيه بنسبة 11.1%

عام 1979م، إلا أن وصلت 997 مليون جنيه، بنسبة 5.9% من إجمالي الناتج المحلي في العام 2002م

وهذا يعكس انخفاضاً مستمراً لمساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي في السودان.

الاستثمار في مجال النقل:

إن أهمية وجود مؤشر للاستثمار في مجال النقل، ولحماية المستثمر الفرد والاقتصاد الوطني من استثمار في هذا المجال، و

وندراسات جدوى وتحسين استخدامها أموالاً هب ونفائذ اقتصادية مجزية وينطبق هذا أيضاً على القطار العام. ترجع إلى وجود جهاز قوم

(Ministry

of Transport) .

ولقد أجمعوا على تمويلها من عائدات سكك الحديدية السودانية في العام

1998م، بضرورة قيام مثل هذا الجهاز وسمي (Transport Commission)

يكون الذراع المساعدا للحكومة، ويتبع لوزارة النقل والمواصلات، ولكن لم يقم هذا الجهاز واستوعب عندها اللجنة الاستشارية لوزارة النقل، وهي لجنة ليست لها صفة اعتبارية، وتجمع غير متمتبا عدة، تزيد في بعض الأحيان عن الثلاثة أشهر حتى عام 2008م ثم توقفت تماماً الآن.

وهذا يقودنا إلى ضرورة خلق وزارة للتخطيط القومي تماماً كما كان في سبعينات وثمانينات القرن الماضي، حيث شهد السودان انتخا بيطاً شمل كالمجالات، كالنقل، والمياه والكهرباء، والزراعة، والتعليم، والصحة، والصناعة، وخلافها. إلا أن ألغيت هذه الوزارة في صباحات الوزارةات المختلفة تخطط بمعزل عن بعضها، وأنشئ جهاز التخطيط الإستراتيجي.

وبالطبع لا يمكن إجراء التخطيط السليم إلا مشروع، ما لم تكن هناك إحصاءات دقيقة بقدر الإمكان، فالنقل يعتمد على وجود ما ينقل أصلاً من حيث النوع والكمية والمدى الزمني أو ما كنا لإنتاج وإستهلاك، والكميات المصدرة والمستوردة والنقل المحلي.⁽¹⁾

كانت وزارة النقل في السابق، عندما كانت تحتكر النقل بنسبة 75%

بالوحدات التابعة لها مباشرة، حتى منتصف سبعينات القرن الماضي، تقو بمثل ذلك. تجمع المعلومات عن المحصولات الزراعية عياً بأنواعها

مختلفة، على رأسها القطن) من المشاريع المروية كالجزيرة وجبال النوبة وتو طوكر

والسمسم والذرة والسمغ العربي وإنتاج الحيوانات ومخلفاته وإنتاج الصناعات التحويلية، والمواد البترولية بأنواعها المختلفة والركاب. كانت تقو بمثل ذلك كمخلا لإدارتها المختلفة، السكك الحديدية، والنقل النهري، والنقل البري، والنقل الجوي، ولها إدارة في الوزارة، وإدارتها عدة هيئات والمصالح التابعة لها. ولكن ضعف هذه الأجهزة المناط بها التخطيط لأسباب كثيرة منها:

أ. لم تكن هذه الهيئات والمصالح تحت هذه الوزارة في كلاً لأوقات فمثلاً كانت الطرق الكباري، والخطوط الجوية السودانية،

تفصلت متضافاً إليها ولا تلتب قليلاً حتى تفصل منها مرأاً خبره كذا واليك.

ب. نمو النقل البري بشكل عشوائي دبا لعدم الدقة في معرفتها هو متا حلل النقل.

ج. ضعف الجهاز لإحصائيات القوميع موماً.

د. فقدان الكوادر المعدة علمياً والمدرية تدريياً عالياً.

هـ. عدم استقرار الوزارة، إذ يندر أن يبقى الوزير في منصبه سنتين، وهيمدة لا تمكنهم من استنبيا ما يجري في الوزارة أو إجراء الإصلاح

حالمطلوب. وما ذكرنا لوزراء عينطبق علنا الوكلاء، ورؤساء مجالس الإدارات، والمديرين في يونيو (1989) محتى

¹ د. مصطفى محمد خوجلي، مقال بعنوان: (نهاية السكة الحديد، عصر تشييد الطرق البرية)، بريطانيا، مجلة دراسات السودان.

(2010)

تعاقب علنا السككا الحديدية سبعة مديرين، منجها تمخلفة لاصلة لها بالنقل، وبنوا بوجع مديريا لإدارات العامة ومديري مكاتب. فافقدتها التواصلينا لأجبالو ضاعا الخبر قوا أصابا العاملينا لإحباط الشديد. (1)

وزارة النقل والطرق والجسور:

جا قرار انشا عوزارة خاصة للطرق والجسور، نتيجة لقناعة الدولة بأهمية الطرق في البلاد للدور الهام الذي تحدثه في تنمية وتوطير البلاد، في المجالات الاجتماعية والثقافية وللدور الكبير في أمن البلد وحمايتها. لقد شهد تنفيذ فترة أو آخر الأربعة أعيننا تمنا لقرننا الماضي، و عقب الحرب العالمية الثانية نشأة قسم للطرق بمصلحة الأشغال، وعهد ترأستها للمهندس بريطاني يقو بمبها ما لإشراف علنا الطرق الترابية وتنظيم استخدامها، ونظافتها بعد فصلا لأمطار. بعد استقلالنا للسودان حدثت تطور كبير في قسم الطرق بمصلحة الأشغال، نتيجة لولد عمال الذين قدمتهم هيئة المعونة الأمريكية في الفترة من (1958 - 1967م)، حيث تم تشييد بعض الطرق من طريق الخرطوم - الجيلي، وطريق الخرطوم - جبلاً أولياء، وأمدرمان -

وادي سيدنا، وكان تلك الطرق بمثابة الطرق التدرجية حيث تعلم فيها أهالنا السودان صناعة الطرق، وقد ابتعدت عدد من المهندسين السودانيين لفيبعثا لدراسة البنا لجنرا وأمريكا، حيث تلقوا لدراسات عليا وتدريب متقدم في تشييد وأعمال الطرق والجسور، وعند عودتهم للبلاد، وبعد طعنا للسودان العلاقات الدبلوماسية مع أمريكا، بعد حري حزيان (1967م) كانوا هم الذين تولوا اكتملة تشييد طريق الخرطوم - مدني، في فترة من السبعينات. تطور قسم الطرق بمصلحة الطرق والمطارات تحت وزارة النقل، ثم المؤسسة العامة للطرق والكباري و صلت منها المطارات.

لقد أحتلت التغييرات والتطور اتقييما لالطرق، فرصة كبيرة في إحد اث النهضة الحقيقية فينا ع شبكة الطرق القومية الحالية، حيث تم تشييد طريق الخرطوم بورتسودان - مدني - سنار - كوستي - وسنار - سنجة، الدمازين. وجبلاً أولياء - الدويم -

ريك، وغيرها من الطرق القومية الاستراتيجية، التي كان لها الدور الكبير في إنجاز مشاريع التنمية. بعد قيام المؤسسة العامة للطرق والكباري اريفيعام (1973م)، أصبحت الهيئة الوحيدة التي تقو بمكلاً عمال الطرق من دراسات تنفيذ لأعمال التشييد والصيانات. (2)

¹ د. مصطفى محمد خوجلي، المرجع السابق.

(²) لنشرة الإحصائية للنقل، مرجع سبق ذكره.

(1989-2002م)

فيالفترةمن)

أسستفيهابرنامجاستراتيجيةالبلادفيالتنميةوالاقتصادوكلنواحيالتطور .كانحظالطرقوالجسورفيهاكبيرا ،حيثبدأتفيهابرنامجا
بالخصوصةبجاللمؤسسةالعامهللطرقوالكباري ،وقيامالهيئةالقوميةللطرقوالجسور كجهةفنيةتتولالدراساتوالتخطيطوا
لإشرافالفنيعلتتفيذأعمالالطرق ،والقيامبتقديمالنصاحالفنيللدولة .أمافيجانباتنفيذ ،فتقومشركةمقاولةتجارية ،ولذاحولتأ
صولالمؤسسةالعامهللطرقوالكباريمنألياتومعدات ،لتلبيمتطلباتتنميةالبلادفيربطمناطقالإنتاجبالأسواقوموانئالتصديرفيك
لانحاءالسودان⁽¹⁾ .

الجدول بالرقم (3) يوضح اداء وسائل النقل المختلفة في السودان والمنقولات من ركاب وبضائع للفترة
(2003 م حتى 2011 م) كما يوضح نشاط قطاع النقل بالسودان⁽²⁾ .

جدول رقم (3)

منقولات ووسائل النقل المختلفة في السودان بالالف طن للفترة

(2003 م حتى 2011 م)

السنة	الوسيلة	النقل البري	السكة الحديد	النقل النهري	الخطوط البحرية	الخطوط الجوية
		بضائع	ركاب	بضائع	ركاب	بضائع
2003م	بضائع	14991.2	1266	43.6	192	12.5
	ركاب	25791.2	109	4.5	20.2	495.6
2004م	بضائع	18930.5	1265.4	35	138.2	9.4
	ركاب	27952.2	63.8	11.7	000	562.8
2005 م	بضائع	9221.9	1137.1	73	156.9	8

⁽¹⁾الأستراتيجية القومية الشاملة ، خطة النقل القومية (1994-2014م).

⁽²⁾وزارة النقل والطرق والجسور ،ادارة التخطيط ، وحدة النقل .

441.5	000	19	55.4	15256	ركاب	
17	181.7	79.4	1318	8000	بضائع	2006م
5841	000	25	61	19200	ركاب	
11.4	168.8	681.4	1091	5555.8	بضائع	2007م
476.1	000	14.3	51.3	22400	ركاب	
13.7	111.5	87.7	1033.1	788.2	بضائع	2008 م
381.9	000	43.9	90.9	23400	ركاب	
10.2	33	69	907.2	5736	بضائع	2009 م
496.8	000	5	87.4	26150	ركاب	
32	27	120.7	1033.3	8231.7	بضائع	2010 م
2187.1	000	10.4	43.7	27006	ركاب	
31	000	97.4	994.3	10325	بضائع	2011م
2580	000	34	000	29990	ركاب	

المصدر :وزارة الطرق والجسور .ادارة التخطيط والاحصاء . وحدة النقل البري

: هئية السكة الحديد قسم التخطيط والبحوث .

: شركة النيل للنقل النهري .

: الخطوط البحرية السودانية

: الخطوط الجوية السودانية .

المبحث الثاني: وسائل النقل المستخدمة في السودان:

وَأولاً: السكة حديد: (1)

تدار السكة الحديد بواسطة هيئة سكك حديد السودان، والتي كونت عام (1976م) وظلت تعمل كمؤسسة حكومية تحت وزارة النقل، ومقر رئاسة الهيئة في عطبرة. أمارئيس مجلس إدارته والمدير العام عدد قليل من الكوادر الفنية والإدارية العليا، موجودون بالخرطوم.

ظلت السكة حديد ولما يزيد عن السبعين عاماً هي الوسيلة الرئيسية للنقل في السودان. بدأ بإنشاء السكة حديد بخطوط قصيرة داخلها الجيش البريطاني - المصري عند غزوهم وفتحهم للسودان وإنشاء دولة الحكم الثنائي، ومن ثم ولدت شبكات تقلمنرحما السكة الحديد (النقل النهري، النقل الجوي) كما سيتم ذكرها لاحقاً (2).

تقوم السكة حديد بتشديد خطوطها وبالتالي ترفع تكاليف تشغيلها الثابتة إلا أن السكة الحديد تمتاز بالآتي:

- أنها تسمح بتشغيل كبيرة السعة وبالتالي بقود الإنتد فمكتفا الحركة مما يؤدي إلى تخفيض النفقات الثابتة لوحدة.
- إذا كانت كفاءة السكة حديد ممتازة فإنها منتظمة ومضمونة وسلامتها أعلى.

تتمثل التكلفة في السكة حديد في العناصر الأساسية للتكلفة المتعلقة بالتكلفة المباشرة والتي يمكن أن ترتبط مباشرة بالإنتاج، والتكاليف غير مباشرة والتي لا تتغير مع الإنتاج. كذلك تصنف التكاليف إلى تكاليف محددة (specific costs) وتكاليف عامة (common costs) وتكاليف مشتركة (joint costs).

(1) هيئة سكك حديد السودان، برنامج إصلاح وإنقاذ السكة حديد، قسم التخطيط، الخرطوم 1991م.

(2) مؤتمر هيئة السكة حديد، مرجع سبق ذكره.

التكاليف المحددة وهي التتير تبط كالية بنوع واحد من الخدمات، والتكاليف العامة وتكون مشتركة بين خدمات معروفة ومحددة

(مثل تكلفة سائق القطار)

بما يسمح بمراجعة هذا التكاليف وفقاً لخدمة علحدة. أما التكاليف المشتركة فهي المر تبطة بتوفير خدمتين وأكثر والتيل يمكن تقسيم إنتاجها لأسباب مادية بالتاليفان تتوفر لحداهما أيؤديتلقائياً لتتوفر الخدمة الأخرى.

يبلغ طول شبكة السكة الحديد بالسودان (5901 كيلومتر) منها (4578 كيلومتر) خطوط رئيسيهو (1323 كيلومتر) خطوط فرعية كلها من الخطوط المفردة باتساع (3 قدمو 6 بوصات مفرد) هذا وقد بدأ تشييدها في عام (1876م)، وقد شيد الاستعمار الانجليزيمعظم شبكة السكة حديد. فالخط الرئيسي الذي يبلغ طوله (787 كيلومتر) يمتد من بور تسودانمورراً بعطبرها إلى الخرطوم ومن ثم يمتد جنوباً لمسافة (270 كيلومتر) ، يربط سنار ويرتبط بالخط المناو بمنبور تسودان إلى العاصمة عن طريقها كسلوا والقضارف، كما يمتد فرع عطبره شمالاً إلى كريمة وواديلحفا، ويمتد من سنار خطين أحدهما إلى الدمان ينل مسافة (227 كيلومتر) ، والثاني حنتاب بنوسة عن طريق كوستيو الرهدو يصل إلى الأبيض. ومن باب بنوسة ينقسم الخط أيضاً إلى اثنتين يصل أحدهما إلى النيا لافيا لغير ببطول (335 كيلومتر) ، والأخرى الوافيدولة جنوباً بالسودان بطول (446 كيلومتر) . كما ترتفع كثافة الحركة في الخط الرئيسي بين الخرطوم وبور تسودان، والذي يساهم بحوالي (70%) من حركة السكة الحديد، كما يقلل الحركة عند الاتجاه غرباً وجنوباً علنا رغمنا لأهمية الأقتصادية والاجتماعية والسياسية.

علنا رغمنا أن انقلاب السكة الحديدية يميز بالنقل لمسافات طويلة، إلا أن أهميتها قد تناقصت بعدلات ثابتة خلال العقدينا الأخيرين. وحتمن تصف السبعينيات كانت السكة الحديد أهم ناقلا للركاب

والبضائع بالسودان، إلا أنهونتيجة للكفاءة التشغيلية المنخفضة فقد انخفضت هذها لأهمية بصورة ملحوظة. وعلنا لصد عيدا لأخرا ارتفعت متوسط فترة دورة عربات البضاعة من 11 يوم خلال 1970 - 1971م إلى 50 يوم خلال 1990 - 1991م ويمكن ذكر عدد من الأسباب التي أثرت سلباً في أداء السكة حديد في السودان عل سبيل المثال:

- تدني مرداء خطوط السكة حديد.
- النقص في نظام الإشارات والاتصالات.
- النقص في قطع غيار القوة الساحبة والناقلة.
- قصور السياسات التسعيرية والتشغيلية.
- تزايد منافسة النقل البري.
- النقص في الكوادر الإدارية المؤهلة وعدم القدرة علنا لابتكار لمقابلة التناقص من قبل النقل البري.

- التغييرات المتكررة في الإدارة العليا .
- تدني مستوي الأجور والمرتب تأدياً لنا انخفاض معنويات العاملين وبالتالي تدنيا لإنتاج .
- العمالة الغائصة في السكة حديد وتأثيرها السلب على إنتاج التشغيل .
- دمسياة التفكير في العمليات بتطبيقات تجارية وعلمنا لأخصوسا القياااا الوسيطة مقرونة بإدارة تجارية ضعيفة
- قلة الكوادر الإدارية والفنية المؤهلة .

				أ. الحركة:
1450	420	1720	3169	حركة البضائع (ألف طن)
410	890	2040	2417	حركة الركاب (ألف راكب)
1213	396	1634	2786	الطن/ كلم (مليون)
205	538	763	1032	راكب/ كلم (مليون)

جدول رقم (4)

يوضح المؤشرات الرئيسية للكفاءة والاداء للسكة الحديد (1970-2000م)

				ب. مؤشر الأداء:
24	50.0	22.3	11.1	متوسط زمن دوران عربة البضاعة (أيام)
29	25.0	25.0	27.0	متوسط حمولة/ عربة
100	100	99.0	95.5	عدد القاطرات المتأخرة كنسبة من إجمالي القاطرات العاملة
100	100	99.0	92.6	البضاعة % الركاب %
				ج. موجودات السكة حديد:
114	142	150	162	إجمالي قاطرات الخطوط الرئيسية
-	89	96	120	قاطرات الديزل (عدد)
41	76	76	78	قاطرات البحار (عدد)
-	9	11	31	إجمالي قاطرات المناورة
35	42	117	221	الديزل
30	18	48	76	البخار
15	7	55	70	القاطرات العاملة في الخطوط الرئيسية
32	7	63	66	ديزل + بخار
4081	5727	4804	4494	نسبة القاطرات العاملة (% من الإجمالي)
12243	171980	145258	121655	القاطرات العاملة في المناورة
360	399	413	-	ديزل + بخار
9360	10746	12139	-	الوفرة (% من الإجمالي)
783	560	729	-	عربات البضاعة (عدد)
23490	17969	23123	-	الطاقة (أطنان)
14476	19364	34510	40530	عربات الماشية (عدد)
				الطاقة (أطنان)
				عربات القطار (عدد)
				الطاقة
				ج. عدد العاملين

المصدر: هيئة سكك حديد السودان

يوضح الجدول السابق المؤشرات الأساسية للإدارة والطاقات في السكة الحديد. ويلاحظ أن حركة الركاب والبضائع انخفضت انخفاضاً كبيراً خلال الفترة 90 1991 م وبواقع 63% و87% مقارنة بمستوياتها خلال 70 / 1971 م. لأن متوسط مسافة الرحلة بالطيران تفعتار قاعاً طفيفاً بينما مسافة رحلة الركاب تفعتار أكثر من الضعف. أما متوسط دوران عربة البضائع فهو القياس الأساسي لإنتاج السكك الحديدية، فقد أظهر ارتفاعاً بواقع خمسة أضعاف خلال الفترة 70 / 1991 م، كما يبين هذا الجدول بالتأخير يشمل كلاً من القاطرات المتحركة.

ونتيجة طبيعية لتأثير هذا لأسباب فقد أد ذلك إلى انخفاض كبير في الحركة بالنسبة للركاب والبضائع خلال العام (1991 -

1990م) بواقع 63% و 87% مقارنة بمستوياتها في العام (1971-1970م) .

ولقد سعت الحكومة السودانية لتوقف تدهور السكة الحديدية باتخاذ عدة تدابير تمثلت في: تطوير القوايل العاملة والنظام الإداري المتناحرة، وتحسين الكفاءة بما يمكن السكة الحديدية من المنافسة بما عليه مع النقل البري، وجذب الحركة المفقودة. وقد قامت الحكومة بموجب مساهمة البنك الدولي بوضع تنفيذ برنامج إنقاذ وإصلاح السكة الحديدية (SRRP) والذي يهدف إلى:

- تطوير الهيكل التنظيمي للسكة الحديدية وتقوية مهاراتها الإدارية والتشغيلية
 - زيادة طاقاتها النقل عن طريق صيانة القوايل الناقلات والساحبة المتوفرة وتوسيع عرض صيانة القاطرات وتبني عمليات تشغيل القاطرات بما شجع متطلبات الحركة.
 - تقليص تكاليف السكة الحديدية التشغيلية عن طريق تقويم العمالة. وتحقيقاً لأهداف المذكورة طبقت الحكومة الإجراءات التالية:
 - أ. تغيير الإدارة العليا والمتوسطة بوظائف من خارج السكة الحديدية فهمون السوق ويدرارية بتحريرها من المنافسة منقطاً عن النقل بالشاحنات، وتعيين خبراء لمسألة الكادر المستوعب حديثاً لأداء المهمة بما عليه. كما أنشأت إدارة تجارية حديثة تتبع لإدارة الحركة والتشغيل بصلاحيات يمكنها من تطبيق تعريفات مرنة تستوعب التكاليف الحديدية وظروف السوق.
 - ب. الموافقة على ماسم سياسة تقليص تكاليف السكة الحديدية، التي تهدف إلى رفع الطاقة وتقومو تنمية العاملين فيما يتعلق بفعال طاقاتها طبقت الإجراءات التالية:
 - ج. الاستخدام لأفضل القاطرات، عن طريق خفض زمن حركة القطار وتوازلة القيود عن السرعة لزيادة استخدام الخط.
 - الاستخدام لأمتلعبات البضاعة، عن طريق الحجماً لأمتلعبات عربية البضاعة وتحسين خدمات المناور وتوفير الاتصال لداخل المحطات للحصول على الحمولة القصوى بالعربية.
 - الإشراف المستمر لتحقيق الاستخدام الفعال للمصادر وتحسين العمليات، عن طريق تعيين مفتش حركة المرافقة للقطارات وغرفة العمليات لتلصق عدة كبار موظفي الحركة والميكانيكيين من المتابعة المستمرة.
- وقد تحسنت كفاءة السكة الحديدية وانخفضت التكاليف، عن طريق خفض نفود الصر غير الضرورية وتقليص العمالة الفائضة، ولتدقيق ذلك اتخذت إدارة السكة الحديدية مساندة الحكومة الخطوات التالية:

○ تقليص العمالة من خلال التقاعد الطوعي.

○ سحب وحدات كاملة من القطار البخارية من الحكومة، مما أدى إلى تخفيض العاملين في الخطوط.

- حذف وحدات معينة. والتي تكوناً همتها مشابهة لمهارات إدارة أخرى، وتوحيدها في إدارتواحدة لتسهيل إدارتها وبالتالي تقليصاً لعاملين .
 - تقليص بعضا لإدارات، مثلاً محاسبة والمخازن والسكرتارية، عن طريقاً حلاً لأجهزة حاسوب .
 - فصل لوحداً التيلترتبط عملياتها مباشرة بالسكة حديد، مثل مصنع الطوبوالمسبكومصنع الاسمنتومصنع الستاين .
- (1)

المشاكل والمعوقات التي تواجهها السكة حديد :

1. لمشكلة أساسية ترجع بصورة كبيرة إلى عدم توفر القطارات، فقد انخفضت القطارات العاملة إلى (76%) في العام (1970-1971م)، وإلى (18%) في العام (1990-1991م)، وتعتبر مشكلة القطارات في حد ذاتها قد ساهمت فيها عدة أسباب من بينها: عدم توفر قطارات المناورة، وكثرة أوقات القطارات العالمة مما أدى إلى عدم توفر الخبرات اللازمة لتشغيلها. وعدم توفر الصيانة الوقائية، وعدم توفر المعدات الورش، وطول المسافة بين الورش مناطقاً أعطى للرئيسية، وقلة الإشارات لآلات الكهرباء، والأعمال الهندسية، وعدم وجود الحوافر نسبة لعدد مرابط العمل بالورش لإنتاج.
2. عدم توفر العربات، إذ يوجد حوالي 6124 عربة بضاعة، و560 قطار و680 عربة ركاب، وأكثر من 40% من هذه الكميات تتجاوز عمرها الافتراضي، وبالتالي يفقد قديمة ومعظمها مخصص لمقابلة احتياطي خدمات السكة حديد ذاتها. وكذلك انخفاض متوسط حمولة العربة، والذي لا يتجاوز 21 طن، وتحريك العربات تقارعة قد زاد من فاعلية استخدام العربات، وجميعها قد أثرت على جدول سير القطارات، وأدى إلى المزيد من التأخير، وبالتالي انخفاض الكفاءة التشغيلية للقطارات والعربات .
3. تمثل مشكلة التأخير سمة لعمليات السكة حديد، وتباعدت الشقة بين الجدول الزمني الموضوع للتشغيل، والجدول الفعلي، والذتيجها مباشرة انخفاض طاقة الخطوط ارتفاعاً لتكلفتها وضعف استغلال القوابالساحية والناقلة. وتعزى تقارير الهيئة التأخير لعدة عوامل منها: جرف الخطوط بعد العواصف المطرية وقطع الخطوط والتأخير نتيجة للعواصف الرملية، إلا أننا نرى بأن التأخير في فترة من الفترات أصبح حقيقة لا يمكن تفاديها، ونعزى ذلك إلى انخفاض معنويات القوابالعاملة نتيجة لضعف الأجور والمرتبات.

¹ هيئة سكك حديد السودان، برنامج إنقاذ وصلاح السكة الحديد، قسم التخطيط، 1991م.

4. ضعف الخطوط الحديدية، فقد تم تشييد الخط الرئيسي (16.5%)

مناجماً بالشبكة، بينا الخرطوم موبورتسودان بقضيب (45كجم / متر)، وهي غضبان ضيقة لا تتحمل سرعة أكثر من 80 كلم ساعة، وحمولة محوريها تزيد عن

20 طن للعربة، علننا كحديدية أو خشبية. أما قاطا عكسلا، والذيرير يطهيا بالخرطوم القاطا عالشمالى، يمثلان (45 % من الشبكة

(37.5كجم). أما بقية الخطوط الفرعية والتي تشكل (29%) من الشبكة عبارة عن قضيب خفيف الیومتها لك (25كجم)

وكذلك القضيب مشيد على ردميات ترابية على طول الخط لك الشبكة، لعدم توفر الأحجار التي يمكن أن تستغل اقتصادياً، كما أن عملياً الصيانة تتم يدوياً بواسطة عمال يتواجدون بالقرب من المحطات وينقلون بالترولي.

5. تأثر كفاءة استخدام السكة حديد، بفقر وعدم توفر نظام الاشارات والاتصالات، فنظام الاشارات عبارة عن سلك مزدوج آلي، وقد استبدلت الفوانيس التي تعمل بالكابرو سينبالا اشارات الضوئية التي تعمل بالبطاريات، على الرغم من ان النظام بسيط الصيانة ويمكن صنع قطع الغيار اللازمة له في ورش السكة الحديد، استبدل بنظام اخر اديال انهي ان نظام اتصالات.

6. سوء الإدارة، فقد أشار البنك الدولي في أحدى تقاريره (عن طريق شركة استشارية هيسوفريل) لهذا الجانب كعامل أساسى وذلك في عام (1974م).

7. انعدام الصيانة للوابورات والقطارات والآلات الأخرى.

8. الفساد المستشري الذي يفسد السكة حديد، وانعدام المراقبة والمحاسبة والمراجعة الدقيقة.

9. الإضرابات المتكررة، ظلنا مرتباً تمتدنية، والنقابات العمالية لها كثير من المطالب.

10. المشاكل السياسية مع الولايات المتحدة الأمريكية، كانحو 80%

من الآلات التي تستخدمها السكة حديد منتجة في الولايات المتحدة الأمريكية، وعندما أعلنت تلك الدولة المقاطعة الاقتصادية لسودان تأثر تبنت تلك المقاطعة السكة حديد كاشد ما يكون التأثير (1).

ولكل هذا لأسباب، ارتفعت تكلفة التشغيلية للسكة الحديدية في كقطار بأكثر من الضعف مقارنة بعبءات كقطار، وفي نفس الوقت

ت. بينما ظلوا لخطوط كما هو وتضا عفتا التكلفة الرأسالية على كقطار

¹ هيئة سكك حديد السودان، المرجع السابق.

/كلم، ويعزى ذلك بصورة أساسية لانخفاض الإنتاجية وتدنيا الإنتاج، فيمواجهة الارتفاع الزائد في التكلفة والاستثمار الضخم الذي
صصل السكة الحديد في العقود الماضية.

ونسبة لأن عرض خدمات النقل يكون دائماً مواجهاً للمقابلة الطلب على الخدمات، وبما أن الطلب متناقصاً جديراً بالزمن فهناك، إمكانيات
لحدوث إهدار للطاقة والإمكانات المتوفرة، وبالتالي فإن كفاءة النقل تتضمن تقليلاً إهدار تلك الطاقة ونتيجة لتكامل وصلابة، أو عدم
ونية نظام السكة الحديد فينا، فمن المتوقع أن تكون نطاقاتها الفائضة أكبر مما هي عليه في حالة النقل البري، والذي يمكن تطويره بحجم الأسط
ولفیه وفقاً لمقتضيات الطلب.

تأثير السكة الحديد على الاقتصاد السوداني:

- لعبت السكة الحديد دوراً مهماً في تنمية السودان، إذ أنه بدونها المتكامل المشار به الكبيرة، مثل (مشروع الجزيرة والديزر وغيره) لم يكن يمكن تنفيذ مشاريع التنمية
ة) أنتقوم. كذلك شجعت السكة الحديد المزارعين التقليديين في مناطق السافانا، للجمع بين المحاصيل لتبني زرعونها للاستهلاك
لمحاصيل المخصصة للإنتاج التجاري.
- وفرت السكة الحديد، وسيلة نقل عصرية للجمهور، وجعلت الحركة والتنقل أكثر سهولة نسبياً، وربطت الأقاليم للسكك الحديدية بمرکز
القطر وبأجزاءها الأخرى. بيداً أن مناطقاً خرب لم تدخلها السكة الحديد كإقليم دارفور وجنوب السودان
أحست بالعزلة مما صار مصدر أوسبها ما العدم الرضا والكثير من التبعات السياسية الضارة.⁽¹⁾
- لعبت السكة الحديد دوراً هاماً في الاقتصاد القومي من خلال تقديم خدماتها بفئات ترحيل منخفضة
وفقاً للمجموعة السلعية وبفئات رمزية خصوصاً للوزارات والجهات الحكومية وموظفيها مما عرضها
الي خسائر مالية كبيرة. ثم ابتكرة ما يسمى الرسوم الخاصة والتي تتراوح زيادتها ما بين (15% الي
25%) علي الرسوم العادية بدلاً من المجموعات السلعية التي كانت سائدة، وفي العام (1992م)
تم تحرير فئات ترحيل السكة الحديد نسبة للمنافسة الحادة مع اصحاب الشاحنات والبصات
واصبحت الفئات تعكس حمولة العربة حسب المسافة.

¹ د. مصطفى محمد خوجلي، مرجع سبق ذكره.

الجدول بالرقم (5) يوضح فئات الترحيل لمسافات مختلفة. ويلاحظ انخفاض فئات الترحيل للمسافات الطويلة وهذا يوضح افضلية النقل بالسكة الحديد لمنافسة النقل بالشاحنات وزيادة الطلب علي نقلات السكة الحديد . بالاضافة الي التزام السكة الحديد بضمان وصول البضاعة في الزمن المحدد والمتعاقد عليه .

جدول رقم (5)

فئات ترحيل البضائع بالسكة الحديد بالطن حسب المسافة بالكيلومتر في العام (1992م) بالجنية

المسافة بالكيلومتر	الفئة بالجنية
165	2.67
300	1.08
650	.98
800	.85
1000	.75
1200	.67
1400	.61
1600	.56
1800	.53
2000	.51
2100	.50
2200	.49

المصدر : هيئة السكة الحديد

- كان للسكة حديد دور فعال لكن غير مباشر فبدأت خرابية الطرق المسفلتة، فبدأت التبدد فيها النقل البري فمما فاسدة السكة حديد
 دفينقل البضائع والركاب. سعت إدارة السكة حديد وبنجاح فبدأت حكومة السودان بضرورة " كبح جماح " ذلك المنافس الجديد
 'إذا صدر الحاكم العام في عام (1934م) لائحة، أعطيت بموجبها السكة حديد حقا لاحتكار الكامل للنقل البري كما بمنال ميناء إندخال البلاد. وشمل هذا عمليا أيضا احتكار نقل الركاب مندخال البلاد للميناء .
 منعت تلك اللائحة بناء أي طرق مسفلتة، بيد أن المنع لم يطل إقامة الطرق المؤدية لمحطات السكة حديد، والتي ظلت طرقا ترابية أو
 مرصوفة بالرمال أو الحجارة الصغيرة.
- نتيجة لاحتكارها للنقل البضائع والركاب، جنت السكة حديد أرباحا معقولة، تحولت لخسائر هائلة في السنوات الأخيرة.
 شجعت السكة حديد على زيادة إنتاج الزراعي، ولكن معمر ور السنوات، وخاصة بعد إنشاء خط السكة حديد لنيليا، تزايد
 طلب الركاب على خدمات السكة حديد، والتعجزت عن مقابلة ذلك الطلب، وعند كميات البضائع الهائلة التي تنتظر النقل .
 شكلت موسمية الإنتاج الزراعي مشكلة للسكة حديد، إذ خلقت ارتفاعا حادا في طلبها لكمية كبيرة من البضائع لفترة من نوفمبر
 إلى مارس.
- رأت إدارة السكة حديد أن زيادة قدرتها الاستيعابية وخدماتها، قد تتجدي حل لمشكلة الزيادة الموسمية الحادة في الطلب، الأذ
 ذلك خلفا أيضا معطلا في قدراتها، لمدة تتراوح بين ستة إلى ثمانية أشهر في العام، مما تتركب عليه خسائر اقتصادية كبيرة. وفضلنا
 لسكة الحديد في نقل البضائع المستوردة، وظلنا تقبع في الميناء لشهور عديدة مما تسبب في خسائر وازدحام
 ولمنتج الحكومة، ولإدارة السكة حديد في إصلاح هذا الوضع رغم المحاولات الكثيرة، وضا عفت تلك الإخفاقات من الضغوط
 ط الشديدة على سلطات السكة حديد وعلنا الحكومة، مما دعا بعض الخبراء لحل مشكلة النقل عن طريق بناء الطرق البرية المعبد
 دة من أجل خدمة الاقتصاد، وبدأ التفكير في إنشاء الطرق البرية.
- الجدول أدناه بالرقم (6) يوضح طول شبكة السكة الحديد بالكيلو مترات للأعوام من (2005 م
 حتي العام 2010 م) كما يوضح أداء السكة الحديد من حيث ترحيل الركاب والبضائع لنفس الأعوام
 . وايضا الجدول بالرقم (7) يوضح فئات التعرفة شاملة القيمة المضافة فقط بالطن
 المعدلة بحيث أصبحت الإدارة غير مقيدة بفرض تعرفة تعكس التكاليف الحديدية او الكلية فقط
 مرتبطة بحالة السوق والمنافسة مع الشاحنات وذلك في العام (1992 م) .

جدول رقم (6)

نشاط السكة الحديد للفترة (2005 \ 2010)

السنة	2005	2006	2007	2008	2009	2010
طول الشبكة	457	4578	5901	5091	5091	5091
جملة البضائع المنقولة بالآلاف الطن	1137.1	1318	1091	1008	907.2	1033.3
جملة الركاب المنقولين بالآلاف	55.4	61	52	91	87.4	43.7

المصدر : هيئة السكة الحديد

جدول رقم (7)

فئات التعرفة شاملة القيمة المضافة فقط للطن العام (1992م)

الخط	الخطوط بورسودان	الخطوط الابيض	الخطوط نبالا	الخطوط بورسودان نبالا	الخطوط كوستي الابيض	الخطوط كوستي	الخطوط بورسودان	الخطوط الابيض	الخطوط نبالا
التعرفة بالجنية	59	51	150	250	23	25	74.5	49	99

المصدر : هيئة السكة الحديد

ثانياً: الطرق والنقل بالشاحنات :

بدأ في النصف الأول من القرن العشرين، بناء الطرق المسفلتة في الخرطوم ومدن قليلة أخرى، بينما ظلت الطرق في خارج المدن والمراكز، طرقاً ترابية أو رملية أو مغطاة بالحصى تسير على آثار خطى البشر والحيوانات على الأرض. عند إدخال اللواري اتخذت من هذه الطرق مسارا لها، ونجحت رغم المصاعب في أن تنافس السكة حديد. ازدادت أعداد اللواري العاملة في طرق السودان بمختلف أنواعها عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، وبدأ نقاش جدي حول بناء الطرق. قام أ مورس بنشر مدونات واوراق علمية عن السودان في رسائل ومدونات تعضد فكرة بناء طرق مسفلتة في السودان، وطلبت حكومة السودان رسمياً من الأمم المتحدة المشورة الفنية في الأمر، أسفرت تلك المشورة الفنية عن تقرير للجنة برئاسة كامبل (سمي تقرير كامبل)، اقترح فيه تشييد (5600) كيلومتر من الطرق القومية والإقليمية، لم يسفر التقرير عن نتيجة عملية بسبب الضغوط التي مارستها مصلحة سكك حديد السودان، وللمصاعب الاقتصادية التي واجهت البلاد في الفترة (1958 - 1961م)، وفي العام 1974م اقترحت إدارة المعونة الأمريكية بناء طريقين سريعين، هما طريق الخرطوم - جورتسودان عبر مدني. والخرطوم - الأبيض عن طريق كوستي. تمخض الأمر في خاتمة المطاف طريقين هما الخرطوم مدني (189 كيلومتر) والخرطوم الجيلي (33 كيلومتر).⁽¹⁾

حفز فشل السكة حديد في تقديم خدمات مناسبة وعاجلة، أصحاب اللواري لكسر لائحة عام (1934)، والتي تتيح للسكة الحديد احتكار النقل بين الخرطوم وبورتسودان. ومنه ابتداءً تم نفاضة النقل ليرجع عبر الطرق للسكة الحديد. كانت النظرة السياسية قبل السبعينات، إلتغذيا الطرق مراكز السكة الحديد لإلإنفصال سكة حديد في مقابلة الطلاب المتزايداً صة عند الذروة، فقد وجهت الجهود لتشجيع النقل ليرجع عن طريق منححة عدتسهيلات، والتوسعة تشييد وصيانة الطرق قد أدلى زيادة النقلة بالشاحنات، فمن جملة حوالي (50 ألف كالمشبكة طرقها ك6 الف كالمسفلتة وحوالي 2600 كلم طرق خرسانية ورميات)، وتكون شبكة الطرق البرية بصورة أساسية من طرق ترابية تستخدمها الشاحنات الخفيفة والعربات أتا لدفع الرباعي. الطرق الترابية لا تيمر بالسهولة الطبيعية التي تغطي معظماً وسط وشرق البلاد تكون غير صالحة لثلاثة أشهر الخمسة أشهر خلال الموسم، ومن ناحية أ

¹ د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 57.

خريفان الطرق الترابية التي تغطيها الرمال المتحركة والتي تقع غالباً في المغرب تكون صعبة خلال فصل الصيف اما الطينية الثقيلة في الجنوب لا تستخدم خلال فصل الخريف الذي يصل الى ثمانية اشهر .

وبالنظر للجدول ادناه يمكننا التعرف على طول شبكتها الطرق البرية في العام (2001 م)
والتي بلغت (4019 كيلومتر). بينما بلغت (2717 كيلومتر) في العام (2009 م)

جدول رقم (8)

شبكة الطرق البرية بالسودان خلال الفترة (2001 م)

الطول كلم	خلال الفترة 2001م البيان
4019	الطرق المعبدة
2008	طرق تحت التشييد
2611	طرق خرسانية
5183	طرق خرسانية تحت التشييد
25261	طرق مقترحة

المصدر: المؤسسة العامة للطرق والكباري قسم التخطيط

جدول رقم (9) اطول شبكة الطرق في العام 2009 م

الطول كلم	اطول شبكة الطرق في العام 2009 م البيان
2717	الطرق المعبدة
2008	طرق تحت التشييد
2846	طرق خرسانية
5183	طرق خرسانية تحت التشييد
3940	طرق مقترحة

المصدر: المؤسسة العامة للطرق والكباري قسم التخطيط

الجدول توضح احوال الطرق الأسفلتية بين المدن واطوال الطرق الترابية بين المدن

جدول رقم (10) يوضح اطوالالطرق الاسفلتية

في العام 2009م

اسم الطريق	الطول بالكيلومتر
الخرطوم - مدني	187
مدني - القضارف	228
القضارف- كسلا	220
كسلا -هيا	351
هيا - سواكن - بورتسودان	206
سنار -سنجة	70
الدبيبات - الدلنج - الدشول	113
نيالا- كاس - زالنجي	215
الخرطوم - جبل الاولياء	40
جبل الاولياء - الدويم	158
الدويم - ريك	109
امدرمان -وادي سيدنا	25
الخرطوم بحري - الجيلي	42
عطبرة - بربر	36
الابيض - كازقيل - الدبيبات	100
كوستي -تندلتي	116
تندلتي - الابيض	191
كترانج - الجنيد	50
العبيدية - ابو حمد	163
القضارف - دوكة -القلابات	159
عطبرة - هيا	278
سنجة - الدمازين	167

129	الجيلي - شندي
138	شندي - عطبرة
69	ريك - الجبلين
141	طرق مشروع الرهد الزراعية
103	الابيض - الخوي
63	مدني - المناقل
60	الخرطوم بحري - كترانج
26	العقبة - البديل
70	الحصاحيصا - طابت - الفريجاب
47	خشم القرية - حلفا الجديدة
56	الابيض - بارا
310	امدرمان - القبولاب
31	بربر - العبيدية
11	طريق الجزيرة ابا
3	طريق صراصر
2	طريق ودالفانني
15	طريق وقر
4717	الجملة

المصدر الهيئة القومية الطرق والجسور

جدول رقم (11)

اطوال الطرق القومية الخرسانية في العام (2009 م)

اسم الطريق	الطول بالكيلو متر
نيالا - الفاشر	213
بور - جوبا	200
جوبا -توريت	135
توريت - كيويتا	140
جوبا - مندري - مريدي - يامبيو	429
جوبا - نمولي	187
جوبا - ياي لاسيو	219
مندري - رمبيك	235
رمبيك - التونج	124
كيويتا - لدوارد(كينيا)	325
الفاشر -كبكابية	160
ابوجبيهة - رشاد - ام روابة	161
ام كداد - الفاشر	168
فلج - الرنك	150
الجملة	2846

المصدر الهيئة القومية للطرق والجسور

الهيئة القومية للطرق والجسور :

الهيئة القومية للطرق والكباريسئولة عن تخطيط وتشيد وصيانة شبكة الطرق ما بين المدن، وتعمل جاهداً من أجل تحسينها كما نيات الصيانة وإعادة التشيد والمحافظة على الشبكة الموجودة، على الرغم من الظروف الصعبة للطرق، فقد شهد النقل البري بالشاحنات نمواً تدريجياً ليصبح وسيلة النقل الأولى في السودان، ففي خلال الفترة من (2000 - 1970م) شهد أكبر زيادة في عدد الشاحنات الثقيلة والتي تتبعضها أكثر من احدى عشر مره وبلغت الزيادة في البصات واللوارى 635% 310% على التوالي يوعربات الركاب والبكاسيبحوالى (44%) خلال نفس الفترة.

الجدول أدناه يوضح النمو في ملكية العربات بأنواعها، كما توضحها إحصائية العربات المرخصة، خلال نفس الفترة. (1)

جدول رقم (12)

النمو في عدد العربات المرخصة في السودان

خلال الفترة (1970-2000م)

البيان	1970م	1992م	الزيادة %	2000م	الزيادة مقارنة لعام 1970
عربات ركاب	25387	109912	4.33%	169388	544%
البكاسي	5716	17034	2.98	12721	635%
البصات	2003	7274	3.63	33632	310%
اللوارى	10817	19368	1.79	29691	970%
الشاحنات	لا يوجد	10949	10.95	18681	330%
أخرى	5661				
الجملة	49484	177549	3.56	264113	533%

المصدر: المجلد الإحصائي للنقل وزارة المالية والتخطيط للاقتصادي

¹ وزارة النقل والطرق والجسور، ورشة عمل حول قضايا النقل بالسودان، الخرطوم 2007م.

أصبح النقل البري بالبدائل أفضل للسكة الحديد، ليس فقط في الطرق المعبدة، بل في الطرق الترابية بين الولايات غرباً لأبيض، وشمالاً حتى وادي حلفا، حيث إن السكة الحديد كانتنا المفترض إن تكوننا لأفضل نتيجة الأوضا عالسيدة للطرق، وبما إن النقل بالشاحنات ظل غير منظم لفترة طويلة تويع عمل بحرية تاماً ومنافسة حرة، وبالرغم من ذلك احتلال مرتبة الأولى، وسيطر علقطاً عالنقل وأصبح الذا عما لأوحد في عمليات تنقل البضائع والركاب، وربما يرجع ذلك للمرونة التي تتمتع بها بالاضافة للسرعة والحرية.

فئات ترحيل النقل البري : (1).

في العام (1989 م) كونت الدولة لجنة النقل التابعة لمجلس الوزراء ومنذ ذلك الحين جرت عدة محاولات لتحديد فئات النقل البري وقد توصلت اللجنة الي اتفاق مع اتحاد اصحاب الشاحنات والتي تم من خلالها اجبار اصحاب الشاحنات بتحديد فئات ثابتة وفقا لما تحدده اللجنة .

الجدول ادناه (13)

فئات الترحيل بالنقل البري حسب نوعية الطريق في العام 1989 م

طن / كلم / جنية	راكب / كلم / جنية	
9.61	3.12	الطرق المعبدة
7.5	4.67	الطرق الترابية الجيدة
9.99	3.30	الطرق الرملية الرملية الوعرة
27	9.00	الطرق الترابية الصخرية الصعبة

المصدر : المجلد الأحصائي للنقل ، وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي .

(¹) ورقة السودان القطرية عن قطاع النقل ، ورقة مقدمة لأجتماع الدورة (72) اللجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري (كوميسك) لمنظمة التعاون الاسلامي ، استانبول أكتوبر 2001م .

في العام 1990 م كان هناك قدرا من التنافس فيما بين اصحاب الشاحنات مع وجود حرية في الدخول سوق النقل وقد كانت اكثر فاعلية وكانت تحدد الاسعار لفئات نقل البضائع بصورة قاطعة وفقا لقوى العرض والطلب ماعدا البضائع المنقولة بواسطة اصحاب الشاحنات الموقعين علي عقود خدماتهم للشاحنين لفترة محدودة وبفئات ثابتة ولا تخضع للتغيرات , وتحدد الاسعار بمفاوضات مباشرة بين اصحاب الشاحنات والشاحنين علي اساس العرض والطلب وتعكس تكاليف المستخدم حسب المسافة زائدا نسبة من الارباح .

الجدول ادناه يوضح تكاليف المستخدم حسب المسافة والتي علي اساسها يحدد مالك الشاحنة والشركات فئات الترحيل .

جدول رقم (14)

تكلفة ترحيل الطن بالعربات (بالجنية حسب المسافة بالكيلومتر)

في العام 1990 م

المسافة بالكيلومتر	التكلفة بالطن
165	1.18
300	1.30
650	.87
800	.77
1000	.68
1200	.67
1400	.62
1600	.58
1800	.58
2000	.55
2100	.57
2200	.53

المصدر : المجلد الأحصائي ،وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي .

الجدول ادناه بالرقم (15)

فئات ترحيل الطن بالعربات بين المدن للاعوام (1994م الي 1998م)

المبلغ بالجنية	الخط بين المدن
77.8	الخرطوم - بورتسودان
129.3	الخرطوم - مدني
79.4	الخرطوم - كوستي
143.4	تندلتي - الابيض
28.1	عطبرة - هيا
28.2	رك - الجبلين
23.2	الابيض - بارا

المصدر : المجلد الاحصائي ، وزارة المالية والاقتصاد الوطني .

الجدول بالرقم (16)

فئات ترحيل الطن بالعربات للفترة من (2001 م 2010 م)

من مدينة كوستي الى جوبا بالجنية

العام	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
الفئة بالجنية	500	550	600	800	1100	2000	2100	2200	2500	2600

المصدر : اتحاد اصحاب الشاحنات

جدول رقم (17)

فئات ترحيل الطن بالشاحنات من كوستي الى الابيض للاعوام (2001م-2010م) بالجنية

العام	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
الفئة بالجنية	83ج	91ج	100ج	130ج	180ج	330ج	350ج	360ج	400ج	450ج

المصدر : اتحاد اصحاب الشاحنات .

ثالثاً: النقل الجوي:

مطار، الخرطوم وبورتسودان و

(17)

يمتلك السوان

وجوباً بمطارات عالمية، وتعمل في كلا الحوالا الجوية وتستوعب الطائرات كبيرة الحجم. ومطارات دنقلا، الابيض، الفاشر، نيالا، مروي

الجينية . فهى مطارات متوسطة الحجم ويمكنها استيعاب حركة بسيطة. كما توجد مطارات صغيرة جداً فى مدن كسلا

، الدمازين، كادقلي، الدبة، القصارف ، وادى حلفا ، واو وملكال .

المطارات الدولية	المطارات الاقليمية
الخرطوم	كسلا
نيالا	ملكال
الابيض	واو
دنقلا	الدمازين
بورتسودان	الدبة
الفاشر	وادي حلفا
جوبا	كادقلي
مروى	القضارف
الجنينة	

المصدر: الهيئة العامة للطيران المدني

هيئة الطيران المدني هي الجهة السيادية التي تشرع فعلياً عمال وخدمات النقل الجوي، وتقوم معادتها بتوفير البنية التحتية الأساسية والتحتية لخدمات المطارات. وتتفاوت الرسوم التي تفرضها تبعاً لنوع الطائرة، ومسافة الرحلة، وفترة البقاء. أما التكلفة الاقتصادية للتأخير في الإقلاع، فتحسب على أساس حجم الحركة وطاقة المطار، التكلفة البديلة المتعلقة به رسوم إضافية على التأخير في الإقلاع. اعتقدت يوماً ما أن صفر في حالة حجم الحركة خفيف.

من أهم المشاكل الخاصة بخطوط الطيران، تتعلق بكيفية تحديد الطاقة المتاحة لمقابلة الطلب الناشئ من الخط الذي تعمل فيه، بصورة التنبؤ فيها بنسبة الطاقة المستقلة أو معاملة الشحن كبيراً عند مستويات الأسعار والرسوم والسائدة، حتى يمكن التغطية الكاملة للذقات المخصصة للتشغيل، وتحقيق بعض الفوائد. وفي الواقع أننا نحصل على معدل شحن غطى النفقات كثيراً فنظر النوعية الخدمات، فعلاوة على التفريق بين الرحلات الداخلية والرحلات الخارجية، وبين نقل الركاب وشحن البضائع، هنا فنقل بيننا العمليات والمجدولة والعمليات غير المجدولة، فالعمليات المجدولة فيمجال النقل الجوي وكغيرها من وسائل النقل، تتضمن التزاماتنا بالقيام بالنقل الجوي بتوفير خدماتنا للجمهور بصورة منتظمة، ويعتمد عليها وينتج عن ذلك المعدلات منخفضة، عكسها هو عالية الحافز لعملياتنا الغير مجدولة، والتي نتيجتها تعديل خدماتهم وفقاً لمتطلباتنا.

إن مسؤولية حركة النقل الداخلي، تتحملها بصورة أساسية شركة الخطوط الجوية السودانية، كقطعا عاما وبعض شركات النقل
الخاص، كشركة تاركو، شركة صنابير، شركة مارسيلاند ، شركة بدر للطيران ، شركة عزة
وشركة نوبا. والخطوط العاملة الخرطوم-بورتسودان، دنقلا، جوبا ، ملكال ، الفاشر، نيالا، الأبيض.⁽¹⁾

بالرغم من أن القطر الخاص يمكنها انيسا هم في تمويل وإدارة البنية الأساسية، نسبة لضمنا العائدات واما كفاءة سرعة تحصيلها،
لأنهم حديثا السيادة توالا منو خاصة في مجال النقل الجوي، تقوم الدولة بتوفير وإدارة منشآت وصيانة وتاهيل المرافق وكالات لبيئات لاسا
سيرة وتفرض رسوم استعمال للهذة الانشاءات .

كما يتم تعقبا النقل الجوي من حيث امتلاك الطائرات بدرجة عالية من تحرير من حيث حرية الامتلاك والتسعير وتحديد الفئات،
مما يساهم في انشاء عدة شركات تملكها القطر الخاص، تعمل في مجال النقل لركاب والبضائع، الا ان ارتفاع اسعار الطائرات وكبر المكون
الاجنبي منها، وتكلفة الاستيراد والصيانة، قد حال دون التوسع بالصورة المطلوبة لاضافة اليها آثار المقاطعة الامريكية والظروف الـ
اقتصادية للسودان، والتي تعتبر العامل الاهم في عدم التوسع في مجال النقل الجوي.⁽²⁾

تعمل الان بعض شركات القطاع الخاص في مجال النقل الداخلي والشحن ، وتفرض هذه الشركات
اسعار تخضع للعرض والطلب مع وضع في الاعتبار تكلفة التشغيل . أن تكاليف النقل الجوي مرتبطة
بالمبيعات وخدمات الركاب وخدمات الشحن بالنسبة للبضائع ، والتكاليف الجارية ترتبط بتشغيل الطائرة
وعمرها الافتراضي وساعات التشغيل . الجدول ادنا يوضح فئات ترحيل وشحن الطن للخط الداخلي الخرطوم
جوبا للاعوام (2002 / 2010م) .

الجدول بالرقم (18)

فئات الترحيل للبضائع (بالطائرة) بالطن بين الخرطوم وجوبا بالجنية

للاعوام (2001 م 2010 م)

¹ ورشة عمل بوزارة النقل والطرق والجسور، مرجع سبق ذكره.

² ورشة عمل بوزارة النقل والطرق والجسور، مرجع سبق ذكره.

2010 م	2009 م	2008 م	2007 م	2006 م	2005 م	2004 م	2003 م	2002 م	2001 م
ج 4500	ج 3400	ج 2130	ج 2000	ج 1850	ج 1250	ج 1250	ج 1000	ج 1000	ج 900

المصدر: شركة عزة للنقل للنقل الجوي .

: شركة مارسلاند .

: شركة بدر للطيران .

: شركة تاركو

جدول رقم (19)

اسعار (الحد الادنى والاعلى) الطائرات للترحيل (بالطن) الى الجنوب في العام (2010 م) بالجنية

الحد الاعلى	الحد الادنى	نوعية الطائرة	
ج 190000	ج 165000	طائرة نقل يوشن حمولة (36 طن)	ملكال
ج 110000	ج 85000	طائرة نقل انتنوف حمولة (20 طن)	
ج 20000	ج 185000	طائرة نقل يوشن حمولة (36 طن)	جوبا
ج 110000	ج 85000	طائرة نقل انتنوف حمولة (20 طن)	
ج 190000	ج 180000	طائرة نقل يوشن حمولة (36 طن)	واو
ج 110000	ج 85000	طائرة نقل انتنوف حمولة (20 طن)	

المصدر : شركة عزة للنقل

: شركة تاركو

: شركة مارسلاند

: شركة بدر للطيران

الخطوط الجوية السودانية:

ولدتا لخطوط الجوية السودانية من رحمة الخطوط الجوية البريطانية (BOAC)

، والتي كانت تحت إدارة السككا الحديدية السودانية وفصلت منها في العام

1925م، وتطور تحت وصلة مستور في عا في السبعينات ما لقرنا الماضي، عندما أدخلتا الطائرات النفاثة الحديثة طراز (Boeng) شمال طائرات من طراز إيرباص خلافاً .

بدأ التدهور في هذا المرفق الهام، منذ بداية ثمانينات القرن الماضي عندما اضطرت بمور البلاد السياسية، وانعكس ذلك على أداءها اقتصادياً عموماً، فشمها من ضمنها شملوا أسوأ ما حل بهذا المرفق، وهو التآرجح في تبعية وزارة الدفاع مرة أخرى تحت وزارة النقل، وت مفيها لآثاء إءالة الكثيرين للمعاشلأسباب سياسية، وفقد هذا المرفق خيرة أبنائهم خلال هذا النهج في وقت تحا ولكال دول الواعية، د عمخطوطها الجوية لقوة المنافسة في هذا المجال .

بدأ الحديث عن خصصة هذا المرفق منذ أوخر سبعينات القرن الماضي، ولم تفلح المحاولات التي بذلت، وذلك نسبة للوضع ال متردي لهذا المرفق وأخيراً تمتا لخصصة بدون شفافية فإل يعرفحتنا لآنتفاصيلها الصفقة، وقد زاد سوءاً حتناً أعيدت للحكوم ةمرة آخري. وتمتلك الشركة اسطول مكون من (12) طائرة منها (6) طائرات معطلة في العام (2010) اما الان في العام (2014م (تمتلك الشركة اسطول عام لمكون من عدد (3) طائرات، (2) منها مؤجرة لدولة وطائرة واحدة تعمل . بينما يوجد (7) طائرات هياكل .

ومنا همالمشاكل التي واجهت الشركة:

- القيود والمقاطعة الاقتصادية للسودان . اديا ليعثر الصيانة وعدم وجود الاسبير، وكثرة حوادث الطيران .
- عدما لإلتزام الموا عيد أحد السمات الأساسية، فقد تبذل كزبانها العدمال ثقة، فساءت خدماتها الجوية وكثرة عملياتها غلاقاً لجواء اما المرحلات. (1)

وللنهوض بالشركة مرة آخري لابد:

أ. تكون بشركة جديد ةود عمها مالياً معاً لإصرار علنا لإيفا ءبالإلتزام تعقد الشراكة المبرمبينها وبينها الحكومة ونقاديسلبيات الشراكة لسابقة.

ب. تشجيع الشركات الأخرى بالصغيرة ةحثها علنتو فبقاً وضا عهابطريقة منهجية.

ج. المضي ءقدماً في تنفيذ مشروعات المطارات والمهابط في كل أنحاء القطر لأن ذلك يشجع النقل لداخلي خصوصاً فيا لأصقا عالنائية منذ الشمال الي ةودار فوروجنوب السودانوجبالنوبة، حتلوستد عأنيكو نذل كبايطا ءتنفيذ مطار الخرطوم الجديد المكلف جداً .

¹ ورشة عمل بوزارة النقل والطرق والجسور، مرجع سبق ذكره.

د. تحسينا الخدمة بالخطوط الجوية السودانية، وحل مشاكل تبعات سياسة تحرير الأجواء، والاستحواذ على (75%) من السفر الداخلي، و(50%) من العالمي، و(75%) من المعارض لشركة الخطوط الجوية، ورفعه نصيبا لشركة فيسو قالشحن الجوي إلى (50%)، وتحقيق معدلا انضباطيا لإقلا عبئ نسبة (90%) وزيادة العائدات بنسبة (20%) الخروج والتدريب من الجوانب التشغيلية وتركها للقطا الخاص .

هـ. الانضمام لملائمات اتفاقية الدولية والإقليمية كافة في مجال النقل لتتحقق مصالح السودان .

جدول رقم (20)

نشاط وحركة الخطوط الجوية السودانية (2005 م \ 2010 م)

البيان\ السنة	2005 م	2006 م	2007 م	2008 م	2009 م	2010 م
عدد الركاب المنقولين	8816	15286	14325	13714	10188	12514
البضاعة المنقولة بالطن	1512	1234	1014	1034	1106	1228

المصدر الخطوط الجوية السودانية

رابعاً: النقل النهري:

استعمل النقل النهري علنا لأنهر منذ بدء الخليقة، أما النقل النهري التجاري بالحضري في السودان، فقد بدأ مع الغزو البريطاني للسودان في نهاية القرن التاسع عشر. النقل النهري يمكنه حدوث تغييرات اقتصادية كبيرة على مستوى الاقتصاد القومي، إذ يبلغ طول المجاري النهرية في السودان حوالي 5000 كلم في النيل الأبيض والنيل الأزرق ورافدها متعددة، لكنها المستعمل منها لا يزيد عن (2500 كلم) صالحة للملاحة طوال أيام السنة وعموماً فإن النقل النهري يستغل لمجربو بوابو الركاب والجرارات الحديثة التي أدخلت الخدمة في أوائل ثمانينات القرن الماضي، تنقل حوالي (350000)

طن من البضائع وعدد بسيط جداً من الركاب، وفي الوقت الذي كان يمكن أن يتضاهى ثلاثه مرات ليصل إلى حوالي مليون طن (1600 000 راكب) كما تشير كل الدراسات التي أجريتها بواسطة Bennie Hunderon & RRT Doshi Borgan ودراسة الجيش الأمريكي وخلافها. (كما سيتم ذكره لاحقاً) وقد خصصت لدارس الفصل الثالث النقل النهري بالسودان. (1)

¹ ورشة عمل بوزارة النقل والطرق والجسور، مرجع سبق ذكره.

خامساً: النقل البحري:

يقوم النقل البحري بنقل أكثر من أربعة خامس التجارة العالمية المحسوبة على أساس وزن السلع، ونتيجة للتطور التقني والكفاءة تتوسع عمليات النقل لمسافات أبعد عبر النقل البحري، كما يعتبر النقل البحري مصدر نقل مهم للسودان، ويربط السودان ببلدان الجوار ويوصل الصادرات السودانية إلى جميع أنحاء العالم، ويوجد في السودان حوالي (7) موانئ ينقل كل منها ما يلي:

- يختص ميناء عبور تسودان الشمالي بمناولة البضائع العامة والزيت والموالص وصادرات المواشي والبضائع الصلبة مثل الأسمدة والقمح والسماد والطاقات الاستيعابية (9) مليون طن في العام .
- يختص الميناء الجنوبي بمناولة الحبوب والجلال وطاقات (100000) في العام ويمكن ان تصل الي (3000000) في العام .
- يختص الميناء الأخضر البضائع الصلبة الجافة والبضائع العامة .
- يختص ميناء الخير داماداماً بمناولة المشتقات البترولية وطاقات الاستيعابية (2,5) مليون طن في العام .
- يختص ميناء الأمير عثمان دنقنه بحركة بواخر الركاب والأمتعة الشخصية والعربات وبواخر المواشي والبضائع العامة وتصل طاقتة الاستيعابية (1600 000) في العام .
- يختص ميناء أوسيف بتصدير خام الحديد والمعادن .

الموانئ البحرية:

لقد ظل السودان يعتمد على ميناء عبور تسودان اعتماداً كلياً في نقل البضائع وتمتأ هي ميناء أسوان لنقل الركاب والمواشي وبعض الآلات والعربات، ثم أنشئ ميناء عثمان دنقنه لنقل البترول ولفياً و آخر التسعينات تمنا القرن الماضي زيادة على بعض المراسي الصغيرة. إن هيئة الموانئ البحرية من الهيئات الحكومية التي تديرها لا بأس به، ومنحسنتها تمويل مشاريعها بنفسها وترقد ميزانية الدولة بمبالغ مقدرة.

تقوم هيئة الموانئ البحرية بعمل كبير بالنسبة للموانئ النهرية فقد أهلت ميناء عوادي حلفاومينا عملاكال، وقامت بإنشاء الميناء الجديد (دبكوستي) على نظام مشيبي بنظام الـ (BOT)

، والعلاقة بينها وبين هيئة الملاحة النهرية مازال يعترضها الغموض، وهناك مذكرات تحت النظر لتحديد هذه العلاقة. (1)

¹ ورشة عمل بوزارة النقل والطرق والجسور، مرجع سبق ذكره.

يدور الحديث عن خصصة هيئة الموانئ البحرية، وبما إنها من مؤسسات الدولة القليلة التي تحقق أرباحاً جيدة، ويرى الباحث تطوير هذا المرفق بما يواكب متطلبات العصر الحديث وحسب ما يجري في كثير من البلاد حولنا أما إذا كان المقصود إيكال بعض الأعمال للشركات متخذة صفة كعمليات الشحن والتفريغ في السفن داخل المخازن وفي الحظائر فلا مانع من ذلك واقتراحاً لآتي:

- أ. المضي قدماً في تطوير هيئة الموانئ البحرية لمواكبة العصر .
- ب. التخلي تماماً عن استحصا صهيئة الموانئ لعدم وجود المبرر لذلك .
- ج. تحديد العلاقة بينها وهيئة الملاحة النهرية فيما يختص بإنشاء وإدارة الموانئ النهرية .
- د. إعادة العلاقة بين هيئة الموانئ والسككا الحديدية علناً وسجدياً .

الجدول ادناه يوضح نشاط وحركة الموانئ .

جدول رقم (21)

نشاط وحركة الموانئ السودانية للفترة (2005 م | 2009 م)

البيان \ السنة	2005 م	2006 م	2007 م	2008 م	2009 م
عدد السفن الزائر لميناء بورتسودان	1512	1234	1014	1034	1106
الصادرات والواردات عبر الموانئ السودانية	8401327	7662391	8417633	9493782	8967566
عدد الحاويات عبر الموانئ	273385	328690	342152	391138	431223
جملة الطن المنقول بالحاويات	2037987	2003192	2016237	7977224	2713377
جملة الركاب ميناء عثمان دقنة	312646	265152	276220	260126	233474
جملة الطن المنقول	197122	342594	276220	260126	233474

					عبرميناء عثمان دقنة
623	403	404	325	329	عدد السفن الزائرة لميناء عثمان دقنة

المصدر : هيئة الموانئ البحرية السودانية 2009م .

المبحث الثالث: ميزات استخدام النقل النهري:

تتضح لأهمية العالية للنقل المائي بصفة عامة من خلال خصائصها الاقتصادية المتوفرة عند استخدامه، ومن بين تلك الخصال انخفاض تكلفة التشغيل المنخفضة التي تنشأ نتيجة لانخفاض طاقة الحركة المستخدمة، بالإضافة لكميات الضخمة التي يمكن نقلها مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

كما أن الأنهار تعتبر مجاري طبيعية، لا تحتاج إلى تكاليف إنشاء رأس المال العالية، ويسهل استخدامها للمواطنين بموا عينية بسيطة لا تحتاج إلى تقنيات معقدة، لذا تعتبر تكاليف التشغيل وإنشاء السنوية منخفضة نسبياً، بالإضافة إلى السلامة والأمن بالنسبة لعملياتها منذ أولية الشحن وتعد وليست ذات مستوى عالٍ في النقل النهري، ويمكن إنجاز هذه الخصائص فيما يلي :

وَأولاً: النقل النهري أقل تكلفة:

تتكون التكلفة في قسطا عانقل من ثلاثة أنواعا عللتكاليف:

تكاليف المستخدم أو المالك :

وتضمن قيمة زمن الرحلة سواء كانت تكاليف ثابتة أو متغيرة ، ويستخدم النقل النهري كمية أقل بالنسبة للوقود والشحوم والاسبير وكل ما يتعلق بتكاليف التشغيل مقارنة بوسائل النقل الأخرى بالإضافة لبساطة وعدم

تعقيد الكاكنات والتقنيات المستخدمة في النقل النهري . فما يتم استهلاكه من الوقود معبرا عنه باللتر ووقود للماكينة حمل طن واحد من البضائع لمسافة كيلو متر واحد نجد الأتى : (1)

استهلاك الشاحنة حمولة (25طن) يعادل (0,036 لتر/طن/كلم)

استهلاك جرار السكة الجديد يعادل (0,027 لتر/طن/كلم)

استهلاك الجرار النهري يعادل (0.006لتر/طن/كلم) .

كما يتم تحميل تكلفة الإهلاك كنسبة بسيطة، نسبة لأننا لاستثمار في النقل النهري يتم فيها استرجا رأس المال العائد بالمدى الطويل .

ب. التكلفة العامة أو تكاليف البنية الأساسية:

تعتبر الأتجار مجار طبيعية موجودة، لا تحتاج إلى التكلفة إنشاء رأس المال العالية ومقارنة مع تكلفة إنشاء الطرق والسكة الحديدية تعتبر قليلة جداً ، بالرغم من أنها قد تحتاج إلى التنظيف والزالة للجزر الرملية والحشائش ووضع إشارات الملاحاة المرورية وغيرها من التكاليف الانشائية .

ج. التكلفة الاجتماعية:

تحدث وسائل النقل بأخر سامة، وتلوث البيئة وتحدث أزعاجاً لبقية أفراد المجتمع، بالإضافة إلى ذلك قد يحدث أضراراً للمدن، وفي أوقات الرئيسية. أما النقل النهري فيستخدم جرار واحد ومن خلفه صند لأكثر كقوة مسحوبة في حالة شحن البضائع. وبالتالي ستحدث أضراراً للماكينات التي تحدث لأبخرة الدخان وبالتالي أقل تلوثاً للبيئة وأقل أزعاجاً مقارنة بوسائل النقل البري، ومن ناحية أخرى لا تحدث وسائل النقل النهري أضراراً في الطرق العامة .

ثانياً: زيادة الحمولة المنقولة واقتصاديات الوفرة:

السفن والبواخر عبارة عن صناديق كبيرة تزيد السعة فيها بمعدلات كبيرة جداً في الأسطح، وكذلك يمكنها سحب صناديق أو صناديق كبيرة

يرتفع خلفها اتصالاً إلى 10

صناديق لا يزيد في شكل مجموعات. بالإضافة إلى التصميم المنبسط للمواهب والصنادل، يتيح لها القدرة على شحن حمولات كبيرة مقارنة مع وسائل النقل البري .

(1) هيئة النقل النهري ، مكتب التصميم الهندسى .

طن، بينما تحمل اسكة حديد حوالي

وقد تحمل للرحلة الواحدة حوالي 2600

600 طن للرحلة، ولا يتجاوز النقل بالشاحنات 60 طن للرحلة للشاحنة والمقطورة.

بالإضافة إلى إمكانية النقل النهري مما يمتد تحقيق فوراً الحجم الكبير، من خلال زيادة الكميات المنقولة دون تغيير حجم الطاقم أو زياد

التكاليف الثابتة.

ثالثاً: النقل النهري بالأقل سعراً:

يعتبر النقل النهري الأقل تكلفة، من حيث تكاليف المستخدم وسعاً التشغيل لتغطية تكاليف التشغيل لقليلة لديهم، فقد أدت إلى انخفاض سعر النقل النهري مقارنة مع النقل بالشاحنات والسكة الحديدية.

رابعاً سهولة الاستخدام:

يسهل على المشغلين امتلاك وسيلة نقل في الأنهار مثل المركب والبواخر والموانئ القائمة، كما يسهل على مستخدميها استخدام الموانئ. وبسهولة الحصول على الوحدات النهرية (بواخر وصنادل ومراكب) بالتصنيع المحلي بتكلفة اقتصادية منخفضة (انخفاض تكلفة تصنيع الوحدات النهرية) ..

وبصفة عامة يمكن القول بأن استخدام النقل النهري يسهل للمشغلين استخدام النقل بالشاحنات والسكة حديدية وذلك بالرغم من نقلها

لمرونة في الاستخدام.

الفصل الثالث

النقل النهري بالسودان

سنتناول في هذا الفصل النقل النهري بالسودان في ثلاث مباحث. المبحث الأول يتحدث عن الملاحة النهرية، والتطور التاريخي للنقل النهري بالسودان وأهمية الأهمية الاقتصادية له. وفي المبحث الثاني نتحدث عن هيئة النقل النهري من حيث الإنشاء أو المولد حتى تخصصتها في العام (2007م). المبحث الثالث نتحدث عن الخط الملاحي كوستي - جوبا، من حيث جغرافية الملاحة ودراسات تطوير النقل النهري، والشركات العاملة، والإمكانات والبنية التحتية، والقوة التشغيلية. كما نتحدث عن مميزات استخدام النقل النهري بين مدينتي مينا عكوس و كوستي العاصمة جوبا في دولة جنوب السودان.

المبحث الأول: بدايات النقل النهري:

الملاحة النهرية كنظام نقل:

يتكون نظام النقل بصفة عامة من سبل وأخطوط وسائل ومواعين، موانئ ومحطات، وذلك يمكننا القول بخطوط جوية، وخطوط قضبان حديدية، الطرق والمجاري المائية، كما مثلت لما هو معروف من سبل وأخطوط النقل، كما يمكننا القول سفينة فضاء، قطارات، سد يارات، ومواعين مائية. كما مثلت لما هو معروف من وسائل النقل.

أما عن محطات البداية والنهايات، كما مثلة للموانئ الجوية، ومحطات السكة الحديد، ومواقف السيارات، والموانئ النهرية والبحرية. كما أن نظام النقل المائي في القطر يتكون من وجود أنهار، وبحيرات، أو قنوات مائية صالحة للملاحة.⁽¹⁾

كما أن المجال الملاحية التي تكونها الأنهار، قد استخدمت كخطوط ملاحية. وتعتبر أقدم منظمة النقل التي تعبر قمت من مطلق الحياة الاقتصادية. إن الأنهار تمثل مصادراً استخداماً آخر مهمة. وإذا تتبعنا أهمية الأنهار، نجد أن أغلب الحضارات قد نشأت وتطورت في الأنهار، ففي السودان نجد حضارة كريمة، كوش، مروحي، قد قامت وتعلقت بفنهر النيل، كذلك الحال في مصر القديمة والفرعونية. أيضاً الحضارة الصينية، قد قامت وتعلقت بفنهر هوانج هو، والهندية علنهر اليانج، والحضارة البابلية التي قامت وتعلقت بفنهر دجلة والفرات، هذا بجانب أن الأنهار قد كانت حلقة وصل لكثير من الشعوب، فقد استعملت لروسة نهر الفولجاء وروعة هلاتصال بالقطار الأوروبية، واستعملت لفرسيين نهر ساندنلورانس لدخول أمريكا الشمالية.

التوسع في استغلال النقل النهري أخذ اهتماماً متزايداً خلال القرن السادس عشر في أوروبا، عندما ارتفع الطلب على خام الحديد من تجارة الحبوب الغذائية، أما خلال القرن الثامن عشر، فقد توسعت عمليات تطوير النقل النهري خاصة بعد الثورة الصناعية، عندما ازداد الطلب على المواد الخام ونقل منتجاتها الصناعات إلى مناطق الاستهلاك، حيث تم الاستغلال لأعظم نهر الراين لتحقيق ذلك الطلب.

البنية التحتية للنقل النهري :

جاء في تعريف الأمم المتحدة لخطوط الملاحة المائية ما يلي: الملاحة المائية الداخلية كنظام نقل: تشتمل على ثلاثة مكونات أساسية. هي المسطح المائي والمجر بالملاحي. الميناء أو المرسان النهري. والموانئ النهرية أو البواخر. ويمكننا مناقشة العناصر لهذه المكونات الثلاثة فيما يلي:⁽²⁾

1/ المجال المائية:

هي المسطحات المائية غير المرتبطة بالبحر، وانها تستخدم بواسطة موانئ نهرية ذات سعة (لا تقل عن خمسين طن). فإذا تتبعنا هذا التعريف، فإننا نجد بعض البحيرات، القنوات والأنهار في العالم تستخدم كمجاري ملاحية. أن مصطلح الخط النهري يقصد به أي إقليم أو خط تم استخدامه وخط لا يستخدم كممر يربط بين موقفين. ويحتج الخط الملاحية إلى الجهد لنظافة وفتح الخط

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 62.

² د. عبد الرحيم أحمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 49.

طبرغرتوفير العمق المطلوب للملاحة، بالإضافة إلى الوضع بعض إشارات المرور والملاحية لتوفير إبحار آمن وسريع، ويعتبر تحسين المجرى بالملاحة أحد عناصر التكلفة الثابتة ولأنها لا ينفذ سنوياً الأمر الذي يعني عدم إدراجها في ميزانية السنوية كما أنه لها أثراً محدوداً على المصروفات وتكاليف الإنشاء وللخط الملاحى، تكون أقل تكلفة من إنشاء الطرق وأقرباً من سكة الحديد.

2/ الموانئ النهرية:

وهنا يلزم تعريف بعض المصطلحات المستخدمة في هذا المجال. فمصطلح (مرفأ) يقصد به مكان مجهزة لإيواء البواخر، ويقابلها في اللغة الإنجليزية مصطلح (Harbor) أما مصطلح (مرسى Berth) فيقصد به المكان الذي يصلح لرسو البواخر. أما مصطلح ميناء (Port) فيطلق على المدينة التي بها مرفأ. نجد أن المرفأ النهرى هو أحد العناصر الهامة في نظام النقل النهري، فهو عبارة عن منشآت مشيدة على أحد ضفتي النهر، ومجهزة لمبانى وآليات التفتيسا عد في عمليات المناولة للبضائع وخدمات الركاب، بالإضافة إلى توفير الخدمات الفنية للبواخر، وهذه الآليات تقدرتكون ثابتة وقد تكون متحركة، إما على أرض اليابسة أو عائمة، لتسا عد على شحن وتفريغ السلع والبضائع بالإضافة لصيانة الموانئ عينا لعمائم، وهذه الآليات تشمل الارتفاعات الشوكية، والسيور الناقلة، والكرينات العائمة، وآليات توزن السلع، كما توجد بالمرفأ استراحات للركاب، والتي يتبعها مبانى لخدمات الأكل والشرب للمسافرين.⁽¹⁾

أما المنزلاقات (Slipways) والترسانات (Dockyards)، فهى منشآت تقنية ضرورية ومهمة، مدعمة بوسائل اتصال العنبد، تربطها بكافة أنحاء العالم، كما يجب أن يرتبط المرفأ بأجزاء المختلفة داخل قطر عن طريق سفلى فرعية، مثل الطرق، والخطوط الحديدية، وأحياناً الخطوط الجوية، لتسهيل عملية الحركة والاتصال، وتعتبر تكاليفها لإنشاءات من وجهة نظر الاقتصاديين، تكاليف منخفضة بمعنى آخر هي تكاليف ثابتة. أما مواقع المرافئ فقد تكونوا أحداً من خمسة مواقع هي:

○ **مرافئ عند التقاء نهريين:** وهذا الأمر نجد هـ في نهر النيل، في مرفأ ملكا لفي دولة جنوب السودان عند التقاء نهر السوبا طمع النيل لأبيض، وفي السودان حيث يتقيا النيل الأزرق والنيل الأبيض عند الخرطوم.

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 64.

- **مرافئ نهرية بحرية:** وتوجد عادة عندما يصب النهر في البحر، ومثال ذلك عند مصب نهر النيل في البحر الأبيض المتوسط عند مر فأير شييدوم مياط، وفي مصب نهر أورال في بحر البلطيق في آسيا .
- **مرافئ عند عناق النهر بالسكة الحديدية:** وهذا النوع من المرافئ نجد نظام النقل للنهر يوظف السكة الحديدية يكملانبع ضهما البعض، وهذا النوع يوجد في السودان في موقعينهما، كريمة وكوستي، الموقع الأول كريمة يربط وسط السودان بأق صدماله، بينما يربط كوستي وسط السودان بولاية جنوب السودان .
- **مرافئ إقليمية:** وتوجد مثلها المرافئ عند الحدود بين قطر ينم مثل ذلك كمر فأوادي حلفا الذي يربط السودان بمصر .
- **مرافئ محلية:** هنا كالعديد من المرافئ والمراسيو الموانئ التي تستخدم في النقل للنهر يعطى المستوى المحلي، لنقل السلع وترحيلها ركاب في السودان .

3/ الموانئ النهرية:

هي التي تمتد لطاقة عرض النقل النهرية، وعادة تكون من تنوع مصادر الصناعة. فتشتمل موانئ صنادل، وفي السودان ننشئ النهر و اعينالركاب (أنها) وبصا تنهرية، كما ننشئ الموانئ البضا عة بأنها جرارات دافعة وبواخر. توجد أنوع عديدة من الصنادل المستخدمة في السودان، علد سبب الامتداد للصنادل البضا عة الجافة، صنادل لدفع الذاتي، بالتالي فينم صطلحوا عين نهرية يقصد به كالبواخر والصنادل لدفع ة فهو يشير بالوحدتين المتحركتين المقطورة معاً، بينما مصطلح (Vessel) يعني في غير السودان سفينة كبيرة.⁽¹⁾

إن الموانئ الفنية للبواخر النهرية، قدمت تطويرها بتطوير المعرفة البشرية، حيث تم في البدء استخدام الحصائر، ثم جزوعا لأشجار المجروف كقوارب، والتي تم تطويرها بإدخال المجداف والمقود، فتم تطوير الشرا عة لاستفادة من طاقة دفع الرياح، ومن ثم التظ ويرعد تطوير صناعة الفحم الحجري في القرن الثالث عشر، حتى وصلنا إلى المرحلة استخدام الكهرباء، الأمر الذي يمكن الموانئ النهرية من حمل كميات كبيرة وبسرعة جيدة، مما أدى إلى انتشار صناعة النقل النهرية.

التطور التاريخي لنقل النهر في السودان:

إن استخدام النهر للملاحة قديم وأقدم نشاط إنساني. لا يمكن تحديد تاريخ معين لاستخدام القوارب النهرية لأغراض عسكرية أو تجارية، لكن توجد بعض الشواهد على ذلك بين السودان ومصر خلال فترة سنفر وحوالي (2900 ق.م).

¹ د. محمد عثمان الخضراء، المرجع السابق، ص 65.

أما بعد (2500م) فإن النقل لنهر يصار النشاط الغالب بين القطرين كما يشير أيضاً إلى أن منطقة النوبة شمال السودان انقداستخ
دمت القوارب الخشبية في سفريات الطالع بالخرطوم خلال الفترة (1900 - 1700م).⁽¹⁾

خلال الفترة (1820 - 1881) مأيفترة الحكم التركي -

المصري للسودان حيث تم إدخال البواخر تسير بطاقة مولدة من خشب الحريق بدلاً عن المراكب الشراعية، كما تم بناء بعض الموانئ المؤقتة الوا
قع بين الشلال السادس (العبيدية السبلوقة)، وفي العام

1874م، أنشأت تورشة بمنطقة الشجرة على النيل لأبيض جنوب الخرطوم، وتمارس الحوض بولاً للخرطوم، إضافة إلى بعض أجزاء الب
وآخر التي تم تركيبها بالسودان، وكان أولها بوروبور والإسماعيلية التي تم تركيبها بترسانة الشجرة في العام

1875م، وخلال الحكم الخديوي محمد سعيد باشا (1945 - 1956م)

حيث تم إدخال أربعة بواخر نيلية، ثم إضافة ستة بواخر أخرى، وذلك بعد قيام السير صمويل بيكر برحلتها المعروفة، كما أنشأت أول ترسان
ة في السودان وكان مقرها وزارة الأشغال الحالية حيث تم نقلها في العام

1898م إلى مدرمان كانا المدرسة الصناعية الحالية، وقد أضافت حكومة الحكم الثنائي (12)

وابور آخر، وهي البورات التي استعملت لاحتلال السودان، وكان عدد العمال حوالي (70)

عاملاً يقومون بمصيانته وتشغيلها بالبورات، وهؤلاء هم العمال الذين بدأ تبنيهم صناعة الخرطوم بحري، حيث تم بناء أول حوض

عائم لمصيانة السفن في العام (1901 - 1902م)

حيث أنشأت مصالحة البورات كمصالحة قائمة بذاتها، وسميت مصالحة البورات والمراكب، وقد بدأ أتعلقتهما معالسكة الحديد في العام
(1912م)

، عندما تقرر تبنيها للمصالحة السكة الحديد، وفي العام (1926م) كانتا الانطلاقة الحقيقية للبورات في ناستها في الخرطوم بحر

ي.

كما نشير إلى أنه تم بناء عرضي فحجري)

الاسكلة) على النيل الأزرق، قبيل اقتراحهم على النيل الأبيض عند منطقة المقرن، بعد ذلك تم إنشاء حوض بناء السفن الحالي)

البورات حالياً)

على الضفة اليمنى للنيل الأزرق قبالة الاسكلة في مدينة الخرطوم بحري، وقد تم ربط حوض بناء السفن الحالي بالمعبر البحر الأحمر بـ

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 67.

خط حديد يربط الخرطوم بمحرمدينة بورتسودان. أما قبل الخط الحديدي فكان النقل يتم بالجمال المنسوكنا إلى البربر ومنها إلى الخرطوم بالنهر.

– خلافترة حكما المهديّة (1882)
1899 م)، استخدم النقل النهري لأغراض سياسية وعسكرية جنوب الخرطوم، وتماستخدام الأسطول التركي المصري ونا دخا لأيتع ديلا تقيه، في العام
1898 م) زاد تمطامعاً لأوروبيين الذين عملوا على إرسال باخرة إلى الخرطوم، ومن ضمنها الباخرة البرديني فيسبتمب
رمنا العام (1898 م)، ومنها دخل السودان عصر الملاحة النهريّة الحديثة التي عملت بواسطة التوربين مستخدمة الحطب كوقود.

– وفي الفترة 1899
1955 موهيا لفترة الحكماء لانجليزيو المصري للسودان، فتعتبر أهم مراحل تاريخ شبكة النقل الحديثة في السودان، فقد بدأ بتطوير السكك الحديدية كنشاط رئيسي، ثم تلذلكا فتتأ حال خطوط الملاحة النهريّة كنشاط مكمل للخط الحديدي فيا لأما كنا التي يصعب فيها توصيل
للخطوط الحديدية لأسباب اقتصادية. وقد تما فتتأ حخطيين ملاحيين، الأول يربط مدينة كوستي بمدينة جوبا (1436 مكم) ،
أما الثاني فيربط مدينة كريمة ومدينة كرمة بطول (330 كلم).⁽¹⁾

في العام (1949 م) نشر موريسمقلاً في مجلة مرورنا للسودان (SNR)
للتبعتاريخ وتطور انشأ شبكة خطوط السكة الحديد، فاقتطف من مذكرات نشر شلحيثيقول: تمبدأ العمل في الخط الصحرا فيا ليوماً لأ
ولمنا العام (1879 م)
، حيث وصل إلى مدينة ابوحمد فيا ليوماً لا ولمننوفمبر في نفس العام، وبينما وصل الخط الحديدي إلى المدينة عطر فيا العام 1898/7/3 م
، حتى وصل مدينة الحلفا في نهاية (1899 م) أما الخط الواصل بين مدينة عطر وبورتسودان بغير عير بسواكن، فقد اكتمل فيا كتوبر
(1905 م)
، وبعد أربع سنوات منذ اكتمل افتتاح حمينا عبورتسودان، الذي تماستخدام مهديلاً لمينا عسواكنا البحر يومينا عحلفا النهري.

(م) 1909) بدأ العمل في الخط بين الخرطوم ومدني فيا العام
، وفي آخر نفس العام تم تشييد كبريال النيل لأزر قوالذي يربط الخرطوم موالخرطوم بحري، وفي العام (1910

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 70.

(م) اكتمل تشييد كبري النيل لأبيضو الأبيض بعد حوالي

4

كلم من مدينة كوستي، وفي

1911/12/3 موصلا لخط الحديد بالمدينة الأبيض التي تبعد حوالي (685 كلم) من الخرطوم وعنوانها (1608 كلم) وحوالي (1467 كلم) عن بور تسودان. لقد تم ربط مدينة كريمة التي تقع على الضفة اليمينية لنهر النيل بخط الصحراء على بعد (26 كلم) بالشمال من بابي محمد بطول (205 كلم)، وتم افتتاحها في العام 1906 م.

حتمال العام (1915)

(م)

جرتمحاولات عديدة للاستفادة من روافد نهال النيل المتعددة في مجال الملاحة النهرية، كما شملت الخطوط الحديدية بقية المناطق، وقد تأخر العمل بصورة واضحة عند بداية الحرب العالمية الأولى في العام (1914 م)، إلا أن تم توصيل الخط الحديدية بها كسلافي 1924/4/21 م، ثم القصار في نفس العام، ووصلت تقاطع سنار في العام (1929 م) إلى كبري البطانة على نهر عطبرة، فقد تم تشييد هفيم طلع (1928 م).

وهو نفس العام الذي تم فيه تشييد كبري النيل الأبيض الرابط بين الخرطوم وادمرمان. كما تم بناء ميناء نهر بيم مدينة جوبا في العام (1928 م). أما في العام (1929 م) فقد شهد اكتمال الحلقة الحديدية تقاطعها - تقاطع سنار بطول يبلغ حوالي (800 كلم) (1).

خدمات البواخر ظل كما هي خلال الفترة أعلاه من ناحية الخطوط النهرية. أما المعدنات واليات الموانئ فقد شهدت تحسناً ملموساً خلال الثلاثينيات من القرن العشرين. كما تم إنشاء ميناء كوستي في نهاية العام (1929 م) وتم تطوير الخط الملاحي النهر في إفريقيا الجنوبية بصورة جيدة، جعلته يحتل المرتبة الأولى في القارة السمراء، لعدة أسباب: حيث يقع الميناء النهر في منطقة إستراتيجية من حيث الموقع ومن حيث ارتباطه بشبكة السكة الحديد التي تربط ميناء بور تسودانوبالعاصمة الخرطوم، ومن ناحية يربط السودان بجنوب السودان، حيث يصل الخط النهر بالمدينة جوبا عاصمة الدولة الجديدة هماراً بكاكاو ملوطو ملكا لويمكنه الاتجاه بالناسر، كما يمكنه الاتجاه لبلانتيو، هماراً أيضاً بمدينة بور وتركاكاو منقلا ثمالعاصمة جوبا.

أما شمال السودان فلم تكن الحكومة الاستعمارية مهتمة بتطوير النقل النهر فيه. ولكن في مجال الخطوط الحديدية، فقد تم تشييد ثلاث خطوط صغيرة في بداية الأربعينيات هي: خط حديد وادي حلفا فرس. خط الملوية تسني. خط ريكال جيلي. خلال الحكم الوطني بعد (1956) تم ربط نواحي مدينة نواوي عبر تقاطع الرهد، وتقاطع بابنوسة - نيا لا تمخط بابنوسة، عبر خطوط حديدية.

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 72.

شهدتها اهتماماً لاوربيين باستقلال الموارد السودانية الطبيعية، لذلك بذلوا كل ما في وسعهم لتطوير شبكة النقل داخلية، عمارها السكة الحديد، والخطوط النهرية، ثم ربطها بميناء حديث في بور تسودان، ليسهّل عملية انتقال السلع إلى بريطانيا.⁽¹⁾

الأهمية الاقتصادية للنقل النهري:

إن النقل هو الذي يبادر في تحقيق نجاح مشروعات التنمية الاقتصادية، من خلال مساهمة شبكة النقل لفعالية في استغلال الموارد الطبيعية. الأمر الذي يقود إلى انتشار الإنتاج، مما يفتح الفرص لتحقيق التخصص في النشاط الاقتصادي حيث يلعب دوراً كبيراً في توسيع نطاق السوق.

كما يناقش بعض الاقتصاديون، أن موظفي النقل، خلق سوقاً لإنتاج وتطوير التجارة الخارجية يؤيد بها التطوير نظام نقل أخليسيه في جمع الإنتاج بغرض التصدير من أجزاء مختلفة داخل قطر.

وترجع أهمية النقل النهري في السودان إلى أنها الشريان الذي يربط ما بين شمال السودان وجنوبه من خلال (5178

كلمياً طولاً لخطوط الملاحة النهرية التي يمكن استغلالها، في وقت يسع فيها النقل النهري كميات تصل إلى 2.600

كلمياً الرحلة الواحدة، فنجد أن نهر النيل يتفقدنا الجنوب للشمال فاسماً السودان إلى جزأين متساويين تقريباً مختزلاً حوالي (49%) من

مساحة السودان المتمثلة في البيئة الصحراوية، لذا نجد أن حوالي (70%) من

سكان السودان يقطنون على ضفاف النيل ووافده، وبالتالي معظم النشاط الاقتصادي بالقرب من النيل ووافده، وهذا ما زاد الطلب على خدمات النقل

بصفة عامة، والنقل النهري بصفة خاصة، وذلك للميزات التي تتمتع بها من سهولة الاستخدام، وقلّة في التكلفة، والكميات الكبيرة التي ينقلها

أ، وقلّة استخدام الطاقة، وبأنها نسبياً منقل السلع ثقيلة الوزن وقليلة الثمن، مثل المواد الخام في عمليات التعدين، والمحاصيل الزراعية

عياً. وباستخدام نهر النيل ووافدها الكثيرة التي تختزق مناطق ذات طبيعة جغرافية صعبة الترحال بوسائل النقل البري.

ويمثل النقل النهري أهمية قصوى في المنطقة الواقعة جنوب كوستي،

(والتيلتقو بوسائل النقل لأخرى منافستهم على المدى القريب

(الطريق البري الوحيد المسفلت يصل إلى مدينة الرنكدا لحدود جمهورية جنوب السودان، منها حوالي

(84 كيلومتر) من كوستي حتى حدود ديبينا البلدين.

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 73.

كماترجعاً همية استخدام النقل النهري بالوجود (3928 كيلومتر) صالحة للملاحة، المستغل منها فقط 1436

منكوستيا الجنوب منها 84 كلم داخل حدود السودان

كلم داخل حدود جمهورية جنوب السودان، بالإضافة لوجود الأيدي العاملة المدربة، ووجود الشركات العاملة في مجال النقل النهري (13 شركة مسجلة)، ووجود عشرة شركات متخصصة في مجال اللور شوصيانة الموانع النهرية.

بالإضافة أيضاً إلى البنية التحتية من أصول ضخمة، وموانئ حديثة وجارات توصد لوبواخروورشوأحواض وأدوات المناولة العا ئمة والثابتة، بالإضافة لقدرة وكفاءة الكوادر العاملة في تصنيع وتشغيل هذا لإمكانيات، والتي تعززها الخبرات المتراكمة على مدى السنين، بالإضافة لتكامل الخدمات داخل قطاع عسواء السيادة (مصلحة الملاحة) او التشغيلية (الشركات العاملة) بالإضافة للموقع الاستراتيجي لميناء كوستيومرورخط السكة حديد الذيربط الميناء النهري بالميناء البحر ييبورتسودان، ومرورالطريق البري بالمسفلت الذيربط الميناء بعبر بالسودان .⁽¹⁾

وقد ازدادت أهمية النقل النهري في السودان، بعد انفصال الجنوب بالسودان وقيام دولة جنوب السودان، وبعد انحسار نشاط النقل النهري في المنطقة جنوب كوستي، وضرورة الاستغلال الأمثل لتلك الإمكانيات الكبيرة للموارد الضخمة الموجودة. بالإضافة لآثار الموجب بالدور المهم الذي تلعبه في مجال التنمية الاقتصادية بين البلدين.⁽²⁾

جدول رقم (22)

منقولات النقل النهري خلال خمسين عام سنوات مختارة

الاقليم	الاقليم الجنوبي		الاقليم الشمالي		الاقليمين معا		النسبة المئوية	
	الطن	الطن اكلم	الطن	الطن اكلم	الطن	الطن اكلم	الجنوبي	الشمالي
51\1952	85091	49	4823	4,8	81941	52,8	71	29
61\1962	96313	78	31980	6,4	128193	84,4	75	25
71\1972	94294	79	39694	8	133988	78	70	30
81\1982	143200	121	13627	42,8	156817	123,8	91	9
91\1992	29000	24	64000	1,3	35400	25,3	83	17
93\1992	54000	64	8000	1,6	62000	43,6	87	13

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 75.

⁽²⁾ هيئة الملاحة النهرية الداخلية مقابلة مع مدير الهيئة /هاشم العوض، يونيو 2011م.

12	88	46.4	60000	1,4	7000	45	53000	93\1994
----	----	------	-------	-----	------	----	-------	---------

المصدر : هيئة النقل النهري

المبحث الثاني: هيئة النقل النهري (1973- 2006م):

نشأة الهيئة:

بنهاية العام (1960) انحصرت خدمات النقل النهري في الخط الملاحي الذي يربط بين الخرطوم - وجوبا، والخط الذي يربط بين كريمة - دنقلا. كخطين يعملان تطوا لاسنة. هذا بالإضافة إلى الخط النهري بالسوكي - الرصيرص - كخط موسمي يعمل خلال الفترة الفيضانات. يبلغ الطول الكلي لخدمات النقل النهري هذه، حوالي (2180 كلم)، علما رغم أن طول الخدمة النهريه قد انحسر عدتو قف خطيما كمال - قمبيلا واد يحلفا - اسوان، إلا أن الخطوط الملاحية المتبقية، قد أدت إلى خلق تجمعات اجتماعية ناجمة عن مؤثره خاصة في الموانئ التي تنمى إنشاءها، مثل كريمة وفي الشمال، كوستيفيا الوسط، ملكالوجوبيا في الجنوب قبلا لانفصال، إضافة إلى القرى التي تنشأت حول المراسم مثل لتوفيقية، الرنك، بور، شامبي، منقلا. وقد وفرت تلك القرى والمدن فرص عمل لمجموعات كبيرة من السكان، و دعمت الحياة الاجتماعية، حيث إنشأت المدارس، ودعمت إنشاء الوحدات الصحية، ووفرت منزل للسكناء العاملين في الهيئة. ان الخطوط مبحر يتعتبر الميناء النموذجي لهذه الناحية، كما قامت منظمات العمال والموظفين النقابية بأداء أدوار فاعلة في الحياة الاجتماعية والسياسية علمستوى الحياة الحضريه في السودان، كما ان عمال النقل النهري كبقية العاملين قد تأثروا كثيرا بالتغيرات السياسية إلى حد تنفي البناء الاجتماعي السوداني بصورة عامة.⁽¹⁾

في اليوم الأول لمنيوليو)

(1972م) تم فصل إدارة البواخر من مصلحة السكة حديد، وتم تحويلها إلى مصلحة كاملة هي مصلحة النقل النهري. وفي

(11 يوليو 1973 م) فقد أصدر رئيس الجمهورية القرار رقم (37)

الذي تم بموجبها إنشاء هيئة عامة مستقلة ذات شخصية اعتبارية سميته هيئة النقل النهري. كما أصدرت قوانين مماثلة بموجبها تم تحويد لالعديد من المؤسسات إلى هيئات تقاطع عامومنا النقاط الرئيسية لقانون 1973 م مايلي .

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 76.

أولاً: إعطاء الصلاحية الكاملة للهيئة فيما حثكار ملكية الموا عينو الموانيو المرافيو الورشو أحواضا لبناء للسفنبا لإضافة البعضا لأ صولا لأخر مثلا مكاتبو المنازل كما أعطيا حثكاراً كاملاً فير ترحيل لركابو نقل السلعو البريدو الحيوانات

ثانياً شمل لقرار ضمناً أنتمت الهيئة النقل لنهر بسيادة الدولة لانا لقرار نصل على الهيئة توفير خدماتها المصلحة لاقتصاد الوطن يقصد النظر عن التكاليف التي قد تنتج من جراء هذا العمل فمثل هذا العمل في مثل هذه الحالة لا تتيح للهيئة المطالبة بتعويض ما يتدفعها الحكومة .

أما الهيكل التنظيمي ونشاطات الهيئة فقد كانت كما يأتي :

أ . رفعت قرار دورية للبرلمان بنال المناشط المختلفة للقامت الهيئة بأدائها أو تنوي القيام بها .

ب . وزير النقل يشرف علناً على المجلس لإدارة كما يقوم مع وزير المالية بمناقشة الموازنة العامة ميزانية التنمية التصديقية لفئات أو جور النقل لإعانة القروض والداخلية والخارجية عل وزير النقل رفعت قراراً بضرورة من منظمة للبرلمان

كما يتكون مجلس إدارة الهيئة من أحد عشر عضواً وله سلطة التشريع للسياسة العامة للهيئة كما عليا يهترجمة المصلحة الوطنية الاقتصادية إلى واقع معاش ، وتقع على مجلس إدارة مسؤولية رفعت قرار سنوي لوزير النقل إضافة إلى الموازنة التنموية ، والتمويل لأ جنبي ، وعليه تصديق المناشط التي تدار بواسطة العمال وتدر دخلاً إضافية للهيئة ، وغير مسموحاً لعضاء مجلس الإدارة أو أي أخدمناً فراد أسره ما يثق من نفعه أو يشار كفيلاً يعمل منشأ نهمنا فسة الهيئة فيما نشطتها .

ثالثاً: لإدارة التنفيذية تتكون من مدير عام زائد أربعاً إدارات استشارية هي :

التخطيط ، البحوث لإحصاء شرطة النقل لنهري ، المستشار القانوني للخدمات الاجتماعية .
هذا بجانب إدارات متخصصة الآتية :

الإدارة الفنية ، إدارة الحركة والبضائع ، إدارة الحسابات ، إدارة شؤون العاملين ، إدارة المخازن والمشتريات ، إدارة التدريب ، إدارة التشد بيد ، إدارة المراجعة الداخلية .

بلغ مجموع العمال في عام (1985 م) حوالي (5000) عامل ووصل عدد هم إلى (1400) في العام (1999 م) حيث تم فصل حوالي (4000)

لأسباب سياسية ، أما الإقليم الشمالية فيقتطع فصله في عام 1993 م وصار يتبع إدارياً إلى الولاية الشمالية ، ويعتبر العاملون من ذوي المؤهلين الجامعية والخبرة الفنية إذ تدر بأعداد كبيرة منهم تدريباً مكثفياً بالإضافة إلى التوارث الخبرات في المجالات المختلفة .

منهم مهندسا البواخر ، الاقتصاديين ، الإداريين ، العمال المهرة وعاملو المسير والورش ، وفي شهر يوليو

1994 متمفصلا لقياد انا لإدارة العليا في الهيئة الأمر الذي يعتبر خسارة عظيمة في الكوادر البشرية الذي يصعب تعويضهم في ظل التنافس القوي في التكنولوجيا والأيدى الماهرة قور الرخيصة.⁽¹⁾

1980

خلال الحقبة -

(1985م) أد عبعض الخبراء الأجانبا نالهيئة بها فائض عمالة، هذا المقولة قد تظهر صحيحة في ذاك الوقت لأن حوالي (75%) من المعرض لم يستغل للاستغلال الأمثل، خاصة في إقليم الجنوب (أنذاك) لقيام الحرب، كما أن بعض المسؤولين ليس اند هم بعض التجار وبعض الأجانبا د عوا أيضا أن الإدارة غير كفوء. إلا أنه بعد إجراء مقابلات مع الإدارة العليا السابقين الذين أكدوا أن الحجتين غير صحيحتين لآتي:

- يتماستيعا بالعام لى في الهيئة فتنظا م محدد بحيث يطلبنها أدا عمها معروفة ومحدد توفقا لجدول لمسير البواخر .
- الإدارة مكوونة من خريجي بعض الجامعات والمعاهد الفنية من السودان والولايات الأوربية إضافة إلى خريجي المدارس الصناعية الثانوية والمتوسطة وخريجي مدرسة جيبى التصنيعية وقد تدرى بوا فى السودان و فى أوربا، ولذلك من الصعب القول أنهم غير مؤهلين .
- إن معد لسفريات البواخر يوميا متجهة فى حد الاتجاهين، الأمر الذي يعنى 30 باخرة فى الشهر فإذا انخفض هذا المعدل لايغني التأكيد وجود فائض عمالة بالهيئة .

1978)

إن عدم كفاءة الإدارة كانتا أحد نقاط النقد العديدة التي وجهت ضد الهيئة خلال الفترة -

1993م) وقد تضمنت تلك الفترة الأحداث التالية:

- فكا لا احتكار للهيئة وفتح مجال للقطا عا الخاص .
- الوقوف الكليلد عا المالى المقدم للهيئة .
- إنالقطا عا هزل لدخول لقطا عا النقل النهري .
- فصلا عا لالحركة بالهيئة عا البنية التحتية .
- إنالهيئة مؤسسة خاسرة اقتصاديا .

هيئة الملاحه النهريه (1980م):

¹ محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 78.

في العام (1980) صدر قانون الملاحة النهرية الداخلية وأنشأت وحدة سيادية تتبع للسيد/وزير النقل، وصدر لها قانونا لإشرا

فعلها النشاط في قضاة النقل النهرية، ومنا اختصاصاتها ما يلي: (1)

- الإشراف على خدمات النقل النهرية والموانئ والمرافئ.
- إدارة ميناء (الشهيد الزبير) بحلفا .
- تنظيم حركة الملاحة النهرية بين السودان ودول الجوار .
- التشجيع والترويج للاستثمار في مجال النقل النهرية .
- التحقيق في حوادث الموانئ النهرية .
- العمل على تفتيش الموانئ النهرية والتأكد من صلاحيتها من حيثها من ناحية خاصة مزاولة النشاط .
- العمل على نظافة المجرى الملاحي .
- وضع علامات على امتداد المجرى .
- منح الأذونات باستخدام المجرى الملاحي .

ويتكون الهيكل الإداري كما يلي:

إدارة الشؤون الهندسية وتشرف هندسياً على عمال قضاة النقل النهرية لضماناً للحفاظ على أرواح وممتلكات المواطنين، وذلك من خلال
تفتيش ومناخلة التراخيص والتأكد من الصلاحية ومنصنة الموانئ وفقاً لسياسات علمية ومراعاة قانون الطفولة والالتزان، ومن ناحية توفير أدوات
السلامة داخل الموانئ، وتحديد حمولة الموانئ وخاصة في موسم الفيضان .

إدارة المجرى الملاحي: وهي إدارة تعمل على تأمين وإدارة المجرى، وتنظيف المجرى بالملاحين وإزالة العوائق، والإشراف على وضع إشارات الملاحة، وتحديد الكباري وبناء الخزانات والسدود لتأمين الملاحة الآمنة .

إدارة التدريب والمرافئ: وهي إدارة تفتيشها المقابلة متطلبات المرحلة نتيجة لايولة إدارة الموانئ النهرية العاملة بالشركة السودانية
للنقل النهرية بموجب قرار الخصخصة أما إدارة التدريب فيهدف كلفتبتاً هيلو تدرية بحق العملين بالهيئة لقيادة العمل من خلال توفير التدريب
لتأهيل ورفع القدرات على المستوى المحلي والخارجي .

¹ وزارة النقل والمواصلات، مؤشرات الأداء بهيئة النقل النهرية، الخرطوم 1982م،

إدارة الشؤون المالية والإدارية: وهي إداره حيوية تشرفع لجميع الأعمال للإدارية لتوظيفها لاستخدامها أمثل لكفاءة تفكيكها تحت إشرافها
لهيئة لإدلة تهرسلطاتها ومهامها الدستورية ومالياً وإدارياً السجلات والعمليات المالية لتوفير المعينات اللازمة لتسهيل الأعمال الجارية
قوة وضع الميزانية السنوية للهيئة والقيام بكافة الإجراءات المحاسبية .

تقع حالياً رئاسة هيئة الملاحة النهرية بمدينة الخرطوم بحري وتتبع مباشرة لوزارة النقل والاتصالات، وإنشاء هذا المصلح
تجاء عن نتيجة لتوصيات عدة مؤتمرات اقتصادية سابقة تمت تحريرها في دراسة لسياسة النقل النهري (م 1982م) التوصية رقم (3)
فيهذا الدراسة تتصل على ضرورة خلق سلطة (Authority)

تكون مسؤولة ومسئولية كاملة عن عبء وصيانة المعينات النقل النهري بالثابتة، بينما التوصية (4) تشير إلى
" يجب إسناد مسؤولية تسجيل وترخيص الموانع النهرية إلى الجسم عام (Public Body) علنفسا لمنوالا لتبعفيا للنقل البري ."
أما في العام

192 مفقصدت دراسة بعنوان إطار سياسة النقل لتبين صلتنا بعبء وصيانة المعينات النهرية بالثابتة وإدارتها عن طريق وكالة
(Agency)

منفصلة تتبع لقطا العام غير هيئة النقل النهري يوزن كحتتتتيح الفرصة لسياسات التنظيم علوحدانا لقطا العام والخاص علنا لسواء
، وفي العام 1992

(م) تمت تعديل قانون المصلحة و في ضمن المقترحات التي قدمت، رفعا لمصلحة الهيئة عامة ومن بعد التوجه نحو جعلها سلطة، وقد غطد
القانون علنا غفلها المشروع وعفي قانون (1980)

(م) وهي هيئة سيادية في المقام الأول ولقبلاً تكونا إرادية، مثلها مثل هيئة الطيران المدني، وشرطة المرور. (1)

الجدولين يوضحان نقلات النقل النهري من البضائع والركاب

جدول رقم (23)

نقل الركاب بالنقل النهري للفترة (1971 \ 1994 م)

الاقليمين معا	الاقليم الشمالي	الاقليم الجنوبي	

¹ وزارة النقل والمواصلات، المرجع السابق.

السنة	راكب	راكب اكلم	راكب	راكب كلم	راكب	راكب اكلم
1972\71	165	68	102	14	276	82
1976\75	216	55	92	12	308	67
1982\81	53	54	22	4	75	58
1992\91	12	6	6	1	18	7
1993\92	5	2	6	1	11	3
1994\93	6	3	4	1	10	4

المصدر : الخطة القومية الشاملة (2014 \ 1994)

جدول (24)

البضائع المنقولة بالنقل النهري بالالف طن للاعوام (1971 \ 1994 م)

السنة	الاقليم		الاقليم الجنوبي		الاقليم الشمالى		الاقليمين معا	
	طن	طن اكلم	طن	طن اكلم	طن	طن اكلم	طن	طن اكلم
1972\71	89	59	50	73	139	82	139	82
1976\75	56	42	44	23	100	65	100	65
1982\81	80	61	26	14	106	75	106	75
1992\91	44	45	23	10	67	55	67	55
1993\92	31	39	25	39	56	49	56	49
1994\93	27	21	29	20	56	41	56	41

المصدر : الخطة القومية الشاملة (2014 \ 1994)

الهيئة العامة للنقل النهري (الإقليم الشمالى):

وفى العام (1993 م) صدر قرار يفصل وتحويل لإقليم الشمالى خط كريمة دنقلا بطول (287 كلم)

إلى الوحدة قائمة بذاتها تسما الهيئة العامة للنقل النهري ومن ثم تباعها لولاية البحر الأحمر، وبعد أشهر قليلة تم اتخاذ قراراً بخرتحويلها إلى

لدا لولاية الشمالى بدو نقيمة، ويتكونا لأسطول العام لخط كريمة من الموانع الآتية:

▪ الإجراء (العاملات هيجارات) جيلا، وكريك (هيا لجرارات العاملة أما المتعطلة) الزهرة، وعطارة (بالإضافة إلى أربعة جرارات خردة) (فشودة، السنجك، اريل)، أما الرفاصات الموجودة هي البركلو الكرو، كما أضيف لهما الخرطوم ميريدي، وجميع الرفاصات الموجودة ذات طاقة 450 طن للدفع.

▪ الصنادل : حيث توجد عد 5 صنادل مشتركة للركاب والبضاعة بطاقة 80 طن وحوالي 150 راكب لكل صندل إضافة إلى 3 صنادل لزيوت بطاقة الواحد 80 طن وصندل بطاقة 120 طن إضافة إلى 4 صنادل بطاقة الواحد 200 طن، كما يوجد 5 صنادل مشتركة تم بيعها.

في العام (1996) م)
كتب مدير الهيئة العامة للنقل النهري (إقليم الشمال سابقاً) تقريراً لسلطات الولاية جاء فيه عدم وجود طلب على الخدمة النهرية في الولاية كما أنظره والملاحه غير جيدة الأمر الذي يفوق القدرات المالية للولاية لتشغيل هذا المرفق، كما تم إنفاؤها انتداب المدير العام و عاد الهيئة النقل النهري، وأنه خلف فترة انتدابها لاحقاً وعاد بالسكة الحديد
1999 ما تباع معظم ما عينا لأسطول الموجود كما تم تأجيراً أغلب المنازل لو أصبحت لتوجد خدمة نهرية في إقليم الشمال.

الشركة السودانية للنقل النهري:

في العام (1992م) قررت الحكومة سحباً لأسطول طراز جونقلي من هيئة النقل النهري ومنحها للهيئة السلام والتنمية في السنة التالية أصبحت هيئة السلام والتنمية شريكاً للقوات البحرية التي تمتلك أسطول الجيش النهري، وبناءً عليها فإن الشركة السودانية للنقل النهري هي عبارة عن شركة تجمع هيئة السلام والتنمية، الوات المسلحة، وشركة دانفوديو .
بحيث أصبحوا قانوناً شركاء شركة خاصة ذات مسؤولية محدودة والمؤسس يبنياً علاه برأس المال قدره عشرين مليوناً جنياً.⁽¹⁾

تقع الشركة على بعد سبعة كيلومتر من مدينة ريك على الضفة الغربية بجوار كبري النيل الأبيض ويبلغ مساحة الميناء 27 فدان وهو الميناء الرئيسي للشركة (ميناء أو قصيصة)

¹ الشركة السودانية للنقل النهري، تقرير لجنة التقييم الإداري، 2000م.

حيث تم تشييد هبط طريقة حديثة وتميزاته د خول العريبات المحملة بالآليات الثقيلة إلى د اخلال صندل مباشرة لإضافة إلى عدم تأثر هبنا خفا ضميا هالنيلا لأبيض، كما توجد بهما خازنوادارات الشركة الرئيسية. وقد تمت أجير همنال حكومة لمد خمسين عام

ويتكون الأسطول العام لنا لآتي:

- عدد (7) جرارات من طراز جونفليو هو طراز حيثي عمال بنظام الريشيد لأمنال دولاب.
- عدد (16) صندل مجهز لنقل خامالبتر ولومشتقات هسعة الواحد منها (800) طنو (2) صندل للركاب.
- عدد (3) جرارات تحتاج إلى الصيانة بسيطة.
- عدد (7) صنادل سطح نقل للبضائع اثنتين منها مقاس 15 × 54 متر وخمسة منها مقاس 15 × 44 متر بالإضافة إلى عدد (2) جرار موجودات تخص الشركة العاملة في قناة جونفليو.

وتتكون الشركة من إدارة العليا وهي مجليا لإدارة قوال مدير العام، أما الإدارة العامة للتشغيل والصيانة فتتكون من قسمال جرارات وق سماالصنادل وقسمالمهمات والخدمات وقسمالورش، وتتكون الإدارة العامة للشئون المالية والإدارية من أقسام، قسمالمشتريات، وق سماالتكاليف والتعريفية، وقسمالحسابات، أما الإدارة الداخلية فتضم قسمالخدمات والركاب وقسمشئونالعاملين يقدر عددالعمال بالبشر كتيب 147 عاملاً وموظفاً كما قامت الشركة ببناء عدد (2) مر سبكل منباني وورنكو تخططينا مر اسيفيشامي، وبور، والناصرينتكلفة 6 مليون دولار وصيانة ميناء جوبا بحوالي (20 مليون دولار). وتخطط الشركة لتحسين الملاحاة النهريية فيبحرالغزال ونهرالسوياطوالنيلا لأبيض⁽¹⁾.

الجدول ادناه توضح اداء النقل النهري . كما توضح اسطول قطاع النقل النهري العامل من حيث القوة الساحبية (جرارات) والقوة الناقلة (صنادل) في العام (2001 م).

جدول بالرقم (25)

اداء النقل النهري خلال خمسين عام سنوات مختارة

الركاب	الطن	الفترة
	87	1956\1951

¹¹ الشركة السودانية للنقل النهري، مرجع سبق ذكره.

	110	1961\1956
104	133	1966\1961
255	128	1971\1966
204	108	1979\1971
109	96	1981\1979
149	103	1986/1981
10	55	1991\1986
11	60	1996\1991
14	42	1999\1996

المصدر هيئة النقل النهري

جدول رقم (26)

القوة الساحبة (جرارات) في العام (2001 م)

م	النوع	العدد	الطرز	الملكية
1	جرار	16	هشابة	يتبع للهيئة
2	جرار	1	قيسان	يتبع للهيئة
3	رفاص	1	لادو	يتبع للهيئة
4	رفاص	3	دارفور	يتبع للهيئة
5	رفاص	1	ودالنجمي	يتبع للهيئة
6	رفاص	2	قطايا	يتبع للهيئة
7	رفاص	1	كتمبور	يتبع للهيئة
8	باخرة ركاب	4	الجنينة	يتبع للهيئة
9	جرار	6	ابوقصيصة	يتبع للشركة السودانية
10	جرار	1	ساريا	يتبع للشركة السودانية
11	جرار	1	الاتفال	يتبع للشركة السودانية
12	جرار	1	ابراهيم شمس	يتبع للشركة السودانية
13	جرار	1	امير قاسم	يتبع للشركة السودانية
14	رفاص	2	لانجور	يتبع للشركة السودانية
15	رفاص	2	جيلا	السالمة
16	رفاص	1	المشير	حسين عدلان
17	رفاص	1	غرب النوير	خاص
18	رفاص	1	المقرن	خاص
19	رفاص	1	ملكال	اعالي النيل

المصدرة :ادارة هيئة النقل النهري

جدول رقم (27)

القوة الناقلة (صنادل) للهيئة في العام (2001 م)

م	العدد	الحمولة بالطن	مجمع الحمولة بالطن	الملكية
1	43	500	21500	يتبع للهيئة
2	9	300	2700	يتبع للهيئة
3	8	470	3760	يتبع للهيئة
4	4	125	500	يتبع للهيئة
5	4	800	3200	يتبع للهيئة
6	5	200	1000	يتبع للهيئة
7	1	7	7	يتبع للهيئة
8	2	200	400	يتبع للهيئة
9	5	200	1000	يتبع للشركة السودانية
10	2	300	600	يتبع للشركة السودانية
11	2	300	600	يتبع للشركة السودانية
12	2	ركاب		يتبع للشركة السودانية
13	1	500	500	يتبع لاعالي النيل
14	1	300	300	يتبع لاعالي النيل
15	2	500	1000	يتبع لشركة شانكين
16	2	125	250	يتبع لشركة شانكين
17	1	125	125	المقرن
الجملة	94		37442 طن	

المصدر : ادارة هيئة النقل النهري

خصخصة الهيئة (2007 م) : (1)

ظلت الهيئة النقل للنهر يتتبع اعتباراً من 2007 م () الحكومة القطر عا لاحتكنا العام
، حيث قاما الحكومة ببيع ما تبقي من هيئة النقل للنهر إلى أحد مجموعا لاسثمار الكويتية شركة عارف (بصفقة تبلغ 105
ملايين دولار) في خطوة فتحت مجالا لاسثمار االقطر عا لخاصة في خط النيل لتجارىكو واحدة من خطوات خصخصة القطر عا العام، احت
فظت الحكومة بحصة (20%) من أسهم شركة نهر السودان لنقل، بينما كانت (10%) من نصيب حكومة الجنوب
(دولة جنوب السودان) الآن (70%) من نصيب شركة عارف الكويتية.

وقد اكتنف الغموض والتعقيد ملف خصخصة هيئة النقل للنهر يوالتي كانت تمتلك إمكانات مهولة سابقاً، ويوجد حالياً مكتب صغيراً
لخرطو مشرق للهيئة لمتابعة حقوق العمال والكوادر المهرة التي ما لاستعناء عنهم ويقدر عدده
(5000) عاملاً كفاً ووأهم القيادات والعمال في جميع التخصصات من مهندسين واداريين وعمال تلقوا تدريباً في ألمانيا ورومانيا والنرو
يجب ا لإضافة لخرجيا لمدارس الصناعاتية ومدرسة جيبيت، كما توجد بالمقر الحالية اللجنة الفنية لتقييم أصول النقل للنهر يوالجنة متا
بعة مديونيات هيئة النقل للنهر يعلنها المؤسساتا لأخرى.

أما اللجنة حقوق الكوادر البشرية والعمال فقد باشرت ا عمال في مدينة كوستي حيثاً كملت تعويضات لعمال يمرتب (6) شهر ()
للعمال الذين أجبروا علن تقديما ستقالاتهم بالنسبة للرجال، والنساء فقد تم سداد (مرتب 10 شهر)، وهناك (مرتب 60)
شهر التزمته بشركة عارف ووعدها السيد رئيسا اتحاد العمال لالسودان يمتابعة نقابة العمال ورئيسا لجنة المفصولين.

ومثال للترشيد الكوادر المهرة التقنالدار سبالسيد/ النيل ساليما نسعد الله الذي عمل لمدة 27

عام في خدمة النقل للنهر يوقد تم ا جبار هعلنا لاس تقال ابدون حقوق معاشية، وقد تمتعوا يضل لساكنين في منازل الهيئة بمبالغ غتترا وحبين ()
40 – 20) ألف جنيه (وحتى 50) ألف جنيه (وكانت التعويضات كالآتي:

¹ محمد عثمان الخضر ، مرجع سبق ذكره ص 75.

▪ الساكنين للقواطيم يبلغ 20000 جنيه

▪ السكنا المحسنين يبلغ 30000 جنيه

▪ بيوت الوزراء والمسؤولين يبلغ 4000 – 50000 جنيه

▪ الساكنين للقواطيم بعض العاملين 2.500 جنيه

وقدمت اجراء انتسوية وحقوق العاملين والموظفين بمدينة كوستي حيث تم ترخيصا لبقية منالخرطوم ولमितصر فكاملفر وقاتالا ستيد اللعدد كبير منهم .

إنتطبيق سياسات التحرير لاقتصاديو التيجا ءتبا لخصصة ، والتيتعنيخروج القطا عالعاموالدولة منالعماللتجاري ،قدأو جدتمتغير اتمهمة فيتركيبية النقلالنهري ،والذييحتموضعنشر يعاتوقوانينمنظمة للعماللتجاريوتركالقطا عالخاصيعملبحرية م عتقيده هفيتكالتشريعات ،وعلهيئة الملاحه النهريه لإشراقوالتنظيمكجهتسيادية .ولكييتمتطويرالنقلالنهريويصبحقادرا عل يالتوافقمعتطلباتنظامالتجارة ،وبحيثيكونقادرا عليالمنافسة فيالتجارة الداخلية معالسائط الأخر ييجبانيعتمدفيتطويرهعليتح قيقالتكاملينوسائطالنقلالمختلفةومنها النقلالنهري ،ضمننظامالنقلالمتعدد الوسائط ،حتييمكنتعظيما لاستفاده منكلوسيلة وذلكمنخلالمخططشاملالنقلالقوميويسمجدور للنقلالنهري ،ومحطاتالتبادلية معشبكةالطرقوالسكة الحديد ،لأنالنقلاحاديا ل واسطة لايمكنمعهتطويرالنقلالنهري ،كمايجبتشجيعالقطا عالخاصا لاستثماريعلياالقيامبالدورالرئيسيفيالنقلالنهري ،وانيحط محلالدولة .إنتطويرالنقلالنهرييمايسمحلهاالمنافسة لايمكنأنيحدثبإدارة حكومية وإدارة القطا عالعام ،ولابدمنالادارة الحديثة ا لمتطورة ،وهذا لايتحققا لامنخلاللقطا عالخاص .⁽¹⁾

المبحث الثالث: الخط الملاحي كوستي -جوبا:

¹ د. محمد عثمان الخضر ، مرجع سبق ذكره، ص 80.

جغرافية الخط الملاحي:

تقدر طول شبكة الخطوط الملاحية النهرية في كل من السودان وجنوب السودان بحوالي 3.923 كلم المستغل منها حوالي 1.436 كلم تقريبا المسافة ما بين مدينتي كوستي وجوبا. منها 84 كلم من كوستي تحتوي على هذا الحدود السودانين (1352 كلم) تقعد اخل حدود جمهورية جنوب السودان اما بين جوبا وبينما تقدر المسافة بين الخرطوم وكوستي حوالي (314 كلم) صالحة للملاحة ويعترضها خزان جبل أولياء .

ويعتبر الخط الرابط بين كوستي وجوبا خالياً من الموانع الطبيعية مع وجود قليل من الصخور المعروفة جيداً للبحار وقوة عليها علا ماتار شادية. أما عمق النهر جنوباً بالتوفيقية (ملكال)، فيعتبر بصورة عامة مناسبة للملاحة، كما يتصف بالاستقامة حتى مدينة تور، وفي بعض الأحيان تنسد الحشائش المجرى بالملاحيم مثلاً عائقاً مؤقتاً لا يؤثر في حركة النقل. أما من الجنوب من هذا الموقع فإن المجرى يضيق لعدة أميال مع كثير من التعرجات. إن خط الزرافة من ناحية غرب النهر في اتجاه منقلا يقل حوالي (100 - 80 ميل) عن خط بحر الجبل عبر تورنا علماً بأن منطقة الزرافة تعتبر منطقة قابلة لتطوير التجارة فيها، الأمر الذي يدعو لجهود لتحسين الظروف والملاحة في كلاً من الأوقات، فإذا اکتمل حفرة قناة جونا لنقلها من كوستي إلى جوبا، فإن الملاحة النهرية في المنطقة، أما من ناحية الشرق من مدينة ملكال يوجد خط ملكال -

قصبيا الذي يتجه جهة الجنوب الشرقي حتى تقريبا في أثيوبيا بمسافة تقدر بحوالي (5600 كلم) على نهر السواط، كما يمكن الوصول إلى قصبيا في أثيوبيا عن طريق نهر باو في فترة الفيضانات. إن حركة السلع المنقولة عبر النهر بين الخرطوم وقصبيا، هي الأكثر كثافة في المنطقة جنوب الخرطوم وهذا الأمر يشجع على تنمية التجارة مع أثيوبيا مروراً بدولة جنوب السودان. ويضيف بعداً آخر علنا لأهمية لاقتصادية لخط كوستي - جوبا. (1)

أما القطع عكوستي - ملكال (500) كلم توجد به بعض الصخور والجنادل الآتية:

- جناد لأبوزيد: تبعد 16 كلم في اتجاه الطالع) من الجنوب للشمال (من كبرى السكة الحديد في كوستي . وهذا الجنادل بطول ثلاثة كيلومترات.
- صخور الزليط: تبعد حوالي 25 كلم في اتجاه النازل من الجبلين.

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 82.

- جناد لالدينكا: وتسمما المخاضة وتوجد على بعد 15 كلم في الاتجاه الطالع من مدينة الرنك.
- منطقة نبقايا: وتكونا المنطقة ضحلة خلال موسم التحريق) انحسار الفيضان .
- منطقة جسر الدوم .

(1971-1984)

لذلكا همتا الحكومة في الفترة من)

م، بتطوير النقل النهري وأعدت بعض الدراسات وأشركتا الجهات المتخصصة في هذا المجال، وأسندتها لبيوت خبرة أوروبية بمساعدة عدة العنا صر السودانىة ذات الخبر قوال التأميل، وتمتو بملكا الدراسات من منظمات دولية وإقليمية، وجميع تلك الدراسات همت بالنقل النهري بين كوست بوجوبا، والدراسات هي:

1/ دراسة أدار: ADAR (1971)

أدار هي منظمة عربية قامت بإجراء تحليل للاقتصاد السودانى الكلي بغرض تنمية القطر .

لقد ركزت هذه الدراسة على أهمية النقل النهري على المستوى القومى حيث تعتبرها أساسا لذيان بنى عليها تخطيطا لاقتصاد القومى خلال فترة السبعينات، بناء عليها فإن إنشاء هيئة النقل النهري بصدور قانون 1973 مقذجا عينا ع لى تنفيذ هذه الدراسة.⁽¹⁾

2/ دراسة كونترانسيمكس: Contransimex (1973)

كونترانسيمكس هو بيت خبرة استشارى رومانى كلف بإجراء دراسة على التحسينات الممكنة للملاحة النهرية على نهر النيل بالتركيز

على نقاط الخرطوم - جوبا . التقرير الختامى للدراسة صدر في مارس (1973) م

(وقدا عتبرت هذه الدراسة المحورا الأساسى لذي ارتكزت عليها المشروعات التى تحققت في العام - 1976

(1982م) وقد أكدت تلك الدراسة الجدوى لاقتصادية للخطة الملاحية الخرطوم -

كوستى جوبا، كما اقترحت بعض المواقع لأرضية التى تصلح كعلامات لتوضيح مسار الملاحة، إنالمساهمة الأساسىة لتلك الدراسة ه يتحدد هالأسطول المطلوب لإدخاله للخدمة وتحديد هالآليات الورش والأحواض ومرفقاتها .

تتكون الدراسة من مجلد أساسى أكثر من ثلاثين ملحقا توضيحي، إضافة لهذا الدراسة إنرومانىا كدولة قد ساهمت مساهمة فعالة في تطوير النقل النهري بالسودانى، فقد قام بتدريب وتدريب الكوادر من طالبات الجامعات السودانية في جامعاتها ومعاهدها المتخصصة في مجال

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 84.

لنقل /

وقدمتخريججامعينفيماجالاتاقتصادوالعلومالإداريةالمختلفةبجانبهندسةوبناءالسفنكماتمتدرببعضالكوادرفيمهنة (كابتن /قبطان) بغرضتوليهمقيادةالأسطولالنهريبدلاًعنالرئيسينالحاليين(التقليديين).

3/دراسةروديكو (1973 م) :

روديكوهوبيتخبرةاستشاريالمانيقامبإجراءدراسةبعنوانإعادةتنظيمإدارةالحركةوترسانة،الإقليمالجنوبي،هيئةالنقلالنهري،وقدقامتالمؤسسةالألمانيةللعونالفني (GTZ) بتمويلالدراسة،صرالتقريرالنهائيفيالعام176موقداهتمأساساًفيإعادةتنظيمإدارةالحركةوالبضائعبغرضفصلالأعباءالهندسيةعنالأعباءالإداريةبمعناالتركيزعلىفصلأعمالالحركةعنالعملالتجاريوالتيتمثلانوحداًإداريةفرعيةداخلإدارةالبضائعبغرضفصلالأعباءالإداريةعنالتركيزعلىفصلأعمالالترسانة(الأحواض).

فيجنوبالسودانإضافةإلىالمقترحاتأخرىبغرضتحسينأعمالالتكاالأحواض،ولقدفتحتلكالدراسةمجالاتتعدديةفيالجانبالتطبيقيلمزيدمنفرصالعونالفنيبينالسودانوألمانياالغربيةآنذاك،حيثوفرقرصاًللتدريبالكوادرالقياديةوالعماللمهرفةألمانيا،كماشاهمتبطريقغيرمباشرفيتوفرماكيناتالجراراتومساهمةمباشرةفيتوفيرالأدواتومعداتالورشوالأحواض.⁽¹⁾

4/الدراسةالأمريكية (1980) :

التقريرالنهائيلهذهالدراسةظهربعنوان (تحسينالملاحةعلىالنيلالأبيض،سبتمبر1980 م)وقدتكونفريقالدراسةمنثلاثةمهندسينمنسلاحالبحريةالأمريكيةقطاعالشرقالأوسط،غطىعلىالعملالميدانيفيالنقلالنهريعلىالنيلالأبيضبناءعلىطالبعهيئةالنقلالنهريبللمساعدهفيتطويرالملاحة،اشتملالتقريرعلىالعناوينالآتية :
مقدمة،معلوماتالعمل،خصائصوملاحظاتعنالنهر،وجوالبيانات،توصيات،ماكونهمهندسالبحرية،وخالصةالتقريربالإضافةإلى23صورةورسماًتوضيحياًموزعةعلى6عناوين.

¹ د. محمد عثمان الخضر، مرجع سبق ذكره، ص 85.

دراسة النقل لنهر فيا السودان "

جا عتهد الدراسة بعنوان "

وقام بتنفيذ هاييو تخبرة ألمانية بتمويل من السوق الأوروبية المشتركة، ظهر تقريرها النهائي في عام 1984 موقدر كز علن بتقييم أداء النقل لنهر فيا السودان و قد تم مقترحات يمكن تطبيقها في المدا القصير مع تحديد للمتطلبات التي تجعل حكومة السودان تستفيد بطريقة أفضل من الخدمات التي تقدمها هيئة النقل لنهر يول قدر سميت الدراسة إطاراً لخطة شاملة لتطوير النقل لنهر فيا السودان، تتكون الدراسة من مجلد دينوملاحق، المجلد الأول تضم مشروعات قصيرة المد في المجلات الخاصة بتحليل أداء الحركة، و عملت بتدبير للمستقبل القريب، تحل يالامعدانوا لآليات الوجود كالتشغيل والإدارة، تحليلاً لأداء المالي .

وخرجت بمقترحات في هذا المجالات، وبينما تضمن المجلد الثاني فصلاً في المجالات الخاصة بتقدير حجم الحركة الكلي على النهر، تحليلاً لطاقات النقل المتاحة، ووضعت تصور مستقبل الحركة، التكلفة الاقتصادية البديلة لنظام النقل الأخرى، خارطة الاستثمار، التذ ظيموا الإدارة، تحليلاً لأداء المالي، التقييم الاقتصادي للتكلفة والعائد، ختاماً خطة تنمية مرحلة في هذا المجالات .

ومنا الملاحظ أن هذا الدراسة قد أكدت على أهمية الكبر للنقل لنهر فيا لاقتصاد القومي السودانى وأبرزت إمكانية المتاحة للنقل لنهر يول وضرورة استخدام النقل لنهر فيا للمنطقة الواقعة بين كوستي وجوبا .
نسبة لارتفاع تكاليف إنشاء طرق البرية والسكة الحديد، طرق مسفلتة، وضرورة الاستفادة من وجود النهر وتحسين الخط الملاحى لخرط وم - كوستي - جوبا .

بالإضافة إلى الدراسات السابقة التي وصفت هيئة النقل لنهر فيا، فقد أعد قسم البحوث والإحصاء بإدارة التخطيط، الكثير من الدراسات المتخصصة في مجال الملاحية النهرية في السودان .
وقد لعبت إدارة التخطيط دوراً بارزاً كمصدر للمعلومات الأولية في الدراسات المذكورة بالتزامن مع وزارة النقل والتخطيط القومي .

الوضع الراهن بعد الخصخصة (2007-2014م):

أصبح أسطول النقل لنهر فيا السودانى العالم محصور بنسبة كبيرة في الخط الملاحى " كوستي - جوبا " ويتبعل للوحدات الآتية:

1/ شركة النيل للنقل لنهر فيا: (1)

⁽¹⁾ هيئة النقل النهرى ، ادارة التخطيط والبحوث والأحصاء الخروطوم 1994 م .

وهي هيئة النقل النهري سابقاً ويقع مقرها بالضفة الغربية للنيل لأبيض شرق كوستي، بطول 2 كيلو وقد تم التأسيس في العام (2008م) شراكة بين الحكومة السودانية وشركة عارف الكويتية، وتمتلك حوالي 17 جراراً وتسير حوالي (76 رحلة) سنوية إلى جنوب السودان، بحجم (114000 طن) في العام. (2009 م) تم تأهيل بعض الجرارات مما يمكنها زيادة المنقولات الي (29) الف طن شهرياً (348) الف طن سنوياً أما البواخر النيلية يمكنه تسير رحلتين شهرياً بالبواخر سعة (1200) راكب .

2/ شركة الساطع: (1)

وهي شركة تابعة للقوات المسلحة وتمتلك 8 جرارات و 20 صندل.

3/ الشركة السودانية للنقل النهري: (2)

تمتأسسها في العام 1994 مشاركة بين مؤسسة دانفوديو والقوات المسلحة والحكومة، تقع الشركة على بعد (7 كيلومتر) من مدينة نهر كعدا الضفة الشرقية للنيل لأبيض وشمال كبرى كوستيا القديم، تبلغ مساحة الميناء 27 فدان وهو الميناء الرئيسي للشركة حيث تم تشييد هب بطريقة حديثة وتمتلك الشركة أسطولاً مكون من 7 جرارات و 16 صندل سعة 800 طن.

شركات القطاع الخاص والمكونة من (3)

4/ الشركة الوطنية للنقل النهري:

تمتأسسها في العام (2009 م) وتمتلك 20 صندل و 30 متر بطاقة ما بين (1500 / 1600) طن، وتمتلك الشركة 55 ألف متر مربع تستغل في صيانة السفن والشحن والتفريغ.

¹ (شركة الساطع للنقل النهري ، كوستي 1994 م .

² (الشركة السودانية للنقل النهري الخرطوم 1994 م .

³ (هيئة الملاحة النهرية الداخلية ، وزارة الطرق والجسور ، الخرطوم 2011 م .

5/ شركة كير مارين :

يقع مقرها في مدينة تربةكا القطع رقم (4) مربع (37) وتمتلك عدد 7 جرارات و 18 صندل.

6/ شركة أبوسينية " القتال".

7 / شركة صنادل النيل.

8 / شركة عبدالوهاب.

9/ شركة شانكين .

10 / شركة السالمة للتجارة.

11 / شركة تراي ستار .

12 / شركة سوامبارج.

13 / شركة الاستدامة.

وجميع هذه الشركات - قطاع عام - قطاع خاص "تعمل بإشراف مباشر من هيئة الملاحة النهرية" تتبع لوزارة النقل "

ومنسلطاتها:

- التخطيط لوسيط النقل النهري.
- الإشراف الرقابي وتنظيم العمال لملاحي.
- إعداد المواصفات الفنية التي يجب توافرها في المواين.
- إعداد المواصفات للورش.
- وضع الدراسات الخاصة بطاقة المجر بالملاحي.
- تشجيع القطاع الخاص لدخول الاستثمار في مجال النقل النهري.
- العمل على تفتيش المواين النهرية والتأكد من صلاحيتها ومنحها التراخيص.

وتعمل المؤسسة حالياً بدونهيكل تنظيمي وظيفي منذ إنشاءها في العام (1980 م)

كما تتفقد للكا در البشري المؤهل الفني المدرب .

،وتتخصص في تفتيش وتسجيل المواين

كما قامت الهيئة بوضع الدراسات لتطوير العمال لملاحي منها:

○ مشروع بناء مبانيرئاسة وحدة الملاحة النهرية.

○ مشروع الميناء الجاف " أشكيت " بوادي حلفا .

- مشروع إنشاء عوتأ هيلميناء كوستيو النقاط الحدودية بإجمالي التكلفة (3.665) مليون جنية مكون محلي زائد اربعة مليون دولار مكوناً اجنبي).
- مشروع عوض العلامات الملاحية.
- مشروع الخط الملاحيرير - الخرطوم - كوستيبتكلفة 10 مليون دولار.
- مشروع الموانئ النهرية بتكلفة 8 مليون دولار.
- مشروع تشييد عوتأ هيلميناء الزبير النهرية.
- مشروع معهد النقل النهرية.

كما قامت الهيئة بعقد اتفاقيات تحكم النشاط الملاحية مع جمهورية مصر العربية، واتفاقيات تحكم النشاط مع جمهورية جنوب السودان باعتبارها الجهة السيادية الوحيدة التي تحكم النشاط الملاحية النهرية في السودان بعد خصخصة هيئة النقل النهرية، وتمثلت كالاتي شركات مجتمع حوالي 264 ما عاون نهرية تعمل جميعها في قضا عكوستي-جوبا في العام (2010م) نسبة لظروف الحرب بينا البلدين في ما تقدر الطاقة التي يمكن نقلها بأكثر من ذلك في حالة الاستفادة القصوى من إمكانات الوجود في حالة الاستقرار بينا البلدين. الجداول ادنا توضح نشاط قطاع النقل النهرية من حيث ترحيل و شحن البضائع , وترحيل الركاب , بالإضافة الى اسعار وفئات شحن البضائع لميناء ملكال وجوبا حتى العام (2010 م) .

جدول بالرقم (28)

منقولات النقل النهرية بالالف (ركاب , بضائع) للفترة (2001 م / 2010 م)

2010 م	2009 م	2008 م	2007 م	2006 م	2005 م	2004 م	2003 م	2002 م	2001 م	
10.4	5.0	43.9	14.5	25	19	11.7	4.5	5.8	6.1	عدد الركاب
120.7	69	87.7	68.14	79.4	73	35	43.6	53.2	42	البضائع بالطن

المصدر: هيئة النقل النهرية

: الشركة السودانية للنقل النهرية .

: شركة الساطع للنقل النهرية.

جدول بالرقم (29)

سعر ترحيل الطن بين كوستي، ملكال، جوبا (بالنقل النهرية) للاعوام للفترة (2001 م / 2010 م)

السنة المدينة	2010م	2009م	2008م	2007م	2006م	2005م	2004م	2003م	2002م	2001م
جوبا	600	575	500	450	375	340	300	275	250	250
ملكال	500	475	450	400	350	300	300	275	225	225

المصدر : هيئة النقل النهري: الشركة السودانية للنقل النهري : شركة الساطع للنقل النهري

وسيلة النقل	النقل البري باللواري	النقل الجوي	النقل النهري
المبلغ بالجنية السوداني	800 ج	1380 ج	300 ج

مميزات استخدام النقل النهري بمعدولة جنوب السودان :-

يتمتع السودان بمساحات شاسعة كما يتمتع بتعدد الأقاليم المناخية والطقس , واكثر من (70 %) من

السكان يعيشون علي ضفاف النيل وروافده .

ويتميز النقل النهري في الوقت الراهن بعد انحسار نشاطها الخط الملاحكي كوستي -

جوبا وبعد انفصال جنوب السودان من الوطن الأم بعدة مميزات جعلت منها شريان الحياة بالنسبة للدولة الوليدة .

جدول رقم (30)

اسعار ترحيل البضائع (بالطن) لوسائل النقل المختلفة بين كوستي وجوبا في العام 2004 م

المصدر : هيئة النقل النهري : الشركة السودانية للنقل النهري : شركة الساطع للنقل النهري .

ويمكنها إيجازها فيما آتي:

أولاً: الميزات التي تميز بها النقل النهري

(بصفة عامة) عن بقية وسائل النقل الأخرى، والتي تميزها في الفصول الثانية بالمبحث الثالث من، قلة التكلفة سواء كانت (تكلفة تشغيل، تكلفة بنية تحتية، تكلفة اجتماعية)

فتكلفة الطن من ميناء كوستي حتى جوبا عن طريق النقل النهري (300 ج) بينما تبلغ تكلفة الطن عن طريق الخطوط الجوية (1380 ج) والنقل البري (800 ج) في العام 2004 م .

1) اما استهلاك الوقود معبرا عنه باللتر لحمل طن واحد لمسافة كيلو متر نجد الأتي :

- استهلاك السكة الحديد 0.027 لتر وقود/طن/كلم
- استهلاك الشاحنات حمولة 25 طن 0.036 لتر /طن/كلم
- استهلاك الجرارات النهرية 0.006 لتر /طن/كلم

اما من ناحية الطن المنقول وامكانية تحقيق اقتصاديات الوفرة، فنجد أن النقل النهري يسير رحلات من كوستي الي جوبا في شكل مجموعات من الجرارات والصنادل حيث يتم نقل ما بين (18-20) الف طن في المجموعة الواحدة، ونجد أن طائرة نقل حمولة (30 طن) اذا قامت بأداء رحلتين في اليوم يمكنها نقل (60 طن) يوميا والفترة التي يمكن استغراقها لترحيل (18000 طن) سيبلغ (300 يوم) بالنقل الجوي .

ثانياً: المقومات الأساسية لقطاع النقل النهري :

¹ (شركة النيل للنقل النهري القسم الهندسي .

يتمتع قطاع النقل النهري في السودان بمقومات أساسية راسخة مكنتهم من الصمود وتجاوز الظروف الصعبة التي يمر بها واستمر في تقديم خدمة النقل النهري في إقليم الجنوب .

وتتمثل هذه المقومات فيما يأتي :

- الإمكانيات الكبيرة للبنية التحتية والتشغيلية، فالخطوط والقنوات الملاحية جاهزة للاستخدام دون أي تكلفة تذكر، وانخفاض تكاليف صيانتها. أصول ضخمة مثل الموانئ والمعدات والموانئ المائية النهرية، والتي تبلغ حوالي (264 ماعون) عدد 67 جرار قوة ساحة بالإضافة لعدد 197 صندل بحمولات مختلفة، تبدأ من (800) طن وتنتهي ب (125) طن منها صنادل بضاعة وصنادل زيو تو صنادل سطح. بالإضافة لعدد مقدر من بواخر الركاب. والورش والمزلقانات والأحواض العائمة والرافعات الكرنيات العائمة والثابتة والمنازل والمكاتب والمخازن.
- قدرة وكفاءة الكوادر العاملة في مجال التصنيع والتشغيل والصيانة تعززها الخبرات المتراكمة.
- تنوع وتكامل الخدمات داخل القطاع سواء كانت سيادية ممثلة في هيئة الملاحة النهرية الداخلية، أو تشغيلية ممثلة في الشركات العاملة .

ثالثاً : عدم قدرة وسائل النقل الأخرى على منافسة : (1)

يتميز النقل النهري في المنطقة بين كوستي وجوبا بعدم قدرة وسائل النقل الأخرى على منافسة في المدى القريب للظروف المناخية وطول فترة هطول الأمطار، للتضاريس الصعبة، ويمكن مفاقتها فيما يلي:

الطرق البرية :

يوجد طريق واحد يربط كوستي بمدينة الرنك مارا بجودة علي الحدود بطول 84 كيلومتر داخل حدود السودان، بينما بقية الطرق ترابية وموسمية تستخدم فيها اللواري كوسيلة نقل ونذكر منها ما يلي:

- طريق المقيص - ترкала. ويربط النيل الأبيض مع جنوب كردفان معاً عالياً النيل.

¹ (تقرير لجنة العلاقات التجارية المشتركة بين السودان وجنوب السودان، الزيارة التقديرية للمعير، وزارة التجارة، الخرطوم 2001م .

- طريق كادوقلي - بانتيو: ويسمطريقا لخر صانوير بطغريال نووير معجنوبكر د فانو يمر بالرقباتو ميوموبانتيو وفاريا نقوهو طريق خرصان ييم كناستخدامهطوالعام.
- طريق المجلد - أويل: ويصل هذا الطريق إلى المدينة واو، وغربا لاستوائية تحتنا العاصمة جوبا (موسمي)
- طريق طروجي - الميرم - ميوم: ويقع هذا الطريق جنوب كرفانو يربطها مع غربا النوير ويربط أيضا كادوقلي، طروجي، بحيرة الأبيض . ويقع في تضاريس صعبة جداً .
- طريق الليرغرب: ويربطاً عاليالنيلمعجنوبكر د فانعلطريق تلوودي -توجه - ملكال، ويرتبط بالطريق الدائري كادوقلي، تلوودي، توجه، الليريا التي يوجد بها ميناء نهر يوتلكا المنطقة بها كثافة سكانية عالية ولها مسارات تاريخية وتجارية نشطة بينا الجنوب والشمال وتنشط بها حركة اللواري.
- طريق سنجة - الرنك: ويربط النيل الأبيض مع النيل الأزرق معاً عاليالنيلوبيعد حوالي 50 كلم من مدينة القيقرو 90 كلم من مدينة الرنك.
- طريق الضعين - راجا: ويربط جنوب دارفور مع بحر الغزال.
- طريق حفرة النحاس - واو.
- طريق أبومطاريق - أويل.
- طريق قابوس - الجكوباً عاليالنييل.
- طريق الميات - ملكال.
- طريق الكويك - ودكونا: يربط النيل الأبيضاً عاليالنييل.

السكة الحديد: (1)

يوجد خط سكة حديد يربط غربا السودان بمدينة كوستيو مينا عبور تسودانو يمر هذا الخط الحديدي بمدينة الأبيض ويا بنوسة والجلد ثم داخل حدود جنوب السودان بطول 446 كلم من بانبوسة تحتنا واو .

النقل بالطائرات:

¹ (تقرير لجنة التجارة ، المرجع السابق .

ولكنها لا تمتلك بنية تحتية كافية من مطار توطائر أو خدمات لوجستية بالإضافة لارتفاع تكلفة النقل بالطائرات مع طبيعة التجارة لموجود قبيبا للبلدين .

رابعاً: موقع مدينة كوستي:

يقع مينا كوستي في منطقة تقاطع سائط النقل الثلاثة وهي النقل النهري مع السكة حديد مع الطريق البري مما مكننا المدينة من أخذ موقع استراتيجي يربط جميعاً جزء السودان بدولة جنوب السودان ويربط جنوب السودان مع العالم الخارجي عن طريق برطها بمينا عبور تسو دان .
وقد اشتهر تمدينة كوستي قديماً بأنها نقطة التقاء القوافل لقادمة من دارفور وكرديفان لتباد لالسلع والمنافع مع القاد ميننا لشمال والمتج هين عبر المراكيب لالجنوب .

الفصل الرابع

التجارة معدولة جنوب السودان

مقدمة:

هذا الفصل نتناول فيها التجارة معدولة جنوب السودان من خلال ثلاثة مباحث، المبحث الاول: يتحدث عن طبيعة التجارة قو أهم السلع المكونة لها، وعنا الموانئ البرية والنهرية الحدودية، وعنا إمكانية التعاونا لاقتصاديين للبلدين، المبحث الثاني يتحدث في عنا لاتفاقيات التا تيمت موقعها بغرض تنظيم التجارة قو الاجراء اتا التجارية والجمركية المتفعل عليها، بينما نتحدث فيا المبحث الثالث عنا الميزان النسبية للتجارة معدولة جنوب السودان والاهمية الاقتصادية للنقل النهري بيننا الدولتين . وعنا الرؤية المستقبلية للتجارة البيئية معدولة جنوب السودان .

المبحث الأول: الاسواق والتجارة الدولية مع جنوب السودان:

نشأة الأسواق:

منشأ الأسواق نتج عن توفر قدر من المنتجات الزائدة عن حاجات الأسرة، كانتلها الرغبة في منتجات تبديلة لدا لاخرين فسعت لمبادلة الف ائضمعهم، اتسا عدائرة هذه المبادلة قادت لنشوء الأسواق . أدت الوفرة فيا لإنتاجا والحاجة لإشبا عن منتجاتا لاخرين، لجلب الزائد منا

لمنتجاتٍ المواقعةً فعلياً لإجراء عمليات المبادلة مباشرةً تتعدّد علماً أساساً السلعة مقابل سلعةً بديلة، كانتا القيمة التبادلية للسلعتين حددياً لاتفاقاً مباشراً، ويتم انتقال المنفعة عند التوصل لاتفاق بينهما محاضراً زماناً ومكاناً بصحبة سلعهم. كانتا هما إشكاليات هذا التبادل، هو الوصول لاتفاق حول الأوزان العادلة لقيمة المنتجات المعروضة للتبادل، وأصبح قياس القيمة الكامنة في المنتجين غير مرغوبة المتبادلين في حد ذاته للتبادل بينهم، كما أن عمليات التبادل لأظهرت مشكلة أخرى تتمثل في تعدد الرغبات، وهى أن أحد المشتريين يرغب في سلعة لا يرغب المنتج في السلعة البديلة، الأمر الذي يتطلب أن يحضر أحد الطرفين طرفاً ثالثاً يرغب في المنتجين أو فاقاً نيداً خطراً ثالثاً في حوار الاتفاق على إجراء المبادلة. أطلق علينا الوضع الذي يتم فيه عمليات التبادل (Bourse)

أو السوق، وهو اصطلاح غويماً خوذ من عوالم الممارسة، حيث كانت تنتم في هذا لاجتماعات بين التجار تصفية الالتزامات الناشئة من تداول السلع، وتمكين الأطراف المخالفة من الحصول على حقوقها والسوق فيلسافياً العريضة هو موقع البيع والشراء للسلع.⁽¹⁾

يتكون السوق من شبكة معقدة، أو نظام مركب من الأسواق المتقاطعة، ويعتبر اصطلاح السوق في حد ذاته فكرة تجريدية غامضة في عصرنا الحالي، يستخدمها الاقتصاديون للتعبير عن الاتصالات (Communication) بين المشتريين والبائعين، أو بساطة أنها عبارة عن مجموعة من البائعين والمشتريين وليس بالضرورة أن يتضمن السوق أية منطقة جغرافية إنكفاً يكون السوق نظاماً أو هيكلًا تقنياً يسهل عملية التبادل بين مختلف الوحدات الاقتصادية، ويعرف اصطلاحاً بمجتمع السوق

"" كلما كان هناك طلب على منتج عرض هذا الطلب من طرف بائع هو مستعد للمبادلة مقابل قيمة مادية نشأ سوق لهذا المنتج⁰.""

يتكون مجتمع السوق من الأفراد والأسر، منشآت الأعمال، الحكومة، المنظمات الخيرية، وتتشابه الأسواق وتؤثر كل منها على الأخرى من خلال العناصر المؤثرة فيها مثل الطلب والتكلفة، وهذا التشابه كان انعكاساً على السوق والأسعار، وبصفة عامة أدباً لتطور في الأداء التجاري من جانب الطلب، التوسيع جانب العرض، فتوسعت الأسواق وتوسعت لإنتاجها لإنتاج، وشمل ذلك التوظيف الكامل للموارد، مما أدب لزيادة حجم الإنتاج الكلي للمناطق الإنتاجية، ترتب على ذلك التوسع لإنتاجها لظهور التخصص لإنتاجها لتسويقها بقليل خفضت كلفة الإنتاج للمنتجات.

وبفضل التقدم الإلكتروني ونيتحولت الأسواق من واقع جغرافية الحيز أسفيرياً إلكترونياً، تتوفر فيها المعلومات بما يتاح لجميع المتعاملين بها للدخول في التعاقدات وتحديد الأسعار بحرية كاملة.

¹ د. محمد علي محمد بخيت، اقتصاديات التجارة الولاية، دار عزة للنشر والتوزيع الطبعة الأولى، الخرطوم، 2011م، ص 51.

(Market/

Bourse) وقد استخدم الاقتصاديون كلمة سوق

لتوصيف خدمة من العلاقات التبادلية بين مشتريين وبائعين، تتلاقى رغباتهم (Wants)

فيتبادل المنفعة وهذا أدراكا لكلمة مفهوماً باعتبار مصطلحاً يستخدم في تفسير معنمين .

تطور مفهوم السوق مع تطور أدوات التبادل والثروة وتوصل إلى أن الإنسان مع التطور، إلى اعتماد المعادنا النفسية تماماً لا يتبادل على الحيوان المعادنا النفسية، ثم انقود كمخزن للقيمة، وأداة لقياس لهذ هالقيم، ومخزن للثروة، وأداة للتبادل، وأصبح التبادل يتم بالنقد المتقاعليه، ظل هذا التطور يواجه مشكلة قياس قيم المنتج من حيث معادلة القيمة بالكميات، حتى توصل إلى أن اكتشاف النقد الذي عالج مشكلة قياس الجهد المبذول للحصول على منتج مقبلاً عاملياً عليه، ضمن التكلفة الإجمالية زائداً الربح المتوقع الحصول عليه لتسعير المنتجات وعلى الرغم من ذلك لمفهوم السوق ثابتاً عنقاً عدتبادلاً لالمنافع للحصول على إشباع (1).

تطور الأسواق السودانية:

ينطبق تاريخ نشوء الأسواق على تطور ونشأة الأسواق السودانية ولقد لعب النيل دوراً كبيراً في التأسيس للأسواق، حيث الكثافة السكانية العالية التي امتدتها الكثير من التجارة عبر المراكب، وفي التاريخ السودانية نقاط تجارية مثلاً كالتجارية، وفاشودة، وكانت اسمها ديمالزبير، وهذا النقاط تطورت بتكاثر الهجرات إليها الباناً أصبحت مدناً، الألفية هذا النقاط المراكب التجارية ترسو عندها، واليهياً تياالبدو، والقوافل التجارية، وتصل هذا القوافل الحتنا النيل لتتبع عند هذا النقاط مدينة كوستي، التي اشتهرت بأنها نقطة التقاء القوافل لاق ادمة من دارفور وكردفان، لتبادلاً لالسلع والمنافع مع القادمين من الشمال، وكانت هالسلع التي تتحملها قوافل غرب السودان، جلود الحيوانات اتملحة والمذبوغه بالقرض الجانبا القرض نفسه، وهو أحد أهم عناصر دباغة الجلود، ويحملها هالشمال الحتنا للشلالاً وللنقل إلى مصر، الجانبا الحيوانات الصغيرة كالخراف والمغيز الجانبا بعض الصيد .

اشتهرت العديد من المدن مثل بربروا الأبيض، باعتبارها نقاط التقاء تجاري وكثافة حجم التجارة النسبي فيها، أصبحت امهبط للقوافل التجارية وعاصمة التجارة خلال العهد التركي. وقد كان الناس يرتادون نقاط التجمع في أيام معدودات محددة لشراء بعض مستلزماتهم من الأسواق، وكانت الأسواق الحبوب والغذائية تتسم بالدخولية كالذرق والذخبانوا عها وتسمى أيضاً بزريبة العيش، كما يطلق سوق قبعة الحيوانات بزريبة المواشي .

¹ د. محمد علي محمد بخيت، المرجع السابق، ص 54.

أسواق المحاصيل مصطلحاً طلق حديثاً علناً لأسواق أفريقيا السودان، وأشهرها لأسواق، سوق الصمغ العربي لآبيضا التي كانت مركزاً وبيع تجميع محصول الصمغ العربي، ويعتبر سوق عالمي منه يتحدد السعر التنافسي، وذلك لأن 90% منتجات الصمغ العربي تخرج منه.

برز سوقاً مدرماً حديثاً وتطور ليصبحاً هم مراكز تجميع المحصولات الزراعية كافة، وفيه يتحدد السعر لكل المنتج بعد الحد وبالرئيسية والحبوب الزيتية، فالعقود شيت متحديداً أسعارها في منطقة القضاة بسبب وجود أفرع الشركات الكبرى المصدر فيها، وحجم الإنتاج الكثيف للذرة السمسم وغالباً ما يرتبط السعر بحجم الإنتاج لإجمالي الذرة ليعرض لها المحصولات، وقد كانت أفرع هي التي تحدد سعر الدخن ولكنها تتحدد الآن بمدى ما توقعات الإنتاج مرتبطة بحجم الوارد من السوق، أما منتجات الولاية الشمالية، وبالرغم من وجود أسواق محصولاتها بمدنها الكبرى إلا أن السعر يتحدد فعلياً في سوقاً مدرماً، لارتباط العديد من مناطق الولاية بروابط الدموي القبلية والمنطقة مع التجار الفاعلين في سوقاً مدرماً، أي أن الأسعار تحددها عوامل أخرى كالتعرض للطلب الفعلي لإجمالي أسواقها⁽¹⁾.

مفاهيم تبادل المنافع التجارية:

يمثل التبادل وسيلة لتحقيق المنافع الاقتصادية، من خلال الإشباعات للمواد المادية في مقابل الثروات. إذ انظرنا المفهوم التبادل التجاري علماً أنه تبادل المنفعة تجارية بين طرفين (سلعة أخدمت كمنفعة للآخر)، مقابل مشتري لهذه المنفعة وأنا الطرف فينتحقق لهما منفعة أنية أو مستقبلية عن طريق الحيازة والامتلاك الكلي للمنفعة، فإنه يمكن تصور درجة إشباع المتحقة، كلما تمكنا الطرف فيمن تحقق التواصل التجاري بينهما بصورة محققة للمنفعة.

يمكن تعريف التبادل التجاري، بأنه تيار من المنافع المتدفقة، نتيجة التدفق السلعي والخدمات للبائعين إلى المشتري في مقابل تدفق قيم المادية من المشتري إلى البائعين لا يشترط لهذا التدفق أن يكون حاضراً زماناً ومكاناً، طالما أن الإشباعات الكاملة يمكن تحقيقها عبر وسائل تنفيذ عقود التبادل، بصورة كاملة بالوكالة عن الطرف فينويشترط لها أن:

- تتسم تصرفاتها التنظيمية بالجيدة في تطبيق القواعد واللوائح المنظمة لتبادل المنافع بين كافة الأطراف داخل السوق.

¹ د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 58.

▪ تكون قادرة على تلبيبة الاحتياجات التنظيمية والمادية لكل طرف داخل السوق .

▪ حائزة على ثقة الطرفين .

▪ تكون لها القدرة والإرادة اللازمة لتنفيذ المنافع .

وهناك عدة أطراف تتدخل في العملية التجارية، ويمكن النظر إليها من حيث الأهمية النسبية في تبادل المنفعة وهما: المنتج هو مدور العملية الإنتاجية للسلع والخدمات. البائع: وهو يمثل جانب العرض للمنتجات داخل السوق وقد يكون هو المنتج نفسه. المشتري: وهو الذي يمثل جانب الطلب الذي يرغب في نقل حيازة المنفعة الإنتاجية وهو على استعداد لدفع الثمن وفقاً للعقد المبرم بين الطرفين .

وقد أدت التطورات الطبيعية للمبادرات التجارية في إطار التخصص لإنتاجي، الفصل بين المنتج للسلع، والبائع لها، والمستهلك إليها، لظهور مستويين للأسواق، السوق الأولى للمنتجات، وتسمى بالبورصات التجارية وتتميز بتداول المنتجات من مصادر الإنتاج الأولى كميات كبيرة. وأسواق المستهلك النهائي هي لأسواق التوزيع المباشر للمستهلكين وهي تفتقر بصورة أكثر من نقاط الاستهلاك المتوقع.

غير الأساسية)

أما الأطراف الثانوية)

هما كلاً من الأطراف التي تعني بتقديم الخدمات المكملة لحيازة السلع بواسطة المشتري، حيازة مادية ومكانية تنفيذاً للنصوص المضمنة بعقد التبادل مثل التأمين، والتجزئة والتعبئة، وعمليات التخزين، والنقل، والرفع والإنزال. ووكلاء البيع والوسطاء التجاريين بما في ذلك المصارف التجارية ويحدد دورها بنصوص واضحة في العقود التجارية، التي يجب تنفيذها بدقة من حيث توقيتات السداد، وكيفية⁽¹⁾.

التجارة الدولية:

تستمد التجارة الدولية مفهومها من مبدأ تبادل المنافع بين المجتمعات الإنسانية جمعاء. إذ من المسلم به أن خلق الكونوار تباطالم جرات ببعضها بقوة مستمدة من إيداع الخلق الإلهي، وعلاقة الشمس والقمر بالأرض، وتصريف الرياح والسحاب المسخر، كانت من نتائج

¹ د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 60.

هتوزيعمتقاوتفياالمواردوعناصرالإنتاجللسلعوالخدمات،كماأنقدراتالسكانوارتباطهمبهذهالموارد،هوالذيكفلللإنساندرجتمناالتخصصفياالإنتاجللسلعوالخدمات.

تتميزالعلاقاتالتجاريةبصفةعامة،بأنهاعلاقةقائمةعلمنفعةالتبادل،منخلالاجتيازالحدودالسياسيةوالأنظمةالسياديةللدول،بههدفتحقيقالإشباعالكاملللمستهلكينالذينيرغبونفيمنفعةالسلعالمنتجةخارجالحدودالسياديةلدولتهم.⁽¹⁾

When a community establishes trading relations with foreigners, it is usually able to transform goods of one kind into goods of another kind more readily than before.⁰

عندمايقررمجتمعماآبادالمنافعالسلفيةمعمجتمعاتأخرىفإنهلابدمنمتوفرمنالسلعأتميزةالنسبيةالتنافسيةالتيترغبأطرفالآخرعلااستهلاكهاوأنهالابدمنمتوافرقدرهعليأصلهاالأسواقهم.ومنذأنتوصلالعالملاختراعاتقيمجالانقلالقدرةعلنتخطالحدود،بحمولاتكبيرةالأوزانمنالسلع،وتمكنفيمجالانقلالبريوالخطوطالحديديةوالنقلالمائمنخطالحدودبالطرقالمهدة،كانالهدفاالاقتصادي،هوإلغاءالحدودالتجاريةوالتوسعيالأسواقالتجاريةللسلعوالخدماتالعابرةللحدود،ويستندهذاالتبادلعلمجموعهالمعاملاتالتبادليةللسلعوالخدماتوعناصرالإنتاجوالموادالخامالمنتجةفياالدولةمعدولةأخرى،وبناءالقدرةالاقصاديةالمهيمنةعلالثروةوالقوة.

وتعملالفعالياتالاقتصاديةعلتغييرالواقعالاقتصاديالتخطيطالمحكموتحديدالأهدافمنخلال:

- توزيعالمواردالمتاحةوعناصرالإنتاج.
- تحديدمصادرالكفاءة.
- الاستخدامالأمثلالتقنية.

إنتحديداالأهدافبقوةاستخدامالمواردالمتاحةبجانباكفاءةالإنتاجيةلعنصرالبشريوالتقنيقادولاًمثلالنمورالآسيويةالخمسةالتيأعدتمواردهابشريةللتميزالإنتاجي،فياإطارالكفاءةالإنتاجية.وأعدتموجهاتالاقتصادالتنمويالمتكامللمعقلةالتكلفةالكليةللإنتاجلبناعا عدةاقتصاديةمتينة،قفزتيهاإلهذاالمسمىالصفةالوحشيةفياالتميزالمتصاعد.

تعريفالتجارةالدولية:

إنالتجارةالدوليةتعني:

¹ د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 62.

• الاستخدام الأمثل للموارد الكامنة لدى الأمم، التيلها القدرة على التخصص للتوسيع إنتاجنا جلعو خدمات لديها مميزة تفضيلية على الدول الأخرى وتتحصل على إنتاجنا جياً كبير .

• التخصص لإنتاجاً جيداً أمداً السيادة مثلاً لأفراد يمكنها أن تكسبها التخصص في إنتاجنا جلعو خدمات بالكفاءة النسبية الأعلى، وبالاتجار بتلك السلع مقابل سلعنا جلعو الكفاءة لإنتاجها الزيادة ثروة الأمة .

• وهنا نقطن أن تؤكد ان هذا المفهومهما :

• توزيع المصادر الاقتصادية، منحياً التوزيع الجغرافي وتوزيع السكان وطبيعة المنتجات، التي تفرضها البيئة والمناخ عند صرتوفر المواد الخام في المنطقة الجغرافية، في عالم غير متوازن نفي العلم والحضارة الإنسانية والاستخدام المتفاوت للتقنية .

• كفاءة إنتاجنا جلعو للسلع والخدمات مختلفاً التقنياً التي تتعامل معها العناصر لإنتاجنا جلعو كفاءة ومهارة العاملين .

وهاتين النقطتين تعطيتان تصوراً هامة التجارة الدولية في حياة السكان، فدولة مثلاً ليبيا ان علسببها المثلثات يمكنها ان تخالبر ام جعله ية منناً هيا لقوة البشرية لديها وتأ هيا لأيديالعاملة رخيصة الأجور، تمكننا التوسع لإنتاجنا جلعو كفاءة عالية لمجموعه واسعة من السلع التي تتطلب إنتاجها التعامل مع التقنية المستخدمة لإنتاجنا جلعو من أجل الدقة مثلاً لات التصوير والالكترونيات وغيره .

وللبينة أيضاً أثرها الذي يفرض على الدول تفهمنا عالتخصص الذي يجعلها التركيز عليها للحصول على لميزة الإنتاج الواسع رخيصالثم نفولة علسببها المثلثات السود ان أطلق عليها سلة غذاء العالم، لم يكن ذلك جزافاً بل ماتم تكهمناً رخصتها ممهدة لإنتاج، وأنهاروميا هوفية وموارد بشرية ومناخ متعدد مما يتيحتويعاً لإنتاج (1).

هذا الموارد يمكننا السود انمنا التخطيط لمد العالم بسلة متكاملة من إنتاجنا جلعو الحيوانيكما يمكنه زيادة التنوع عن طريقا لقيمة المضافة بتصنيع منتجاتنا جلعو عينالزراعيوالحيواني .

محددات التجارة الدولية :

تعتمد التجارة بين الدول على عدد محددات هي :

¹ د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 65.

- إزالة الحواجز لانتساب السلع أسواق العرض لمقابلة الطلب .
- قبول نسق العملات الحرة القابلة للتحويل بحرية بين الدول للتسوية المعاملات التجارية .
- وجود أسواق العرض للطلب يسمح بها بحرية الدخول والخروج منها للسلع .
- وجود منظم محايد بين المتعاملين في السوق .
- وجود وسائل للنقل .

علء سوء هذا المحدد انتتشاء مبادئ التجارة الدولية تجعل دولة ما تفضل استيراد سلعة مندولة أءرببلاً عن إنتاجها منها :

- مبدأ التكلفة التنافسية المقارنة (The Theory of comparative cost) وهذا تفسير الناألدولة التليها ميزت تنافسية في إطار الفرصة البديلة لإنتاج سلعة ما القدرة على السيطرة على سوق السلعة .
- سعر صرف مستقر ومحدد للعملات التبادلية (The Theory of comparative cost fixable & stable rate of exchange) توفر البنا التحتية، من مصارف وتقنيات اتصال، ونظم نقل، وتوفر قدر من الحرية وانعدام الحواجز لحركة السلع بين الدول وهى لا دوافع لتوسيع التجارة بين الدول .

قواسم التجارة المحلية والعالمية :

القواعد القانونية المنظمة لأنشطة التجارة والعقود قادرة على التواء مع المنظور والتكيف مع المتغير اتقيا مع التجارة، وهذا لقوا عدو على الرغم من حجية البنود المنظمة للتجارة إلا أنها تهتم بتوفير قدر من الثقة في المعاملات التجارية وسيادة مبادئ العدل و ضمانا لحقوق شريطة إثباتها بالمستندات والشهود، ويختلف التطور في مجال التجارة المحلية عندما حدثت تطورات تشمل تكافة مناحي التجارة الدولية خلا لقرن العشرين والحادي والعشرين، وعلى الرغم من ذلك فإن أسس التجارة بصفة عامة ظلت تقليدية تعتمد على ركائز قاعدية واحد تفي أطرها التنفيذية هذا لأسستمتل في :

- الإيجاب والقبول في التعاقدات التجارية .
- الالتزام بالباءت تسليم المبيع بشكلا مادي وضمن نشاط إيجابي .

- التزام المشتري بالوفاء بالثمن ما نقداً مباشراً أو باستخدام أدوات الوفاء البديلة للدفع المباشر.

أما بخصوص القواسم المشتركة وغير المشتركة بين التجارة المحلية والعالمية يمكننا تلخيصها فيما يلي:

أ/ القواسم المشتركة:

- سيادة القانون في المعاملات التجارية.
- عملية التعاقد التجاري.
- وسائل نقل السلع، وهي المحدد الرئيسي للمعاملة التجارية وفي حالة توافرها للدولة والتبني وقفاً استخدامها علناً متوفر منها، الجانب تكلفتة لنقل البضائع والسلع وأثرها على الأسعار التنافسية.

ب/ القواسم غير المشتركة:

- الموصفات القياسية للسلع والخدمات، والتي تختلف بين التجارة المحلية والعالمية.
- دور المصارف والبنوك كفاعل في المعاملات التجارية والتي تتفد شروط التعاقدات بين الطرفين تختلف في التجارة المحلية عنها في التجارة العالمية.
- خدمات ما قبل وبعد البيع، من حيث التشدد على نوعية الخدمات المقدمة بالنسبة للتعبيئة والشحن والتخزين بخلافه.

التجارة عبر الموانئ البرية والنهرية معدولة الجنوب⁽¹⁾:

بعد انفصال الجنوب بالسودان عن الدولة الأم، وقيام دولة جنوب السودان في (9 يوليو 2011م)، كان لابد من إجراء الكثير من التعديلات في شكل العلاقات بين الدولتين، والانتقال إليها من علاقة بين إقليمين أو خرفيا طار دولة واحدة، إلى علاقة بين دولتين تجاريتين تمتد حدودهما إلى (2.130 كلم) ولعل تنظيم التجارة كان أولهما والدولة، حيث تشير الإحصاءات إلى أن هناك (172 سلعة) تذهب لدولة جنوب السودان من شمالها بما يقارب حوالي (7 ألف طن) يومياً تنقص كثيراً في فصل الخريف وتزيد عند اكتمال فصل الصيف⁽²⁾. وذلك لتحقيق أهداف سيادة الدولة على حدود الوطن، ومن ناحية أخرى لتحقيق التكامل والتعاون الاقتصادي مع الدولة الوليدة، بتد

¹ وزارة النقل والطرق والجسور، تقرير اللجنة العليا لتحديد الموانئ البرية والنهرية التي تربط السودان مع دول الجوار، الخرطوم 2011م.

ويلا لتجارة المحلية لتجارة دولية أو تجارة حرّة بينا البلدين، بتسهيل إجراء اتحركة البضائع ومكافحة التهريب وتعزيز التعاون بينهما، م
ناً لتحقيق التنمية الاقتصادية بينا البلدين. (1)

إن امتلاك السودان لمنظومة نقل متعددة الوسائط بينه وبين جنوب السودان بدءاً من موانئ البحر الأحمر مروراً بالسكة الحديدية
الطرق البرية وانتهاءً بالمنطقة الحرّة في مينا عكوستيا الجاف. ومن ثم منظومة النقل النهري التي تبدأ من خمسة موانئ نهريّة، فيكوستيو
ريكحو اليعدمقد من الموانئ النهريّة، تعمل في النقل لبدءاً من عمق عاصمة جمهورية جنوب السودان. تجعل من السودان خياراً للاقت
صادياً لأفضل لتجارة الترانزيت لدولة الجنوب، بالإضافة لارتباطها مع السودان كالأقواس التي تغلق الدائرة الداخلية، والتي تعزز التبادلاً
تجاري والتعاون الاقتصادي بينهما لتتوافر لأيدولة مندولة جوار جنوب السودان. (2)

وقد ظل الاقتصاد في الشمال والجنوب

يرتبطان بعضهما البعض فترتبطية من الزمن، ففي مجال السلع الغذائية علسبباً لأمثال، يستهلك الجنوب بينا الذرة في غذائهم مقابل است
هلاك الذرة الشامية في شمال السودان، مما يجعل الجنوب أكثر حاجة لاستيراد بعضاً من احتياجاتها الغذائية من الشمال، وليس من الشرق إلا
فريق حثيثاً الجنوب يرتبطاً بالطرق البرية والسكك الحديدية والنقل النهري مع شمال السودان أكثر من ارتباطهما معاً بالبحر الأحمر، كما أن
الروابط الاجتماعية والإنسانية والقبائلية والتداخلية بين القبائل الحدودية، تشجع التجارة البينية مع الدولة الوليدة، وقد ظلت التجارة في
لجنوب السودان تديرها تجار من السودان، ومنذ من بعيد يعرفوننا الآن (بالجلايه)، خاصة الأجزاء الشمالية المتاخمة لحدود دولة
لسودان في مناطقاً عالية النيل الكبرى، وبحر الغزال والوحدة، حيث تمثل العمق التجاري بينا البلدين السلع الواردة لتلك المناطق من شمال السودان
ن، لذلك يتوقع لتجارة بينا البلدين تحقيق عائدات تقرب 2

مليار دولار في السنة للسودان من غير سلعة البترول، إذا ما تم تقنين وتنظيم التجارة البينية مع دولة جنوب السودان، من حيث النقاط الجمرك
ية والموانئ البرية والنهرية وتنظيم حركة التجارة، بفتح المعابر الحدودية المتفعلية، وتقنين طرق الدفع والتحويلات، بالإضافة بم
كافة التهريب، وتفعيل وسائل النقل الموجود والمتوفر بينا البلدين

وتتكون لتجارة السلع الواردة لتلك المناطق من السودان، من الذرة والدقيق، ولبنا البدرية، والسكر، والمياه الغازية، والصابون، و
الخبوب الزيتية، والدخن، مواد البناء (الاسمنت والحديد)، الملابس، البصل، الملح، البسكويت، الشاي والبن.

ولتنظيم وتقنين لتجارة الحدودية لا بد من تطبيق الوسائل الآتية:

¹ لجنة تنظيم العلاقات التجارية بين السودان وجمهورية جنوب السودان، أغسطس 2011م.

² لجنة تنظيم العلاقات التجارية بين السودان وجنوب السودان، الخرطوم 2011م.

- إنشاء موانئ برية تكون منافذ حدودية على الطرق المعبدة لتعمل على تنظيم حركة البضائع والسلع والركاب .
- إنشاء محطات جمركية على المسارات الترابية التي كانت تنشط فيها حركة التجارة مع دولة الجنوب تاريخياً .
- تكوين أئمة من سلطات مكافحة التهريب ، والجهات الأخرى من أمن واستخبارات وحرس حدود لتسيير دوريات في المناطق الحدودية .
- إنشاء ميناء نهري يدولي يفتح كمفجر حركة الموانئ النهرية مع دولة جنوب السودان .
- إنشاء محطة للسكة الحديد للسيطرة على حركة البضائع عبر القطارات .

الموانئ البرية والنهرية الموجودة الآن والمقترحة كمنافذ حدودية:

أولاً : الموانئ البرية والنقاط الجمركية:

يعرف الميناء البري بأنها مساحة من الأرض تقع على محاور الربط البري مع دول الجوار ، ويقام عليه منشآت تخصص بصيغ ضبط حركة نقل البضائع والركاب باستيفاء إجراءات الجوازات والجمارك والمواصفات وغيرها من الإجراءات الرقابية ، ويبرر إنشاء الميناء البري ، لضبط حركة النقل مع دولة الجوار ، واستيفاء إجراءات الجوازات والجمارك ، والمواصفات لحركة الركاب والبضائع ، واستيفاء رسوم عبور الطرقات والأحمال المحورية.⁽¹⁾

والجهات المكونة لتسيير الإدارات بالميناء البري هي:

- إدارة الميناء وتتبع لوزارة النقل .
- وزارة الخارجية .
- وزارة التجارة الخارجية .
- الإدارة العامة لشرطة .
- الهيئة السودانية للمواصفات والمقاييس .
- الشرطة الأمنية + والأمن الاقتصادي - شرطة المرور السريع .
- الحجر الصحي + الحجر البيطري + الحجر الزراعي .
- الضرائب .

¹ لجنة تنظيم العلاقات التجارية بين السودان وجمهورية جنوب السودان ، المرجع السابق .

وجميع تلك الجهات السيادية تعمل بنظام النافذة الواحدة بالميناء البري، أما نقطة العبور فهي عبارة عن نقطة تفتيش وتختص بتأمين الحدود ومكافحة التهريب والمخدرات وهي نقطة مراقبة تتواجد بها السلطات المختصة .
ويمكننا تقسيماً وذكر النقاط البرية والمنافذ جغرافياً كما يلي:

1/ ولاية النيل الأبيض:

معبر جودة البري: يوجد به ميناء جودة البري الذي يقع على طريق الإسفلت جودة الرنك. وتطل منطقة جودة الحدودية على أكبر المشاريع لأراضي الخصبة المشهورة بإنتاج الأقطان بأنواعها والحبوب الغذائية وتعتبر المنطقة آخر نقطة لحدودنا الجنوبية وهي مدخل ولاية أعالي النيل ومدينة الرنك داخل حدود دولة الجنوب .
كما تعتبر المنطقة معبر مهم لشركات البترول وألياتها واحتياجاتها وطريق يركب الرنك هو الطريق الوحيد المسفلت بين السودان وجنوب السودان فهو المنفذ الأساسي للفترة الخريف، ويبلغ حجم تجارتها بين النيل الأبيض ودولة الجنوب حوالي 2 ألف طن يومياً .

كما توجد نقاط التفتيش الآتية:

- قوز النبق: على طريق النبق الرنك.
- نقطة المقيص: وتقع على طريق المقيص - كاكاو وهو غير معبد وعبارة عن نقطة تفتيش صغير فيهما مكتب واحد.
- نقطة الكويك: وتقع على طريق الكويك ودكونه وترتبط النيل الأبيض بأعالي النيل من جهة الغرب. وتعتبر منطقة زراعية توريد تمعاً وبها كثافة سكانية كبيرة والنقاط الثلاثة المذكورة تقع في مناطق تعتبر تاريخياً نشطة تجارياً ومعايير موسمية لتجارة اللبضاء والسلع ويستخدم فيها الشاحنات الخفيفة والمتوسطة.

2/ جنوبي كردفان:

ميناء الخرسان: ويقع بين ولايتي جنوب كردفان والحدود بجنوب السودان، على طريق كادقلي - بانتيو والطريق عبارة عن ردمية خرسانية صالحة للحركة طوال العام، وملتقطة طريقنا الشمال والجنوب، وتعتبر الشريان الرئيسي لإمداد مناطق غرب النوير بالمواد الغذائية البترولية. ومنطقة ملتقطة للدر وبالرابطه بمدن ولاية الوحدة كل من الرقات، ميوم، بانتيو، فارينق. كما أنها تتحكم في طرق الدخول والخروج بين الدولتين، بالإضافة لقربها من مناطق إنتاج البترول وفي حقولها جيولوجيا مسيرية، التيت متكاً عدداً كبيراً من المواشي. المنطقة بها كثافة سكانية عالية وتداخل قبلي، لذلك بها مواصلة تتكون من الحافلات، والبصات، واللا واري.

ميناء الميرم: يقع على طريق الدمية الذي يصل بينا المجلد وأويل، ويصل إلى طريق النواو وغربا لاستوائية، حتماً العاصمة جوبا. ويعتبر إلى طريق القصر بينا الجنوب والشمال ويتيح الحركة حتماً ويفي فترة الخريف، بينما من أوائل الجوبا يشهد كثافة الحركة خلال الصيف. المنطقة بها أعداد كبيرة من المواشي تمتلكها قبائل المسيرية، وبها مصنع للجبنة متقدم عمره أجيالاً رعاة. وتعتبر المنطقة منطقة عبور لسلعة السكر والشاي والذرة، ويبلغ حجم التجارة بالمنطقة حوالي 2 ألف طن يومياً معظمها من المواد الغذائية.

أماكن التفتيش فهي:

نقطة طرجي: وتقع على طريق الميرم مميوم، وهي الحدود الفاصلة بين جنوب كردفان وغرب النوير، وتعتبر منطقة زراعية ورعية. ومعبر بين قبائل النوير لكل من مدن كادقلي، وبرام، طرجي، بحيرة لايبض.

نقطة تفتيش الليري: تقع بينا عالي النيل وجنوب كردفان على طريق تولودي - تونجة - ملكال، وتعتبر آخر منطقة بينا عالي النيل وجنوب كردفان، وبها أعداد قليلة من السكان وحركة تجارية قليلة تستخدم فيها اللواري، وذلك سبب عورة المنطقة. وترتبط المنطقة بالطريق الدائري كادقلي - تلودي - الليري غرب، ومنها إلى تونجة التي يوجد بها ميناء عنهري (مرسي).

3/ سنار: ميناء الرهيد البري؛ ويقع على طريق سنجة الرنك (غير معبد) ويربط ولاية النيل الأبيض، وأعلى النيل وسنار، ويبعد حوالي 50 كلم عن مدينة القيقرو 90 كلم عن الرنك، وتمر عبرها السلعة الغذائية وخاصة السكر والدقيق والذرة. نقطة تفتيش شبوط، وهو مقترح بمحلية التضامن على الحدود.

4/ جنوب دارفور:

وبها ميناء بلبلة: الذي يقع على الحدود بين ولايتي جنوب دارفور وبحر الغز على طريق الضعين - راجا (غير معبد) وهو ملتقى قلمناطسما حتر أجا أويل، ويعتبر الميناء مكاناً لتقاء قبائل الرزيقا مع قبائل دولة جنوب السودان، وتبلغ التجارة البيئية في المناطق حوالي ثلاثة الفطن شهرياً وتضم كل المواد الغذائية والوقود.

أمانقاطالتفتيش:فتوجدفيحفرةالنحاس،علطريقحفرةالنحاساو(غير معبد)
ونقطةتفتيشسماحةعلطريقأبومطاريقأويلوهوأيضاًغيرمعبد،والمنطقتانتقعاينمناطقحاكمةوتتشطفيهاالتجارةالبينية.⁽¹⁾

5/ النيلالأزرق:

ميناءالبينانيس:ويقعلناالحدودبينولايتيانيلالأزرقوأالياالنييل،ويربطهامطريقوحيديبمدينةالرنكعلطريقبوط – المايان
–ملكال(غير معبد)وتعتبرالمنطقةزراعيةوبهاالعديدمنالمشاريع،وتتشطبهاعملياتتهريبالموادالغذائيةأالياالنييل.

نقطةتفتيشيابوس:وتقعلطريقيابوسالجكو (غير معبد)
وتتشطبهاالتجارةوتتوقعزيارتهافيحالةتربطالطريقمستقبلاًمعطريقالدمازيناالرنك.

ثانياً الميناء البريلسكة الحديد:

ترتبطدولةجنوبالسودانمعالسودانبخطالسكةالحديد،الذييمتدمنمدينةبابنوسةمروراًبمدينةالميرمفيالشمال،ويعبرال
حدودفيولايةبحرالغزالماراًبعاصمتهاأويلثميوصلحتنولايةغرببحرالغزالوعاصمتهاواو،ويخدمأيضاًولايةواراب.

يتوقعأنتبغحركةالتجارةبالميناءالمقترححوالي (78000)طنفيالعام (منالسلعلاستهلاكيةبججمحركة 192)
قطارفيالعامهذابخلافقطاراتالركابوالتييتوقعلهاأنتحمل 42 ألفراكبفيالعام.

الموقعالمقترحهوقياميناءبريفيمدينةأويلللتعاملمعحركةالسلعوالركاببنفسمواصفاتالموانئالبريةعلالطرقالمسفلتة
،منحيثالإدارتوالمشاركةوالرقابة.⁽²⁾

ثالثاً: الميناء النهري:

¹ لجنة تنظيم العلاقات التجارية بين السودان وجمهورية جنوب السودان، مرجع سبق ذكره.

² تقرير لجنة العلاقات التجارية، عن الزيارة التفقدية للمعابر مع جمهورية جنوب السودان، وزارة التجارة، الخرطوم، 2013م، ص 12.

يتبع مينائي كوستيا والنهر بين لوزارة النقل (مصلحة الملاحة النهرية)، حيث تم إيجار ميناء كوستيا القديم لصالح شركة النقل للنهر (هيئة النقل للنهر سابقاً - قبلاً لخاصة، بينما لا يزال الميناء الجديد يتبع لوزارة.

أما بقية الموانئ الموجودة تتبع لشركات العاملة لأنفيمجال النقل للنهر. وقد ازداد الطلب على خدمات النقل للنهر بحيث وصل لثمانين ألفاً (40) ألف طن شهرياً، وتشمل قائمة المنقولات حوالي (172) سلعة. المواين العاملة بالميناء والمسجلة والمرخصة (264) ماعون، تفاوتت حمولتها ما بين (125 الى 800) طن وقد تم اختيار ميناء كوستيا القديم ليكون الرئاسة التنفيذية للميناء المؤقتة، حيث تخصص مساحة (685) متر كميناء رئيسي. بينما بقية الموانئ بمدينة نيريك - وينا وأبو قصيصة - كيرمارين - القوات البحرية عنها شركة الساطع يتم شحنها بعد استكمال الإجراءات بالميناء الرئيسي بكوستيا، وهي تستخدم كأرصيف فقط بينما انتمت المعاملات بالرئاسة.

أما الميناء الدائم فقد تم اختيار ميناء كوستيا الجديد كميناء رئيسي دائم، وذلك لعدة أسباب:

- تبلغ المساحة الكلية للميناء (2) كلمتر وقابلة للزيادة.
- بهر صيف مشيد لرسو الموانئ.
- يجاور المنطقة الحرة بمدينة كوستيا، الميناء الجاف.
- يمتاز الموقع بوقوعه جنوباً بالعوائق الملاحية الموجودة وهي كبرى كوستيا القوي والجديد.⁽¹⁾

ضرورة وإمكانية التعاون الاقتصادي بيننا البلدين:

يعتبر التعاون الاقتصادي بيننا السودان ودولة جنوب السودان ضرورة اقتصادية ملحة، نسبة للروابط العضوية بينهما، ونسبة لوجود بعض القضايا الاقتصادية التي تمتاز بالعلاقة بيننا الدولتين، والنتيجة جملتها التعاون والترابط لتحقيق التنمية بالنسبة للدولتين. وبالتالي يكون التعاون الاقتصادي من أهم أسس العلاقة بيننا الدولتين، وذلك لفرصا اقتصادية الهائلة التي يمكن أن نتحقق، ولعلمنا همعوام لاتعاون المشتركات داخل كبير علم مستو بالسكانوا الامتدادات القبلية والحدود المشتركة الطويلة، بالإضافة للعلاقات التجارية بيننا لبلدين منذ القدم، فمن شأن ذلك أن يسهم في إقامة منطقة تعاون مشترك، ربما تصبح منا غنا المناطق فقيرة لأحاء الدولتين، وذلك لتوفر مجموعة من العوامل الاقتصادية أهمها: الثروة الحيوانية الكبيرة، واعتدال مناخ طول العام، وتوفر المياه لهشهور طويلة، بالإضافة إلى

¹ هاشم العوض، مرجع سبق ذكره.

لنا لأنهار والجدول والخيران الموسمية، والنثر واتا المعدنية الأخرى بالمغمورة قبياطنا لأرض. ومنجهة أخر بفإن التعاونو التنسيق بيننا لبلدين، يوفردولة الوليد حماية معقولة واستقلالية ضد الأظما عالخارجية وخصوصاً دولجوارها الإقليمي، وهناك مجموعة منالضرورياتالتي تحتنبنا علاقاتا اقتصادية قوية بيننا دولتيناً همها :

- سوفيسا عدالتعاون لاقصادي بيننا دولتين، علنر عالتوتر علنطواللحدود وبالتالي تحقيقمكاسباقتصادية لاغنعنها لأيمذالطرفين لاسيما عائداتالبتروللدولة الجنوب بتقدر بحوالي 4 مليار دولار سنوي.
- سوفيسا عدالتعاون لتحقيق معدلات نمو تضمنت سحنا المستوي المعيشي بالمتد هور للمناطق الحدودية من خلال توفير فرص عمل لسكان في كلا الدولتين.
- احتياج دولة الجنوب للتصدير عن طريق مينا عبور تسودان، فهو أنسب وأقرب بالطرق للتصدير، وخاصة تصدير النفط عبر الخطال سوداني، بالإضافة لتفعيل تجارة الترانزيت.
- استفادة دولة الجنوب من الخبرات البشرية والبنية التحتية الموجودة في السودان، لتنمية البنية التحتية الموجودة فيها وإنشاء الوحدات الإنتاجية والتنمية.
- تعود المواطن الجنوب على السلعا لاستهلاكية الموجودة في السودان، والتي تعتبر جزء من ثقافتها الاستهلاكية، وبالتالي افتحأسواق دائمة للمنتجات السودانية بدولة الجنوب.
- التعاون لاقصادي وتنمية التجارة البينية، يتيح للسودان فرصة زيادة إنتاجه من السلعا الغذائية والحبوب التي يستهلكها المواطن الجنوب سوداني، والتي من إنتاجها في الولايات الشمالية مثل البصل، والبطاطس، والبلح، ويتم تصديرها عبر مينا عكوستي، ويستطيع السودان نقل أسواق المنتجات لاستهلاكية في دولة الجنوب على المنتجات السودانية، من خلال توظيفها الكامل للموارد البشرية الماهرة القادرة على زيادة الإنتاج والانتاجية، لتوفر البنية التحتية القادرة على ذلك مقارنة مع البنية التحتية لدولة الجنوب، والتي تعتبر قليلة جداً، لاسيما السكة الحديد والنقل، النهري التي تنقل السلعا كبيرة الحجم ثقيلة الوزن قليلة الثمن، ويمكننا القول، يمكن للسودان تحقيق أسواق دائمة لمنتجات الزراعة والصناعة، وبالتالي تحقيق عوائد ضخمة من العملات الحرة وعمال ميزان التجاري يوميزان المدفوعات.

وهناك عدة عوامل تساعد في تحقيق التعاون لاقصادي والتجاري بيننا بلديناً همها :

- الجوار الجغرافي، الذي يعتبر قوة للتعاون لاقصادي والتجارة البينية، حيث تتوفر وسائل النقل التي تربط البلدين، مما يعني سهولة الاتصال، وسهولة تبادل السلعا والخدمات، وسهولة تبادل المنافع المشتركة.

▪ وحدة المصالح الاقتصادية بين الدولتين، خاصة في مجال النفط وتصديره عبر الموانئ السودانية، والمصالح المشتركة لحركة الرعي بين القبائل الحدودية.

إلا أن تحقيق التعاون الاقتصادي وتنمية التجارة البينية، يحتاج إلى إرادة سياسية تتخطى الخلافات المتراكمة، واحتواء أي توترات محتملة على الحدود، وتحقيق التعايش السلمي على الحدود، وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية في البلدين.⁽¹⁾

المبحث الثاني: تنظيم التجارة البينية والاتفاقيات الموقعة بين البلدين:

هيكل تنفيذ المنافع التجارية العالمية:

يستند تبادل المنافع التجارية إلى العديد من الوسائط والآليات التي يمكن نظرها في التعاقد التجاري من حقوقهم في ملكية العينات المشتراة والمباعة والثمن المقابل، وهذا الوسائط بعضها مادي ملموس، يقدم خدماتها مباشرة للطرفين، وبعضها معنوي كالنظام الإداري والقوانين واللوائح المنظمة والأدوات الرقابية، التي تتابع تنفيذ العمليات وتفضيها بمشكلاتها وتعقيداتها الإدارية وتنظيمية أو قانونية.⁽²⁾

التقدم في وسائط التقنية الحديثة، ولشبكات من المعاملات التجارية سواء محلية أو إقليمية أو عالمية نتج عنها:

- التوحد التقني لأسواق العرض والطلب للسلع والخدمات تداخلاً لوجار الدول عن طريق اختيارنا المعلومات المتاحة.
- تعامل الوسائط الإلكترونية والنية على تسهيل عملياتنا لنقل المنافع بنفس السرعة التي يتبناها عقد الصفقات.
- التوسع في الإنتاج لمقابلة الطلب.
- السعي لتوحيد المواصفات القياسية للمجموعات والتكتلات التجارية في العالم بأكمله وأكثر ويتحول إلى اتحادات تجارية موحدة.

توجد عدو وسائط تعمل في مجال التجارة الدولية بمهامها ووظائفها مختلفة ويمكننا تقسيمها إلى أربع أقسام:

مهني:

¹ هاشم العوض، مرجع سبق ذكره.

² د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 81.

أولاً : الكيانات التجارية الإقليمية والدولية :

ويلاحظ وجود نوعين من الكيانات التكتلات وهي :

كيانات إقليمية : تقوم بمهدة تنظيم التبادلات التجارية للسلع والخدمات المنتجة داخل الدول لأعضاء في المنظمة وتعمل علناً بتعظيم انتف ضيلية في أسواق منتجات دولها لإقليم علمنتجات الدول خارجاً لإقليم نموذجها تجمع عدولاً كوميسا التيلجات لتخفيض الجمارك لمنتجات الدول والمنضوية إليها يسبب التعرف الصفرية للجمارك⁽¹⁾.

كيانات قائمة بهدف من التناقص الضار :

فيسوق منتجاً ومنتجاً دولاً لها ميزان تنفضيلية في الإنتاج جفيسوق عرضو طلب، يغلب عليه وفرة المنتج (العرض) في وجود طلباً دنماً مكنيات العرض، الذي يتميز فيه هذا الدولياً مكنيات إنتاجية عالية، مما سينتج عنها في حالة التناقص في الأسواق، أنت دنياً لأسعار المستوي يضرب كافة الأطراف المتداخلة فيه هذا الأسواق، ونموذجها منظمة الأوبكو كارتلات إنتاجاً لآرزو البنو الشاي .

قامت الكيانات التجارية لتنظيم انفاذ عقود التعاملات بين أطراف متباينة الثقافات أو مزجة ومتباينة الأعراف الاجتماعية والاقتم صادية، وهدفها الكيانات تنويع السوق التجارية من خلال منظمة التجارة العالمية. وتتحكم هذا الكيانات عن طريق اللوائح والقوانين في التبادلات التجارية بين الدول والمناطق الإقليمية.

ثانياً : اتفاقيات التبادلات التجارية بين الدول :

هذا لاتفاقيات تكون ثنائية أو أكثر من دولتين، وقد تشمل أسس التبادلات التجارية، والإعفاءات، والميزات التنافسية لإنتاج كالمند هاداً داخل دولة الأخرى، وقد تنفق انعلو وضع قيود جمركية علماً ستيراد إنتاج دولة أخرى، لزيادة الاعتماد علماً إنتاجها بما في ذلك لإنتاج المشترك لبعض المنتجات، كما في طائرات لايرباصاً لأوربية التيتنا فسال بوينج، وبعضاً لإنتاج المشترك للطائرات الحربية بين أسبانيا وفرنسا، وهذا النوع من الاتفاقيات الذي سننظر قله في هذا المبحث، من خلال الاتفاقيات الثنائية التي تنظم التجارة بينية، بين السودان و جنوب السودان. وتنظم هذا الاتفاقيات الميزات التنفضيلية لإنتاج، كما تنظم قوا عداحتساب الجمارك والرسوم الأخرى، وقد تحدد كوت إنتاجية لبعض السلع وقد تسمح بتدققاً أخرى⁽²⁾.

¹ محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 85.

² د. محمد علي محمد بخيت، مرجع سبق ذكره، ص 86.

ثالثاً : الأسواق والمناطق الحرة:

تنظم العمليات التجارية في هذه المناطق الحرة، لوائح تصدرها الدولة و إعفاءات ضريبية وخدمية، كما تحدد إيجارات المواقف و الخدمات المشتركة للشركات و البيوتات التجارية الأجنبية المستثمر فيها، و تهدف الدولة لمنورائها جذب الشركات العالمية و البيوتات التجارية إلبداخل الدولة، و تمنح الشركات بموجب قوانينها لوائح هذه المناطق، حقاً لإنتاج الكاملاً و الجزئي (التركيباً و التجميع) لإنتاجها المعفي من الضرائب و الرسوم الجمركية و الرسوم الأخرى، تتحصلها الدولة خارج هذه المناطق فقور عبورها لأسواقاً لاستهلاكها كالدخلية.

تعلمنا الكثير من الدول و النشاطية مناطق حرة لتبداً للتجاري، مثل بورسعيد في مصر، و بعض الدول لتتشهد هذه المناطق قد ادخلت الدولة كما في مدينة قريفيال السودان و التيمنأ هداها إلبجان بخدمه غرباً أفريقيا الداخلة للأسواق السودانية، جذبا لاستثمار . و كما في بورسوداناً و قريبمن ذلك، حيث قامت الدولة بإيجار جزء من الميناء لدولة أنثيوبيا باعتبارها منطقة حرة تستخدم مصادرو وارد أنثيوبيا.

رابعاً : المصارف التجارية:

تعتمد التجارة العالمية على استخدام المصارف ففيتد اول المستند اتمقابلة لقيمة المادية للسلع والخدمات، و هي آلية تتفق فيها الطرفين، أي أن المصارف تعمل كوسيط بين البائعين و المشترين للسلع والخدمات. و تستخدم المصارف الأدوات والأوامر النقدية عن طريق خدماتها كإقاص المصارف في المصارف الحسابات المدينة في دولة المشتري، و اضافتها للحسابات الدائنة بدولة البائع و تعقيدات، بغض النظر ان كانت داخل المصارف أو بمصرف آخر. تنفذ المصارف توجيهاتها للعملاء بأدواتها كخدمة مصرفية أصيلة من الخدمات المصرفية، و تستند في هذاها المعاملات إلبالاعراف المصرفية و القوانين الصادرة من الجهات المخولة لها لتنظيم عمل المصارف، و هي علاقة تعاقدية، و تستخدم المصارف لاعتمادات المستندية لتنفيذ التزامات الطرفين المتعاقدين، حسب التعاقد المبرم بينهما متبعاً لأعراف القوانين المنظمة له.

اتفاقية التجارة والقضايا المتعلقة بالتجارة:

عقدت الدولة اتفاقاً تجارياً ينظم حركة التجارة البيئية معدولة جنوب السودان، ليكونوا ثلثنا علاقات تجارية دولية يتم من خلالها هاتحوليا للنظام التجاري السابق) (تجارة محلية)
إلتجار دولية بعد انفصال الجنوب قوما الدولة الجديد تجنوبالسودانعلنا أساسا المنفعة المتبادلة والمصالح المشتركة، وقد صاحب تلكا لاتفاقية عدمنا لاتفاقياتا التي تتعلق بقضايا التجارة، وقد اتفقتا الدولتين علنا لآتي (1):

- سياسة التجارة القومية المستقلة:
- تنتهج كل دولة سياسة تجارية قومية مستقلة تجاه الدولة الأخرى.
- تقوم كل دولة بمراجعة السياسة التجارية بطريقة دورية لتقييم نجاحات تلك السياسة في تسهيل التجارة كما يجوز للدولتين لاتفاقا علن تغيير أو تعديل هذا السياسة طبقاً لما يرونه مناسباً.
- اتساقا للالتزامات الأخرى مع السياسة:
- تلتزم كل دولة بتعهداتها الناجمة عن عضويتها في أي من المنظمات التالية : منظمة التجارة الدولية – الكوميسا، تجميع عتمية الجنوب لأفريقي، تجمع شرق أفريقيا، صندوق النقد الدولي، والمؤسسات المماثلة الأخرى.
- وفقاً لذلك فإن مكافحة الإغراق، واتفاقية الدول لأولسبالرعاية وإيمبادتتجارية، سوف تطبق باتساق مع النظام المطبقه في النظاما تالتي تمتعهذها الدولة في عضوية فيها.
- تشكيل اللجنة وزارية مشتركة في العلاقات التجارية:
- تشكيل اللجنة مشتركة من الجانبين تتكون من 12 عضواً لكل دولة ويتم تناوب رؤسائها من قبل وزارة التجارة من كل دولة.

6 عضو واقع

12

تشكيل اللجنة مشتركة من الجانبين تتكون من

¹ لجنة تنظيم العلاقات التجارية، مصفوفة العلاقات التجارية، أغسطس 2011م.

○ تعقد اللجنة الوزارية اجتماعاً دورياً فيزمانو مكان محدود يرئسها وزير التجارة ورئيس اللجنة، ويتم فيها اعتماد العلاقات التجارية ونظماً إجراءاتها لأنشطة التجارة بين البلدين .

تفويض اللجنة الوزارية المشتركة:

- تتولى اللجنة المسؤولية الأساسية لكافة سياسات التجارة والمسائل المتعلقة بالتجارة بين البلدين، كما تشرّف وتوافق على برنامج عملاً للجنة الفنية المشتركة.
- تراعى اللجنة الوزارية الجوانب الجوهرية للاتفاقيات التجارية المنوط بها تعزيز العلاقات التجارية بين الدولتين، وتشمل إقامة نظام تجاري تفضيلي، ووضع آلية لفض المنازعات.
- إعطاء اللجنة اعتماداً وشروطاً لتقلع تلك الشروط والسائدة حالياً بين الدول الأعضاء في السوق المشتركة لدول شرق وجنوب أفريقيا.
- يجوز للجنة الوزارية المشتركة أن تقوم بأعباء ومهام تعتبر ضرورية لتحقيق أهدافها لاتفاقية.
- اللجنة الفنية المشتركة للعلاقات التجارية (1).
- يقوم الطرفان بتكوين لجنة فنية مشتركة للعلاقات التجارية لتتسيق وتعزيز التعاون الفني وتطبيق المسائل التجارية والمسائل المتعلقة بالتجارة.
- تكون اللجنة الفنية المشتركة مكونة من المؤسسات التالية من كلا الطرفين:
 - وزارة التجارة.
 - وزارة الخارجية / وزارة الخارجية والتعاون الدولي.
 - وزارة الداخلية.
 - وزارة المالية.

¹ اتفاقية التجارة والقضايا المتعلقة بالتجارة، إيس أبابا، سبتمبر 2012م.

- وزارة البترول .
- وزارة النقل /وزارة الطرق والجسور .
- البنك المركزي .
- الغرفة التجارية /جمعيات الأعمال
- المؤسسات والإدارات ذات الصلة التي يمكن أن تختار من وقت لآخر .
- النظام الأساسي للجنة الفنية المشتركة:
- تشكل اللجنة الفنية المشتركة كلجان فنية فرعية لها وتعد الوثيقة لقضايا الجوهرية في المسائل التي تنتظر فيها اللجنة الوزارية .
- تتعامل اللجنة الفنية المشتركة بصفة خاصة مع القضايا التالية التي تحدد لها الطرفان بأنها تتطلب اتفاقاً بأسرع ما يمكن لتسهيل لالتجارة بين الدولتين وشمها هذه القضايا :
- التعاون الجمركي .
- العلاقات البنكية .
- مكافحة التهريب .
- مكافحة المعاملات المالية غير المشروعة وغسباً للأموال ،وتجارة المخدرات ،والجرائم العابرة الحدود .
- آلياتفض المنازعاتالمتصلة بالتجارة .
- استخدام الموانئوتسهيل عبور السلع غير النفطية .
- تسهيل عملياتالصادر والوارد .
- تناقش اللجنة الفنية المشتركة كجزء منبرامج العمل ،المواضيع الأخرى تشمل :
- تسهيلالتجارة وتعزيرها .

- مناطق التجارة الحرة.
- تطوير البنية التحتية المتعلقة بالتجارة.
- النقل النهري والسلع العابرة بالسفن.
- استخدام الموانئ.
- حواجز عدم التعرف.
- المحافظة على البيئة والصحة.
- المواصفات والمقاييس.
- تبادل البيانات والمعلومات.⁽¹⁾

يتعاون الطرفان في تبادل المعلومات والبيانات المتعلقة بالتجارة لضمان تنفيذاً غرضاً هذا فهدا لاتفاقية، وإنشاء آليات لتلك كمعت زويد كل طرف لآخر بالبيانات المتعلقة بذلك.

مصفوفة الإجراءات التجارية معدولة جنوب السودان :

أعدت لجنة تنظيم العلاقات التجارية التابعة للجنة الفنية المشتركة، إجراءات وخطوات لتنظيم التجارة بين البلدين كإجراء اتم وقت فحيننا التحول الكامل للتجارة البينية من تجارة محلية إلى تجارة دولية، سميت هذا لإجراء اتم مصفوفة لإجراء اتم التجارية معدولة جنوبا السودان، وقد اتمت هذا المصفوفة بإجراء اتم الجهات السيادية بكمين، وزارة التجارة الخارجية، إجراء اتم المصرفية بالبنك المركزي و لبنوك التجارية، إجراء اتم المصرفية بالبنك المركزي و البنوك التجارية، إجراء اتم الهيئة السودانية للمواصفات والمقاييس، إجراء اتم جمارك و اتفاقية التعاون والجمركي، اتفاقية النقل النهري و النقل عبر الطرقات.

ويمكننا ذكر ملخص هذا المصفوفة فيما يلي :

أولاً : إجراءات وزارة التجارة الخارجية :

¹ مصفوفة الإجراءات التجارية، مرجع سبق ذكره.

اهتمت إجراء اتوزارة التجارة بإجراء اتا لاستيراد والتصدير بما يلي من مهام:

- الإعفاء من عقد التصدير ، عدا السلع المدعومة .
- الاكتفاء بالرقم التعريفي الضريبي والرخصة التجارية لسارية المفعول .
- الإعفاء من السجلات التجارية
- الأسعار .
- الالتزام بمؤشرات أسعار السلع السودانية الصادرة بصفة دورية من وزارة التجارة الخارجية .
- أما السلع المدعومة سواء كانت من الإنتاج المحلي أو المستورد مثل القمح والدقيق والسكر والأدوية وتوزيعها على المواطنين البنية رولية فيسمح لتصديرها وفقاً لعقود صادرة للأسعار العالمية .
- التنسيق مع اتحاد الغرف التجارية والجهات ذات الصلة فيما يتعلق بصد التبادلات التجارية بين الدولتين والقيام بمسح للاحتياجات و قدولة الجنوب .
- شملت المصفوفة أيضاً إجراء ات تختص بالإستيراد من دولة الجنوب فيما يختص بالإعفاءات من التسجيل في سجل الموردين والتدقيق في سيقم المواصفات والجهات المعنية لضمان سلامة السلع المستوردة ، كما شملت أيضاً تجارة الترانزيت من إجراء ات تختص بعبء النقل ، وبوليصة الشحن ، واستخراج فورم (T) من وزارة التجارة الخارجية .

ثانياً : الإجراء ات المصرفية:

نظماً لإجراء ات المصرفية ، العلاقات بين البنوك التجارية والبنك المركزي في كل من الدولتين فيما يختص بإجراء ات الصادر والوارد وطرق دفع وسداد قيمة التجارة ، وطريقة الاتفاقية ومصفوفة الإجراء ات التجارية بالعملة القابلة للتمويل وسعر الصرف الساري أثناء

لاستيراد والتصدير، كما شملت لإجراء اتا لاعتماد اتا المستندية بينا البنوك التجارية بكلمنا الدولتين، واستيراد حصائلا لصادر، و تهيئة الفروع عفا المناطق الحدودية، والتحاويل النقدية، الاستثمار، وحصر الاستثمارات الموجودة قب الشمال.⁽¹⁾

ثالثاً: إجراء اتا الهيئة السودانية للمواصفات والمقاييس:

شملت لإجراء اتا الخاصة بهيئة المواصفات والمقاييس، الإجراء اتا المطلوبة لسلع الصادر فيما يختص بالآتي:

- المحاصيل الزراعية :
- إجراء اتا الغرلة والتعبئة والأوزان وبطاقة التعريف، والتحليل الفيزيائية والمستندات الخاصة بشهادة الجودة.
- السلع المنتجة محلياً: الفحوصات الفيزيائية ومراجعة الأوزان والصلاحية واستخراج شهادة الجودة.
- السلع المستوردة :
- إجراء اتا شهادة التحليل السابقة وصور مستندات الصادر والفحص الميداني للأوزان والصلاحية والحالة العامة للسلعة، واستخراج شهادة الجودة.
- كما شملت لإجراء اتا أيضاً رسوم الخدمات لإدارية للسلع وفقاً للعقود الواردة وفقاً للاتحة السلع المستوردة.

الاتفاقيات الموقعة بينا البلد ينلتنظمة التجارة البينية:

أولاً: مسودة اتفاقية التعاون الدولي في المجال الجمركي:

تم رفع مقترح مسودة اتفاقية ثنائية بينا البلدين حول المساعدة لإدارية للتطبيق السليم لقانون الجمارك ولمنع تقصم كافحة التهرب والغش التجاري والمخالفات الجمركية .
من قبل قوات شرطة الجمارك السودانية، إدارة العلاقات الدولية، لوزارة التجارة تضمن إجراء اتا للجنة الفنية المشتركة، ومنا لقاط الهامة لتلك المسودة تذكر ما يلي:

- إن الدولتين يدركان تماماً أن المخالفات ضد قانون الجمارك يضر بمصالحهما الاقتصادية والتجارية والمالية والاجتماعية والنقطة اية، واضعين في الاعتبار أهمية التقدير الصحيح للرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب التي يتبتم استيفؤها علنا لصادر اتا لو ارد اتا وضمانا لتطبيق السليم لإجراء اتا لمنع التقييد والرقابة بما يؤدى الي التسيير التجارة .

¹ مصفوفة الإجراءات التجارية، مرجع سبق ذكره.

- قُتِنَا عاً مِنْهُمَا لِلْحَاجَةِ إِلَى التَّعَاوُنِ وَالِدَوْلِيَّيَا الْمَسَائِلَ الْمُتَعَلِّقَةَ بِتَطْبِيقِ وَتَنْفِذِ أَنْظِمَتِهَا الْجُمْرِكِيَّةِ وَالْجُهِودِ الْمَبْذُولَةَ لِمَنْعِ خَرْقِهَا وَمُضَادَّةِ الْمَخَالَفَاتِ الْجُمْرِكِيَّةِ وَالْحَصِيلَةَ لِادْقِيقِ الْمَرْسُومِ الْجُمْرِكِيَّةِ لِتَصْبِحَ أَكْثَرُ فَاغِيَةً عِنْ طَرِيقِ التَّعَاوُنِ وَالْوَثِيقِيَّةِ الْإِدَارِيَّةِ إِلَى الْجُمْرِكِيَّةِ فِي كِلَا الْبِلَادِ عَلَيَّاسَا حُكْمًا قَانُونِيَّةً وَوَاضِحَةً.⁽¹⁾
- مَعْرَاةُ الْوَثَائِقِ الْوَاصِلَةِ الصَّادِرَةِ مِنْ مَجْلِسِ التَّعَاوُنِ وَالْجُمْرِكِيَّةِ كِوِخَاصَةً التَّوْصِيَّةُ بِشَأْنِ الْمَسَا عِدَاتِ الْإِدَارِيَّةِ الْمُتَبَادِلَةِ بِتَارِيخِ دَيْسَمْبَرِمْ، وَمَعْرَاةُ الْوَثَائِقِ الْوَاصِلَةِ الْوَاصِلَةِ عِلْبِضَائِعَمْعِينَةٍ، تُعْتَبَرُ الْدِيْبَا جِزْءً لَا يَتَجَزَأُ مِنْ هَذِهِ الْوَثَائِقِيَّةِ، وَعَلَيْهِ فَقَدَاتُ فِقَالِطَرِ فَا نَعْلَمَا يَلِي:
- يَلْتَزِمُ الطَّرِ فَا نَبْتَدِيْمَا الْمَسَا عِدَاتِ التَّجَارِيَّةِ لِبَعْضِهِمَا .
- أَيْ مَسَا عِدَاتِ تَبْتَدِيْمَهَا يُطَرِّفُ مَنَا طَرِ فِينَا لآخِرَ، تَكُونُ فِقَالاً لِأَحْكَامِهَا الْقَانُونِيَّةِ وَالْإِدَارِيَّةِ وَتَشْرِيْعَاتِهَا الْوَطَنِيَّةِ وَفِي حُدُودِ اخْتِصَالِ صَادِرَةِ الْجَمَارِكُو الْإِمْكَانِيَّةِ الْمَتَوَفَّرِ لَدَيْهِ .
- تَقْتَصِرُ هَذِهِ الْوَثَائِقِيَّةُ عَلَيَّاسَا عِدَاتِ الْإِدَارِيَّةِ الْمُتَبَادِلَةِ بَيْنَا الْإِدَارِيَّةِ الْجُمْرِكِيَّةِ تَبْتَدِيْمًا .
- لَا يَتْرُكُ عَلَيَّاسَا حُكْمًا هَذِهِ الْوَثَائِقِيَّةُ مَنَحَقًا خَاصًا لِشَخْصٍ الْحَصُولِ عَلَيَّاسَا وَتَقَاؤُ أَوْ اسْتِعَاذِ اِيْدِيْلِيَّوْ أَوْ عَاقِبَةُ اِيْطَلِبِ الْمَسَا عِدَةٍ .
- شَمْلُنَا طَا الْمَسَا عِدَاتِ الْإِدَارِيَّةِ، تَزِيْدُ كَلْطَرِ فِلَا آخِرَ عِنْدَ الطَّلِبَاءِ وَبِمَبَادِرَةٍ ذَاتِيَّةٍ، بِالْمَعْلُومَاتِ وَالْوَثَائِقِيَّةِ وَالْوَثَائِقِيَّةِ التَّيْمُنْشَأُهَا أَنْ تَسَاعِدَ دَعْلَا تَطْبِيقِ السَّلِيمِ لِقَانُونِ الْجَمَارِكُو مَنَعُوقِ تَقْصِيْمِ مَكَا فِحَةِ الْمَخَالَفَاتِ الْجُمْرِكِيَّةِ وَتَسَاقُ حُكْمًا هَذِهِ الْوَثَائِقِيَّةُ مَعَالِ قَوَانِينِ الْوَأَحَالِ الْجُمْرِكِيَّةِ الْعَالَمِيَّةِ .
- شَمْلُ شُرُوطِ تَبْتَدِيْمِ الْمَسَا عِدَةٍ الْإِدَارِيَّةِ، تَقْدِيْمًا لِإِدَارَةِ الْجُمْرِكِيَّةِ الْمَطْلُوبِ مِنْهَا الْمَسَا عِدَةُ بِنَاءِ عِلْبِطِ مَكْتُوبِ مَنَا لِإِدَارَةِ الْجُمْرِكِيَّةِ الطَّالِبَةِ كَلَا لِمَعْلُومَاتِ الْوَثَائِقِيَّةِ بِقَانُونِ الْجَمَارِكُو الْإِدَارِيَّةِ أَوْ التَّجَارِيَّةِ الْوَطَنِيَّةِ الْمُقِيدِ وَالْوَثَائِقِيَّةِ التَّيْمُنْشَأُهَا الْمَخَالَفَاتِ الْجُمْرِكِيَّةِ .
- فِيمَا يَخْتَصِبُ الْمُرَاقِبَةَ الْإِدَارِيَّةَ وَمَعْرَاةُ التَّشْرِيْعَاتِ الْوَطَنِيَّةِ وَبِمَوْجِبِ الطَّلِبِ الْمَقْدَمِ، تَقُومُ لِإِدَارَةِ الْجُمْرِكِيَّةِ الْمَطْلُوبِ مِنْهَا لِإِدَارَةِ الْجُمْرِكِيَّةِ الْمُرَاقِبَةَ الْمُرَاقِبَةَ الْجُمْرِكِيَّةِ الْوَطَنِيَّةِ الْوَطَنِيَّةِ حَوْلَمَا يَأْتِي:

¹ مصفوفة الإجراءات التجارية، مرجع سبق ذكره.

- البضائع، سواء كانت نقياً أو المستودعاً ومتشبهها تستخدمها مفاير تكايم مخالفة جمركية.
- وسائل النقل المستخدمة أو المشتبه باستخدامها مفاير تكايم مخالفة جمركية بالمنطقة الجمركية للطرف الآخر بالمساعدة.
- الأشخاص المرتكبين أو مشتبه بهم مخالفة جمركية في المنطقة الجمركية.
- كما يجوز لإدارة الجمارك أي طر فالقيام بالرقابة وتكون هذه الرقابة الإدارية محددة بالمدة باللائمة ملزمة بالالتزام بقانون الجمرك، وتطبق الرقابة بواسطة إدارة المخاطر والتفتيش والتحليل وتحديد الشخا صو البضائع و وسائل النقل التي يجب أن تخضع للتحقق، كما يجب التدقيق واستخدام تكنولوجيا المعلومات والتجارة الإلكترونية من أجل تعزيز الرقابة الجمركية.
- شملت المسودات مواد أخرى تتعلق بتبادل الوثائق، وتبليغ طلبات المعلومات، والتحقيقات، الخبراء والشهود المستندة إلى سرية، الاستثناءات، تبسيط الإجراءات الجمركية، المساعدة الفنية، النفقات والمصاريف، تنفيذ الاتفاقيات، تعديل الاتفاقيات، تسوية المنازعات، الدخول والخروج النفاذ والانهاء.

ثانياً: اتفاقية النقل النهري والتجاري الموانئ النهرية:

- انطلاقاً من الروابط الأخوية والتاريخية والتجارية بينا البلدين نوردية منهما في تعزيز علاقتهم الاقتصادية والتجارية وإرساء أسس التعاون ونفيمجال النقل النهري والتجاري الموانئ بينا البلدين فقد تم إبرام اتفاقية للتعاون ونفيمجال المذكور وفقاً للأهداف الآتية:
- تكثيف مساهمة البلدين في تنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية نفيمجال النقل النهري والتجاري الموانئ النهرية.
 - تنظيم العلاقات والأنشطة النهرية وتحقيق تنسيقاً أفضل.
 - تشجيع مؤسسات وشركات النقل النهري بالتعاون والمشاركة والتكامل بينا الموانئ النهرية العاملة في الدولتين ليخدم المبادلات التجارية والتجارية.
 - تذليل العقبات التي تنشأ عنها أن تنضم إلى النقل النهري بينا الدولتين.
 - التنسيق بينا الدولتين نفيمجال الإرشاد والتعاون والتفتيش النهري، وتبادل المعلومات بهدف توفير وتعزيز إجراءات السلامة ومنع التلوث.

- التنسيق والتعاون في مجال التأهيل والتدريب النهري.
- التعاون في مجال الاستغلال للموانئ النهريّة التجارية.
- التعاون في مجال إدارّة وتشغيل وصيانة وأصلاح الموانئ النهريّة.⁽¹⁾

وقد شملت الاتفاقية بينا البلدين عدّة نقاط نذكر منها ما يلي:

- تعريفات لأغراض هذه الاتفاقية وقد عرفت السلطة النهريّة المختصة وهي الوزارة المكلفة بشؤون النقل النهريّ وأمينو بعنها، وقد دأب عن وزارة النقل مصلحة الملاحة النهريّة الداخليّة كجهة سيادية، وعرفت الاتفاقية الشركة العاملة في مجال النقل النهريّ وعدها (13)
- شركة سودانية معترّفة بها ومسجلة قانونياً، وعرفاً أيضاً طاقماً للسفينة العاملة، والتشريعات والأنظمة والقواعد المعمول بها حالياً، واعترفت بجنسية الموانئ والوثائق الموجودة بها طبقاً للمستندات الموجودة علمتها.
- معاملة الموانئ النهريّة بحسب الاتفاقية المبرمة بينهما من حيث تسهيل الإجراءات وتبسيطها، وحرية الإقامة والملاحة والعمليات التجارية الخاصة بالشحن والتفريغ والإرساء.
- رسوم ودفعات الموانئ تتسدد في موانئها الطرف الآخر وفقاً للتشريعات السارية والمعمول بها في الدولة صاحبة الميناء، مع إخطار الملاحة بالدولتين.
- تعترف كل دولة بتعريف الطاقم النهري الصادر من قبل السلطة النهريّة المختصة للطرف الآخر وبمنح حاملي تلك الوثائق حقوقاً منصوص عليها في هذه الاتفاقية، ومنها النزول والإلباس، الإقامة داخل الدولة.
- خلال فترة إقامة الموانئ النهريّة لإجراء عمليات التفريغ والشحن، حرية التنقل داخل إقليم الطرف الآخر وعبر وهلال التحاقبوا عينهما وانتقالهما عن آخر أو العودة إلى البلاد هو السامح لهما لإقامة بالفندق والتسوق والشخص.
- السماح لعملائهم باستخدام موانئ الطرف الآخر وممارسة الملاحة النهريّة بينا الموانئ والمراسي فيما يختص بالتجارة ونقل الركاب.
- السماح للشركات النهريّة في كل دولة بتحمكات الدولة الأخرى حسب قانون ونشرية الدولة المعنية.
- كما يسمح لها باستخدام اليد العاملة وتشجيعاً لاستثمار بين كافة الشركات العاملة في الملاحة بينا البلدين.

¹ مصفوفة الإجراءات التجارية، مرجع سبق ذكره.

- تتمسوية المدفوعات بين الطرفين بعملة قابلة للتداول بين البلدين .
- تتمسوية المدفوعات بين الطرفين بعملة قابلة للتداول ومقبولة للطرف الآخر .

كما شملت الاتفاقية نقاط تتحدث عمما لنزاعات الحوادث النهري، ناهيلاً لأيدي العاملة والتعاون المشترك، التشريعات الوطنية، الاستثناءات، والجهات المسؤولة عن تنفيذ الاتفاقية وهما وزارة النقل - مصلحة الملاحة النهرية الداخلية في جمهورية السودان ووزارة النقل - مصلحة الملاحة النهرية بجمهورية جنوب السودان.⁽¹⁾

المبحث الثالث: الميزات النسبية للتجارة البينية:

إن الروابط الاجتماعية والامتدادات القبلية بين السودان وجنوب السودان انغلت الحدود المشتركة والارتباط الجغرافي بين البلدين، وارتباط اقتصاد الدولة الوليدة باقتصاد الدولة الأم، أدلار تباط الثقافات والأذواق الغذائية والنشاطات بعضها البعض لا سيما النشاطات التجارية في الولايات الحدودية) ولاية سنار، النيل الأبيض، جنوب كردفان، جنوب دارفور - مع الولايات الجنوبية - ولاية أعالي النيل الكبرى، بحر الغزال، غرب بحر الغزال، واراب (، أدلار تباط السكان الجنوبيين بأذواق منتجات السلع السودانية ومنجهاة أخرى سيطر التجار الشماليين على جزء كبير من قطاع التجارة الدولية الجنوبية منذ أمد بعيد وتوارثوا الخبرات المترجمة في أمور التجارة بالمنطقة، كما أن وجود السلع السودانية وتناسبها مع مستودعها في الجنوب في أفريقيا لها تأثير كبير على تنافسها مع السلع الواردة من السودان مثل السكر والدقيق، الصابون، الزيوت النباتية، البسكويت المنتجات الصناعية، والذرة والذخيرة محاصيل زراعية .

كما أن صعوبة استيراد تلك السلع والمنتجات من الدول المجاورة ودولة الجنوب لأسباب مختلفة مع إمكانية استيرادها من السودان وكيميائياتها في وقت بأسعار جيدة تجعل تباط دول الجنوب بشبكة النقل في السودان، لا سيما شبكة النقل النهري بالذبيبتنكا لإمكانات الكافية لتنشيط طالتجارت بين الدولتين بالإضافة لوجود شبكة نقل متعددة الوسائط بالسودان تتربط جميعاً طراف الدولة ابتداءً من ميناء البحر الأحمر مروراً بالسكة الحديد والطرق البرية انتهاءً بميناء كوستيا الجافو من ثم منظومة النقل النهري بالذبيبتنكا بأسبمع طبيعة السلع والبضائع المرغوبة في جنوب السودان المنتجات الكبيرة الحجم، ثقيلة الوزن نقيلة الثمن (كما سبق ذكره)

تتميز السلع والبضائع السودانية بقدر تنافسية عالية مكنتها من السيطرة على الأسواق الدولية الجنوبية يمكننا ذكر الميزات النسبية لتجارة البينية فيما يلي:

¹ اتفاقية النقل النهري والتجاري والموانئ النهرية، مصفوفة الإجراءات التجارية، مرجع سابق.

وجود طلب علنا للسلع البيضاء السودانية:

إنفضيلا لمواطني الجنوب للسلع السودانية التي تتناسب مع طبيعة حياتهم ومستوى دخلهم تشابهها ثقافا والغذائية بين البلدين، و احتكار التجار الشماليين لقطا عالتجار قبو لة الجنوب، والورابط السكانية والقبليّة في المناطق الحدودية أدل وجود طلب للسلع السودانية. تم منتجات زراعية وصناعية بدولة جنوب السودان.

وجود وسائل نقل كافية :

ارتباط اقتصاد الدولة الوليد بشبكة النقل الدولية الأم، وامتلاك السودان لشبكة نقل متعددة الوسائط منقلا بري) سكك حديد

+ طرق مسفلتة)

نقل نهري، نقل جوي بتبدأ من أقص شمال السودان وتربط جنوب به وهو شماله، جعلت من السودان خيرا أفضل وميزت نسبيا لانتوا فر لا يدولة منذ دول الجوار لجنوب السودان.

قدرة السلع المنتجة السودانية علنا المنافسة:

السلع المنتجة السودانية لها قدرتها تنافسية تمكنها من السيطرة علنا لأسواق دولة جنوب السودان فيها القل سعرا في الأسواق الأكثر جودا وأكثر توافرا صافيا لأسواق.

وجود اتفاقيات تنظيم التجارة البينية:

إن وجود اتفاقيات تتعلق بالتجارة وتنظم العمليات التجارية يعتبر ميزت نسبية تنشط حركة التجارة البينية، وقد شملنا لاتفاقيات ومذكرات التفاهم بينا البلدين جميعا لنواحيا لإجرائية والتنظيمية للتجارة فقد تم تكوين اللجنة الوزارية المشتركة وتبعها اللجنة الفنية المشتركة التي تباير متعددة اتفاقيات منها اتفاقية التجارة والقضايا المتعلقة بالتجارة، واتفاقية النقل النهري والموانئ، واتفاقية النقل عبر الطرق والمعايير، اتفاقية بينا البنك المركزي بكلا دولة لضمان نول حفظ الحقوق وتنظيم طرق الدفع والتحويلات، ومسودة التعاون والجمركي.

الأهمية الاقتصادية للنقل النهري بينا الشمال والجنوب:

تأتي لأهمية اقتصادية لاستخدام النقل النهري في التجارة بينا البلدين، باعتبار أنه شريان التجارة ومند قد يما الزمان، وبياد في تحقيق زائد ربحية التجارة من خلال التكلفة المنخفضة لنقل البضائع والسلع نسبة للميزات التي تتميز بها عن وسائل النقل الأخرى (راجع ميزات النقل النهري)

(3/3/3)، والتي تمكن المنتج السوداني المساهمة في الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية المتوفرة وزيادة حجم الإنتاج، وتمكنها لا استغلالاً الأمثل للموارد المادية والبشرية المتوفرة لمنظومة النقل النهري، وبالتالي تحقيق فوائد اقتصادية مثلاً ذلك زيادة دخول الاسر، و تنمية المنطقة، وإيجاد فرص عمل، تحقيق استثمار أو رأيا حللشركات العالم لتطويرها، وتحقيق عوائد للخرينة العامة من خلال سدادر سوما استخدام الموانيء، بالإضافة للفائدة الأهم فزيادة حجم الصادرات وما تحققه من أثر علمستوبا لاقتصاد القومي .

كما تاتيا لأهمية الاقتصادية لاستخدام النقل النهري من خلال العلاقة الوثيقة بينا نمو الاقتصاديو النقل و التكلفة المنخفضة (إنجا حالثورة الصنا عية يعز بللثورة المسبقة في تقنية النقل) راجع مقدمة اقتصاديات النقل ((2/1/1)، بالإضافة لاعتماد التجارة الدولية على شبكة نقل وكفاءة عالية وتكاليف منخفضة، والعلاقة الإيجابية بين نقل البضائع والقدرة على النمو .

كما ترجع أهمية استخدام النقل النهريو تشغيلها لإمكانية إحداث تغييرات اقتصادية واجتماعية في المناطق من مدن موانيء ومرا في عومراسي، من خلال تحديد مكان إقامة الأفراد ومكان عملهم وإنشاء التجمعات السكنية والمدن القرى، وبالتالي القيام بنقاط لتجميعو تبادل للمنتجات وإنشاء أسواق جديدة وتوسيع الأسواق الموجودة .

مما سبق يمكننا تحديد الأهمية الاقتصادية للسودان في استخدام النقل النهري بالتجارة البينية في النقاط التالية:

أولاً : إن النقل النهري يمكن الدولة الاستغلال الأمثل للموارد الآتية:

- المادية من موانيء عوادوات شحن، وقوة ساحة، وخط ملاحي متكامل، وإمكانات ضخمة للشركات العاملة منورش تصنيع عوور شصيانة .
- قدرة على القيام بعمليات النقل بكفاءة عالية، بالإضافة لإنشاء أتا الضحمة من مبانيو مكاتبو مخازنو بنية تحتية متكاملة .
- بشرية من كوادر مؤهلة ومدربة جيداً من مهندسين واداريينو عمال مهرة يبلغ عددهم (5000) فرد، و قادر فتشغيل منظومة النقل النهري بكفاءة عالية وخبرات متمركمة ومتوارثة في تشغيلها بالمنظومة .

ثانياً :

ترجع أهمية النقل النهري في أنها أداة التقييم كنهتوسيعال سوقا الحالى للمنتجات السودانية التي تتمتع بقدرتها علمنافسة السلع الواردة من الدول المجاورة ولدولة الجنوب وجودتها وقللة أسعارها، وإمكانية تقلييل تكلفتة ترحيلها إل الباد من مستووأيضاً يستطيع المنتج السوداني فتحاً

سواق جديدة ولسلعاً أخرى، وذلك من خلال زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، مما يؤدي لزيادة جملة الصادرات وزيادة الفوائد الاقتصادية لج ميعا لقطاعات المشاركة في الإنتاج وتحقيق النمو الاقتصادي بالمنطقة والقطر بصفة عامة.

ثالثاً :

إن استخدام النقل النهري وتشغيل الخط الملاحي واستجوباً، يؤدي لتنشيط سوق العمل بين الدولتين من خلال تحريك النشاط التجاري الذي يد دثقي الموانئ والمرافئ الموجودة على طول الخط الملاحي ومكانية انتقال الأيدي العاملة في المشاريع الإنتاجية بالسودان من الجنوب ، ومكانية انتقال الأيدي العاملة المدربة في مجال النقل النهري للعمل بدولة الجنوب .

الرؤية المستقبلية للتجارة البينية:

تتمتع الولايات الحدودية (النيل الأبيض - سنار - النيل الأزرق) بقدرات تجارية وميزات تنسبية في العديد من المنتجات التي تحتاجها المستهلكين سواء في دول جنوب السودان مما يندعول للإسراع في وضع سياسات تجارية وتنظيم التجارة الحدودية (البينية) بالإضافة لتنظيم التجارة مع دولة الجنوب بصفة عامة وتطوير نظمها لتصبح تجارة دولية تحقق المنفعة الاقتصادية المتباد لة لكلا الطرفين وصولاً للتكامل الاقتصادي، ولتحقيق ذلك لابد من وضع السياسات التجارية المشجعة للتجارة والتي تعظم العائد من اند شاط التجارة لهذه الولايات وللدولة ككل وهم هذا هو السياسة التي نتذكر منها ما يلي :

أولاً: اعتماد نظم دفع أكثر اماناً والضمانات الصادرات، وتطبيق إجراء اتم صرفية سليمة كانت عن طريق البنك المركزي والبنوك التجارية ية الأخرى اعتماد الإجراء اتم صرفية المتفقة عليها ضمن مصفوفة الإجراء اتم تجارية مع دولة جنوب السودان، فيما يختص بالتج ارة الحررة وتجارة الترانزيت واسترداد حصيلة الصادرات، بالإضافة لعمل برنامج إعلامي بغرض التوعية للبنوك التجارية والجمهوريا لضوابط السياسة الخاصة بالاستيراد والتصدير .

ثانياً: إنشاء وإكمال الموانئ البرية لتكون منافذ حدودية على الطرق الآتية:

- ميناء جودة البري على طريق الاسفلتجودة - الرنك، ونقاط تقشيش بكم منقوز النبق، المقينص، الكويك .
- ميناء الخرسان على طريق كافي - بانتيو . وميناء المير مع على طريق المجد - أويل .
- بالإضافة لنقاط تقشيش على طريق قبرام - كادقلي، ونقطة تقشيش الليري غرب .
- ميناء الرهد على طريق سنجة - الرنك .

- ميناء بليلة .
- ميناء البيبانيس .

ونقاط حدودية بحفرة النحاسو سماحتويابوس، وجميعهذها الموانئو المعابر يمكنها ان تعمل على تنظيم حركة البضائع، ولتكملا لإجراء اتا الجمارك على الطرق البرية ومكافحة التهريب .

ثالثاً :

إنشاء ميناء عنبريدوليوتطوير ميناء كوستيا النهر ليأتي بحكم في حركة الموانئ النهرية معدولة جنوب السودان، واعتماد وتطبيق اتفاقية لنقل النهرية، بالإضافة لتطوير نظام العمل بالموانئ الموجودة بمدينة نيرك، وتنظيم العمل برس السحديا الذي يعتبر نقطة عبور تراج عفيها الموانئ لتأكد من اكتمال الاجراءات بالميناء الرئيسي بكوستي .
وتنظيم العمل بمنطقة الكويكوجودتبا اعتبارها نقاط حدودية نهرية مئنا للتهريب .

رابعاً :

إنشاء وتطوير محطة الحديد للسيطرة على حركة البضائع عبر القطار وتطبيق كافة الاجراءات التنظيمية للتجارة معدولة الجنوب .
الموقع المقترحميناء الميرماليرياً وبمدينة بابنوسة .

خامساً :

تشجيع غرفة اتحاد أصحاب العمل لاستيراد عدد من السلع التي يتم تهريبها عبر الحدود المشتركة، بالإضافة لتشجيع القاطنات التجارية ليدور هبتقديم الحوافز ورفع القيود الفنية والكمية لتحقيق أكبر عائد للصادرات السودانية .
وتأسيس مكتب لوزارة التجارة بالولايات متمنحة التفويض لاضال لازم ممارسة مهامها هو اختصاصات هوقالسياسات التجارية معد عمالمكت بيكوادرمنا لولاية والوزارة .

سادساً : إنشاء منطقة للتجارة الحرة في ظل شراكة إستراتيجية بينا الشركات السودانية للمناطق والأسواق الحرة والولايات الحدودية .

سابعاً :

توفير الموارد المالية لبناء واكمال الهيكلو المؤسساتات العاملة بالعبابر، وعقد اجتماعات اللجان الفنية المشتركة لاتفاق علنا الضوابطو للوائح لإجراء اتا المتعلقة بالتجارة الحرة، وتجارة الترانزيت، وإجراء اتنقلا لبضائع .

ثامناً :

منح الولايات الحدودية صلاحيات ممارسة تجارة الحدود وفي إطار الاتفاق الموقع لعلقوائم السلع والبضائع المتفعل عليها، لتوفير متطلبات نمو اطنالولايات الحدودية.

تاسعاً :

التعاون والتنسيق معدولة الجنوب فيما يختص بمكافحة التهريب، وتعزيز التعاون والاستقرار في المناطق الحدودية وتحقيق السيطرة الكاملة على الحدود المشتركة وتحويل التجارة إلى التجارة البينية الدولية، لتحقيق تنمية اقليم والتنمية البشرية في تلك المناطق . واعتماد اتفاقية التعاون والجمركي الموقع بيننا وبيننا بلدين ضمن اتفاقية القضايا المتعلقة بالتجارة.

إن الرؤية المستقبلية للتجارة البينية معدولة الجنوب ينظر إليها تحقيقاً هداف إستراتيجية واقتصادية أهمها : تأكيد سياسة الدولة على المناطق الحدودية، وتحقيق التنمية فيها هذه المناطق وذلك بعمل وانشاء البنية التحتية وتكامل خدماتها من أجل تحقيق التنمية الشاملة في المنطقة.

وذلك من خلال تنشيط التجارة الحرة حسباً لاتفاقيات الموقعوعة، وزيادة الطن المنقول لصادرات وواردات، وإيجاد فرص عمل لقطا عال نقل بصفة عامة والنقل النهري بصفة خاصة، ومكافحة التهريب ببحصر المنافذ الجمركية قيمنا فذ محددة، وبالتالي تحقيق السيطرة الكاملة على التجارة البينية، وبالتالي زيادة الدخل القومي للدولة بزيادة كمية الصادرات السودانية وود عمير ان المدفوعات.

الفصل الخامس

اختبار الفرضيات

1. عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي بين البلدين , يؤدي الي ارتفاع تكاليف نقل الصادرات الي دولة جنوب السودان .

بالنظر للجدول المكون من الجداول بالارقام (16) (17+18) (29) والتي توضح تكلفة ترحيل البضائع بغرض التجارة البينية بين البلدين لوسائل النقل البري باللوارى حمولة (8 طن) والنقل بالطائرات حمولة (20-36طن) والنقل النهري بحمولة (18000 طن) في العام (2004م) .

جدول رقم (31)

مقارنة تكلفة ترحيل واحد طن بين (كوستى - جوبا) لوسائل النقل المستخدمة

العام (2004م)

وسيلة النقل	النقل البري باللوارى	النقل الجوى	النقل النهري
المبلغ بالجنية	800	130+1250	300

المصدر : اعداد الباحث

النقل الجوى نجد أن :

النقل الجوى من كوستى الى جوبا بلغت تكلفة ترحيل الطن (130+1250 جنية) في العام (2004م) اما في العام (2010 جنية) فقد بلغت (450+4500 جنية) . وفيما يختص بتأجير الطائرات في نفس العام (2010) الجدول رقم (19) , نجد 185000 جنية | 36 طن = 5138.88 جنية (تكلفة الطن بالطائرة اليوشن الموجرة)

85000 جنية | 20 طن = 4250 جنية (تكلفة الطن بالطائرة انتنوف الموجرة)

زائدا قيمة ترحيلها من كوستى الى الأبيض بالشاحنات ، وهذا يوضح التكلفة العالية لترحيل البضائع والصادرات بالنقل الجوي .

اما النقل البري ب :

بالشاحنات لا يستخدم خلال فصل الخريف الذي يصل الى ثمانية شهور فى العام ويتم شحن البضائع بشاحنات صغيرة حمولة ما بين (8 - 6طن) ، وذلك لعدم وجود طرق مسفلتة تربط السودان بجنوب السودان اذ يوجد طريق واحد بين ريك ، الجبلين ، جودة على الحدود الجنوبية ، الرنك داخل جنوب السودان ، وبقية الطرق عبارة عن طرق ترابية طينية صعبة ورميات وطرق فرعية تكلفة استخدامها عالية جدا تصل الى (800 جنية للطن فى العام 2004 م) وخلال (4 اشهر فى العام) .

اما بالسكة الحديد

يوجد خط سكة حديد يربط مدينة كوستي الابيض بابنوسة ، بمدينة واو داخل حدود جنوب السودان بطول (442 كيلومتر) بين بابنوسة و واو .

مما سبق يمكننا القول أن النقل البري (السكة الحديد والنقل بالشاحنات) لا يستخدم طوال العام فى التجارة مع جنوب السودان . الشاحنات نسبة لعدم وجود الطرق المسفلتة وطول فصل الخريف لذلك تكلفة الطن وصلت الى (800 جنية فى العام 2004 م) للمسافة بين كوستي وجوبا . اما السكة الحديد الخط الموجود يربط بابنوسة بواو بطول (442 كيلومتر) ويقطع الطريق خلال فصل الخريف ايضا ، وبمعنى اخر يستخدم النقل البرى خلال اربعة أشهر فى السنة وبكميات غير تجارية وبتكلفة عالية .

النقل النهري نجد :

بالرجوع للجداول (29)

والذى يوضح سعر ترحيل الطن بين كوستى , ملكال , جوبا (بالنقل النهري)
للأعوام للفترة (2001 م / 2010 م)

السنة المدينة	2001 م	2002 م	2003 م	2004 م	2005 م	2006 م	2007 م	2008 م	2009 م	2010 م
جوبا	250	250	275	300	340	375	450	500	575	600
ملكال	225	225	275	300	300	350	400	450	575	500

مقارنة تكلفة ترحيل الطن بين ميناء كوستي وميناء جوبا لوسائل النقل المختلفة .

للأعوام (2001م-2010م)

السنة وسيلة النقل	النقل البرى باللوارى من كوستى الى جوبا	النقل النهري من كوستى الى جوبا	النقل الجوى من كوستى الى (الايض بالشاحنات) الى جوبا
2001 م	500 جنية	250 جنية	900 = 83 + 983 جنية
2002 م	550	250	1091 = 91 + 1000 ج
2003 م	600	275	1100 = 100 + 1000 ج
2004 م	800	300	1380 = 130 + 1250 ج
2005 م	1100	340	1340 = 180 + 1250 ج
2006 م	2000	375	2180 = 330 + 1850 ج

2007 م	2100	450	2350=350+2000 ج
2008 م	2200	500	2490=360+2130 ج
2009 م	2500	575	3800=400+3400 ج
2010 م	2600 جنية	600 جنية	4950=450+ 4500 ج

المصدر : اعداد الباحث من الجداول (16) (29) (17+18)

منالجدول وبمقارنة تكلفة ترحيل البضائع الى جنوب السودان بوسائل النقل المستخدمة , يتبين لنا التكلفة المنخفضة للنقل النهري بين كوستى وجوبا للأعوام المذكورة وفي العام (2004 م) بلغت تكلفة ترحيل الطن (300 جنية) وهذه تكلفة منخفضة جدا مقارنة بتكلفة ترحيلها بالنقل الجوى(1380جنية) وهو الوسيلة الوحيدة المستخدمة طول السنة أما النقل البرى كما تم ذكره سابقا (800 جنية للطن وخلال اربعة اشهر فى العام) .
أن استخدام النقل بالطائرات والنقل بالعربات لنقل البضائع والسلع بغرض التجارة مع جنوب السودان وعدم استخدام النقل النهري يؤدي الى ارتفاع تكاليف نقل تلك السلع (الصادرات) .

2 / عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي بين البلدين , يؤدي الي ارتفاع سعر سلع الصادرات الي دولة جنوب السودان .

بالرجوع للجدول ادناه والمكون من الجداول (16) (17+18) (29) .

وسيلة النقل	النقل البرى باللوارى	النقل الجوى	النقل النهري
المبلغ بالجنية	800	1380	300

والذى يوضح تكلفة ترحيل الطن من السلع (الصادرات) من كوستى الى جوبا . فى العام (

2004 م) .

من المعلوم ان يقوم التاجر او المصدر بتحصيل تكلفة الترحيل للبضاعة عند بيعها . وفى حالة ترحيل ونقل (18000 طن) من السلع والبضائع من مدينة كوستى الى جوبا :

يتحمل الطن الواحد (300 جنية) بينما تتحمل الشحنة باكملها
(5 400 000 = 300 * 18000 جنية)

نفرض أن الشحنة عبارة عن جوانات سكر زنة 50 كيلو

الشحنة باكملها عبارة عن 360000 جوال سكر زنة 50 كيلو

يتحمل الجوال الواحد 300 جنية / 20 جوال = 15 جنيه

بمعنى ان البضائع (السكر) المنقولة بالنقل النهري تتحمل زيادة فى سعرها نتيجة لتكلفة ترحيلها مبلغ
300 جنية للطن (15 جنية) لجوال السكر زنة (50 كيلو) بينما تتحمل البضاعة في مجملها
(18000طن) مبلغ 18000 * 300 جنية = 5400000 جنية سوداني فى العام 2004 م .

اما في حالة ترحيل الكمية (18000 طن) بالشاحنات من كوستى الى جوبا نجد أن :

يتحمل الطن الواحد (800) جنية بينما تتحمل الشحنة باكملها (14400000 جنية)

نفرض أن الشحنة عبارة عن جوانات سكر زنة 50 كيلو

الشحنة باكملها عبارة عن 360000 جوال سكر زنة 50 كيلو

يتحمل الجوال الواحد 800 جنية / 20 جوال = 40 جنيه

بمعنى ان البضائع (السكر) المنقولة بالشاحنات الى جوبا تتحمل زيادة فى سعرها نتيجة لتكلفة ترحيلها
مبلغ 800 جنية للطن (40 جنية لجوال السكر زنة 50 كيلوم) بينما تتحمل البضاعة في مجملها
(18000طن) مبلغ 18000 * 800 جنية = 14 400 000 جنية سوداني فى العام 2004 م .

اما في حالة ترحيل الكمية (18000 طن) بالطائرات من الابيض الى جوبا نجد أن :

يتحمل الطن الواحد (1380) جنية بينما تتحمل الشحنة باكملة (24840000 ج)

نفرض أن الشحنة عبارة عن جوانات سكر زنة 50 كيلو

الشحنة باكملها عبارة عن 360000 جوال سكر زنة 50 كيلو

يتحمل الجوال الواحد جنية / 20 جوال = 69جنيه

بمعنى ان البضائع (السكر) المنقولة بالشاحنات الى جوبا تتحمل زيادة فى سعرها نتيجة لتكلفة ترحيلها مبلغ(1380 جنية) للطن (69جنية لجوال السكر زنة 50 كيلوم) بينما تتحمل البضاعة في مجملها (18000طن) مبلغ 1380*18000 جنية = 24840000 جنية سوداني فى العام 2004 م

مايتحملة البضاعة	مايتحملة الطن الواحد	مايتحملة جوال السكر الواحد	
النقل النهري	ج 300	ج 15	ج 5400000
النقل بالشاحنات	ج 800	ج 40	ج 14400000
النقل الجوى	ج 1380	ج 69	ج 24840000

مقارنة مايتحملة البضائع والصادرات (الطن الواحد وجوال السكر) من زيادة في سعر البيع نتيجة لتكلفة ترحيلها بوسائل النقل المستخدمة من كوستى الى جوبا , بالجنية السودانى , في العام 2004 م .
ترحيل (18000 طن)

مما سبق ومن الجداول يتضح لنا بانه وفى حالة ترحيل البضائع والصادرات من كوستى الى جوبا فأن ترحيلها بوسائل النقل تزيد من سعر بيعها (بمقدار سعر ترحيل الطن) وحسب جدول المقارنة والذي يوضح أن النقل بالشاحنات يزيد مبلغ (800 جنية لكل طن ومبلغ 40 جنية لكل جوال سكر) كما يوضح زيادة سعر جوال السكر والطن فى حالة ترحيلها بالطائرات (1380 جنية لكل طن ومبلغ 69

جنية لكل جوال سكر) وفى حالة ترحيلها بالنقل النهري (300 جنية لكل طن ومبلغ 15 جنية لكل جوال سكر)

ومن اعلاه نجد أن :

البضائع المنقولة بوسائل النقل الاخرى الى جنوب السودان يؤدي الى زيادة سعر بيعها بمبالغ اكبر مقارنة مع زيادة سعر بيعها , نتيجة لنقلها بالنقل النهري . ولذلك فأن استخدام الوسائل الاخرى في نقل السلع والصادرات الي جنوب السودان يؤدي الى زيادة اسعارها بصورة اكبر مقارنة مع نقلها بالنقل النهري وبالتالي فأن عدم استخدام النقل النهري في نقل البضائع والسلع بغرض التجارة بين السودان وجنوب السودان (الصادرات) , ونقلها بالوسائل المستخدمة حاليا , يؤدي الى ارتفاع اسعارها .

13 عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي , يؤدي الى انخفاض كميات الصادرات الى دولة جنوب السودان .

تحمل الطائرات المستخدمة في التجارة مع جنوب السودان والمتوجهة الى كل من (ملكال , جوبا) سواء كانت من الابيض او الخرطوم , طائرات اليوشن (36 , 30) طن , والطائرات الانتوف (20 , 18) طن ويمكن لتلك الطائرات القيام برحلتين في اليوم , حمولة الرحلة (30) طن , بمعنى انها تنقل (60 طن) في اليوم .

تحمل الشاحنات الصغيرة واللوارى (6 , 8 طن) للرحلة الواحدة والتي تستغرق من ريك وكوستى حوالي (4 يوم ملكال 8 يوم الى جوبا) . راجع الجدول .

تحمل السكة الحديد حوالي (600 طن) بضائع من الابيض بابنوسة ثم واو في رحلة واحدة تستغرق (5 . 4 ايام) . راجع الجدول .

يحمل النقل النهري ما بين (18000 الى 20000 طن) في الرحلة الواحدة في شكل مجموعات (كنفوى) من الصنادل تصل الى (20 - 30) صندل حمولة الواحد منها (500 - 800) طن . وتستغرق الرحلة (4 يوم الى ملكال و 8 يوم الى جوبا) بما فيها ساعات الشحن والتفريغ .

الفترة التي يستغرقها النقل الجوي في نقل (18000 طن) (رحلة واحدة بالنقل النهري)

$$30 \text{ طن للرحلة} * 2 \text{ رحلة في اليوم} = 60 \text{ طن/يوم}$$

$$18000 \text{ طن} / 60 \text{ طن/يوم} = 300 \text{ يوم}$$

وهذا يعنى ان ما يستغرقه النقل النهري في 8 يومالي جوبا, يستغرقه النقل الجوي في 300 يوم في حالة قيام رحلتين في اليوم .

الفترة التي تستغرقها اللواري والشاحنات الصغيرة حمولة (8 طن) في نقل (18000 طن) الى مدينة جوبا .
(حمولة رحلة واحدة بالنقل النهري) .

$$18000 \text{ طن} / 8 \text{ طن} = 2250 \text{ رحلة}$$

في حالة قيام عشرة رحلات في اليوم

$$8 * 10 = 80 \text{ طن}$$

$$18000 / 80 = 225 \text{ يوم}$$

تستغرق الرحلة 3 يوم

تستغرق الكمية في حالة نقلها بالشاحنات

$$225 \text{ يوم} * 3 = 675 \text{ يوم في حالة قيام (10 رحلات في اليوم)}$$

وهذا يعنى , أن ماتستغرقه الشاحنات في 675 يوم في حالة قيام 10 رحلات يوميا , يستغرقه النقل النهري في 8 يوم الى جوبا في رحلة واحدة .

الفترة التي تستغرقها السكة الحديد في نقل (18000 طن) حمولة الرحلة (600) طن

$$18000 \text{ طن} / 600 = 30 \text{ رحلة}$$

تستغرق رحلة السكة الحديد من الابيض , بابنوسة , واو 4 أيام

تستغرق الكمية في حالة نقلها بالسكة الحديد

$$30 \text{ رحلة} * 4 \text{ يوم} = 120 \text{ يوم}$$

بمعنى أن ماتستغرقه السكة الحديد في نقل (18000 طن) فى (120 يوم) يستغرقه النقل النهري في (8 يوم) .

مقارنة نقل (18000 طن) حمولة رحلة واحدة بالنقل النهري , مع ماتنقلة وسائل النقل الاخرى وماتستغرقه من زمن بالايام لنفس الحمولة .

البيان	عددالرحلات	الزمن المستغرق	
تتكون الرحلة من 26 صندل حملة الواحد منها ما بين 500-800 طن	رحلة واحد كل 8 يوم	8يوم	النقل النهري
حمولة الشاحنة 8 طن	10رحلات فى اليوم	225يوم	النقل بالشاحنات
تتكون الرحلة من 24عربة سكة حديد حمولة الواحدة 25 طن . حمولة الرحلة 600 طن	رحلة واحدة كل 4يوم	120يوم	النقل بالسكة الحديد
حمولة الطائرة 30 طن	رحلتين فى اليوم	300 يوم	النقل الجوى

ومن الجداول المقارنة فأن النقل النهري يستغرق فترة زمنية اقل في نقل كميات اكبر مقارنة مع وسائل النقل المستخدمة في نقل السلع بفرض التجارة بين السودان وجنوب السودان .

أن ماتستغرقة وسائل النقل المستخدمة فى نقل السلع بين كوستى وملكال وجوبا مقارنة بمايستغرقة النقل النهري فى نقل كمية محددة (رحلة واحدة بالنقل النهري) , يستغرق نقلة بالنقل الجوى (300 يوم) وهو الوسيلة الوحيدة المستخدمة طول السنة , أما النقل البرى كما تم ذكره سابقا (225 يوم بالشاحنات الصغيرة و120يوم بالسكة الحديد وخلال اربعة اشهر فى العام) .

أن استخدام النقل بالطائرات والنقل بالشاحنات الصغيرة لنقل البضائع والسلع بغرض التجارة مع جنوب السودان وعدم استخدام النقل النهري يؤدي الى انخفاض الكميات المنقولة من تلك السلع (الصادرات) . وبمعنى آخر عدم استخدام النقل النهري في التجارة ونقل السلع الى جنوب السودان , يؤدي الى انخفاض الصادرات الى جنوب السودان .

4/ عدم استخدام النقل النهري بصورة مثلي , يؤدي الى وفقدان موارد إقتصادية نقدية, وبالتالي عدم الأستخدام الأمثل لموارد النقل النهري مما يؤثر سلبا على جهود التنمية الأقتصادية في السودان .

بالنظر للجدول والمكون من الجداول بالارقام (28) (29) والتي توضح منقولات البضائع للنقل النهري للفترة (2001-2010م) . وفئات ترحيل الطن بالنقل النهري للفترة (2001-2010 م) بين كوستى وجوبا .

المنقول بالطن	سعر الترحيل بالجنية	ايرادات الترحيل بالجنية	
42000	250	10500000	2001 م
53200	250	13 300000	2002 م
43600	275	11990000	2003 م
35000	300	10500000	2004 م
73000	340	24820000	2005 م
79400	375	29775000	2006 م

30663000	450	68140	2007 م
39350000	500	78700	2008 م
39675000	575	69000	2009 م
10 500 000	600	120700	2010 م
221 073 000 جنية		662740 طن	الجملة

المصدر : اعداد الباحث من الجداول (28) (29)

من الجدول : حقق النقل النهري ايرادات نقدية عبارة عن قيمة ترحيل البضائع والسلع الى جنوب السودان للعام (2001 م) مبلغ (10500000 جنية) وحقق ايرادات نقدية للعام (2010م) مبلغ (10500000 جنية) بينما حقق ايرادات (221 073 000 جنية) للأعوام (- 2010 2001 م) .

في العام (2014 م) توقف نشاط النقل النهري (جنوب كوستى المنطقة الوحيدة والتي انحصر فيها نشاط النقل النهري) نسبة لأيقاف التجارة مع دولة جنوب السودان وتوقف نشاط النقل النهري يعنى فقدان ايرادات ترحيل التجارة والمذكورة بالتفصيل اعلاه وبالتالي فقدان موارد مالية بمتوسط (22107300 جنية فى العام) .

أن الطاقة التشغيلية لقطاع النقل النهري والشركات العاملة الآن (37442 طن) شهرا (449304طن سنويا) راجع الجدول بالرقم (27) مما يمكنه من تحقيق ايرادات مالية قدره (22465200) جنية شهريا و (26958240 جنية) سنويا , بنفس سعر ترحيل الطن الي جوبا في العام (2010 م) .

ان عدم استخدام النقل النهري فى التجارة (والركاب) مع جنوب السودان والتي انحصر فيها
نشطة منذ العام (1999م) . يعنى فقدان ايرادات مالية ضخمة يمكن تحقيقها , كما يمكن
تحقيق ايرادات اكبر في حالة زيادة كميات المنقولات بزيادة الطاقة التشغيلية لقطاع النقل النهري
(الاستخدام الأمثل للموارد) وبالتالي التأثير سلبا على جهود التنمية الأقتصادية للسودان .

النتائج والتوصيات

النتائج :

1. إن النقل النهري وبماله من خصائص اقتصادية متوفرة عند استخدامه هو الانسب والانفع لأستخدامة فى نقل
التجارة الى دولة جنوب السودان .

2. إن تشغيل النقل النهري واستخدامه يمكن الدولة من الاستغلال الأمثل للموارد والامكانات الضخمة للنقل النهري بميناء كوستى.

3. إن تشغيل النقل النهري يمكن الدولة من أحداث تغييرات اقتصادية واجتماعية كبيرة، من خلال نقاط لتجميع وتبادل المنتجات ، وإنشاء أسواق جديدة ، وتوسيع الأسواق الموجودة.

4. يمكن للنقل النهري من خلال قلة تكلفة النقل للسلع والبضائع توسيع الأسواق الموجودة ومنافسة السلع الواردة من الدول المجاورة لدولة الجنوب، مما يؤدي لزيادة الصادرات وزيادة الفوائد الاقتصادية والمساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية.

5. إن استخدام النقل النهري لتشغيل الخط الملاحي كوستى جوبا، يؤدي لتنشيط سوق العمل بين الدولتين من خلال تحريك النشاط التجارى بين البلدين.

6. يتميز النقل النهري بالمنطقة بين كوستى جوبا في عدم قدره وسائل النقل الأخرى على منافسته في المدى القريب ، كما انه يساهم في انشاء شبكة نقل متعددة الوسائل يمتد تأثيرها الى دول الجوار لنقل البضائع العابرة وتفعيل تجارة الترانزيت.

7. للنقل النهري أثر إيجابي على التجارة البينية مع دولة جنوب السودان بالإضافة لآثارها الموجبة والتلعبها في مجال التنمية الاقتصادية بين البلدين .

التوصيات :

1. ضرورة الإستغلال الأمثل لمكانات الكبريت والموارد الضخمة للنقل النهري . وزيادة السعة المنقولة (صادرات وواردات) وتشغيله بكفاءة لإيجاد فرص عمل لقطاع النقل النهري لزيادة التجارة بين البلدين .
2. تأمين وإدارة وتنظيف المجرى الملاحي (كوستى - جوبا) ، وإزالة العوائق ، ووضع إشارات الملاحة النهريّة الآمنة . وإصدار تشريعات تواكب التطور في مجال النقل النهري .

3. تدريب الكوادر العاملة ورفع قدرات وكفاءة الأداء من خلال توفير التدريب والتأهيل على المستوى المحلي (تدريب داخلي) والخارجي (البعثات الخارجية) .
4. تأهيل وتطوير ميناء كوستيا بالنهر ليلتحمف بحركة الموانع النهرية معدولة جنوب السودان ، واعتماد وتطبيقا لإتفاقيات الموقعه بين البلدين .
5. تنفيذ ماجاء بالدراسات عن أهمية النقل النهري، والاستفادة من بيوت الخبرة الاجنبية والمحلية في تأهيل الموانئ وتحديث الاسطول مع الوضع في الاعتبار إمكانية مساهمة في منظومة النقل متعدد الوسائط وتفعيل تجارة الترانزيت .
6. ضرورة وضع مستقبل النقل النهري على خريطة أولويات الدولة في تطوير مرافقها لخدمة التنمية الإقتصادية والإجتماعية الشاملة ، ويتواكب مع متطلبات نظم التجارة العالمية .

المراجع :

الكتب :

1. د عبد الرحيم احمد ابراهيم ، اقتصاديات النقل في السودان ، دار عزة للنشر والتوزيع ، الخرطوم 2004م .

2. د محمد عثمان الخضر , اقتصاديات الملاحة النهرية فى وادى النيل (هيئة النقل النهري السودانية) , دار عزة للنشر والتوزيع الطبعة الأولى , الخرطوم 2007 م .
3. سعيد عبده , أسس جغرافية النقل , المطبعة الأنجلو مصرية القاهرة 1994 م .
4. د محمد على محمد بخيت , اقتصاديات التجارة الولايتية , دار عزة للنشر والتوزيع , الخرطوم 2014 م .
5. محمد خميس الزوكة , جغرافية النقل والتجارة , دار المعرفة الجامعية , الاسكندرية 2004 م .
6. محمد رياض , جغرافية النقل , دار النهضة , القاهرة 1974 م .
7. عيد علي الخفاف , النقل والتصالات والتجارة , دارالفكر للطباعة والنشر والتوزيع , الرياض 2006 م .
8. د ايمن طه حمد النيل , قياس وتحليل الاثار الاقتصادية للخصخصة على الاقتصاد السوداني , رسالة دكتوراة جامعة الخرطوم 2011م.
9. د مهدى عثمان الركابى احمد , رسالة دكتوراة ,جامعة الخرطوم ,2011م .
10. عمر عثمان محمد تطوير النقل والنمو الاقتصادى في السودان , رسالة دكتوراة غير منشورة لندن 1960م .
11. د مصطفى محمد خوجلى , نهاية السكة الحديد وعصر تشييد الطرق البرية والجسور فى السودان ,مقال بمجلة دراسات السودان , ترجمة د بدر الدين حامد الهاشمى لندن 1990م.
12. هيئة سكك حديد السودان , برنامج اصلاح وانقاذ السكة الحديد , قسم التخطيط , الخرطوم 1991م .
13. هيئة سكك حديد السودان , مؤتمر مناقشة معوقات الاداء , الفندق الكبير 1984م .
14. الاستراتيجية القومية الشاملة (1994-2014م) , وزارة النقل , الخرطوم 1995م .
15. الشركة السودانية للنقل النهري تقرير لجنة التقييم الادارى ,الخرطوم 2003م.
16. المجلد الاحصائى للنقل , وزارة المالية , 2002 م .
17. تقرير اداء وزارة الطرق والجسور للعام 2013م الخرطوم 2014م.
18. الشريف بابكر , قراءات فى اقتصاديات النقل والاتصالات جامعة الخرطوم 1990م .

19. خطة النقل القومية الشاملة (1994-2014م) وزارة النقل , الخرطوم, نوفمبر 1995.
20. النشرة الاحصائية للنقل (1991-1993) نشرة سنوية تصدر من وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي الخرطوم 1994م .
21. وزارة النقل والطرق والجسور , الملاحه النهريه الداخليه الوضع الراهن والرؤى المستقبلية , ورقة مقدمة لمؤتمر قضايا النقل بالسودان , الخرطوم 2007م .
22. وزارة النقل والطرق والجسور , هيئة النقل النهري , ورشة عمل حول قضايا النقل بالسودان ورقة : مشاكل النقل الخاصة بالنقل النهري , الخرطوم يونيو 2007م .
23. تقرير اداء وزارة النقل والطرق والجسور للعام 2013م وخطة العام 2014م , د احمد بابكر نهار , الخرطوم 2014م .
24. ابراهيم سالم البر واخرون (2014م) ورقة علمية مقدمة لمؤتمر قضايا النقل فى السودان , برعاية مركز دراسات الشرق الأوسط , الخرطوم 2004م .
25. عبد الباقي مختار محمد , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر قضايا النقل فى السودان , برعاية مركز دراسات الشرق الأوسط , الخرطوم 2004م .
26. المستشار حمزه الفاضلابى , ورقة علمية , ملتقى الأستثمار العربي , الخرطوم 2001م .
27. محمد يسرى قنديل , ورقة علمية مقدمة للمنتدى الدولى لتطوير النقل النهري المصرى , برعاية الأتحاد الأوربي, القاهرة سبتمبر 2013م .
28. د محمد زنبوعه , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر مجلس الوزراء العرب الدورة (18) جمهورية مصر العربية , القاهرة 1991م .
29. د فتحى خضر التونى , ورقة علمية مقدمة لمؤتمر مجلس الوزراء العرب الدورة (18) جمهورية مصر العربية , القاهرة 1991م .
30. د حسن العبيدى محمد , ورقة علمية مقدمة للمنتدى الدولى لتطوير النقل النهري المصرى , برعاية الأتحاد الأوربي , القاهرة 2013م .
31. تقرير اللجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجارى (كومسيك) لمنظمة التعاون الاسلامى , الدورة (27) ورقة السودان القطرية عن قطاع النقل , استانبول اكتوبر 2011م .

32. اتفاقية التجارة والقضايا المتعلقة بالتجارة بين السودان وجنوب السودان , اديس ابابا 27 سبتمبر 2012م .
33. تقرير اللجنة العليا لتحديد الموانئ البرية والنهرية التي تربط السودان مع دول الجوار بما فيها جمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية , الخرطوم 2011م .
34. مسودة اتفاقية التعاون الدولي في المجال الجمركي بين السودان وجمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية الخرطوم 2012م .
35. تقرير لجنة العلاقات التجارية عن الزيارة التفقدية للمعابر مع جمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية الخرطوم 2011م .
36. اتفاقية النقل الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين السودان وجمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية الخرطوم 2012م .
37. اتفاقية النقل النهري والتجاري والموانئ النهرية بين السودان وجمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية الخرطوم 2012م .
38. مصفوفة الإجراءات التجارية مع جمهورية جنوب السودان , لجنة تنظيم العلاقات التجارية بين السودان وجمهورية جنوب السودان , وزارة التجارة الخارجية , الخرطوم 2011م .