



جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
كلية الدراسات العليا

مُقومات ومُعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان

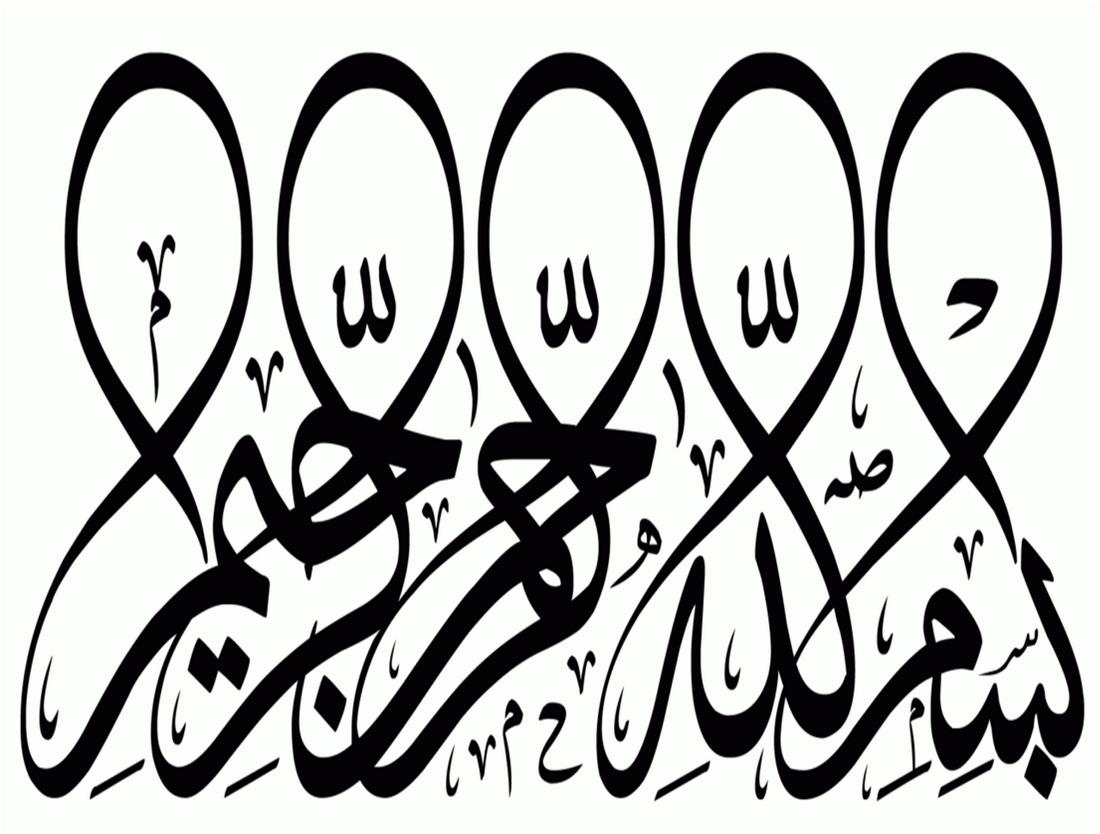
Components and Obstacles of Investment
in the Maritime Transport Sector in
Sudan

بحث تكميلي مقدم لنيل درجة الماجستير في الإقتصاد التطبيقي (عام)

إشراف الأستاذ
د. علي أحمد الأمين

إعداد الدارس
عبداللطيف موسى أحمد آدم

2021م



الإِسْتِهْلَال

قَالَ تَعَالَى وَسَدَّخَرَ لَكُمْ الْفُلُوكَ
لَتَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِي وَسَدَّخَرَ
لَكُمْ الْأَنْهَارَ

صدق الله العظيم

سورة إبراهيم الآية (32)

إِهْدَاء

الى روح أبي الطاهرة نسأل الله أن يتقبله ويجعله من السابقين السابقين المقربين
في جنات النعيم.

أهدي ثمرة جهدي الى أعز وأغلى إنسانة في حياتي، التي أنارت دربي
بنصائحها، وكانت بحراً صافياً يجري بفيض الحب، والبسمة الى من زينت
حياتي بضياء البدر، وشموع الفرح، الى من منحتني القوة والعزيمة، لمواصلة
الدرب، وكانت سبباً في مواصلة دراستي الى من علمتني الصبر والإجتهد، الى
الغالية على قلبي.

أمي

الى الفاضلة رفيقة دربي وربيعة قلبي ومنبع إلهامي وحب حياتي وأم أبنائي
زوجتي العزيزة

الى سندي وعضدي في حياتي إخواني وأخواتي الأعتاء، الى أبنائي ثمرة فؤادي
متاب وماب ومجد ومهند حفظهم الرحمن، الى كل العائلة الكريمة وزملاء
الدراسة.

الى كل زملائي بالحرس الجامعي جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، الى
أساتذتي بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، الى كل الأشخاص الذين دعموني
أحمل لهم المحبة والتقدير الى كل من نسيه القلم وحفظه الفؤاد.

الباحث

شكر ونفاد

الحمد لله والشكر لله والصلاة والسلام على أشرف خلق الله سيدنا محمد معلم البشرية والهادي الى طريق الحق المبعوث رحمةً للعالمين وعلى آله وصحبه وسلم.

أولاً الشكر والتقدير لجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا متمثلة في كلية الدراسات العليا والدراسات التجارية وعمادة شؤون المكتبات ومكتبة كلية الدراسات التجارية.

شكري وتقديري للأستاذ الجليل الدكتور **على أحمد الأمين** الذي أشرف على هذا البحث وكان سنداً وداعماً لي بالإرشاد والتوجيه والتصحيح حتى وصل هذا البحث الى ما هو عليه.

وأيضاً الشكر أجزله لأساتذة كلية الدراسات التجارية والشكر موصول لزملائي بالدفعة الحادية عشر ماجستير إقتصاد.

وكذلك الشكر الى البروفيسير إبراهيم فضل المولى الذي قام بتحكيم الإستبانة، والشكر لهيئة المواني البحرية بالخرطوم وبورتسودان والشكر للباشمهندس أمجد محمد عبدالحفيظ الذي ساهم بتوزيع وجمع الإستبيان في بورتسودان.

والشكر موصول للكوكبة النيرة من الأساتذة والموظفين بمكتبة كلية الدراسات العليا جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

وشكري وتقديري لأسرتي الكبيرة والصغيرة وأخواني وأخواتي.

الباحث

المستخلص

هدف البحث التعرف على مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان وتمثلت مشكلة البحث في التساؤلات التالية ما هي مقومات نجاح الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان؟ ما هي المشاكل والعقبات التي تواجه عملية الإستثمار في هذا القطاع الحيوي؟ قام البحث على عدد من الإفتراضات أن هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين مقومات الإستثمار وقطاع النقل البحري في السودان، وكذلك توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين المعوقات التي تواجه الإستثمار وقطاع النقل البحري في السودان. إتبع البحث في جانبه النظري المنهج التاريخي لتتبع الظاهرة محل البحث، بجانب المنهج الوصفي لتوصيف وتحليل الظاهرة، أما في جانبه التطبيقي فقد إتبع المنهج الإحصائي التحليلي مستخدماً برنامج (SPSS). ونبعت أهمية البحث في جانبه العملي التطبيقي في دعم متخذي قرار الإستثمار بتوضيح مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري، وفي جانبه العلمي في سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة وإثراء الجانب المعرفي حيث تندر مثل هذه الموضوعات بالمكتبات في معظم الجامعات السودانية. وتوصل البحث الى مجموعة من النتائج أهمها في جانب المقومات، موقع السودان الإستراتيجي الداعم لعملية الإستثمار في قطاع النقل البحري، ميناء بورتسودان يعتبر مرفقاً إستراتيجياً مهماً لحركة صادرات وواردات السودان والدول المجاورة، وجود بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية، أما في جانب المعوقات شح وضعف التمويل المقدم من الحكومة وعدم كفايته يعد من أكبر المعوقات وكذلك عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية، ضعف التدريب والتأهيل للكوادر البشرية، إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية بحجة الأهمية الإستراتيجية، الفساد الإداري والمالي والذي لعب دوراً كبيراً في إعاقة العملية الإستثمارية، نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان وعدم وجود الخطط والإستراتيجيات الواقعية. وأوصى البحث بزيادة حجم التمويل المقدم من الحكومة، العمل على تدريب الكوادر البشرية تدريباً حديثاً يواكب التطورات، الإهتمام بالبنية الأساسية والمرافق الخدمية المتمثلة في هيئة الموانئ البحرية، إتاحة الفرصة للأفراد والشركات الخاصة بالإستثمار في قطاع النقل البحري، وضع قوانين وتشريعات ولوائح وإعفاءات جمركية وضريبية خاصة بتشجيع الإستثمار ومحاربة الفساد، إستخدام أفضل الوسائل للترويج لأهم المشروعات الإستثمارية.

ABSTRACT

The aim of the research is to identify the components and obstacles to investment in the maritime transport sector in Sudan. The research problem was represented in the following questions: What are the ingredients for successful investment in the maritime transport sector in Sudan? What are the problems and obstacles facing the investment process in this vital sector? The research was based on a number of assumptions that there is a statistically significant relationship between the components of investment and the maritime transport sector in Sudan, and there is also a statistically significant relationship between the obstacles facing investment and the maritime transport sector in Sudan. In its theoretical side, the research followed the historical method to track the phenomenon in question, in addition to the descriptive method to characterize and analyze the phenomenon, while in its practical side, it followed the statistical analytical method using the (SPSS) program. The importance of research stems from its practical and applied aspect in supporting investment decision-makers by clarifying the components and obstacles to investment in the maritime transport sector, and in its scientific aspect in bridging the gap left by previous studies and enriching the knowledge aspect, as such topics are scarce in libraries in most Sudanese universities. The research reached a set of results, the most important of which is in the aspect of ingredients, Sudan's strategic location that supports the investment process in the maritime transport sector, Port Sudan port is considered an important strategic facility for the movement of exports and imports of Sudan and neighboring countries, the presence of infrastructure and service facilities capable of modernization and development represented in seaports. The side of the obstacles is the scarcity and weakness of the funding provided by the government and its insufficiency is one of the biggest obstacles, as well as the instability of the exchange rate and the deterioration of the value of the local currency, the weak training and rehabilitation of human cadres, the government's monopoly on some economic activities under the pretext of strategic importance, and administrative and financial corruption, which played a major role in impeding the investment process Lack of information on investment components in Sudan and the absence of realistic plans and strategies. The research recommended increasing the amount of funding provided by the government, working on modern training of human cadres to keep pace with developments, paying attention to the infrastructure and service facilities represented by the Sea Ports Authority, providing the opportunity for individuals and private companies to invest in the maritime transport sector, setting laws, legislation, regulations, and customs and tax exemptions to encourage Investment and fighting corruption, using the best means to promote the most important investment projects.

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	إستهلال
ب	إهداء
ج	شكر وتقدير
د	المستخلص
هـ	ABSTRACT
و	قائمة المحتويات
ح	قائمة الجداول
الفصل الأول: الإطار المنهجي والدراسات السابقة	
1	المبحث الأول: الإطار المنهجي
6	المبحث الثاني: الدراسات السابقة
الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة	
13	المبحث الأول: مفهوم النقل وأهميته
26	المبحث الثاني: مفهوم الإستثمار وأهميته
34	المبحث الثالث: مفهوم قطاع النقل البحري في السودان
الفصل الثالث: المقومات والموانئ البحرية	
39	المبحث الأول: نشأة وتطور الموانئ البحرية في السودان
47	المبحث الثاني: مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان
50	المبحث الثالث: معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان

الفصل الرابع: الدراسة الميدانية	
55	المبحث الأول: تصحيح وتحكيم الإمتحان
59	المبحث الثاني: تحليل البيانات وإختبار الفرضيات
75	النتائج والتوصيات
77	المراجع
79	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
55	يوضح مقياس ليكرت الخماسي	1
57	يوضح معامل الثبات لعبارات الإستبيان	2
58	يوضح معامل ألفا كرونباخ لعبارات الإستبيان	3
59	يوضح نوع مجتمع البحث	4
59	يوضح أعمار مجتمع البحث	5
60	يوضح الحالة الإجتماعية لمجتمع البحث	6
60	يوضح المستوى التعليمي لمجتمع البحث	7
61	يوضح الوصف الوظيفي لمجتمع البحث	8
61	يوضح سنوات الخدمة لمجتمع البحث	9
62	يوضح إثباتات او نفي الفرضية الأولى	10
64	يوضح إثباتات او نفي الفرضية الثانية	11
67	يوضح نتائج الإحصاءات الوصفية للفرضية الأولى	12
69	يوضح نتائج الإحصاءات الوصفية للفرضية الثانية	13
71	يوضح إختبار مربع كأي للفرضية الأولى	14
73	يوضح إختبار مربع كأي للفرضية الثانية	15

الفصل الأول

الإطار المنهجي والدراسات السابقة

المبحث الأول: الإطار المنهجي

المبحث الثاني: الدراسات السابقة

المبحث الأول

الإطار المنهجي

1/ المقدمة:

يعتبر الإستثمار الداعم الرئيسي للتنمية الإقتصادية في كل دول العالم، وبالأخص في الدول النامية لإفتقارها للخدمات الأساسية، ويعد من أهم المجالات التي تدعم الإقتصاد الوطني ويساهم في عملية التنمية الإقتصادية في البلدان النامية ولهذا يلعب دوراً متقدماً في عملية البنيات التحتية ودعم الإقتصاد المحلي، وبما أن هنالك حوجة شديدة لخدمات النقل في السودان فقد تناول البحث مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان، وهدف هذا البحث التعرف على المقومات الأساسية التي تساعد وتدعم الإستثمار في هذا القطاع، ويهدف كذلك التعرف على المعوقات التي تعيق عملية الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

ويعتبر النقل من القطاعات الإقتصادية الهامة في هذا الوقت نسبة للترابط بين كل دول العالم، ويعد قطاع النقل أحد المحاور الأساسية لمشروعات البنية التحتية التي هي دعامة رئيسية للقطاع الإقتصادي، وهو العنصر الهام لإنجاح خطط ومشروعات التنمية، كما أنه يؤثر على الجانب السياسي والإجتماعي في ربط أجزاء الوطن بعضها ببعض بجانب ربطه لمواقع الإنتاج بمواقع الإستهلاك إضافة لربطه الوطن بمحيطه الإقليمي والعالمي، كما يساهم في زيادة الناتج القومي عن طريق إستكمال مشاريع التنمية المختلفة في مجال النقل ورسم الخطط والسياسات وتفعيل التنسيق بين وسائل النقل المختلفة. كما تساهم خدمات النقل في متطلبات إزدهار التجارة والتبادل مما يساعد في توسيع نطاق السوق الذي يتيح فرص المنافسة المحلية والأجنبية أمام المنتجات الوطنية.

2/ مشكلة البحث: Research problem

يتمتع السودان عن غيره من بلدان العالم ببيئة إستثمارية جيدة في مختلف المجالات الإقتصادية (الخدمية والزراعية والصناعية)، وللوقوف على هذه البيئة يجب توضيح كل الإمتيازات المتاحة التي يتمتع بها السودان، وكذلك تحديد العقبات والمشاكل التي تواجه الإستثمار في قطاع النقل البحري. وتتمثل مشكلة البحث في معرفة مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان. وتأتي الفجوة في عدم وجود دراسة تناولت مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

وإعتمد البحث في متغيراته المستقلة على مقومات ومعوقات الإستثمار، وعلى قطاع النقل البحري في السودان كمتغير تابع.

يسعى البحث للإجابة على الأسئلة التالية: -

أ. ما هي المقومات التي تساهم في الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان؟

ب. ما هي المعوقات التي تعيق الإستثمار في قطاع النقل البحري؟

3/ فرضيات البحث:

يفترض البحث أن: -

أ. هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين مقومات الإستثمار وقطاع النقل البحري في السودان.

ب. هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين المعوقات التي تواجه الإستثمار وقطاع النقل البحري

في السودان.

4/ أهداف البحث:

أ. يهدف البحث الى التعرف على الدور الذي تلعبه مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع

النقل البحري في السودان ، ويتفرع الى الأهداف الفرعية التالية: -

ب. التعرف على قطاع النقل البحري في السودان.

ج. التعرف على مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري.

د. التعرف على معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري.

هـ. التعرف على الموانئ البحرية في السودان.

5/ منهج البحث:

بما أن منهج البحث يتحدد بناءً على طبيعة الموضوع، فإن هذا البحث إعتد على المناهج الآتية:-

أ. إعتد البحث في الإطار النظري على المنهج التاريخي لتتبع ظاهرة الإستثمار في قطاع

النقل البحري في السودان.

ب. بجانب المنهج الوصفي لتوصيف الظاهرة محل البحث.

ج. أما في الجانب التطبيقي فقد إعتد البحث على منهج الإحصاء التحليلي لتحليل مفردات

البحث وتنظيمها وتلخيصها، وإجراء الدراسات الميدانية والتجريبية عليها.

6/ أهمية البحث:

أ. الأهمية العملية:

تكمن أهمية البحث العملية في دعم متخذي قرار الإستثمار بتوضيح مقومات ومعوقات الإستثمار في

قطاع النقل البحري، حتى يساعدهم على إتخاذ القرار المناسب الذي يدعم التنمية الإقتصادية، مما

يجنب قطاع النقل البحري في السودان الفشل والتدهور ويجعله قطاعاً متطوراً ومتقدماً دوماً.

ب. الأهمية العلمية:

تكمن أهمية البحث العلمية في إثراء الجانب المعرفي حيث تندر مثل هذه الموضوعات بالمكتبات في معظم الجامعات السودانية، وتكمن الأهمية العلمية كذلك في سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة حيث لم تتطرق لمقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري.

7/ مصادر جمع البيانات :

أ. المصادر الثانوية: المراجع - الكتب المتخصصة - الدراسات السابقة - الإصدارات الدورية -

التقارير السنوية والدورية الخاصة بقطاع النقل في السودان - شبكة الإنترنت.

ب. المصادر الأولية: الإستبيان _ المقابلة _ الملاحظة .

8/ هيكل البحث:

يتكون هذا البحث من أربعة فصول وخاتمة، يضم الفصل الأول الإطار المنهجي والدراسات السابقة، وإشتمل على مبحثين تناول المبحث الأول الإطار المنهجي للبحث الذي يحتوي على مشكلة البحث وأهدافه وأهميته وفروضه والمنهجية التي إعتد عليها. أما المبحث الثاني فقد تناول الدراسات السابقة التي تطرقت لهذا الموضوع من قبل.

ويشتمل الفصل الثاني على الإطار النظري للبحث وإحتوى على ثلاث مباحث تناول المبحث الأول مفهوم النقل، بينما تناول المبحث الثاني مفهوم الإستثمار، وتناول المبحث الثالث مفهوم قطاع النقل البحري في السودان.

وإحتوى الفصل الثالث على المقومات والمعوقات والموانئ وإشتمل على ثلاث مباحث تناول المبحث الأول نشأة وتطور الموانئ البحرية في السودان، وتناول المبحث الثاني مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان، بينما تناول المبحث الثالث معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

أما الفصل الرابع فإنه تناول الدراسة الميدانية وإشتمل على مبحثين تناول المبحث الأول تصحيح وتحكيم الإستبيان، وتناول المبحث الثاني تحليل البيانات وإختبار الفرضيات.

9/ مصطلحات البحث:

هي الأسس التي تساعد الباحث على السير في بحثه، أو دراسته بخطوات ثابتة وفي حدود محددة ومرسومة سابقاً، ولعل من أهم هذه المصطلحات: المقومات، المعوقات، الإستثمار، النقل، قطاع النقل، وذلك على النحو التالي: -

أ. المقومات:

هي عبارة عن مجموعة من الخصائص، والأسس الاقتصادية التي تساهم في تقييم اقتصاد دولة ما، وتوضح طبيعة تأقلمه مع الأزمات الاقتصادية العالمية، وأيضاً تُعرف المقومات الاقتصادية بأنها: مجموعة الموارد الطبيعية، أو الصناعية التي تقدم الدعم للاقتصاد العام للدولة، وتساهم في تحديد مرتبتها اقتصادياً بين دول العالم، ومن التعريفات الأخرى للمقومات الاقتصادية: هي الوسائل التي توفر دعماً استراتيجياً للدول من خلال تعزيز قطاعها الاقتصادي في التأثير في الأسواق العالمية، عن طريق الاعتماد على تصدير العديد من السلع، والخدمات بين الدول⁽¹⁾.

ب. المعوقات:

وضع صعب يكتفه شيء من الغموض يحول دون تحقيق الأهداف بكفاية وفاعلية، ويُمكن النظر إليها على أنها المسبب للفجوة بين مستوى الإنجاز المتوقع والإنجاز الفعلي أو على أنها الانحراف في الأداء عن معيار محدد مسبقاً. أو هي كل فعل أو ممارسة تتركس سلوكيات محددة تؤدي إلى إعاقة التخطيط أو التطور والتنمية مسار التقدم الاجتماعي⁽²⁾.

ج. الإستثمار:

الاستثمار هو عبارة عن رأس المال المستخدم في إنتاج أو توفير الخدمات أو السلع، وقد يكون استثماراً ثابتاً كالأسهم الممتازة والسندات، أو استثماراً متغيراً مثل ملكية الممتلكات. ويُعرف الاستثمار بأنه الأصول التي يشتريها الأفراد والمنشآت من أجل الحصول على دخل في الوقت الحالي أو المستقبلي. ومن التعريفات الأخرى للاستثمار هو مبلغ مالي يُستثمر بشيء ما؛ وخصوصاً في الأعمال التجارية التي تشمل شراء الآلات والأسهم الجديدة.

د. النقل:

يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي، إلا ان نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية

(1) مجد خضر (2016) إقتصاد مالي _ المقومات الاقتصادية متاح عبر الموقع <https://mawdoo3.com>

(2) محمد عبدالعزيز درويش (1429) المعوقات الإدارية متاح عبر الموقع علي <https://www.manhal.net/art/s/9988>

في مجال التطور والنمو الاقتصادي، فحسب المعيار الاقتصادي فإن السلعة تعد عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية مالم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين، وبالتالي فإن حركة الناس والبضائع معا هما العاملين الرئيسيين في نمو المجتمع اقتصاديا واجتماعياً.

هـ. قطاع النقل:

قطاع النقل هو فئة من الشركات التي تقدم خدمات نقل الأشخاص أو البضائع أو البنية التحتية للقيام بهذه العمليات، ومن الناحية الفنية فهو مجموعة صناعية تابعة لقطاع الصناعة بحسب التصنيف الصناعي العالمي " GICS " ، ويحتوي قطاع النقل على صناعات مختلفة مثل الشحن الجوي، والخدمات اللوجستية، وشركات الطيران، والبحرية، والطرق، والسكك الحديدية، والبنية التحتية للنقل بحد ذاته⁽¹⁾.

و. صناعة النقل البحري:

إن صناعة النقل البحري هي الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم هذه الصناعة كل أصحاب المصالح مثل ملاك السفن وأحواض البناء والموانئ البحرية وإدارتها والشركات العاملة في مجال النقل البحري وغيرها⁽²⁾.

⁽¹⁾ هديل البكري (2018) وسائل النقل متاح عبر الموقع <https://mawdoo3.com>

⁽²⁾ بوخريصة بنت العربي (2014) واقع لوجستية النقل داخل الموانئ، رسالة ماجستير ص(17)

المبحث الثاني الدراسات السابقة

1. درية أحمد الهادي: (2003م)⁽¹⁾

تناول البحث الأثار الإقتصادية للإتفاقيه العامة للتجارة في الخدمات على النقل البحري في السودان. وتكمن أهميته في تناوله لموضوع ذو بعد دولي بالضرورة، حيث يخضع النقل البحري للقوانين الدولية المقيدة والمنافسة الشديدة من قبل الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وبالتالي تسعى كل دولة لتحسين خدماتها في ظل التطور التكنولوجي الهائل في مجال النقل البحري حتى تضمن وجودها في السوق الملاحي العالمي، وفي ظل التحولات الإقليمية والعالمية وما يترتب عنها من إلتزامات على كل قطاع خاصة قطاع النقل البحري السوداني في المستقبل. ويفترض البحث الفرضيات التالية: خدمات نقل البضائع وهي النشاط الأساسي لشركة الخطوط البحرية السودانية، أقل كفاءة من كل الخدمات البحرية المساعدة وهي خدمات التوكيلات الملاحية وخدمات الشحن والتفريغ وخدمات التخليص والنقل. قطاع النقل البحري في السودان لا يصلح أن يكون مجالاً جذاباً للإستثمار الأجنبي المباشر. يتوقع الإستفادة من التكتلات الإقتصادية الإقليمية. وتحديد الكوميسا في تطوير وحل مشاكل النقل البحري في السودان. وقد تم إستخدام المنهج الوصفي التحليلي والمنهج الإحصائي في تحليل البيانات. وتوصل البحث الى عدة نتائج: ضعف مساهمة إسطول النقل البحري السوداني في نقل تجارة السودان الخارجية، الإستغلال غير الأمثل لطاقة الإسطول الإنتاجية، تدني كفاءة خدمات نقل البضائع مقارنة بالخدمات البحرية الأخرى، وعدم مقدرة قطاع النقل البحري في السودان لجذب الإستثمار الأجنبي المباشر نتيجة للمعوقات التي تواجهه. بالإضافة الى ضعف المردود الحالي من التكتلات الإقتصادية الإقليمية وتحديد (الكوميسا) وبالتالي عدم إمكانية الإستفادة منها في تطوير النقل البحري في السودان في هذه المرحلة من التكامل، إمكانية المنافع المتولدة من مرحلة الإتحاد الجمركي والمزمع قيامه في 2004م، وإستفادة من موقعه الجغرافي في إفريقيا من المتوقع أن يخدم السودان بكفاءة تجارة الدول المجاورة التي ليس لها منفذ على البحر، وسيؤدي هذا الى توسيع ليس فقط نشاط النقل البحري والخدمات المرتبطة به، ولكن أيضاً النقل البري وتعزيز نظام النقل الداخلي عبر السكك الحديدية والطرق بصفة خاصة. وأوصى البحث الى دعم الإستثمار الأجنبي المباشر وتشجيع القطاع الخاص المحلي للمشاركة في تطوير قطاع النقل البحري في السودان حتى يستطيع المنافسة عالمياً.

(¹) درية أحمد الهادي(2003) الأثار الإقتصادية للإتفاقيه العامة للتجارة في الخدمات على النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير .

2. خولة كافي (2011م)⁽¹⁾

تناول البحث النقل بالسكك الحديدية وأثره على الإقتصاد المحلي (دراسة حالة: خط تقرت قسنطينة)، وتكمن أهمية البحث بما للنقل بالسكك الحديدية من مساهمة في عملية التنمية، حيث ساعد على تحقيق الإنتشار السكني، وتخفيف الضغط على المدن الكبرى، وخلق إمكانية العمل في المدينة والسكن بالضواحي، وخلق التوازن الديموغرافي بين المدن والريف. ومن ناحية أخرى توفير فرص العمل الكثيرة لما يحتاج هذا النشاط من خدمات ومتطلبات متعددة.... الخ. بالإضافة الى أنه يتمتع بمزايا لا تتمتع بها الوسائل الأخرى من حيث كونه الأكثر إستيعاباً، وراحة ورفاهية، وأماناً والأرخص إقتصادياً والأقل تلويثاً للبيئة، وإستهلاكاً للطاقة. والتركيز على السكك الحديدية الجزائرية. وأهداف السياسة الوطنية الحالية القاضية بتطوير هذا القطاع، وتوسيع شبكة الخطوط الى المدن الجنوبية بصفة عامة، ومدينة تقرت بشل خاص. وإفترض البحث إنطلاقاً من الإشكالية الرئيسية للبحث تمت صياغة الفرضيات التالية: الدور الرئيسي لقطاع النقل بمختلف أنواعه البحري، الجوي، البري العام أو الخاص هو المساهمة في التنمية الإقتصادية والإجتماعية للدول؛- الخوصصة والشراكة في قطاع النقل بالسكك الحديدية عامل من عوامل التوطن والتخصص الصناعي والزراعي في الدول المتطورة، والدول الفقيرة؛- الشبكة السككية في الجزائر أطول الشبكات بالنسبة للدول المماثلة لها، خاصة في ظل البرامج التنموية الأخيرة لكن تعاني من عدة مشاكل؛- خط تقرت- قسنطينة إمكانية كبيرة غير مستغلة لعدم مساهمته في التنمية الإقتصادية والإجتماعية محلياً، ووطنياً. وإعتمدت الدراسة على: المنهج الوصفي وذلك من خلال وصف واقع النقل بصفة عامه والتركيز على النقل بالسكك الحديدية بصفة خاصة، ومدى مساهمته في التنمية الإقتصادية والإجتماعية، وجمع المعطيات والبيانات والمعلومات المتعلقة بالظاهرة موضوع البحث، كما تم الإعتماد على المنهج التحليلي لتصنيف البيانات والمعطيات المالية والإحصائية، وتحديد عواملها ودوافعها وأسباب نموها او مراجعتها بغرض تحليلها، وتفسيرها، بهدف دراسة الظاهرة ومحاولة الوصول الى الأسباب والعوامل التي تتحكم فيها. وإبراز الأثار الإقتصادية والإجتماعية التي يعكسها قطاع النقل بالسكك الحديدية، وإسقاط ذلك على واقعها في الجزائر وعلى المناطق الواقعة ضمن خط تقرت_ قسنطينة.

(¹) خولة كافي(2011) النقل بالسكك الحديدية وأثره على الإقتصاد المحلي، رسالة ماجستير .

3. يعقوب حريز (2011م)⁽¹⁾

تناول البحث دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل، تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة، دراسة حالة: شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB. تساهم أهمية البحث في إبراز الحقيقة المرجوة من البحث وهي توضيح حجم المشكلة المبحوثة وجديتها وتبرز أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على واقع شبكة النقل للقطاع الحضري لمدينة باتنة، تحديد أهمية مؤشرات المواصلات الكمية والنوعية في تحسين مستوى خدمة النقل، تزداد أهمية هذا البحث لأنها تعد من الدراسات القلائل التي تعرضت لواقع خدمات النقل الحضري من حيث مستوى ونوعية خدمة النقل من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري. تناول البحث الفرضيات التالية: تلعب مؤشرات المواصلات دوراً كبيراً في تنظيم الأوساط الحضرية من خلال تنشيط حركة المرور وفك العزلة عن مناطق الوسط الحضري. تعتمد الجمعية الفرنسية للمعايير (AFNOR) ثمانية مجموعات تضم كل مؤشرات جودة خدمة النقل. تصنف هذه المؤشرات وترتب تبعاً لأهمية كل مؤشر في إدراك رضا الزبون. تعمل المؤسسة العمومية للنقل الحضري على تطبيق مؤشرات جودة خدمة النقل بهدف تحقيق رضا الزبائن والوصول الى مستوى جودة معينة للخدمة المقدمة. يعترض تطبيق هذه المؤشرات سواء كانت نوعية أو كمية جملة من المشاكل كنقص شبكة الطرق و عدم إتساعها وكذا قلة حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري (ETUB). وإستخدم البحث المنهج التحليلي الوصفي الذي يلاءم طبيعة الموضوع المدروس ويهدف الباحث من وراء تطبيقه لهذا المنهج الى معرفة بعض الحقائق التفصيلية لواقع وحالة شبكة النقل التي تؤمنها المؤسسة العمومية للنقل الحضري داخل المدينة ونوعية الخدمة المقدمة لزيائنها.

4. حمزة عبدالله حمزة بابكر (2015م)⁽²⁾

تناول البحث التخطيط الإستراتيجي لدعم معينات النقل البري بالقوات النظامية، دراسة حالة قوات الشرطة السودانية في الفترة 2008/2015م. وإهتم البحث بالتطور الإقتصادي والإجتماعي وتعد الحياة الإجتماعية وتداخل المجتمعات المحلية القروية والمدنية وكثرة الحراك الإجتماعي حيث لا يتناسب مع التحديات المعاصرة في مجال تطور وسائل النقل مما لا يجعل من الأهمية بمكان لفت النظر لمشكلة النقل البري التي تواجه قوات الشرطة ودراستها ووضع الحلول لها. وإفترض البحث إن إنشاء فروع لإدارة النقل والصيانة بالولايات يساعد على توفير الجهد والمال في صيانة المركبات. تطبيق الخطط الإستراتيجية في مجال النقل البري بالقوات النظامية يؤدي الى زيادة كفاءة العاملين وبناء القدرات البشرية. إن تطبيق الخطة الإستراتيجية يقود الى التعرف على نقاط القوة والضعف والفرص والمهددات بقطاع النقل بالشرطة. إن تطبيق الخطط الإستراتيجية يؤدي لزيادة كفاءة العمل

(¹) يعقوب حريز (2011) مؤشرات المواصلات في شبكات النقل، رسالة ماجستير.

(²) حمزة عبدالله حمزة بابكر (2015) التخطيط الإستراتيجي لدعم معينات النقل البري بالقوات النظامية، رسالة دكتوراه.

الجنائي بالشرطة. إن الصيانة الدورية تقلل من تكلفة الصيانة التصحيحية بالتالي تقلل من توقف المركبات. وإستخدام البحث منهج دراسة الحالة وركز المنهج على دراسة الحالة لمعرفة كافة الخصائص والعوامل والأسباب المحيطة بها. وتكون الدراسة شاملة ومتعمقة بحيث تمكن من إستخلاص الحقائق بغرض الوصول الى نتائج سليمة يمكن تعميمها وتطبيقها على غيرها من الحالات المماثلة. وتمت أيضاً الإستعانة ببعض المناهج الأخرى، مثل المنهج التاريخي والوصفي للوصول للحلول الممكنة لمشكلة البحث. وتتوصل البحث الى أنه لا يوجد قسم خاص بالتخطيط والبحوث بالإدارة العامة للنقل والصيانة، لا توجد خطة إستراتيجية لتطوير وتحديث قطاع النقل البري بقوات الشرطة والخطط الموجودة هي عبارة عن خطط عادية وسياسات وموجهات عامة لتطوير قطاع النقل البري، عدم وجود ورش لصيانة المركبات العامة بالولايات. وأوصى البحث بإنشاء قسم خاص بالتخطيط والبحوث بالإدارة العامة للنقل والصيانة يضم متخصصين يتوفر لديهم التفكير والقيادة الإستراتيجية ليتولي مهام التخطيط الإستراتيجي بالإدارة. إنشاء ورش جديدة حديثة متخصصة بكل أنواع الصيانة.

5. علي أحمد الأمين (2016م)⁽¹⁾

تناول البحث أثر النقل البحري على النمو الإقتصادي في السودان في الفترة (2014/1990م)، تتبع الأهمية العلمية لهذا البحث من إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال حيث تندر الأدبيات فيما يتعلق بأثر النقل البحري في نمو الإقتصاد السوداني، بينما تتمثل الأهمية العملية في مساعدة متخذي القرار في مؤسسات النقل البحري من حيث معرفة أثره على النمو الإقتصادي وما هي المشاكل التي تواجه تلك المؤسسات. وإفترض البحث وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الإقتصادي في السودان، وأن النقل البحري غير قادر على مواكبة التطور المتسارع في صناعة النقل البحري، وكذلك إنخفاض مساهمة شركة الخطوط البحرية السودانية في نقل تجارة السودان الخارجية. وإعتمد البحث على المنهج التحليلي الوصفي في جانبه النظري، وكذلك تم الإعتماد على أسلوب الإقتصاد القياسي في الجانب التطبيقي بإستخدام برنامج E.views. وتتوصل البحث الى مجموعة من النتائج كان أهمها وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الإقتصادي. وأن النقل البحري في السودان غير قادر على مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال. وأوصى البحث بضرورة الإهتمام بقطاع النقل البحري، والعمل على تهيئته حتى يكون قادراً على أداء دوره في خدمة الإقتصاد الوطني.

(¹) علي أحمد الأمين(2016) أثر النقل البحري على النمو الإقتصادي في السودان، رسالة دكتوراه.

6. نبيل محمد الحسن عبدالرحمن (2017م)⁽¹⁾

تناول البحث أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان، بالتركيز على التجارة مع دولة جنوب السودان، وتأتي الأهمية العلمية لهذا البحث في تسليط الضوء على النقل النهري ومدى تأثيره على التجارة البينية مع دولة جنوب السودان، بالإضافة الى المساهمة في إثراء المكتبة العلمية فيما يتعلق بإقتصاديات النقل النهري في السودان. والتي يمكن أن تكون نقطة إنطلاق نحو أبحاث أخرى في هذا المجال. وتأتي الأهمية العملية في أن النقل النهري شريان التجارة بين كوستي وجوبا منذ السبعينات، وقد أنشاء الخط الملاحي والبنية التحتية من موانئ وجرارات وسنادل لنقل حمولات ضخمة وبأسعار زهيدة. ساهمت في توفير وتبادل السلع بين المدينتين. بالإضافة الى الدور الاجتماعي والسياسي الذي يقوم به النقل النهري بعد الانفصال من تنظيم التجارة من الناحية الجمركية، ونقل البضائع بتكلفة أقل وبكميات كبيرة. وإفترض البحث أن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى بين البلدين، يؤدي الى إرتفاع تكاليف نقل السلع والبضائع الى دولة جنوب السودان. وأن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي الى إرتفاع سعر السلع والصادرات الى دولة جنوب السودان. وأن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي الى إنخفاض الصادرات الى دولة جنوب السودان. أن عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي الى فقدان موارد إقتصادية نقدية. وبالتالي عدم الإستخدام الأمثل لموارد النقل النهري مما يؤثر سلباً على جهود التنمية الإقتصادية في السودان. وإتبع البحث المنهج الإحصائي 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 ما ورد في المراجع والكتب العلمية والدوريات والتقارير المتخصصة. وتوصل البحث الى أن النقل النهري بميناء كوستي يتميز بخصائص تنافسية جيدة تتمثل في قلة تكلفة النقل، ونقل كميات كبيرة في فترة زمنية واحدة، ولكل هذه الميزات أثر إيجابي على التجارة، لذلك في أن النقل النهري هو الأنسب والأففع لنقل التجارة الى جنوب السودان، بالإضافة الى إسهامه في زيادة الصادرات وبالتالي زيادة الإنتاج الزراعي والصناعي، وتوسيع الأسواق، وتوفير الأيدي العاملة. وقد أوصى البحث 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.

نبيل محمد الحسن عبدالرحمن(2017) أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز على التجارة مع دولة جنوب السودان، رسالة
(¹)دكتوراه.

7. صلاح الدين الطاهر السمانى صالح (2017م)⁽¹⁾

تناول البحث معوقات الإستثمار في السودان بإستخدام الإنحدار خلال الفترة 2015/1980م. وترجع أهمية البحث التطبيقية في دور الإستثمار كمصدر أساسي لتمويل التنمية الإقتصادية، وكذلك تأتي أهمية الإستثمار على أنه أحد مكونات الطلب الكلي، وأحد العوامل التي تعمل على تسريع عملية التنمية. والأهمية العلمية تكمن في الندرة للدراسات السابقة لتناولها محددات الإستثمار بإستخدام الأساليب الحديثة للقياس، بالإضافة الى معرفة أثر المتغيرات لهذه الدوال. وقد إفترض البحث وجود علاقة طردية بين الإستثمار والنتاج المحلي الإجمالي، ووجود علاقة عكسية بين سعر الفائدة والإستثمار، وجود علاقة طردية بين الإستثمار وسعر الصرف. وإتبع البحث المنهج الوصفي التحليلي لوصف المتغيرات الداخلة في تقدير النموذج، والمنهج التاريخي لإستعراض واقع الإستثمار وإسلوب الإقتصاد القياسي. وتوصل البحث الى وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين حجم الإستثمار وقيمة الناتج المحلي الإجمالي، ووجود علاقة عكسية ذات دلالة إحصائية بين سعر الصرف وحجم الإستثمار، وجود علاقة عكسية ذات دلالة إحصائية بين سعر الفائدة وحجم الإستثمار. وأوصى البحث على ضرورة الحد من تقلبات سعر الصرف التي تؤدي الى عزوف المستثمرين، العمل على تخفيض سعر الفائدة، لأن قرار رفع سعر الفائدة يرفع تكلفة الإقراض وسيترتب على ذلك عجز الموازنة العامة للدولة الى أن رفع أسعار الفائدة له أثار سلبية على التداول بالبورصة وعزوف المستثمرين، شمولية النموذج القياسي للبحث بإحتوائه على المتغيرات ذات التأثير الحقيقي الأساسي في الناتج المحلي الإجمالي، توفير البيانات اللازمة للباحثين للخروج منها بنتائج جيدة وقابلة للتنبؤ في المستقبل.

8. ميسون على عبدالله مسمار (2017م)⁽²⁾

تناول البحث محددات الإستثمار الأجنبي المباشر في السودان في الفترة 2015/1980م، وتأتي أهمية البحث من موضوع الدراسة نفسه، فالإستثمار الأجنبي لا يشكل أهمية للدول النامية فقط بل كل الدول بما فيها المتقدمة التي تبحث عن دول أخرى تكون غنية بالموارد والثروات الطبيعية لتستثمر عندها رؤوس الأموال التي تمتلكها وبما أن السودان أحد الدول الغنية بالموارد الطبيعية هذا يشكل عامل جذب للمستثمرين للإستثمار في مختلف المجالات الإقتصادية، هنا تظهر أهمية الحصول على نموذج أمثل يوضح أهم العوامل التي تساعد والتي تحد من تدفقات الإستثمار الأجنبي المباشر، وتكمن كذلك في أن الإستثمار الأجنبي المباشر له دور في تمويل عملية التنمية الإقتصادية، حيث يمكن ملاحظة ذلك من خلال تطور مساهمته في الإستثمار المحلي الإجمالي، وذلك بإعتبار الإستثمار أهم العوامل المحفزة للنمو الإقتصادي، ومن ثم التنمية الإقتصادية. وتكمن الأهمية العملية بإستخدام البحث

(¹) صلاح الدين الطاهر السمانى صالح(2017) محددات الإستثمار المحلي في السودان، رسالة ماجستير.

(²) ميسون علي عبدالله مسمار(2017) محددات الإستثمار الأجنبي المباشر في السودان، رسالة ماجستير.

نماذج الإنحدار الخطي المتعدد لمعرفة محددات الإستثمار الأجنبي المباشر باستخدام طرق التحليل الحديثة. وتستند فرضيات البحث على طردية العلاقة بين كل من الناتج المحلي الإجمالي والإنتفاع الإقتصادي على العالم الخارجي والإستثمار الأجنبي المباشر، وعكسية العلاقة بين كل من التضخم وسعر الصرف والإستثمار الأجنبي المباشر. وإتبع البحث المنهج التحليلي الوصفي فيما يختص بمفهوم الإستثمار الأجنبي المباشر وإستخدم المنهج التحليلي الإحصائي في بناء النموذج وتقديره بواسطة طريقة المربعات الصغرى العادية بإستخدام برنامج (E.views). وتوصل البحث الى وجود علاقة طردية بين الإستثمار الأجنبي المباشر والناتج المحلي الإجمالي كما توجد علاقة عكسية بين الإستثمار الأجنبي المباشر والتضخم. وأوصى البحث على التركيز على تطوير البنية التحتية للإقتصاد لزيادة الناتج المحلي الإجمالي والتقليل من تكلفة الإستثمارات ومن ثم تحقيق النمو الإقتصادي مما يؤدي الى خلق مناخ إستثماري جاذب، وإتباع السياسات المالية والنقدية المناسبة وذلك بغرض تحقيق الإستقرار في المستوى العام للأسعار ومن ثم تحقيق الإستقرار الإقتصادي، وكذلك الإنتفاع على الإقتصاد الخارجي والتعامل مع الدول المتطورة تكنولوجياً من أجل نقل التكنولوجيا والخبرات والإستفادة منها محلياً.

الفرق بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة:

أ. يتشابه هذا البحث مع الدراسات السابقة في الأتي:

- 1/ المنهج حيث تناولت المنهج الوصفي، والإحصاء التحليلي والمنهج التاريخي.
- 2/ تناول البحث قطاع النقل البحري في السودان وتطرق لمقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

ب. يختلف هذا البحث عن الدراسات السابقة في الأتي:

- 1/ تناولت الدراسات السابقة قطاع النقل البحري كمتغير مستقل ولم تتناوله كمتغير تابع.
- 2/ تناولت الدراسات السابقة أثر قطاع النقل البحري على المتغيرات الأخرى بينما تناولت الدراسة الحالية مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.
- 3/ فرضيات الدراسة.

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

المبحث الأول: مفهوم النقل

المبحث الثاني: مفهوم الإستثمار وأهميته

المبحث الثالث: مفهوم قطاع النقل البحري في

السودان

المبحث الأول

مفهوم وأهمية وأنواع النقل

2-1-1 مفهوم النقل:

نسبة لأهمية النقل في حياة المجتمع فإن هنالك العديد من التعاريف وسوف نتطرق في هذا البحث الى بعض التعاريف التي توضح أهميته الاقتصادية والاجتماعية:-
النقل يعتبر وسيلة لإنقال السلع والإيدي العاملة الى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، كما يساعد على توطن الأشخاص والمشروعات في الأماكن الأكثر ملائمة⁽¹⁾.
وعرفه الخبير في شؤون النقل لدي البنك الدولي للإنشاء والتعمير (هانز إدلر) يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الإستهلاك.
ويعرفه الباحث المصري عبدالمحسن عبدالغني (عمليات النقل على أنها: عبارة عن نشاط إقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان الى آخر، وأن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق للبضائع الزمانية والمكانية، ويضيف بأن النقل يعتبر خدمة إنتاجية إلا أنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفاً بحد ذاته مثلما يحدث للمسافر للتنزه أو المتعة، وعندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الإستهلاكية.

ويعرفه Maurice Bernadete أنه وسيلة لنقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة الى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها، وأن النقل يعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الإقتصاد الوطني، وهو بإنتاجه لخدمة النقل يخلق المنفعة وينشر العمران ويساعد على الإستمرار ويؤدي الى توحيد المجتمع، وهو وفق كل ذلك سمة من سمات الدولة القوية⁽²⁾.
وقد عرف Marshall النقل على أنه حركة الأفراد والأشياء من مكان الى آخر، ووضح أنه يمثل أحد النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري.

أما Bonavia فقد أوضح أن النقل يمثل جزء من البناء العام للظواهر الإقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق منفعة مكانية عن طريق نقل السلع من المناطق التي تكون فيها منفعتها الحدية منخفضة الى المناطق التي تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبياً، كما أوضح أن الطلب على النقل لا يعتبر طلب جوهري أو أساسي في طبيعة الإنسان كالطلب على الطعام والسكن، ولكنه طلب مشتق فهو يقوم بإغلاق الفجوة بين الطلب والعرض⁽³⁾.

(1) خوله كافي مرجع سابق ص(8).

(2) يعقوب حريز مرجع سابق ص(2).

(3) درية أحمد الهادي مرجع سابق ص(1).

وأما Tyson & Dalivisubbs أوضحوا أن الغرض من عملية النقل هو نشر الإنتاج في المناطق المختلفة، ونقل التجارة والأفكار والمعلومات وعناصر الإنتاج المختلفة. إضافة إلى المساعدة في تقسيم العمل وتوسيع طاقة السوق الإنتاجية وزيادة الوحدات المنتجة وتنوع هيكل ونوعية وحجم الإنتاج. وكذلك يعرف النقل بأنه حركة البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر، وهو استخدام جميع الأجهزة بهدف نقل عنصر من موقع إلى آخر، ويشمل ذلك الانتقال من منطقة لأخرى عبر الطائرات، والقطارات، والسيارات، وغيرها من المركبات ذات العجلتين مثل الدراجات النارية، كما يقصد بالنقل أيضاً عملية شحن عنصر من نقطة (أ) إلى نقطة (ب) وبشكل عام إن القدرة على نقل كميات كبيرة من السلع أو الأشخاص عبر مسافات طويلة بسرعة كبيرة من المؤشرات الدالة على الحضارة والتقدم التكنولوجي في منطقة ما.

عملية النقل هي عملية نقل البضائع والأفراد وغيرها من مكان إلى مكان آخر بالوسائل والأجهزة المختلفة اللازمة لذلك.

كما تعرف عملية النقل بأنها مجموعة الطرق والوسائل التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والإقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر، وعليه يمثل النقل قطاعاً مستقلاً من قطاعات الإقتصاد المادي، ومهمة التبادل المكاني لإنتاج المجتمع، وبذلك يؤدي النقل وظيفة ربط جميع قطاعات الإقتصاد الوطني بخدماتها وبيعها البعض، وبالتالي يعمل على خلق الإرتباط بين مواطن الإنتاج والإستهلاك والخدمات.

ويعرف النقل بأنه تغيير مكان الأشخاص والسلع لمكان آخر وتمثل شبكات النقل الشرايين التي يتدفق من خلالها النشاط الإقتصادي⁽¹⁾.

و كذلك يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان وإستعمالات الأراضي، إلا أن نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها وإستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الإقتصادي، فحسب المعيار الإقتصادي فإن السلعة تعد عديمة النفع وليس لها قيمة إقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين، وبالتالي فإن حركة الناس والبضائع معاً هما العاملين الرئيسيين في نمو المجتمع إقتصادياً وإجتماعياً.

عرف النقل علي انه عملية تحريك البضائع والسلع من نقاط انتاجها او بيعها الي نقاط استهلاكها بالكمية المطلوبة والوقت المحدد وبتكلفة معقوله.

(¹) طارق عبدالفتاح الشريعي(2008) إقتصاديات النقل السياحي ص(18) الطبعة الأولى/ تاريخ النشر (1429).

كما عرف النقل علي انه الاداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الانتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والايدي العاملة الي الاماكن التي تكون فيها اكثر نفعاً.

كما تم تعريف النقل بأنه تلك العمليات الحركية التي من شأنها ان تؤدي الي تحقيق الاهداف الإنتاجية وغير الإنتاجية للمنشأة ولعموم أفراد الشعب بالشكل السليم والوقت المناسب وبما يتفق مع الخطة المركزية لسياسة الدولة.

وقد عرف قاموس إكسفورد النقل على أنه أخذ او حمل الناس او البضائع من مكان الى آخر عن طريق السيارة، الطائرة، او السفينة. وهو يعتبر أكثر التعريفات دقةً وتحديداً للنقل⁽¹⁾.

أما قطاع النقل فهو فئة من الشركات التي تقدم خدمات نقل الأشخاص او البضائع او البنية التحتية للقيام بهذه العمليات، ومن الناحية الفنية فهو مجموعة صناعية تابعة لقطاع الصناعة بحسب التصنيف الصناعي العالمي، ويحتوي قطاع النقل على صناعات مختلفة مثل الشحن الجوي، والخدمات اللوجستية، وشركات الطيران، والبحرية، والطرق، والسكك الحديدية والبنية التحتية للنقل بحد ذاته⁽²⁾.

ومما تقدم فإن النقل هو عملية نقل السلع والخدمات والأفراد من مكان الى آخر داخلياً وخارجياً بواسطة وسائل النقل المختلفة بشر، دواب، طائرات، سفن، بواخر، سيارات، قطارات وأنابيب، بغرض تبادل المنفعة المكانية والزمانية، والوصول الى أقصى درجة إشباع. وجاء القران الكريم موضحاً حركة الأفراد في قوله تعالى (وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ.....إلخ) وكذلك فإن النقل يعتبر أهم وسيلة من الوسائل التي تدعم دورة الحياة الإقتصادية والإجتماعية بين المجتمعات المختلفة، وذلك بمساهمته في التنمية الإقتصادية بتحريك الأفراد والسلع والخدمات من مكان الي مكان بغرض إستمرار الحياة.

2-1-2 أهمية قطاع النقل:

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الإقتصادية الهامة وركيزة أساسية لنمو وتطور القطاعات الأخرى. فهو حجر الزاوية بالنسبة لعملية التنمية الإقتصادية، حيث يعمل على تسهيل إستغلال الموارد الطبيعية وربط مناطق الإنتاج ببعضها البعض وبمناطق الإستهلاك مما يزيد من عملية التبادل التجاري بين هذه المناطق. كما يسهل حركة السلع وتنمية الخدمات ويمثل منفذ للأسواق المحلية والعالمية. هذا بالإضافة الى الأهمية الإستراتيجية للنقل في أوقات الأزمات والحروب.

سمير بوختالة/ محمد زرقون/ نوال بن عمارة(2017) واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية/ المجلة الجزائرية

⁽¹⁾للتنمية الإقتصادية- العدد السادس(2017).

⁽²⁾ فخرالدين/ يس(2015) دور النقل والمواصلات والإتصالات على التنمية الإقتصادية في السودان.

يلعب النقل دوراً هاماً في خلق وتمركز الأسواق عن طريق تمركز السلع والخدمات بكميات كبيرة في الأسواق، لذا فهو يعمل على توسيع السوق. ومع توفر وسائل النقل تزيد كفاءة الإنتاج نتيجة لسهولة الحصول على عناصر الإنتاج وبأقل التكاليف سواء كانت تكاليف نقدية أو تكلفة زمن. ويشير ذلك إلى أثر النقل على حركة عناصر الإنتاج فكلما انخفضت تكلفة النقل كلما انخفضت تكلفة الإنتاج ومن ثم انخفضت أسعار المنتجات، وهو بذلك يعمل على تسهيل إنتقال التجارة والأفكار والمعلومات وعناصر الإنتاج بين المناطق المختلفة⁽¹⁾.

ويتطلب الإنتاج ذو الحجم الكبير تراكم كميات كبيرة من السلع ووجود سوق واسع للسلع والخدمات. وبالتالي فإن توفر وسائل النقل المناسبة والرخيصة يعتبر عامل مهم في تراكم المواد الخام من المصادر القليلة، كما يُمكن المنشآت من إختصار عامل الزمن والحصول على المنافع من شراء كميات كبيرة من المواد الخام بأسعار رخيصة نسبياً مقارنةً مع شراء كميات صغيرة منها، الأمر الذي يزيد من المقدرة التنافسية للسلع. ومن جهة أخرى، فإن توفر وسائل النقل يعتبر عامل مهم للوصول للأسواق، فلن تستطيع المنشآت توزيع إنتاجها النهائي إذا لم تتوفر هذه الوسائل. وبهذا فإن النقل يساعد على توزيع الإنتاج بين المناطق المختلفة وخلق أسواق لهذه المنتجات، ومن الضروري هنا أن تكون الأسعار تنافسية، ويعتمد ذلك على تكلفة الإنتاج والتي تشمل على تكلفة النقل.

كما يلعب النقل دوراً كبيراً في تحديد موقع وتمركز النشاطات الإقتصادية، فالتمركز الصناعي، مثلاً يعتمد على توفر المواد الخام في المنطقة المعينة، ويأتي دور النقل في توزيع الإنتاج الصناعي من مناطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك. فهو بذلك يسهم في عملية تمركز النشاط الإقتصادية ومن ثم تنويع هيكل الإنتاج وزيادة حجم الوحدات المنتجة.

أيضاً يعمل النقل على ربط المناطق الريفية بالمناطق الحضرية، وتسهيل الحصول على السلع والخدمات، ويشجع على تمركز الإنتاج حيث تتوفر عناصر الإنتاج في الريف مما يشجع على قيام إقتصاديات الحجم الكبير ومن ثم خلق مدن صناعية كبرى في هذه المناطق الريفية والتي تصبح مراكزاً حضرية. وهكذا يلعب النقل دوراً كبيراً في تخصيص موارد المجتمع وتقسيم العمل فيها.

ينظر إلى النقل على أنه الأداة التي يمكن عن طريقها توسيع وإستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً، بإتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته. ويساهم النقل في إنتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً. وينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الإقتصادي والإجتماعي على مستوى البلد، بإعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الإتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الإقتصادية والإنتاجية، والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن، وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك، بما يمثله من إختصار لعامل الزمن، أو لنقل الإيدي العاملة إلى المواقع التي

(¹) درية أحمد الهادي مرجع سابق ص ص(2-3).

تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية، لتحقيق الإستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية، لذلك فقد شهد قطاع النقل من الإهتمام والتطور ما هو بالشئ الكبير⁽¹⁾.

ويعمل النقل على تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخرينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها الى الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى. القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الإقتصادية او الأمامي بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية⁽²⁾.

يأتي قطاع النقل على راس القطاعات التي تدعم الهيكل الإقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للإقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الإقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين إحتياجات تلك القطاعات من النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه الا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطط القطاعات الإقتصادية الأخرى.

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك إن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها، ولابد من توفير مهارات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل بإعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع يستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الإختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل⁽³⁾.

يعد قطاع النقل من البنى الإرتكازية للإقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشرة او غير مباشرة في الحياة الإجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية إتصال وتغيير السلوك الإجتماعي والحضاري لهم حيث يساهم النقل الى حد كبير في إحداث التغيير الإجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الإتصال الإجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الإجتماعي بإعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الإتصال مع المجتمعات التي تعيش في مستوى الإنسان البدائي. ولعل السبب راجع الى إنعدام الإتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى. ومن خلال ما تقدم نستطيع القول بأن أي تنمية إقتصادية ترتبط أساساً بتوافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة.

(1) نبيل محمد الحسن عبدالرحمن مرجع سابق ص(29).

(2) علي أحمد الأمين مرجع سابق ص(23).

(3) يعقوب حريز مرجع سابق ص(13).

يؤثر قطاع النقل على نمط وإستراتيجية التنمية الإقتصادية التي تعتمز الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث إختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق. حيث تتضافر مجموعة من العوامل الإقتصادية والإجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي.

يساهم في زيادة معدلات التكوين الراسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية إنتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الإقتصادي اذا ما تم تجسيدها في شكل سلع ومعدلات إنتاجية، وفنون إنتاجية متطورة، الأمر الذي يؤدي الى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الإقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الإنفاق على قطاع النقل_ خاصة في الدول النامية_ إذ بلغت نسبة الإنفاق على قطاع النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من 40% من إجمالي الإنفاق على قطاع الخدمات المختلفة⁽¹⁾.

يعمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج وتفسير ذلك أن كل دولة على حدة تكتسب مزايا نسبية في إنتاج منتج معين او مجموعة من المنتجات بتكاليف منخفضة مما يؤدي الى زيادة المنتجات(العرض) وتخفيض الأسعار وكذلك تحقيق فائض من تلك المنتجات، ولا شك أن وجود شبكة متطورة من وسائل النقل من شأنه المساهمة في تصدير هذا الفائض الى الأسواق العالمية وبالتالي الحصول على الموارد اللازمة من النقد الأجنبي الذي يستخدم لتوفير المستلزمات السلعية والراسمالية التي تحتاجها برامج التنمية الإقتصادية⁽²⁾.

يساهم النقل في تخفيض تكاليف النقل- والتي تعد أحد عناصر تكلفة الإنتاج الإجمالية- بالإضافة الى تخفيض تكاليف التخزين، في تخفيض التكلفة النهائية للمنتجات على نحو يترتب عليه تعظيم طاقة المنتجين على زيادة الإنتاج ومن ثم زيادة العرض الكلي من مختلف المنتجات السلعية والخدمية. ومما سبق فإن النقل يساهم بشكل كبير في التنمية الإقتصادية داخل الدول ويعمل على سهولة نقل المواد الخام والآلات الحديثة المستخدمة في العملية الإنتاجية، ويعمل كذلك على سهولة تنقل الأفراد وتواصلهم فيما بينهم إجتماعياً، كما يساهم بصورة كبيرة في توفير السلع والخدمات في الزمان والمكان المناسبين وبأسعار مناسبة، كما يساهم في نقل الثقافات بين شعوب العالم المختلفة ويقرب وجهات النظر بينهم، ويساهم كذلك في معالجة حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية ومعالجة الإزمات القومية مثل الحروب والإضرابات الداخلية. كما يساهم في سهولة وسرعة التواصل بنقل الأخبار والمعلومات العاجلة وذلك بإستخدام وسائل التواصل الإجتماعي الحديثة مثل الفيس بوك والتويتر والواتساب والإستغرام وغيرهم من وسائل التواصل الإجتماعي.

(¹) طارق عبدالفتاح الشرعي مرجع سابق ص(12).

(²) علي أحمد الأمين مرجع سابق ص(25).

2-1-3 أنواع قطاع النقل:

أولاً: النقل البري

1. النقل البري عبر السيارات والشاحنات:

يعتبر النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الإعتماد عليها من سنة لأخرى وذلك من خلال المرونة والإستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد او البضائع. وتأتي أهمية النقل بالسيارات من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة الوسائل الأخرى، وبالتالي فإن تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة او العامة يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق والمنشآت القاعدية لتأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات ومن هنا لجأت بعض الدول الى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق والعملية الإنتاجية والإجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت سيارات خاصة او مركبات النقل العام⁽¹⁾.

ويشمل جميع السيارات والشاحنات ومركبات نقل البضائع والأشخاص، سواء كانت كبيرة او صغيرة، وتعتبر هذه الوسائل الأكثر استخداماً بسبب ما تتصف به من مرونة وقدرة الوصول لمناطق لايمكن للوسائل الأخرى أن تصل إليها. كما أنها حلقة ربط بين الوسائل الجوية والبحرية ومحطات السكك الحديدية.

فالنقل الطرقي يعتبر كأهم الوسائل وأنجحها في ربط مختلف المدن والمناطق والدول، ويزداد الإعتماد عليها من سنة الى أخرى، وذلك من خلال المرونة والإستجابة العالية في تلبية حاجات نقل الأفراد او البضائع⁽²⁾.

تغطي الطرق مساحات واسعة، ويتم نقل السلع غير المعمرة والأفراد بواسطتها، تتميز هذه الوسيلة بقلّة التكاليف الثابتة وإرتفاع تكاليف التشغيل. ورغم ذلك تعتبر أقلّ تكلفة من السكك الحديدية وأكثر مرونة. أهم ما يميز هذا النوع السرعة وقلة تكاليف الصيانة. وتطور النقل بواسطة الشاحنات والسيارات في الفترة الأخيرة تطوراً كبيراً وما يميزه عن الوسائل الأخرى أنه يقدم خدمات من الباب الى الباب ومع ذلك السعة غير كافية. وإمكانية إنشاء الطرق في الأماكن الوعرة التضاريس، وكذلك سهولة إنشاء وتعبيد الطرق بتكلفة أقل مقارنة مع السكك الحديدية⁽³⁾.

2. النقل عبر السكك الحديدية:

تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الإقتصادية والإجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد او البضائع حد

(1) يعقوب حريز مرجع سابق ص(10).

(2) خوله كافي مرجع سابق ص(26).

(3) درية أحمد الهادي مرجع سابق ص ص(4-5).

السواء، وتأتي أهمية النقل عبر السكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الصغيرة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية وقد تجاوزت سرعة بعض القطارات 300 كلم/ساعة.

كما إن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسة في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبرى وبالتالي إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان، ويمكن ملاحظة ذلك في العديد من الدول الأوروبية الصناعية التي نمت وإزدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. وبذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج الى مناطق التخزين والإستهلاك⁽¹⁾.

تقوم بعض الدول بتأسيس شبكة سكك حديدية تربط جميع أطراف القطر، وتتفق عليها مبالغ ضخمة وتحديثها بالوحدات المتحركة، مع مراعاة خصائص الإستثمار في السكك الحديدية التي يتمثل أهمها في ضخامة الإستثمارات الموجودة، ولأن السكك الحديدية صناعة كثيفة بحاجة الى رأسمال وتكامل الإستثمارات، بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات جديدة ذات سرعات عالية، لا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعة العالية وكذلك تعتبر السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي⁽²⁾.

يأتي قطاع النقل بالسكك الحديدية على راس القطاعات التي تدعم الهيكل الإقتصادي للدولة، ويمثل أحد الركائز الأساسية للإقتصاد القومي. كما يعتبر في مقدمة وسائل النقل التي ساهمت في نشر الحضارة والعمران⁽³⁾.

تتميز او تتصف السكك الحديدية بالكثافة الراسمالية والإستثمارات الضخمة، كما أنها تتناسب مع المسافات الواسعة وتمكن من نقل السلع الزراعية غير المصنعة والسلع المعدنية ومواد البناء والمواد الكيماوية الى جانب نقل الركاب. ومن مميزاتها أنها أرخص نسبياً وتمكن من نقل أحجام كبيرة من السلع الضخمة في زمن قليل نسبياً وبتكلفة أقل⁽⁴⁾.

3. النقل عبر الأنابيب⁽⁵⁾:

وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة (النفط بمشتقاته، الغاز أو مياه الشرب او الصرف الصحي) ويشمل هذا النظام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد

(1) يعقوب حريز مرجع سابق ص(26).

(2) نبيل محمد الحسن عبدالرحمن مرجع سابق ص(26).

(3) خوله كافي مرجع سابق ص(23).

(4) درية أحمد الهادي مرجع سابق ص(4).

(5) يعقوب حريز مرجع سابق ص(12).

نقلها من نقطة المصدر الى نقطة الوصول، وقد أستخدمت الأنابيب الناقلة للنفط في كل مناطق العالم وبالأخص المناطق المنتجة للنفط في الشرق الأوسط وبحر الشمال وجنوب روسيا وبحر جنوب الصين وتكساس وألاسكا، وقد وصل طول الأنابيب الناقلة للنفط في الولايات المتحدة عام 1999م الى 2,054,029 كيلو متر مربع.

خط الأنابيب نظام من الأنابيب التي تنقل بعض أنواع المواد لمسافات طويلة تؤدي خطوط الأنابيب دورًا مهمًا في أعمال المجتمعات الحديثة وإقتصادها. ويحمل خط الأنابيب معظم المياه المستخدمة في المنازل والأعمال الصناعية، ونقل الغاز الطبيعي والنفط، والمنتجات النفطية كالبنترول والبرافين ووقود الديزل. ويستخدم خط الأنابيب فيحمل المخلفات ومياه الصرف، وحبوبات الفحم الحجري، وخام الحديد والحجر الجيري كلها مستخدمة في الأغراض الصناعية.

تستخدم خطوط الأنابيب ضغطًا مرتفعًا جدًا لنقل المواد المحمولة خلالها. ويتراوح هذا الضغط عادة بين 3 و140 وحدة ضغط جوي في بداية خط الأنابيب. ويعمل الضغط العالي على تحريك الغاز الطبيعي بسرعة تصل إلى حوالي 24 كم في الساعة، بينما تصل سرعة السوائل والمخاليط رقيقة القوام إلى حوالي 3 إلى 8 كم في الساعة.

عندما تتحرك المادة خلال خط الأنابيب، ينخفض الضغط الذي يدفعها بسبب احتكاك المادة بجدران الأنبوب، ولهذا، تحتاج المادة المنقولة إلى تقوية الطاقة كل 50 إلى 250 كم تقريبًا للمساعدة على الدفع على طول الأنبوب. ويحصل على هذه الطاقة من محطات الضخ التابعة لخطوط أنابيب نقل السوائل والمخاليط. ويُنظم تدافع المواد خلال خط الأنابيب أيضًا بواسطة صمامات تحكّم على طول طريق امتداد خط الأنابيب.

يمكن نقل العديد من المواد في نفس الوقت بواسطة خطوط الأنابيب التي تنقل المنتجات النفطية، حيث تُضخ المواد المختلفة خلال الخط واحدة تلو الأخرى على دفعات بطول أدنى يتراوح بين 25 و35 كم. ويترتب نقل المواد بطريقة تسمح بفصل المواد ذات القيمة الأكثر عن المواد الأقل قيمة، ويساعد هذا الترتيب على تخفيض أية أضرار قد تنتج عن امتزاج بعض المنتجات ببعضها. ويحدد مقياس الكثافة، بالقرب من طرف أو نهاية خط الأنابيب، الحد الفاصل بين المنتجات بقياس الاختلافات في أوزانها النوعية.

وأهم ما يميز هذا النوع هو نقل الأحجام الكبيرة من المواد السائلة، المواد البترولية والغاز الطبيعي. ويتميز أيضاً بارتفاع التكاليف الإنشائية وتزيد التكاليف مع زيادة المسافة والسرعة. ومن العوائق التي تواجه هذا النوع هي الإستخدام المقيد حيث لا يتم إستخدامه الا لسلع معينة، وضرورة التدفق والطلب المنتظم عليه، والسوق الضخم.

ثانياً: النقل المائي:

يعتبر النقل المائي من أقدم أنواع النقل التي إستخدمها الإنسان من خلال مجاري الأنهار والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير وبالتالي إستعملها الإنسان في التنقل ولمسافات أطول خاصةً وأنها غير مكلفة إقتصادياً ولا تحتاج الى جهد كبير عند إستخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية وبعد إختراع المحرك البخاري كانت نقطة التحول الكبرى من أنماط النقل المائي حيث تم صنع السفن ذات المحركات البخارية، وهكذا تواصلت وتطورت صناعة السفن على إختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن الى نقل (2 - 3) ملايين طن من البضائع. ومما زاد من عملية الإهتمام بإستخدام النقل المائي هو الإنخفاض الكبير في تكلفته الإقتصادية، خاصةً في مجال نقل السلع والبضائع التي يتم نقلها لمسافات بعيدة وخاصة النقل العابر للقارات⁽¹⁾. وينقسم النقل المائي الى النقل النهري والنقل البحري: -

1. النقل النهري:

يعتبر النقل النهري من أول الوسائل التي إستخدمها الإنسان، إذ أن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير، مما يساعد على إستعمالها في التنقل لمسافات طويلة، وخصوصاً أنها لا تحتاج الى جهد كبير عند إستخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية. إن الثورة الكبرى في صناعة النقل النهري، قد حدثت بعد إختراع المحرك البخاري وإستخدامه في الزوارق، وإستمرت الإختراعات في بناء السفن على إختلاف أنواعها، حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (3000-2600) طن في النقل النهري، ولعل السر في الإهتمام بإستخدامه في نقل البضائع، هو الإنخفاض الكبير في التكلفة التي تتحملها البضاعة المنقولة، وبالأخص عند نقلها لمسافات بعيدة وبكميات كبيرة نسبةً لإستهلاكها طاقة أقل، مقارنةً مع وسائل النقل الأخرى⁽²⁾.

وكانت ولا زالت الأنهار وسائل للنقل وتتميز بأنها أرخص من النقل البري، كما تتميز بقلة الإستثمار فيها خاصةً في المناطق التي توجد فيها طرق مائية طبيعية. فالنقل المائي مرتبط فقط بالمناطق الساحلية والأماكن حول الأنهار والمجاري المائية.

2. النقل البحري⁽³⁾:

يُعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي إستخدمها الإنسان خاصةً في الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات) وقد أستخدمت السفن الشراعية والسفن التجارية مع بداية الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول، الغاز، والطاقة النووية وقد كان

(¹) المرجع السابق ص(11).

(²) نبيل محمد الحسن عبدالرحمن مرجع سابق ص(31).

(³) علي أحمد الأمين مرجع سابق ص(24).

دور العرب والمسلمين سباقاً في ركوب البحار وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة.

وإستمرت السفن على إختلاف أنواعها، حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (3 - 2) مليون طن من البضائع في النقل البحري.

شهد قطاع النقل البحري خلال الأزمة المالية العالمية التي اندلعت في الربع الأخير من العام 2008 موجة تراجع في أسعار الشحن، حتى وصلت إلى أدنى مستوياتها ففي حين بدأت شركات الشحن معركة أسعار غير مسبوقه منذ الحرب العالمية الثانية انهارت المستويات السعرية أكثر من 80 بالمائة، مقارنة مع مستويات ما قبل أقل من عامين، ويرجع هذا الهبوط في الأسعار إلى الركود الذي أصاب التجارة العالمية في العام 2008 وحتى عام 2010، وانخفاض حركة الصادرات والواردات، وتداعياتها على القطاعات الاقتصادية والصناعية، وقد اضطرت بعض شركات النقل البحري العالمية لعرض خدماتها بأسعار متدنية خلال العام الماضي، بهدف تشغيل أساطيلها فقط، خصوصاً أن مئات البواخر العملاقة لم تجد عملاً مستمراً طوال عامي 2009، و2010 ومازالت على ذلك في العام 2011. تناقش هذه الورقة إمكانية الإستفادة من الموانئ المصرية في زيادة حجم الأسطول حيث أنه بالإضافة إلى ما قامت به مصر من إصدار العديد من التشريعات والقرارات لتشجيع ودعم حركة الصادرات المصرية إلى أنه مازال هناك بعض التشريعات التي تنفر الملاك مثل شروط بيع السفن. لذا كان لا بد من العمل على تشجيع رؤوس الأموال المصرية والأجنبية من الإستثمار في قطاع النقل البحري وذلك بتعديل بعض التشريعات، وكذلك بمنح الأولوية لسفن الاسطول التجاري الوطني لنقل البضاعة المصرية (حيث ان الاسطول المصري لا ينقل الا نسبة ضئيلة جدا من تجارة مصر الخارجية) علما بان الكثير من الدول الصناعية والمتقدمة تعطي حق نقل جزء من تجارتها الخارجية لسفنها، بالإضافة إلى منح بعض الإمتيازات والإعفاءات إلى الأسطول المصري مثل تخفيض رسوم الموانئ بالإضافة إلى تشجيع الشركات الملاحية المصرية علي تقوية دور اتحادات ملاك السفن المصرية حتي تستطيع هذه الاتحادات ان تكون القوة المعبرة عن مطالبهم والقادرة علي التفاوض مع اتحادات الشاحنين المحلية والدولية.

ثالثاً: النقل الجوي:

يُعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر ليس واسطة للنقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضاً بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند الأفراد بل نقل البضائع أيضاً. ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة، حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة

بواسطة الطائرات من جهة أخرى، الأمر الذي سيكون له إنعكاسات إيجابية على مجال الحركة الإقتصادية في العالم⁽¹⁾.

وترجع أهمية النقل الجوي على أنها سريعة جداً مقارنةً مع الوسائل الأخرى، ويعتبر النقل الجوي ذو تكلفة عالية جداً وينقل كميات صغيرة لذلك غالباً ما يستخدم في نقل البضائع صغيرة الحجم وعالية القيمة⁽²⁾.

يُعتبر الطيران أحد أقدم أحلام الإنسان؛ حيث سعى الإنسان في سائر الأزمان إلى تحقيقه عن طريق قيامه بالعديد من التجارب المتنوعة، إلى أن استطاع في العصر الحالي تحقيق ذلك عن طريق اختراع الطائرة، والتي اجتاحت في وقتٍ قياسيٍ كافة أرجاء العالم، وكافة المجالات المختلفة، فظهر كنتيجة لذلك ما يُعرف بالنقل الجوي الذي يُعرف على أنه الميدان الذي يهتم بنقل البضائع، والأفراد لأغراض قد تكون عسكرية، أو مدنيّة. تستخدم وسائل النقل الجوية في كافة مجالات الحياة بشكل كبير ولافت، وهناك عدّة جهات حول العالم قادرة على تصنيع هذه الوسائل بمختلف أشكالها، وأحجامها، ولمختلف الغايات، والأغراض، وقد باتت وسائل النقل الجوية جزءاً من حياة الناس لا يمكنهم الاستغناء عنه. يعتبر النقل الجوي أحدث أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها مرونةً وتطوراً، وإستخداماً للأساليب التكنولوجية المتطورة⁽³⁾. كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب وصاحب البضاعة وبين شركة الطيران من خلال التذكرة او قسيمة نقل البضائع والشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول الى المكان المتعاقد عليه. ويتطلب النقل الجوي إستثمارات ضخمة في الأرصدة ومن أبرز المعوقات إرتفاع التكاليف خاصة تكاليف الإقلاع.

رابعاً: النقل بواسطة الكوابل:

الكوابل الكهربائية أنواع، منها الكوابل المستخدمة للتركيب في المباني وتشغيل آلات المصانع، وتشغيل مترو النقل العام في المدن. تلك الكوابل تصنع لتتحمل جهد قدره 220 فولط أو في المصانع 380 فولط. الكوابل المستخدمة في نقل الطاقة الكهربائية إلى مسافات بعيدة والخارجة من محطات توليد الطاقة الكهربائية تصنع بمواصفات أخرى وتكون سمكية لإمكانية مداها على أبراج لمسافات طويلة، وهي تقوم بتوزيع قدرأ هائلاً من الطاقة ومنها كيبل الجهد العالي و كيبل نقل الطاقة و تيار الجهد العالي المستمر.

ابتكر في الوقت الحاضر طريقة نقل الإشارات ليس بأسلاك نحاسية وإنما بأسلاك زجاجية، وهي تسمى ألياف بصرية، تنتقل فيها الإشارات كومضات ضوئية. وقد عممت تلك الألياف البصرية في

(1) يعقوب حريز مرجع سابق ص(12).

(2) نبيل محمد الحسن عبدالرحمن مرجع سابق ص(36).

(3) خوله كافي مرجع سابق ص(19).

جميع أنحاء ألمانيا للاتصالات الهاتفية الأرضية ولتوصيل البرامج التلفزيونية إلى البيوت. وقد ابتكرت الألياف الزجاجية لنقل الإشارات لتفوقها على الأسلاك المعدنية من حيث عدد البرامج التلفزيونية التي تحملها وتنقلها بدون فقد وكذلك لربط الحواسيب بشبكة الإنترنت، وتستخدم الكوابل لنقل الكهرباء وحرارة الهواتف وتشغيل مترو النقل العام في المدن ومنها ما ينقل إشارات البث للراديو والتلفزيون⁽¹⁾.

خامساً: النقل بواسطة وسائل الإتصالات:

حيث يتم بواسطتها نقل المعلومات والأفكار. وبدخول الخدمات مجال التجارة الدولية مع التقدم الناتج عن ثورة الإلكترونيات في مجال الصوت والصورة ظهرت التجارة الإلكترونية وأصبحت في نمو مطرد عبر شبكات الإنترنت.

وسيلة الإتصال هي الأداء المستخدمة في عملية نقل الرسالة من طرف الى طرف آخر متلق، وتنقل البيانات عبر الشبكة بإستخدام الحواسيب كما تزود الشركات الكبرى والعاملين وبعض القطاعات الأخرى المهتمة والمرتبطة بها بمطبوعات تحتوي على معلومات عن خطط العمل والتسويق⁽²⁾.

وسيلة الاتصال هي الأداة المستخدمة في عملية نقل الرسالة من طرف إلى طرف آخر متلقٍ، وتختلف طبيعة تلك الأداة أو قناة الاتصال بحسب مستوى الاتصال وطبيعته، فالوسائل المستخدمة في المنزل تتنوع بين أجهزة الراديو والتلفاز التي ينقلُ خلالها ملايين الرسائل يومياً وعلى مدار الساعة سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وتُستخدم لمختلف الأغراض الدعائية، والتعليمية، والترفيهية، كذلك يُستخدمُ الهاتف كوسيلة اتصال أساسية في المنزل، ويمكنُ أن تستخدم أيضاً في أي مكان مع شيوع الهواتف النقالة والذكية. أما في نطاق الأعمال فتستخدمُ الهواتف بالدرجة الأولى إلى جانب الشبكات الداخلية وشبكة الإنترنت، وتنقلُ البيانات عبر الشبكة باستخدام الحواسيب، كما تزودُ الشركات الكبرى العاملين وبعض القطاعات الأخرى المهتمة والمرتبطة بها بمطبوعاتٍ تحتوي على معلومات عن خطط العمل والتسويق، وما يستخدمُ في المنزل والأعمال يُستخدم على نطاقٍ عالميٍ بالنسبة لحكومات الدول المختلفة⁽³⁾.

(1) ويكيبيديا أغسطس (2019) بواسطة <https://ar.m.wikipedia.org-jarbot>

(2) خوله كافي مرجع سابق ص(32).

(3) ليلي العاجب (2018) وسائل الإتصال والمواصلات <https://mawdoo3.com>

المبحث الثاني

مفهوم وأهمية الإستثمار

2-2-1 مفهوم الإستثمار:

يقصد بالإستثمار (Investment) في اللغة: نجد أن معنى أثمر أي صار فيه الثمر ما خرج ثمره، والثمر ما بلغ أن يجنى والثمراء جمع الثمر وثمر الرجل أي تمول متمول بمن كثر أي قدم مستثمرون وأثمر الرجل ماله أي نما او كثر. يقال أثمر الشجر أي طلع ثمره وشجره، وأثمر الرجل أي كثر ماله وثمر الله ماله تثميراً أي كثره. الإستثمار إستفعال أي طلب الثمر وعليه فإن إستثمار المال يقصد به طلب الثمر من أجل المال والغاية من الإستثمار وإستثمار المال تحقيق الربح والإستثمار أصلاً ليس الربح وإنما وسيلة للحصول على الربح⁽¹⁾.

يقصد بالإستثمار (Investment) إصطلاحاً إستخدام الأموال في الإنتاج اما مباشرةً بشراء الألات والمواد الأولية واما بطريقة غير مباشرة ك شراء الأسهم والسندات.

يعتبر الإستثمار من المصطلحات الإقتصادية الحديثة، ويشير الى توظيف رؤوس أموال للمساهمة في التنمية الإقتصادية والعمرانية لبلد معين بواسطة مالك راس المال والذي يعرف بالمستثمر ويعود هذا العمل لصاحبه بفوائد مالية، ويساهم في توفير الخدمات المختلفة للمواطن داخل البلد المعين. او هو إستثمار للنقود او أي ممتلكات تستثمر فيها النقود ونخلص الى أن الإستثمار في اللغة يعني إستفعال الجهد والحركة خلال فترة زمنية محددة لتحقيق الربح.

ويعرف الإستثمار أيضاً: (Investment) بأنه إرتباط مالي يحقق مكاسب يتوقع الحصول عليها على مدى طويل في المستقبل فالإستثمار نوع من الإنفاق ولكنه إنفاق على إصول يتوقع منها تحقيق عائد على مدى فترة طويلة من الزمن ولذلك يطلق عليه البعض إصطلاح إنفاق رأسمالي تميزاً له على المصروفات التشغيلية او المصروفات الجارية⁽²⁾.

الإنفاق الرأس مالي يحوي ثلاث مجموعات:

- 1/ مشروعات جديدة: وهي لم تكن موجودة من قبل ويتولد عنها طاقة إنتاجية جديدة.
- 2/ مشروعات إستكمال: وهي أصلاً مطلوب إضافتها لمشروعات قائمة أصلاً فهي إضافة طاقة إنتاجية بغرض توازن بين مراحل الإنتاج المختلفة.
- 3/ مشروعات إحلال وتجديد (تحديث): وهي تمثل شراء إصول جديدة بدلاً من الإصول القديمة (او المتقادمة) للإحتفاظ بالطاقة الإنتاجية او تحسين كفاءة الإنتاج.

⁽¹⁾ تسنيم عزالدين وداعة الله سعيد (2017) محددات الإستثمار في السودان ص(12) رسالة ماجستير.

⁽²⁾ صلاح الدين الطاهر السمانى مرجع سابق ص(12).

من المعروف في الادبيات الاقتصادية المعاصرة ليس هنالك إجماع محدد وموحد حول العناصر المكونة للإستثمار والأشكال التي يتخذها، وقد تتغير هذه المكونات والأشكال بمرور الزمن مع التغيير في طبيعة العلاقات الدولية والتطور الذي يحدث في مفهوم دور الدولة في الفكر، إضافة الى التأثيرات التي تحدثها ثورة المعلومات والاتصالات على أشكال وأنماط الإستثمارات العالمية.

إذا نظرنا للإستثمار من منطلق إقتصادي فإنه يمكن إعتباره المحرك الرئيسي للنشاط الإقتصادي لإرتباطه المباشر والوثيق بمعدلات التكوين الراسمالي وزيادة قدرات الإقتصاد الوطني في الإنتاج والتجديد والتطوير، ما يترتب على ذلك من إنعكاسات واضحة في تحقيق معدلات نمو إقتصادي مستدامة، وزيادة فرص العمالة والتوظيف وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية والإجتماعية التي تسعى كل دول العالم الى تحقيقها سعياً وراء رفع مستوى معيشة مواطنيها.

والإستثمار يقصد به التضحية بمنفعة حالية يمكن تحقيقها (من إشباع إستهلاك حالي) وذلك بقصد الحصول على منفعة مستقبلية أكبر يمكن تحقيقها (من إشباع إستهلاك مستقبلي)، كما يعرف الإستثمار على أنه يقصد به التخلي عن أموال يمتلكها الفرد في لحظة زمنية معينة ولفترة من الزمن بقصد الحصول على تدفقات مالية مستقبلية تعوضه عن القيمة الحالية للأموال المستثمرة وكذلك عن النقص المتوقع في قيمتها الشرائية بفعل عامل التضخم وذلك مع توفير عائد معقول مقابل تحمل عنصر المخاطرة المتمثل بإحتمال عدم تحقيق هذه التدفقات⁽¹⁾.

يرى البعض أن الإستثمار يعني التضحية بمنفعة حالية يمكن تحقيقها من إشباع إستهلاكي حالي من أجل الحصول على منفعة مستقبلية يمكن الحصول عليها من إستهلاك مستقبلي أكبر والبعض الآخر يعرف الإستثمار بأنه التخلي عن إستخدام أموال حالية ولفترة زمنية معينة من أجل الحصول على مزيد من التدفقات النقدية في المستقبل تكون بمثابة تعويض عن الفرصة الضائعة للأموال المستثمرة، وكذلك تعويض عن الإنخفاض المتوقع في القوة الشرائية للأموال المستثمرة بسبب التضخم مع إمكانية الحصول على عائد معقول مقابل تحمل عنصر المخاطرة.

وأيضاً يقصد به في معناه الإقتصاي: توظيف الأموال في مشاريع إقتصادية وإجتماعية وثقافية بهدف تحقيق تراكم راس مال جديد ورفع القدرة الإنتاجية او تجديد وتعويض راس المال القديم اما لفظ الإستثمار في الفكر الإداري والمحاسبي فيقصد به توظيف الأموال في أصول متنوعة (أصول متداولة، أصول ثابتة) وأصول أخرى.

كما يعرف الإستثمار بأنه نشاط فردي وجماعي ينطوي على إستخدام المدخرات بهدف الحفاظ على قيمة الأصول المالية، إضافة الى تحقيق عائد مالي مستمر على هذه الأصول المالية، فالإستثمار هو التغيير في رصيد راس المال خلال فترة زمنية محددة وعلى ذلك فإن الإستثمار يمثل تدفقاً نقدياً وليس

(¹) ميسون علي عبدالله مسمار مرجع سابق ص(11).

رصيداً قائماً وهذا يعني أن راس المال يمكن قياسه عند نقطة زمنية معينة وبالتالي فإن الإستثمار يمكن قياسه خلال فترة زمنية محددة.

وعُرف الإستثمار على أنه التعامل بالأموال للحصول على الأرباح وذلك بالتخلي عنها لحظة زمنية معينة ولفترة زمنية محددة بقصد الحصول على تدفقات مالية مستقبلية تعوض عن قيمه الحالية للأموال المستثمرة لذلك فإن الإستثمار وسيلة لتشغيل المدخرات وزيادة الدخل وهو ذلك الجزء المستقطع من الدخل والمستخدم في العملية الإنتاجية لتكوين راس المال مما يشكل إضافة فعلية لراس المال الأصلي وهذا ما يجعل الإستثمار مرتكزاً في أساسه على مفهوم العائد والمخاطرة وهما يرتبطان بعلاقة طردية حيث أن زيادة المخاطرة تزيد العائد والعكس كلما إنخفضت المخاطرة إنخفض العائد. او هو التضحية بالمواد التي يمكن إستخدامها في الوقت الحاضر على أمل الحصول في المستقبل على إيرادات وفوائد خلال فترة زمنية معينة بحيث يكون العائد الكلي أكبر من النفقات الأولية للإستثمار.

2-2-2 أهمية الإستثمار⁽¹⁾:

يمكننا تلخيص أهمية الإستثمار في النقاط التالية:

1. مساهمة الإستثمار في زيادة الدخل القومي وزيادة الثروة الوطنية وذلك لأن الإستثمار يمثل نوعاً من الإضافة الى الموارد المتاحة او تعظيم هذه الموارد او تعظيم درجة المنفعة التي تنجم عن الموارد المتاحة.
2. مساهمة الإستثمار في إحداث التطور التكنولوجي وذلك من خلال إدخال التكنولوجيا الحديثة والمتطورة، وتكيفها مع الظروف الموضوعية للمجتمع ولا يخفى على أحد مدى أهمية التطورات التكنولوجية في تخفيض التكلفة وتقديم الخدمة بل والمنتج المتطور إضافة الى رفع سوية الذين يتعاملون بالتقنيات الحديثة على إختلاف أنواعها. وكلنا يلمس الأثار التي أحدثتها الثورة التكنولوجية في شتى الميادين والمجالات.
3. مساهمة الإستثمار في مكافحة البطالة من خلال إستخدام العديد من الأيدي العاملة ومن ثم محاربة الفقر والجهل وبعض أشكال التخلف، وذلك لأن للعمل إنعكاسات هامة على حياة الأفراد ومستقبلهم، فكلنا يعلم أن العمل يمكن العامل من الحصول على دخل يستطيع به أن يعيش من ناحية، وأن ينفق على التعليم والثقافة وهذه- بدورها تشكل الإحتياجات العليا للبشرية التي تساهم- بدورها- في تطوير أساليب الإنتاج وزيادة الطاقة الإنتاجية.
4. مساهمة الإستثمار في دعم البنية التحتية للمجتمع لأن الإستثمار في مشروع ما قد يتطلب او يتصاحب بإقامة بناء او شق طريق او إقامة جسر او حديقة اوالخ.

(¹) مروان شموط (2016) أسس الإستثمار الطبعة الأولى الناشر القاهرة الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات ص(369).

5. مساهمة الإستثمار في دعم ميزان المدفوعات خاصة اذا تمكن المستثمر من إنتاج سلع بنوعية جيدة وتمكن من تصديرها الى الأسواق الخارجية.
6. مساهمة الإستثمار في الأمن الإقتصادي للمجتمع. وهذا أمر يرتبط بتأمين إحتياجات المواطنين من خلال قيام المشروعات الإستثمارية التي تعنى بتقديم السلع والخدمات الأساسية والكمالية.
7. مساهمة الإستثمارات في دعم الموارد المالية للدولة وذلك من خلال سداد ما يترتب على المشروع من ضرائب للحكومة لكي تقوم الأخيرة بصرفها بإستخدام هذه الموارد وفق مقتضيات المصلحة العامة.
8. مساهمة الإستثمار في تنفيذ السياسة الإقتصادية للدولة من خلال التوجه الى إنشاء المشروعات التي تحقق هذه السياسة.
9. مساهمة الإستثمار في توظيف أموال المدخرين، فهناك مدخرون للأموال ولكنهم لا يعرفون كيفية تشغيلها وهنا يكمن دور الإستثمار في توظيف هذه المدخرات وتقديم العوائد للمدخرين.
10. الإستثمار هو العامل الأساسي للتنمية والنمو الإقتصادي في الأجل الطويل فقد ساهمت الإستثمارات في الوصول الى مستوى معيشة مرتفع في الدول المتقدمة وبعض الدول النامية.
11. بذلك نجد أن الإستثمار مهم للمؤسسة كوحدة إقتصادية، حيث سر وجودها وعامل إستقرارها وتطورها هذا على المستوى الجزئي او الوحدوي كما أنه يعتبر عماد للتنمية والنمو الإقتصادي الوطني على المستوى الكلي، لذلك نجد أن الدول التي تسعى جاهدة لجذب وتطوير وترقية الإستثمارات، لما لها من تأثير إيجابي على مختلف القطاعات الإقتصادية.

2-2-3 أهداف الإستثمار⁽¹⁾:

- تتباين أهداف الإستثمار حسب الإمكانيات المالية المتاحة للمستثمر ومستوى وطبيعة طموحاته الإقتصادية وما يتوفر لديه من معلومات بشأن مصادر التسهيلات الإئتمانية وفرص الإستثمار المختلفة وما سيؤمن مناخ إستثماري في محيط نشاطاته وأخيراً ما يميز به شخصياً او ما يعتمد عليه من قدرات او أجهزة إدارية. ومع كل ذلك يمكن التركيز بشكل عام على الأهداف الآتية:-
1. الحفاظ على الأصول المادية (والمالية) التي يمتلكها المستثمر او يحق له التصرف بها، وذلك بعد دراسة المخاطر المتوقعة وبما يجنب هذه الأصول التأثيرات السلبية لهذه المخاطر. إن هدف الحفاظ على الأصول الراسمالية يعدُ أمراً إستراتيجياً لأن التضحية بجزء من هذه الأصول او كلها إما يؤدي الى ضياع ممتلكات خاصة حققها المستثمر في نشاطات سابقة او يجعله تحت طائلة الديون دون أن يتمكن من الإيفاء بها في الوقت المناسب ووفق الشروط المحددة.

(¹) هوشيار معروف(2009) الإستثمارات والأسواق المالية العدد 309 الناشر عمان/ الأردن دار صفاء للنشر والتوزيع ص(21).

2. تحقيق عوائد مستقرة أي أن تكون هذه العوائد ذات تدفقات غير متقطعة. وهنا يجب الإهتمام بمسألة القيمة الحالية الصافية للعوائد المعنية، بحيث تحافظ هذه العوائد على قوتها الشرائية أي قيمتها الحقيقية من جانب وتتجاوز التكاليف الفرصية المتأنية عن البدائل الأخرى من جانب آخر.
3. إستمرار السيولة النقدية وذلك رغم أن هذه السيولة لا تعدُّ المحور الإستراتيجي لإهتمام المستثمر (الإعتيادي) الا أنها تعتبر ضرورية كجزء من الموارد المتاحة.
4. إستمرار الدخول وزيادتها بوتائر متصاعدة . ويمثل هذا الهدف من أهم طموحات المستثمر للخروج من دورة حياته الإعتيادية ولتوكيد رغباته في رفع مستويات معيشته وثم قدراته الإنتاجية، ويمكن من خلال ذلك تعزيز المحفظة الإستثمارية بمزيد من النشاطات الجديدة.
- ولقد تطورت أهداف الإستثمار في ضوء التطور الذي حصل في الفكر المالي والنظرية المالية إذ أصبح الهدف الأساسي من الإستثمار في هذا العصر تعظيم ثروة المستثمر ويقع ضمن ذلك تحقيق الأرباح الذي يعد هدف تقليدي للمستثمرين أي تحقيق أكبر عائد بأقل درجة من المخاطر، وقد يهدف الإستثمار الى إنعاش الإقتصاد وزيادة الرفاهية وتوظيف الأموال للحصول على عائد مختلف مفاهيمه (عائد مالي، عائد إجتماعي، عائد إقتصادي الخ).
- ومن الطبيعي أن يكون هناك إختلاف بين المستثمرين من حيث تفضيل الأدوات الإستثمارية ودرجة المخاطر التي يتقبلونها والتي يجب أن تتناسب مع هدف تحقيق الأرباح، ولا بد من التمييز بين الإستثمارات حسب الأهداف التي ينشدها المستثمر وطبيعته فقد يكون المستثمر محافظاً، رشيداً، مضارباً أو مقامراً، فالإستثمار هو الإستعداد لتحمل درجة من المخاطر تتناسب مع العائد المطلوب، وتختلف درجات المخاطر التي يقبل بها المستثمر للحصول على العائد حسب طبيعته فالمستثمر المحافظ هدفه الحصول على عائد بدون تحمل مخاطر عالية والمستثمر الرشيد هو الذي يهدف من إستثمارته الى الموازنة بين العائد والمخاطر، أما المضارب (speculation) فهو الذي يقبل بأقصى درجات المخاطر المدروسة للحصول على الربح، والمقامر (gambing) التي يراهن بالمال للحصول على الربح مع الإستعداد لتحمل درجة عالية من المخاطر بدون دراسة، اي يبني قراره على الحظ⁽¹⁾.
- وكذلك تختلف أهداف الإستثمار بإختلاف الظروف والتغيرات المحيطة بالإستثمارات او بإختلاف مراحلها وأهدافه وإستراتيجيات المنشأه ويمكن أن نعرض أهداف المنشأة كما يلي⁽²⁾:-
- أ/ تعظيم ثروة الملاك:
- إن الهدف الأساسي من الإستثمار في منشآت الأعمال هو تعظيم ثروة الملاك الذي يمكن ترجمته من خلال تعظيم الأسهم العادية للشركة.

(¹) دريد كامل آل شبيب(2009) الإستثمار والتحليل الإستثماري ص ص(25-26) دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.

(²) صلاح الدين الطاهر السمانى مرجع سابق ص(14).

ب/ تعظيم ثروة الإقتصاد:

إن تعظيم الثروة يزيد من ثروة الأمة ككل حيث يؤدي الإستخدام الأمثل للموارد الى تراكم الثروة بالنسبة للإقتصاد ككل وبالتالي يتحقق الهدف من الإستثمار المتمثل في تعظيم ثروة الإقتصاد.

ج/ توفير فرص العمل:

إن أشد ما يقلق حكومات دول العالم اليوم هو توفير فرص العمل والبطالة ويمكن أن تتسبب في الكثير من المشاكل بما أن الدول لا تستطيع تقديم فرص عمل كافية ضمن مؤسساتها او أجهزتها فإن الإستثمار يمكن أن يسد هذا النقص كما يمكن علاج البطالة ووضع سياسات تحفيزية لإقامة مشروعات إنتاجية جديدة سوى من قبل القطاع الخاص او العام. ومما تقدم فإن الإستثمار يهدف الى المساهمة والمشاركة في تنمية البلدان إقتصادياً وإجتماعياً وخدمياً، وذلك يعود على المستثمر بالارباح التي يسعى لها.

2-2-4 محددات الإستثمار⁽¹⁾:

1. البيئة الإدارية:

يعتبر النظام الإداري السائد في الدولة من العوامل المهمة لخلق بيئة إدارية جاذبة للإستثمار، وأهم مظاهر البيئة الإدارية وجود أجهزة حكومية تقوم على العملية الإدارية بطريقة تقلل من الزمن المطلوب للحصول على الترخيص لإنشاء المشروع الإستثماري، كما يتطلب ذلك تخفيض او القضاء على بيروقراطية الجهاز الحكومي، ومحاربة الفساد المالي والإداري في الأجهزة الحكومية. كما أن كفاءة الجهاز الإداري القائم على أمر الإستثمار فيما يتصل بالتخطيط والتنفيذ والمتابعة والترويج وغيرها يعتبر متطلب رئيسي لخلق بيئة إدارية جاذبة للإستثمار.

2. البنيات التحتية:

يعتبر ضعف البنيات الأساسية أحد أهم المظاهر السلبية في مناخ السودان الإستثماري حيث يفتقر السودان لشبكة فعالة للطرق والكباري والمطارات الحديثة، تسهل حركة نقل السلع وحركة تنقل الناس بين المواقع المختلفة، كما يفتقر السودان لمصادر الطاقة الضرورية للعمليات الإنتاجية، هنالك مجهودات بذلت في سبيل تحسين وضع البنيات الأساسية أسهمت تلك المجهودات في تحسين الوضع فيما يتصل بوسائل الإتصال، ووسائل النقل وغيرها، كما أن هنالك مجهودات جادة تهدف بخلق بيئة أساسية ومرافق خدمية حديثة ومواكبة للنهضة المرتقبة بعد إكتشاف البترول وإحلال السلام بالسودان، تشمل هذه المجهودات مشروعات الطرق والسكك الحديدية والمواني البحرية والجوية ومشروعات الإتصالات ومحطات الكهرباء وتنقية المياه وشبكة المجاري وغيرها- كما يوجد إتجاه لتعزيز أوضاع المدن الصناعية الحالية وإنشاء مدن صناعية جديدة مزودة بكافة الخدمات والمرافق اللازمة

(¹) المرجع السابق ص ص(43-47).

للمستثمرين بالإضافة الى خلق قطاع مصرفي متطور وقطاع تأمين، ومرافق تعليمية وصحية ذات مستوى متقدم تساهم في توفير الخدمات المناسبة للمواطنين والأجانب، والعمل على قطاع بناء وتشبيد متقدم يساهم في توفير عقارات تجارية وسكنية تفي بإحتياجات المستثمرين.

3. أثر تدفق التكنولوجيا على الإستثمار⁽¹⁾:

توجد في أدبيات البحث العديد من الطرق لقياس أثر الإستثمار على التقنية المستخدمة لكن هذه الطرق تحتاج لبيانات دقيقة إلا أن هذه البيانات يصعب توفرها بالنسبة لحالة السودان، بالتالي في وجود هذه المشكلة لا خيار لدينا سواء محاولة تقصي المشكلة من واقع ما توفر من بيانات. تعتبر أهم القطاعات التي إجتذبت الإستثمار الأجنبي المباشر هي قطاع التعدين والتنقيب عن البترول، في هذا القطاع تم إستجلاب تقنية جيدة من دول شرق آسيا وعلى وجه التحديد من الصين وماليزيا، أسهمت تلك التقنية في تطوير العديد من حقول البترول، وذلك بعد أن قامت مع شركات وطنية بتكوين منشأة تقوم على تنفيذ أعمال التنقيب والإنتاج، بفضل هذه الشراكة أصبح السودان يمتلك جزء من التقنية المطلوبة في عمليات أستخراج وتوزيع المواد البترولية. هذا فيما يتصل بقطاع البترول، أسهم أيضاً الإستثمار الأجنبي المباشر في تطوير قطاع النقل وذلك من خلال إستجلاب ناقلات بضائع وركاب لم تكن متوفرة من قبل، أسهمت تلك التقنية في تقديم خدمات متطورة في مجال نقل البضائع والركاب. كما أن الإستثمار الأجنبي تدفق لقطاع المصارف، قام بإنشاء عدة بنوك براس مال كبير يوهلها لتقديم تقنية مصرفية متطورة يمكن أن تنقل تلك التقنية للبنوك الوطنية.

4. الكفاية الحدية لرأس المال:

يقصد بالكفاية الحدية لرأس المال الإنتاجية الحدية لرأس المال المستثمر او العائد على رأس المال المستثمر، حيث الحساب التقييم في مجال الإستثمار دائماً وأبداً على أساس العائد الذي تحققه الوحدة النقدية المستثمرة، وتعتبر توقعات الأرباح او معد العائد المتوقع للإستثمار المحدد الرئيسي لقرارات الإستثمار، ويسمى هذا المعدل بالكفاءة الحدية للإستثمار، او كما سماه كينز بالكفاية الحدية لرأس المال، وهو معدل الخصم الذي يجعل القيمة الحالية للعائد المتوقع من الإستثمار مساوياً لمعدل الفائدة الحالي. اذا كانت الكفاءة الحدية لرأس المال أكبر من معدل الفائدة الحالي، فسيكون من المربح القيام بالإستثمار.

5. درجة المخاطرة:

أن العلاقة بين درجة المخاطرة والإستثمار علاقة عكسية بحيث أنه كلما زادت درجة المخاطرة، إنخفضت معها القدرة الإستثمارية والعكس عند إنخفاض درجة المخاطرة فالإستثمار يزيد ولكن من جانب آخر نجد أن العلاقة بين درجة المخاطرة والعائد هي علاقة طردية لذلك لابد من توفير مناخ

(¹) المرجع السابق ص(43).

مناسب يشجع على الإستثمار من إستقرار سياسي وإقتصادي في الدولة مما يؤدي الى إنخفاض درجة المخاطرة والذي يساعد على تشجيع الإستثمار بالإضافة الى هذا، نجد بعض العوامل المحفزة للإستثمار (مدى توفر السوق المالية الفعالة والنشطة، مدى توفر الوعي الإدخاري والإستثماري لدى أفراد المجتمع).

6. الضرائب:

عادة ما تفرض الدولة أكثر من ضريبة واحدة على السلع التي تنتجها المشروعات أو الخدمات تقوم من قبل المستثمرين رغم الإعفاءات التي تمنح للمشروعات ولفترة مختلفة، مثلاً في السودان توجد ضرائب متعددة مثل ضريبة الإنتاج وضريبة المبيعات وضريبة الدخل وضرائب على المدخلات، ضريبة التتمية رغم أنه تم إعلان ضريبة موحدة وهي ضريبة على القيمة المضافة.

7. سعر الفائدة:

هو عبارة عن العائد عند إستخدام رأس المال، أن الإنسان يفضل الحاضر على المستقبل فهو يفضل إنفاق دخله في الحاضر لذلك لا يمكن أن يقبل تضحية هذا التفضيل الزمني الا اذا حصل على جزء يعوضه عنها لذلك يرى بعض الإقتصاديين أن الفائدة هي الجزء، أي أنها تدفع مقابل تضحية التفضيل الزمني، وبذلك تلعب دوراً كبيراً في النشاط الإقتصادي حيث تشجع على الإدخار، أن سعر الفائدة يعتبر من جانب الإستثمار تكلفة إنتاج، رفع سعر الفائدة يزيد من المدخرات، كما يمكن زيادة المدخرات عن طريق وقف إستيراد الكماليات من الخارج.

8. أهمية الفائدة:

أ/ تؤثر على نمو المشروعات القائمة وعلى إنشاء المشروعات الجديدة، حيث إرتفاع سعر الفائدة لا يشجع المستثمرين.

ب/ أنها تؤثر على معدلات الإدخار في المجتمع فيزيد معدل الإدخار عند إرتفاع سعر الفائدة ويقل عند إنخفاضه، وهناك جزء من الإدخار لا يتأثر بسعر الفائدة مثل إدخار الأغنياء والإدخار لمواجهة العجز والمرض وبعض الطوارئ.

ج/ يؤدي سعر الفائدة الدور الذي يؤديه أي سعر آخر حيث على أساسه توزع الأموال المدخرة بين أوجه الإستثمار المختلفة، وبشكل آخر يوزع رأس المال بين إستعمالاته المختلفة⁽¹⁾

(1) المرجع السابق.

المبحث الثالث

مفهوم قطاع النقل البحري في السودان

3 - 1 - 1 مفهوم النقل البحري:

يعتبر النقل البحري بمثابة شرايين الحياة التي تحمل إحتياجات السكان في كل بقعة على الكرة الأرضية وكلما تيسرت سبل النقل البحري وازدادت إمكانياته كلما عاد ذلك بالفائدة على التجارة الدولية ونهياً لها مزيداً من الإنتشار والتوسع، وصناعة النقل البحري هي تقديم خدمة الإزاحة المكانية للمنقولات او الإنسان بإستخدام السفينة وتتركز أساساً على عمليات التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، فهي مرتبطة بالتجارة الدولية في علاقة تبادلية وثيقة فكلاهما يؤثر في الآخر ويمكن القول بأن صناعة النقل البحري تقوم بإنتاج منافع القيم المكانية الجديدة⁽¹⁾.

النقل البحري عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية (مكانية وزمنية)، ذلك بنقلها من مكان لآخر، ويعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعالمياً، ويعتبر نشاطاً خديماً من خلال مساهمته بتقديم خدمات سواء نقل بضائع او ركاب. وقد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع الى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85% على حركة النقل البحري⁽²⁾.

كم عرفها H.D moreby بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم كل أصحاب المصالح من ملاك السفن وبناء السفن والموانئ البحرية والبنوك البحرية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وشركات التأمين البحري. وينظر كل طرف من أصحاب هذه المصالح الى الصناعة من وجهة نظره على سبيل المثال ينظر مالك السفينة الى سفينته على أساس أنها أداة لتحقيق ربح له ومن ثم يحاول دائماً رفع كفاءة الأداء للوظيفة التي خصصت لها.

ومن وجهة نظر مالك السفينة والبنك الذي يتعامل معه فهي دائماً على حذر من تقلبات سوق النوالين والتي تتسبب في تحقيق معدلات كبيرة في الربح والخسارة بالإضافة الى النظر الى القيمة السوقية للسفينة عند بيعها.

وتتنظر القوى العاملة البحرية الى السفينة على أنه المكان الذي ستعمل به وتعيش فيه أغلب فترات عمرها ومن ثم فهي تنظر الى السفينة على أساس معايير مختلفة تماماً عن المعايير التي ينظر بها مالك السفينة نفسه ومن ثم ترى القوى العاملة البحرية ضرورة أن تحقق السفينة عائد على الإستثمار

منجد عباس محمد(2012) الآثار الإقتصادية للقرصنة البحرية/ مجلة جامعة البحر الأحمر العدد الثاني الناشر جامعة البحر الأحمر

(¹)ص(16)

(²) صدام العايب/ عثمان مسعودي/ علي قزي(2017) صناعة النقل البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية ص(3).

لضمان الأمان والإستقرار لهم في محلهم، وطبقاً لهذا التعريف تعتبر السفينة هي المحور الذي تقوم عليه صناعة النقل البحري.

ويتوسع خبراء Fairplay في تعريف صناعة النقل البحري ويرون أنها تضم الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الرئيسي بالسفينة وهم: شركات الملاحة البحرية والتي يمثلها ملاك السفن، الشركات التي تقوم بإستئجار فراغات السفن، ترسانات بناء وإصلاح السفن، ملاك مصانع بناء ماكينات السفن⁽¹⁾.

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية (مكانية وزمانية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعالمياً.

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلاً عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة الى شركات التأمين البحري.

كما يمكن التوسع في تعريف صناعة النقل البحري لكي تشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة او غير مباشرة

3 - 1 - 2 نشأة وتطور النقل البحري:

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي إستخدمها الإنسان في نقل وتحريك إحتياجاته ، فلو رجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول. ربما نتخيل كيف إكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي، وذلك عندما وضع حيوان إصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في إتجاه التيار فأستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين او أكثر بحبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر الى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل إستعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد أستخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في إتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقرئزي في كتابه الخطط بأن مصرام بن حاييم اول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد سيدنا نوح عليه السلام⁽²⁾.

(1) منجد عباس محمد مرجع سابق ص(17).

(2) علي أحمد الأمين مرجع سابق ص(24).

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وإمتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد إستخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان الى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية، التي أهلته للإنتقال الى مرحلة الخروج الى عرض البحار خاصةً بعد ما توافر للإنسان كل الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة وتبادل السلع.

وظهرت أولي الروابط بين عملية النقل المائي والتجارة الدولية الى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية والتي خرجت منها بعد ذلك اساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي عبرها تمكن الانسان من إكتشاف مناطق في العالم وتبادل السلع والخدمات معها وفتح مزيداً من الأفاق التي مكنته من إشباع رغباته في إرتياد الاسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولي الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل عليها اوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق والرومان.

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان اول غازي بحري من المسلمين من خلال إهتمامه بناء إسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر. وبرع العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفة النجوم التي إهتدوا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر وكبير الفضل في تقدمهم ملاحياً، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة إتجاه الرياح، مما مكنتهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية.

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وإزدهارها وأضحت السفن تعمل في هذا المجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل الطائرات وتنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات. فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ او إمتلاك السفن يعد من مقومات التطور الإقتصادي والإجتماعي للدول، وما زال صاحب الريادة في تطور وتقدم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية ما زال ينقل عبر البحار وأن 68% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر⁽¹⁾.

(1) علي أحمد الأمين المرجع السابق ص ص(25-26).

ملاح تطور قطاع النقل البحري⁽¹⁾:

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الإقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضرر معه السفينة الى البقاء مدداً طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و40% في الإبحار، وذلك لم يكن ممكناً إستخدام سفن أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للإستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير وقد تسبب ذلك في ضعف إنتاجية الإسطول العالمي، كما أن الموانئ في الستينات كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها مع إزدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة وطول زمن رحلة السلعة من المصدر الى يد المستورد لها، مما كان له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى إتساع السوق التجارية بل على نمو التجارة العالمية.

وخلال هذه الحقبة، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الإقتصادي إزدادت سياسات الحماية والدعم للأساطيل الوطنية، وعلى الأخص أساطيل الدول النامية ودول النظام الإشتراكي السابقة، وقد نتج عن ذلك تقييد حرية الشاحنين في إختيار السفينة الناقلة لبضائعهم وتردي كفاءة النقل وإرتفاع تكاليفه وكانت السياسة المتبعة هي أن تكون تجارة الدولة في خدمة إسطولها الوطني، دون إعتبار لمستوى الخدمة المقدمة بينما كان يجب أن يكون النقل البحري في خدمة تجارة الدولة حتى تكون أسواقها قادرة على المنافسة.

وفي فترة السبعينيات والثمانينيات تعرض قطاع النقل البحري الى ثورة تكنولوجية ظهرت في إتجاهين: الأول في إتجاه إستخدام نظام الحاويات من الباب الى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة، والثاني إستخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع الصب وبذلك أمكن عن طريق التكنولوجيا الحديثة تقليل وقت بقاء السفينة بالميناء الى ساعات قليلة وزيادة زمن إبحارها، مما أدى الى زيادة إنتاجية السفينة بحساب الطن/ميل، وهكذا أصبح من الممكن التوسع في إستخدام مبدأ إقتصاديات الحجم لبناء سفن كبيرة أخذت تزداد حجماً وسرعة.

(¹) بوخريصة بنت العربي(2015) واقع لوجستية النقل داخل الموانئ، رسالة ماجستير ص ص(33-34).

3 - 1 - 3 خصائص صناعة النقل البحري⁽¹⁾:

هنالك خصائص كثيرة لصناعة النقل البحري منها:-

1. صناعة راسمالية كثيفة: يلاحظ أن صناعة النقل البحري من الصناعات التي تعتمد على راس مال كثيف أي إرتفاع معامل راس المال الى الإنتاج. ويعرف معامل راس المال الى الإنتاج بأنه عبارة عن عدد وحدات راس المال اللازمة لزيادة الدخل او الناتج بمقدار وحدة واحدة او هو وحدات راس المال الإضافية اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة.
2. صناعة النقل البحري تتميز بالتقدم التكنولوجي السريع: التقدم التكنولوجي عبارة عن الترشيد المستمر لكل جوانب الإنتاج على أساس إستخدام منجزات العلم بهدف حل المشاكل الفنية والإقتصادية التي تظهر بمشروعات النقل البحري.
3. صناعة النقل البحري صناعة دولية تنافسية: تعتبر صناعة النقل البحري من الصناعات الدولية حيث تسيطر عليها عدة دول وشركات ملاحية عملاقة تمتلك نصيب الأسد من إسطول النقل البحري العالمي وتقوم بنقل النسبة العظمى من التجارة الدولية المنقولة بحراً.
4. صناعة النقل البحري صناعة خدمية: إن لكل صناعة مدخلات إنتاجية تقوم بإنتاجها فصناعة النقل البحري تقوم بإنتاج خدمات وليس سلع او منتجات مادية وتتمثل هذه الخدمات في التسهيلات التي تقدمها في نقل التجارة الدولية للإطراف العاملة في الصناعة.
5. صناعة النقل البحري صناعة مكملة للنشاط الإنتاجي: تعتبر صناعة النقل البحري مكملة للنشاط الإنتاجي سواء كان زراعي او صناعي فهي تقوم بنقل المواد الخام او المواد المنتجة وتوزيعها على الأسواق وتعتمد عليها هذه الأنشطة وذلك لقلّة تكاليفها كما أنها تعتبر مكملة لقطاع النقل المتكامل.
6. الإرتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية: يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم أرتباطاً وثيقاً بأسباب وخصائص العرض الجيد التي يتمتع بها النقل البحري والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة منها مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة كما تنقل سفينة الركاب آلاف الركاب في الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة والنتيجة هي إنخفاض وحدة التكاليف وتصل تقديرات مساهمات النقل البحري في تجارة البضائع الدولية الى 80% او يزيد وعلى هذا يمكن القول أن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية.

(¹) منجد عباس محمد/ مرجع سابق ص(18).

الفصل الثالث

المقومات والمعوقات والموانئ

المبحث الأول: نشأة وتطور الموانئ البحرية في السودان

المبحث الثاني: مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في

السودان

المبحث الثالث: معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في

السودان

المبحث الأول

نشأة وتطور وأهمية الموانئ البحرية في السودان

3 - 2 - 1 نشأة وتطور الموانئ البحرية⁽¹⁾:

كانت سواكن ميناء السودان الذي يتم فيه تداول البضائع الصادرة والواردة حتى العام 1905م، ثم بدأ التفكير في إنشاء ميناء بورتسودان ليصبح هو ميناء السودان الرئيسي وأشرفت مصلحة الجمارك على الميناء من خلال الأرصفة والمرابط حتى عام 1914م ومصلحة السكة حديد على المخازن وخطوط السكة حديد.

مع إزدياد حركة الملاحة وحركة التجارة كان لابد من تعديل هذا التوزيع ووضع الأمور في مصلحة واحدة فوقع الإختيار على هيئة السكة حديد 1916م للإشراف على الميناء. وبحلول عام 1974م صدر قرار رئيس الجمهورية بإنشاء هيئة الموانئ البحرية كهيئة مستقلة مالياً وإدارياً.

1. الإستثمارات في البني التحتية:

مثل الإستثمار في البنية التحتية العلامة الفارغة بين الدول، فالدول المتقدمة أستطاعت أن تتفوق على دول العالم الأخرى من خلال البنية التحتية المدعومة بالكادر البشري المؤهل التي ساهمت في توفير خدمات متقدمة ومشاريع مميزة وصناعات فريدة أهلتها للتطور الإقتصادي والإجتماعي وأسهمت في إرتقاء هذه الدول وإنعكس ذلك على المستوى المعيشي للمواطن وتحسين ظروف الحياة الإقتصادية والإجتماعية.

تلعب هيئة الموانئ البحرية الدور الرئيس في إنشاء وتطوير البني التحتية والفوقية المينائية لتواكب التطورات العالمية في صناعة السفن ويساهم مجتمع الميناء بالخدمات التي تتكامل مع دور الميناء لوصول السلع للمستهلك النهائي.

إن تكامل الخدمات للصادرات والواردات بتقليل التكلفة وتعظيم الفوائد الإقتصادية والإجتماعية والقيمة المضافة هو ما تسعى لتحقيقه هيئة الموانئ البحرية.

2. تطوير هيئة الموانئ البحرية⁽²⁾:

شهدت هيئة الموانئ البحرية السودانية عمليات تطوير وتحديث ظلت متصلة منذ إنشاء ميناء بورتسودان عام 1905 حتى اليوم عبر مراحل متصلة لمقابلة التوسع في حركة التجارة الخارجية ومواكبة ما يشهده العالم من تطور في مجال النقل البحري.

سيف الدين أحمد عباس(2016) ورشة مستقبل قطاع النقل البحري في السودان/ الموانئ البحرية النشأة والتطور/ فندق السلام روتانا

(¹)ص(43).

(²) المرجع السابق ص ص(44-45).

ظلت هيئة الموانئ البحرية تقوم بدور رائد في خدمة الإقتصاد الوطني وساعداً قوياً لإنجاز مهام الدولة كأحدي المشروعات الفريدة والمؤثرة في التنمية الإقتصادية والإجتماعية.

أ. المرحلة الأولى:

بدأ تنفيذ المرحلة الأولى في عام 1980 وإنتهى في عام 1980م حيث تم رفع طاقة ميناء بورتسودان الإستيعابية من 3/5 مليون طن الى 5 مليون طن.

ب. المرحلة الثانية:

بدأ العمل في سبتمبر 1982 حتى أبريل 1986م حيث إرتفعت طاقة ميناء بورتسودان من 5 مليون طن الى 8 مليون طن وكانت الأعمال الأساسية تعميق مرابط الحاويات وسفن الدرجة السفلة وخطوط المواصلات وزيت الطعام والإتصالات ورفع طاقة صومعة الغلال وتوفير معدات المناولة اللأزمة والدعم الفني.

ج. المرحلة الثالثة:

تزامنت المرحلة مع الخطة السنوية وبدأت عام 1989م وإستهدفت رفع طاقة الميناء الى 11 مليون طن وإتسمت بالتمويل الذاتي وإستمرت حتى عام 2005م وتم توفير أليات مناولة الحاويات وتأهيل كرينات الرصيف وأعمال الهندسة المدنية وتطوير نظم المعلومات وتطوير نظم الإتصالات والمحطة الساحلية بالإضافة الى تأهيل وتدريب القوى العاملة.

3. تطوير نظم المعلومات:

أولت هيئة الموانئ نظم المعلومات التي تزامنت مع تطور النقل البحري أهمية قصوى حيث تتداخل وتتكامل مع الأنشطة الخدمية والتشغيلية والتسويقية وترتبط مع شبكة المعلومات العامة وأصبحت عنصراً هاماً في عمل الموانئ البحرية وأنشأت هيئة الموانئ بيئة عمل إلكتروني ويتكون من بنية إتصالات سلكية تمتد حوالي 70 كيلو متر ولا سلكية تغطي جميع أقسام الهيئة.

ويتكون نظم المعلومات من معلومات تكنولوجيا الحاويات وهو نظام عالمي متكامل للحسابات وتنسيق الحاويات والبواخر والمنافست والتواصل مع وكلاء البواخر والتخطيط المسبق لتفريغ وشحن بواخر الحاويات.

نظام حركة السفن الإلكتروني:

نظام متكامل يغطي كل عمليات السفن من توقع الوصول ثم ظهورها بالميناء حتى مغادرتها.

حركة البضائع العامة:

نظام يغطي جميع إجراءات البضائع العامة من منافست الباخرة (وارد وصادر) حتى تخليص البضائع وجميع الإجراءات المحاسبية مع توفير خدمات سجلات المخلصين. (حوسبة الأعمال المالية والإدارية، بنك معلومات النقل البحري، موقع الهيئة الإلكتروني).

4. منظومة هيئة الموانئ البحرية⁽¹⁾:

أ. الميناء الشمالي:

تبلغ الطاقة التصميمية 5 مليون طن حيث تم مناولة 1647 ألف طن خلال العام 2014م مقارنة ب 2060 ألف طن خلال العام 2015م بزيادة بلغت 25%.

ب. الميناء الأخضر:

يقع الميناء في الجزء الشرقي من ميناء بورتسودان لمناولة بضائع الصب الجاف وتبلغ الطاقة التصميمية للميناء 4 مليون طن.

ونسبة الإستغلالية عالية حيث تم مناولة 2929 طن خلال العام 2014م مقارنة ب 2289 طناً خلال العام 2015م.

ج. الميناء الجنوبي:

يقع الميناء الجنوبي جنوب مدخل ميناء بورتسودان ويعتبر محطة حاويات متخصصة بالإضافة الى وجود صومعة للغلال بسعة 50 ألف طن.

د. ميناء الخير:

يبعد حوالي 1.5 ميل جنوب شرق مدخل ميناء بورتسودان وهو ميناء متخصص لمناولة المواد البترولية وقد تم إنشائه وفقاً للتطور الإستراتيجي والتوسع الأفقي الذي تخططه هيئة الموانئ البحرية في كافة المجالات.

بدأ المشروع في عام 2001م وإكتمل في عام 2003م ليستقبل ناقلات المواد البترولية التي تتراوح حمولتها ما بين (10 - 50) ألف طن وأطوالها القصوى (221) وعرضها (22) متر لغاطس (13.2) متر وهو يعتبر من أهم حلقات صناعة البترول.

هـ. ميناء الأمير عثمان دقنة (ميناء سواكن):

يبعد عن ميناء بورتسودان حوالي 60 كيلومتر جنوباً تبلغ طاقة الميناء 1.5 مليون طن سنوياً ويبلغ طول المدخل أكثر من 180 متراً ، تتكون من ساحات التخزين ومخزن للبضائع والعفش إضافة لساحات التخزين الاحتياطية وبالميناء صالة وصول ومغادرة للركاب تتوفر بها كافة الخدمات.

و. ميناء كوستي الجاف:

يهدف الى دعم حركة التجارة وتسهيل إنسياب حركة الصادرات والواردات الخاصة بمناطق جنوب وغرب ووسط السودان وجاء إختيار مدينة كوستي بولاية النيل الأبيض لموقعها الإستراتيجي المتميز والذي عبره تتحقق دورة سلسلة النقل المتعدد الوسائط(نقل نهري، سكك حديد، نقل بري) وتطبيق نظام التسليم في الحال وإنشاء المراكز اللوجستية لتهيئة وقيام أنشطة القيمة المضافة إضافة للإستفادة من تجميع المواد

(¹) سلمى أحمد النافعابي(2016) ورشة مستقبل قطاع النقل البحري في السودان/ فندق السلام روتانا ص(45).

الخام لقيام صناعات في المناطق الخلفية ومن ثم تقديم صادرات نوعية ذات جودة عالية تنافس في الأسواق العالمية.

تصل الطاقة الإستيعابية الى مليون طن سنوياً. من أهم المزايا والتسهيلات التي يوفرها الميناء هي إستقبال كافة أنواع البضائع والسلع لإكتسابه ميزة الوسط التي تمكنه من التعامل مع كافة وسائل النقل (نهرى، سكك حديد، بري) وذلك لكافة مناطق السودان.

ز. ميناء سلوم الجاف:

يقع الميناء الجاف بمنطقة قرية سلوم على بعد 10 كيلومتر غرب ميناء بورتسودان، ويهدف الى تقديم خدمات لوجستية متكاملة عبر إجراءات نافذة واحدة تحد من طول فترة بقاء البضائع بالموانئ وذلك بعد سحبها من قبل أصحابها خاصة أن الموانئ تعتبر منطقة عبور وليست تخزين. ويهدف الميناء الى زيادة إنتاج الموانئ البحرية وتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية لمنظومة بقية الموانئ.

5. الدور الإقتصادي التقليدي لهيئة الموانئ البحرية⁽¹⁾:

تلعب الموانئ دوراً إقتصادياً حيوياً بالدول المتقدمة حيث تعمل كبوابات تساهم في عملية تخفيض اسعار الواردات وتقوية تنافسية الصادرات وجذب السفن والتسويق وإنشاء الموانئ والمناطق التجارية الحرة، وتوفير نقطة محورية لنقل السلع بين البر والبح، ومستودع تخزين ومحور لتجارة الترانزيت والعبور، بالإضافة الى أنها موقع لتجهيز الصادرات الصناعية والتجارية.

حيث تمثل هيئة الموانئ البحرية حلقة الوصل بين اليابسة والبحر والمحور المركزي في حلقة وصل سلسلة النقل البحري ووسائل النقل الأخرى.

وتواكب الزيادة المضردة في حركة التحول السريع في النظام العالمي الجديد ونمو التجارة الخارجية وصناعة النقل البحري.

تطل الموانئ البحرية السودانية على العالم الخارجي وتمثل خط الدفاع الأول عن الدولة حيث تعمل على عدم دخول السلع غير المطابقة على المواصفات كما وأن الموانئ كمناطق إستيطانية يمكن من خلالها مراقبة الوجود الأجنبي غير الشرعي في الدولة وعليه فهي خط الدفاع الأول عن الدولة.

تقدم الموانئ البحرية الكثير من الخدمات الإقتصادية والإجتماعية التي تساهم في النمو والتطور الإقتصادي والإجتماعي وإزدهار العلاقات التجارية مع الدول الخارجية.

- التبادل التجاري حيث يلعب النشاط الإقتصادي دوراً رئيسياً في العلاقات الإقتصادية الدولية ويساهم في تقوية الأواصر السياسية وتنمية المجتمع وتوليد الدخل.

- الموانئ من أهم وسائل النقل الدولي والنقل الداخلي - فكلما زادت كفاءة أعمال الموانئ وتكاملت مع وسائل النقل الأخرى ساهم ذلك في تقليل التكلفة والرفاه الإقتصادي والإجتماعي.

(¹) المرجع السابق ص(46).

- الصناعات التحويلية من التغليف والمعادن الخام وصناعات القيمة المضافة.
- مصدر توليد الدخل من العملات الأجنبية حيث تقدم الموانئ خدمات لجهات أجنبية.
- خدمات السفن.

6. السمات العامة لتطوير مشروعات الموانئ البحرية⁽¹⁾:

- أ. تنفذ على مراحل تبعاً لخطط التطوير والأولويات وتمول ذاتياً من إيرادات الهيئة.
- ب. التكلفة الإستثمارية الضخمة للبنيات التحتية والفوقية (إنشاء أرصفة_ شراء معدات).
- ج. تهدف الى خفض تكلفة إستخدام العملاء للميناء وتحسين الأداء وسرعة الإستجابة للمتغيرات التكنولوجية مما ينعكس بصورة مباشرة على تكلفة السلع والخدمات في الإقتصاد القومي.
- د. تتميز بإرتفاع العائد على الإستثمار يبلغ 40% في المتوسط.
- هـ. تمنح الدولة الفرصة في تبني المشروعات الموجهة أساساً لخدمة الدول المجاورة المغلقة (تجارة الترانزيت) بحيث يمكن أن تكون كلفة النقل لهذه الدول أقل بكثير من الموانئ المنافسة ولا شك في أن هذا يعود بمنافع إقتصادية كبيرة على الدولة.
- و. تساعد على تكاملية وسائط النقل المختلفة لتحقيق المردود الإقتصادي.

7. أهم المشروعات الإستثمارية المستهدفة:

- أ. مشروع ميناء صادر الثروة الحيوانية والسمكية.
- ب. مشروع تطوير وتحديث ميناء الأمير عثمان دقنة (أرصفة الحاويات_ صالة الركاب_ رصيف الأسفلت).
- ج. مشروع ميناء أوسيف لصادرات الثروة المعدنية.- مشروع ميناء سلوم الجاف.

8. آفاق مستقبلية لهيئة الموانئ البحرية:

تطور النقل البحري في العقود الأربعة الأخيرة في إتجاهين اولهما أدخل نظم الحاويات لنقل البضائع العامة وإستخدام التقنيات الحديثة في شحن وتفريغ بضائع الصب مما ساهم في تخفيض فترة بقاء السفن بالموانئ وزيادة زمن الإبحار الذي نتج عنه زيادة توليد الدخل ومكن من إستخدام إقتصاديات الحجم (Economies of Scale) لبناء سفن كبيرة عليه يجب أن تواكب خدمات الميناء التطور التقني في صناعة النقل البحري.

تدار الموانئ بمؤسسات تجارية حسب المتغيرات الجديدة التي تتباين فيها الأنشطة الإقتصادية والإجتماعية من الإنتاج والإستهلاك ومركز للصناعات التحويلية.

(¹) سيف الدين أحمد عباس/ مرجع سابق ص ص(48-50).

تعمل الموانئ الحديثة على جذب الإستثمارات وتوليد الدخل بجذب السفن والبضائع وإنشاء المناطق الحرة والتجارة العابرة والمسافنة والموانئ مراكز لتبادل المعلومات وتوزيعها على المستفيدين وطالبي الخدمة.

تمتلك هيئة الموانئ البحرية السودانية من المرافق ما يؤهلها لإستقبال بواخر الجيل الثالث حمولة (2000 حاوية مكافئة) بينما وصلت صناعة النقل البحري المتطورة الى الجيل السادس. قد يختلف الوضع في هيئة الموانئ البحرية في تناولها لخطط وبرامج العمل حيث أنها مرتبطة بتطور صناعة النقل البحري والخدمات المساندة التي تعتمد على سرعة وكفاءة إنجاز العمليات التشغيلية للباخر والتخزين والتسليم لخدمة الإقتصاد القومي.

تبنّت الهيئة العديد من الخطط ومشاريع التنمية المختلفة والتي تعتمد على التخطيط الإستراتيجي في إطار التخطيط الإستراتيجي القومي وقد راعت الخطة الربع القرنية التطورات العالمية والإقليمية التي تمثلت في: تطور صناعة النقل البحري العالمي والطلب المحلي والإقليمي للخدمات المينائية والإستفادة من الفرص الخارجية لمنافسة الموانئ المجاورة في خدمة الدول الحبيسة حيث تضمنت إنشاء مرافق وخدمات التحديث والمشاركة في تشغيل ميناء بشائر (2) وأعمال الهندسة المدنية (سفلتة) وتأهيل وتدريب العاملين. 3 - 2 - 3 أهمية الموانئ البحرية⁽¹⁾:

1. الميناء حلقة حيوية في سلسلة النقل البحري: تعتبر الموانئ هي المنفذ الرئيسي والأساس للتجارة الخارجية للدولة، وبناءً على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطاً بعيد المدى حتى تتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر. وتتطلب إدارة وتشغيل الموانئ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة ميسرة وإقتصادية. ومما لا شك فيه أن الإدارة السليمة للميناء بأقل التكاليف الممكنة تعمل على زيادة عدد السفن التي تتردد عليها وجذب الخطوط الملاحية العالمية بالإضافة الى أن صادرات هذه الدولة التي تملك مثل هذه الموانئ سوف تكون قادرة على المنافسة مع الصادرات المماثلة لها في أي دولة أخرى.

وتختلف الموانئ عن بعضها البعض من حيث النوع والحجم وكذلك من حيث التخطيط والتنظيم، وهذا الإختلاف في معظم الموانئ نتيجة لموقعها الذي تتدخل فيه مجموعة من العوامل التجارية والتاريخية. 2. الميناء وحدة إقتصادية: تلعب الموانئ دوراً هاماً وحيوياً في النمو الإقتصادي بالدول المتقدمة حيث أنها تعمل كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل إستيراد المواد الخام (الخشب- المعادن- الخام- البترول) وتصنيعها ثم تصديرها منها بعد تصنيعها، أما بالنسبة للدول النامية فإن إقتصاديات معظم هذه الدول تعتمد على التجارة المنقولة بجرأً وعلى موانئها بدرجة عالية أكبر من الدول المتقدمة

(¹) سيدة يوسف الطريفي (2018) الأثر الإقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بجرأً ص ص (21-23) رسالة ماجستير.

فبدون الموانئ لا تستطيع أي دولة من الدول النامية أن تستورد المنتجات المصنعة والبضائع الأساسية لسد احتياجاتها، وكذلك تصدير المواد الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الأجنبية، وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي⁽¹⁾:-

- أ. تؤكد على دعم وتأكيد الإستقلال الإقتصادي والسياسي للدولة.
- ب. خفض تكاليف الواردات والسلع الإستهلاكية والمواد الخام.
- ج. تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- د. تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية- صناعية- تجارية).
- هـ. تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- و. تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- ز. مورد من موارد الخزنة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- ح. قطاع للإستثمار البشري وتوفير فرص عمل.
- ط. المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- ي. قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن.

ومن ناحية أخرى فإن عدم وجود موانئ ذات كفاءة عالية قد يؤثر على التنمية الإقتصادية بشكل مباشر او غير مباشر وبالتالي يؤثر على التجارة الخارجية وتظهر بعض السلبيات التي يمكن توضيحها فيما يلي:

- ترتفع أسعار الواردات نتيجة لإرتفاع تكاليف النقل.
- تفقد الصادرات قدراتها التنافسية بالأسواق الخارجية.
- يزداد زمن بقاء السفن بالميناء مما يؤدي الى زيادة تكاليف ودفع غرامات تأخير.
- إنصراف ملاك السفن عن الموانئ الرديئة وتوجههم الى موانئ ذات كفاءة وأداء جيد.
- أثر الميناء على الإقتصاد القومي: أن وجود منافذ مباشرة للدول على البحار والمحيطات تعتبر من العوامل الهامة لإقتصادها القومي وإستقلالها السياسي، وهذا لا يتحقق الا من خلال موانئ وطنية حديثة مزودة بأحدث الأساليب العلمية والفنية، فالميناء الذي سידار بكفاءة عالية يساعد على النمو الصناعي وتزيد الأرباح عن طريق المواد الخام المصدرة وبذلك يزيد معدل التقدم الإقتصادي الذي يجب أن تسير عليه هذه الدول وتخطو نحو الأمام بخطوات ثابتة لتحقيق الإستقرار والأمان لشعوبها، ومن ناحية أخرى

(1) سيدة يوسف الطريفي/ المرجع السابق ص(22).

نجد أن الموانئ تقدم الحافز لدخول السوق العالمية وتعطي الفرصة المباشرة لتبادل التجارة الى حد كبير بين الدول وبدون وسطاء تزيد من التكاليف.

- دور الموانئ في الإقتصاد العالمي الجديد: تحول الإقتصاد العالمي اليوم الى نظام واحد متكامل فيه جميع أنشطة النقل العالمية وذلك نتيجة لنمو التجارة العالمية بسرعة كبيرة وتقوم الموانئ بطبيعة الحال بمواكبة هذا التحول حيث أنها تمثل حلقة الوصل بين الأرض والبحر وهي المحور المركزي في سلسلة النقل البحري.

تتغير الموانئ تبعاً للتغيرات الجديدة من حيث السياسة والإدارة بحيث يمكنها أن تتابع جميع الأنشطة والعمليات من لحظة الإنتاج حتى الإستهلاك، حيث أن الموانئ اليوم أصبحت كأى مؤسسة تجارية ويجب أن يكون لها منحي تجاري شأن قطاع التجارة الخارجية للنقل التي تخدمها.

وتقوم الموانئ الحديثة بدور فعال في نظام النقل العالمي وفي مجال التسويق وذلك عن طريق تشجيع السفن والبضائع على إستخدام الموانئ المتطورة وأيضاً تقوم بدور نشط مع جهات النقل المختلفة البحري البري، كما أنها تساعد على تنشيط التجارة وذلك عن طريق إنشاء الموانئ الحرة والمناطق التجارية الحرة.

وفي إطار الدور الجديد للموانئ فإنها تقوم بالعديد من الوظائف التي يمكن تلخيصها كالاتي:

- توفير نقطة بينية لحركة نقل البضائع بين البر والبحر.

- يستخدم الميناء كمستودع للتخزين وتعقيب الشحن.

- موقعاً لتجهيز الصادرات الصناعية والتجارية.

- وأخيراً يعمل الميناء كمركز للخدمات التجارية حيث يوفر مجموعة من خدمات النقل المتصل ويقدم الخدمات التجارية وقد إجتتمعت وإتحدت مجموعة من العوامل مثل طبيعة السوق العالمية والحاسبات الإلكترونية ونظم الإتصالات الحديثة مما جعل الميناء مركزاً للخدمات بحيث يمكن أن يصبح بؤرة رئيسية لنظام يتم تبادل المعلومات فيه مع جميع الأطراف المنتفعين بخدماته والمستخدمين لتسهيلات⁽¹⁾.

(¹) المرجع السابق ص ص (21-23).

المبحث الثاني

مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان

يمتاز قطاع النقل البحري في السودان بالكثير من المقومات والتي تتمثل في الآتي:-

3- 1 - 1 المقومات الطبيعية:-

1. موقع السودان الإستراتيجي: والذي يمثل مدخل للقارة الأفريقية من الجهة الشرقية وتجاوره تسعة دول أفريقية، يمثل السودان منفذاً بحرياً لعدد منها يطل على البحر الأحمر مما يجعل السودان يتوسط الأسواق العالمية في الشرق الأوسط والشرق الأقصى في آسيا وأوروبا والولايات المتحدة وإستقبال السفن العابرة للبحر⁽¹⁾. حيث يعتبر البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم، ويعتبر ميناء بورتسودان مرفقاً إستراتيجياً مهماً لحركة صادرات وواردات السودان، وهو بذلك المنفذ البحري الرئيسي للبلاد.

ويحتل السودان موقعاً جغرافياً متميزاً بين دول القارة الافريقية فهو يتوسط مركز القلب من القارة الافريقية، ويعتبر محطة إستراتيجية وسطية بين قارات العالم المختلفة رابطاً بذلك البحر الأحمر الذي يتصل بقارة آسيا عبر باب المندب والمحيط الهادي وقارة اوروبا عبر قناة السويس وعبر البحر الأبيض المتوسط، كما أنه يربط بين العالمين العربي والافريقي⁽²⁾.

2. المناخ: يتميز السودان بمناخ صحراوي في الشمال الي السافانا الغنية وهذا الموقع المناخي يمكن أن يساعد علي الاستثمار في كل شبكات النقل.

3. المياه: المسطحات المائية كالبحر الأحمر يمكن أن يسهم في التنمية الإقتصادية من خلال الإستثمار في قطاع النقل البحري ويؤدي الى ربط السودان بأهم طريق ملاحي عالمي طريق قناة السويس ويعتبر منفذاً إقتصادياً لتجارة السودان الدولية ومن الموارد المائية نهر النيل وروافده تتميز بوجود اجزاء منها صالحة للملاحة يمكن أن توفر خدمات نقل تساعد على التنمية الإقتصادية.

4 - 1 - 2 المقومات الإقتصادية⁽³⁾:-

هناك بعض المقومات الإقتصادية في الدول التي تعتبر عنصر هام لجذب المستثمر الأجنبي والمحلي، فهناك كثير من هذه المقومات يجب الإشارة إليها لتدفع المستثمر للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

(¹) عبدالرحمن أبويل كرري(2013) واقع الإستثمار في السودان ورقة عمل.

واتق عباس عبدالرحمن(2018) معوقات الإستثمار في السودان/ مجلة العلوم الإجتماعية/ المركز الديمقراطي العربي الألماني/ برلين العدد (²)السادس ص(230).

(³) محمد نبيل إبراهيم(2014) إقتصاديات النقل البحري ص(15) رسالة ماجستير .

1. البنيات الأساسية: توجد بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر.
- وايضاً تتوفر خدمات إصلاح وسائل النقل البحري: وأبرزها السفن والناقلات الكبيرة، حيث تتوفر دولة تختص في بناء السفن وإصلاحها، وتخصص مساحات جيدة لبناء أحواض البناء والصيانة. وتعرف أحواض البناء بأنها أماكن مخصصة لصناعة السفن، وغالباً ما تكون قريبة من البحر لتسهيل إنزالها الى البحر مباشرةً. وفي السودان تم إنشاء مشروع الحوض العائم (ارياب) لتقديم خدمات صيانة السفن الدولية العابرة لميناء بورتسودان. ويجب العمل على تعزيز بنية الإستثمار وآلية النهضة المرتقبة بعد نجاح الثورة وإحلال السلام بالسودان ومن بينها مشروعات الموانئ البحرية.
2. إسهام الدولة في التقليل من دورها في العمل الإقتصادي والنشاط الإنتاجي، عن طريق إتباع التخصص في العمل بإتاحة الفرصة للقطاع الخاص.
3. توفر الإمكانات المتاحة من الموارد البشرية ، حيث تتوفر الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني بكفاءة عالية وخبرة متراكمة مما يؤدي الى تشجيع المستثمر لطرق باب الإستثمار في النقل البحري.
4. التوقعات الإستثمارية أي التنبؤ بالحصول على عوائد مالية جيدة في حالة الإستثمار في قطاع النقل البحري.
5. حرية الاستيراد والتصدير والتي تتمثل في إستيراد وتصدير المعينات الاستثمارية الخاصة بقطاع النقل البحري، والمساعدة في زيادة وفتح أسواق جديدة للتصدير، ودخول سلع جديدة أهمها البترول والذهب وبعض المنتجات الصناعية.
6. إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية، وتشمل منح المشروع إعفاء من الرسوم الجمركية على تجهيزات المشاريع، التي لم ترد في التعريف الجمركية. وكذلك منح المشروع الإعفاء من الرسوم الجمركية لوسائل النقل، بإستثناء المركبات الإدارية⁽¹⁾. وكذلك إصلاح النظام الضريبي وإلغاء بعض الضرائب المباشرة وغير المباشرة، وتطبيق نظام القيمة المضافة وإلغاء ضريبة الإنتاج الضريبي وتخفيض نسب أرباح الأعمال. الإعفاء الضريبي خلال الخمس سنوات الأولى من حيث فترة البدء في الإستثمار.
7. عملت الحكومة على تحديث قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار ووضعت قانون إستثمار مرن تتوفر فيه كافة الإمتيازات المشجعة للإستثمار والمستثمرين.
8. في مجال السياسات النقدية قامت الحكومة بإلغاء القيود على معاملات النقد الأجنبي وتم إنشاء المصارف المتخصصة للتنافس الحر في إطار العرض والطلب، وفي ظل التحرير الإقتصادي

(¹) نازك شمام(2019) السودان يعدل قانون الإستثمار/ الناشر شبكة موقع الأناضول.

فقد إنشئ سوق الخرطوم للأوراق المالية في عام 1995م، ثم منح سوق لتداول الأسهم، وأدى ذلك لجذب المدخرات.

وكذلك حظر التمييز في راس المال المستثمر كونه محلياً أو عربياً أو أجنبياً أو لسبب كونه قطاعاً عاماً أو خاصاً أو تعاونياً أو مختلط، ويعنى هذا معاملة الإستثمارات الأجنبية بنفس المساواة مع الإستثمارات الوطنية والسماح لهم بالإستثمار في مجالات عدة مع إزالة المعوقات التي تتعلق برأس المال الأجنبي والإستثمار في السودان.

4 - 1 - 3 المقومات السياسية:-

يوجد كثير من المقومات السياسية والتشريعية التي تؤدي الى تشجيع المستثمر للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان ونستعرض منها الآتي:.

1. الإستقرار السياسي: يعتبر من المقومات الهامة لمناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري أي أن الإستقرار يعتبر عنصر السلامة للمستثمر للحفاظ على رؤوس أمواله، حيث سعى السودان لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي⁽¹⁾.

2. توفر الأمن: يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار بحيث يجعل المستثمر مطمئناً للولوج في أي مشروع يعتبر ذات عائد مجزي نسبةً لتوفر الأمن والأمان.

3. تخصيص محكمة خاصة بفض النزاعات مع المستثمرين، والتي تتميز بسرعة الفصل بين المتنازعين، وتعمل هذه المحكمة تبعاً للقوانين الدولية والتي تحكم المستثمرين والإستثمار في العالم.

4. قامت الحكومة السودانية بتعديلات كثيرة لمواكبة وتشجيع الإستثمار ومقارنةً برصيفاتها من الدول، حيث قامت بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وحماية أمواله من التأميم والمصادرة، بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها الا بأمر قضائي.

5. لجأت الحكومة لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد وهي وزارة الإستثمار لتقليل الإجراءات وتوحيد النافذة الواحدة في التعامل مع المستثمرين. وذلك لسرعة التخلص من الإجراءات القانونية للأزمة التي يبدأ بها المستثمر مشروعه خلال شهر واحد حتى لا يتم التعطيل وإستياء المستثمر.

(¹) علوية الأمين فكي الأمين(2018) دور الإستثمارات الصينية في مشروعات البنية التحتية في السودان ص(73) رسالة ماجستير.

المبحث الثالث

معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان

هنالك العديد من المعوقات التي تعيق عملية الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان وسوف نتطرق لها في النقاط التالية:

3-2 - 1 المعوقات الطبيعية:

1. وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر مما يؤدي الى إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.
2. هطول الأمطار بكثرة في فصل الخريف.
3. عدم ملاءمة الطرق لإتجاه صناعة النقل.

3-2 - 2 المعوقات الإقتصادية⁽¹⁾:-

1. ضعف الإمتيازات والتسهيلات التي تمنح للإستثمار حيث أن الكثير من القوانين تمنح إمتيازات غير كافية للمستثمرين الأمر الذي يؤدي الى إحجام المستثمر وبحثه عن إمتيازات أفضل في بلد آخر.
2. نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان والخطط والإستراتيجيات غير الواقعية التي إنتهجتها الدولة للتطوير كانت سبباً أساسياً في عدم رغبة المستثمرين في قطاع النقل البحري وهذا يعد من أكبر المشاكل التي يواجهها المستثمر. وكذلك غياب المعلومات عن المشروعات الإستثمارية المتمثلة في قطاع النقل البحري بصفة خاصة من أبرز معوقات الإستثمار إذ أن اول ما يحاول المستثمر معرفته كم عدد المشروعات في قطاع النقل البحري وما هو حجم راس المال المستثمر فيه وما هي فجوة السوق في هذا القطاع، كل هذه المعلومات ضرورية تساعد في قرار الإستثمار، ففي حالة غياب هذه المعلومات تواجه المستثمر صعوبة في إتخاذ قراره ومشكلة المعلومات من أبرز المشكلات التي يعاني منها قطاع الاستثمار في مجال النقل البحري في السودان.
3. وكذلك عدم وجود خارطة إستثمارية والتي هي بمثابة دليل المستثمر توضح فيها كل إمكانيات ومقومات السودان الإستثمارية في قطاع النقل البحري وكل ما يحتاجه المستثمر من معينات تعينه علي إتخاذ قراره الإستثماري . حيث لا توجد خارطة إستثمارية قومية هذا يجعل مهمة المستثمر في غاية الصعوبة لمعرفة كل الجوانب المتعلقة بالإستثمار.

(¹) عبدالرحمن أيوبل كرري مصدر سابق

4. صعوبة الحصول على الترخيص للمشروع الإستثماري في قطاع النقل البحري: ويعود ذلك الى الإجراءات العقيمة والطويلة التي تمارسها السلطات المختصة والتي تسبب ضياع وقت المستثمر .
5. عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية وعدم وجود سياسة واضحة تجعل المستثمر يتخذ موقف الحذر وإنتظار ما تستقر عليه الأوضاع.
6. ضعف بعض الكوادر العاملة في الأجهزة المختصة بالإستثمار: أن أجهزة وأدوات الإستثمار تتطلب عاملين بمواصفات ومؤهلات تمكنهم من التعامل مع كل المستثمرين، ويعود ضعف هذه الكوادر الى عدم إتاحة الفرص لهم في مجال التدريب وأغلب هذه الكوادر من صغار الموظفين.
7. عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية: هذه الظاهرة قد تؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر. إذ يؤدي الي تخفيض سعر الصرف للعملة المحلية مقومة بالعملات الأخرى. وبالتالي تآكل أرباح المستثمر او تقل عندما تحول الى الخارج.
8. إن تذبذب سعر الصرف يمثل أحد العوامل المعيقة للإستثمار الأجنبي، فهي تدخل السودان في حالة عدم التأكد، ونسبة لشح النقد الأجنبي المتولد عن عدم الدفع الكافي والقوي للصادرات السودانية أدى الى إحداث فجوة بين سعر الصرف الرسمي وسعر الصرف الموازي او سعر الصرف الأسود نتيجة لعدم التوازن في الميزان الخارجي أي عدم التوازن الداخلي إنعكس في شكل عدم توازن خارجي أدى هذا الوضع الى تدهور قيمة الجنيه السوداني في مقابل الدولار بل أصبح الدولار مخزناً للقيمة بل وسلعة⁽¹⁾.
9. إزدواجية الضرائب: عادة ما تفرض الدولة أكثر من ضريبة واحدة على السلع التي تنتجها المشروعات او الخدمات تقوم من قبل المستثمرين رغم الإعفاءات التي تمنح للمشروعات ولفترات مختلفة، مثلاً في السودان توجد ضرائب متعددة مثل ضريبة الإنتاج وضريبة المبيعات وضرائب الدخل وضرائب على المدخلات، ضريبة التتمية رغم أنه تم إعلان ضريبة موحدة وهي ضريبة على القيمة المضافة.
10. ضعف وتخلف البنيات التحتية في السودان والتي تتمثل في المؤاني المجهزة بأفضل الوسائل. أدى الى تخوف رجال الأعمال من الإستثمار في مجال النقل البحري، ودخولهم في إستثمارات ذات عوائد سريعة⁽²⁾.
11. عدم ثبات قوانين وتشريعات الإستثمار حيث أنه من الملاحظ أن قوانين الإستثمار في معظم الأقطار تتغير من وقت لآخر مما يؤدي الى خوف المستثمر وتخوفه من أن يصدر تشريع في أي

(¹) واثق عباس عبدالرحمن مرجع سابق ص(235).

(²) عبدالرحمن أيوبل كرري مصدر سابق

وقت يلغي الامتيازات والتسهيلات التي بموجبها أنشاء مشروعه او قدم على الإستثمار في السودان وإن كان البعض يرى أن التغيير في القوانين يجب أن يواكب التغييرات الإقتصادية وأن تكون قوانين الإستثمار من المرونة بدرجة تمكنها من أن تستجيب للتغيرات التي تحدث في الإقتصاد العالمي من وقت الى آخر.

12. إن جود أكثر من قانون يتعلق بالإستثمار في السودان في الفترة الماضية حيث تتعدد التشريعات الإستثمارية (قانون لتشجيع الإستثمار الصناعي وآخر للزراعي وقانون لقطاع الخدمات). وحتى الآن يوجد قانون خاص بالإستثمار في قطاع الطاقة والتعدين وآخر في القطاعات الأخرى مما يؤدي الى التمييز بين القطاعات وتباين الميزات الممنوحة للمشروعات الإستثمارية داخل السودان.

13. شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في صناعة النقل البحري في السودان، وضعف راس المال.

14. وصعوبة الحصول على قطع الغيار نتيجة للحصار الإقتصادي في السابق او ضعف التمويل في الوقت الراهن، مما أدى الى إرتفاع تكاليف الصيانة والتشغيل.

15. قلة الإهتمام بتقنية المعلومات والاتصالات في الترويج للإستثمار وبث ونشر المعلومات التي تهم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية، ساعد في عدم دخول مستثمرين في مجال النقل البحري في السودان.

16. معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي: يمثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي أحد محددات الإستثمار، فالنمو السالب لمعدل نمو الناتج المحلي الإجمالي يمثل عائقاً أمام تدفق الإستثمارات وينبغي بخطر التدهور⁽¹⁾.

4 - 2 - 3 المعوقات السياسية:

1. علاقة السودان مع العالم الخارجي: إن للعلاقة الخارجية دوراً في إعاقة او تهيئة المناخ الإستثماري، وذلك يرجع الى إستخدام الدولة سياسات تحد من تدخل الدول والمؤسسات الكبرى في السياسات الداخلية، فإن ذلك من أكبر العوائق للإستثمار فالمستثمر الذي يدرك أن قرار الدولة في سن السياسات والتشريعات الإقتصادية خاصة ليست بيد الدولة، فهذا يجعل من المخاطر أكبر على المستثمر والمنظمات الدولية وعلى راسها صندوق النقد الدولي والبنك الدولي⁽²⁾.

(¹) عبدالرحمن أبويل كرري المصدر السابق.

(²) واثق عباس عبدالرحمن مرجع سابق ص(232).

إن تأثير المنظمات الدولية متمثلة في البنك الدولي وصندوق النقد الدولي على السودان وتنفيذ السياسات الخاصة بهم أدى الى تراجع الإقتصاد السوداني، فمنذ تنفيذ السودان لسياسات الصندوق عام 1978م ما زال لم يصل الى أي نتيجة، بل على العكس تزداد حالة السودان سوءاً.

أيضاً هنالك علاقة السودان مع الدول العظمى فمثلاً الولايات المتحدة وفي بداية التسعينيات وبعد أن ساءت العلاقة بينهما تعاملت الولايات المتحدة بحزم وضمت السودان الى الدول الراعية للإرهاب ووجهت له عدة إتهامات منها إنتهاك حقوق الإنسان والإبادة العرقية، وذلك لأسباب سياسية، وقامت بفرض عقوبة إقتصادية بهدف الضغط على الحكومة السودانية، وكذلك قامت بالضغط على المؤسسات الدولية لصندوق النقد بعدم التعامل مع السودان، بل دعمت دول الجوار للتدخل في شؤون السودان الداخلية، وكل ذلك يقابله صرف من الحكومة السودانية، وكل هذا يعتبر في المقام الأول مهدد أمني طارد للمستثمر.

المواقف السياسية: تمثل الإعانات والمساعدات والقروض عوامل هامة في دفع عجلة الإقتصاد السوداني، وخلق مناخ مؤاتي للإستثمار، ولكن وبسبب موقف السودان من أزمة الخليج تدنت المساعدات العربية، فقد كانت في عام 1987 204 مليار دولار أي 12.7% من المساعدات العربية البنينة، ثم إتجهت نحو الهبوط حتى وصلت في عام 1990 الى 8 ملايين دولار فقط أي 0.2% من المساعدات العربية البنينة.

من ناحية أخرى وبعد قرار مجلس الأمن الصادر في مايو 1996 قطعت أو قلصت ستون دولة تمثيلها الدبلوماسي في السودان وهو ما يعادل ثلث بلدان العالم، بالإضافة الى وزنها الإقتصادي وهي بلدان كان السودان يعتمد عليها في النواحي التجارية والإستثمارية وفي منح المساعدات.

2. عدم الإستقرار السياسي والأمني: وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه الخصوص الدول النامية، حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة، مما يشكل معوقاً أمام تنفيذ الإستثمارات المحلية والأجنبية، ويضعها المستثمر في أولوياته وبالأخص المستثمر الأجنبي عند إتخاذ قرار الإستثمار حتى لا يعرض رأس ماله للخطر.

3. تعدد الأجهزة او الجهات المسؤولة من الإستثمار: مما يطيل فترة تنفيذ المشروع إذ أن المشروع منذ بدايته يمر على جهات متعددة حتى يصل الى المرحلة النهائية يكون قد أمضى أكثر من عام. هذا يتنافي مع طبيعة الإستثمارات ذات التحرك السريع.

4. إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية: في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية. ضعف السياسات وغياب الخطط السليمة لإدارة هذا القطاع⁽¹⁾.

(¹) المرجع السابق ص(233).

5. الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في ضعف مناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري وتسبب كذلك في تدهور هيئة الموانئ البحرية وكل ذلك بعدم توفر الصيانة وقطع الغيار الأصلي للبواخر والسفن.
6. الفساد الإداري والمالي: لعب الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان، ومن الواضح أن الأنظمة المتعاقبة علي حكم السودان لم تكن بالكفاءة التي تجعلها تدخل في الإستثمار في ذلك القطاع الحيوي.
7. الزيادة الهائلة في حوادث القرصنة. مما جعل قضية الأمن المائي تسيطر على كافة المناقشات الدولية.
8. عدم وجود سياسة واضحة للدولة في قطاع النقل البحري تحدد خارطة الطريق للإستثمار⁽¹⁾.
9. القصور في التشريعات القانونية المحفزة لمشروعات الإستثمار التي تضمن حقوق وواجبات الأطراف المشاركة فيها.
10. بعد أو إبعاد الكفاءات المؤهلة عن إدارة تشغيل المؤسسات الإقتصادية ذات العلاقة بالقطاع جعل هذه المؤسسات لا تقوم بدورها الطبيعي تجاه الإستثمار بالصناعات البحرية.
11. غياب ثقافة الإستثمار في زمن المجتمع السوداني.

منال حسين أبو قرين(2015) ورشة عمل لمصلحة الموانئ والنقل البحري بعنوان(الإستثمار في صناعة النقل البحري في ليبيا) الناشر مكتب شؤون الإعلام بوزارة المواصلات الليبية.

الفصل الرابع

الدراسة الميدانية

المبحث الأول: تصحيح وتحكيم الإستبيان

المبحث الثاني: تحليل البيانات وإختبار الفرضيات

المبحث الأول

تصحيح وتحكيم الإستهبان

4 - 1 - 1 طريقة الإستهبان

تهدف الدراسة الميدانية الى تحديد محتوى الدراسة الذي يحقق أهدافها وإثبات فرضياتها من خلال جمع المعلومات من مصادرها الأولية. وتبويبها وتحليلها للوصول للنتائج الموجودة وربطها بالفرضيات المراد إثباتها وتم الإعتماد على الإستهبان بإعتباره أداة لجمع المعلومات من مصادرها الأولية وقد إشتمل على محورين كالآتي:-

1/ المحور الأول: البيانات الشخصية:

إشتمل على البيانات والمعلومات الشخصية المتعلقة بمجتمع البحث مثل النوع، والعمر، والحالة الإجتماعية، والمستوى التعليمي، والوصف الوظيفي، والخبرة العملية (سنين الخدمة) بإعتبارها عناصر أساسية في الإستهبان.

2/ المحور الثاني: البيانات الموضوعية:

وهذا الجانب إهتم بموضوع البحث وهو مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان وإشتمل على واحد وعشرين سؤالاً وتمت صياغتها وفقاً لمقياس (ليكرت الخماسي) (أوافق بشدة، أوافق، محايد، لا أوافق، لا أوافق بشدة) أجاب عليها مجتمع البحث. تم تحليل الإستهبان بواسطة برنامج (SPSS) Statistical Packages For Social Science وهو ما يعرف بحزمة البيانات الإحصائية والإجتماعية والمختص بتحليل البيانات وصفاً كانت أو إستنباطياً.

كان الغرض الأساسي من هذا الإستهبان هو دراسة فرضيات البحث المتمثلة في معرفة مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري، وكذلك معرفة معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

4 _ 1 _ 2 طريقة تصحيح الإستهبان:

لإثبات الفرضيات أو نفيها كان الإستهبان خماسي التقدير، وتم تصحيح فقراته الإيجابية والسلبية بالطريقة الموضحة في الجدول التالي:
جدول رقم(1) يوضح مقياس ليكرت الخماسي.

الفقرة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
إيجابية	5 درجات	4 درجات	3 درجات	درجتان	درجة واحدة

المصدر العمل الميداني (2021م)

ولتحديد بداية منطقية محايدة في مقياس ليكرت الخماسي تم عمل الآتي:

أ. حساب المدى وذلك بطرح أصغر قيمة في المقياس (4) من أعلى قيمة $4=1-5$.

ب. تحديد الطول الفعلي لكل خلية بقسمة المدى (4) على أكبر قيمة في المقياس $0.8=5\div 4$.

بما أن المقياس يبدأ من العدد (1) فإن بداية ونهاية الخلايا تكون كالاتي:

الخلية الأولى: ($1+0.8=1.8$) وهذا يعني أن أي وسط حسابي يقع بين القيمة (1) والقيمة (1.8) يعد ضمن الخلية الأولى (أوافق بشدة).

الخلية الثانية: تكون بدايتها في مقياس ليكرت أكبر من 1.8 ونهايتها ($1.8+0.8=2.6$) وهذا يعني أن أي وسط حسابي أكبر من 1.8 وأقل من 2.6 يعد ضمن الخلية الثانية (أوافق).

الخلية الثالثة: تكون بدايتها في مقياس ليكرت أكبر من (2.6) ونهايتها ($2.6+0.8=3.4$) وهذا يعني أن أي وسط حسابي أكبر من 2.6 وأقل من 3.4 يعد ضمن الخلية الثالثة (محايد).

الخلية الرابعة: تكون بدايتها في مقياس ليكرت أكبر من 3.4 ونهايتها ($3.4+0.8=4.2$) وهذا يعني أن أي وسط حسابي أكبر من 3.4 وأقل من 4.2 يعد ضمن الخلية الرابعة (لا أوافق).

الخلية الخامسة: تكون بدايتها في مقياس ليكرت أكبر من (4.2) ونهايتها ($4.2+0.8=5$) وهذا يعني أن أي وسط حسابي أكبر من 4.2 وأقل من 5 يعد ضمن الخلية الخامسة (لا أوافق بشدة).

وبذلك يكون الوزن المرجح لإجابات كل عبارة من العبارات على النحو الآتي:

5-4.2 لا أوافق بشدة، 4.2-3.4 لا أوافق، 3.4-2.6 محايد، 2.6-1.8 أوافق، 1.8-لا أوافق بشدة. وكل ذلك وفقاً للمعايير الإحصائية المناسبة لمثل هذا النوع من الدراسات وهذا ما سيستخدمه الباحث في الجزء الخاص بالتحليل الوصفي في العبارات.

4 _ 1 _ 3 ضبط الإستبيان قبل التطبيق الفعلي:

إن عملية ضبط الإستبيان قبل تطبيقه على الفئة المستهدفة تعد عملية هامة لأنها تؤدي إلى أداة قياس عملية يعتمد عليها في جمع البيانات وبالتالي تعميم النتائج وعملية ضبط الإستبيان تتطلب ما يلي:

1. صدق الإستبيان:

ويقصد به إن الإستبيان يقيس ما وضع لقياسه، ولمعرفة ذلك تم عرض الإستبيان على مجموعة من الخبراء المتمرسين في مناهج البحث وإعداد الإستبيانات وكذلك المتخصصون في موضوع البحث، و ذلك لإقرار أو حذف أو تعديل أو إضافة فقرات للإستبيان.

2. تحكيم الاستبيان:

حيث تم عرضه على مجموعة من الخبراء المختصين في مجال الدراسة وفي مجال مناهج البحث حيث تم تعديل بعض عبارات الإستبيان (حذف وإضافة) وفقاً لرؤية الخبراء وهم:

- 1/ أ.د. إبراهيم فضل المولى (كلية الدراسات التجارية)
2/ د. أسامة حسب الرسول (كلية علوم إتصال)

3. معامل الثبات للإستبيان:

رياضياً يساوي الجذر التربيعي لمعامل الثبات: يعني إستقرار المقياس وعدم تناقضه مع نفسه، أي أنه يعطي نفس النتائج إذا أعيد تطبيقه على نفس العينة.

لإجراء إختبار الثبات لأستبيان نستخدم أحد معاملات الثبات مثل معامل (Half Split) أو التجزئة النصفية أو (Alpha Cronbach) كرونباخ ألفا ومعامل الثبات يأخذ قيمة تتراوح بين الصفر والواحد الصحيح، فإذا لم يكن هناك ثبات في البيانات فإن قيمة المعامل تكون مساوية للصفر، وعلى العكس إذا كان هناك ثبات تام تكون قيمة المعامل تساوي الواحد الصحيح. وكلما اقتربت قيمة معامل الثبات من الواحد كان الثبات مرتفعاً وكلما إقتربت من الصفر كان الثبات منخفضاً. حيث تم إدخال البيانات في الحاسوب وتم تحليلها بإستخدام البرنامج الإحصائي (Spss) وتم حساب معامل الثبات لعبارات محاور الإستبيان كما مبين أدناه.

جدول رقم(2) يوضح معامل الثبات لعبارات الإستبيان

عدد العناصر (العبارات)	معامل ألفا كرونباخ
21	0.749

المصدر: العمل الميداني (2021م)

معامل ألفا كرونباخ لعبارات الإستبيان

جدول رقم(3) يوضح معامل ألفا كرونباخ لعبارات الإستبيان

الأسئلة	عدد العناصر (العبارات)	الثبات	الصدق = الجذر التربيعي للثبات
المجموعة الاولى	10	0.744	0.862
المجموعة الثانية	11	0.781	0.883
إجمالي العبارات	21	0.749	0.865

المصدر: العمل الميداني (2021م)

توضح الجداول السابقة أن معامل ألفا كرونباخ لكل عبارات الإستبيان = (0.749) وهو مرتفع وموجب الإشارة أي أن زيادة قيمة معامل ألفا كرونباخ تعني زيادة مصداقية البيانات لعبارات الإستبيان = (0.865) أي أن المقياس يقيس ما وضع لقياسه.

المبحث الثاني

تحليل البيانات وإختبار الفرضيات

4 _ 2 _ 1 تحليل البيانات:

1/ النوع:

جدول رقم (4) يوضح نوع مجتمع البحث:

الرقم	النوع	العدد	النسبة %
1	ذكر	16	44.4
2	أنثى	20	55.6
	المجموع	36	100

المصدر: العمل الميداني (2021)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن عدد الإناث أعلى نسبة من عدد الذكور، بنسبة بلغت 55.6 للإناث مقابل 44.4 للذكور. مما يوضح أن العنصر النسائي أكثر إستجابة من الرجال.

2/ العمر

جدول رقم (5) يوضح أعمار مجتمع البحث

الرقم	العمر	العدد	النسبة %
1	أقل من 30 عام	9	25
2	30 – 40	12	33.3
3	40 – 50	6	16.7
4	50 فما فوق	9	25
	المجموع	36	100

المصدر: العمل الميداني (2021)

الملاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الأعمار من 30 الى 40 نالت أكبر نسبة 33.3% من جملة مجتمع البحث ويأتي بعدهم الأعمار أقل من 30، وأكبر من 50 بالتساوي بنسبة بلغت 25%. وهذا يعني أن المجتمع المستهدف كان يغلب عليه عنصر الشباب.

3/ الحالة الإجتماعية

جدول رقم (6) يوضح الحالة الإجتماعية لمجتمع البحث

الرقم	الحال ة الإجتماعية	العدد	النسبة%
1	عازب	11	30.6
2	متزوج	24	66.7
3	أرمل	1	2.8
	المجموع	36	100

المصدر: العمل الميداني (2021)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن عدد المتزوجين حصل على أعلى نسبة بلغت 66.7% من بين عينة مجتمع البحث.

4/ المستوى التعليمي

جدول رقم (7) يوضح المستوى التعليمي لمجتمع البحث

الرقم	المستوى التعليمي	العدد	النسبة%
1	الثانوي وما دون	5	13.9
2	جامعي	26	72.2
3	فوق الجامعي	5	13.9
	المجموع	36	100

المصدر: العمل الميداني (2021)

الجدول أعلاه يوضح الدرجات والمؤهلات العلمية التي حصل عليها مجتمع البحث وهذا يبين أن الإستهيبان إستههدف الطبقة المثقفة المستتيرة بههدف الحصول على المعلومات الصحيحة.

5/ الوصف الوظيفي

جدول رقم (8) يوضح الوصف الوظيفي لمجتمع البحث

الرقم	الوصف الوظيفي	العدد	النسبة%
1	مدير إدارة	6	16.7
2	رئيس قسم	7	19.4
3	موظف	23	63.9
	المجموع	36	100

المصدر: العمل الميداني (2021)

من الملاحظ أن الإستبيان ضم كل الهيكل الوظيفي لمجتمع البحث من مديري الإدارات ورؤساء الأقسام والموظفين مما يوضح أنه شامل لكل الوحدات داخل مجتمع البحث بغرض التمثيل الحقيقي للعينات المستهدفة.

6/ سنوات الخدمة

جدول رقم (9) يوضح سنوات الخدمة لمجتمع البحث

الرقم	سنوات الخدمة	العدد	النسبة%
1	أقل من 5 سنوات	9	25
2	5 — 10	12	33.3
3	10 سنوات فما فوق	15	41.7
	المجموع	36	100

المصدر: الدراسة الميدانية (2021)

نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة سنوات الخدمة من 10 وأكثر من 10 سنوات سجلت أعلى نسبة 41.7% من جملة مجتمع البحث بإعتبارهم أصحاب خبرات وتجارب طويلة.

4 _ 2 _ 2 أسئلة الإستبيان لإثبات او نفي فرضيات البحث

وهو يتعلق بمقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان ونستطلع آراء مجتمع البحث حول ذلك من خلال الإجابة على مجموعتين (أ، ب) من الأسئلة متعلقة بهذا الجانب كما يلي:-

أ/مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان ويضم عشرة أسئلة متعلقة بهذا الجانب:

جدول رقم (10) يوضح أسئلة الإستبيان لإثبات او نفي الفرضية الأولى.

الأسئلة	المقياس	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	لم يتم الرد
موقع السودان الإستراتيجي حيث يعتبر البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم	تكرار	30	5	0	1	0	0
	%	83.3	13.9		2.8		
وهذا يعني أن 97.2% قد وافقوا على أن موقع السودان موقعا إستراتيجيا مع إعتبار أن البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم. وهذ يبين أن السودان أرض خصبة للإستثمار في ذلك القطاع.							
يعتبر ميناء بورتسودان مرفقا إستراتيجيا مهما لحركة صادرات وواردات السودان ، وهو بذلك المنفذ البحري الرئيسي للبلاد.	تكرار	32	3	0	0	0	1
	%	88.9	8.3				2.8
يوضح هذا أن 97.2% يوافقون على إعتبار ميناء بورتسودان مرفقا إستراتيجيا مهما لحركة صادرات وواردات السودان. وهذا يعني أن البيئة الإستثمارية أكثر جاذبية للمستثمر.							
توفر الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني.	تكرار	9	12	8	5	0	2
	%	25	33.3	22.2	13.9		5.6
هذا يفسر أن 58.3% يوافقون على توفر الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني. مما يعني أنها تحتاج للتدريب.							
توفر حكومة السودان إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية	تكرار	7	9	7	7	4	2

5.6	11.1	19.4	19.4	25	19.4	%	الخاصة بقطاع النقل البحري.
يوضح هذا أن 44.4% فقط يوافقون على أن حكومة السودان توفر إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية. مما يفسر أن الحكومة لا تضع الإستثمار في قطاع النقل البحري من ضمن الأولويات.							
1	1	4	11	12	7	تكرار	عملت الحكومة على تحديث قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار، كما تم تخصيص محكمة خاصة بفض النزاعات بين المستثمرين.
2.8	2.8	11.1	30.6	33.3	19.4	%	
يفسر هذا أن 52.7% يوافقون على أن الحكومة السودانية عملت على تحديث قوانين ولوائح الإستثمار وقامت بتخصيص محكمة لفض النزاعات بين المستثمرين. وعليه يجب مراجعة تلك القوانين.							
2	0	0	2	11	21	تكرار	تُوجد بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر
5.6			5.6	30.6	58.3	%	
هذا يعني أن 88.9% وافقوا على وجود بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر. وهذا يعتبر محفز جيد للمستثمرين.							
		2	8	9	17	تكرار	سعى السودان لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي.
		5.6	22.2	25	47.2	%	
يوضح هذا الأمر أن نسبة 72.2% قد وافقوا على أن السودان سعى لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي .							
1		4	6	8	17	تكرار	توفر الأمن حيث يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار.
2.8		11.1	16.7	22.2	47.2	%	
هذا يفسر أن نسبة 69.4% يوافقون على توفر الأمن حيث يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار. مما يعني أنه لا إستثمار بدون أمن وسلام.							
	2	3	12	9	10	تكرار	قامت الحكومة بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وتقوم بحماية
	5.6	8.3	33.3	25	27.8	%	

							أمواله من التأميم والمصادرة، بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها إلا بأمر قضائي.
هذا يوضح أن نسبة 52.8% وافقوا على أن الحكومة قامت بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وتقوم بحماية أمواله من التأميم والمصادرة بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها الا بأمر قضائي. والذي بدوره يشجع كثير من المستثمرين لدخول هذا المجال.							
		1	7	11	10	7	تكرار
		2.8	19.4	30.6	27.8	19.4	%
لجأت الحكومة لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد.							
يفسر هذا أن نسبة 47.2% فقط يوافقون على أن الحكومة لجأت لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد. وهذا يوضح أنه لا بد من مراجعة هذا الأمر في سياسات الدولة.							

المصدر العمل الميداني (2021م)

ب/معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان ويحتوي على إحدى عشر سؤالاً يتعلق بهذا الجانب:

جدول رقم (11) يوضح أسئلة الإستبيان لإثبات او نفي الفرضية الثانية.

الأسئلة	المقيا س	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	لم يتم الرد
وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر.	تكرار	4	2	5	12	12	1
	%	11.1	5.6	13.9	33.3	33.3	2.8
يعني هذا أن 66.6% لا يوافقون على أن وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر تعتبر معوقاً للإستثمار. وهذا يدل على أن الجنادل ليست معوق لعملية الإستثمار.							
عدم ملاءمة الطرق التي بدورها تعيق حركة الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري.	تكرار	20	8	1	6	1	
	%	55.6	22.2	2.8	16.7	2.8	
يفسر هذا الأمر على أن نسبة 77.8% يوافقون على عدم ملاءمة الطرق التي بدورها تعيق حركة							

الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري. لا بد من صيانة الطرق ومراجعتها.								
	0	0	3	6	27	تكرار	عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية.	
			8.3	16.7	75	%		
هذا يعني أن نسبة 91.7% وافقوا على عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية. يجب الحكومة أن تعمل على الإستقرار الإقتصادي في البلاد.								
	0	2	5	12	17	تكرار	نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية.	
		5.6	13.9	33.3	47.2	%		
يوضح هذا الأمر أن نسبة 80.5% يوافقون على نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية. وعليه لا بد من خلق قاعدة بيانات جيدة.								
	0	0	1	5	30	تكرار	عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية قد يؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر.	
			2.8	13.9	83.3	%		
يفسر هذا أن نسبة 97.2% قد وافقوا على عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية قد يؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر. وعدم الاستمرار يودي تدهور الإقتصاد المحلي.								
	1	0	1	3	11	20	تكرار	شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.
	2.8		2.8	8.3	30.6	55.6	%	
يفسر هذا أن نسبة 86.2% وافقوا على شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان. وعليه لا بد من وضع أسس ومعايير لمعالجة هذا الأمر.								
	0	3	3	7	23	تكرار	قلة الإهتمام بتقنية المعلومات	

		8.3	8.3	19.4	63.9	%	والإتصالات في الترويج للإستثمار وبت ونشر المعلومات التي تهتم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية.
يوضح هذا الأمر أن نسبة 83.3% يوافقون على قلة الإهتمام بتقنية المعلومات والإتصالات في الترويج للإستثمار وبت ونشر المعلومات التي تهتم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية.							
		0	0	3	7	26	تكرار
				8.3	19.4	72.2	%
عدم الإستقرار السياسي والأمني: وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه الخصوص الدول النامية، حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة.							
يوضح هذا أن نسبة 91.6% يوافقون على عدم الإستقرار السياسي والأمني وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه الخصوص الدول النامية حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة.							
		0	1	3	9	23	تكرار
				2.8	8.3	25	63.9
الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في قطاع النقل البحري							
هذا يعني أن 88.9% يوافقون على أن الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في ضعف مناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري. لابد من الإنفتاح على المجتمع الدولي.							
		3	1	1	14	17	تكرار
		8.3	2.8	2.8	38.9	47.2	%
إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية: في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية.							
يفسر هذا الأمر أن نسبة 86.1% وافقوا على إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية. يجب على الحكومة مراجعة السياسات الخاصة بالإحتكار.							
		1	2	2	7	23	تكرار
الفساد الإداري والمالي حيث يلعب							

	2.9	5.7	5.7	20	65.7	%	الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.
هذا يعني أن 85.7% وافقوا على وجود الفساد الإداري والمالي حيث يلعب الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان. وعليه يجب محاربة الفساد والمفسدين.							

المصدر العمل الميداني (2021م)

4 _ 2 _ 3 إختبار الفرضيات

لإختبار فرضيات البحث تم استخدام الإحصاءات الوصفية وإختبار مربع كأي للعبارات التي تمثل كل فرضية.

الجدول التالية توضح نتائج الإحصاءات الوصفية لفرضيات البحث.

الفرضية الأولى: هنالك العديد من المقومات للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

جدول رقم (12) يوضح نتائج الإحصاءات الوصفية للفرضية الأولى.

العبارة	الوسط	المنوال	الانحراف المعياري	النتيجة
موقع السودان الإستراتيجي حيث يعتبر البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم	1.22	1	.591	أوافق بشدة
يعتبر ميناء بورتسودان مرفقاً إستراتيجياً مهماً لحركة صادرات وواردات السودان، وهو بذلك المنفذ البحري الرئيسي للبلاد.	1.06	1	.333	أوافق بشدة
توفر الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني.	2.14	2	1.125	أوافق
توفر حكومة السودان إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية الخاصة بقطاع النقل البحري.	2.61	2	1.440	محايد
عملت الحكومة على تحديث قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار، كما تم تخصيص محكمة خاصة بفض النزاعات بين المستثمرين.	2.36	2	1.099	أوافق

أوافق بشدة	.683	1	1.36	تُوجد بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر.
أوافق	.961	2	1.86	سعى السودان لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي.
أوافق	1.099	1	1.86	توفر الأمن حيث يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار.
أوافق	1.153	2	2.39	قامت الحكومة بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وتقوم بحماية أمواله من التأميم والمصادرة، بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها إلا بأمر قضائي.
أوافق	1.105	3	2.58	لجأت الحكومة لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد.
أوافق	0.359		1.94	المجموع

المصدر العمل الميداني (2021م)

الملاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الفرضية الأولى حصلت على متوسط (1.98) وإنحراف معياري (0.53) مما يعني أن المبحوثين يوافقون على وجود العديد من المقومات المتعلقة بالإستثمار في قطاع النقل البحري. وهذا يكون أكبر محفز ومشجع للمستثمرين بطرق باب الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

الفرضية الثانية: هنالك العديد من المعوقات التي تواجه الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

جدول رقم(13) يوضح نتائج الإختبار للفرضية الثانية

العبارة	الوسط	المنوال	الإنحراف المعياري	النتيجة
وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر.	3.64	4	1.437	لا أوافق
عدم ملاءمة الطرق التي بدورها تعيق حركة الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري.	1.89	1	1.237	أوافق
عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية.	1.33	1	.632	أوافق بشدة
نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية.	1.78	1	.898	أوافق بشدة
عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية قد يؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر.	1.19	1	.467	أوافق بشدة
شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.	1.53	1	.810	أوافق بشدة
قلة الإهتمام بتقنية المعلومات والاتصالات في الترويج للإستثمار وبث ونشر المعلومات التي تهم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية.	1.61	1	.964	أوافق بشدة
عدم الإستقرار السياسي والأمني: وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه الخصوص الدول النامية، حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة.	1.36	1	.639	أوافق بشدة

أوافق بشدة	.775	1	1.50	الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في ضعف مناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري
أوافق	1.175	2	1.86	إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية: في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية.
أوافق بشدة	1.035	1	1.60	الفساد الإداري والمالي حيث يلعب الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.
أوافق بشدة	0.291		1.75	المجموع

المصدر العمل الميداني (2021م)

الملاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الفرضية الثانية حصلت على متوسط (1.78) وإنحراف معياري (0.52) مما يعني أن المبحوثين يوافقون بشدة على وجود العديد من المعوقات التي تواجه الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان. والذي بدوره يجعل المستثمر أكثر معرفة بالعقبات التي تواجهه في حالة الرغبة في الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

الجدول التالية لإختبار مربع كأي لفرضيات البحث

إختبار مربع كأي لفرضيات البحث

جدول رقم (14) يوضح نتائج إختبار مربع كأي للفرضية الأولى

العبارة	قيمة مربع كأي المحسوبة	درجات الحرية	مستوى الدلالة	النتيجة
موقع السودان الإستراتيجي حيث يعتبر البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم	41.167	2	.000	وجود دلالة إحصائية
يعتبر ميناء بورتسودان مرفقاً إستراتيجياً مهماً لحركة صادرات وواردات السودان، وهو بذلك المنفذ البحري الرئيسي للبلاد.	50.167	2	.000	وجود دلالة إحصائية
توفر الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني.	8.167	2	.086	لا توجد دلالة إحصائية
توفر حكومة السودان إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية الخاصة بقطاع النقل البحري.	5.333	5	.377	لا توجد دلالة إحصائية
عملت الحكومة على تحديث قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار، كما تم تخصيص محكمة خاصة بفض النزاعات بين المستثمرين.	19.333	5	.002	وجود دلالة إحصائية
توجد بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر.	27.333	3	.000	وجود دلالة إحصائية
سعى السودان لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي.	12.667	3	.005	وجود دلالة إحصائية

وجود دلالة إحصائية	.000	4	20.389	توفر الأمن حيث يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار.
وجود دلالة إحصائية	.027	4	10.944	قامت الحكومة بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وتقوم بحماية أمواله من التأميم والمصادرة، بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها إلا بأمر قضائي.
لا توجد دلالة إحصائية	.077	4	8.444	لجأت الحكومة لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد.

المصدر العمل الميداني (2021م)

الجدول أعلاه إختبار مربع كأي للفرضية الأولى، فإن قيمة كأي المحسوبة جاءت في سبعة أسئلة كالتالي (41.167، 50.167، 19.333، 27.333، 12.667، 20.389، 10.944) بدرجات حرية (2، 2، 5، 3، 3، 4، 4) ومستوى دلالة (0.000، 0.000، 0.002، 0.000، 0.005، 0.000، 0.027) وهي أقل من مستوى المغنوية المسموح 0.05.

النتيجة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية أي قبول الفرضية.

أما في الأسئلة الأخرى جاءت قيمة كأي المحسوبة كالتالي (8.167، 5.333، 8.444) وبدرجات حرية (4، 5، 4) ومستوى دلالة (0.086، 0.377، 0.077) وهي أكبر من مستوى المغنوية المسموح 0.05.

النتيجة: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية أي رفض الفرضية.
وهذا يدل على قبول الفرضية نسبةً لقبولها في أكبر عدد من الأسئلة.

جدول رقم (15) يوضح نتائج إختبار مربع كأي للفرضية الثانية

العبارة	قيمة مربع كأي المحسوبة	درجات الحرية	مستوى الدلالة	النتيجة
وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر.	19.667	5	.001	وجود دلالة إحصائية
عدم ملاءمة الطرق التي بدورها تعيق حركة الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري.	33.722	4	.000	وجود دلالة إحصائية
عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية.	28.500	2	.000	وجود دلالة إحصائية
نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية.	15.333	3	.002	وجود دلالة إحصائية
عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية قد يؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر.	41.167	2	.000	وجود دلالة إحصائية
شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.	37.889	4	.000	وجود دلالة إحصائية
قلة الإهتمام بتقنية المعلومات والإتصالات في الترويج للإستثمار وبث ونشر المعلومات التي تهم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية.	30.222	3	.000	وجود دلالة إحصائية
عدم الإستقرار السياسي والأمني: وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه	25.167	2	.000	وجود دلالة إحصائية

إحصائية				الخصوص الدول النامية، حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة.
وجود دلالة إحصائية	.000	3	32.889	الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في ضعف مناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري
وجود دلالة إحصائية	.000	4	32.889	إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية: في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية.
وجود دلالة إحصائية	.000	4	48.857	الفساد الإداري والمالي حيث يلعب الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.

المصدر العمل الميداني (2021م)

الجدول أعلاه إختبار مربع كأي للفرضية الثانية، قيمة كأي المحسوبة جاءت مرتفعة في كل الأسئلة، بدرجات حرية (5، 4، 2، 3، 2، 4، 4، 4، 4، 3، 2، 3) ومستوى دلالة أقل من مستوى المعنوية المسموح 0.05.

النتيجة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية أي قبول الفرضية.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

أولاً النتائج:

- 1/ توصل البحث الى اعتبار موقع السودان موقعاً إستراتيجياً وداعماً كبيراً لعملية الإستثمار وإعتبار البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم. وكذلك إعتبار ميناء بورتسودان مرفقاً إستراتيجياً مهماً لحركة صادرات وواردات السودان، وهو بذلك المنفذ البحري الرئيسي للبلاد. وأدى هذا الى وجود بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية.
- 2/ توصل البحث الى أن هنالك وفرة في الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني. وهذا بدوره يشجع المستثمرين للدخول في الإستثمار في ذلك القطاع.
- 3/ توصل البحث الى أن حكومة السودان قامت بتطوير وتحديث قوانين الإستثمار. وعملت على خلق آلية تحفظ حقوق المستثمرين وتقوم بحماية أموالهم. وقامت بإنشاء نافذة واحدة لكل الإجراءات الخاصة بالإستثمار.
- 4/ توصل البحث الى أن الحكومة السودانية سعت للوصول للأمن والسلام وذلك عبر تحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعملت على توثيق الصلات والعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي.
- 5/ إن عدم ملاءمة الطرق أدى الى إعاقة حركة الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري، مما أسهم في عدم رغبة المستثمرين في الإستثمار في قطاع النقل البحري.
- 6/ عدم الإستقرار الإقتصادي والذي يعد سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات في العالم إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية. مما أدى الى عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية والذي أدى بدوره الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر، مما يساعده على العزوف عن الإستثمار في قطاع النقل البحري.
- 7/ يشير البحث الى أن نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية وقلة الإهتمام بتقنية المعلومات والإتصالات في الترويج للإستثمار وبث ونشر المعلومات التي تهتم المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية، من أهم معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري.
- 8/ توصل البحث الى أن شح وضعف التمويل المقدم من البنوك وعدم كفايته للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان، يعد من أكبر المعوقات للإستثمار.

9/ توصل البحث الى أن الحكومة السودانية إحتكرت بعض الأنشطة الإقتصادية وقامت بمنع المستثمرين الأجانب والوطنيين من الإستثمار فيها بحجة الأهمية الإستراتيجية، وأهمها كان قطاع النقل البحري. بالإضافة الى الفساد الإداري والمالي الذي لعب دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.

ثانياً التوصيات:

وقد أوصى البحث بالعديد من التوصيات كما يلي: -

- 1/ زيادة حجم التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري، مع العمل على إستقرار سعر الصرف ومحاربة تدهور قيمة العملة المحلية.
- 2/ العمل على تدريب الكوادر البشرية تدريباً حديثاً يواكب تطورات المرحلة وتأهيلها خارج السودان.
- 3/ الإستفادة من موقع السودان المتميز والإهتمام بالبنية الأساسية والمرافق الخدمية المتمثلة في هيئة الموانئ البحرية، وإنشاء ورش لصناعة وصيانة السفن وتزويدها بالوقود، مع التركيز على المواني.
- 4/ العمل على مراجعة قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار.
- 5/ إستخدام أفضل الوسائل للترويج لأهم المشروعات الإستثمارية المتعلقة بقطاع النقل البحري في السودان ونشرها عبر شبكة الأنترنت العالمية.
- 6/ يجب على الحكومة أن تسعى للإستقرار السياسي وذلك بخلق بيئة سياسية يتوافق عليها الجميع وتناهي الخلافات والعمل على بناء الوطن بإيجاد جوء ملائم للعملية الإستثمارية.
- 7/ فتح المجال للمتخصصين في مجال الإقتصاد وذلك من أجل الوصول الى تنمية وتطور السودان في كل المجالات الإقتصادية وأهمها الإستثمار.
- 8/ إفساح المجال للمستثمرين في مجال النقل البحري والمشاركة في تطوير مشاريع النقل البحري في السودان.
- 9/ العمل على تعبيد الطرق الداخلية وإنشاء خطوط السكك الحديدية من مناطق الإنتاج الى الموانئ بالبحر الأحمر.

ثالثاً: الدراسات المستقبلية:

1. مستقبل الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.
2. الفرص والتحديات التي تواجه الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.
3. أثر الخصخصة على الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.
4. الأثر الإقتصادي لسياسة التحرير على قطاع النقل البحري في السودان.
5. أهمية الترويج للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.

المصادر والمراجع:

المراجع:

- 1/ هوشيار معروف(2009) الإستثمارات والأسواق المالية جامعة البلقاء التطبيقية العدد 309/ الناشر عمان/ الأردن/ دار صفاء للنشر والتوزيع.
- 2/ دريد كامل آل شبيب(2009) الإستثمار والتحليل الإستثماري /دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.
- 3/ طارق عبدالفتاح الشريعي(2010) إقتصاديات النقل السياحي الطبعة الأولى/ مصر مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر.
- 4/ مروان شموط(2016) أسس الإستثمار الطبعة الأولى الناشر القاهرة/ الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات.

الرسائل الجامعية:

- 1/ حمزة عبدالله حمزة بابكر(2015م)، التخطيط الإستراتيجي لدعم معينات النقل البري بالقوات النظامية، دراسة حالة قوات الشرطة السودانية(2008-2015م)، رسالة دكتوراة.
- 2/ علي أحمد الأمين(2016م)، أثر النقل البحري على النمو الإقتصادي في السودان، رسالة دكتوراة.
- 3/ نبيل محمد الحسن عبدالرحمن (2017م)، أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز على التجارة مع دولة جنوب السودان، رسالة دكتوراة.
- 4/ درية أحمد الهادي(2003م)، الأثار الإقتصادية للإتفاقيه العامة للتجارة في الخدمات على النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير.
- 5/ سيدة يوسف الطريفي(2010) الأثر الإقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بجرأ، رسالة ماجستير.
- 6/ خولة كافي(2011م)، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الإقتصاد المحلي، رسالة ماجستير.
- 7/ يعقوب حريز(2011م)، مؤشرات المواصلات في شبكات النقل، رسالة ماجستير.
- 8/ بوخريصة بنت العربي(2014) واقع لوجستية النقل داخل الموانئ، رسالة ماجستير.
- 9/ محمد نبيل إبراهيم(2015) إقتصاديات النقل البحري، رسالة ماجستير.
- 10/ صدام العايب، عثمان مسعودي، علي قزي(2017) صناعة النقل البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية، رسالة ماجستير.
- 11/ صلاح الدين الطاهر السمانى صالح (2017م)، محددات الإستثمار المحلي في السودان، رسالة ماجستير.

12/ علوية الأمين فكي الأمين(2018)، دور الإستثمارات الصينية في مشروعات البنى التحتية في السودان، رسالة ماجستير.

الأوراق العلمية:

1/ منجد عباس محمد(2012) الأثار الإقتصادية للقرصنة البحرية، مجلة جامعة البحر الأحمر العدد الثاني الناشر جامعة البحر الأحمر.

2/ عبدالرحمن أيويل كرري(2013) واقع الإستثمار في السودان ورقة عمل.

3/ منال حسين أبوقرون(2015) ورشة عمل لمصلحة الموانئ والنقل البحري بعنوان الإستثمار في صناعة النقل البحري في ليبيا، الناشر مكتب شؤون الإعلام بوزارة المواصلات.

4/ سيف الدين أحمد عباس(2016) ورشة مستقبل قطاع النقل البحري في السودان، الموانئ البحرية النشأة والتطور، فندق السلام روتانا.

5/ سلمى أحمد النافعابي(2016) ورشة مستقبل قطاع النقل البحري في السودان، الموانئ البحرية النشأة والتطور، فندق السلام روتانا.

6/ سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة(2017) واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الإقتصادية العدد السادس.

7/ واثق عباس عبدالرحمن(2018) معوقات الإستثمار في السودان، مجلة العلوم الإجتماعية، المركز الديمقراطي العربي الالمانى، برلين العدد السادس اكتوبر.

التقارير والمنشورات:

1/ نازك شمام(2019) السودان يعدل قانون الإستثمار الناشر شبكة مواقع الأناضول.
الأنترنت:

<https://specialties.bayt.com> /1

<https://mawdoo3.com> /2

<https://ar.m.wikipedia.org> /3

الملاحق: نموذج إستبيان



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا

كلية الدراسات العليا

أخي الكريم / أختي الكريمة،،

،، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته،،

الموضوع / تعبئة إستبانة

بين أيديكم إستبانة متعلقة بالدراسة الميدانية لبحث بعنوان:

(مقومات ومعوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان)

الدراسة هي إحدى متطلبات الحصول على درجة الماجستير في الإقتصاد التطبيقي (عام)

نرجو كريم تفضلكم بالإجابة عن العبارات الواردة بوضع علامة (√) أمام العبارة المناسبة التي تعبر عن وجهة نظركم، بالإجابة كتابية في المواضع التي تتطلب ذلك. علماً بأن مساهمتكم الكريمة ستساعد الباحث في التوصل الى النتائج العلمية المرجوة، ونلفت إنتباهكم الى أن المعلومات التي ستدلون بها ستستخدم لأغراض البحث العلمي فقط، وبالتالي نرجو منكم الإجابة بدقة وحياد. وتفضلوا بقبول فائق الإحترام والتقدير.

الطالب: - عبداللطيف موسى أحمد آدم.

- جوال: 0918336255

- بريد إلكتروني: abdumusa77@gmail.com

أولاً: البيانات الشخصية:

1/ النوع:

أ. ذكر ب. أنثى

2/ العمر:

أ. (أقل من 30) عاماً ب. (30 وأقل من 40) عاماً

ج. (40 وأقل من 50) عاماً د. (50) عاماً فما فوق

3/ الحالة الإجتماعية:

أ. عازب ب. متزوج ج. أرمل

د. مطلق

4/ المستوى التعليمي :

أ. الثانوي وما دون ب. جامعي ج. فوق الجامعي

5/ الوصف الوظيفي:

.....

6/ الخبرة العملية (سنوات الخدمة)

أ. (أقل من 5) سنوات ب. (5 وأقل من 10) سنة

ج. (10) سنة فما فوق

ثانياً: البيانات الموضوعية:

المحور الأول: مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري:

7/ مقومات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان هي:

الرقم	العبارة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق بشدة	لا أوافق
أ.	المقومات الطبيعية					
	*موقع السودان الإستراتيجي حيث يعتبر البحر الأحمر معبر مائي لكل دول العالم.					
ب.	المقومات الاقتصادية					
	*توفر الموارد البشرية ذات الكفاءة العالية والخبرة الطويلة المتمثلة في الأيدي العاملة المدربة في قطاع النقل البحري السوداني.					
	*توفر حكومة السودان إعفاءات جمركية للمشاريع الإستثمارية الخاصة بقطاع النقل البحري.					
	*عملت الحكومة على تحديث قوانين ولوائح تشجيع الإستثمار، كما تم تخصيص محكمة خاصة بفض النزاعات بين المستثمرين.					

					*تُوجد بنية أساسية ومرافق خدمية قابلة للتحديث والتطوير تتمثل في الموانئ البحرية المؤهلة لإستقبال السفن والبواخر .	
					المقومات السياسية	ج
					*سعى السودان لتحقيق سلام دائم لخلق تنمية مستدامة، وعمل على توثيق صلات وعلاقات مع العالم الخارجي والمجتمع الدولي	
					*توفر الأمن حيث يلعب الأمن والسلام دوراً بارزاً في عملية الإستثمار .	
					*قامت الحكومة بخلق آلية للإستثمار تحفظ حقوق المستثمر وتقوم بحماية أمواله من التأميم والمصادرة، بالإضافة لعدم الحجز على أموال المشروع او مصادرتها او تجميدها إلا بأمر قضائي.	
					*لجأت الحكومة لإقامة وزارة تجمع كل الإجراءات والجهات ذات الصلة بالعملية الإستثمارية في مكان واحد.	

المحور الثاني: معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحر:

8 / معوقات الإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان هي:

الرقم	العبرة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا بشدة
أ.	المعوقات الطبيعية					
	*وجود الجنادل والشلالات على البحر الأحمر.					
	*عدم ملاءمة الطرق التي بدورها تعيق حركة الصادر والوارد المرتبطة بصناعة النقل البحري.					
ب.	المعوقات الاقتصادية					
	*عدم الإستقرار الإقتصادي وهذه سمة واضحة لمعظم الإقتصاديات إذ نجد الإقتصاد يتأرجح ما بين تضخم وكساد وإنكماش وغيرها من التقلبات الإقتصادية.					
	*نقص المعلومات عن المقومات الإستثمارية في السودان مع وجود الخطط والإستراتيجيات غير الواقعية.					
	*عدم إستقرار سعر الصرف وتدهور قيمة العملة المحلية قد يؤدي الى زيادة درجة المخاطرة بالنسبة للمستثمر.					
	*شح التمويل أي عدم كفاية التمويل المقدم من البنوك للإستثمار في قطاع النقل البحري في السودان.					
	*قلة الإهتمام بتقنية المعلومات والإتصالات في الترويج للإستثمار وبحث ونشر المعلومات التي تهم					

					المستثمر عبر شبكات الأنترنت العالمية.	
المعوقات السياسية						ج.
					*عدم الإستقرار السياسي والأمني: وهذا ما تعاني منه معظم الدول وعلى وجه الخصوص الدول النامية، حيث تكثر فيها الإضرابات والنزاعات الداخلية المستمرة.	
					*الحصار الإقتصادي على السودان والذي لعب دوراً بارزاً في ضعف مناخ الإستثمار في قطاع النقل البحري.	
					*إحتكار الحكومة لبعض الأنشطة الإقتصادية: في كثير من الأحيان تلجأ حكومة السودان الى منع المستثمرين الأجانب من الإستثمار في قطاع النقل البحري بحجة الأهمية الإستراتيجية.	
					*الفساد الإداري والمالي حيث يلعب الفساد الإداري والمالي دوراً بارزاً في إعاقة العملية الإستثمارية في قطاع النقل البحري في السودان.	

وجزاكم الله خيراً