



جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا  
كلية الدراسات العليا

أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي  
في السودان  
في الفترة من (1990 – 2014م)

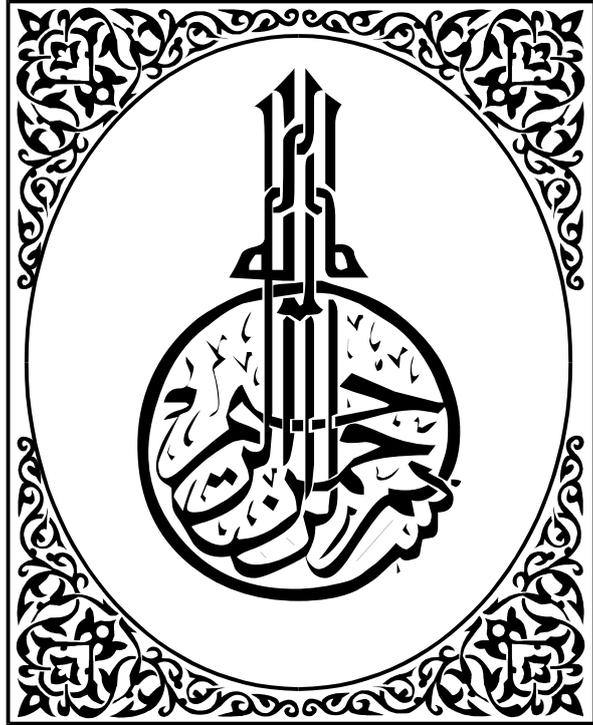
**Impact Of Sea Transportation  
On Economic Growth In Sudan  
During The Period (1990-2014)**

بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد

إعداد الدارس  
علي أحمد الأمين

إشراف الدكتور  
عبد العظيم سليمان المهدي

2016م



## الاستهلال

قال تعالى : ﴿ إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ  
اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا  
أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا  
وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ  
بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة البقرة الآية (164)

# الإهداء

إلى روح والدي

رحمهما الله وجعل قبريهما روضة من رياض الجنة .

إلى أسرتي الصغيرة رويدة وأُعمر وسيرة حفظهم الله ورحاهم .

إلى سنري وقوتي وملاؤي عند ضعفي (أخواني) .

إلى كافة أفراد قبيلة المعلمين في كافة أنحاء بلادي .

إلى كل أساتذتي وزملائي بجامعة السودان وكلية الدراسات التجارية .

لكم جميعاً أهري هذا الجهد المتواضع احترافاً وبروكم المتعاضم فيه

الباحث

## شكر وعرقان

الحمد لله الذي بنعمته تم الصالحات، ثم الصلاة والسلام على أشرف خلق الله أجمعين سيدنا وحبينا محمد صلى الله عليه وسلم .

جاء في الأثر أن الشكر شاهد الإخلاص ومن لا يشكر الناس لا يشكر الله ، ولذا كان لزاماً عليّ وديناً في عنقي أن أشكر أناس كثر قدموا لي بمجهوداتهم .

في البدء أتقدم بأسمى آيات الشكر والعرقان لجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا التي أتاحت لي هذه الفرصة ولأساتذتي الأكارم وزملائي الأفاضل بكلية الدراسات التجارية بمختلف درجاتهم العلمية ، فقد كانوا عوناً لي وسنداً وقدموا الإضافة العلمية والتوجيه والنصائح الغاليات والكلمات الدافعات فلهم مني جزيل الشكر .

وشكري وتقدير وعرقاني وامتناني للدكتور عبد العظيم سليمان المهل الذي أشرف على هذا العمل ، موجهاً وصابراً ومصوباً ومقدماً كل ما عنده من علم ومعرفة فلم يبخل يوماً علينا ، فله وافر شكري وتقديري . كما أشكر أساتذتي بقسم الاقتصاد الذين كانوا خير معين لي بتوجيهاتهم . والشكر للأخ عبد الرحمن مصطفى (مدير التخطيط والبحوث بشركة الخطوط البحرية) الذي كان ركيزة المعلومات التي اعتمدت عليها الدراسة .

والشكر موصول لأسرة مكتبة الدراسات العليا بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا .

شكري وتقديري لأسرة قسم الاقتصاد بكافة مكوناته .

والشكر بعد ذلك لأسرتي الصغيرة وأخواني وأخواتي .

الباحث

## مستخلص البحث

تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة مدى تأثير النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من (1990-2014م).

كانت تساؤلات المشكلة هل للنقل البحري دور مؤثر في النمو الاقتصادي في السودان؟ وهل النقل البحري في السودان مواكب للتطورات التكنولوجية في هذا المجال؟ وهل تأثر النقل البحري في السودان بالسياسات الاقتصادية الداخلية للدولة؟.

وهدفت الدراسة إلى معرفة أثر النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني، ومعرفة العوائق والعقبات التي تواجه هذا القطاع الحيوي.

تتبع الأهمية العلمية للدراسة من إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال حيث تندر الأدبيات فيما يتعلق بأثر النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني، بينما تتمثل الأهمية العملية في مساعدة متخذي القرار في مؤسسات النقل البحري من حيث معرفة أثره على النمو الاقتصادي وما هي المشاكل التي تواجه تلك المؤسسات.

اعتمدت الدراسة على منهج التحليل الوصفي في جانبها النظري، وكذلك تم الاعتماد على أسلوب الاقتصاد القياسي في الجانب التطبيقي باستخدام برنامج **E.views**.

وافترضت الدراسة وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي في السودان ، وأن النقل البحري غير قادر على مواكبة التطور المتسارع في صناعة النقل البحري ، وكذلك انخفاض مساهمة شركة الخطوط البحرية في نقل تجارة السودان الخارجية وتوصلت الدراسة إلى مجموعة نتائج كان أهمها وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي .وأن النقل البحري في السودان غير قادر على مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال.

وأوصت الدراسة بضرورة الاهتمام بقطاع النقل البحري، والعمل على تهيئته حتى يكون قادراً على أداء دوره في خدمة الاقتصاد الوطني .

# **ABSTRACT**

The problem of the study is to identify the impact of Sea transport on the economic growth in Sudan 1990-2014.

The questions of the problem were as follows: Did the Sea transport play an effective role in the economic growth? Did the Sea transport in Sudan cope with the technological developments in this concern? Was it being affected by the internal economic policies of the government?

The study aimed at identifying the impact of Sea transport on the economic growth and obstacles that challenging this dynamic sector.

The scientific significance of the study is to enrich the knowledge side of this field because of the existence of little literature about the impact on the Sea transport on the economic growth. The practical significance is to assist decision-makers in Sea transport organizations to understand its impact on the economic growth and the problems and obstacles that challenging these organizations. For the theoretical part, the study used the descriptive analysis approach and for the applied part it used the Econometric techniques through using, E. Views program .

The study hypothesized that there is a statistical Positive relationship between the Sea transport and economic growth and the Sea transport is unable to cope with the fast technological developments in Sea transport industry. More over the smaller contribution of the Sea of the Sea Lines Company in transporting Sudan foreign trade .

The important findings showed that there is a statistical Positive relationship between the Sea transport and economic growth. Furthermore , Sea Transport in Sudan is not able to cope with the fast technological developments in this field. The study recommended that it is necessary to give more attention for the Sea transport sector and work for its rehabilitation in order to play its role in serving the national economy.

## قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	الاستهلال :
ب	الإهداء :
ج	شكر وعرقان :
د	مستخلص البحث :
هـ	: ABSTRACT
و	: قائمة المحتويات :
ي	: قائمة الجداول :
ل	: قائمة الأشكال :
1	<b>الفصل الأول : الإطار المنهجي للدراسة</b>
2	: مقدمة :
2	: مشكلة الدراسة :
3	: أهداف الدراسة:
3	: أهمية الدراسة :
3	: فرضيات الدراسة :
4	: منهجية الدراسة :
4	: مصادر البيانات :
4	: حدود الدراسة :
4	: مبررات الفترة :
5	: تنظيم الدراسة :
6	: الدراسات السابقة :
22	<b>الفصل الثاني : الإطار النظري للدراسة</b>
23	<b>المبحث الأول : نشأة ومفهوم وأهمية النقل البحري</b>
23	1-1-2 نشأة وتطور النقل البحري:

رقم الصفحة	الموضوع
26	2-1-2 تعريف النقل البحري:
27	3-1-2 أهمية النقل البحري:
29	<b>المبحث الثاني : خصائص ومكونات النقل البحري</b>
29	1-2-2 خصائص النقل البحري
32	2-2-2 مكونات النقل البحري:
37	<b>المبحث الثالث : معدات العرض والطلب على خدمات النقل البحري</b>
37	1-3-2 تعريف الطلب وبيان خصائصه:
41	2-3-2 خصائص عرض خدمات النقل البحري:
42	3-3-2 العوامل المؤثرة على عرض خدمات النقل:
43	<b>الفصل الثالث : مفهومات ونظريات النمو الاقتصادي</b>
44	<b>المبحث الأول : مفهوم وطرق قياس النمو الاقتصادي</b>
44	1-1-3 مفهوم النمو الاقتصادي :
45	2-1-3 عناصر النمو الاقتصادي
51	3-1-3 الفرق بين النمو والتنمية الاقتصادية :
55	4-1-3 عوائق النمو الاقتصادي في الدول النامية :
58	5-1-3 طرق قياس النمو الاقتصادي
67	<b>المبحث الثاني : نظريات النمو الاقتصادي</b>
67	1-2-3 النظرية الكلاسيكية في النمو الاقتصادي :
70	2-2-3 النظرية النيوكلاسيكية في النمو:
72	3-2-3 نظرية مراحل النمو (والت روستو):
74	4-2-3 نموذج هارود ودومار :
75	5-2-3 النظرية الكينزية للنمو:

رقم الصفحة	الموضوع
76	3-2-6 النظرية الجديدة للنمو:
77	3-2-7 النظرية الكلاسيكية الجديدة :
78	3-2-8 نموذج نادي روما (النظرية التقليدية المنقحة للنمو الاقتصادي)
79	<b>الفصل الرابع : النقل البحري في السودان</b>
80	<b>المبحث الأول: نشأة وتطور شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية</b>
82	4-1-1 نشأة وتطور شركة الخطوط البحرية السودانية:
92	4-1-2 الشركات التابعة لشركة الخطوط البحرية :
93	4-1-3 هيئة الموانئ البحرية السودانية النشأة والتطور:
98	<b>المبحث الثاني : دور النقل البحري في الاقتصاد السوداني</b>
98	4-2-1 دور شركة الخطوط البحرية في نقل صادرات وواردات السودان :
107	4-2-2 دور شركة الخطوط البحرية في نقل المواشي :
110	4-2-3 دور الموانئ البحرية في الاقتصاد السوداني :
116	<b>المبحث الثالث : المشاكل والعقبات التي تواجه النقل البحري في السودان</b>
117	4-3-1 المشاكل التي تواجه الخطوط البحرية السودانية :
124	4-3-2 المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية السودانية:
172	4-3-3 التحديات التي تواجه النقل البحري في السودان:
132	<b>الفصل الخامس : دور النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني</b>
132	<b>المبحث الأول : النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من (1990 - 2014م)</b>
133	5-1-1 طبيعة نمو اقتصاد السودان :
136	5-1-2 مسار نمو اقتصاد السودان 1990-2015م:
140	5-1-3 برامج وخطط ترقية نمو اقتصاد السودان:
142	5-1-4 أهم الأحداث التي أثرت على نمو الاقتصاد السوداني خلال الفترة الأخيرة :

رقم الصفحة	الموضوع
150	5-1-5 مساهمة قطاعات الاقتصاد الرئيسية في نمو اقتصاد السودان:
166	المبحث الثاني : دور النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني
166	1-2-5 دور شركة الخطوط البحرية السودانية في النمو الاقتصادي :
170	2-2-5 دور هيئة الموانئ البحرية في النمو الاقتصادي :
173	المبحث الثالث : دراسة قياسية لتحديد أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان
173	1-3-5 توصيف النموذج القياسي :
175	2-3-5 تحليل وفحص بيانات معادلة انحدار الناتج المحلي الإجمالي في السودان :
177	3-3-5 قياس أثر إيرادات النقل البحري على الناتج المحلي الإجمالي:
181	4-3-5 قياس أثر إيرادات شركة الخطوط البحرية على الناتج المحلي الإجمالي :
183	5-3-5 قياس أثر إيرادات هيئة الموانئ البحرية على الناتج المحلي الإجمالي
185	النتائج والتوصيات :
185	النتائج الخاصة :
186	النتائج العامة :
188	التوصيات الخاصة :
188	التوصيات العامة :
189	المراجع :
195	الملاحق :

## قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
61	يوضح طريقة حساب النمو الاقتصادي	1-1-3
87	يوضح مراحل تطور شركة الخطوط البحرية السودانية	1-1-4
100	يوضح الأداء التشغيلي لبواخر شركة الخطوط البحرية السودانية خلال الفترة (1980 - 1997)	1-2-4
104	مساهمة الخطوط البحرية في نقل واردات السودان خلال الفترة (1998 - 2009).	2-2-4
106	مساهمة الخطوط البحرية في نقل الصادرات خلال الفترة (1990 - 2014).	3-2-4
108	يوضح مساهمة الباخرة الضعيفين في نقل تجارة السودان الخارجية من المواشي (1990-2001)	4-2-4
109	إحصائية الأداء التشغيلي والمالي للباخرة الجودي خلال الفترة (1998-2003م)	5-2-4
112	يوضح الصادر والوارد المنقول بالطن عبر ميناء بورتسودان خلال الأعوام (1991-2002م)	6-2-4
113	يوضح الصادر والوارد المنقول بالطن عبر الموانئ السودانية خلال الأعوام (2002-2014م)	7-2-4
114	يوضح صادرات الثروة الحيوانية عبر الموانئ البحرية السودانية بالرأس	8-2-4
138	يوضح الناتج المحلي الإجمالي في السودان خلال الفترة (1990 - 2014) بآلاف الجنيهات بالأسعار الثابتة	1-1-5
152	يوضح مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)	2-1-5
156	يوضح مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)	3-1-5

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
160	يوضح مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)	4-1-5
163	يوضح الناتج المحلي الإجمالي ونمو الاقتصاد في السودان (1990-2014م)	5-1-5
166	يوضح حجم الإيرادات الخاصة بالشركة خلال الفترة من (1990-2014م) بالدولار	1-2-5
169	يوضح نسبة مساهمة إيرادات شركة الخطوط في الناتج المحلي الإجمالي في الفترة من (1990-2014م) بملايين الجنيهات	2-2-5
171	يوضح الإيرادات بآلاف الجنيهات خلال الفترة (1995-2014م)	3-2-5
172	يوضح إيرادات هيئة الموانئ البحرية ومساهماتها في الناتج المحلي الإجمالي في الفترة (1990-2014م) بآلاف الجنيهات	4-2-5
176	يوضح نتائج اختبار ديكي-فولر المدمج (DAF) لاستقرار سلسلة متغيرات معادلة الانحدار	1-3-5
177	يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار البسيط	2-3-5
180	مصفوفة الارتباطات بين متغيرات دالة الناتج المحلي الإجمالي	3-3-5
181	يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار البسيط	4-3-5
183	يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار الخطي البسيط	5-3-5

## قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الأشكال	رقم الشكل
56	الفقر وبطء معدل نمو الدخل الفردي	1-1-3
82	مكونات قطاع النقل البحري في السودان	1-1-4
86	الهيكل الوظيفي لشركة الخطوط البحرية السودانية	2-1-4
96	الهيكل التنظيمي لهيئة الموانئ البحرية	3-1-4

**الفصل الأول**  
**الإطار المنهجي والدراسات السابقة**  
الإطار المنهجي .  
الدراسات السابقة .

## مقدمة :

تعتبر عملية تحقيق معدلات النمو الاقتصادي هدفاً أساسياً لسياسة الدول الاقتصادية، وخاصة الدول النامية التي ما زالت تعاني من الفقر والجهل والمرض، وإن السبب الرئيس وراء كل ذلك هو عدم قدرتها على استغلال ما لديها من موارد، وحتى تخرج هذه الدول من واقعها الحالي وتحقق أهدافها التنموية، عليها العمل الجاد للاستفادة من كافة مواردها (الطبيعية، البشرية، المادية) .

السودان يقع ضمن مجموعة الدول التي تحتاج لعملية الإنماء الاقتصادي وله العديد من الموارد والإمكانيات التي يمكن استغلالها والاعتماد عليها لتحقيق النمو الاقتصادي المنشود ومن تلك الإمكانيات النقل البحري الذي يمكن أن يلعب دوراً فاعلاً في تحقيق النمو الاقتصادي وذلك نسبة لما يمتلكه السودان من موقع جغرافي متميز يتمثل في إطلالته على البحر الأحمر ومجاورته للعديد من الدول التي ليست لها منافذ بحرية. فلو تمكن من استغلال هذا المورد بصورة فاعلة سيساهم ذلك في النمو والتنمية الاقتصادية بصورة واضحة.

## مشكلة الدراسة :

السودان من أوائل الدول التي امتلكت أسطولاً تجارياً في المنطقة العربية والأفريقية، وقد لعب هذا الأسطول دوراً مهماً في خدمة الاقتصاد السوداني ونموه في فترات سابقة إلا أنه قد شهد تراجعاً كبيراً في الآونة الأخيرة مما انعكس أثره على أداء الاقتصاد السوداني. تأتي هذه الدراسة لمعرفة مدى تأثير النقل البحري في السودان على النمو الاقتصادي وذلك من خلال دراسة العلاقة بين الناتج المحلي الإجمالي (GDP) وعوائد النقل البحري خلال الفترة من (1990-2014م) وما هي المشاكل التي تواجه هذا القطاع. وتتمثل الفجوة في عدم وجود دراسة تناولت أثر النقل البحري في النمو الاقتصادي في السودان، حيث انحصرت الدراسات التي أطلعت عليها رغم قلتها على تناول أعمال الموانئ البحرية.

واعتمدت الدراسة في متغيراتها المستقلة على دراسة الإيرادات والصادرات والواردات واقتصرت تساؤلاتها في النقاط التالية:

- \* هل للنقل البحري في السودان دور مؤثر في تحقيق النمو الاقتصادي ؟
- \* هل تأثير النقل البحري بالسياسات الاقتصادية الداخلية للدولة ومواقفها الخارجية ؟
- \* ما مدى مواكبة النقل البحري في السودان للتطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال؟
- \* كيف يستفيد السودان من موقعه المتميز جغرافياً في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية؟

## أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى:

- 1- التعرف على مساهمة النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني .
- 2- إبراز المعوقات والمشاكل التي تواجه النقل البحري في السودان .
- 3- اقتراح الحلول المنطقية والمقبولة للمشاكل التي تواجه قطاع النقل البحري في السودان.

## أهمية الدراسة :

أولاً: الأهمية العلمية :

- 1- إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال حيث تندر الأدبيات السابقة بالمكتبات الأكاديمية للجامعات.
- 2- سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة فيما يتعلق بأثر النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني والتحديات والمشاكل التي تواجهه.

ثانياً: الأهمية العملية:

- 1- تسليط الضوء على الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية في السودان وذلك من خلال إسهامه في تطور وازدهار عملية التبادل التجاري بجانب توفيره لجانب كبير من العملات الأجنبية للدولة.
- 2- يعتبر البحث مهماً لمؤسسات النقل البحري من حيث معرفة التحديات والمشاكل التي تواجه هذه المؤسسات وذلك للعمل على معالجتها مستقبلاً لتلعب دورها في النمو الاقتصادي بالبلاد.
- 3- تعود أهمية البحث إلى الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في حل بعض المشكلات الاقتصادية والاجتماعية التي تواجه دول العالم الثالث، حيث يعتبر من أحد أهم الروافد الايرادية للدول التي لها القدرة على امتلاك مثل هذا النوع من الخدمات بجانب ذلك يساهم في تخفيف معدلات البطالة.

## فرضيات الدراسة :

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية :

- 1- هنالك علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي في السودان.
- 2- هنالك علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين إيرادات الموانئ البحرية والنمو الاقتصادي في السودان.
- 3- هنالك علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين إيرادات الخطوط البحرية والنمو الاقتصادي في السودان.

- 4- تأثر أداء النقل البحري بالظروف السياسية والاقتصادية التي مر بها السودان وخاصة شركة الخطوط البحرية وينعكس ذلك على النمو الاقتصادي.
- 5- النقل البحري في السودان غير قادر على مواجهة التحديات التكنولوجية المتسارعة في هذا المجال.

### **منهجية الدراسة:**

#### **تتبع هذه الدراسة:**

- اعتمدت الدراسة على منهج الإحصاء الوصفي لوصف وتحليل هذه الظاهرة في جانبها النظري فيما يتعلق بجمع وتحليل البيانات.
- وكذلك تم الاعتماد على المنهج الإحصائي التحليلي معتمدة على أسلوب الاقتصاد القياسي في الجانب التطبيقي باستخدام برنامج E.views، للتأكد من معلمات نموذج الانحدار المتعدد ومدى مطابقتها للنظرية الاقتصادية.

### **مصادر البيانات:**

اعتمدت الدراسة على المراجع والدوريات والرسائل الجامعية والتقارير المتعلقة بموضوع الدراسة إضافة إلى الانترنت والملاحظات والمشاهدة للظاهرة موضوع الدراسة.

### **حدود الدراسة :**

- 1- الحدود المكانية: هيئة الموانئ البحرية وشركة الخطوط البحرية السودانية .
- 2- الحدود الزمنية: تغطي الدراسة الفترة من (1990م- 2014م).

### **مبررات الفترة:**

شهدت هذه الفترة العديد من الأحداث ذات التأثيرات الاقتصادية والسياسية والتي انعكست تداعياتها على أداء الاقتصاد السوداني بصورة عامة وأداء النقل البحري بصورة خاصة وعلى أداء شركة الخطوط البحرية السودانية بصورة أكثر خصوصية. وتتمثل هذه الأحداث في النقاط التالية:

- 1- فترة الكساد في مجال النقل البحري عالمياً والتي شهدتها فترة ثمانينات القرن الماضي ومازالت تداعياتها مستمرة والتي ترتب عليها خروج بعض شركات النقل واندماج بعضها.
- 2- تغيير الفكر الأيديولوجي للدولة السودانية مما أثر على شكل العلاقات السياسية مع الدول الغربية وهي ذات الدول التي تمتلك مقومات صناعة النقل البحري.
- 3- كذلك شهدت هذه الفترة حرب الخليج الثانية وموقف السودان منها وتأثيرات ذلك على شكل العلاقات السودانية الخارجية. وكان من نتائجها فرض حصار اقتصادي

ومقاطعة السودان من قبل كثير من الدول خاصة صناعة القرار الدولي في الأمم المتحدة.

4- اشتداد حرب الجنوب في هذه الفترة واستنزافها للكثير من الموارد البشرية والاقتصادية.  
5- ظهور البترول في الاقتصاد السوداني وأثره على معدلات نمو الاقتصاد في قطاعاته المختلفة.

كل هذه الأحداث كان لها تأثيرها على مسار الاقتصاد السوداني بمكوناته وقطاعاته المختلفة ومما لا شك فيه أن النقل البحري يمثل أحد أهم مكوناته لما له من فوائد ذات ارتباط مع القطاعات الاقتصادية الأخرى فهو يلعب دوراً محورياً في عملية الإنماء الاقتصادي.

### تنظيم الدراسة :

تتكون هذه الدراسة من خمسة فصول وخاتمة، اشتمل الفصل الأول على الإطار المنهجي للدراسة الذي يحتوى على مبحثين يتناول الأول مشكلة الدراسة وأهدافها وأهميتها والفروض إضافة إلى المنهجية التي تم إتباعها، أما الثاني فتم فيه التطرق للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة.

أما الفصل الثاني فكان عن الإطار النظري للدراسة ويتكون من ثلاثة مباحث واحتوى على مفهوم النقل البحري ونشأته وأهميته الاقتصادية ومكوناته وخصائص النقل المائي إضافة إلى التعرف على محددات الطلب والعرض على خدمات النقل.

وتناول الفصل الثالث موضوع النمو الاقتصادي ويتكون من ثلاثة مباحث تطرق الأول منها إلى موضوع الاقتصاد من حيث مفهوم النمو وعناصره والفرق بين النمو والتنمية وعائق النمو في الدول النامية وطرق قياس النمو الاقتصادي. وتناول الثاني نظريات النمو المختلفة. أما المبحث الثالث فقد تناول النمو الاقتصادي في السودان من حيث القطاعات الاقتصادية التي يتكون منها الاقتصاد السوداني إضافة إلى تتبع مسار عملية النمو الاقتصادي في السودان والتطورات والأحداث التي تؤثر عليه.

أما الفصل الرابع فتناول تجربة النقل البحري في السودان من حيث نشأة وتطور النقل البحري في السودان بالتركيز على شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية، إضافة إلى توضيح المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل البحري في السودان.

وأخيراً الفصل الخامس الذي خصص لمعرفة أثر النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني وتم تناول مساهمة النقل البحري في الاقتصاد السوداني من خلال دراسة وتحليل الإيرادات الخاصة بشركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية، إضافة إلى الدراسة القياسية لمعرفة تأثير إيرادات النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني (الدراسة القياسية). من ثم كانت النتائج والتوصيات الخاصة بالدراسة.

## الدراسات السابقة:

### 1) عزة صلاح خليل (2012) (1)

تناولت هذه الدراسة مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان وأثره على التنمية الاقتصادية من خلال دراسة استكشافية قام بها الباحث لمحطة حاويات الميناء الجنوبي والشركات الملاحية والمُخْلِصين ورجال الأعمال، ومن خلال معايشة بيئة العمل وإجراء العديد من المقابلات المتعمقة مع بعض المسؤولين في مختلف هذه الجهات إضافة لحضور السمنارات والمؤتمرات المتعلقة بموضوع الدراسة.

وهناك عدم كفاءة في الخدمات المقدمة من قبل محطة حاويات الميناء الجنوبي ببورتسودان أدى إلى تكرار الشكاوى من قبل المستفيدين من خدمات المحطة (ملاك السفن، وكلاء سفن، مُخْلِصين، رجال أعمال). مما جعل ميناء بورتسودان متمثلاً في محطة الحاويات طارداً للخطوط الملاحية الكبيرة وغير قادر على المنافسة الإقليمية وجذب الحركة التجارية.

\* أهداف الدراسة:

- التعريف بصناعة النقل البحري وأهميتها لاقتصاديات الدول عامة والتنمية على وجه الخصوص.

- توضيح زيادة الطلب على خدمات النقل البحري والتطورات التي حدثت فيه.

- التوصل لحلول مقبولة للمشاكل التي تواجه النقل البحري بنظام الحاويات بمحطة الميناء الجنوبي.

- توضيح كيفية رفع مستويات الأداء وبلوغ خدمات الميناء إلى المستوى المميز لها من حيث الجودة والتسعير حتى يصبح الميناء حلقة فاعلة في سلسلة الإمداد العالمي وتكون الموانئ قادرة على المنافسة الإقليمية وجاذبة للحركة التجارية والنقل الدولي.

\* أهم النتائج:

- ضعف إمكانيات محطة حاويات الميناء الجنوبي من ناحية خدمات الأرصفة ومعدات الشحن والتفريغ.

- ضعف حركة التجارة المتداولة بالمحطة وجذبها لأجيال قديمة من السفن.

---

(1) عزة صلاح خليل (2012)، مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان وأثره على التنمية الاقتصادية "

دراسة حالة حاويات الميناء الجنوبي - بورتسودان" 2004 - 2008، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة

- جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

- ضعف خطط تطوير محطة حاويات بورتسودان رغم التطورات المتسارعة في مجال السفن والمعدات.
- فقدان المحطة للمنافسة الإقليمية وجذب الحركة التجارية بخدمة تجارة الدول المجاورة.
- \* أهم التوصيات:
- يجب أن تلجأ محطة بورتسودان إلى العالمية وتتابع باستمرار ما يحدث في الموانئ المجاورة من تطور وخاصة موانئ البحر الأحمر.
- ضرورة الاهتمام بالتخطيط للموانئ وإيجاد فئة متخصصة متدربة على عمليات التخطيط الجيد للموانئ مما يؤدي لترشيد الاستثمارات وتلافي الأخطاء المكلفة.
- العمل على استغلال ميزة الموقع الجغرافي لميناء بورتسودان بأقصى قدر ممكن من خلال خدمة تجارة الدول المجاورة المغلقة.
- الإسراع بتنفيذ سياسة الخصخصة لرفع مستوى الكفاءة الإنتاجية وتنشيط حركة النقل البحري وتحقيق الجودة بالقدر الذي تكون له عوائد اقتصادية

## (2) خضر صالح عثمان عمر (2011) (1)

تناولت هذه الدراسة قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان، وأن تدني كفاءة عمليات مناولة الحاويات يؤدي إلى زيادة الزمن الكلي الذي تقضيه السفينة في الميناء (زمن الانتظار للسفينة للحصول على مربط زائداً زمن الخدمة للشحن والتفريغ). ويتمثل جانب العرض في الميناء في الآليات والمعدات والأرصدة المتاحة إلى جانب زمن الخدمة المقدمة للسفن الزائرة، فالميناء الذي يقدم أقصر وقت للخدمة يقدم عرض أفضل من الميناء الذي يقدم زمن خدمة أطول.

أيضاً إذا كانت البضاعة محملة في ميناء المغادرة بواسطة عملية الصب الجاف أو الصب السائل أو عن طريق الحاويات، يتطلب ذلك تفريغها في ميناء الوصول بنفس طريقة المناولة في ميناء المغادرة الأمر الذي يدعو لأن تكون معدات المناولة في الموانئ السودانية مواكبة لأي تطورات تحدث في معدات وعمليات المناولة على المستوى العالمي وعلى المستوى الإقليمي.

(1) خضر صالح عثمان عمر (2011)، قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان، (1999-

2009)، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا

\* أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- معرفة مدى الكفاءة التي تعمل بها الموانئ السودانية.
  - توضيح وتحليل إنتاجية الحاويات المتداولة في الموانئ السودانية خلال فترة الدراسة.
  - تحليل إنتاجية الطن المتناول من خلال الحاويات المتداولة في الموانئ السودانية خلال فترة الدراسة.
  - توضيح وتحليل عدد سفن الحاويات التي زارت الموانئ السودانية خلال فترة الدراسة.
  - قياس زمن الخدمة لسفن الحاويات في الموانئ السودانية.
  - توضيح الزمن المعياري لانتظار السفن للحصول على مريض في موانئ البلدان العربية.
- \* أهم الفرضيات:

- ميناء بورتسودان لا زال ميناء رافدي ولم يتحول إلى ميناء محوري.
- سرعة دوران الرافعات الجسرية والساحبات الأرضية تؤثر على كفاءة عمليات المناولة من شحن وتفريغ للسفن وبالتالي تؤثر على كفاءة الميناء.
- زمن الانتظار الذي تقضيه سفن الحاويات للحصول على مريض يزيد عن الزمن المعياري لكفاءة الموانئ العربية ومن ثم الموانئ العالمية.
- سرعة دوران الرافعات الجسرية تقل عن السرعة المعيارية لكفاءة الرافعة الجسرية للموانئ في المنطقة العربية ومن ثم الموانئ العالمية.

\* أهم النتائج:

- إن عدد الحاويات المتداولة في تزايد مستمر مما أدى إلى تطور وزيادة النقل بالحاويات للبضائع المنقولة بحراً إلى السودان.
- ميناء بورتسودان ما زال ميناءً رافدياً ولم يتحول إلى ميناء محوري ليقوم بدور إقليمي منتظر في تجارة الترانزيت (التجارة العابرة) لكل أو بعض دول الجوار التي ليست لها موانئ بحرية مثل تشاد وأثيوبيا وأفريقيا الوسطى ودولة جنوب السودان الوليدة.
- الموانئ السودانية تحتل ترتيباً وتصنيفاً متأخراً جداً لدى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لمجموعة الدول.
- إن إنتاجية ميناء بورتسودان الجنوبي في مجال المناولة تساوي (14 %) فقط مقارنة بإنتاجية أقرب الموانئ إليه وهو ميناء جدة الإسلامي.
- زمن انتظار السفن حتى تجد مريضاً يبلغ (39.89) ساعة وهو أكبر بكثير من معيار اتحاد الموانئ العربية لكفاءة الميناء المحددة بـ (12) ساعة على الأكثر لانتظار السفينة للحصول على مريض.

\* أهم التوصيات:

- التخطيط المستقبلي بتحويل ميناء بورتسودان من ميناء رافدي إلى ميناء محوري ليأخذ نصيبه من تجارة الترانزيت وذلك لخصوصية موقعه الجغرافي ليساهم في التجارة الخارجية لبعض دول الجوار التي ليست لها موانئ بحرية.
- إحلال الرافعات الجسرية الحالية برافعات جسرية أكثر تطوراً حيث أن الرافعات الجسرية الحالية تحمل حاوية واحدة في كل دورة وهناك رافعات جسرية تحمل أربع حاويات في الدورة الواحدة كتلك المستخدمة في موانئ دبي.
- العمل على زيادة سرعة الرافعة لتحقيق (25) حاوية في الساعة في المدى القريب علماً بأنها الآن تساوي (17) حاوية / الساعة.
- الاهتمام بالتدريب للفنيين والتقنيين وسائقي الرافعات الجسرية والسباحات الأرضية لرفع إنتاجية الوحدات المتداولة في عمليتي الشحن والتفريغ.
- تقليل زمن تبديل عمال الوردية من ساعة إلى نصف ساعة وزمن مراجعة الآليات من ساعة إلى نصف ساعة لرفع ساعات العمل اليومي من (18 - 21) ساعة في اليوم.
- فتح المجال للقطاع الخاص لتقديم خدمات بناء الأرصفة أو موانئ أو تأجيرها أو تقديم خدمات مناولة لسفن الحاويات وذلك لإفساح المجال لسفن الخطوط الملاحية المختلفة، ولتجويد الخدمة المينائية نتيجة للمنافسة في تقديم الخدمة وجذب العملاء.
- تحديث الإحصائيات السنوية للموانئ السودانية وجعلها متاحة على الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ البحرية ومد الجهات ذات الصلة بها. ففي بعض نشرات الأونتكاد لم يظهر اسم الموانئ السودانية بينما ظهرت بعض موانئ الدول النامية التي تقل في الكفاءة عن الموانئ السودانية. وهذا يشير إلى وجود فجوة معلوماتية لها آثارها السالبة.

### (3) بابكر أحمد العوض (2010).<sup>(1)</sup>

موضوع هذه الدراسة أثر تطوير النقل البحري على تجارة السودان الخارجية. وتعتبر الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري في السودان ليست متكاملة ومنخفضة الكفاءة من حيث الإنتاجية والسرعة المطلوبة لدوران السفن، وتحقيق معدلات عالية لتداول تجارة السودان الخارجية.

---

(1) بابكر أحمد العوض (2010)، أثر تطوير النقل البحري على تجارة السودان الخارجية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة البحر الأحمر.

\* أهم الفرضيات:

- خدمات النقل البحري تؤثر تأثيراً كبيراً على التجارة الخارجية.
- هناك علاقة طردية بين تكاليف نقل الصادرات السودانية وقدرتها على المنافسة في الأسواق العالمية.
- هناك علاقة طردية بين زيادة كفاءة قطاع النقل البحري وتنشيط تجارة السودان الخارجية.
- هناك علاقة طردية بين استخدام التقنيات الحديثة بواسطة شركات الملاحة والموانئ البحرية وزيادة حجم ونوعية التجارة العالمية.

\* أهم النتائج:

- إن ميناء بورتسودان ينقل 83 % من تجارة السودان الخارجية.
- إن رفع كفاءة الأطراف المتعاملة في النقل البحري له الأثر الايجابي على تداول تجارة السودان الخارجية.
- تفتقد محطة الحاويات بالميناء الجنوبي إلى الكفاءة المطلوبة للاستفادة القصوى في اتخاذ نظام النقل بالحاويات من الباب إلى الباب.

\* أهم التوصيات:

- على الأطراف المتعاملة في النقل البحري في السودان العمل على رفع كفاءة الأداء للإسهام بصورة فعّالة لنقل تجارة السودان الخارجية.
- العمل على تطوير ميناء بورتسودان من جميع الجوانب الفنية والإدارية حتى يواكب وسائل النقل البحري الحديثة.
- فتح مناطق جمركية وإنشاء موانئ جافة حتى يكتمل تخليص الحاويات مما يقلل زمن بقاء الحاوية في الميناء.
- على أصحاب البضائع الواردة بنظام الحاويات تدبير أمورهم المالية قبل وصول حاوياتهم وتجهيز مستنداتهم لتسهيل عملية التخليص السريع للحاويات.
- الاهتمام بالاحتياجات التدريبية للموانئ كأساس لنجاح التدريب وذلك بتكثيف برامج التدريب.

#### 4) يوسف حسن عبد الله (2009).<sup>(1)</sup>

موضوع هذه الدراسة النشاط الاقتصادي للموانئ البحرية السودانية ومواكبته لمعايير ومتطلبات التجارة الدولية، في ظل تنامي حركة التجارة الدولية في السودان، والعجز عن تطور مرافق النقل عموماً وخاصة النقل بالحاويات، مما يؤدي إلى تعقيدات بالغة في الأداء العام لهيئة الموانئ البحرية وزيادة كبيرة في تكاليف التشغيل، وبالتالي زيادة كبيرة في تكاليف الصادرات والواردات مما ينعكس سلباً على أسعار السلع، ويناقض مبدأ تسهيل التجارة الدولية.

\* أهداف الدراسة:

- بيان أهمية توفير المقومات الأساسية للموانئ السودانية لمواكبة التطور في أجيال سفن الحاويات.

- معرفة أهمية مواكبة الموانئ السودانية للمعايير الدولية للتجارة الخاصة بإجراءات التخليص والإفراج عن البضائع.

\* أهم الفرضيات:

- ضعف وتدني المقدرات التقنية لدى الإدارات المتعاملة في شحن وتفريغ البضائع لا يمكنها من مواكبة اتساع التجارة الدولية.

- غياب التنسيق بين الإدارات المختلفة المتعاملة في الموانئ.

- تعقيد إجراءات التخليص وتداخلها يؤدي إلى بطء عمليات نقل الحاوية من الباكسة إلى مناطق التخزين.

- غياب التخطيط العلمي الذي يدعم الاستخدام الأمثل لوسائل النقل.

\* أهم النتائج :

- عدم كفاءة بعض رجال الأعمال يؤدي إلى إعاقة انجاز تخليص الحاويات.

- يوجد قصور في استخدام الأنظمة الالكترونية في الموانئ.

- يوجد روتين معقد في العمل في الميناء.

\* أهم التوصيات:

- تهيئة الميناء الجنوبي ليصبح ميناء محوري.

- تحديث نظم المناولة بالميناء.

- تحديث نظم المعلومات وتحليل البيانات.

---

(1) يوسف حسن عبد الله (2009)، النشاط الاقتصادي للموانئ البحرية السودانية ومواكبته لمعايير ومتطلبات التجارة الدولية، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة - معهد البحوث والدراسات الإنمائية - جامعة الخرطوم

## (5) أسعد مبارك حسين (2009)<sup>(1)</sup>

تناولت هذه الدراسة استخدام نظام التكاليف على أساس النشاط في تحديد وقياس تخصيص التكاليف المشتركة في قطاع الخدمات المينائية. وتعتبر مشكلة تخصيص وتحميل التكاليف الصناعية/الخدمية غير المباشرة على المنتجات من مشاكل التكاليف التي ما زالت محل العديد من البحوث نظراً لأهميتها، حيث جرى العرف المحاسبي والتطبيق العملي على اعتماد نظم التكاليف التقليدية.

\* أهم الفرضيات:

- لا تطبق هيئة الموانئ البحرية السودانية نظم التكاليف الحديثة في تحديد تكلفة الخدمة المينائية.

- تؤثر طرق التكاليف الحديثة على تخصيص تكلفة الخدمات المينائية.

- يمكن للنموذج المقترح قياس تكلفة الخدمات المينائية بهيئة الموانئ البحرية السودانية بصورة دقيقة.

\* أهم النتائج:

- تمثل التكاليف غير المباشرة في بيئة الإنتاج التقليدية نسبة قليلة من تكاليف الإنتاج.

- ينتج من تطبيق النظم التقليدية خطأ في حساب تكلفة الخدمات بسبب الأسلوب الخاطئ في تحميل التكاليف غير المباشرة على الإنتاج بدلاً من تتبع هذه التكاليف وتخصيصها على أساس علاقة السبب والنتيجة.

- عدم ملائمة أساليب التكاليف المطبقة حالياً بهيئة الموانئ البحرية السودانية مع التطورات العالمية وظروف المنافسة التي تواجهها الموانئ البحرية السودانية لعدم قدرتها على توفير معلومات دقيقة تلبي احتياجات الإدارة ومتطلبات العملاء.

\* أهم التوصيات:

- ضرورة تنمية الوعي لمحاسبي التكاليف بهيئة الموانئ البحرية ليكونوا على استعداد دائم لتطوير نظم وأساليب التكاليف والارتفاع بمستوى جودة المعلومات.

- ضرورة تحديد أسعار الخدمات المينائية على أساس تكلفة حقيقية.

- ضرورة التزام هيئة الموانئ بربط الإيرادات والتكاليف بالمنتج فعلياً من الخدمات مع تحقيق أرباح معقولة دون تدخل الدولة في تسعير الخدمات المينائية.

---

(1) أسعد مبارك حسين (2009)، استخدام نظام التكاليف على أساس النشاط في تحديد وقياس تخصيص التكاليف المشتركة في قطاع الخدمات المينائية- رسالة دكتوراه غير منشورة - جامعة النيلين.

## 6) عاطف محمد عبد القادر (2008) (1)

تناولت هذه الدراسة أثر تجهيزات المناولة على كفاءة نقل البضائع بالحاويات، وتعاني البواخر في ميناء بورتسودان من طول الزمن الذي تهدره في انتظار تفريغ حمولتها، ويعاني التجار من إتلاف بضائعهم أو فقدان الفرصة التسويقية نتيجة للتأخير، ويعاني المواطنون في نهاية الأمر من تحمل تكاليف الفشل.

\* أهداف الدراسة:

دراسة المعوقات في محطة الحاويات بميناء بورتسودان بالإضافة إلى تقدير حجم التجارة المستقبلي.

\* فرضيات الدراسة:

- سوء التقدير وضعف التخطيط المستقبلي في الموانئ البحرية.
  - ضعف التجهيزات الفنية لعمليات المناولة.
  - وجود مشاكل إدارية مثل البيروقراطية.
  - خصخصة تشغيل محطة الحاويات يؤدي إلى زيادة كفاءة الأداء في الميناء.
- \* أهم التوصيات:

- ضرورة تبسيط الإجراءات الجمركية واستخدام النافذة الواحدة.
- توحيد زمن بدء العمل للإدارات المختلفة المتعلقة بالميناء.
- تسريع استخراج الفواتير عند عمليات الكشف والتفريغ للحاويات بإدخال برامج حاسوبية
- توجيه الإدارات المختلفة للعمل لمدة 356 يوم دون توقف.

## 7) عبد الصادق محمد سعيد (2003م). (2)

تناولت هذه الدراسة التحديث بميناء بورتسودان وأثره على تجارة السودان الخارجية، من أكبر المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية، مشكلة التكديس، لذلك لابد من التعرض للحلول الناجمة وذلك عبر تحديث وتطوير الإمكانيات الفنية والتشغيلية للموانئ البحرية تفادياً لحدوث الآثار الاقتصادية لمشكلة التكديس والمتمثلة في انخفاض معدلات دوران السفن ورفع أسعار نوالين النقل.

---

(1) عاطف محمد عبد القادر (2008)، أثر تجهيزات المناولة على كفاءة نقل البضائع بالحاويات - رسالة دكتوراه غير منشورة - جامعة النيلين.

(2) عبد الصادق محمد سعيد (2003م) ، التحديث بميناء بورتسودان وأثره على تجارة السودان الخارجية، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة - جامعة البحر الأحمر

### \*أهداف الدراسة:

وهدفت الدراسة إلى تأكيد أهمية هيئة الموانئ البحرية في الاقتصاد القومي كما هدفت إلى تطوير وتحسين خدمات الموانئ البحرية ومواكبة التطور الذي يحدث في صناعة النقل البحري.

### \* فرضيات الدراسة:

- عدم مقدرة الموانئ البحرية السودانية في الوقت الراهن على مسايرة التطور الهائل الذي حدث في صناعة النقل البحري.
- تكاليف خدمات ميناء بور تسودان يفوق تكاليف الخدمات بالموانئ المحيطة والمجاورة.
- عملية التحديث في ميناء بورتسودان تؤدي إلى تطورات ايجابية في التغلب على مشكلة التكدس.
- عدم مرونة التعريفية وعدم ثباتها تؤثر على السفن وعلى التوكيلات الملاحية.

### \* أهم النتائج:

- إن ميناء بور تسودان بوضعه الحالي غير مؤهل لمسايرة التطورات التكنولوجية في مجال النقل البحري.
  - ارتفاع تكلفة المناولة بميناء بورتسودان مقارنة بالموانئ الإقليمية المجاورة.
- ### \* أهم التوصيات:
- تهيئة البنية الأساسية بميناء بورتسودان لتطبيق المفهوم الحديث للموانئ والدخول في منظومة النقل متعدد الوسائط.
  - إعادة النظر حول تسعير خدمات الحاويات بميناء بورتسودان.
  - تفعيل دور الإدارة البحرية للتنسيق بين كل الجهات المتعاملة والمستفيدة من خدمات الموانئ.

### (8) مريم فرج محمد أحمد(2002)<sup>(1)</sup>

\* تناولت هذه الدراسة هيئة الموانئ البحرية ومدى قدرتها على المنافسة في ظل اتجاه العالم إلى الموانئ المحورية، وقد خلقت اتفاقية التجارة العالمية واقعاً جديداً للموانئ وذلك بظهور نظام اللوجستيك والنقل متعدد الوسائط والتعامل بالتجارة الالكترونية والمنافسة العالمية خاصة وأن

---

(1) مريم فرج محمد أحمد(2002) ، منافسة ميناء بور تسودان للموانئ الإقليمية في مجال الحاويات في الفترة 1990-2001، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

خدمات الموانئ تخضع للمعايير الدولية التي تضعها المنظمات العالمية في هذا المجال. فأين ميناء بور تسودان من هذا الواقع ؟ خاصة محطة الحاويات.

\* أهداف الدراسة:

- ضرورة تطوير الموانئ السودانية بالتركيز على محطة الحاويات بوضع خطط لتواكب المتغيرات المستجدة.

- تطبيق نظام معلومات متكامل وقواعد بيانات في النقل البحري.

- الموانئ المجاورة ومنافستها لهيئة الموانئ البحرية السودانية.

\* الفروض:

- ميناء بورتسودان يمكن أن يكون ميناءً محورياً بدلاً عن ميناء رافدي.

- عدم وجود التقنية العالية في تشغيل وإدارة الميناء لمواكبة صناعة النقل البحري.

- أسلوب التشغيل والتخطيط المستخدم حالياً يختلف عن الموانئ العالمية والمجاورة مما يؤثر سلباً على الأداء.

\* أهم النتائج:

- تسعى هيئة الموانئ البحرية وبقية الأطراف ذات الصلة لإجازة قانون بحري سوداني.

- افتقار السودان إلى النقل متعدد الوسائط.

- افتقار الموانئ السودانية للتكنولوجيا المتقدمة للدخول في عصر العولمة والاتصالات.

\* أهم التوصيات:

- على هيئة الميناء أن تقوم بكل ما في وسعها بتجميع الطاقات والموارد من أجل قيام ميناء محوري بكل المقاييس الدولية والعالمية حتى يكون قادراً على المنافسة.

- الاهتمام بالتشريعات والقوانين الدولية والوطنية المتصلة بنشاط النقل البحري.

- الاهتمام بالتخطيط المسبق للتشغيل مع تذليل الصعاب للخدمات التسويقية.

- الاستعداد للعولمة واتفاقية التجارة والخصخصة التي تجتاح العالم في إطار النقل البحري.

(9) سعيد صالح إدريس (2012)

\* مشكلة الدراسة :

تمثلت مشكلة الدراسة في السؤال الآتي :

هل الأسطول الوطني للنقل البحري بوضعه الراهن مواكب لمتطلبات التجارة الخارجية

المنقولة بحراً ؟

\* الفروض :

- 1- سفن النقل البحري الوطني لا تواكب متطلبات التجارة الخارجية المنقولة بحراً .
- 2- لم يحظ الناقل الوطني بالاهتمام الكافي من قبل الدولة من حيث الدعم والرقابة على أنشطته .

\*الأهداف :

- 1- عكس الأدوار الاقتصادية والاجتماعية والإستراتيجية التي قام بها الناقل الوطني عبر مسيرته الطويلة .
- 2- التعرف على الوضع الراهن للسفن ، وهل هي قادرة على تلبية متطلبات التجارة الخارجية المنقولة بحراً .
- 3- الوقوف على أهم المعوقات التي واجهت الناقل الوطني ، ومن ثم البحث عن الحلول التي تمكن الناقل الوطني من معودة نشاطه في صناعة النقل البحري .

\* أهم النتائج:

- 1- تمكن الناقل الوطني من خلال مسيرته من نقل معظم تجارة السودان الخارجية وجنب البلاد الاعتماد على السفن الأجنبية في فترة الأزمات .
- 2- عدم مواكبة سفن الناقل الوطني للتطورات في صناعة النقل البحري العالمي .
- 3- التغيير المتكرر وعدم الاستقرار الإداري في الناقل الوطني أفقده التركيز في وضع خطط إستراتيجية طموحة .
- 4- غياب السياسة الواضحة من قبل الدولة مع ضعف الرقابة على أنشطة الناقل الوطني أدى إلى انعكاسات سلبية في الاستثمارات ومشروعات التنمية الاقتصادية .
- 5- هجرة الكوادر البشرية المؤهلة في مجال النقل البحري لها آثار سلبية .

\* أهم النتائج:

- 1- الإسراع في عملية إحلال السفن القديمة بأخرى حديثة مواكبة لمستجدات النقل البحري العالمي .
- 2- الاهتمام بالكادر البشري المؤهل والاستفادة من نظام التحالفات والشراكات الإستراتيجية البحرية مع وضع خطة تسويقية تتوافق مع المفاهيم الحديثة للتسويق الخدمي .
- 3- الاهتمام الحكومي والإشراف على الناقل الوطني لدوره الاقتصادي والإستراتيجي (1).

---

(1) سعيد صالح إدريس سليمان (2012) ، دور الناقل الوطني في نقل تجارة السودان الخارجية ، رسالة ماجستير في النقل الدولي واللوجستيات ، جامعة البحر الأحمر .

## 10) عابد بن عابد العبدلي ( 2005م):<sup>(1)</sup>

كان موضوعها تقدير أثر الصادرات على النمو لاقتصادي في الدول الإسلامية. مشكلة الدراسة تمثلت في التعرف على أثر الصادرات على النمو .  
\* أهداف الدراسة:

هدفت الدراسة إلى تقدير أثر الصادرات على النمو الاقتصادي في الدول الإسلامية، ولتحقيق ذلك تم تقدير نموذج قياسي تضمن ثلاثة متغيرات ومتغير تابع وهو الناتج المحلي الإجمالي (GDP) ممثلاً للنمو الاقتصادي ومتغيرين تفسيريين هما: متغير الصادرات كعامل اقتصادي خارجي ومتغير الاستثمار كعامل اقتصادي.  
\* منهج الدراسة:

اتبعت الدراسة منهجين في تقدير النموذج هما التقدير الفردي لكل دولة في الفترة (1960-2001م) وقد تم فحص مدى سكون السلسلة الزمنية لكل متغير باستخدام جذر الوحدة والتكامل المشترك. والنموذج الثاني التقدير الجمعي أو الدمج حيث تم دمج ( 42 مشاهدة) مع بيانات مقطعية للدول الإسلامية (21 دولة).  
\* نتائج الدراسة :

وبعد تقدير النموذج الفردي لكل دولة لم تظهر النتائج مشجعة إلا في حالات محدودة حيث عانت اغلب النماذج الفردية من مشاكل قياسية نتيجة للارتباط أو خطأ التحديد مما أدى إلى عدم معنوية المعلومات وظهور إشارات غير متوقعة وانخفاض المقدرة التفسيرية، وبعد تقدير النموذج بالأسلوب الجمعي، تحسنت كفاءة النموذج وأظهرت النتائج معنوية كل من متغير الصادرات والاستثمار كمفسرين للنمو الاقتصادي في الدول الإسلامية (البتروولية، الأقل دخلاً، ومتوسطة الدخل) في القاطع والميول الجزئية، ففي مجموعة الدول البتروولية ظهر متغير الصادرات أكثر أهمية من متغير الاستثمار في التأثير على النمو الاقتصادي، بينما مجموعة الدول الأقل دخلاً ومتوسطة الدخل ظهر مغير الاستثمار أكثر أهمية من متغير الصادرات.

---

( 1 ) عابد بن عابد العبدلي ( 2005م)، تقدير أثر الصادرات على النمو لاقتصادي في الدول الإسلامية ، دراسة دكتوراه غير منشورة، مركز صالح عبد الله للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، السنة التاسعة، عدد27.

## 11 سليمان خليفة مردس (2014)<sup>(1)</sup>

تناولت هذه الدراسة مفهوم النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية والفرق بينهما مستعرضة بالتفصيل محددات نمو الاقتصاد السوداني من خلال دراسة الناتج المحلي الإجمالي لكل القطاعات الاقتصادية الرئيسية.

وهدفت لمعرفة إلى أي حد تؤثر محددات النمو الاقتصادي المباشرة وغير المباشرة على النمو الاقتصادي في السودان، وقامت باستعراض تطور محددات النمو الاقتصادي المباشرة وغير المباشرة عبر نظريات واستراتيجيات النمو الاقتصادي، إضافة إلى التعرف على أهم المعوقات التي تواجه عملية النمو الاقتصادي في الدول النامية وخاصة السودان.

الأهمية العلمية للدراسة تكمن في أن هذا البحث يمثل إضافة علمية للدارسين في هذا المجال. إضافة إلى التعرف على أهم المحددات ذات التأثير على النمو الاقتصادي بالسودان. أما الأهمية العملية تتمثل في قلة البحوث والدراسات التي تناولت النمو الاقتصادي في السودان. وبالتالي مساعدة صانعي السياسات الاقتصادية فيما يتعلق بالعوامل المحددة للنمو الاقتصادي.

تتمثل مشكلة هذه الدراسة في التعرف على أهم المحددات المباشرة وغير المباشرة التي تتمثل في القوة العاملة ومستوى التقنية وحجم السكان ومعدلات الهجرة الدولية والتي يمكنها التأثير على النمو الاقتصادي وعلى ضوء ذلك يمكن طرح الأسئلة التالية:

- ما هو أثر القوى العاملة على النمو الاقتصادي ؟
- ما هو أثر التقنية على النمو الاقتصادي ؟
- ما هو أثر الهجرة الخارجية على النمو الاقتصادي ؟
- ما هو أثر الزيادة الطبيعية للسكان على النمو الاقتصادي ؟

وقامت الدراسة على الفروض التالية :

هنالك علاقة طردية ما بين القوة العاملة والنمو الاقتصادي، هنالك علاقة طردية ما بين مستوى التقنية والنمو الاقتصادي، هنالك علاقة عكسية ما بين الهجرة الخارجية والنمو الاقتصادي. وأن هنالك علاقة طردية ما بين الزيادة الطبيعية في السكان والنمو الاقتصادي.

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في جانبها النظري في جمع وتحليل البيانات، كذلك تم استخدام المنهج التاريخي من خلال استقراء المسار التاريخي لمحددات النمو

---

(1) سليمان خليفة مردس (2014)، دراسة قياسية على محددات النمو الاقتصادي في السودان خلال الفترة من (1985-2010).

الاقتصادي في السودان خلال الفترة (1985-2010). بجانب ذلك تم الاعتماد على منهج الاقتصاد القياسي في الجانب التطبيقي باستخدام برنامج E.view لمعالجة البيانات ثم تحليلها للتأكد من معلمات نموذج الانحدار المتعدد ومدى مطابقتها للنظرية الاقتصادية، من حيث الحجم والإشارات.

حدود الدراسة : تم بناء نموذج قياسي لقياس أثر محددات النمو الاقتصادي في السودان، دراسة قياسية في الفترة من (1985 - 2010م).

توصلت الدراسة إلى النتائج التالية، توجد علاقة طردية بين القوى العاملة والنمو الاقتصادي الذي تم قياسه بالنتائج المحلي الإجمالي (GDP) حيث أن معامل القوى العاملة موجب وأن القيمة الاحتمالية لها أقل من 5% وبالتالي قبول الفرض البديل القائل أن هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين القوة العاملة والنمو الاقتصادي، وتوجد علاقة طردية بين مستوى التكنولوجيا الذي تم قياسه بالاستثمار الأجنبي والنمو الاقتصادي حيث أن معامل مستوى التكنولوجيا موجب وان القيمة الاحتمالية لها أقل من 5% وبالتالي قبول الفرض البديل القائل أن هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى التكنولوجيا والنمو الاقتصادي، كذلك توجد علاقة طردية بين حجم السكان والنمو الاقتصادي حيث أكدت الدراسة أن معامل حجم السكان موجب وان القيمة الاحتمالية لها أقل من 5% وبالتالي رفض الفرض العدم وقبول الفرض البديل القائل أن هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين حجم السكان والنمو الاقتصادي، وتؤكد نتائج الدراسة أن المتغيرات المستقلة في النموذج تؤثر على النمو الاقتصادي، حيث أن قيمة معامل التحديد تساوى 0.96. وهذا يعنى أن المتغيرات المستقلة تؤثر في المتغير التابع بنسبة 96% والباقي 4% عبارة عن أثر المتغيرات العشوائية غير المضمنة في النموذج.

وتوصلت الدراسة أيضاً إلى أن جميع معلمات النموذج معتمدة إحصائياً عند مستوى معنوية 5% وبالتالي لها تأثير مهم على النمو الاقتصادي في السودان خلال فترة الدراسة.

وخرجت الدراسة بعدة توصيات منها العمل على توفير قاعدة بيانات تعين الباحثين والدارسين ، وإعداد كوادر مؤهلة ومدربة في مجال المسح الإحصائي والتعداد السكاني لتفادي مشكلة اختلاف البيانات، تحسين مستوى المعيشة عن طريق رفع الأجور للتقليل من حدة الهجرة إلى الخارج، العمل على الإصلاح المؤسسي وتوطين التكنولوجيا، أن العمل على رفع معدلات النمو يتطلب رفع معدلات الادخار والاستثمار المحلي حتى يمكن تفادي مشكلة الديون الخارجية ، بجانب العمل على استقرار سعر الصرف وبالتالي استقرار الاقتصاد وجذب الاستثمار الذي يحقق النمو الاقتصادي .

## (12) ابتسام الطيب الجاك (2012م): (1)

تناولت هذه الدراسة تأثير رأس المال البشري على النمو الاقتصادي في السودان. تعالج هذه الدراسة مفاهيم رأس المال البشري، ومقاييسه والأدبيات والنظريات التجريبية لرأس المال البشري والنمو الاقتصادي على المستوى المحلي والدولي. وتمثلت المشكلة في معرفة أثر رأس المال البشري في النمو الاقتصادي.

تتبع أهمية الدراسة من أنها سلطت الضوء على رأس المال البشري وتأثيره على النمو الاقتصادي في السودان بالإضافة إلى ندرة البحوث في مجال الدراسة في السودان، لذا يمكن أن تكون هذه الدراسة إضافة إلى المكتبة السودانية في هذا المجال.

تختبر هذه الدراسة تأثير رأس المال البشري على النمو الاقتصادي في السودان، آخذين في الاعتبار التأثير العكسي أو أثر رأس المال البشري على النمو الاقتصادي وكذلك تأثير النمو الاقتصادي على التراكم في رأس المال البشري.

لتحليل هذه الأنبة استعملت المعادلات الأنبة وطبقت طريقة المربعات الصغرى ذات الثلاث مراحل على النموذج باستخدام البيانات 1970-2005م .

ومن نتائج الدراسة وبتقدير النموذج الذي يصف سلوك الاقتصاد حصلنا على المعاملات التي تميز عملية تراكم رأس المال البشري، ووجد أن رأس مال البشري له تأثير إيجابياً على النمو الاقتصادي بينما التقاعد له تأثير سلبي عليه ومن الناحية الأخرى وجد أن النمو الاقتصادي له تأثيراً إيجابياً على تراكم رأس المال البشري على عينة البيانات التي أستخدمت.

---

(1) ابتسام الطيب الجاك (2012م)، اثر رأس المال البشري في النمو الاقتصادي، في الفترة من 1970-2005م، رسالة ماجستير غير منشورة، الخرطوم: جامعه السودان للعلوم والتكنولوجيا.

## تعليق الدارس على الدراسات السابقة:

من خلال الاطلاع على الدراسات السابقة رغم قلتها يلاحظ أن كل الدراسات السابقة سواء في مجال الماجستير أو الدكتوراه تناولت موضوع النقل البحري في السودان من جانب واحد وهي الموانئ البحرية وقد توقفت كل الدراسات السابقة التي تحدثت في هذا المجال عند النقل بالحاويات ومدى كفاءتها ولم تكن هنالك دراسة لموضوع النقل البحري "مكوناته وعوائق إسهامه" في النهوض بالاقتصاد الوطني.

ولم تتطرق إلى دراسة الجانب الآخر المكمل لعملية النقل البحري وهي الخطوط البحرية "الأسطول الناقل". كما أنها لم تتناول مشاكل النقل البحري حتى في مجال النقل بالحاويات ولا المشاكل التي تعوق أداء الموانئ البحرية.

### تختلف هذه الدراسة عن الدراسات السابقة في النقاط التالية:

\* تتناول هذه الدراسة موضوع النقل البحري بشقيه الموانئ البحرية والخطوط البحرية ومدى مساهمته في النمو الاقتصادي في السودان، من قياس أثر الإيرادات على النمو الاقتصادي الذي تم قياسه أو التعبير عنه بالنتائج المحلي الإجمالي (GDP) حيث اقتصرت الدراسات السابقة على دراسة الموانئ بصورة أكبر.

\* كذلك تحاول هذه الدراسة التعرف على المشاكل والمعوقات التي تحد من قدرة النقل البحري في القيام بدوره كاملاً في خدمة الاقتصاد الوطني.

\* كذلك لم تتطرق الدراسات السابقة لمسيرة تطور الخطوط البحرية السودانية وموقفها الحالي والأسباب التي أدت إلى هذا التدهور المريع.

\* تناولت الدراسات المتعلقة بالمتغير التابع (النمو الاقتصادي) العديد من المتغيرات العوامل والمحددات ذات التأثير على النمو الاقتصادي في البلدان التي تم تناول اقتصادها ولكن لم تتطرق لموضوع النقل البحري كأحد متغيرات النمو الاقتصادي من خلال تأثيره على الصادرات والواردات.

جاءت هذه الدراسة لمعرفة أثر النقل البحري في السودان على نمو الاقتصاد السوداني في الفترة من (1990-2014م)، وذلك من خلال دراسة الإيرادات الخاصة بشركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية ومدى تأثيرها على النمو الاقتصادي في السودان (النتائج المحلي الإجمالي). إضافة لمعرفة المشاكل والعقبات التي تشكل تحدياً لهذا القطاع وتضعف من مساهمته الاقتصادية.

وبذلك تكون قد سدت هذه الدراسة الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة كما أوضحت أعلاه.

## الفصل الثاني

### الإطار النظري للدراسة

المبحث الأول : نشأة ومفهوم وأهمية النقل البحري

المبحث الثاني : خصائص ومكونات النقل البحري

المبحث الثالث : محددات العرض والطلب على خدمات النقل  
البحري

## المبحث الأول نشأة ومفهوم وأهمية النقل البحري

### 2-1-1 نشأة وتطور النقل البحري:

كانت عملية النقل والترحيل في بداياتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساساً على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار والأنهار، وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرامات ، والإغريقية والرومانية، فظل الإنسان يطور في وسائل الانتقال براً وبحراً إلى أن جاءت الثورة الصناعية وعهد النهضة وظهر مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتروول والتي مثلت العمود الفقري لتطور صناعة النقل عامة والنقل البحري خاصة.

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي والتبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا<sup>(1)</sup>.

وأيضاً بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكة الحديد بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي، حيث تم مد شبكة السكة الحديد إلى جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في نقل احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل سكة حديد السودان لنقل القطن إلى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون. أصبحت السكة الحديد أهم وسائل النقل وأفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الأفريقية مع مراعاة قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبعد ذلك جاء التفكير في إنشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجمعات الحضرية التي تعتمد أساساً على شبكة النقل بين مواقع الإنتاج المختلفة، وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع وسائل النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرق شحن وتقريغ حديثة وتطورت الموانئ تبعاً لتطور الأساطيل البحرية. فلولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه والآخرين ولبقيت شعوب الأرض منفصلة وقابعة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار.

ولذلك يؤدي النقل إلى تحقيق عدة فوائد منها:

(1) مصطفى احمد حمد ،(2008) ، اقتصاديات النقل في السودان ،جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ،ص 24 .

- تقريب المسافات البعيدة واستغلال موارد المجتمعات وثرواتها على أحسن وجه، فلولا النقل لكسدت الصناعة والتجارة وخربت البلدان وهجرها أهلها وعاد الإنسان إلى حياة البداوة واندثرت معالم الحضارة، يضاف إلى ذلك أن التقدم الحديث وما طرأ على العالم من إصلاح ونظام أثر توفير الوقت وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبحر سفنه في عباب البحر لمسافات بعيدة واتجاهات مجهولة
- تقاس مدنية الدول والمجتمعات اليوم من خلال ما وصلت إليه من تقدم في وسائل النقل والانتقال من حيث الانتشار ودقة النظم التي تسير عليها فهي بمثابة الشرايين في جسم الإنسان.
- كذلك تعتبر طرق المواصلات والانتقال مؤشراً لتقدم الحياة الاقتصادية فإذا اضطربت حركتها وتوقفت لأصبح العالم في انقطاع لأواصره وتتأفر لأممه وشعوبه وانخفاض في درجات انتقاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته، وبفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحه .
- تلعب تكلفة النقل دوراً مهماً في تحديد نفقات الإنتاج ويعيرها المنتجون والتجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات والأماكن التجارية، خاصة إذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة، لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات إنتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية.

### **نشأة النقل البحري :**

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلو رجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول . ربما نتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي، وذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فأستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه 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 "مصريايم بن حاييم" أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام (1).

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي، (2010)، اقتصاديات النقل السياحي، مصر ، مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر، ص 120 .

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية ، التي أهلته للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توافر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة وتبادل السلع<sup>(1)</sup>.

وظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي والتجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية والتي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم وتبادل السلع والخدمات معها وفتح مزيداً من الآفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الأسفار 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 أولى الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل عليها أوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق والرومان.

وبعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال اهتمامه ببناء أسطول 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 اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر وكبير الفضل في تقدمهم ملاحياً ، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح، مما مكنتهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية .

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري أمتد حتى المحيط الأطلسي "بحر الظلام" خلال القرن الحادي عشر الميلادي .

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها 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.

---

(1) المرجع السابق ، ص 120

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول، ومازال صاحب الريادة في تطور وتقدم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار وأن 68% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر<sup>(1)</sup>.

## 2-1-2 تعريف النقل البحري:

هنالك العديد من التعريفات (definitions) للنقل البحري في الأدب الاقتصادي، يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال. فقد عرف (Marshall) النقل على أنه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر، وأوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري<sup>(2)</sup>.

أما (Bonavia) فقد أوضح أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبياً<sup>(3)</sup>.

1 - يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية، سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين<sup>(4)</sup>.

2 - يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى<sup>(5)</sup>.

3 - يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم<sup>(6)</sup>.

4 - يعرف نشاط النقل البحري بأنه: نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمانية" وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية .

(1) مختار السويقي، (2001)، اقتصاديات النقل البحري، مصر، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة ص 3.

(2) Marshall, (1921), Industry and Trade, London, p423,

(3) Bonavia, (1936), the Economics of Transport, Cambridge university, press, London. P. 1

(4) محمد سليمان هدى، (1998)، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، ص 1.

(5) مصطفى احمد حمد، مرجع سابق، ص 7.

(6) عثمان إبراهيم السيد، (2004)، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وأفريقيا، ص 24.

5 - ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري ، فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري .

6 - يمكن التوسع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

7 - النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

### 2-1-3 أهمية النقل البحري:

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فجانبا إسهامه في انسياب حركة البضائع والركاب نجده يلعب دوراً أساسياً في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

\* إن نشاط النقل البحري يعد نشاطاً مكملاً لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي، الزراعي، الخدمي، السياحي) فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

\* يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقاً لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.

\* توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.

\* تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تلعب دوراً مباشراً في تحديد قيمة السلع والخدمات

في جانبي العرض والطلب<sup>(1)</sup>. فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط وإنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة، أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق نقلها بحراً وبأحجام كبيرة وتكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى .

\* المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي "المادي والبشري" حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.

\* تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى .

\* القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية أو الأمامي بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.

\* أثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في الخطوط الملاحية المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة وإنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تسهم في رفع معدلات الأداء المستهدف.

أضف إلى ذلك فإن تأمين حركة الصادر والوارد أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني، والدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش وترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما أثر سلباً على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة لارتفاع تكاليف النقل البحري مثل:

- الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60 % خلال الحرب العالمية الثانية.

- أثناء الصراع العربي الإسرائيلي (1973) رفضت السفن التفرغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب وبذلك تتأثر عملية الصادرات والواردات بعدم الاستقرار الأمني.

(1) سميرة إبراهيم محمد أيوب، (2003)، اقتصاديات النقل، مصر، الدار الجامعية، ص 37.

## المبحث الثاني خصائص ومكونات النقل البحري

### 2-2-1 خصائص النقل البحري :

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ والبحر وغيره).

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعة لخدمة الإنسان، كما أنها تتطلب مشروعات ملاحية مكاملة ودقيقة تضمن عملية الإبحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف إلى ذلك لا بد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن، فضلاً عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين.

فإن عدم وجود خدمات النقل البحري كماً ونوعاً من شأنه أن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

مما يستدعي أهمية التقويم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الطائلة وتعطيل القطاعات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.

مما سبق يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

#### (1) ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري :

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثلاً السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة ، فضلاً عن ضرورة توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظراً لبقاء السفينة بعيداً عن اليابس لفترات زمنية طويلة، وعلاوة على أهمية توافر أماكن للإعاشة والتخزين بمواصفات محددة<sup>(1)</sup>.

وكل ذلك يسهم في زيادة تكلفة صناعة هذه السفينة، إضافة إلى ذلك هنالك تكاليف الخدمات البحرية المكاملة لعمل السفن من موانئ وشركات الشحن والتفريغ ووكلاءها والتأمين

(1) حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، (2003)، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، الإسكندرية،

على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تسهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته.

## (2) الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس ذلك على تطوير بناء السفن وهيكلها وطرق عملها.

فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بعملية صناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط والسواكب والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملاحية ذات العلاقة وكذلك الموانئ وغيرها<sup>(1)</sup>.

## (3) النقل البحري صناعة دولية:

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية.

وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة بين مختلف دول العالم، فتمتلك معظم الدول التي تطل على البحار سفناً لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

وهذه الصناعة البحرية لا تخضع لمنافسة عادلة، حيث تسيطر عليها دول معينة مع شركات الملاحة سواءً من حيث صناعة وبناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضلاً عن استحواذها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحراً.

## (4) طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين (25-30) عام.

كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والبري بوسائله المتعددة.

وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة الالتزام وإتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه، فالتخطيط السليم ودراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.

(1) بلال شاكر ياسين، (2001)، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، ص 56.

#### (5) خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة:

تتميز صناعة خدمات النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين.

وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

#### (6) تعاطف أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري :

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه في الحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها. كما أن هذه الدراسة والتقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات ومعلومات كافية وصحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناءً عليها.

فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصراً أساسياً في تحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

#### (7) ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات ، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا العالمية دوراً كبيراً في عملية تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل الآخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغير ذلك من الخدمات البحرية.

بالإضافة إلى ما سبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومدخلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة.<sup>(1)</sup>

#### (8) العمل على زيادة العرض السلعي :

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع والسلع مصدرةً كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل النقل الأخرى.

(1) عبد قاسم دانو(2004)، المؤسسات البحرية - الأسس والمعايير، ص113.

وبترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنتقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها وانخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

## 2-2-2 مكونات النقل البحري:

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، إلا أن هذا لا يعني أن الدول التي لا تملك سفناً لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل.

بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هنالك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتتداخل مصالحها وتتشابك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به .

### أولاً: شركات الملاحة البحرية:

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي: البترول ومشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة<sup>(1)</sup>.

يتم إنشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدولة، يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

وتختلف شركات الملاحة من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة. ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علماً بأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية بالوزن وأكثر من 68% بالقيمة يتم نقلها بحراً مع مراعاة أن تكلفة النقل البحري مازالت أرخص من غيرها.

وبذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة والنامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين والتشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقدم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة.

إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة والبلدان النامية خاصة لأن الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر أحد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي والسياسي.

(1) مصطفى احمد حمد، مصدر سابق، ص35.

## ثانياً : الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحري من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحراً والمنقولة براً<sup>(1)</sup>.

والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلال إيجارها وأثناء مكوثها بالموانئ إضافة للنقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل مما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية وكذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، ويؤثر ذلك على تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية.

ويعنى هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي وعلى القيمة المضافة وعلى ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة. وتتنوع وتتعدد التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري .  
أنواع الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية:

تنقسم الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

(أ) موانئ طبيعية {Natural Ports} : وهي التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون تدخل أو إجراء أي تعديلات صناعية كبيرة عليها، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية وتكون على سواحل البحار أو الأنهار وقد تتوافر لها الحماية بواسطة الجذر والشعب المرجانية.  
(ب) موانئ شبه طبيعية {Semi Natural Ports} : يتطلب قيامها في أحد المواقع المختارة ضرورة إجراء بعض الإعدادات والإنشاءات حتى تكون مهيأة للقيام بالأعمال الملاحية.<sup>(2)</sup>

(ج) موانئ صناعية {Artificial Ports} : يتطلب قيام مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

(1) محسن جابر عبدو (2002)، الأثر الاقتصادي للنقل البحري عمان ، دار وجيدة للنشر ، ص 110 .

(2) عبد الواحد عثمان ، اقتصاديات الموانئ البحرية ، كلية الاقتصاد ، جامعة القرآن الكريم، ص 319 .

الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

(أ) الموانئ التجارية {Commercial Ports} : وهى مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسد لها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة الشحن والتفريغ وتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

(ب) موانئ النفط {Oil Ports} : تحتوى على شبكة أنابيب لنقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة ويتطلب ذلك تزويد هذه الموانئ بمحطات الضخ اللازمة<sup>(1)</sup>.

(ج) موانئ الخدمات {Service Ports} : تقوم بتقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق عملها أعمال الشحن والتفريغ. وهى تدعم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال الصيانة.

(د) موانئ التخزين {Entre Ports} : تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي، حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

(هـ) موانئ بضائع الصب الجاف (السوائب) : بضائع الصلب الجاف هي خام الحديد والفحم والبوسكيت والحبوب والفوسفات، تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحراً مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل، سواءً من حيث اختيار الموقع أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة وجود مساحات كبيرة بالميناء، مثل هذه الموانئ لها أهمية كبيرة إذا علمنا أن 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحراً يتمثل في تجارة بضائع الصب الجاف.

### ثالثاً : شركات الشحن والتفريغ :

يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في:

- القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات وواردات.
- نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيداً لشحنها على سفن الصادر أو العكس أي نقل البضائع من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية وأداء المهام الجمركية لهذه البضائع.
- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن.

(1) خضر صالح عثمان، (2011)، قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان، رسالة دكتوراه في الاقتصاد جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

#### **رابعاً: ترسانة بناء وإصلاح السفن :**

تعد هذه الهيئة من المكونات الضرورية لدفع حركة صناعة النقل البحري حيث تسهم في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرارية أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع بين بناء السفن بنوعيتها الخدمية والتجارية وبذلك تضيف الترسانة البحرية سفناً جديدة للأسطول البحري.

وتلعب كذلك دوراً مهماً في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهمات العائمة مثل اللنشات والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث. فضلاً عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

#### **خامساً: مشروعات تزويد المعدات البحرية:**

تختص هذه المؤسسات بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

#### **سادساً: مشروعات التوكيلات الملاحية:**

تؤدي بعض المهام التي تساهم في صناعة النقل البحري وهي المهام التي تؤديها :

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.
- تولى مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار أن تلك الشركات تمثل السفن الأجنبية فنقوم بتنفيذ كافة المهام والتعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- حجز التذاكر للمسافرين على متن تلك السفن و شحن البضائع التي يتم تصديرها وذلك وفقاً لحجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن كما يقومون باستلام البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

إضافة إلى ما سبق فإن نشاط النقل البحري يعتمد على بعض الهيئات والمشروعات الأخرى مثل:

- مؤسسات التأمين البحري والبنوك المتخصصة التي تعمل على إيجاد التمويل لصناعة النقل البحري الذي يعتبر التمويل من أهم مقوماته، أضف لذلك أهمية التأمين البحري للسفن والبضائع المنقولة عليها. علاوة على شركات السمسرة البحرية.
- مؤسسات المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقررة.

فمؤسسات التأمين هي عبارة عن صمام أمان لعمل جميع الهيئات المكونة لعملية النقل البحري، وهذا الأمر ينعكس إيجاباً على الاقتصاد الوطني للدولة.

من الملاحظ أن الدول التي تعاني في هذا الجانب وتحديداً جانب التأمين البحري نجدها تعاني كثيراً في خدماتها البحرية حيث يلعب التأمين دوراً مهماً في تطور وازدهار الخدمات البحرية في البلدان التي تتعامل معه.

ولذلك فإن البلدان النامية تعاني في هذا الجانب كثيراً نسبة لارتفاع تكاليف التأمين البحري وذلك تبعاً لضخامة رأس المال المستثمر في الخدمات البحرية "السفينة" أضف لذلك ارتفاع درجات الخطر الذي تتعرض له السفن البحرية.

كما أن التمويل هو الآخر له أهمية في هذا الأمر وكذلك هنالك ندرة في الحصول عليه ، فلا توجد مؤسسات متخصصة في هذا الجانب مثل المؤسسات والمصارف البحرية وغيرها.

## المبحث الثالث

### محددات العرض والطلب على خدمات النقل البحري

هنالك الكثير من العوامل التي تؤثر على خدمات النقل البحري فمنها ما يتعلق بالجوانب الاقتصادية أو السياسية أو الطبيعية كما لا يمكن تجاهل الجوانب الفنية المتعلقة بتكنولوجيا صناعة النقل البحري، إضافة لعوامل إدارية.

فصناعة النقل البحري تتبوأ مكانة خاصة بين وسائل النقل الأخرى إذا تقدر نسبة الطلب على خدمات النقل البحري "نقل البضائع 55% من إجمالي الطلب على خدمات النقل الكلية، ويرجع ذلك لما يتمتع به هذا القطاع من خصائص عن غيره من قطاعات النقل الأخرى سواء من حيث طاقة الخدمة أو تكاليف الاستخدام.

ونجد أن لكل وسيلة خصائصها الفنية والاقتصادية التي تؤثر على نوعية الخدمة المقدمة وحجم المعروض منها وكذلك استخدامها.

فالنقل البري مثلاً له القدرة على توسيع السوق نظراً لإمكانية وصول وسائله إلى مناطق لا تستطيع وسائل النقل الأخرى الوصول إليها (النقل المائي، السكة حديد) إضافة لانخفاض تكلفة تشغيله. كما تتميز وسائل النقل الأخرى مثل النقل البحري بالقدرة على نقل كميات كبيرة وبتكاليف منخفضة .

وهنا تجدر الإشارة إلى ضرورة أن نأخذ في اعتبارنا اختلاف أذواق وتفضيلات المستفيدين من الخدمة وكذلك تباين ظروفهم الاقتصادية استناداً إلى ما سبق كان من المهم تحليل ودراسة الخصائص المميزة لجانب الطلب على خدمات النقل البحري والعوامل التي تؤثر عليها من جهة، والخصائص المميزة لعرض خدمات النقل البحري والعوامل التي تؤثر عليها من جهة أخرى. وفيما يلي استعراض هذا الموضوع بتفاصيل أكثر.

#### 2-3-1 تعريف الطلب وبيان خصائصه:

إن الطلب على خدمات النقل طلب مشتق من السلعة بشكل كبير والخاصة بسلوك المستهلك وتفضيلاته، ويقال أن الطلب على خدمة النقل طلباً مشتقاً لأن خدمة النقل لا تطلب لذاتها على الرغم من أن نشاط النقل هو نشاط مستقل وقائم بذاته حيث إن حركة الأفراد والسلع لا تقيم طلباً على وسيلة النقل نفسها وإنما الخدمة التي تقدمها تلك الوسائل.

والطلب مشتق من حاجة الأفراد إلى الانتقال من مكان لآخر، وبذلك يمكن القول أن الطلب هنا يعني رغبة الأفراد أو الأشخاص في الحصول على الخدمات التي يقدمها النقل البحري وعلاقاته المتداخلة وفقاً لعوامل اقتصادية وجغرافية مراعيّاً في ذلك عنصر الزمان.

أولاً : خصائص الطلب على خدمات النقل البحري:

### (1) الطلب على خدمات النقل البحري طلب مشتق:

ويمكن ملاحظة ذلك فيما يلي:

أ/طلب الأفراد على خدمات النقل مشتق من رغبتهم في الترحال من وإلى مواقع العمل حيث تعقد صفقات التبادل التجاري الداخلي والخارجي ، إضافة إلى رغبتهم في قضاء أوقات الفراغ.

وهناك عدة دوافع لحركة الأفراد منها:

\* دوافع جغرافية : نسبة لاختلاف الأرض والمناطق اقتصاديا وعلية يشكل النقل عامة والبحري خاصة عاملاً أساسياً في عملية إعادة توزيع الموارد والسلع والخدمات التي تتوفر في بلد ما وتتعدم في غيره.

\* دوافع التخصص: إن تخصص دول معينة في الإنتاج وبكميات كبيرة نسبة لميزتها النسبية في ذلك بجانب حاجتها الملحة في الحصول على المواد الخام والبحث عن الأسواق لتصريف منتجاتها فرض ذلك الحاجة إلى النقل والحركة .

\* دوافع عسكرية : أحياناً تكون دوافع الحركة والانتقال عسكرية داخل قطر معين لتأمين حدوده أو قد تكون خارجية لحماية المصالح الخارجية للدول مثل التدخل العسكري الذي تقوم به الدول الكبرى.

ولا ينفصل عن ذلك الدوافع السياسية للحركة في الجانب الدبلوماسي وغيرها.

\* دوافع اجتماعية: لاشك أن وفرة وسائل النقل تؤمن الجوانب والروابط الاجتماعية بين بقاع العالم المتباعدة، فعبور وسائل النقل يتم تدعيم الجوانب الاجتماعية والثقافية وتنتشر الفنون والعلوم من منطقة الأخرى وتقام المدن والحواضر ويظهر ذلك مبيناً من خلال المدن الساحلية.

ب/ إن الطلب على خدمات النقل الخاص بالبضائع هو طلب مشتق من الرغبة في نقل المواد الأولية والسلع الرأسمالية من أماكن تواجدها إلى حيث استخدامها ونقل الإنتاج من مراكز التصنيع إلى مراكز الاستهلاك النهائي، وفي ذلك تحقيق وتعظيم أرباحية المنتج ورفاهية المستهلك.

### (2) تباين الطلب على خدمات النقل وفقاً لاختلاف النشاط الاقتصادي:

يوصف الطلب على خدمات النقل البحري بصفة خاصة بالتقلب وعدم الانتظام ويرجع ذلك لوجود ارتباط وثيق بين الطلب على خدمات النقل والتقلبات الاقتصادية من رواج وكساد وغير ذلك من العوامل التي تؤثر بصورة مباشرة على هذا الطلب، فيميل الطلب على نقل البضائع إلى الزيادة في فترات الرواج الاقتصادي نتيجة للتوسع في مراكز الإنتاج والاستهلاك ،

وفتح منافذ تسويقية جديدة. وينصرف نفس التحليل إلى زيادة الطلب على خدمات النقل بغرض السفر والمتعة. أما في حالة الانكماش الاقتصادي فتتجه معدلات الطلب على خدمات النقل البحري إلى التفاؤل نسبة لانخفاض معدلات الإنتاج والتداول مما يؤثر سلباً على طلب النقل للحصول على المواد الأولية أو المنتجات النهائية ومنافذ التسويق.

### (3) التقلبات في الطلب على خدمات النقل :

فهناك تقلبات تحدث بصوره أسبوعية أو قد تكون موسمية في الطلب على خدمات النقل البحري خاصة وخدمات النقل الأخرى بصفة عامة فمثلاً تتنوع التقلبات الموسمية في الطلب على خدمات النقل بغرض السفر بحراً ونقل البضائع والمواد الخام وغيرها، فتزدهر مواسم معينة على خدمات النقل البحري فيزداد الطلب أو ينخفض فمثلاً نقل المحاصيل الزراعية وخاصة الغير قابلة للتخزين لفترة طويلة، أضف لذلك فإن الأفراد يزداد طلبهم على الخدمات في فترات محددة بغرض السياحة والرفاهية مثل أداء مناسك الحج والعمرة.

وكذلك نجد أن التقلبات الموسمية في نقل البضائع يختلف وفقاً لتنوع النشاط الاقتصادي، حيث يظهر ذلك بوضوح في القطاع الزراعي كما ذكرنا أنفاً دون القطاع الصناعي. فيزداد الطلب على نقل مدخلات القطاع الزراعي في زمن معين وكذلك نقل الإنتاج في زمن معين.

### ثانياً: محددات الطلب على خدمات النقل:

#### (1) تكلفة الخدمة المقدمة :

تعتبر تكلفة الخدمة البحرية من أهم العوامل التي تؤثر على طلب نقل البضائع لأن التكلفة هنا تصبح جزء من سعر البضاعة بالأسواق وهذا الأمر يؤثر على قرار النقل بوسيلة معينة من عدمه. وكذا الحال بالنسبة للطلب على امتلاك وسائل النقل فإن تكلفة الحصول عليها تلعب دوراً مهماً في تحديد طلبها، فكلما كانت هذه التكاليف عالية أدت إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل.

#### (2) السرعة :

يعتبر عامل السرعة من العوامل المهمة جداً في تحديد الطلب على الخدمة خاصة في نقل البضائع، لأن هنالك سلعة سريعة التلف تحتاج إلى السرعة في نقلها من أماكن الإنتاج إلى سوق الاستهلاك أو التخزين المناسب.

#### (3) توقيت الاستلام:

يلعب عنصر الزمن المتعلق بعملية التسليم والتسلم دوراً مهماً في قرار النقل فزيادة العرض تؤثر على الأسعار سلباً والعكس في حالة انخفاض العرض. فالاستلام في التوقيت المناسب يساعد على تنفيذ الخطة المرسومة ويحقق الأهداف المنشودة، وبذلك يعد توقيت التسليم للبضاعة من العوامل التي تحدد الطلب على الخدمة المقدمة بواسطة النقل البحري.

#### (4) عامل الأمان:

يلعب العامل الأمني دوراً مهماً في عملية الطلب على خدمات النقل البحري حيث يزداد الطلب كلما كانت الوسائل آمنة من حيث تكنولوجيا الصناعة ومن سلامة الطريق المفضي إلى نقطة الوصول.

ويلاحظ أن المناطق التي تعاني من الاضطرابات الأمنية ونشاط القرصنة البحرية يقل فيها معدلات الطلب على خدمات النقل البحري.

أما فيما يتعلق بطلب المسافرين على خدمات النقل البحري فهناك عدة عوامل تؤثر على طلبهم للخدمة المقدمة منها:

أ/ أسعار التذاكر: من المعلوم أن سعر الخدمة يعد من أهم محددات الطلب عليها وله تأثيره المباشر على قرار وتفضيل المستفيدين للخدمات البحرية طالما أن هنالك وسائل نقل بديلة.  
ب/ مدة الرحلة: تعتمد مدة الرحلة على نوع الوسيلة الناقلة وطبيعتها والغرض من السفر أو نقل البضائع مثلاً السفر للأغراض السياسية وسفر الوفود أو المرضى وفي هذه الحالة تعد المدة عاملاً مؤثراً في تحديد وسيلة النقل.

ج/ جودة الخدمة المقدمة: تعد الجودة في الخدمات "الراحة، الالتزام، الأمان، السلامة والمعاملة" هذه تعتبر مقياس لجودة ومستوى الخدمات المقدمة وتؤثر على طلب الخدمات البحرية بالنسبة لنقل البضائع التي يتطلب أصحابها توفر الجودة المتعلقة بما ذكر أعلاه أو حتى بالنسبة للأفراد المسافرين

د/ مستوى الدخل: يعتبر مستوى الدخل في المجتمعات عاملاً أساسياً في درجات التفضيل بين مستويات الخدمة المطلوبة. فارتفاع مستويات الدخل تجعل الطلب على وسائل النقل البحرية في انخفاض بالنسبة للمسافرين خاصة، حيث يمكنهم مستوى دخلهم من استقلال وسائل أخرى أكثر راحة وأوفر وقتاً. والعكس في حالات الدخل المنخفض يتم التركيز على النقل البحري بواسطة السفن الكبيرة أو الصغيرة.

#### ثالثاً: تعريف عرض خدمات النقل البحري وبيان خصائصه:

يعرف عرض خدمات النقل البحري بأنه عبارة عن حجم رغبة المنتجين لخدمات النقل البحري ومقدرتهم على إنتاجها وعرضها في السوق تحت تأثير عدد من المتغيرات ذات العلاقة

الطردية التي يمكن الإشارة لها على النحو التالي:  $Q_s = F(P_x, T, P_f, P_s, E)$

حيث أن  $Q_s$  تعني الكمية المعروضة من الخدمات وهي دالة في المتغيرات الأخرى  $P_x$  سعر الخدمة بالأسواق،  $T$  المستوى التقني للخدمة المقدمة  $P_f$  أسعار مدخلات الخدمة المعروضة،  $P_s$  أسعار الخدمات البديلة،  $E$  توقعات المنتجين لخدمات النقل.

ومن خلال هذه العلاقة يفهم أن المنتجين دائماً يستجيبون للسعر الأعلى مما يشجعهم لعرض المزيد من خدماتهم.

## 2-3-2 خصائص عرض خدمات النقل البحري:

### 1 - تختلف تكاليف عرض خدمات النقل تبعاً لوسيلة النقل :

تتضمن تكاليف نقل البضائع كافة المبالغ المدفوعة لوسيلة النقل المعينة (تكاليف الشحن والتفريغ والتأمين والتخزين وغير ذلك من متطلبات الخدمة اللازمة للبضائع). وهناك تباين في تكاليف عرض وسائل النقل المختلفة ، فتحتمل وسائل النقل المائي المرتبة الأولى من حيث انخفاض تكلفة وعرض الخدمة وتليها وسائل النقل بالسكك الحديدية وتصل تكلفة عرض خدمات النقل إلى قيمة لها في وسائل النقل الجوي . يلاحظ أن التباين في تكلفة العرض موجودة حتى في داخل النقل البحري حيث تختلف من وسيلة لأخرى حسب نوع الوسيلة وطبيعتها وحجمها وغير ذلك من الفروقات التي تؤثر على عرض الخدمة.

### 2 - يتصف عرض خدمات النقل بعدم القابلية للتخزين والتجزئة:

أ/ عدم القابلية للتخزين : تتفرد وسائل النقل بمختلف وسائله بميزة يطلق عليها اقتران الاستهلاك بالإنتاج في آن واحد. ويقصد بذلك أن خدمات النقل يتم استهلاكها بمجرد إنتاجها ويترتب على ذلك عدم قابلية تلك الخدمات للتخزين وهو ما يؤدي إلى:

- عدم تحمل تكاليف المنتج في الخدمة.
- صعوبة تتبع المستفيدين من الخدمة .
- ظهور الطاقات الفائضة لعدم التشغيل الكامل للخدمة.

ب/ عدم القابلية للتجزئة: يقصد بذلك أن خدمات النقل تقدم بصورة مستقلة ومتكاملة ومتتابعة ، بحيث يبدأ عرض هذه الخدمات من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول بشكل لا يتجزأ .

### 3- اختلاف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمة {Frequency} وانجازها على

#### الوجه الأكمل {Completeness}

ويقصد بذلك اختلاف وسائل النقل من حيث قدرة كل منها على تكرار أداء الخدمة، أي عدد المرات التي تصل بها وسيلة النقل بين محطات البداية والوصول خلال فترة زمنية معينة وفي هذا الصدد تحتمل وسائل النقل المائي موضوع دراستنا المرتبة الأولى.

أما من حيث القدرة على إنجاز الخدمة على الوجه الأكمل فيقصد بها مدى قدرة وسيلة النقل المعينة على إنجاز النقل بصورة تامة أو كاملة دون الحاجة لوسائل نقل أخرى وسيطة، أي أن تتولى بنفسها تقديم خدماتها من نقطة البداية إلى نقطة النهاية (من الباب إلى الباب) وتتصرف هذه الخاصية إلى النقل البري وفي نقل الركاب خاصة.

ويتضح مما سبق مدى الاختلاف في خصائص عرض خدمات النقل المتعددة على نحو يترتب عليه تميز كل وسيلة على حدة بخصائص مشتركة مع وسائل النقل الأخرى،(عدم القابلية للتجزئة والتخزين) فضلاً عن تميزها بخصائص متفردة لكل وسيلة مثال :

أ/ توافر إمكانيات السرعة الهائلة مع وجود تكلفة عالية لعملية النقل وذلك في حالة النقل الجوي .

ب/ القدرة الكاملة على تقديم خدمة النقل من نقطة البداية ونقطة النهاية مع ارتفاع التكاليف الخاصة بالخدمة وظهور مشكلة الازدحام على الطريق وهذا يظهر في النقل البري.

ج/ التكلفة المنخفضة والقدرة على نقل أحجام ضخمة وكبيرة من البضائع بمختلف أنواعها بجانب أعداد كبيرة من المسافرين، وتنفرد بذلك النوع من وسائل النقل البحري. إلا أن هذه الوسيلة رغم أهميتها يعاب عليها عدم السرعة اللازمة لأداء الخدمة.

د/ تخطى وسائل النقل البحري بالخصائص سالفه الذكر (التكاليف المنخفضة، القدرة على أمكانية انجاز الخدمة، القدرة على نقل أحجام كبيرة من البضائع وأعداد ضخمة من المسافرين خلال الرحلة الواحدة).

#### 4- عرض خدمات النقل البحري غير مادي:

تعد خدمات النقل البحري من المنتجات غير المادية التي يتلمس المستهلك أهميتها من خلال قدرتها على إشباع حاجته في الانتقال والحركة سواء بهدف السفر أو التمتع في الرحلات السياحية المائية والقيام بالنشاط التسويقي والتوزيعي للسلع والخدمات .

وتقدم عرض خدمات النقل من قبل وكالات النقل المختلفة والتي تعتمد أساساً على عدد من العوامل التي تؤثر على عرض خدمات النقل.

#### 2-3-3 العوامل المؤثرة على عرض خدمات النقل:

أ/ تكلفة الخدمة: يلاحظ أن تكلفة عرض خدمات النقل ترتبط ارتباطاً وثيقاً بعدد من الثوابت الإستراتيجية والبنيات الأساسية التي تقوم على استخدام وسائل النقل المختلفة من نوع إلى آخر، مما يؤدي إلى تكاليف باهظة متمثلة في إنشاء الموانئ البحرية وامتلاك السفن وما يتعلق بهذه من مؤسسات وهيئات تقدم الخدمة.

ب/ التقادم: تعتمد وسائل النقل البحري على التقنية والتكنولوجيا المتطورة والمتجددة وقد أصبحت السفن عبارة عن موديلات كل يوم تظهر تقنية جديدة في مجال النقل البحري مما يمثل الراحة والأمان والسلامة المناسبة التي تدفع الجودة في عرض خدمات النقل بكفاءة عالية وتحديث نقلة نوعية مما يؤدي إلى تعظيم درجات العرض.

ج/ توقعات إنتاج النقل : من خلال التطور التاريخي لصناعة النقل البحري أن هذه الصناعة مازالت محتكرة للدول المتقدمة ونقل صناعة النقل في الدول النامية.

إلا أنه في السنوات الأخيرة ظهرت بعض المحاولات في هذه الدول إلا أن معظم مصانعها عبارة عن مصانع لتجميع وتركيب لوحدات وسائل النقل فقط. وبالتالي يتم التحكم في عرض خدمات النقل ووحداته بالصورة التي يقدمها المنتجون في كيفية تحديد نوعية الخدمة المطلوبة لكل قطاع.

## الفصل الثالث

### مفهوم ونظريات النمو الاقتصادي

المبحث الأول : مفهوم وطرق قياس النمو الاقتصادي

المبحث الثاني : نظريات النمو الاقتصادي

## المبحث الأول

### مفهوم وطرق قياس النمو الاقتصادي

#### 3-1-1 مفهوم النمو الاقتصادي (Economic growth)

يعرف النمو الاقتصادي عادة بأنه زيادة مضطربة طوية الأجل في نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي. فإذا زاد نصيب الفرد من الدخل بعد أن تعافى الاقتصاد من الكساد فإن هذه الزيادة تعتبر دورية **Cyclical** وليست مضطربة وعليه لا تعتبر نمواً اقتصادياً.

ويعبر عن النمو بنصيب الفرد من الدخل القومي وحتى إذا زاد الدخل، فإن هذه الزيادة يجب أن تكون أسرع من زيادة النمو السكاني حتى يحدث نمو اقتصادي. ولعله من الشائع أن نميز بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية فكلاهما يشير إلى الزيادة المضطربة في نصيب الفرد من الدخل القومي. فعندما يزيد نصيب الفرد من الدخل القومي في الدول المتقدمة فإن هذا يعني حدوث نمو اقتصادي، وعندما يحدث نفس الشيء للفرد في الدول النامية، فإننا نصف ذلك بالتنمية الاقتصادية، ولكن التنمية الاقتصادية تشير إلى أكثر من هذه الزيادات في نصيب الفرد من الدخل، فهي تشير إلى التحول في جميع هياكل المجتمع<sup>(1)</sup>.

وفي الغالب فإن النمو يعتبر منظماً ومستقراً في الدول المتقدمة فليس ثمة تغيرات حادة ضرورية في القيم والمؤسسات. فالنمو في الحقيقة يحدث ذاتياً إلى حد ما إذا كان التوظيف عند أو قريباً من مستوى العمالة الكاملة " **Full un Imp Loy Meant** " وهذا غير صحيح في البلدان الأقل نمواً فلنزيد نصيب الفرد من الدخل في مثل هذه البلدان فإنه من الضروري أن تتغير القيم والمؤسسات، وعليه فإن التطبيق لا يكون التمييز بين النمو والتنمية مثل ما هو معروف في الدول المتقدمة. ومع ذلك فإن التمييز يعتبر مفيداً، حيث نمو الدول المتقدمة بسهولة أكثر من الدول الأقل نمواً.

ويشير النمو المستقر " **Steady growth** " وفقاً للمفهوم النظري إلى الحالة التي يكون فيها معدل النمو الاقتصادي ومعدلات جميع العوامل المؤثرة فيه كراس المال والعمالة والتكنولوجيا ثابتة عبر الزمن دون أن تكون بالضرورة متساوية.

أما النمو المتوازن " **Balanced growth** " فهو يشير إلى الحالة التي تكون فيها كل هذه العوامل ثابتة ومتساوية. ومن ثم فإن النمو المتوازن يعتبر أحد حالات النمو المستقر وليس

(1) مايكل ابدجمان، ترجمة د. محمد إبراهيم منصور (1985م)، الاقتصاد الكلي، النظرية والسياسة، جامعة عنيزة، المملكة العربية السعودية.

العكس، ومن هذا فإن النمو المستقر قد يكون نمواً غير متوازن وتنمو في ظلّه بعض العناصر بمعدلات أعلى من القطاعات الأخرى<sup>(1)</sup>.

كذلك فإن مجرد زيادة نصيب الفرد من متوسط الدخل القومي الحقيقي يقال أن هنالك نمو اقتصادي قد حدث<sup>(2)</sup>.

ونمو الشيء يعني زيادته أو تغييره ويحدث النمو بشكل تلقائي دون التغيير في البنيان الاقتصادي والاجتماعي فهو لا يتضمن أكثر من زيادة الناتج القومي.

ويستخدم مصطلح النمو لوصف المستوى الذي ارتقاه اقتصاد ما وتستخدم عادة فيه عبارات مثل خطة الدخل القومي الحقيقي **Process of Real Neuronal Income**. والأجل الطويل **term Long**<sup>(3)</sup>.

الدخل القومي الحقيقي يقصد به القيمة السوقية لمجموع ما ينتجه المجتمع من سلع وخدمات نهائية خلال فترة معينة عادة ما تكون سنة. نستخدم فيه النقود كمقياس للدخل وينبغي هنا احتساب معدلات التضخم وهذا تعبير مستبعداً التضخم من حساباته.

### 3-1-2 عناصر النمو الاقتصادي:

إن مقومات وعناصر وشروط النمو الاقتصادي خاصة في البلاد النامية وخاصة البلدان الإسلامية منها، ليست ذات طبيعة اقتصادية فحسب وإنما طبيعتها ديمغرافية وسياسية وثقافية وجغرافية.

ويرى بعض الاقتصاديين إمكانية تقسيم عناصر النمو إلى قسمين:

الأول شاملة وموسعة وتضم كل ما هو مادي مثل وسائل الإنتاج والثروات الطبيعية، والطاقة والى غير ذلك من العوامل التي تتدرج تحت هذا النوع أما الثاني فيضم كل ما هو غير مادي مثل العلاقات والكفاءات والنشاط البشري وهذا يعمل على رفع الإنتاجية<sup>(4)</sup> وبالتالي الاستفادة مما يضمه القسم الأول "العناصر المادية".

ويرى فريق آخر من الاقتصاديين ضرورة تقسيم عناصر النمو الاقتصادي إلى مجموعتين:

(1) عبد القادر محمد عبد القادر ، د. رمضان محمد مقلد (2005) النظرية الاقتصادية. الكلية الناشر قسم الاقتصاد ، جامعة الإسكندرية، ص 275.

(2) العشري حسين درويش (1985) التنمية الاقتصادية والتخطيط الاقتصادي. جامعة طنطا- بدون دار نشر ، ص 63

(3) عبد العظيم سليمان المهل (2007)، التنمية الاقتصادية والتخطيط الاقتصادي ،جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا . ص 45

(4) عبد القادر محمد عبد القادر ، د. رمضان محمد مقلد -مرجع سابق ص 276.

الأولى عناصر داخلية وهي التي يمكن السيطرة عليها وتسييرها من قبل سلطات البلد الاقتصادية، مثل عرض النقود، قوانين التجارة الخارجية وقوانين الاستثمار وإلى غير ذلك من الأمور الداخلية.

أما الثانية فهي عناصر خارجية لا يمكن السيطرة عليها من قبل السلطات الاقتصادية المحلية. مثل أسعار الاستيراد والتصدير العالمية (terms of Trade) أي شروط التجارة، كذلك الأوضاع الاقتصادية العالمية مثل الركود والانتعاش، والأوضاع السياسية للدول المجاورة<sup>(1)</sup>. ولذلك نجد أن الدول الصناعية المتقدمة أكثر قدرة على امتصاص الصدمات الداخلية والخارجية نسبة لمرونة اقتصادياتها وبالتالي لديها القدرة على إحداث التغيير في النمو الاقتصادي بصورة أسرع. في حين تظل دول العالم الثالث عاجزة تماماً عن خلق النمو الاقتصادي أصلاً ناهيك عن تحمل الصدمات التي يمكن أن تتعرض لها.

وهناك من يحمل عناصر النمو بما يلي:

1- العمالة المناسبة: ويقصد بالمناسبة هنا من حيث المهارة والعديدية، وإن الكفاءة والخبرة شرطان في العمالة التي تستطيع التعامل مع طرق ووسائل الإنتاج الحديثة<sup>(2)</sup>. وبعبارة أخرى فإن كثرة العمالة مع عدم كفاءتها قد يخلق عائقاً أمام عملية النمو فهي تعني انخفاض كفاءة عناصر الإنتاج مما يجعل عائداتها في حالة تدني وانخفاض وهذا عكس عملية النمو كما أن عدم كفاءة العمالة يجعل الباب مفتوحاً أمام دخول عمالة أجنبية ذات مهارة أعلى في قطاعات الاقتصاد المختلفة، وهذا يعني زيادة معدلات البطالة داخل القطر، بجانب تسرب جزء من الدخل القومي للخارج في شكل رواتب وحوافز لهؤلاء الأجانب. وهذا الأمر يصعب في عملية التراكم الرأسمالي الناتج عن الادخارات ثم الاستثمارات التي تقود إلى النمو الاقتصادي المنشود.

2- رأس المال: ويقصد برأس المال هنا وسائل الإنتاج المناسبة كماً ونوعاً بما في ذلك الاستفادة منها، وإن عرض رأس المال (وسائل الإنتاج) يعتمد على مستوى الادخار، وهذا الأخير يشكل الفرق بين الدخل القومي للمجتمع والإنفاق القومي له<sup>(3)</sup>. ولذلك تعاني الدول النامية من قلة رأس المال لأن إنفاقها القومي أعلى في كثير من الأحيان من دخلها القومي الأمر الذي يجعل عملية الادخار فيها غاية في الصعوبة إن لم نقل مستحيلة.

(1) عبد العظيم سليمان المهمل ، مرجع سابق ص 46 .

(2) المرجع السابق ص 46 .

(3) عبد القادر محمد عبد القادر ، رمضان محمد مقلد مرجع سابق ص 276 .

ويرجع أمر صعوبة الادخار إلى انخفاض مستوى دخل الأفراد في هذه الدول حيث لا يكاد الدخل الفردي يشبع الحاجات الأساسية للإنسان، أما بالنسبة للدول فإن حجم الإنفاق الحكومي أعلى من مستوى الدخل القومي وفي كثير من الأحيان يأخذ الإنفاق الحكومي طابع الإنفاق العسكري والخدمي على قطاعات غير منتجة. وهذا يصعب من عملية الادخار العام الذي يمكن توجيهه للتكوين الرأسمالي الذي يخلق النمو الاقتصادي.

3- التكنولوجيا المناسبة : إن الإلمام بالمعرفة التقنية لوسائل العلم الحديث تعتبر إحدى العناصر أي العوامل التي تساعد الإنسان على زيادة الإنتاج وتحويل الخامات إلى سلع وخدمات ذات منفعة أعلى وعائد أجدى. وإن فوائد التقنية الحديثة ودورها الاقتصادي لا يمكن في اختراعها لسلع وخدمات جديدة، وإنما فوائدها تتجلى حين يتم استخدامها مع عناصر الإنتاج الأخرى (الأرض، رأس المال، العمل) التي أصبحت هي الأخرى بحاجة إلى أنواع جديدة من التقنيات وطرق الاستخدام حتى تستثمر المزيد من الإنتاج.

4- الثروات الطبيعية : الثروات الطبيعية كماً ونوعاً لا يعتبر المحدد الرئيسي لحدوث النمو الاقتصادي ولكن يعتبر عاملاً مساعداً في تحقيق النمو، فهناك دول لا تمتلك أي مقومات طبيعية ولكنها حققت معدلات نمو اقتصادي عالي وأصبحت من الدول التي يشار إليها في المجال الاقتصادي<sup>(1)</sup>. مثل اليابان العملاق الاقتصادي الآسيوي. وهناك دول تمتلك من الثروات الطبيعية ما لا يتصوره العقل البشري ولكن مع ذلك لم تستطع خلق أي معدلات نمو وظلت فقيرة مثل الدول العربية والسودان خير مثال.

5- التنظيم المناسب : ويقصد بذلك العمل والتنظيم الإداري الذي يتوافق مع العادات والتقاليد والقيم التي يعتنقها المجتمع المراد استغلال موارده. إذا كان العلم هو الذي يؤمن التطور التكنولوجي وإدارة وتنظيم وإعداد وتدريب العمالة للاستفادة منها في تحويل الثروات الطبيعية إلى سلع وخدمات وبالتالي ترتفع كفاءة اقتصاد الدولة، وجعله قادراً على التصدي للظروف الداخلية والخارجية. ولم يكن ما يحدث ما ذكر أعلاه ما لم يكن هنالك عمل وتنظيم يراعي هذه الأشياء، وإن التقدم الذي أحرزته الدول الغربية يرجع بصورة أساسية إلى اهتمامهم بالعمل وإعطائه الوقت المناسب، وهذا ما تجله المجتمعات العربية والأفريقية لذلك ظلت هكذا متخلفة لا تستطيع تحقيق النمو والتطور الاقتصادي والاجتماعي.

(1) عبد العظيم سليمان المهمل، مرجع سابق ص 49 .

هنالك مفارقة بين اقتصادي الاقتصاد الكلي واقتصادي التنمية عند الكلام عن النمو الاقتصادي، فعلماء الاقتصاد الكلي يركزون على أن النمو الاقتصادي هو نمو الدخل الكلي مقاساً بالتغيير في الناتج القومي الإجمالي، في حين يذكر الفريق الثاني على أن النمو هو نمو في متوسط الدخل القومي والذي يعكس مستوى معيشة الفرد<sup>(1)</sup>.

يعتبر مفهوم النمو مفهوماً كمياً يعبر عن زيادة الإنتاج في المدى الطويل ويعرف بأنه: (الزيادة المحققة على المدى الطويل في إنتاج البلد). كما يمكننا الإشارة إلى مفهوم التوسع الاقتصادي الذي هو الزيادة الظرفية للإنتاج، وبالتالي نستطيع القول بأن النمو الاقتصادي هو محطة لتوسع الاقتصاد المتتالي، وبما أن النمو يعبر عن الزيادة الحاصلة في الإنتاج بأنه يأخذ بعين الاعتبار نصيب الفرد من هذا الناتج أي معدل نمو دخل الفرد.

ووفقاً لما سبق ذكره فإن النمو الاقتصادي يتحدد في الآتي :

\* زيادة الناتج القومي الحقيقي بين فترتين.

\* زيادة معدل دخل الفرد.

ويمكن أن يكون النمو مصاحباً لتقدم اقتصادي، إذ أن معدل نمو الناتج القومي أكبر من معدل نمو السكان، ويمكن أن يكون غير مصحوب بتقدم اقتصادي إذا كان نمو السكان مساوياً لنمو الناتج القومي. أما إذا كان معدل نمو السكان أعلى من معدل نمو الناتج القومي فإن النمو الاقتصادي حينئذ يكون مصحوب بتراجع اقتصادي<sup>(2)</sup>.

ويعتبر النمو الاقتصادي شرطاً ضرورياً للتقدم الاقتصادي، ولكنه غير كاف لرفع مستوى حياة الأفراد المادية. فنجد أن الاقتصادي الأمريكي كوزيننتس يقول أن النمو الاقتصادي هو إحداث أثر زيادات مستمرة في إنتاج الثروات المادية، ويعتبر أن الاستثمار في رأس المال البشري والمادي إضافة إلى التقدم التقني وكفاءة النظم الاقتصادية هي المصادر الأساسية للنمو الاقتصادي<sup>(3)</sup>، فرأس المال البشري والمادي يؤثر بشكل ايجابي على إنتاجية العامل وتنمية القوى العاملة من حيث التدريب والتأهيل مما يزيد من فاعليتها الاقتصادية، أما التقدم التقني فهو يعني استخدام أساليب تقنية جديدة من خلال الابتكار، أما كفاءة النظم الاقتصادية فتظهر من خلال نقل الموارد إلى المجالات التي تحقق اقتصاديات الحجم والوضع الأمثل للإنتاج.

من الأهمية بمكان التفريق بين النمو الشامل والنمو الكثيف، فالنمو الشامل هو نمو في إنتاج الدولة مقيساً بالناتج القومي الحقيقي، حتى لو لم يرتفع نصيب الفرد من الناتج القومي وهذا يعني أن الدولة قد حققت نمواً واسعاً في الاقتصاد.

(1) عبد القادر محمد عبد القادر ورمضان محمد مقلد - مرجع سابق ص. 275.

(2) الشبكة العالمية لمعلومات الموقع الإلكتروني <https://www.alukah.net/cuture>

(3) المصدر السابق

أما النمو الاقتصادي الكثيف فهو زيادة في الناتج القومي ويترتب عليها زيادة في نصيب الفرد من ذلك الناتج ويساهم في تحسين مستوى خدماته<sup>(1)</sup>.

وعلى ذلك فإن نصيب الفرد من الناتج القومي الحقيقي (الدخل) هو معيار النمو الاقتصادي. وعلى ذلك فالنمو الاقتصادي يتوقف على العلاقة بين معدلات نمو الناتج القومي الحقيقي للسلع والخدمات ومعدل نمو السكان. فإذا كان معدل نمو الناتج القومي أعلى من معدل نمو السكان يقال أن هنالك نمواً اقتصادياً. أما إذا حدث العكس فإن الحالة تسمى بالتدهور الاقتصادي **Economic Regression**.

ولكي نتعرف على عوامل النمو الاقتصادي هنالك سؤال يطرح نفسه.

### **لماذا تنمو بعض الدول بسرعة بينما نتسم أخرى بالركود؟**

وللإجابة على هذا السؤال نجد أنه ليس هنالك خلاف على أن الموارد الطبيعية ليست مسئولة عن هذه الفوارق. فاليابان رغم قلة مواردها الطبيعية إلا أن ما حقته يعرفه العالم كله. وعلى العكس من ذلك هنالك دول غنية بمواردها مثل كينيا والسودان ولكنها فقيرة ولم تحقق سوى معدلات نمو بطيء ومتقطع. وهذا يعني أن الموارد الطبيعية ليست مجدية إن لم تجد التنظيم والمهارة ورأس المال وهي عوامل لازمة وضرورية لنمو هذه البلدان.

هذه المقدمة تقودنا للحديث عن عوامل النمو الاقتصادي وهي :

1. الاستثمار في رأس المال المادي والبشري **Investment Physical Human Capital** فلا يخفي أثر استخدام الآليات على قدرة الإنسان على الإنتاج، فاستخدام الآلة في كافة المجالات يزيد من إنتاجية العناصر<sup>(2)</sup>. فالمزارعون الذين يستخدمون الآلة الزراعية الحديثة إنتاجيتهم تكون أعلى من أولئك الذين يعتمدون على الطرق البدائية. لذلك نجد التعليم والتدريب وصقل مهارات القوى العاملة وتنمية قدراتهم يؤدي إلى رفع مستوى إنتاجيتهم في كافة المجالات. وهذا يعني أن كلاً من رأس المال المادي والبشري (المعرفة والمهارة) يؤديان إلى تنمية القدرة الإنتاجية للعامل.

ويمكن الحصول على رأس المال البشري والمادي بإنفاق الجهد والوقت في إنتاج الآليات وتنمية المهارات. بمعنى تقليل الإنفاق الجاري في الاستهلاك. نجد أن الدول التي تخصص قدراً أكبر من مواردها للاستثمار تزيد قاعدتها الإنتاجية بصورة أكبر<sup>(3)</sup> بمعنى أن معدل الاستثمار في الدولة يؤثر على معدل نموها الاقتصادي. ومع افتراض ثبات العوامل الأخرى فإن الدول التي تستثمر أكثر تنمو بمعدل أسرع والعكس صحيح.

(1) جيمس جواتيني وريكارد استروب - ترجمة عبد الفتاح عبد الرحمن وعبد العظيم محمد (1999) الاقتصاد الكلي

الاختيار العام والخاص ، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، ص582.

(2) المرجع السابق، ص 586-587 .

(3) المرجع السابق - ص 587.

2. التقدم التقني: (Technological Progress) : إن التطور التقني يؤدي إلى زيادة الإنتاج بنفس حجم الموارد التي كانت تستخدم سابقاً، فالتقدم يعني إدخال أساليب تقنية جديدة يمكن من خلالها زيادة الإنتاج، ويتمكن العمال من إنتاج السلع بتكلفة أقل مما كان عليه. ويحدث التقدم التقني من خلال التكوين الرأسمالي والاستثماري في مجالات البحث العلمي<sup>(1)</sup>. فالتطورات التقنية السريعة إنما هي وليدة الاستثمار المستمر في البحث العلمي والتطوير. ويشير علماء الاقتصاد عند تحليلهم للنمو الاقتصادي في الدول الغربية إلى أن التقدم التقني السريع كان هو المصدر الأساسي لهذا التقدم. ويمكن القول بأن التقدم التقني لعب دوراً مهماً في التقدم المادي، ولكنه ليس شرطاً كافياً لاستمرار النمو الاقتصادي، وإنما الأمر يتطلب القوى العاملة ذات المعرفة والمهارة الكافية للتعامل مع هذه التقنية، ولابد من وجود المنظمين المجددين القادرين على التكيف (Adaptation) مع التقنية وتطويرها مع حاجة المجتمع.

وهنا تبرز أهمية الادخار والاستثمار الرأسمالي، ولكن للأسف إن هذه الشروط لا تتوافر بشكل عام في الدول النامية لذلك يظل الفقر هاجس يؤرق مضاجع شعوبها.

3. التنظيم الكفاء : إن الدول التي تحسن من كفاءة استخدام مواردها تتمكن من تحقيق مستويات أعلى للإنتاج وإن ترفع من معدل نموها الاقتصادي، أما إذا كان التنظيم يتسم بالسوء وعدم الكفاءة فيمكن أن يصبح أحد عوائق النمو الاقتصادي<sup>(2)</sup>. وهناك شروط أساسية لتجنب الإسراف وعدم الكفاءة.

إن إنتاج سلع غير مرغوب فيها يعني عدم الكفاءة التنظيمية داخل الدولة وهكذا ينشأ الضياع الاقتصادي وهو يعني توظيف الدولة لمواردها في إنتاج سلع وخدمات لا يرغب المجتمع فيها ولا تمثل أولوية له. مثلاً استغلال الموارد في إنتاج تماثيل وقضاء إجازات كمالية فاخرة للقادة السياسيين.

كذلك ينشأ الضياع عندما تصر الدولة على الدخول في صناعات هي غير مؤهلة للقيام بها (صناعة الحديد والصلب والسيارات ... الخ) بدلاً من استغلال هذه الموارد في إنتاج السلع والخدمات التي لها ميزة نسبية في إنتاجها قد تزايد اقتناع علماء الاقتصاد أن الإشراف في استخدام الموارد بهذه الطرق المذكورة أعلاه هو مصدر للضياع الاقتصادي.

وقد ينشأ الضياع بسبب العادات والتقاليد والخرافات التي يؤمن بها المجتمع فمجموعة هذه القيم قد تحول دون الاستخدام الأمثل للموارد نتيجة للعوامل الاجتماعية والعقدية، فهناك دول تمنع معتقداتها ذبح الحيوانات رغم أنها مورد يمكن استغلاله للمساهمة في رفع معدلات النمو الاقتصادي.

(1) جيمس جواتيني وريكارد استروب مرجع سابق - ص 589.

(2) المرجع السابق ص 589

### 3-1-2 الفرق بين النمو والتنمية الاقتصادية :

إن تعبيريّ النمو والتنمية ليس تعبيرين مترادفين، وإن كان في كثير من الحالات يتم الإشارة لهما بمعنى واحد. أما بالنسبة للاقتصاديّين والمهتمين بهذا الجانب من علم الاقتصاد تبرز الفروق واضحة وكبيرة كما سنرى في هذه الجزئية.

• التنمية الاقتصادية تعني تحقيق زيادة سريعة، تراكمية ومستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي خلال فترة زمنية معينة وهي تختلف عن مفهوم النمو الاقتصادي الذي يطلق على مجرد الزيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي. وعليه فإن التنمية الاقتصادية تمثل دخول الاقتصاد القومي في مرحلة النمو الاقتصادي السريع، وقيام الدولة بدفع المتغيرات الاقتصادية تجاه النمو بأسرع من معدل نموها الطبيعي، فهي بذلك عملية إرادية من جانب المجتمع<sup>(1)</sup>.

• النمو الاقتصادي يشير إلى ارتفاع مستوى الدخل القومي، أي زيادة الإنتاج من السلع والخدمات. والتنمية تشمل أكثر من ذلك فهي تتضمن تغييرات أساسية في الهيكل الاقتصادي بالإضافة إلى ارتفاع نصيب الفرد من الدخل.

وأهم شيء في تعبير الهيكل الاقتصادي والبنيات الأساسية هما ارتفاع مساهمة الصناعة في الناتج القومي مع انخفاض إسهام الزراعة في ذلك وتزايد نسبة سكان المدن عن سكان الريف.

فالنمو الاقتصادي مهما ارتفعت معدلاته لا يعني وجود التنمية الاقتصادية وإن كان يعتبر أحد أهم المؤشرات التي تبنى عليها عملية التنمية، فالدول النفطية تشير تقاريرها إلى أنها قد حققت معدلات نمو عالية قد تصل إلى 20% ومع ذلك نجد أن واقع التنمية الاقتصادية فيها لم يكن يصل إلى مرحلة الدول المتقدمة.

فالنمو الاقتصادي الذي هو عبارة عن زيادة في متوسط الدخل القومي الحقيقي. وهذه الزيادة يمكن أن تحدث دون التغيير في البنية الاقتصادية والاجتماعي الذي تتطلبه عملية التنمية الاقتصادية. فالنمو الاقتصادي لا يعني أكثر من زيادة الناتج القومي الحقيقي.

• النمو الاقتصادي يعني الزيادة في الدخل الحقيقي للفرد، وذلك عن طريق التحسين المستمر لوسائل الإنتاج في كافة أنحاء القطر، أما التنمية فتشمل التغييرات المتعددة التي ترادف النمو الاقتصادي<sup>(2)</sup>.

(1) العشري حسين درويش، مرجع سابق ص 64.

(2) افيريت هاجن (1988)، اقتصاديات التنمية ترجمة جورج خوري، مركز الكتب - الأردن ص 24.

يلاحظ أن النمو الاقتصادي هو زيادة في دخل الفرد، فإذا زاد السكان في أحد الأقطار مثلاً بمعدل 25% خلال عشر سنوات وزاد ناتجه القومي بنفس النسبة، تفسر هذه الحالة على أنها توسع اقتصادي وليس نمو اقتصادي. وهذا يعني أن الزيادة المتواصلة في الناتج القومي لأحد الأقطار لا تسمى نمواً إلا إذا كانت أعلى من معدل الزيادة السكانية خلال الفترة المعينة فإن تزايد معدل السكان المصاحبة لزيادة الدخل الحقيقية بصورة أعلى منها لا تسمى نمواً لأن زيادة الدخل يتم امتصاصها بزيادة السكان وإن النمو الاقتصادي يعتبر مؤشراً مهماً لقياس التنمية فالتنمية مصطلح أوسع وأشمل من النمو.

هنالك بعض الاقتصاديون يفرقون بين النمو والتنمية معتمدين في ذلك على معيارين أساسيين هما طبيعة التغير وديناميكية التغير.

### 1. طبيعة التغير:

يعني النمو الاقتصادي على المستوى الفردي حدوث زيادة مستمرة في متوسط الدخل الحقيقي مع مرور الزمن، ويتضح من هذا التعريف أن مفهوم النمو الاقتصادي يركز على التغير في متوسط حجم السلع والخدمات التي يحصل عليها الفرد، دون أن يهتم بتوزيع الدخل الكلي الحقيقي بين الأفراد أو نوعية الزيادة التي تحدث في كمية السلع والخدمات. فزيادة الدخل قد تستفيد منها طبقة قليلة في المجتمع<sup>(1)</sup>. فالنمو يركز على كمية التغير وليس نوعية التغير.

أما التنمية الاقتصادية فتشير إلى التغير الهيكلي المصحوب بزيادة في كمية السلع والخدمات التي يحصل عليها الفرد. وهي تتضمن حدوث زيادة في متوسط الدخل الفردي الحقيقي مصحوبة بزيادة في الدخل المطلقة للفقراء، أي زيادة في متوسط دخول الغالبية العظمى من أفراد المجتمع مصحوبة بتحسين وعدالة في توزيع الدخل لصالح الفقراء.

فالتنمية تركز على نوعية السلع والخدمات نفسها، فتنضم مزيداً من الخدمات في التعليم والصحة والسكن. فزيادة الدخل قد لا تعني بالضرورة تحسن المستوى الصحي أو التعليمي أو المعيشي للفرد إذا لم يوجه بصورة صحيحة، فإن زيادة الدخل إذا لم تترجم في شكل زيادة كمية ونوعية تضمن تحسن مستوى المعيشة لا طائل منها في مجال التنمية الاقتصادية. فالتنمية لا تعني إنتاج نفس الشيء بل تعني إنتاج شيء مختلف. فهي تعني إحداث تغيير هيكلي يضمن زيادة مساهمة الصناعة في الناتج القومي وتقليل النصيب النسبي للمنتجات الأولية في الاقتصاد. ولعل هذا يرجع إلى كون التقدم في المجال الصناعي هو الذي يساعد المجتمع على زيادة طاقته الإنتاجية بصورة ذاتية ومستمرة.

(1) عبد القادر محمد عبد القادر وآخرون (2005) النظرية الاقتصادية الكلية ، الناشر قسم الاقتصاد جامعة الإسكندرية

## 2.ديناميكية التخبير:

يحدث النمو الاقتصادي بصورة تلقائية دون تدخل كبير من قبل الدولة، ولذا فانه يحدث في المجتمعات التي تطبق مبدأ الحرية الاقتصادية ومع مرور الزمن تحدث زيادة في معدلات السكان وتطور الحاجات البشرية ومن ثم يزداد الطلب على السلع والخدمات، فترتفع أسعارها وفقاً لدرجة زيادة الطلب عليها، فتزداد الأرباح مما يحفز أصحاب الأعمال على زيادة الطاقة للموارد المتاحة لإنتاج المزيد من السلع والخدمات وفقاً لزيادة معدلات الأرباح.

أما التنمية الاقتصادية فإنها تحدث بفعل تدخل الدولة بتحريك عناصر الإنتاج المختلفة، فالقوى التلقائية في الأسواق تؤدي لحدوث زيادة في نفس الشيء ولكن لا تضمن حدوث تغيير هيكلي<sup>(1)</sup>. لأن التغيير الهيكلي يعني تغيير المسار الاقتصادي. فلا بد أن يحدث ذلك بفعل تدخل معتمد من الحكومة بوضع خطة تتضمن أولويات الاستثمار، ثم تتولى التنفيذ والإشراف عليها بما يضمن تحقيق أهدافها. على الرغم من إمكانية التمييز بين النمو والتنمية فإن النمو يعد ضرورة لتحقيق التنمية، لأنه وبدون نمو اقتصادي مستمر وتحسين الفرص الاقتصادية والمركز الاجتماعي للعامة في الدولة يكون أمراً مستحيلاً.

في نهاية الموضوع إذ ما أخذنا في الاعتبار الجانب الاجتماعي والسياسي والثقافي للتنمية، يمكن أن نعرفها بأنها : الجهد الإنساني الواعي والمنظم، المبذول لحشد الطاقات والموارد الاقتصادية في بلد ما بهدف رفع معدلات النمو الاقتصادي عن طريق رفع معدلات الدخل القومي الحقيقي، على أن تتبع عملية الزيادة هذه بعدالة في التوزيع<sup>(2)</sup>.

وعبارة الجهد المنظم هذه تؤكد على أهمية التخطيط لبلوغ أهداف النمو والتنمية أما النمو الاقتصادي في كثير من الكتابات يتم التركيز على أنه زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي وهذا الأمر يرتبط بزيادة الناتج القومي الحقيقي وهذا متصل بزيادة معدلات التكوين الرأسمالي اللازم للاستثمار. وعند الحديث عن النمو الاقتصادي لا بد من الحديث عن الناتج القومي الحقيقي ومكوناته وطرق حسابه.

وبلاحظ أن النمو الاقتصادي مرتبط بعاملين أساسيين هما معدلات نمو الناتج القومي الحقيقي ومعدلات النمو السكاني في المجتمع.

ومما ذكر أعلاه يمكن استخلاص بعضاً من الفروق بين الاقتصاد والتنمية الاقتصادية في

النقاط التالية :

(1) عبد القادر محمد عبد القادر وآخرون - المرجع السابق. ص 279

(2) محمد مروان السمان وآخرون (1992)، مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي دار الثقافة للطباعة ، الأردن.

1. النمو الاقتصادي (growth) عبارة عن زيادة حقيقية في الناتج القومي الإجمالي وفي نصيب الفرد من ذلك الناتج خلال فترة زمنية معينة (عام) أما التنمية الاقتصادية عبارة عن تغير حالة المجتمع اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً أي تغيير الهيكل الاقتصادي والاجتماعي بغية نقل هذا المجتمع إلى حالة أفضل مما كان عليه سابقاً. فهي أوسع من النمو الاقتصادي.
2. النمو الاقتصادي زيادة عفوية في الناتج القومي الحقيقي للمجتمع وزيادة في نصيب الفرد، بينما التنمية زيادة إيرادية متعمدة في الناتج القومي الحقيقي. ويلاحظ الشبه هنا في عملية الزيادة في الناتج القومي للدولة ولكن هنالك اختلاف في كيفية حدوث هذه الزيادة.
3. تتغير معدلات النمو الاقتصادي وفقاً للظروف الاقتصادية والاجتماعية المحيطة (عدم الاستقرار السياسي، تذبذب كميات الأمطار، سلوك المستهلكين) بينما التنمية تحقق معدلات مخططة لا تتأثر كثيراً بالظروف العارضة.
4. النمو الاقتصادي لا يؤدي إلى تغيير جزري وسريع في هيكل الاقتصاد القومي بينما التنمية الاقتصادية تؤدي إلى هدم الهياكل الاقتصادية القائمة والتي تفوق عملية النمو الاقتصادي، وإدخال إصلاحات جذرية عليها وبذلك التنمية تشبه إلى حد بعيد عملية التخطيط الاقتصادي الهيكلي الذي يقوم على تغيير هيكل الاقتصاد القائم واستبداله بهياكل أخرى أكثر قدرة على تحقيق أهدافه (رفع معدلات نمو الاقتصاد القومي) وهذا النوع هو السائد في البلدان النامية وهو أجدى وأنفع لها لأن هياكلها الاقتصادية التي ورثتها من المستثمرين لا تساعد على تحقيق تطلعات شعوبها في العيش الكريم. بينما النمو الاقتصادي يشبه التخطيط الوظيفي الذي يهتم بزيادة معدلات الإنماء الاقتصادي دون المساس بالهياكل الاقتصادية الموجودة وهذا النوع من التخطيط غير مجدي للدول النامية لتخلف قطاعاتها الاقتصادية.
5. النمو الاقتصادي يعني الزيادة في الدخل القومي وزيادة نصيب الفرد، بينما تعني التنمية الاقتصادية عدالة توزيع ذلك الدخل بين أفراد المجتمع بصورة تحقيق تحسن المستوى المعيشي للغالبية العظمى من أفراد المجتمع.
6. النمو الاقتصادي يعني حدوث زيادة في الناتج القومي دون تغيير إداري أي من غير تدخل من الدولة في عمل الاقتصاد، بينما التنمية تعني التغيير المستمر إلى الأفضل عبر فترة زمنية طويلة يتغير فيها الإنتاج والموارد البشرية وغير البشرية مع تنمية واستغلال هذه الموارد بصورة علمية.
7. يقول د. عبد المنعم عفر : إن التنمية الاقتصادية تعني تدخلاً إدارياً لإجراء تغييرات جذرية في الهيكل الاقتصادي ودفع المتغيرات المكونة له وعلاج ما يقترن بها من

اختلال، وهي تؤدي إلى تحسين كفاءة الاقتصاد وزيادة الإنتاج. أما النمو الاقتصادي فهو تلقائي فالاقتصاد يؤدي إلى زيادة الناتج القومي دون تغيير في الهيكل الاقتصادي<sup>(1)</sup>. ومن الملاحظ أن النمو الكبير في الدخل القومي الذي حققته الدول المصدرة للنفط في الخليج وأمريكا الجنوبية وبعض دول أفريقيا نتيجة لارتفاع أسعار النفط هذه الزيادة الكبيرة في مستوى الدخل القومي (الناتج القومي الإجمالي) يجب إلا تفسر على أنها تنمية وإنما هي نمو اقتصادي. فقد يحدث نمو في اقتصاد دولة ما ولكن مع ذلك لا تحدث تنمية اقتصادية. لأن هذه الطفرة الاقتصادية في الدول النفطية لم تأتي نتيجة تغير في الأبعاد الاجتماعية المختلفة (اقتصادية، سياسية، اجتماعية) لذلك تعتبر تنمية وقد تحدث التنمية الاقتصادية بدون نمو - **The development without growth** ، وذلك في فترة معينة عندما يكون التغير البنائي للاقتصاد آخذاً طريقه في توزيع مكاسب التنمية بعدالة أكثر وعند هذه المرحلة يكون معدل نمو الدخل القومي ثابتاً.

8. هنالك اعتقاد سائد أن التنمية الاقتصادية تتحقق عندما تتمكن الدولة من تحقيق معدلات زيادة في الناتج القومي الإجمالي بشكل مستمر، وقد شاع في الفترة الأخيرة تعريف النمو بأنه معدل تغير الناتج القومي الإجمالي وينظر إلى التنمية باعتبارها مفهوم يشمل النمو الاقتصادي والتوزيع والتغيرات الهيكلية التي تستهدف تحسين المستوى المعيشي الأعظم من المواطنين.

### 3-1-3 عوائق النمو الاقتصادي في الدول النامية :

#### لماذا تظل الدول الفقيرة فقيرة ؟

لتحديد معوقات النمو الاقتصادي في الدول الفقيرة لابد من إجابة على التساؤل أعلاه. بدأ النمو الاقتصادي المستمر في أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية منذ القرن الثامن عشر وانحصر الجوع وسوء التغذية بين فئات قليلة، ثم انسابت مزايا النمو إلى اليابان والاتحاد السوفيتي، ومع ذلك بقي الفقر ومستويات حد الكفاف في كثير من دول آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية وتفنقد بعض الدول مثل الهند معدل النمو الاقتصادي المستمر للدخل الفردي الحقيقي<sup>(2)</sup>

#### سؤال آخر مطروح لماذا عجز هؤلاء عن تحقيق النمو الاقتصادي ؟

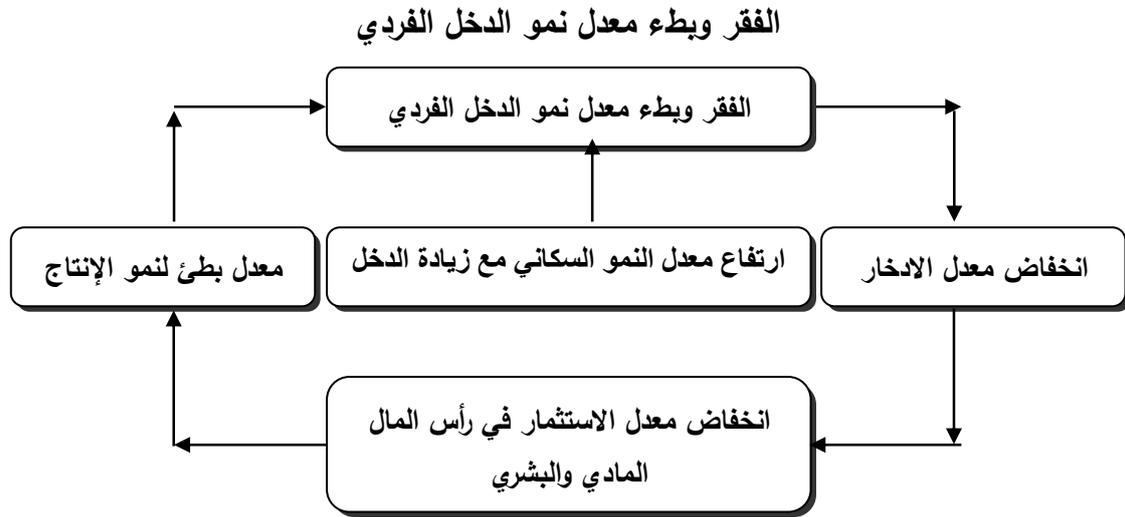
ليس هنالك في الواقع إجابة واضحة شاملة لهذا السؤال. وهذا ما يجعلنا نبحث عن أسباب أو عوائق عملية النمو الاقتصادي في تلك الدول الأقل نمواً التي تتمثل في الآتي:

(1) عبد المنعم عفر، (1992) التنمية البشرية والتخطيط وتقويم المشروعات في الاقتصاد الإسلامي دار الوفاء للطباعة والنشر، ج م ع ، ص 9.

(2) جيمس جواتيني وريكارد استروب مرجع سابق - ص 593.

1. انخفاض معدل الادخار : ليس ثمة خلاف على أن التكوين الرأسمال حافز قوي للنمو الاقتصادي، وأن الاستثمار يتطلب ادخاراً وأن الموارد المستخدمة في دعم القدرة الإنتاجية المستقبلية للدولة غير متاحة لإنتاج الغذاء ومتطلبات الحياة الأخرى.

### الشكل (1-1-3)



المصدر : جيمس واستروب

يوضح الشكل أعلاه المشكلة المعقدة التي تواجه دول العالم الثالث وتجعلها تسبح في دائرة خبيثة للتخلف وعدم القدرة على الادخار والنمو الاقتصادي. وتحدث هذه الدائرة نتيجة لانخفاض مستوى الدخل وانخفاض معدل النمو الاقتصادي. وهذه الدول تمتاز بارتفاع معدلات الطلب الاستهلاكي الجاري الأمر الذي يضعف معدلات الادخار والاستثمار مما يعني انخفاض معدل النمو الاقتصادي وبذلك تظل هذه الدول فقيرة.

بعبارة أخرى فإن هذه الدول تستخدم أغلب مواردها في توفير سلع الاستهلاك الجاري وبذلك لا يبقى لها إلا قدر ضئيل للاستثمار، وإن أغلب الدول الفقيرة تتسم بانخفاض معدلات الادخار ومن ثم معدلات الاستثمار ولذا فإن نموها يكون بطيئاً عكس الدول المتقدمة التي تستثمر جزءاً كبيراً من الناتج القومي وتؤيده تقارير المنظمات الدولية المختصة، حيث أن معدلات الادخار والاستثمار في الجزء الأكبر من الدول الأفريقية والآسيوية يتراوح بين (10 - 15%) من الناتج القومي الإجمالي. وهذا يعني انخفاض معدلات الادخار بصورة شديدة في تلك الدول<sup>(1)</sup>.

2. الانفجار السكاني: إن ارتفاع نمو السكان بصورة كبيرة في كثير من الدول النامية يعيق عملية النمو الاقتصادي ويعيد للأذهان من جديد نظرية مالش. تجدر الإشارة إلى أن معدل

(1) جيمس جواتيني وريكارد استروب مرجع سابق - ص 593.

نمو السكان في الدول الفقيرة في آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية يساوي ثلاثة أضعاف معدل النمو السكاني في الدول الصناعية الغنية. ولذلك فإن الدول الفقيرة لابد أن تنمو بمعدل أسرع من الدول الصناعية للإبقاء على معدل نمو الدخل الحقيقي للفرد دون انخفاضه. فزيادة النمو السكاني في الدول النامية يعني زيادة أعباء الإعالة (الأطفال دون 8 أعوام وكبار السن فوق 65 عام)، فإن زيادة عدد الأطفال وكبار السن والذين لا يعملون، يزيد من العبء على القوة العاملة التي تعولهم وتشير تجربة بعض الدول مثل الهند، بنجلاديش، مصر، نيجيريا التي تنسم بسرعة النمو السكاني إلا أن الانفجار السكاني يزيد من تعقيدات عملية النمو الاقتصادي<sup>(1)</sup>.

3. عدم الاستقرار السياسي: تعاني الغالبية العظمى في الدول النامية من مشكلة عدم الاستقرار السياسي والأمني، حيث أن هذه الدول تعاني من ذلك وظلت على هذه الحالة لمدة طويلة من الزمن فهي إما أنها تعاني من عدم الأمن بسبب الحروب الداخلية (السودان) أو حروب خارجية مع دول الجوار. ويمكن أن يكون عدم الاستقرار السياسي في هذه الدول مرده الأساسي التغيرات السياسية والانقلابات العسكرية وتغير خارطة الاقتصادية من فترة لأخرى وكل ذلك يخلق حالة من عدم الاستقرار، الأمر الذي يخلق مناخاً طارداً للاستثمار. فالإنسان الذي لا يشعر بالأمن والاستقرار وضمان حقوقه في الحال والمستقبل لن يقدم على عملية الاستثمار، فهناك علاقة قوية تربط بين معدلات الأمن والاستقرار السياسي من جهة وقرارات الاستثمار من جهة أخرى. ويمكن القول أن هذه العلاقة طردية فتدني الشعور بالأمان يتبعه تدني في قرارات الاستثمار ومن ثم تضعف معدلات النمو الاقتصادي.

ومن المؤسف أن المناخ السياسي في كثير من الدول الفقيرة يتسم بدرجة عالية من عدم الاستقرار إذ يسود أجواءها الاضطراب السياسي بسبب الظلم وغياب العدل والانحياز السياسي للفئة الحاكمة. ولا شك أن المستثمرين ذوي التفكير الرشيد، سوف يمتنعون عن الاستثمار في هذه الظروف.

أما الذين يقيمون مشروعات فقد وجدوا فرصة الحصول على تأييد وضمان القوى العسكرية والفئات الحاكمة. فقد عانت عدة دول من عدم الاستقرار السياسي، فقد أدى التأميم والمصادرة إلى إحجام المستثمرين الوطنيين والأجانب على حد سواء.

وهكذا تسبح دول كثيرة في دائرة خبيثة، وبسبب الفقر يؤيد كثير من الناس قيام ثورات سياسية تحسن من أوضاعهم (دول الربيع العربي) ومع تزايد احتمالات الاضطراب السياسي يتضاءل معدل الاستثمار اللازم لتحسين مستوى معيشة الناس مما يؤدي إلى الركود والفقر والذي يصاحبه زيادة احتمال الثورة السياسية مرة أخرى.

(1) جيمس جواتيني وريكارد استروب، مرجع سابق - ص 595.

وهكذا فإن كثير من الدول المتخلفة تكون غير قادرة على تحسين أوضاعها الاقتصادية، ما لم تتمكن من إيجاد حلول طويلة المدى لمشكلة عدم الاستقرار السياسي فيها.

4. الإسراف وعدم الكفاءة "عدم الكفاءة لعوامل غير اقتصادية": يعتقد بعض الكتاب أن العوامل غير الاقتصادية قد تضع حدوداً للنمو تكون أشد صلابة مما تضعه العوامل الاقتصادية. مثلاً العادات والتقاليد الاجتماعية كما ذكرنا سابقاً، وقد يصعب تغيير العادات المرتبطة بمستوى حياة الكفاف نتيجة اليأس الذي يسيطر على حياتهم بسبب الفقر والبؤس.

إضافة إلى ما ذكر أعلاه هنالك ثلاثة عوامل أخرى يعتقد كثير من الاقتصاديين أن لها دور في عملية عجز الدول النامية وعدم قدرتها على تحقيق معدلات نمو وهي :

- أ/الديون المتراكمة على هذه الدول والتي عمقت من التبعية الاقتصادية للدول الدائنة .
- ب/بيع منتجاتها في شكل مواد خام وبسعر منخفض مقابل حصولها على احتياجاتها من السلع والخدمات الجاهزة بأسعار عالية مما يعني عدم عدالة التبادل التجاري .
- ج/ صعوبة حصول هذه الدول على التقنية ، حيث لم تكن البيئة مهيئة للحصول على التقنيات الحديثة والتي يتطلب الحصول عليها رأس مال كبير وهذا ما لا يتوافر في كثير من الدول النامية .

### 3-1-4 طرق قياس النمو الاقتصادي

تطلق عبارة الناتج الوطني الإجمالي للدلالة على القيمة الكلية للسلع والخدمات النهائية التي أنتجها المجتمع خلال فترة عادة ما تكون سنة.

إن مؤشر الإنتاج الوطني الإجمالي (Gnp) الذي يسمى أيضاً بالدخل القومي الإجمالي يعد مؤشراً لصحة الاقتصاد. ويتم الاعتماد عليه في قرارات الاستثمار بالنسبة للقطاع الخاص لأنه أحد أهم محددات الطلب على السلع والخدمات لأنه أي الدخل الوطني يمثل الطلب من خلال دخل الأفراد وعليه تتم التوقعات خاصة في الدول المتقدمة فيما يتعلق بفرص الأرباح المستقبلية.

إن إجمالي الدخل المحلي هو مقياس ما ينتجه الاقتصاد خلال فترة معينة مقوماً بالوحدات النقدية.

معيار الدخل: تعتبر معايير الدخل أن الدخل هو المؤشر الأساسي الذي يستخدم في قياس النمو والتنمية ودرجة التقدم الاقتصادي، مع ضرورة الأخذ بالاعتبار ضعف الأجهزة الإحصائية وعدم دقة المعلومات المتعلقة بالدخل في الدول النامية، بجانب صعوبة الاتفاق أي الإجماع على البنود التي تحسب ضمن إجمالي الناتج القومي، وهنالك اختلاف كبير بين الدول النامية في معالجة بنود الدخل.

فهناك مشكلة عدم ثبات أسعار الصرف للآتي :

الدخل القومي الكلي: حيث اقترح الأستاذ "Mead" استخدام هذا المعيار بديلاً من الاعتماد على متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الذي كان سائداً في الأوساط الاقتصادية، إلا أنه لم يحظى بالقبول لدى الاقتصاديين ووجهت له انتقادات شديدة لأنه زيادته أو نقصانه قد تؤدي إلى نتائج إيجابية أو سلبية فزيادة لا تعني شيئاً إذا كانت أقل من معدل النمو السكاني كما أن نقصانه بمعدل قليل لا يعني بالضرورة تخلفاً اقتصادياً، إضافة إلى ذلك فإنه معيار محدود القيمة خاصة عند انتشار الهجرة من وإلى الخارج<sup>(1)</sup> وكذلك يعاب على هذه المعدلات أنها معدلات نقدية لا تأخذ بعين الاعتبار تأثيرات التضخم.

### طرق قياس الدخل القومي:

هنالك طريقتان لحساب الدخل القومي وهما طريقة المصروفات والتي تعامل الدخل القومي على أنه المصروفات الكلية على مجموع السلع والخدمات النهائية التي أنتجت خلال السنة المعينة. وطريقة الدخل القومي والتي تتعامل مع الدخل القومي (Income Approach) التي تتعامل مع الدخل القومي على أنه دخل عناصر الإنتاج الذي حصلت عليه جراء مساهمتها في إنتاج السلع والخدمات خلال الفترة المعينة<sup>(2)</sup>.

1 - طريقة الإنفاق القومي (المصروفات): ووفقاً لهذه الطريقة فإن الدخل القومي يتم حسابه كالاتي الإنفاق الاستهلاكي + الإنفاق الاستثماري + الإنفاق الحكومي + صافي المعاملات الخارجية "الميزان التجاري". وتختصر هذه العملية كالاتي :

$$Y = C + I + G + (X - M)$$

2 - طريقة الدخل القومي: National Income Approach : وبموجب هذه الطريقة فإن حساب الدخل القومي يتم على أساس عناصر الإنتاج المشاركة في عملية الإنتاج. وبهذه الطريقة فإن الدخل القومي يساوي :

الأجور والرواتب + إيجار الأرض + فوائد القروض الإنتاجية + دخل أصحاب الأعمال الحرة (المحامين والأطباء العاملين في القطاعات غير الحكومية) + الضرائب غير المباشرة. وإجمالي هذه العوائد يمثل الناتج أي الدخل القومي (NI)

$$NI = W + R + I + P$$

(1) محمد عبد العزيز عجمية، إيمان عطية ناصف (2000) التنمية الاقتصادية، دراسات نظرية وتطبيقية، جامعة الإسكندرية، ص 65 .

(2) وليد عبد الخالق التميمي (1987) ، مقدمة في مبادئ الاقتصاد التحليلي، الطبعة الثانية، المؤسسة العالمية للطباعة والنشر، دار الحكمة للتوزيع . قطر. ص 29 .

• عيوب هذا القياس :

تعرض هذا القياس لعدة انتقادات نجملها اختصاراً " يمكن القول أن الدخل القومي يمثل ما أنتجه المجتمع من السلع والخدمات خلال فترة زمنية تقدر بعام. ولمعرفة نصيب الفرد الواحد من هذا الدخل هنالك مقياس غالباً ما يستخدم للدلالة على المستوى المعيشي للمجتمع. إن ذلك المقياس أو المعيار هو متوسط الدخل الفردي وهو حاصل قسمة الدخل القومي على عدد السكان.

$$\text{متوسط دخل الفرد} = \frac{\text{الناتج القومي}}{\text{عدد السكان}}$$

وانتقدت طريقة متوسط الدخل الفردي كمقياس لمستوى المعيشة في المجتمع واستخدامه للمقارنات الدولية في هذا المجال. ويمكن تلخيص تلك الانتقادات في النقاط التالية:

1- إن متوسط الدخل الفردي ولكونه متوسط حسابي لن يعكس بشكل صحيح ودقيق المستوى المعيشي لغالبية السكان خاصة في الدول النامية إلى تمتاز بخاصية تفاوت مستويات الدخل فيها بصورة كبيرة بين أفراد المجتمع مما يجعل متوسط الدخل الفردي غير صالح لتحديد المستوى المعيشي.

2- إن إحصائيات الدخل القومي تستخدم لاستخراج متوسط الدخل الفردي وتهمل فعاليات أخرى غاية في الأهمية كعمل ربات المنازل. إن مشاكل التقدير المتعلقة بالدخل القومي تتعاظم في دول العالم الثالث، بحيث يصعب الوصول إلى معلومات رقمية صحيحة ودقيقة ومعبرة عن الاقتصاد، أضف إلى ذلك مشاكل التقدير الإحصائي المتعلقة بالإحصائيين المتخصصين في تقدير وحساب الناتج القومي " الدخل القومي "

3- إن أرقام الدخل القومي تهمل التكاليف الاجتماعية التي يتحملها المجتمع من جراء بعض الفعاليات الصناعية " الضوضاء والإزعاج " أضف إلى ذلك إن المجتمع يتحمل تكلفة الفعالية الصناعية المتمثلة في تلويث البيئة ، واستنزاف الموارد بصورة تؤثر على مستقبل الأجيال القادمة أو ما يعرف بالتنمية المستدامة.

وبسبب هذه الانتقادات لمعيار أو مقياس وسط الدخل الفردي استحدثت مقياس آخر يأخذ في الاعتبار الانتقادات أعلاه ويسمى صافي المنافع الاقتصادية " Net Economic Welfare " إلا أن المشكلة هي صعوبة تقدير قيمة ما يجب أن يضاف في حالة عمل ربات المنازل وقيمة ما يجب أن يطرح في حالة التكلفة الاجتماعية.

إن تحقيق النمو الاقتصادي يقتضي تحقيق الزيادة في الناتج القومي الحقيقي وكذلك الزيادة في متوسط دخل الفرد، وبالتالي فإن قياس النمو يكون عن طريق قياس نمو الناتج القومي الحقيقي (الناتج الإجمالي) ونمو دخل الفرد.

ودائماً ما تستخدم المعايير الكمية لقياس النمو الاقتصادي لأنه يعبر عن تغير كمي في مستوى الدخل القومي الحقيقي " الناتج القومي الحقيقي"، ومن هذه المعايير التي يتم الاعتماد عليها لحساب معدلات النمو الاقتصادي.

### الجدول(1-1-3)

#### يوضح طريقة حساب النمو الاقتصادي

العام	الناتج المحلي بالأسعار الجارية	الرقم القياسي الضميني	الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي	عدد السكان	متوسط الدخل المحلي الحقيقي
1993	34211	73.2	46736	48.5	963.6
1994	34561	89.8	47396	49.9	949.9
1995	51535	107.4	47894	51.3	935.5
1996	61630	126.4	48757	52.8	923.4
1997	76770	153.3	50078	54.2	923.9
1998	96075	179	53673	55.6	965.3
1999	111240	214.3	51908	56.9	912.3
2000	139.57	243.5	57107	58.3	979.5

من إعداد الدارس

من الجدول أعلاه كيف يتم حساب النمو الاقتصادي ؟

1. يتم الحصول على الناتج المحلي الحقيقي في العمود (4) بقسمة الناتج المحلي الإجمالي (بالأسعار الجارية) في العمود (2) على الرقم القياسي الضمني العمود (3) ونضرب × 100.

• الناتج المحلي الحقيقي = الناتج المحلي ÷ الرقم القياسي الضمني × 100%

2. يتم الحصول على متوسط الدخل المحلي الحقيقي في العمود (6) بقسمة الناتج

المحلي الحقيقي " بالأسعار الثابتة " العمود (4) على عدد السكان العمود (5)

• متوسط الدخل الحقيقي المحلي = الناتج الحقيقي ÷ عدد السكان.

وبلاحظ أن الدخل الحقيقي العمود (6) كان متناقصاً خلال الفترة (1993 - 1997) مما

يعني أن النمو الاقتصادي كان سالباً خلال الفترة ثم تزايد بعد عام 1998م مع ملاحظة أنه انخفض في عام 1999 ثم ارتفع مرة أخرى عام 2000م.

## 2 - الدخل القومي الكلي المتوقع:

حيث اقترح بعض الاقتصاديون قياس النمو الاقتصادي على أساس الدخل المتوقع وليس الدخل الحقيقي (الفعلي)، فقد يكون لدى الدولة موارد كامنة ومعطلة وتتوافر لها الإمكانيات المختلفة للاستفادة منها، وإضافة إلى ما بلغته من تقدم تقني، في هذه الحالة يوصي بعض الاقتصاديين اخذ تلك المقومات في الاعتبار عند عملية حساب الدخل.

## 3 - معيار متوسط الدخل:

يعتبر متوسط دخل الفرد من أكثر المعايير استخداماً وصدقاً عندما يستخدم لقياس مستوى التقدم الاقتصادي في معظم بلدان العالم. إلا أن قياسه وإحصاءه قد عرف بعض المشاكل والصعاب لدى البلدان النامية فيما يتعلق بالحصول على أرقام صحيحة تمثل الدخل الحقيقي للأفراد، بجانب ذلك فإن الإحصائيات غير دقيقة في تلك الدول، مما يجعل عملية المقارنات بين الدول المتخلفة أمراً مشكوك في صحته ودقته نظراً لاختلاف الأسس والطرق التي تم إتباعها في حساب هذا الدخل لتلك القائمة على حسابه انطلاقاً من إجمالي السكان أو تلك المعتمدة على السكان العاملين فقط.

فحساب الدخل لجميع السكان مفيد من ناحية الاستهلاك، وحسابه لقوة العمل مفيد من نواحي الإنتاج، وفي هذا الصدد اعتقد أن اهتمام التنمية يجب أن ينصب على الإنتاجية وليس مستوى المعيشة. فجمهور الاقتصاديين يتمسكون بمعيار متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي كمقياس لنمو الاقتصاد.

## طرق قياس النمو الاقتصادي عن طريق متوسط الدخل:

(1) معدل النمو البسيط : وهو يقيس معدل التغير في متوسط الدخل الحقيقي من سنة لأخرى وتتمثل صفته الرياضية في الآتي:

$$\text{معدل النمو البسيط} = \frac{\text{الدخل الحقيقي للسنة الحالية} - \text{الدخل الحقيقي للسنة السابقة}}{\text{الدخل الحقيقي للسنة السابقة}} \times 100$$

وهذه نفس طريقة حساب معدل نمو الناتج القومي الحقيقي حيث يعتمدان على معلومات وأرقام واحدة عند عملية الحساب.

مثال: إذا كان متوسط الدخل الحقيقي للفرد في عام 2012م في السودان 500 دولار ثم ارتفع في العام 2013م إلى 600 دولار فإن معدل النمو في هذا البلد يكون كالآتي:

$$\text{معدل النمو} = \frac{600 - 500}{500} \times 100 = 20\%$$

أي أن نصيب الفرد من الدخل القومي قد زاد بمعدل 20% .

ويستخدم هذا المعيار لقياس معدل النمو لفترتين متتاليتين، وبالتالي فهو لا يصلح لقياس معدلات النمو المركبة لفترات طويلة ومتعددة ولذلك لا بد من الاعتماد على مؤشرات قياس أخرى.

2) نموذج سوان **Sowan Model** : قدم سوان (أحد علماء الاقتصاد النيوكلاسيك) هذا النموذج في مجال قياس النمو الاقتصادي، ووفقاً لهذا النموذج فإن النمو يتحدد بثلاثة عناصر وهي:

1. التغير في حجم العمالة.

2. التغير في كمية رأس المال.

3. التغير في التقنية.

ولتوضيح طبيعة العلاقة بين النمو الاقتصادي وهذه المتغيرات نستخدم دالة كوب دوجلاس

**.Cup-Doglass**

$$ص = أ س_1 ب × س_2 ج$$

حيث أن:

ص = الناتج الحقيقي .

أ = مؤشر المستوى التكنولوجي .

س<sub>1</sub> = حجم العمالة .

س<sub>2</sub> = كمية رأس المال .

ب = مرونة الناتج الكلي بالنسبة للعمل .

ج = مرونة الناتج الكلي بالنسبة لرأس المال .

إذا كان تغير الناتج الكلي يشير إلى النمو على المستوى الكلي فإننا يمكن أن نحدد النمو

الاقتصادي بمفاضلة دالة كوب دوجلاس تفاضلاً كلياً.

إذا كان الصيغة العامة لدالة الإنتاج هي  $ص = د(أ ، س_1 ، س_2)$ .

وتفسير ذلك أن الناتج القومي (ص) دالة في التكنولوجيا (أ) وحجم العمالة (س<sub>1</sub>) وكمية

رأس المال (س<sub>2</sub>) وبالتالي يصبح الناتج القومي متغيراً تابعاً لهذه المتغيرات الثلاثة.

3) معادلة سنجر (Singer): وضع الأستاذ سنجر معادلة لقياس النمو الاقتصادي في

عام 1952م وعبر عن معادلة النمو بأنها دالة لثلاث عوامل وهي:

أ/الادخار الصافي **Net Saving**

ب/إنتاجية رأس المال **product of capital**

ج/ معدل نمو السكان **Population growth**

وتتخذ هذه المعادلة الشكل التالي **D = SP- R**

حيث أن:

D معدل النمو السنوي لدخل الفرد.

S معدل الادخار الصافي.

P إنتاجية رأس المال.

R معدل نمو السكان السنوي.<sup>(1)</sup>

مثال: إذا كان معدل الادخار الصافي كنسبة من الدخل في اقتصاد ما هو 6%، وان إنتاجية رأس المال أي الاستثمارات الجديدة في العام هو 2% وان معدل النمو السنوي للسكان هو 1.25% .

المطلوب: حساب معدل نمو متوسط الفرد من الدخل القومي الحقيقي (D).

الحل

$$D = SP - R$$

$$D = 0.06 \times 0.02 - 1.25 = 0.05\%$$

فإن معدل النمو السنوي لدخل الفرد هو (-0.05) هذا يعني أن دخل الفرد في الدول النامية لا يتحسن بل يتدهور، لأن الدول النامية تحقق معدلات نمو سالبة.

رغم أن افتراضات Singer كانت صادقة في عهدة إلا هنالك عدة متغيرات في الدول النامية تجعل الوضع غير ما افترض وان معدلات النمو تكون موجبة.

فمثلاً بإمكان الدول الادخار نسبة اكبر من 6% وان إمكانية رأس المال قد تكون أفضل من 2% وان معدل نمو السكان قد يزداد.

مثال: إذا ارتفع الادخار الصافي إلى 12% وكانت إنتاجية الاستثمارات الجديدة 4% ومعدل النمو السكان 1.8%

في هذه الحالة فإن معدل النمو السنوي لدخل الفرد يكون كالآتي:

$$D = SP - R = 0.12 \times 0.04 - 1.8 = 3\%$$

إن النمو الاقتصادي يعني :

أ/ تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل.

ب/ أن تكون هذه الزيادة حقيقية ليست نقدية.

ج/ أن تكون هذه الزيادة على المدى البعيد وليست عابرة.

ومما ذكر أعلاه يمكن أن نتعمق في مفهوم النمو لتأكيد على أنه يعني ما يلي:

1 - إن النمو الاقتصادي لا يعني فقط حدوث زيادة في إجمالي الناتج القومي بل لابد وأن يترتب عليها زيادة في دخل الفرد الحقيقي، بمعنى أن يكون معدل النمو الاقتصادي أكبر من معدل النمو السكاني، مما يعني زيادة معدل الرفاهية للشعب. إلا أن نمو السكان بمعدل أعلى يحول دون زيادة متوسط دخل الفرد وعليه فإن بعض البلدان على الرغم من أنها تحقق زيادة في معدل ناتجها القومي إلا أنها لم تحقق نمواً اقتصادياً.

(1) وعيل ميلود ، (2010)، المحددات الحديثة للنمو في الدول العربية وسبل تفعيلها ، رسالة دكتوراه منشورة، جامعة

2 - الزيادة في دخل الفرد لا بد أن تكون زيادة حقيقية وتحسب الزيادة الحقيقية في الدخل عن طريق المعادلة التالية:

معدل النمو الاقتصادي الحقيقي = معدل الزيادة في الدخل النقدي - معدل التضخم  
ولمعرفة الزيادة الحقيقية في مستوى الدخل الفردي لا بد من معرفة معدلات الزيادة في التضخم.

مثال:

إذا كان معد نمو الدخل القومي النقدي عام 2009م 8% ومعدل نمو التضخم كان 14%  
فإن معدل نمو الاقتصاد الحقيقي = 8% - 14% = -6%

3 - إن الزيادة التي تحدث في الدخل لا بد أن تكون على المدى الطويل وليست عابرة أو زيادة مؤقتة، سرعان ما تزول بزوال أسبابها كما يحدث في دول الخليج بسبب زيادة أسعار البترول، فإذا تتبعها متوسط دخل الفرد في الدول الغربية نجده مستقر لفترة طويلة. ومما سبق فإن:

معدل النمو الاقتصادي = معدل نمو الدخل القومي - معدل نمو السكان  
لذلك فإن الدول النامية تعاني من التخلف لأن معدلات نمو السكان فيها أعلى من معدلات النمو الاقتصادي، بجانب ذلك فإن معدلات النمو فيها غير مستقرة لعدم وجود خطط لاستغلال الموارد المتاحة رغم وفرتها وتنوعها.

ولذلك يتعين على الدول النامية السعي لتحسين أوضاعها ومجابهة معدلات نمو السكان المتزايدة، وبمراجعة معدلات النمو السكاني في العالم يتضح أن الدول النامية ما زالت معدلات نموها السكاني مرتفعة مقارنة مع الدول المتقدمة.

$$\text{ويتم حساب نصيب الفرد من الدخل} = \frac{\text{إجمالي الدخل القومي}}{\text{عدد السكان}}$$

فهذه المعادلة تمثل مؤشراً جيداً على مستوى النمو الاقتصادي والرفاهية ومدى ارتباطهما بمعدلات النمو السكاني السنوي.

إن الغرض الأساسي من حساب الناتج القومي "الدخل القومي" هو قياس الناتج القومي من السلع والخدمات، وعليه فإن قياس النمو الاقتصادي ما هو إلا قياس كلي لزيادة السلع والخدمات المنتجة في الاقتصاد في فترة معينة مقارنة بفترة سابقة.

أما التقدم الاقتصادي فيعني الزيادة بين فترة وأخرى لمتوسط الناتج القومي الحقيقي (متوسط الدخل الحقيقي، متوسط الاستهلاك الحقيقي)، ويعبر عن التقدم الاقتصادي بأنه نمو الموارد المتاحة بمعدل يفوق معدل النمو السكاني للمجتمع في القطر المعين.

ويشير التقدم الاقتصادي إلى مجموع التحسينات في النواحي الاقتصادية والاجتماعية المرافقة للنمو الاقتصادي<sup>(1)</sup>.

ومن هنا يتضح الفرق بين مصطلح النمو الاقتصادي والتقدم الاقتصادي حيث أن النمو الاقتصادي يرتبط بصورة أساسية بمعدل الزيادة الحاصلة في الناتج القومي الحقيقي خلال فترة معينة. فإذا كانت هذه الزيادة أعلى من معدل نمو السكان، يقال أن هنالك تقدم اقتصادي خلال الفترة المعنية، أما إذا كانت هذه الزيادة أقل من معدل نمو السكان فيقال أن هنالك تراجع اقتصادي " تدهور اقتصادي ".

فقد يحدث نمو اقتصادي ولكن في نفس الوقت يكون هنالك تراجع في أداء الاقتصاد وذلك بسبب تزايد معدلات نمو السكان في البلد المعني.

ويرى العالم الاقتصادي بونيه أن النمو الاقتصادي ليس سوى توسع اقتصادي تلقائي يحدث في ظل تنظيمات اجتماعية ثابتة ومحددة ويقاس بحجم التغيرات الكمية الحادثة في الناتج القومي الحقيقي.

---

(1) مدحت مصطفى وسهير عبد الظاهر، (1999) النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية ص 44.

## المبحث الثاني

### نظريات النمو الاقتصادي

مقدمة:

يرى بعض الكتاب أن الفرق بين نظريات النمو ونظريات التنمية يتمثل في تركيز نظريات النمو على توازن الاستثمار مع الادخار، في حين تركز نظريات التنمية على التوازن بين التراكم الرأسمالي والزيادة السكانية وتكيفهما معاً.

هذا الفرق رغم انه لا يشكل تمييزاً علمياً إلا انه يفيد في كونه تمييزاً للنظريات المتعلقة بالدول المتخلفة عن تلك المتعلقة بالدول المتقدمة. وعلى ذلك فإن الفكر الاقتصادي يحتوي على مجموعتين من النظريات ، فنتناول الأولى النمو الاقتصادي في الدول المتقدمة بينما تهتم الأخرى بظروف التنمية الاقتصادية في الدول المتخلفة.

على الرغم من أن المشكلة الاقتصادية وجدت منذ بدء الخليقة إلا أن النظريات العلمية الاقتصادية لم تبدأ بالظهور إلا مع خروج كتاب ادم سميث "ثروة الأمم" 1776م. وكانت هنالك أفكار اقتصادية يبتها رجال الدين والفلاسفة والسياسيين إلا أن الاقتصاديين لم يكن لهم وجود في ذلك .

كانت كتابات التجار ثم الفيزيوقراط تفتقر إلى أي عناصر أساسية لنظرية ديناميكية للتطور الاقتصادي، ولكن في نفس الوقت نجد أن التجار أكدوا على أهمية الدور الاستراتيجي للتجارة والصناعة، وعلى ضرورة التدخل الحكومي في الحياة الاقتصادية ، بينما أكد الطبيعيون (البيروقراط) على أهمية دور القطاع الزراعي في خلق الناتج الصافي. ليأتي الكلاسيك من بعد ذلك مؤكدين لدور التراكم الرأسمالي في النمو الاقتصادي.

سنتناول في دراستنا هذه النظريات المختلفة للنمو الاقتصادي بهدف تمهيد الطريق لوضع السياسات المعالجة والأساليب العلمية التي تحقق معدلات نمو اقتصادي مرتفع يساعد في تحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة، في سبيل ذلك لابد من الأخذ في الاعتبار بأنه لا يمكن اليوم تطبيق تلك النظريات مباشرة على واقع الدول النامية وإنما يتطلب الأمر استيعابها وتطويرها بما يخدم مصلحة هذه الدول، وفي هذا المبحث سوف نقوم باستعراض هذه النظريات :

### 3-2-1 النظرية الكلاسيكية في النمو الاقتصادي :

شهدت دول أوروبا الغربية الثورة الصناعية في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر، وعاصر الاقتصاديون الكلاسيك تلك الفترة لابينوا عليها أهم أفكارهم وآرائهم في النمو الاقتصادي وأسبابه وكيفية تحقيقه.

ومن أهم الأفكار كانت كتابات ادم سميث وديفيد ريكاردو ومالتس:

## 1/ تحليل ادم اسميث Adam Smith's Analysis :-

ساهم ادم سميث مساهمة كبيرة في تحليل النمو الاقتصادي من خلال تعرضه للمبادئ العامة التي تحكم تكوين الثروة والدخل في كتابه "ثروة الأمم" الذي ترجم إلى عشرات اللغات. يوضح فيه أن التخصص وتقسيم العمل لابد أن يسبق بتراكم رأسمالي والذي يأتي أساساً من الادخار، وعليه يكون الادخار هو أساس النمو الاقتصادي .

ويقول بوجود التراكم الرأسمالي، تصبح عملية النمو متجددة ذاتياً "Self-Sustaining" حيث يرفع تقسيم العمل من مستوى الإنتاجية فيزيد الدخل والأرباح، فتخصص أجزاء إضافية أكبر منها للادخار والاستثمار "تراكم رأسمالي أكبر" فبمزيد من تقسيم العمل مع تكنولوجيا أحدث يزيد الإنتاج ويزيد الأرباح ..... وهكذا.

ولكنه يشير في نفس الوقت إلى أن هذه العملية التراكمية للنمو لها حدود ، حيث يؤدي وصول الاقتصاد إلى حدة التراكم الرأسمالي "حين يتكالب الرأسماليون على الاستثمار في مجالات معينة" إلى هبوط الأرباح ونقل المدخرات ومعدلات التكوين الرأسمالي لينتهي الأمر بحالة ركود "Stationary State" .

وذكر سميث في كتابه ثروة الأمم (1776) بعض المساهمات حول تفسير فهم النمو الاقتصادي والتي تتعلق بتقسيم العمل والتخصص للذات يشجعان على الابتكار والإبداع والتقدم التقني مما يؤدي إلى زيادة الأرباح التي تقود إلى التراكم الرأسمالي. وطبقاً لرأي سميث فإن تراكم رأس المال يؤدي إلى تحسين الإنتاجية وتوسيع السوق وزيادة نمو السكان، ومن ثم تقود هذه العملية التراكمية إلى زيادة نمو الاقتصاد إلى أن يصل إلى حد معين وبعدها تتوقف عملية النمو ولكن ليس إلى ما لا نهاية .

## 2/ تحليل ريكاردو David Ricardo's Analysis :

بنى ريكاردو أفكاره على دعائتين أساسيتين هما :

- نظرية مالتس للسكان .
- قانون تناقص الغلة .

يقرر ريكاردو أن الزراعة هي القطاع الرئيسي والأهم في النشاط الاقتصادي، والذي يخضع لقانون تناقص الغلة نتيجة لتسابق بين الغذاء من ناحية والسكان من ناحية أخرى<sup>(1)</sup> .

وعلى الرغم من تأكيد ريكاردو على أهمية التكوين الرأسمالي فقد جعل من عنصر الأرض عاملاً محدداً للنمو الاقتصادي، حيث يرى أن عنصر السكان عندما يكون أقل من حجم الموارد الطبيعية، تتوافر فيه فرص الربحية أمام المستثمرين فيزيد من استثماراتهم خاصة في القطاع الزراعي. مما يؤدي إلى زيادة الأرباح ومعدلات التراكم الرأسمالي، وبالتالي يزيد الإنتاج والريع

(1) عبلة عبد العزيز بخاري، (2009) التخطيط والتنمية الاقتصادية ،، جامعة الملك عبد العزيز ، السعودية .

والطلب على العمل، فترتفع الأجور، فيزيد نمو السكان ، وتشتد المنافسة على الأراضي الأكثر خصوبة مما يؤدي إلى ظهور قانون تناقص الغلة وارتفاع أسعار الغذاء. وهنا يطالب العمال بزيادة الأجور وتخفض الأرباح والتراكم الرأسمالي ويقل الحافز على الاستثمار فينخفض الطلب على العمل وتتجه الأجور إلى الانخفاض حتى تصل حد الكفاف ويظهر الركود الاقتصادي الذي يصعب معه استمرار عملية النمو.

يقسم ريكاردو المجتمع إلى ثلاث فئات وهي فئة الرأسماليين وفئة العمال وفئة ملاك الأراضي الزراعية، ويرى أن عبء قيادة النمو الاقتصادي يقع على كاهل الرأسماليين من خلال قيامهم بتشديد المصانع وتشغيل العمال واستثمار الأرباح وعلى فئة ملاك الأراضي إمداد المجتمع بالغذاء والطعام .

ويلاحظ مبالغة ريكاردو في التشاؤم فيما يخص قانون تناقص الغلة متجاهلاً ما قد تحدثه التكنولوجيا من تأثير على عناصر الإنتاج .

### 3/ تحليل توماس مالتس Thomas Malthes's Analysis :-

هو واضع نظرية السكان الشهيرة ورائد المدرسة التشاؤمية. وتتمثل نظرية مالتس في ضرورة زيادة رأس المال المستثمر في القطاعين الزراعي والصناعي، مقترحاً أساليب الإصلاح الزراعي كوسيلة لزيادة الإنتاج وتوجيه جزء أكبر من هذه الاستثمارات لزراعة جميع الأراضي الصالحة للزراعة، مما يوفر فرص ربحية للاستثمار فيه ثم يوجه الباقي إلى القطاع الصناعي الذي يتسم بالتقدم التكنولوجي ويندد مالتس بأهمية تقدم القطاعين معاً وعدم التركيز على إحداهما دون الآخر.

#### خلاصة الفكر الكلاسيكي:

إن فكر الكلاسيك في النمو الاقتصادي يتركز في أن تطور النظام الاقتصادي الرأسمالي يعد سباقاً بين التقدم التكنولوجي والنمو السكاني، فإن سبق التقدم نمو السكان ظهرت موجة من النمو الاقتصادي، وذلك لان زيادة التقدم الفني تعمل على زيادة معدلات التشغيل والأرباح والأجور وتسود حالة من الانتعاش الاقتصادي.

وتبين النظرية إن التقدم الفني يعتمد على التراكم الرأسمالي والذي يعتمد هو بدوره على مستوى الأرباح واتجاهاتها (1).

ولفهم ما سبق نلخص النمو الكلاسيكي في الدوال التالية :

1/ دالة الإنتاج :

$$Q = f(L, K, Q, T) \dots\dots\dots(1)$$

(1) عبلة عبد العزيز بخاري ، المرجع السابق .

**Output** = O الإنتاج

**Labor Force** = L قوة العمل

**Resources** (الموارد) = K المتاح من الأرض

**Capital** = Q رأس المال

**Technology** = T التقدم الفني

يلاحظ أن النموذج قد تجاهل عنصر التنظيم باعتباره عاملاً غير استراتيجي بافتراض ثبات الأرض فإن الموارد الجديدة تدخل ضمن التقدم الفني.

2/ مستوى التقدم التكنولوجي يتوقف على الاستثمار و الاستثمار يتوقف على الأرباح ، ويقصد بالاستثمار هنا الاستثمار الصافي والذي يعبر عن الزيادة في الرصيد الرأسمالي و R عبارة عن العائد من عناصر الإنتاج ، والأرباح تتوقف على المستوى التكنولوجي وعرض العمل وحجم العمل يتوقف على الأجور والأجور تتوقف على مستوى الاستثمار ، علماً بأن مجموع الأرباح والأجور تعادل الناتج الكلي .

ركزت هذه النظرية على أهمية التكوين الرأسمالي في عملية النمو الاقتصادي مؤكدة تحويل الفائض الاقتصادي إلى نواحي الاستثمار المنتجة لدفع عجلة التنمية الاقتصادية ويعاب على النظرية موجة التشاؤم التي سادت أفكارها والمتمثلة في تزايد السكان من ناحية وتناقص الغلة من ناحية أخرى وقد غالت في سردها لآثار هذين العاملين ، وتبين في الواقع عدم تحقيق النتائج التي انتهت إليها.

### 3-2-2 النظرية النيوكلاسيكية في النمو:

ظهر الكلاسيك الجدد في السبعينات من القرن التاسع عشر الميلادي بمساهماتهم في الفكر الاقتصادي أبرزهم "الفريد مارشال A-Marshall" و "ويكسل Wick sell" وكلارك. تقوم النظرية على إمكانية استمرار النمو الاقتصادي دون حدوث ركود اقتصادي.

وتتلخص أهم أفكار النظرية النيوكلاسيكية فيما يلي :

إن النمو الاقتصادي عبارة عن عملية مترابطة ومتكاملة ومتوافقة ذات تأثير إيجابي متبادل، حيث يؤدي نمو قطاع معين إلى دفع القطاعات الأخرى للنمو، لتبرز فكرة مارشال والمعروفة بالوفورات الخارجية **External Economies** ، كما أن نمو الناتج القومي يؤدي إلى نمو فئات الدخل المختلفة من أجور وأرباح .

إن النمو الاقتصادي يعتمد على مقدار ما يتاح من عناصر الإنتاج في المجتمع "العمل ، الموارد الطبيعية ، رأس المال ، التنظيم ، التكنولوجيا" .

بالنسبة لعنصر العمل فإن النظرية تربط بين التغيرات السكانية وحجم القوى العاملة مع التنويه بأهمية تناسب الزيادة السكانية وحجم الموارد الطبيعية المتاحة، وهذا ضروري جداً لإحداث النمو الاقتصادي<sup>(1)</sup>.

فيما يخص رأس المال تعتبر النظرية إن عملية النمو محصلة للتفاعل بين تراكم رأس المال والزيادة السكانية، فزيادة التكون الرأسمالي تعني زيادة عرض رأس المال التي تؤدي إلى خفض سعر الفائدة ، فتزيد الاستثمارات ويزيد الإنتاج ويتحقق النمو الاقتصادي، هذا مع الإشارة إلى دور الادخار في توجيه الاستثمارات .

ويعتبر النيوكلاسيك الادخار عادة راسخة في الدول التي تشق طريقها نحو التقدم لتأخذ بذلك عملية الاستثمار والنمو شكلاً آلياً ميكانيكياً، وان سعر الفائدة هو ثمن سوق رأس المال حيث يلتقي عنده عرض المدخرات مع الطلب عليها من قبل المستثمرين.

وأما عنصر التنظيم فيرى أنصار النظرية إن المنظم يستغل التطور التكنولوجي بالصورة التي تنفي وجود أي جمود في العملية التطويرية وهو أن المنظم قادر دائماً على عملية التجديد والابتكار التي تقوده إلى تحقيق النجاحات المستمرة.

إن عملية النمو الاقتصادي كالنمو العضوي "وصف مارشال" لا يتحقق فجأة وإنما يحدث تدريجياً . وقد استعان الكلاسيك الجدد في هذا بأسلوب التحليل المعتمد على فكرة التوازن الجزئي الساكن "مهتمين بالمشاكل في المدى القصير" حيث يرون أن كل مشروع صغير هو جزء من كل، ينمو في شكل تدريجي متسق متداخل ويتأثير متبادل مع غيره من المشروعات.

إن النمو الاقتصادي يتطلب التركيز على التخصص وتقسيم العمل وحرية التجارة ، وذلك في سبيل تحسين معدل التبادل الدولي في صالح الدولة ، وحرية التجارة تكفل انطباق التخصص وتقسيم العمل على النطاق الدولي .

يعاب على هذه النظرية تركيزها على النواحي الاقتصادية في تحقق النمو والتنمية متجاهلة عوامل أخرى لا تقل أهمية عن العوامل الاقتصادية كالنواحي الاجتماعية والثقافية والسياسية.

وكذلك فإن القول بان النمو والتنمية يمكن تحدث تدريجياً يخالف ما هو متفق عليه في الكتابات الاقتصادية حول أهمية وجود دفعة قوية **Big Bosh** لحدوث التنمية والنمو .

إن افتراض حرية التجارة الخارجية أمر يصعب تطبيقه مع وجود التدخل الحكومي والحوافز التجارية.

---

(1) وعيل ميلود، مرجع سابق .

### 3-2-3 نظرية مراحل النمو (والت روستو):

حدث تحول واهتمام في منتصف الخمسينات من القرن الماضي "القرن العشرين" من قبل الدول الغربية لحماية مصالحها قبل كل شيء وذلك بإحداث نمو في دول العالم الثالث . وبدا اهتمام مراكز البحوث وعلماء الاقتصاد بقضايا التخلف والتنمية وكانت نظرية البروفسور والمؤرخ الاقتصادي "والت وينمار روستو" من ابرز المساهمات التي ظهرت في مطلع ستينات القرن الماضي، ومع نشر كتابه مراحل النمو الاقتصادي في 1960م. تتلخص أهم أفكار هذه النظرية في تحديد مراحل معينة لعملية النمو الاقتصادي عند الدول المتخلفة، وتتسم كل منها بخصائص معينة. وقال روستو عن هذه المراحل أنها ليست إلا نتائج عامة مستنبطة من الأحداث الضخمة التي شهدتها التاريخ الحديث وتتخلص هذه المراحل في التالي (1):

مرحلة المجتمع التقليدي	The Traditional Society
مرحلة التهيؤ للإقلاع	The Perquisites for take-off
مرحلة الإقلاع	The Take off period
مرحلة النضوج	Move Towards maturity
مرحلة الاستهلاك الوفير	High mass consumption

المرحلة الأولى : مرحلة المجتمع التقليدي والتي تكون فيها الدول شديدة التخلف يسود اقتصادها الزراعي التقليدي منخفضة الإنتاجية ، والتي تواجه لغرض الاستهلاك الذاتي وليس السوق. يهيمن على هذه المرحلة النظام الإقطاعي لتركز ملكية الأراضي الزراعية لدى عدد محدد من كبار الملاك وغياب السلطة المركزية في المناطق الريفية والتمسك بالعادات والتقاليد .  
المرحلة الثانية : مرحلة التهيؤ للإقلاع تمثل مرحلة انتقالية يتم من خلالها ترشيد اقتصاديات الدول المتخلفة وزيادة الاستثمارات في البنية التحتية وخاصة التعليم والخدمات والنقل وتنامي دور البنوك والمؤسسات المالية ويزوغ دور الإنتاج الصناعي لتوفير السلع محلياً مع تداخل القطاعين الزراعي والصناعي ، لتتسم المرحلة بانخفاض العمالة الزراعية والانتقال التدريجي للعمالة في المناطق الريفية إلى مراكز المدن للاستفادة من فرص العمل الجديدة التي خلقها القطاع الصناعي وارتفاع الأجور .

المرحلة الثالثة : مرحلة الانطلاق (Take off) وهي مرحلة حاسمة في عملية النمو الاقتصادي والتي توصف فيها الدولة بأنها دولة ناهضة تسعى للقضاء على أسباب تخلفها وتخطي العوائق التي وقفت أمام مسيرتها التنموية لتتطلق نحو التقدم عن طريق إحداث ثورة في أساليبها الإنتاجية والنهوض بالزراعة والصناعة والتجارة ووسائل النقل والمواصلات .

(1) محمد عبد العزيز عجمية وآخرون (2010) ، التنمية الاقتصادية بين النظرية والسياسة ، مصر ، الدارة الجامعية ، الطبعة الثالثة ، ص 161 .

وتتسم هذه المرحلة بإعادة توزيع الدخل وتحقيق العدالة الاجتماعية وهنا يشير روستو إلى أن هذه المرحلة عادة ما يصاحبها نمو سريع في احد القطاعات الصناعية الرائدة والتي تتميز بالآتي :

- 1- التوسع في رأس المال المستثمر في هذا القطاع .
- 2- اتجاه الأرباح المحققة في هذا القطاع للاستثمار في نفس القطاع .
- 3- قدرة القطاع على حث الاستثمار في القطاعات الأخرى (فكرة الدفع للأمام والى الخلف).

المرحلة الرابعة: مرحلة النضوج وتعد فيها الدولة متقدمة اقتصادياً ، حيث استكملت نمو جميع قطاعاتها على مستوى الاقتصاد القومي وتمكنت من رفع إنتاجها وأقامت العديد من الصناعات الأساسية، وأصبحت أكثر طموحاً من ذي قبل. صناعات قائمة للتنمية مع زيادة الصادرات الصناعية. وقد حدد روستو أهم التغيرات التي تأخذ مكانها في هذه المرحلة فيما يلي : التحول السكاني من الريف إلى الحضر وتحول الريف ذاته إلى شكل أكثر حضارة . ارتفاع نسبة الفنية والعمال ذوي المهارة المرتفعة .

- 1- انتقال القيادة من أصحاب المشروعات والرأسماليين إلى المدراء التنفيذيين .
- 2- النظر إلى الدولة على أنها المسؤولة عن تحقيق قدر متزايد من التأمين الاجتماعي والاقتصادي للمواطنين (1)

المرحلة الخامسة: مرحلة الاستهلاك الوفير المتممة بانتشار ظاهرة الاستهلاك على نطاق واسع وتحول الصناعات نحو إنتاج السلع الاستهلاكية والخدمية ، ليتخطى المجتمع فيها مرحلة المأكل والملبس والمسكن "الحاجات الأساسية" لينتج ويتحول نحو تحسين نوعية الحياة من خلال تحقيق الرفاهية الاجتماعية وإنتاج واستهلاك السيارات الفارهة والسلع المعمرة وسلع الرفاهية بكميات كبيرة . هذا فضلاً عن الاهتمام بالمحافظة على البيئة من التلوث بدلاً عن التركيز على الرفاهية المادية التي غالباً ما تؤدي إلى عدم الاستقرار الاجتماعي والتوتر النفسي والتفكك الأسري وتدهور القيم الاجتماعية وزيادة نسبة الجرائم والانتحار .

قال إن الجوع والفقر يصبح شيئاً يقرأ أو يسمع عنه ولكنه لا يشاهد بالعين المجردة فكما يقول ستيفن انك S-Enke يبلغ الإنسان في هذه المرحلة حد التغلب على البيئة والسيطرة عليها ولو انه لم يبلغ بعد درجة قهر رغباته والتغلب عليها.

هذه النظرية على الرغم مما وجدت من شهرة ولما تركته من اثر في الفكر والسياسة الاقتصادية إلا أنها يعاب عليها فشلها في أمرين ، أولهما يتمثل في إثبات صحة هذه المراحل تاريخياً، أما الثاني في إمكانية انطباقها على دول العالم الثالث اليوم.

(1) محمد عبد العزيز عجمية ، المرجع السابق ، ص 162 .

وضع روستو هذه النظرية نتيجة لما حدث في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر مستنتجاً أن كل الدول تمر بهذه المراحل الخمسة إلا أن الظروف قد اختلفت عما كانت عليه في الماضي فضلاً عن نقاؤل روستو عن حتمية الانتقال من مرحلة إلى أخرى.

### 3-2-4 نموذج هارود ودومار<sup>(1)</sup>:

يعد نموذج هارولد - دومار للنمو **Harrod-Doma growth model** من أسهل وأكثر النماذج اتساقاً وشيوعاً ، تم تطويره في الأربعينات ليرتبط باسمي الاقتصاديين البريطاني روي هارولد والأمريكي ايفري دومار. يركز على الاستثمار كضرورة حيوية لأي اقتصاد قومي ويبين أهمية الادخار في زيادة الاستثمار كمتطلبات لرأس المال وعلاقتها بالنمو.

يفترض النموذج وجود علاقة ترتبط الحجم الكلي لرأس المال "K" بإجمالي الناتج القومي "Y" وتعرف هذه العلاقة والمتمثلة لنسبة رأس المال إلى الناتج القومي في الأدب الاقتصادي بمعامل رأس المال **Capital-Output Ratio** ويرمز له بالرمز "K" .

فإن النموذج يقوم على :

$$1/ \text{ يمثل الادخار نسبة معينة من الدخل القومي } S = s*y$$

$$2/ \text{ الاستثمار عبارة عن التغير في رصيد رأس المال } I = f(k)$$

$$3/ \text{ الادخار لا بد أن يتعادل مع الاستثمار } S = I$$

وبين هذا النموذج أن تحقيق التنمية يتطلب زيادة الادخار وبالتالي الاستثمار لزيادة سرعة النمو.

وهذه العلاقة السابقة هي العلاقة الرئيسية لنموذج هارولد-دومار للنمو الاقتصادي وأساسه أن رأس المال الذي يخلق عن طريق الاستثمار في المصانع والمعدات هو المحدد الرئيسي للنمو. وهو يعتمد على مدخرات الأفراد والشركات الذين يقومون بالاستثمارات الممكنة. أما عن نسبة رأس المال إلى الناتج أي معامل رأس المال فانه ببساطة هو مقياس لإنتاجية رأس المال.

على الرغم من هذا النموذج قد استخدم لرفع معدلات النمو الاقتصادي للدول الأوربية وتهيئتها للانتقال من مرحلة الانطلاق إلى مرحلة النضوج بعد الحرب العالمية الثانية من خلال خطة مارشال، إلا أن الوضع بين هذه الدول والدول المتخلفة فيه اختلاف كبير وان كان يمكن استخدامه لتحديد معدلات النمو المتوقعة عند تحديد كمية الاستثمار.

ويلاحظ أن محددات النمو طبقاً لنموذج هارولد-دومار لا تتوافر في البلدان الأكثر فقراً والتي تتضاءل فيها نسبة ما يوجه للادخار ومن ثم الاستثمار من دخلها القومي المنخفض

(1) مايكل ايدجمان ، ترجمة محمد إبراهيم منصور ، مرجع سابق ص 456 .

أساساً، والذي لا يكفي في اغلب الأحيان لسد احتياجاتها الأساسية وفي هذه الحالة لن تتمكن هذه الدول من سد فجوة الادخار الناشئة لديها سواءً عن طريق القروض الخارجية أو السماح بالاستثمارات الأجنبية في بلادها.

### 3-2-5 النظرية الكينزية للنمو:

شهد العالم الرأسمالي أزمة الكساد العظيم (1929-1933) لتعم البطالة كافة نواحي الاقتصاد ويصاب الاقتصاديون بصدمة فكرية قوية، فكما نعلم أن الفكر الكلاسيكي انكر احتمال حدوث بطالة أو قصور في الطلب الكلي عن العرض الكلي للتوظيف الكامل رغم موافقتهم لاحتمال ظهور بطالة قصيرة الأجل.

وقد قامت النظرية الكينزية على نقد النظرية الكلاسيكية في العديد من الأمور لعل من

أهمها:

رفض فرض النظرية الكلاسيكية لقدرة النظام الرأسمالي على تحقيق التوازن تلقائياً عند مستوى التوظيف الكامل، حيث اعتبر كينز أن التوظيف الكامل حالة خاصة ليست دائمة الحدوث لكون التوازن قد يتحقق عند مستوى أعلى أو أقل من ذلك فتقلبات النشاط الاقتصادي هي الحالة العامة لنمو النظام الاقتصادي الرأسمالي الحر.

معارضة فكرة مرونة الأجور والأسعار بالدرجة التي تكفل إعادة التوازن عند مستوى التوظيف الكامل فمع وجود النقابات العمالية والإضرابات يصعب انخفاض الأجور بالدرجة التي تزيل البطالة وتعيد التوازن عند التوظيف الكامل.

يعرض كينز نموذجاً من خلال شرح محددات الناتج القومي والعمالة حيث يتوزع الدخل

القومي على بنود الاتفاق الكلي بالنحو التالي :

$$Y = C + I + g + X - M \dots\dots\dots(1)$$

حيث أن:

$$Y = \text{الدخل القومي}$$

$$C = \text{الإنفاق الاستهلاكي "طلب القطاع العائلي على السلع الاستهلاكية"}$$

$$I = \text{الإنفاق الاستثماري "طلب القطاع العائلي للسلع الرأسمالية"}$$

$$g = \text{الإنفاق الحكومي "طلب القطاع الحكومي للسلع الاستهلاكية و سلع الاستثمار"}$$

$$X = \text{عائد الصادرات "قيمة الصادرات"}$$

$$M = \text{قيمة الواردات}$$

ولتبسيط النموذج سيقصر التحليل على حالة الاقتصاد المغلق، وعليه تصبح المعادلة (1)

على النحو التالي :

$$Y = C + I + g \dots\dots\dots(2)$$

يوضح كينز أن مستوى الدخل القومي يتحدد بالطلب أو بالإنتاج الكلي على السلع الاستهلاكية والسلع الاستثمارية في القطاعين العائلي والحكومي (C + I + g) ويرتبط هذا المستوى من الدخل بمستوى معين من العمالة "L" والفن التكنولوجي "T" وحجم معين من رأس المال "K".

ويرى كينز أن ارتفاع الدخل غالباً ما يصحبه ارتفاع مناظر في مستوى التشغيل بجميع عناصر الإنتاج خاصة العمالة هذا مع افتراض ثبات الفن التكنولوجي على ما هو عليه. ويشير كينز إلى أنه هناك حدود للزيادة العمالية التي يمكن أن تحدث نتيجة لزيادة الدخل القومي والاستثمار، أي عندما يصل الاقتصاد إلى الحجم الكلي للعمالة حيث لا يمكن بعدها زيادة الدخل القومي أكثر من ذلك ويسمى الناتج عند هذا المستوى بالناتج القومي المحتمل، والفارق بين الناتج المحتمل والناتج الفعلي يمثل مستوى البطالة أو الكساد.

تعليق: يمكن القول أن النموذج الكينزي يقف عند حدود الدول المتقدمة ولا يصلح تطبيقه في الدول المتخلفة، وذلك لسببين وهما:

إن جوهر المشكلة في الدول المتخلفة يكمن في جانب العرض وليس جانب الطلب كما هو الحال في الدول المتقدمة فمع نقص رؤوس الأموال والكفاءة في عنصر العمل وتخلف وسائل الإنتاج فإنه لا يتوقع أن تؤدي زيادة الإنتاج الحكومي إلى زيادة الناتج القومي الحقيقي، بل سوف تؤدي إلى حدوث التضخم وارتفاع المستوى العام للأسعار، وهذا ما حدث بالفعل في بعض الدول النامية التي حاولت تطبيق هذه السياسة.

يلاحظ هذا الأمر في حالة الاقتصاد السوداني في الآونة الأخيرة (1989-1996م)<sup>(1)</sup>

اتسام الدول المتخلفة بكثافة هجرة العمال من الريف إلى المدن والتي من شأنها ارتفاع نسبة البطالة في المدن ونقص العمالة بالريف ودون أدنى شك فإن تطبيق سياسة كينز من شأنها ظهور مشكلة عامة للبطالة في الدولة مع انخفاض مستوى الدخل القومي.

ملاحظة: يلاحظ أن النظرية قد ربطت بين النمو الاقتصادي والناتج القومي بصورة واضحة حيث أن النمو يتأثر بالعوامل التي تؤثر على أهم مكوناته إلا وهو الناتج القومي الحقيقي.

### 3-2-6 النظرية الجديدة للنمو:

كان لخبية الأمل التي أصابت المفكرين والاقتصاديين نتيجة تطبيق نظريات ومناهج للنمو خلال ثمانينات وتسعينات القرن العشرين، دورها في ظهور كتابات جديدة أطلق عليها النظرية الجديدة للنمو "The New theory of growth"، والتي لم تكتمل بعد إلا أنها تتسم بالانتقائية أي تختلف وتتفق بدرجات متفاوتة مع النظريات السابقة للنمو.

(1) عبلة عبد العزيز بخاري (2009)، مرجع سابق.

يرى أنصار هذه النظرية أن عملية النمو هي نتيجة طبيعية للتوازن في المدى الطويل، وأن الادخار ومن ثم الاستثمار عاملان أساسيان في تسريع عملية النمو الاقتصادي. هذا ويشيرون إلى أن التباين في معدلات عوائد الاستثمار مرجعة للتباين في الاستثمار في رأس المال البشري من تعليم وتدريب وبحث وتطوير، إضافة إلى توافر البنى التحتية للاقتصاد الوطني. كما يذكر اقتصاديو هذه النظرية على دور القطاع العام في تحقيق أهداف التنمية. ولعل أهم ما انتقدت فيه اعتمادها على بعض فرضيات النظرية الكلاسيكية الجديدة، وعدم إعطائها اهتمام كاف للمشكلات الأساسية المتمثلة في تخلف البنى التحتية والمؤسسية للدول النامية.

### 3-2-7 النظرية الكلاسيكية الجديدة :

شهدت فترة الثمانينات من القرن الماضي ضغوطاً قوية من الدول الغربية على دول العالم الثالث بغية حثها على تطبيق سياسات اقتصادية مماثلة لتلك السياسات التي تم تطبيقها في الدول المتقدمة، والمتمثلة في تدعيم دور القطاع الخاص وتقليص دور القطاع العام، مع تصفية المشروعات العامة وتحويل ملكيتها إلى القطاع الخاص. أي تطبيق سياسة الخصخصة (**Privatization**) وقد انعكست هذه الضغوط على برامج المساعدات الخارجية المقدمة للدول النامية، سواء تلك المقدمة خلال الاتفاقيات الثنائية أو سياسات المنظمات والمؤسسات المالية الدولية " البنك الدولي، وصندوق النقد الدولي".

ويرى كتاب هذه النظرية ومن أبرزهم " بيتر باور" و "هاري جونسون" و " بلا بالاسا" أن سبب التخلف الاقتصادي في بلدان العالم الثالث ليس بالضرورة أن ينشأ لعوامل خارجية شكّلها النظام العالمي، وتقسيم العمل الدولي، وإنما الأمر يرجع بالدرجة الأولى لعوامل داخلية تتمثل في زيادة درجة التدخل الحكومي في الحياة الاقتصادية والذي أدى لسوء توزيع الموارد، هذا فضلاً عن السياسات الخاطئة للتسعير، وانعدام الحوافز الاقتصادية وتدني مستوى الأداء الاقتصادي لمشروعات القطاع العام وتفشي الفساد الإداري .

هذا ونشير هنا إلى نظرية أخرى لجاكوب فاينز يبين فيها أهم عوائق النمو في الدول النامية تتمثل في الحماية الجمركية والحوافز التجارية المصطنعة التي تضعها تلك الدول، والتي من شأنها اعتراض عملية تقسيم العمل الدولي والاتجاه السليم للتجارة الدولية. وبناءً على هذه النظرية "النظرية الكلاسيكية الجديدة" فإن علاج مشكلات التخلف الاقتصادي "أسوة بتجربة النمرور الآسيوية في المجال الصناعي" الأمر مرهون بعملية التحول الجاد نحو اقتصاد السوق الحر وإزالة القيود أمام القطاع الخاص، وترك المنافسة الحرة وآليات السوق تقوم بعملية تخصيص الموارد الاقتصادية وتحديد الأسعار، وبذلك يزداد الدخل القومي ويزداد نصيب الفرد من متوسط الدخل القومي ويعني ذلك حدوث النمو الاقتصادي.<sup>(1)</sup>

(1) عبلة عبد العزيز بخاري ، مرجع سابق .

### 3-2-8 نموذج نادي روما (النظرية التقليدية المنقحة للنمو الاقتصادي) :

#### The clop of Roma Model (or the Classical theory of Economic growth)

وتعرف هذه النظرية بنظرية حدود النمو في عام 1972م ظهر نموذج حدود النمو the "Limited growth" وكان مضمونه الرئيسي يشير إلى انه إذا استمرت الاتجاهات الحالية للنمو السكاني وإنتاج الغذاء وتلوث البيئة ونضوب الموارد فإن حدود النمو الاقتصادي على الكرة الأرضية سوف تبلغ منتهاها خلال المائة عام القادمة.

وقد بنيت هذه النتيجة على دراسة اشرف عليها دينسيس ميدوز Dennis Meadows في معهد ماساشو سيتس للتكنولوجيا (MIT)، ولان الدراسة قد بدأها نادي روما، لذلك كان من الطبيعي أن يطلق اسمه على النموذج.

ترى الدراسة أن هنالك خمسة عناصر أساسية للنمو وهي السكان وإنتاج الغذاء والتصنيع وتلوث البيئة ونضوب الموارد . وتزعم الدراسة أن كل منها ينمو بمعدل أسي ولاحظت مجموعة البحث أن المشكلة ليست هي النمو السكاني بمعدل أسي فقط ولكن معدل النمو السكاني تزايد مما خلق مشكلة سكانية ففي عام 1950 كان سكان العالم يتزايدون بمعدل نمو حوالي 0,3% سنوياً وهذا معناه إننا نحتاج إلى 250 عاماً ليتضاعف سكان العالم. وخلافاً لذلك كان معدل نمو السكان عام 1970م كان 2,1% وهذا يعنى أنهم يتضاعفون كل 33 عام ولم يقف الأمر عند هذا الحد فقد شهدت الفترة من (1975-1999) زيادة كبيرة في معدل النمو السكاني حيث بلغت الزيادة خلال هذه الفترة حوالي 4,7 مليار نسمة، الأمر الذي جعل مراكز الدراسات السكانية تعيد النظر في افتراضاتها السابقة وأصبحت أكثر تشاؤماً بمستقبل نمو الغذاء.

وكثير من سكان العالم لا يحصلون على طعام كاف وتقرر الدراسة أن العرض غير الكافي من المياه العذبة قد يحد أيضاً من النمو في إنتاج الغذاء<sup>(1)</sup>.

(1) مايكل ايدجمان - ترجمة د. محمد إبراهيم منصور ، مرجع سابق ص 442.

## الفصل الرابع النقل البحري في السودان

- المبحث الأول : نشأة وتطور شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية  
المبحث الثاني : دور النقل البحري في الاقتصاد السوداني .  
المبحث الثالث : المشاكل والعقبات التي تواجه النقل البحري في السودان

## المبحث الأول

### نشأة وتطور شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية

يعتبر النقل البحري من الدعامات الأساسية لاقتصاديات الدول التي لها ميزة امتلاكه سواءً من خلال امتلاك أسطول بحري فاعل ومؤثر أو من خلال امتلاك البنية التحتية المطلوبة للنقل المتمثلة في وجود السواحل البحرية التي تقام عليها الموانئ اللازمة للسفن التي تحمل وتنقل مبادلات تلك الدول مع العالم الخارجي أو من خلال استئجار هذه الموانئ للسفن الأجنبية، وفي كلتا الحالتين يحقق هذا الأمر بعض المنافع الاقتصادية للدولة.

والنقل البحري من أهم الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في جميع حقبتها وأزمنتها، وكان له آثاره على الأنشطة الإنسانية ولا سيما الاقتصادية منها.

وكانت للكفاءة والمرونة التي يتميز بها النقل البحري الدور الكبير في إسقاط الحواجز والعوامل الطبيعية بين قارات العالم ، وأتاح بكل الأمان التحرك الاقتصادي المثمر وأصبح يحتل الصدارة من بين وسائل النقل الأخرى لما يتميز به من خصائص تجعله ذو مساهمة عالية في النمو الاقتصادي وذلك من خلال تأثيره على مكونات الاقتصاد القومي الأخرى، حيث تقدر منظمة (UNTCAD) أن 85% من حجم التبادل التجاري الدولي يتم عن طريق النقل البحري (الأساطيل البحرية) ومن المتوقع أن يظل النقل البحري في موقع الصدارة في هذا المجال نسبة للدور الذي يلعبه في الاقتصاد العالمي<sup>(1)</sup>.

ويسهم كذلك في تأمين التجارة الداخلية للدول التي تتمتع بسواحل مناسبة (النقل الساحلي) فيما بين موانئ الدولة الواحدة.

وقد اكتسب النقل البحري بشقيه (الأساطيل البحرية، الموانئ البحرية) أهمية خاصة وصار داعماً أساسياً للنمو الاقتصادي في جميع مراحلها ، ابتداءً من مرحلة استيراد المعدات الرأسمالية والسلع الوسيطة والمواد الأولية مروراً بالإنتاج ثم التوزيع مختزلاً القيمة العالية التي تدفع في وسائل النقل الأخرى، حيث يمتاز النقل البحري بانخفاض تكلفة النقل عبره وأكثر وسائل النقل سعةً وأماناً، مما دفع علماء النقل إلى القول بأن النقل البحري سيحتفظ بمكانته الطليعية في مجال نقل التجارة الخارجية لقرن قادم على أسوأ الاحتمالات<sup>(2)</sup>.

يشكل النقل البحري في السودان أحد أهم فروع النقل التي تعمل على تداول التجارة الخارجية للبلاد وذلك عبر وحداته المتعددة والتي تتمثل في الوسائل الناقلة (شركة الخطوط البحرية السودانية) والأعمال المينائية (هيئة الموانئ البحرية) إضافة إلى الشركات والوحدات

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة، (2011) استعراض النقل البحري ص 1 .

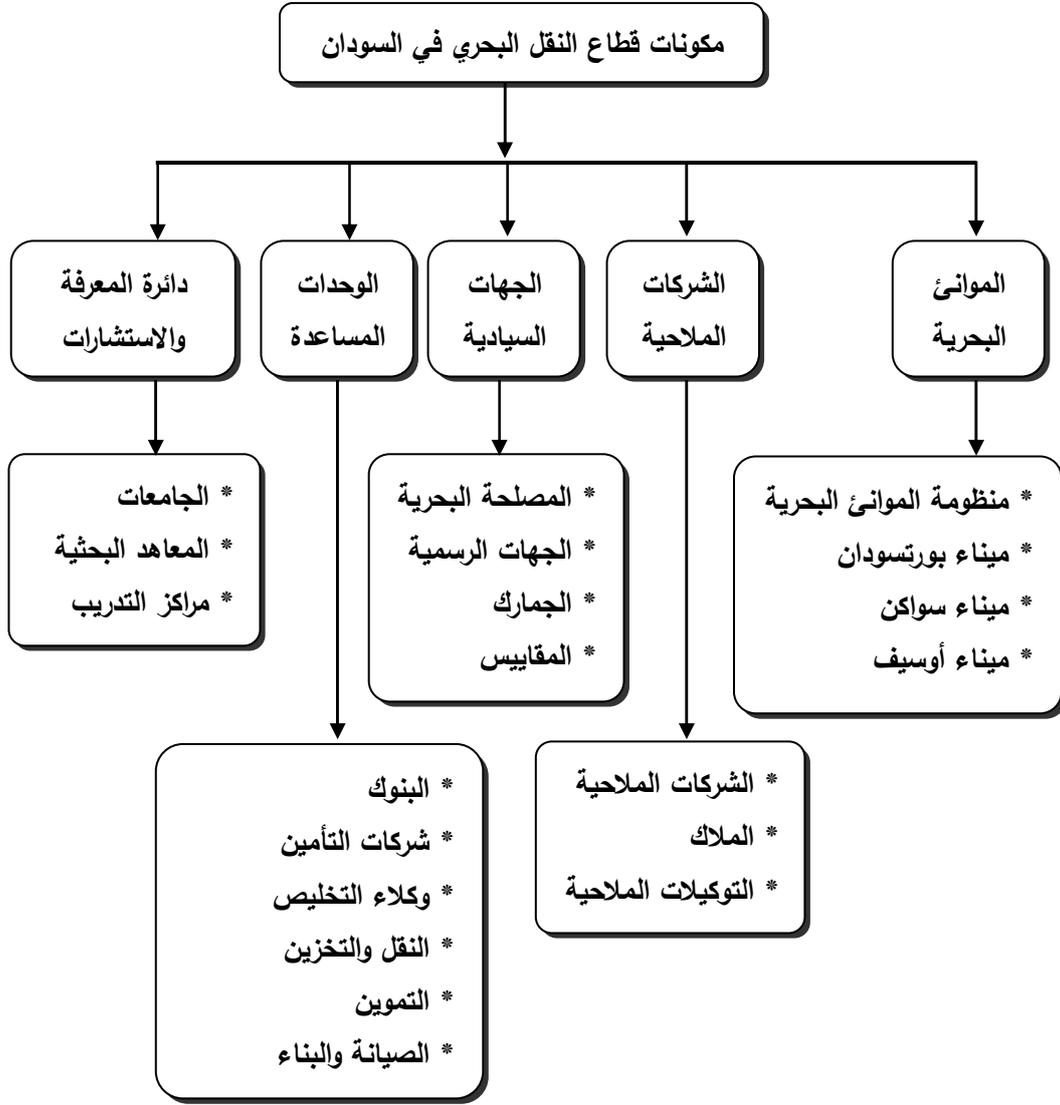
(2) علي جمال الدين عوض (1993م) ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة ، ص 12 .

الأخرى الداعمة لنشاط النقل البحري، وتعمل هذه المؤسسات مجتمعة على تسهيل انسياب وتدفق التجارة الخارجية بالمرونة والكفاءة التي تسمح بمنافسة صادرات السودان في الأسواق العالمية وتوفير سلع الوارد في الوقت المطلوب.

ولتوضيح الأمر بصورة أكبر سوف نركز في هذا الفصل على نشأة وتطور النقل البحري في السودان بجانب التحليل والوقوف على إسهام هذا القطاع في نمو الاقتصاد السوداني. من خلال تحليل مساهمة النقل البحري في الإيرادات العامة للدولة ومساهمته في التجارة الخارجية إضافة لتوفيره لفرص العمل لبعض المواطنين ومساهمته في تحسين المستوى المعيشي لهم. في جانب آخر سوف نقف عند المشاكل والعقبات التي تعترض دور النقل البحري في الاقتصاد السوداني.

ولذلك يحاول البحث إيجاد حلول منطقية لمشاكل النقل البحري حتى يعود للقيام بدوره الرائد في خدمة الاقتصاد السوداني دافعاً ومحققاً لعجلة النمو والتنمية لهذه البلاد. وسوف يتم تناول لمكوني النقل البحري (الخطوط البحرية، هيئة الموانئ البحرية) كل على حده.

شكل رقم (1-1-4)  
مكونات قطاع النقل البحري في السودان



المصدر: د. منجد عباس محمد على 2015م ، ورقة بعنوان النقل البحري في السودان الأهمية والتحديات-  
كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية ، جامعة البحر الأحمر.

1-1-4 نشأة وتطور شركة الخطوط البحرية السودانية:

اتجهت الدول النامية خاصة بعد التخلص من الاستعمار إلى إنشاء أساطيلها البحرية الوطنية، لتساهم في نقل تجارتها الخارجية وإتاحة الفرصة للعمالة الوطنية وتحسين مستواهم المعيشي، بجانب توفير جانب كبير من العملات الصعبة للدولة، إضافة إلى ترشيح مفهوم هيئة الدولة وسيادتها واستجابةً لهذه المطالب والتطلعات، سارع السودان إلى تكوين أسطول بحري تجاري وطني انطلاقاً من الموقع الجغرافي المميز للسودان الواقع على طريق التجارة العالمية الذي يربط بين الشرق والغرب، هذا فضلاً عن وجود دول تجاور السودان لا تمتلك منافذ بحرية

(دول مغلقة) للتعامل التجاري مع الدول الأخرى (تشاد، أفريقيا الوسطى، أثيوبيا .. الخ) ويعتبر السودان منفذاً لهذه الدول على العالم الخارجي عبر التجارة البحرية التي تسيطر على التبادل التجاري كما ذكرنا سابقاً.

كان السودان من أوائل الدول التي سارعت إلى إنشاء أسطول للنقل البحري وذلك في العام 1959م إبان حكم الفريق إبراهيم عبود، عندما عقد السودان اتفاقية التعاون الاقتصادي والفني مع الاتحاد اليوغسلافي فكانت النواة الأولى لإنشاء شركة الخطوط البحرية السودانية في العام 1960م وتم تسجيلها بموجب الشهادة رقم (640) في أكتوبر 1960م.

تعد شركة الخطوط البحرية السودانية أول شركة نقل بحري في أفريقيا والشرق الأوسط بعد مصر والعراق، باشرت الشركة نشاطها التجاري كشركة ملاحية بحرية سودانية يوغسلافية في العام 1962م كنواة لقيام أسطول سوداني وطني وبالتالي توفير جزء من العملات الصعبة التي كانت تدفع لشركات النقل الأجنبية مقابل نقل صادرات وواردات السودان. وفي نفس الوقت توفير الحماية للاقتصاد السوداني من مخاطر الحروب والأزمات الطارئة، بجانب تدريب الكوادر السودانية في مجال جديد من ميادين العمل التجارية البحرية في مختلف التخصصات، وتشكل البنيات الأساسية للشركة مرتكزاً أساسياً ومنطقاً لكافة العمليات الملاحية المتكاملة لموانئ العالم المختلفة.

تم افتتاح مكاتب الشركة ببورتسودان في 1/1/1962م وبدأ العمل في مكتب الخرطوم في 28/3/1962م. وبدأت نشاطها بباخرتين حمولة كل منهما (50 ألف طن) وفي نفس العام حصلت الشركة على امتيازات بإعفاء من الضرائب لمدة خمسة سنوات والموافقة على شراء أربعة بواخر جديدة من أحواض بناء السفن بيوغسلافيا. وشهد يوم 26/4/1960م انعقاد أول اجتماع لمجلس إدارة الشركة ببورتسودان برئاسة السيد/ عبد الله عبد الوهاب رئيس مجلس الإدارة والكابتن ميرو سلاف ممثل الحكومة اليوغسلافية.

في 17/9/1961م تم تدشين أول باخرة للخطوط البحرية (سنار) في ميناء (بولابو) بيوغسلافيا.

في العام 1962م بدأ العمل في مكتب الخرطوم بإدارة السيد/ مرتضى عبد الرحمن للاستفادة من خبراته في هذا المجال حيث كان يعمل خارج السودان.

في مارس 1962م تم استقبال الباخرة سنار بميناء بورتسودان وبعد خمسة شهور من ذلك تم استقبال الباخرة الجزيرة وبعد عامين (1965م) تم استقبال باخرة أخرى أطلق عليها اسم كردفان.

وبذلك تمكنت الشركة من تسيير سفرية كل أسبوعين لموانئ المملكة المتحدة وشمال أوربا

في عام 1967م أصبحت الشركة عضواً في مؤتمر أصحاب السفن في أوربا بأربعة بواخر وكانت الشركة الوحيدة من بين أعضائه على المستوى العربي والأفريقي . وبدأت الشركة نشاطها بأطقم أجنبية كاملة على ظهر بواخرها وكان يشغل معظم الوظائف الإدارية والفنية العليا فيها تنفيذيون من دولة يوغسلافيا وفقاً لاتفاقية التعاون.

في عام 1967م وافق مجلس الوزراء على شراء الباخرتين شندي ونيالا وفي عام (1967م) تمكنت الشركة من شراء نصيب الجانب اليوغسلافي في الشركة وذلك بعد مفاوضات عديدة وفضت الشراكة بين الطرفين وأصبحت بذلك شركة الخطوط البحرية سودانية 100% . وكانت بواخر الشركة تجوب البحر في كل الاتجاهات رافعة علم السودان جالبة تجارة السودان وكانت الباخرة سنار قد وصلت ميناء السويس المصري عام 1967م وسط دخان المدافع ورائحة البارود حاملة المساعدات والعون للأخوة في جمهورية مصر .

في عام 1971م قامت الشركة بشراء باخرتين حمولة (7600) طن بديلاً لإحدى الباخرتين التي فقدت عام 1970م .

في عام 1975م ترقى الضابط السوداني قاسم علي عثمان لوظيفة ريان ليكون بذلك أول سوداني يشغل هذه الوظيفة على ظهر سفن الشركة .

وفي عام 1974م ترقى الباشمهندس الحاج عثمان لوظيفة الباشمهندس بحري كأول سوداني في هذه الوظيفة.

واستمر الخط الملاحي للشركة في تطوره بنجاح مع المحافظة على مواعيد الإبحار والوصول للموانئ التي تزورها سفن الشركة.

في عام 1972م تم تدعيم أسطول الشركة بالباخرة الهولندية (تجو نقر) مستأجرة لمدة ثلاث أعوام وذلك تبعاً لمتطلبات العمل الملاحي.

في عام 1973م انضمت باخرة للخط الملاحي بحمولة (8500) طن وفي عام 1974م انضمت سفينة أخرى حمولة (13700) طن.

لمواكبة التطور في مجال النقل البحري خاصة في مجال النقل بالحاويات قامت الشركة بالاتفاق مع أحواض بناء السفن اليوغسلافي لبناء (6) بواخر متعددة الأغراض تسع لنقل (200) حاوية مزودة برافعات ثقيلة حمولة (80 طن) تم تسليمها عام 1980م.

في عام 1979م تم تدشين البواخر دنقلا والأبيض على يد الرئيس الراحل جعفر نميري وفي عام 1980م تم استلام (2) باخرة دحرجة عن أحواض البناء الدنماركي حمولة (12200) طن مصممة لنقل (380) حاوية مجهزة بخمس رافعات في عام 1979م استقبلت الشركة حوالي (190) باخرة من بواخر التوكيلات والتي ساهمت بنقل 9% من واردات السودان و12% من صادراته لمختلف بلدان العالم.

في عام 1969م تم إنشاء شركة ترانز لاين للنقل البري التابعة لشركة الخطوط البحرية لمقابلة متطلبات ترحيل الحاويات حيث كانت الشركة تمتلك وقتذاك أكثر من ألف حاوية تعمل في حركة النقل والتجارة بالبلاد.

في عام 1979م تم شراء عمارة الشركة بمدينة بورتسودان وهي مقرها ببورتسودان وتتكون من 5 طوابق.

في عام 1979م تم شراء موقع لبناء عمارة الشركة بالخرطوم وتم افتتاحها عام 1995م. في عام 1980م تم افتتاح الخط الملاحي (حوض البحر الأبيض المتوسط) وأهم موانيه برشلونة، فالنسيا، مارسيليا ونابولي.

في عام 1981م انضمت شركة الخطوط الجوية البحرية للاتحاد الإسلامي لمالكي البواخر الذي عقدت اجتماعاته بمدينة مكة المكرمة بالمملكة العربية السعودية.

في عام 1985م تم إنشاء وكالة الخطوط البحرية للسفر إحدى مكونات الشركة وقد نالت عضوية الاتحاد الدولي للوكالات.

في عام 1991م تم إنشاء مجمع الخدمات ببورتسودان وهو حديث لمقابلة مستلزمات البواخر.

في عام 1997م تم توقيع عقد شراء باخرة الركاب الجودي والتي تعتبر الأولى من بواخر الركاب التي تمتلكها الشركة حيث تعمل بين خطي جدة بورتسودان حيث كانت الشركة تستأجر بواخر الركاب<sup>(1)</sup>.

في عام 2000م أجازت الشركة مشروع أمل لتدريب الخريجين من مختلف الجامعات حيث أستوعب المشروع أكثر من (200 خريج) منحوا فرص التدريب بمختلف أقسام الشركة كما أوصت الشركة في نفس العام بتبني مبدأ الشراكة الإستراتيجية لتطوير وتحسين خدمات الشركة. في عام 2005م تم التوقيع على الشراكة بين الخطوط البحرية والشراكة الماليزية للنقل بنسبة 51% لشركة الخطوط البحرية السودانية و 49% للشركة الماليزية.

2006م بدأ النشاط التشغيلي لشركة سودان لاين ميسك هي نتاج الشراكة الإستراتيجية بين الخطوط البحرية السودانية وشركة النقل الماليزية.

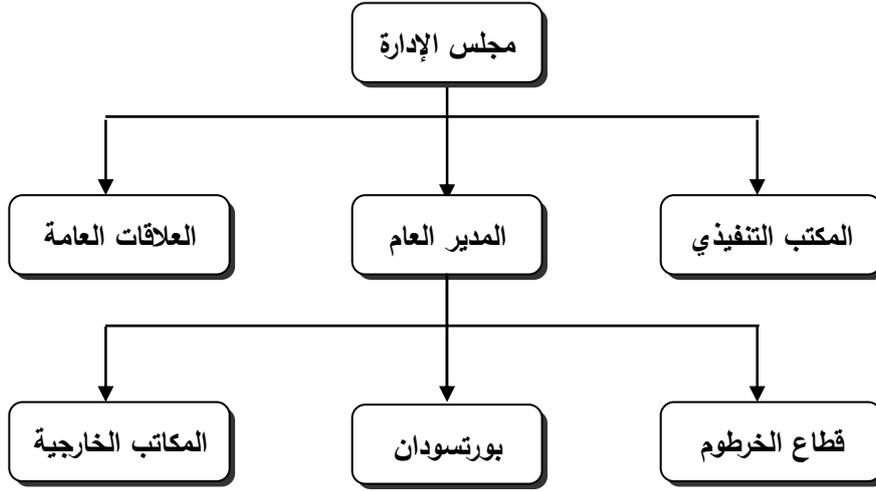
2007م تم إعداد دراسة مشتركة بين شركة الخطوط البحرية ومكتب شركة بتروناس الماليزية لتوسيع دائرة التعاون بين الشركة السودانية والماليزية لتطوير النقل البحري ولإنشاء شركة لنقل البترول.

(1) الخطوط البحرية السودانية 2008م، إدارة خدمات الركاب - الخرطوم .

2008م تم توقيع اتفاقية وكالة بين شركة الخطوط البحرية والشركة الماليزية للنقل البحري  
 تتيح نقل الحاويات من وإلى بواخر السودان عبر بواخر السودان لاين ميسك وإلى الشركة الماليزية  
 وفق نظام النقل المتعددة الوسائط<sup>(1)</sup>

#### شكل رقم (4-1-2)

#### الهيكل الوظيفي لشركة الخطوط البحرية السودانية



- الرئاسة
- الإدارة العامة
- الإدارة التجارية
- إدارة التخطيط
- الإدارة المالية
- الشؤون الإدارية
- المراجعة الداخلية
- الإدارة القانونية
- الاستثمار
- \* البحر الأحمر "إدارة التشغيل"
- \* الإدارة البحرية والفنية
- \* المستودع والحاجات
- \* إدارة الشحن والتفريغ
- \* إدارة التوكيلات الملاحية
- \* إدارة التخليص
- \* بلجيكا
- \* ألمانيا
- \* جدة
- \* دبي
- \* مومباي
- \* مصوع
- \* عدن

المصدر: شركة الخطوط البحرية السودانية

(1) العدد التوثيقي للخطوط البحرية السودانية (2009م) ص 97 .

#### جدول (1-1-4)

#### يوضح مراحل تطور شركة الخطوط البحرية السودانية

الرقم	الباخرة	بداية تاريخ الخدمة	تاريخ نهاية الخدمة
1	اركويت	1962	1967
2	سنار	1962	1979
3	كردفان	1964	1979
4	الجزيرة	1965	1979
5	شندي	1967	1979
6	مريدي	1967	1979
7	نيالا	1973	1996
8	أم درمان	1974	1995
9	الأبيض	1979	2002
10	دنقلا	1979	2003
11	القضارف	1979	2003
12	مروى	1979	1993
13	دارفور	1979	معطلة
14	الخرطوم	1979	1979
15	النيل الأبيض	1979	معطلة
16	النيل الأزرق	1980	2004
17	ستيت	1984	1997
18	الضعين	1994	2003
19	الجودي	1998	2006

المصدر: شركة الخطوط البحرية السودانية

كان الدكتور المرحوم/ فيصل مكي أمين يدرس في المجال الطبي في يوغسلافيا في عام 1958م وكان رئيس اتحاد الطلاب الأفارقة بيوغسلافيا وكان عنصراً بارزاً ومؤثراً بين زملائه وترابطه علاقة مميزة مع الرئيس اليوغسلافي جوزيف بروز تيتو وكان من خلال إحدى لقاءات اتحاد الطلاب الأفارقة بالرئيس اليوغسلافي التمس المرحوم د. فيصل مكي من الرئيس تيتو المساهمة في إنشاء شركة بحرية في السودان أسوةً بما تم في جمهورية العراق، وقد وجد الطلب قبولاً مبدئياً.

ومن تلك الفكرة بدأت الجهود حتى كللت بالنجاح عند زيارة الرئيس اليوغسلافي جوزيف تيتو للسودان عام 1959م .

## نطاق عمل الشركة:

- تعمل الشركة في كافة أعمال النقل البحري والأعمال المساعدة لذلك بما فيها أعمال التخليص والتخزين والنقل البري ويمكن تحديد بعض أدوارها في النقاط التالية :
- 1- شراء وبناء واستثمار السفن بمختلف أنواعها وإدارتها واستعمالها لنقل الركاب والبضائع وأعمال البريد.
  - 2- القيام بأعمال التوكيلات البحرية للسفن في مجال الشحن والتفريغ وأعمال المقالات والتوكيلات السياحية والتأمين.
  - 3- القيام بأعمال السمسرة في مجال استئجار وبيع وشراء السفن .
  - 4- القيام بأعمال الإنقاذ البحري وإصلاح وصيانة السفن .
  - 5- بناء وامتلاك المخازن وأحواض السفن وما إلى ذلك مما يتعلق بأعمال السفن .
  - 6- القيام بأي أعمال لازمة أو ملائمة من أجل المصلحة العامة للشركة أو انجاز أعمالها (1)

## أهداف وأهمية الخطوط البحرية السودانية:

جاء إنشاء شركة الخطوط البحرية السودانية استجابة للحاجة القومية للبلاد واستكمالاً لمتطلبات ومعاني الاستقلال الاقتصادي بعد أن نالت البلاد استقلالها السياسي وأيضاً بجملة من الأهداف يمكن أن نذكر منها :

- 1- تأمين تجارة السودان الخارجية والاكتفاء الذاتي في مجال النقل البحري .
- 2- دعم ميزان المدفوعات بالعملة الصعبة عن طريق المساهمة في نقل منتجات السودان للعالم بجانب توفير العملات التي كانت تدفع للشركات الأجنبية لنقل صادرات وواردات البلاد .
- 3- تحقيق البعد الاستراتيجي والأمني للدولة في أوقات الكوارث والحروب (1967م ، 1973م ، 1991م) ونقل القمح إبان الفجوة الغذائية (1983م) وتأمين تجارة البلاد ودعم الصادرات(2). كذلك قامت الشركة بإجلاء السودانيين من ميناء العقبة أثناء حرب الخليج الثانية تحت تهديد سلاح الجو الأمريكي.
- 4- رفع علم السودان في أعالي البحار كدليل على تحقيق السيادة الوطنية والتحرر (البعد السياسي).

(1) محمد المجتبي عثمان المبارك (2003م) أهمية النقل البحري في الاقتصاد السوداني رسالة ماجستير - جامعة النيلين .

(2) تقرير شركة الخطوط البحرية السودانية (2003م) سمنار تطوير الأداء .

5- تحقيق استقرار في أسعار النقل نتيجة لضمان التواجد الدائم لخدمة النقل البحري عن طريق الناقل الوطني.

6- نقل مستلزمات ومتطلبات المشروعات التنموية الكبيرة والصغيرة إضافة لنقل واردات البلاد وصادراتها في الوقت المناسب.

7- خفض الطلب على العملات الأجنبية عن طريق نقل واردات البلاد على متن الناقل الوطني.

8- توفير فرص عمل لعدد كبير من العمالة.

9- المساعدة في توطين التكنولوجيا وصناعة النقل البحري .

10- تدريب الكوادر الوطنية في صناعة نقل بحري سوداني<sup>(1)</sup>.

11- تهيئة أفاق جديدة للأيدي العاملة حيث يعمل في خدمة الأسطول حوالي 450 من العاملين في البحر في مختلف المواقع الفنية والإدارية داخل السودان وبذلك تدرّب الكادر السوداني في مجال الملاحة البحرية والأعمال التجارية البحرية.

12- تمثيل السودان في المؤتمرات الملاحية الدولية لعضو عامل وفاعل يساعد في ضبط وخفض أجور النقل البحري، حيث تعمل مستشاراً بحرياً لحكومة السودان، وتشارك في المؤتمرات والاتفاقيات الدولية وعضوية المؤتمرات الملاحية وشركات التأمين وأندية الحماية والتعويض<sup>(2)</sup>.

وقد عملت الشركة بكل جدٍ واجتهاد لإدراك هذه الأهداف وتحقيق الأهمية المرادة منها، فاستطاعت تحقيق هذه الأهداف بدرجة كبيرة وكانت تعمل بكفاءة عالية رغم ظروف وواقع هذه الصناعة في السودان، وكان بالإمكان الاستفادة من هذه المقومات بصورة أفضل وفاعلية أكثر لكن؟

وخلال هذه المسيرة الطويلة والحافلة بالإنجازات قد حققت كثيراً من أهدافها وفي مقدمتها نقل تجارة السودان الخارجية التي كانت تمثل العمود الفقري للاقتصاد السوداني كما حققت استقراراً في أسعار النوالين خاصة في ظروف الحروب والأزمات إلى جانب خلق فرص عمل جديدة في قطاع النقل البحري واكتساب المهارة (Skill) .

هذه الأهداف تبنتها مجموعة دول (77) وتم اعتمادها بواسطة مؤتمر الأمم المتحدة

للتجارة والتنمية (United Nations of Trade and Development (UNCTAD)

(1) المصدر السابق.

(2) محمد المجتبي عثمان المبارك مرجع سابق ص 113 .

استطاعت الخطوط البحرية السودانية فتح قنوات واسعة نحو العالم الخارجي وكانت تمثل حلقة تواصل مع دول الجوار على المحيط الإقليمي والعالمي، وذلك عبر بواخرها التي وصلت معظم موانئ العالم محققة إسهاماً اقتصادياً واجتماعياً واستراتيجياً .

إضافة إلى ذلك قد عملت على استقرار أسعار النقل وقد ارتبط إنشاء الشركة ببرامج التنمية والنمو الاقتصادي وظلت عبر تاريخها الطويل تؤدي هذه الأدوار رغم الصعاب التي واجهتها وواصلت دورها في نقل صادرات وواردات السودان بصورة مقدرة فهي تنقل السلع الإستراتيجية كالقمح ومدخلات الإنتاج الزراعي والمساعدات الإنسانية في وقت الكوارث والحروب وقد برز دورها جلياً عند إغلاق قناة السويس (إبان الحرب العربية الإسرائيلية 1973م) وتحولت التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وارتفعت أسعار النقل (النوالين) بنسبة كبيرة وأحجمت السفن الأجنبية عن العمل في هذه المنطقة نسبة للمخاطر الكبيرة التي تتعرض لها السفن . وهنا قام الناقل الوطني بتأمين الأمن الغذائي خاصة في السلع الإستراتيجية وعمل على سد الفجوة الغذائية للبلاد . حيث كانت البواخر تبحر لمدة 36 يوماً دون توقف والمسافة لا تقل عن ألف كيلومتر بحري فلولاً وجود الناقل الوطني وقتذاك لعانت البلاد الكثير في سبيل الحصول على احتياجاتها الضرورية<sup>(1)</sup>.

كذلك قام الناقل الوطني بنقل مشروعات التنمية وفي مقدمتها مشاريع البترول حيث قام بنقل كل مدخلات هذه الصناعة ونالت الشهادة الدولية التقديرية كما أشادت شركات البترول الصينية بالدور الذي قامت به شركة الخطوط البحرية في هذه المشاريع الإستراتيجية. كما ساعد الناقل الوطني على تحريك الأنشطة الاقتصادية التي لها علاقة بالنقل البحري ومن أمثلة ذلك:

(أ) زيادة الصادرات السودانية الناتجة من زيادة الإنتاج الذي توفرت له مدخلات بتكاليف مناسبة وذلك في ظل الحقيقة الثابتة أن أسعار النوالين البحرية تمثل 25% من قيمة السلع والمدخلات وبالتالي تزداد القوة التنافسية للصادرات السودانية في الأسواق العالمية.

(ب) في مجال التدريب والتأهيل : شهدت صناعة النقل البحري طفرة تكنولوجية كبيرة تمشياً مع تطور التجارة العالمية ونتج عن ذلك استخدام أساليب متطورة ولمواكبة ذلك التغيير لابد من إعداد وتأهيل الكوادر البشرية فقد قامت إدارة التخطيط والمشروعات بإعداد خطة للتدريب الداخلي والخارجي لإدارتها المختلفة، وكانت هذه الخطة بمثابة نقطة تحول في مسيرة التدريب للكوادر في مختلف المواقع وشملت كل الجوانب القانونية والإدارية والمالية والتسويق وعلوم الحاسوب وغيرها، وأعلنت الإدارة أن عام 2006م عاماً للتدريب حيث استفاد من ذلك أكثر من 200 من الموظفين.

(1) سعيد صالح إدريس (2012م) - دور الناقل الوطني في نقل تجارة السودان الخارجية رسالة ماجستير - جامعة

(ج) في مجال الخدمات السياحية : تقدم وكالة الخطوط البحرية وهي إحدى فروع شركة الخطوط البحرية خدماتها لكل المهتمين بالسفر والسياحة وتعمل كوكيل لأغلب شركات الطيران العالمية العاملة في السودان. فتقوم بكافة الإجراءات المتعلقة بسفر الوفود من التأشيرات وحجز الفنادق والنقل من وإلى المطار والترتيب والمشاركة في المؤتمرات والسمنارات وورش العمل. إضافة للترويج لكافة فرص الاستثمار في السودان والتي تدعم الاقتصاد الوطني وتنظيم الرحلات الجماعية لاستكشاف فرص الاستثمار.

(د) في مجال تشغيل القوى العاملة : يعمل في شركة الخطوط البحرية السودانية الآن حوالي 450 عاملاً في البر والبحر في مختلف المواقع داخل وخارج السودان توفر لهم بيئة عمل تساعدهم على العمل مثل الترحيل من الشركة إلى مكان سكنهم بجانب توفير السكن للعاملين وتقديم دعم المدارس لأبناء العاملين بواقع 100 جنيه لمرحلة الأساس و150 جنيه لكل طالب في المرحلة الثانوية و200 جنيه للمرحلة الجامعية، بجانب مشروع دعم الزواج لمنسوبيها ومشروع تملك السيارات لمنسوبيها بالأقساط .

كل ذلك سعيًا من الشركة لخلق بيئة مستقرة تساهم في دعم الاقتصاد الوطني وتحقيق المساهمة الفعلية للخطوط البحرية في رفع عجلة نمو الاقتصاد السوداني.

وكانت الشركة تقوم بتشغيل العمالة بأعداد كبيرة في الفترة قبل بداية التدهور والتغير الذي أصاب الشركة، حيث كان يعمل بالشركة أكثر من 466 عاملاً بالبر وأكثر من 524 عاملاً بالبحر في مختلف الوظائف والتخصصات، هذا بخلاف العمالة المؤقتة.

#### **الأدوار الاجتماعية:**

لعبت الخطوط البحرية دوراً محورياً في البعد الاجتماعي الوطني الذي يجنب الوطن مخاطر الأزمات والكوارث والضغط السياسية، وقد ظلت تلعب هذا الدور من نشأتها التي ارتبطت بالبيئة الاجتماعية فأثرت فيها وتأثرت بها وأن العلاقة بين الشركة والمجتمع السوداني أخذت أنماطاً وأشكالاً متعددة ساهمت في إحداث تحولات كبيرة وكانت الخطوط البحرية تخصص في ميزانياتها اعتمادات كبيرة للمساهمات القومية والمساعدات والتبرعات وغيرها، دعماً للمجتمع الذي تعمل في وسطه ومن ذلك:

\* المساهمة في إنشاء أول داخلية لطلاب البحر الأحمر بالخرطوم بجانب تأهيل مستشفى بورتسودان. كما تم دعم قطاع الرياضة والعمل على إنارة استاد بورتسودان، وساهمت في دعم محور الكهرباء والمياه.

\* تدريب أفراد القوات البحرية بالعمل على ظهر الباخرة لمدة ستة أشهر متواصلة تطوف فيها العالم وكانت فترة عمل الضباط على متن هذه السفن من أهم فترات التأهيل عندهم، هذا فضلاً عن جلب قطع الغيار لسفن القوات البحرية.

\* قامت بواخر الشركة بنقل الرعايا السودانيين من اليمن (1994م) إبان الحرب الأهلية وتكرر نفس المشهد في حرب الخليج حيث سيرت الشركة ثماني باوخر لإجلاء السودانيين من هنالك، حيث بلغ عدد المواطنين المرحلين من اليمن والعراق حوالي (6000 مواطن).

\* كما أسهمت الشركة في فتح قنوات التواصل مع دول غرب أفريقيا عبر نقل حجاج ومعتمري تلك الدول عبر الأراضي السودانية فأوجدت الشركة سوقاً وانفتاحاً كبيراً وتواصلت مع سفارات وشعوب تلك الدول.

#### 4-1-2 الشركات التابعة لشركة الخطوط البحرية :

فقد ظلت شركة الخطوط البحرية تقدم خدماتها المتنوعة من خلال مجموعة من الشركات المفوضية تحت لواءها وتعمل بانسجام تام تحقيقاً لأهداف المؤسسة الأم وخدمة الاقتصاد السوداني ومن هذه الشركات :

#### (أ) شركة الخطوط للتوكيلات الملاحية المحدودة :

تستند هذه الشركة إلى رصيد وافر من الخبرات والتجارب على المستوى العالمي وذلك من خلال كوادرها وترتبط ارتباطاً وثيقاً بالشركة الأم وتهدف هذه الشركة إلى تحقيق الآتي :

- تقديم أفضل الخدمات البحرية بأسعار مناسبة.
  - تطوير الخدمات الملاحية بالبلاد.
  - تقديم الخدمات التكاملية عبر منظومة شركات الخطوط البحرية السودانية .
- تقدم شركة الخطوط للتوكيلات الملاحية العديد من الخدمات الملاحية لعدد كبير من أشهر وأكبر الخطوط الملاحية الأجنبية التي في نقل صادرات وواردات البلاد بجانب خدمات باوخر الركاب والمواشي والبواخر الجواله<sup>(1)</sup> ومن الخطوط التي تخدمها :
- الخط الصيني الذي يربط الموانئ الصينية واليابانية والفلبينية بمنطقة البحر الأحمر برحلات شهرية .
  - الخط البنغالي ويربط موانئ بنغلاديش وباكستان والهند.
  - الخط الكرواتي ويربط الموانئ الكرواتية بموانئ جنوب أفريقيا وكينيا وتنزانيا.
  - الخط الليبي ويربط الموانئ الليبية ولبنان شهرياً بمنطقة البحر الأحمر .
  - الخط السوداني الذي يعمل بين موانئ البحر والخليج العربي والموانئ المصرية.
  - الخط الماليزي الذي يربط موانئ البحر الأحمر والخليج العربي .

(1) شركة الخطوط البحرية السودانية (2012م)، إدارة التخطيط والإحصاء والمعلومات ص 61 .

### **(ب) شركة الخطوط للشحن والتفريغ:**

تعتمد كذلك على خبرات وكفاءات فنية عالية في مجال الشحن والتفريغ داخل البواخر وخارجها، وتتميز الشركة بامتلاكها لآليات الرفع والمناولة والمعدات الفنية ووسائل الاتصال الحديثة وتتعامل الشركة مع الكثير من المؤسسات والشركات الحكومية والهيئات والمنظمات الدولية بجانب شركات القطاع مما أكسبها ثقة العملاء .

تقدم الشركة خدماتها الممتازة للبواخر الأجنبية والمحلية التي ترسو في ميناء بورتسودان ومن خدماتها خدمة تعبئة وتفريغ البضائع السائبة (السائبة والصلبة مثل النفط والحبوب) باستخدام ماكينات التعبئة المتطورة بطاقة 4000 طن في اليوم والتي تتوافر لغيرها بالسودان .

### **(ج) شركة الخطوط للتخليص والنقل:**

تعمل الشركة كمخلص وناقل بري في ميناء بورتسودان ومطار الخرطوم ومحطة حاويات سوبا الجمركية وتمتلك الشركة مستودعات (مخازن) كبيرة في مناطق إستراتيجية في بورتسودان والخرطوم وتعمل الشركة في المجالات الآتية :

- التخليص بنظام الترانزيت "Tranzeat System" في مجال البضائع العابرة لدول الجوار.
- نقل بضائع المغتربين بالحاويات المشتركة في منطقة الخليج والبحر الأحمر إلى السودان.

### **(د) الشركة العالمية للحماية والتعويض وخدمات التأمين:**

هي إحدى شركات الخطوط البحرية السودانية أنشأت في مطلع العام (2003م) لتقوم بتقديم الخدمات التالية:

- العمل كوكيل معتمد لدى أندية الحماية والتعويض العالمية.
- العمل على تقدير الخسائر والأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية للبواخر والبضائع والعمل كوكيل معتمد لشركات التأمين وإعادة التأمين البحري العالمية.
- العمل كخبير في عمليات التفتيش البحري وتقييم المطالبات البحرية المرتبطة بالشحن البحري<sup>(1)</sup>

### **4-1-3 هيئة الموانئ البحرية السودانية النشأة والتطور:**

تشكل الموانئ أهمية اقتصادية كبرى ولها تأثيرات مباشرة على التجارة الخارجية والعائد الاقتصادي على المستوى القومي، بالإضافة إلى أنها تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة.

(1) المصدر السابق (2012م) .

وتلعب الموانئ السودانية دوراً استراتيجياً كوسيط في نقل التجارة إلى خارج السودان عبر الموانئ المختلفة وهي الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات المينائية لتتواءم مع التطورات العالمية في مجال النقل البحري وتقع عليها مسؤولية الإنشاءات الأساسية للمرفأء البحرية وإدارة وتشغيل الموانئ والحفاظ على الوضع التنافسي للموانئ السودانية.

كانت سواكن هي الميناء الوحيد للسودان ومنفذه على العالم الخارجي عبر البحر الأحمر ولكن نتيجة للتوسع في التجارة الخارجية للسودان وظهور بواخر أكبر وأحدث يصعب دخولها للميناء، فكانت الحاجة الملحة لقيام ميناء جديد، فكان ميناء بورتسودان في عام 1905م وافتتح في عام 1959م<sup>(1)</sup> واستقبل أول سفينة في عام 1906م وكانت الموانئ تتبع في إدارتها لهيئة السكة حديد حتى عام 1974م<sup>(2)</sup>.

ومن هذا المنطلق يأتي دور هيئة الموانئ البحرية التي تستمد سلطاتها من قانون هيئة الموانئ البحرية لعام 1974م ويتولى إدارتها مجلس إدارة وجهاز تنفيذي يرأسه مدير عام وتعتبر الهيئة إحدى مرافق القطاع العام الذي تمتلكه الدولة بالكامل وتشرف عليه.

وتهدف هيئة الموانئ البحرية إلى بناء موانئ متكاملة متخصصة ومتميزة ذات كفاءة مواكبة للمتغيرات المحلية والإقليمية، ومتفوقة على الموانئ المنافسة لها كما تسعى أيضاً لتقديم خدمات مينائية متكاملة بكفاءة وفاعلية تستوعب المتغيرات التقنية في مجال الصناعة البحرية إتباعاً للإجراءات التشغيلية موفرة الأمن والسلامة وملبيةً لاحتياجات العملاء وداعمةً للاقتصاد الوطني مع الحفاظ على البيئة الطبيعية كما تهدف الهيئة إلى تطوير الموانئ بتقديم خدمات مينائية متميزة وزيادة الحصة السوقية في مجال خدمات الموانئ (تجارة الترانزيت والتجارة العابرة) بالإضافة إلى تطبيق السياسات العامة للدولة خاصة سياسة الانفتاح الاقتصادي وإشراك السودان في المنظمات الإقليمية الدولية وتلبية احتياجات دول الجوار، واحتياجات التنمية في مرحلة ما بعد السلام، بجانب تهيئة وتطوير البنية التحتية ومقابلة التطور التكنولوجي في أنماط السفن المستحدثة وإصلاح وتحسين وتطوير الأداء في كافة المجالات الإدارية والفنية والتشغيلية.

وتشرف هيئة الموانئ البحرية على عدد من الموانئ البحرية والموانئ الجافة ومنها ميناء بورتسودان الرئيسي ويختص بالبضائع العامة والزيوت والمولاص والبضائع الصلبة كالإسمنت والسماد والعربات<sup>(3)</sup>.

(1) التقرير السنوي (2003) هيئة الموانئ البحرية السودانية ، ص 6 .

(2) التقرير السنوي الإحصائي (2013) هيئة الموانئ البحرية السودانية ، ص 14 .

(3) الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، مركز المعلومات والإحصاء (2012) التقرير السنوي، ص 36

فيختص الميناء الجنوبي بمناولة الحاويات، والشحوم والغلل والعربات والميناء ، ويختص ميناء الخير بمناولة المواد البترولية ومشتقاتها، وميناء عثمان دقنة ويختص بحركة بواخر الركاب والأسفلت والغاز والماشية، بينما يختص ميناء أوسيف بتصدير خام الحديد وميناء كوستي الجاف يختص بتخزين ومناولة وتسليم الحاويات المنقولة إلى كوستي تسليم نهائي حسب بوليصة الشحن<sup>(1)</sup>.

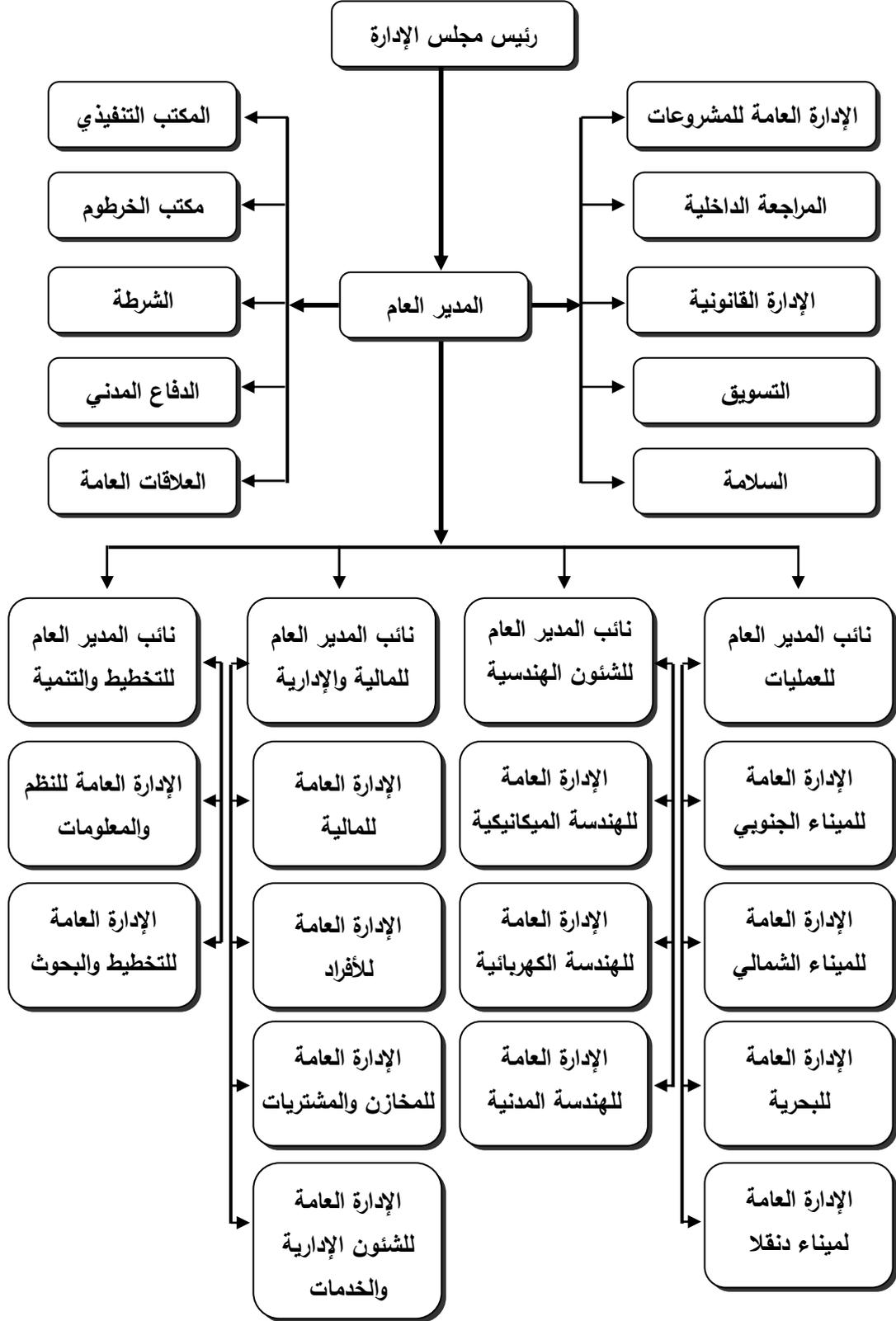
وتتكون الخدمات المينائية من قسمين أساسيين تتداخل أنشطتها وتتكامل لتقديم الخدمة المثلى، حيث يختص القسم الأول بالخدمات داخل البحر، أما القسم الثاني فيختص بالخدمات على الرصيف وداخل منطقة الميناء ويشمل القسمين كل الأنشطة المتعلقة بالبواخر التي تدخل وتغادر الميناء والعمليات المتعلقة بالبضائع العامة الحاويات وخلافه .

أما أنشطتها فتتمثل في خدمات مناولة البضائع عن طريق البحر الأحمر بواسطة شركات الملاحة سواء الوطنية أو الأجنبية وخدمات صيانة السفن وإصلاحها حيث تمتلك هيئة الموانئ البحرية حوض يختص بصيانة المواعين والمعدات البحرية الخاصة بالهيئة ويقوم بإصلاح السفن الصغيرة والساحلية والقوارب، كما توجد أيضاً خدمات نقل الركاب بالبواخر حيث تنظم حركة دخول وخروج بواخر الركاب من وإلى الميناء، تقوم كذلك بتنظيم ركوب ونزول الركاب داخل الميناء وفقاً لما تنص عليه المادة 33 في قانون هيئة الموانئ البحرية 1974م، كما ينص القانون البحري السوداني 1961م لقواعد السلامة في سفن الركاب وسفن الحجاج، وتقوم الهيئة أيضاً بتقديم خدمات الإرشاد للبواخر عن طريق مرشدين وتنظيم حركة دخول وخروج البواخر بالإضافة إلى ذلك تساعد الهيئة في عمليات الإنقاذ في حالة تلقي إرشاد وإنقاذ من البواخر العابرة وتوفر الهيئة وسائل الاتصال اللاسلكي للبواخر عبر المحطة الساحلية، توجد خدمات تقوم جهات أخرى بتقديمها بموجب ترخيص هيئة الموانئ كخدمات توفير الآليات الأزمة لمناولة البضائع من وإلى السفن وتقوم بتأجيرها للشركات وخدمات التوكيلات الملاحية، حيث تقوم الهيئة بمنح رخصة الوكالة البحرية للأفراد والشركات وفقاً لشروط لائحة تنظيم رخصة العمل لسنة 1979م .

---

(1) المرجع السابق ، ص 16

شكل رقم (3-1-4)  
الهيكل التنظيمي لهيئة الموانئ البحرية



## أهداف هيئة الموانئ البحرية :

- 1 - تطبيق سياسات الدولة خاصة سياسة الانفتاح الاقتصادي واشتراك السودان في المنظمات الدولية والإقليمية.
- 2 - تلبية احتياجات دول الجوار من خلال تقديم خدمات البضائع العابرة والترانزيت
- 3 - تلبية احتياجات التنمية الاقتصادية في كل مراحلها.
- 4 - تجهيز وإعداد البنيات التحتية لمقابلة التطور التكنولوجي المتسارع.
- 5 - إعداد وتأهيل الكوادر البشرية.
- 6 - إصلاح وتحسين وتطوير الأداء في كافة المجالات الإدارية والفنية والتشغيلية.

## المبحث الثاني دور النقل البحري في الاقتصاد السوداني

### 4-2-1 دور شركة الخطوط البحرية في نقل صادرات وواردات السودان :

تلعب الخدمات التي تقدمها الأساطيل البحرية في مجال الاقتصاد وخاصة فيما يتعلق بنقل التجارة الخارجية دوراً أساسياً في تحقيق معدلات الإنماء الاقتصادي، لا سيما في الدول النامية حيث يؤثر النقل البحري تأثيراً مباشراً على مختلف الأنشطة الاقتصادية التي من شأنها رفع معدلات النمو الاقتصادي للدولة مما ينعكس ايجابياً على مستوى الرفاهية الاجتماعية. إن توفر الناقل البحري بالكفاءة العالية يعد من أهم الشروط الضرورية لانسحاب حركة التجارة بين الدول، وإن وجود سفن وطنية يشجع وبصورة مباشرة على الصادرات فإن كفاءة نشاط التصدير لا تتوقف فقط على جودة المنتجات ولا على سياسة تسويقية ناجحة وإنما الأمر يتوقف على مدى وجود خدمات ملاحية قادرة على المواكبة والتطور تستطيع تحقيق معدلات الأداء المستهدفة (معدلات النمو الاقتصادي المنشودة) .

إن الأساطيل الوطنية تمكن الدولة من تحقيق الاكتفاء الذاتي في نقل تجارتها الدولية ونقل بصورة كبيرة درجة الاعتمادية على السفن الأجنبية، وتجنبها النوالين العالية وخاصة في ظروف الأزمات والحروب والكوارث، فإن ارتفاع النوالين (أسعار النقل البحري) يمثل عائقاً أمام ازدهار وتطور التجارة الدولية خاصة الصادرات حيث تقل منافستها في السوق العالمي ومن ثم يضعف العائد من العملات الصعبة والمحصلة ضعف الطاقة الاستيرادية من المعدات الاستثمارية التي يعول عليها في رفع معدلات النمو الاقتصادي وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية.

يلاحظ أن متوسط أعمار السفن المملوكة للدولة العربية يتراوح بين (18-30) عام وهذا يدل على أن هذه الدول تستخدم سفن قديمة وتقليدية لا تتناسب مع التطور العالمي في تكنولوجيا صناعة النقل البحري الأمر الذي يجعلها غير قادرة على المنافسة في السوق العالمية للملاحة لاسيما في ظل التكتلات الاقتصادية والتحالفات الإستراتيجية بين الشركات الملاحية العملاقة<sup>(1)</sup>. لعب الناقل الوطني "الخطوط البحرية السودانية" في السابق دوراً فاعلاً في النمو الاقتصادي في السودان.

نحاول في هذا المبحث تناول دور الخطوط البحرية في تحقيق النمو الاقتصادي في السودان وذلك من خلال تحليل البيانات التي تم جمعها من جهات مختلفة تتعلق بنشاط شركة الخطوط البحرية السودانية وتحديداً سوف نتوقف عند المعلومات الخاصة بدور الناقل الوطني

(1) شركة الخطوط البحرية السودانية ، (2012م)، مصدر سابق .

في نقل تجارة السودان الخارجية (صادرات، واردات). إضافة إلى ذلك نتناول مساهمة الخطوط البحرية السودانية في الإيرادات العام للدولة وذلك من خلال تحليل إيراداتها خلال فترة الدراسة بجانب ذلك سوف نتناول دور الخطوط في نقل الركاب. كما أننا سوف نقوم بإيراد أرقام وحقائق عن دور النقل البحري في بعض الفترات السابقة لفترة الدراسة وذلك بغرض المقارنة التي يمكننا من خلالها إطلاق الأحكام على الموقف الحالي لهذه المنشآت الإستراتيجية ومعرفة ما اعتراها من عوائق.

نتناول في هذه الدراسة دور أسطول النقل البحري في السودان عبر شركة الخطوط البحرية السودانية التي تتكون من عدة أجسام تعمل مع بعضها البعض لتقديم الخدمات الملاحية اللازمة دعماً ودعماً للاقتصاد الوطني ومن أهم هذه الأجسام البواخر (السفن) التي تمتلكها الشركة وتقوم بتشغيلها لنقل احتياجات البلاد صادراً ووارداً.

ونحن إذ نقوم بهذه الدراسة نجد أن شركة الخطوط البحرية تعتمد على السفن الأجنبية في نقل صادرات السودان و وارداته لأن شركة الخطوط الآن (2015) لا تمتلك سوى سفينتين فقط هما (النيل الأبيض ودارفور). وهاتين السفينتين خدمتا في السودان ما يقارب 36 عام، حيث كان انضمامهما لأسطول البواخر السودانية في عام 1979م وأن كلتا الباخرتين الآن عاطلتان عن العمل أما بواخر الركاب وهما الجودي وقد خرجت من الخدمة منذ عام 2005م وتم تشغيل باخرة أخرى عام (2013) عن طريق البيع الإيجاري.

تعاني الشركة من انعدام المواعين في مجال نقل الركاب حيث التكدس والازدحام (الآن 2015) بميناء سواكن على الرغم من أن المسافرين متجهين إلى منطقة واحدة وهي المملكة العربية السعودية عن طريق ميناء جدة الإسلامي الذي يبعد عن سواكن 650 كيلومتر بحري مع ذلك عجزت الشركة أن توفر وسائل نقل الركاب والأمتعة من بورتسودان إلى جدة فقط ناهيك عن الخطوط الأخرى.

يكاد القدر أن يعيد لنا بداية شركة الخطوط البحرية السودانية، حيث أنها بدأت نشاطها بباخترتين عام 1962م أي قبل أكثر من 50 سنة وانتهى بها المطاف عند نفس الرقم (2) أي باخترتين مع الفارق الكبير في المقارنة بين الفترتين ما بين النشاط والحيوية في القيام بوظائفها الاقتصادية والاجتماعية على الوجه الأكمل والتعطل والشلل التام الذي جعل دورها محصوراً في العمليات التي تقوم بها الوحدات التابعة لها.

جدول رقم (1-2-4)

يوضح الأداء التشغيلي لبواخر شركة الخطوط البحرية السودانية خلال الفترة (1980-1997)

السنة	عدد السفن	الصادر بالطن	الوارد بالطن	إجمالي المنقولات
1990	10	133,200	692,279	825,479
1991	10	105,442	497,600	603,042
1992	10	141,946	410,263	552,209
1993	10	232,611	412,832	645,443
1994	9	154,538	295,218	442,756
1995	9	114,389	288,766	442,961
1996	8	103,489	222,508	325,997
1997	6	73,432	202,911	307,065
1998	6	106,961	166,650	273,610
1999	6	85,589	121,936	207,525
2000	6	169,493	55,920	235,413
2001	5	165,271	72,584	237,855
2002	4	115,243	69,612	184,855
2003	3	112,931	43,529	156,460
2004	2	94,659	43,529	138,188
2005	2	158,935	NA	158,935
2006	2	89,150	42,845	131,995
2007	2	126,043	42,845	168,888
2008	2	47,587	63,912	111,499
2009	2	33,260	NA	33,260
2010	33,660	20,822	55092	2
2011	NA	NA	158	NA
2012	NA	NA	736	NA
2013	NA	NA	232	NA
2014	NA	NA	5	NA

المصدر:- الخطوط البحرية السودانية (2003) سمنار تطوير الأداء.

التحليل:

الجدول أعلاه يوضح الأداء التشغيلي لشركة الخطوط البحرية منذ عام 1990 وحتى 1997 ويلاحظ في هذه الفترة انخفاض الأسطول من 10 بواخر في عام 1990 إلى 6 بواخر في عام 1997 ثم إلى 5 بواخر في عام 2001 ويرجع ذلك لعدة أسباب نذكر منها:

- عدم توفير التمويل اللازم من قبل الدولة خلال تلك الفترة.
  - تدني الصادرات خلال تلك الفترة لأسباب اقتصادية مثل ارتفاع معدلات التضخم مما أدى إلى انخفاض الصادرات وزيادة الواردات علماً بأن بعض الدول التي يتم الشراء منها تلزم المشتري بأن يكون النقل على متن بواخرها.
  - إضافة إلى ما سبق ذكره كان للحصار الاقتصادي الذي فرض على السودان في مطلع التسعينات من القرن الماضي دوراً بارزاً في تدهور نشاط شركة الخطوط البحرية.
  - لعبت الحرب الأهلية في السودان دورها هي الأخرى، حيث تم توجيه الموارد لمستلزمات الحرب وبالتالي توجيه التمويل نحو الحرب مما قلل من الصادرات.
- وبلاحظ أن هنالك انخفاض شديد في نقل الصادرات في عام 1997م حيث انخفض الصادر المنقول على السفن السودانية من 103.489 إلى 73.432 ألف طن.
- هذا الدور الذي قامت به بواخر شركة الخطوط البحرية السودانية له أثره الاقتصادي الواضح والذي ينعكس إيجاباً على معدلات النمو الاقتصادي حيث أن وجود هذه البواخر وفر على الدولة عملية دفع أموال لنقل صادراتها ووارداتها والتي لا شك أنها سوف تكون مبالغ كبيرة مقارنة بحجم التبادل التجاري خلال هذه الفترة، فوجود الناقل الوطني كفى البلاد هذه الدفعيات من الأموال والتي لا شك أنها تكون بالعملات الأجنبية.
- بجانب ذلك فإن تشغيل بواخر الخطوط البحرية السودانية لنقل تجارة الآخريين يمد الخزينة العامة بالعملات الصعبة، أما في جانب الواردات فقد ظلت الخطوط البحرية تنقل احتياجات البلاد من السلع والخدمات خاصة السلع الرأسمالية في المجال الزراعي والصناعي (سكر كنانة، سكر عسلاية، البترول، الخ...). وتزداد أهمية الأسطول الوطني في وقت الحاجة والأزمات والكوارث الطبيعية التي تتعرض لها البلاد من فترة لأخرى.
- وتتاقصت بواخر الشركة خلال هذه الفترة من (6) بواخر حتى وصل به الأمر إلى باخرتين فقط في عام (2004 - 2009) ويرجع ذلك إلى عدة أسباب ويمكن أن نذكر منها:
1. تعدد الإدارات وتداخلها وقيامها ببيع السفن القديمة ولا تقوم باستبدالها بسفن جديدة.
  2. عدم تجديد الأسطول وتوفير المعدات اللازمة للصيانة.
  3. عدم وجود مؤسسات لتدريب الكوادر البحرية، وهذا كله يرجع إلى أن الشركة غير قادرة على امتلاك أو تجديد أسطولها لضعف رأس مالها.
- إن انخفاض عدد بواخر شركة الخطوط البحرية انعكس سلباً على الأداء الاقتصادي وبالتالي أصبحت الدولة تدفع أموال للسفن الأجنبية مقابل نقلها احتياجاتها وصادراتها.

وشهدت الفترة (2006-2009) قيام الشراكة الإستراتيجية بين شركة الخطوط وشركة النقل الماليزية تلك الشراكة التي انفضت في عام 2010م لأسباب سوف نتطرق لها بالتفصيل في المباحث الخاصة بمشاكل وعوائق شركة الخطوط البحرية.

أما فيما يتعلق بنقل الصادرات، فيلاحظ انخفاض دور شركة الخطوط في نقل الصادرات خلال هذه الفترة كما في الجدول رقم (4-2-1) حيث واصلت الصادرات انخفاضها حتى وصل بها الأمر في بعض الأحيان إلى أرقام تكاد لا تذكر. في حين ارتفعت الواردات خلال هذه الفترة نسبة لارتفاع معدل التضخم والعجز المستمر في الميزان التجاري وميزان المدفوعات وبالتالي قلت البضائع المنقولة إلى الخارج وفي العامين (2005-2006) وصل المنقول إلى صفر عبر بواخر الشركة السودانية، ثم واصلت بواخر الشركة في النقل الماليزية. ويلاحظ من خلال الجدول أعلاه انخفاض أداء الخطوط البحرية السودانية بصورة كبيرة خلال الفترة (2010-2014م)، حيث لم تعد مساهمة في عملية نقل تجارة السودان الخارجية في هذه الفترة، ولم تكن للشركة أي بواخر تعمل في مجال النقل وبالتالي أصبح دورها شبه معدوم في هذا الأمر.

وهذا الأمر يعد خسارة كبيرة للاقتصاد السوداني، إذ أن خروج بواخر الشركة من عملية النقل يعني ارتفاع أسعار النوالين لتجارة السودان الخارجية، مما ينعكس سلباً على قيمة الصادرات السودانية من جانب ومن الجانب الآخر ارتفاع أسعار الواردات من السلع والخدمات ومدخلات الإنتاج الأخرى بسبب ارتفاع أسعار النوالين البحرية، إضافة إلى ذلك فإن خروج البواخر السودانية من دائرة العمل يعني فقدان الدولة لأحد مصادر الحصول على العملات الأجنبية وذلك عندما تقوم هذه الشركة باستخدام وتشغيل بواخرها لدى الآخرين، كما أن خروج البواخر من الخدمة يكلف الدولة دفع أموال بالعملة الصعبة للسفن الأجنبية مقابل نقل تجارتها الخارجية، ويؤثر ذلك على الناتج الإجمالي للدولة من السلع والخدمات والذي يمثل النقل فيه (10-15%) كنسبة متوسطة في اقتصاد السودان.

كما أن 96% من حجم التبادل التجاري بين السودان والدول الأخرى يتم عبر البحر الأحمر<sup>(1)</sup>، وهو النافذة التي تمثل إطلالة له على العالم الخارجي.

فبجانب خسران المبالغ المالية هنالك خسارات عديدة نتيجة تدهور هذا القطاع الحيوي نذكر منها:

- فقدان فرص توظيف عدد كبير من الأيدي العاملة في السودان .
- فقدان البلاد لإحدى مراكز التدريب المهمة جداً في مجال العمل البحري

(1) مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، (2004) ، قضايا النقل في السودان، مؤتمر قضايا النقل في السودان

- فقدان الحصة السوقية للسودان في سوق الملاحة العالمي والإقليمي حيث يعني خروج البواخر، غياب السودان عن ساحة العمل الملاحي والذي كان أحد أهم ركائزه بالمنطقة.
- فقدان رمز السيادة والعلم في أعالي البحار، حيث كانت بواخر الشركة تجوب كل أنحاء العالم حاملةً علم السودان كرمز لسيادة الدولة.
- فقدان الدعم الاجتماعي الذي كانت توفره شركة الخطوط البحرية لقطاعات المجتمع المختلفة.
- فقدان الدولة لبعض المزايا الاقتصادية التي يمكن أن تتوفر لها حال اعتمادها على النقل الوطني.

جدول رقم (4-2-2)

مساهمة الخطوط البحرية في نقل واردات السودان خلال الفترة (1989-2014م)

العالم	إجمالي الواردات	نصيب بواخر الشركة	نسبة بواخر الشركة %	نسبة بواخر المنافسين %
1989	3,644,783	437,374	%23	%77
1990	1,775,074	692,279	%39	%61
1991	4,146,666	497,600	%12	%88
1992	2,735,086	410,263	%15	%85
1993	2,636,450	421,832	%16	%84
1994	2,460,150	295,218	%12	%88
1995	3,609,575	288,766	%8	%92
1996	1,854,233	222,508	%12	%88
1997	1,560,853	202,911	%13	%87
1998	3,197,560	106,961	%3.4	%96.6
1999	3,086,779	85,589	%2.8	%97.2
2000	2,107,894	169,493	%8.1	%91.9
2001	2,662,734	165,961	%6.2	%93.8
2002	2,835,612	115,243	%4.03	%95.07
2003	3,205,283	112,931	%3.52	%96.46
2004	7,817,567	94,659	%2.20	%97.8
2005	7,772,500	185,935	%2.40	%97.6
2006	7,686,009	89,150	%1.20	98.8%
2007	5,052,032	126,043	%2.50	%97.5
2008	7,523,349	47,587	%0.60	%99.4
2009	7,564,520	33,260	%0.44	%99.36
2010	8,187,017	32,260	%0.40	%99.6
2011	7,376,941	NA	NA	%100
2012	7,755,045	NA	NA	%100
2013	5,745,384	NA	NA	%100
2014	NA	NA	NA	NA

المصدر : إعداد الباحث من بيانات شركة الخطوط البحرية السودانية للأعوام المذكورة

يتضح من الجدول أعلاه الخاص بمساهمة بواخر شركة الخطوط البحرية في نقل الواردات السودانية أن مساهمة بواخر الشركة ضعيف جداً خلال هذه الفترة حيث لم تتجاوز في المتوسط أكثر من 16% من حجم الواردات المنقولة وذلك حتى عام 2010م وبعدها لم يعد لبواخر الشركة أي دور في النقل. في حين تستأثر بواخر المنافسين النصيب الأكبر ناقلة حوالي 84% من حجم المنقولات الواردة، ووصلت إلى نسبة سيطرة تامة على منقولات البلاد بلغت حوالي 100% من الحجم الكلي كما في الجدول أعلاه. وهذا دليل آخر على ضعف دور شركة الخطوط البحرية في نقل واردات السودان المنقولة بحراً، حيث أن أسطول الشركة خلال هذه الفترة قد تناقص عدداً وكفاءةً وتبع ذلك تدنى واضح في مساهمتها في الناتج القومي الإجمالي من خلال نقص الإيرادات.

جدول رقم (4-2-3)

مساهمة الخطوط البحرية في نقل الصادرات خلال الفترة (1990-2014م)

نسبة بواخر المنافسين %	نسبة بواخر الشركة %	نصيب بواخر الشركة	إجمالي الصادرات	العام
%79	%21	133,200	634,285	1990
%80	%20	105,442	527,205	1991
%72	%28	141,611	505,753	1992
%79	%21	232,611	110,767	1993
%76	%24	154,388	643,287	1994
%83	%17	114,389	672,876	1995
%87	%13	103,489	796,069	1996
%86	%14	73,432	524,514	1997
%76	%24	166650	682,006	1998
%87	%13	121936	873,383	1999
%88	%12	55920	459,613	2000
%84	%16	72584	453,206	2001
%88	%12	69612	573,656	2002
%91.2	%8.6	43529	500,933	2003
%95.2	%4.8	43356	897,901	2004
NA	NA	NA	929,283	2005
%93.5	%6.5	42845	658,481	2006
%90.9	%9.1	42845	447,528	2007
%94.7	%6.3	63912	1,970,433	2008
NA	NA	NA	1,389,186	2009
%98.3	1.6	20822	1,289,186	2010
%100	NA	NA	1,129,619	2011
%100	NA	NA	1,065,390	2012
%100	NA	NA	721,522	2013
NA	NA	NA	NA	2014

المصدر : إعداد الباحث من بيانات شركة الخطوط البحرية السودانية للأعوام المذكورة

ويشير الجدول أعلاه إلى ضعف مساهمة الخطوط البحرية السودانية في نقل الصادرات خلال الفترة (1990 - 2014م) و كانت أعلى مساهمة لها في عام 1992م عندما كانت تشارك بحوالي 28% من حجم البضائع المنقولة في مجال الصادر ، ثم بدأت بعد ذلك في التراجع والتدني الذي وصل إلى صفر في العام 2011م وهي نقطة خروج بواخر الشركة من السوق الملاحي بصورة نهائية، وبذلك أصبحت كل منقولات السودان وتجارته الخارجية المنقولة بحراً تتم بواسطة السفن الأجنبية بنسبة 100%، مما يعنى ارتفاع تكاليف النقل بالنسبة للصادرات الأمر الذي ينعكس سلباً على نمو الناتج الإجمالي ومن ثم على نمو الاقتصاد نتيجة لعدم قدرة هذه الصادرات على المنافسة الخارجية في السوق العالمية وبالتالي انخفاض قيمتها ومساهمتها. الأمر الذي ينعكس أثره السلبي على الميزان التجاري للدولة .

#### 4 - 2 - 2 دور شركة الخطوط البحرية في نقل المواشي :

قامت شركة الخطوط البحرية بإدخال باخرة لنقل صادرات الثروة الحيوانية إلى جانب خدمات نقل السلع، وقد قامت الشركة بتحديد الباخرة (الضعين) لتعمل في نقل المواشي في خط الخليج العربي.

وظلت هذه الباخرة متوقفة عن العمل لمدة تجاوزت الأربعة أشهر والتي تم شراؤها في عام 1994 وتنتهي صلاحيتها في العمل (2003) ولأن تاريخ بناءها كان عام 1958م بمعنى أن الشركة اشترت هذه الباخرة وعمرها 36 عام.

ونتيجة لغياب التخطيط الاستراتيجي في السودان لم يكن لشركة الخطوط البحرية السودانية ولا لقطاع الثروة الحيوانية أي باخرة لنقل المواشي إنما يتم الاعتماد على السفن الأجنبية مما يعني انخفاض مساهمة صادرات الثروة الحيوانية في الاقتصاد الوطني. وعندما تم شراء الباخرة الضعين عام 1994م لم تكن لدى الإدارة رؤية لتشغيلها لذلك ظلت متوقفة فقررت بيعها فلم تجد من يشتريها، عليه كلفت الإدارة لجنة لصيانتها وتشغيلها تجريبياً لتحقيق أحد غرضين (هدفين) هما:

- 1- إما بيعها بعد صيانتها.
  - 2- أو تشغيلها بصورة تجارية في نقل صادر الثروة الحيوانية بغرض فتح أسواق جديدة لصادر المواشي، خاصة في موانئ البحر الأحمر والخليج.
- وقد تم تشغيلها بشكل منتظم بين جدة وبورتسودان خلال الفترة (1996 - 2000).  
حققت الشركة خلال هذه الفترة التجريبية نجاحاً استعادت به ثقة الشاحنين وساهمت في نقل الصادر إلى السعودية وفتح أسواق جديدة مثل السوق اليمني.

#### جدول (4-2-4)

يوضح مساهمة الباخرة الضعيفين في نقل تجارة السودان الخارجية من المواشي  
(1990-2001)

العالم	إجمالي المنقول بالرأس	نصيب شركة الخطوط البحرية	نسبة مساهمتها في النقل
1990	217,820	19,789	9%
1991	325,011	20,359	6.2%
1992	412,501	25,749	6.2%
1993	693,110	31,526	4.5%
1994	682,935	143,146	20%
1995	918,628	13,5621	14.8%
1996	1,189,255	54,629	4.6%
1997	1,139,656	118,863	10.4%
1998	1,698,112	73,330	4.3%
1999	6,781,730	45,629	0.7%
2000	770,243	66,500	8.6%
2001	9,777,946	888,547	9.1%

المصدر: هيئة الموانئ البحرية السودانية، إحصائية (2010).

يلاحظ من الجدول تذبذب مساهمة الشركة في نقل تجارة السودان الخارجية من الثروة الحيوانية، ويرجع الأمر إلى عدة أسباب كانت وراء انخفاض وارتفاع نصيب شركة الخطوط البحرية من النقل الخاص بالماشية السودانية، وذلك بسبب المنافسة الشرسة في سوق نقل المواشي بحراً.

ونسبة لعدم ملائمة التصميم الفني للباخرة والذي يسمح بنقل الماشية فقط ولا يسمح بنقل غيرها من البضائع العامة والحاويات، فإن ذلك يؤدي إلى عودة الباخرة من جدة فارغة بجانب ذلك هنالك موسمية الصادر الحيواني للسعودية (فترة الحج)، وتذبذبه من حين لآخر أدى لتوقف الباخرة لفترة في انتظار توفر المنقولات كما شهد موسم الحج مشاركة بواخر أخرى منافسة للباخرة الضعيفين في نقل الثروة الحيوانية إلى المملكة العربية السعودية حتى وصلت في عام (1998م) إلى (7) بواخر وشهد العام تدهوراً شديداً حيث انخفضت تكلفة نقل الرأس الواحد من (4 دولار) إلى (2 دولار) بسبب المنافسة الشديدة من الشركات العاملة في هذا المجال.

كذلك لعبت السياسة التي تتبعها الحكومة بمنح وتركيز الصلاحيات في يد جهات معينة لديها التزامات وارتباطات مع ناقلين آخرين دورها في إضعاف دور الشركة، إضافة إلى تدخل

الموردين السعوديين في تحديد الناقل أحياناً فليس هنالك تدابير من قبل الحكومة لحماية هذا الناقل الوطني مثلاً بضرورة استخدامه في حالة الشراء من السودان أو في حالة الواردات من قبل القطاع العام أو الخاص. وتعرضت الشركة للخسارة من نقل المواشي فبلغت خسارتها (57.296000) دينار حسب العملة وقتذاك أي ما يعادل عملة الجنيه حوالي (6 مليار) آنذاك.

#### تجربة شركة الخطوط البحرية في نقل الركاب:

شركة الخطوط البحرية السودانية منذ أن بدأت العمل في سوق النقل البحري في 1962م، وانحصر نشاطها في نقل البضائع خاصة بين موانئ السودان وموانئ غرب أوربا حتى نهاية 1997م حيث تم إدخال خدمات الركاب إلى جانب خدمات نقل البضائع<sup>(1)</sup>.

وبدأت فكرة إدخال خدمات نقل الركاب إبان حرب الخليج الثانية، عندما اضطرت الدولة لنقل العائدين من الكويت والعراق بسفن نقل البضائع، رغم خطورة ذلك على أرواح هؤلاء المواطنين ومخالفته لقوانين السلامة البحرية. ولهذا تم إنشاء شركة الخطوط لنقل الركاب أثر توقيع اتفاقية شراء إيجاري لباخرة الركاب (الجودي) بين شركة الخطوط البحرية السودانية وشركة دلة للنقلات السعودية، دخلت الباخرة الجودي الخدمة في عام 1998م وتبلغ حمولتها حوالي 1000 راكب، كما تتسع لحوالي 800 طن من البضائع الخفيفة و300 من السيارات، وتعمل الباخرة الجودي في خط سواكن جدة، وخلال فترة عملها حققت صافي ربح وصل إلى (257,119,464) مليون دينار<sup>(2)</sup> أي ما يعادل 2,571,194 جنيه بعملة اليوم.

#### جدول (4-2-5)

#### إحصائية الأداء التشغيلي والمالي للباخرة الجودي خلال الفترة (1998-2003م)

العام	عدد الرحلات	جملة الإيرادات بالدولار	متوسط إيراد الرحلة الواحدة
1998	129	3,958,164	30,683
1999	133	6,000,230	45,115
2000	123	6,541,946	53,186
2001	123	6,052,002	49,203
2002	75	3,194,371	42,591
2003	37	1,388,797	37,535

(1) احمد محمد احمد، (2000)، تجربة نقل الركاب بالخطوط البحرية، السودانية ورقة بحثية، شركة الخطوط البحرية السودانية، الخرطوم

(2) تقارير الخطوط البحرية السودانية السنوية للاعوام 1998، 1999، 2000 م

#### 4-2-3 دور الموانئ البحرية في الاقتصاد السوداني :

تشكل هيئة الموانئ البحرية أهمية اقتصادية كبرى لما لها من تأثير مباشر على التجارة الخارجية والعائد الاقتصادي على المستوى القومي، بالإضافة إلى الدور الذي تضطلع به في تنمية المناطق المطلة عليها وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة.

وتلعب هيئة الموانئ البحرية دوراً استراتيجياً في تداول التجارة الخارجية من خلال الموانئ المختلفة، وهي تمثل الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات في الموانئ لمواكبة التطورات العالمية في مجال النقل البحري، وتقع عليها مسؤولية الإنشاءات الأساسية للموانئ البحرية وإدارة تشغيل الموانئ والحفاظ على الوضع التنافسي للموانئ.

وللقيام بهذا الدور الإستراتيجي فإن هيئة الموانئ تهدف لبناء موانئ متكاملة متخصصة ومتميزة ذات كفاءة عالية وقادرة على استيعاب المتغيرات العالمية ومواجهة الموانئ المنافسة لها كما تسعى لتقديم خدمات مينائية متكاملة بكفاءة وفاعلية استيعاباً للمتغيرات التقنية في مجال الصناعة البحرية.

وتكمن أهمية الهيئة في الدور الذي تؤديه من خلال المبادلات التجارية والمساهمة الفعالة في بناء وتنمية الاقتصاد الوطني، فقد شهد العالم قفزات نوعية وتطوراً سريعاً في هذا المجال. وأصبح وضع النقل البحري صعباً بحيث لا يمكنه الاستمرار والقيام بعمله، ما لم يتم إيجاد صيغة عملية كفيلة بتقديم ما يلزمه من تسهيلات لضمان استمراره، وتأمين كادر فني متخصص ومؤهل للإشراف عليه وتحديثه وتطويره ليرتقي إلى المنافسة مع التطورات العالمية الأخرى.

وعلى الميناء وضع خطة يومية لتشغيل السفن وتقليل وقت بقاء السفن في الميناء إلى أقل حد ممكن، أيضاً تقوم هيئة الموانئ البحرية بإنشاء الموانئ على طول الساحل البحري السوداني.

#### **انعكاسات أداء الميناء السنوي على الاقتصاد:**

دور هيئة الموانئ على مستوى الاقتصاد الكلي للسودان يتطلب معرفة دور هيئة الموانئ في حركة اقتصاديات التجارة البحرية العالمية، وهذا الأمر لا يتأتى إلا من خلال دراسة وتحليل المحاور الرئيسية للاقتصاديات واتجاهات التجارة البحرية وفق المحاور التالية:

- محور حركة إجمام شحنات البضائع الجافة (البضائع العامة والصب الجاف).
- محور حركة شحنات المواد البترولية والغاز الطبيعي.
- محور حركة شحنات البضائع المعبأة في الحاويات.
- محور حركة السفن.

بالنسبة للمحور الأول خلال الخمس سنوات الماضية (2008-2011م)، خلال العام 2010م كان الموقف ايجابياً على المستوى العالمي، إذ ارتفعت إجمامها الطنية الكلية بنسبة (8.4%) لتبلغ (5.7) بليون طن بنسبية زيادة إجمالية بلغت (11%) من العام السابق

(2009م) ونصيب القارة الأفريقية من الحركة الكلية أعلاه كان يمثل (22%) حسب تقرير منظمة الاونكتاد التابعة لهيئة الأمم المتحدة الصادر عام 2011م<sup>(1)</sup>.

إحدى أهم ركائز هذا النمو حسب التحليل والبيانات الإحصائية المتضمنة في النشرة أعلاه يعزى إلى ارتفاع شحنات الحبوب الغذائية وخاصة سلعة القمح نتيجة للتطور في الاحتياجات الاستهلاكية النوعية للشعوب، حيث أنها مثلت نسبة (45%) من جملة الأطنان الكلية المسجلة في تقرير 2010م حسب إصدارة الاونكتاد الأخيرة. هذا الأمر يظهر جلياً في واردات السودان حيث أن هناك نمو سنوي في واردات دول القارة الأفريقية السنوية من الحبوب الغذائية. هذا المحور يشتمل أيضاً على شحنات الحديد، الفحم الحجري، الصخور الفسفورية التي تستخدم كمدخلات صناعية لصناعة الفولاذ لدول غرب آسيا.

فيما يختص بمحور شحنات المواد البترولية والغاز الطبيعي ودوره في حركة اقتصاديات التجارة البحرية عالمياً خلال (2008-2011م) سجل صادر الغاز الطبيعي نسبة (22%) من جملة حركة المحور ويعزى هذا الأمر إلى نمو إنتاج دولة قطر لحصتها المعتمدة بنسبة (50%) من المخطط لديها سنوياً وذلك منذ العام 2010م وبناءً عليه من المتوقع نمو في حركة ونوعية ناقلات الغاز الطبيعي بنسبة (6.6%) تبعاً لذلك.

السودان منذ 2009م انضم لمجموعة الدول المصدرة للغاز الطبيعي منذ أن بدأ في تصدير غاز الإيثانول المستخلص من قصب السكر.

شحنات البضائع العامة المعبأة في حاويات كمحور استراتيجي ثالث في تحليل التجارة البحرية العالمية يلاحظ فيها نمو سنوي بنسبة لا تقل عن (12.9%) منذ العام 2010م حيث سجلت جملة الأطنان المحتواة (1.3) بليون طن من جملة حركة أطنان البضائع الكلية حيث بلغت البضائع المعبأة في عدد (140) مليون حاوية مكافئة 20 قدم<sup>(2)</sup>.

من المتوقع أن ترتفع النسبة الحالية إلى (8.7%) بنهاية العام 2015 م حسب تقرير المنظمة مما يتطلب لملاك الأحواض الجافة لصناعة السفن التجارية إعادة النظر في هيكلية الأسطول العالمي وأنواع السفن، وعلى إدارات الموانئ التشغيلية وضع خطط تطوير لمحطات الحاويات لتواكب الطفرة في أحجام وأطوال السفن المستقبلية.

السودان حسب تقرير الهيئة لعام 2010 م يساهم بمتوسط طن سنوي يقدر ب (4) مليون طن في سجل جملة تجارة البضائع الجافة المعبأة في حاويات من الحصة السوقية الكلية للموانئ الإفريقية إلا أن متوسط الطن الصادر لدينا لا يتعدى نسبة (36%) من جملة حركة طن الحاويات السنوي.

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (2011) .

(2) الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، (2012) مصدر سابق، ص 37 .

نسبة جملة الطن الوارد للمحاور الثلاث أعلاه يمثل أكثر من (65%) من الجملة الكلية للطن المتداول (التقرير الإحصائي 2010م)، وهذا يؤثر سلباً ويحمل الحكومة عبئاً مالياً في تقديرات الميزان التجاري ويزيد الطلب على العملات الحرة لتغطية قيمة البضائع الواردة وهذا بدوره يضعف القيمة السوقية للعملة الوطنية مقارنة بالعملات الأجنبية المتداولة في السوق مما ينتج عنه ما يعرف بالتضخم النقدي في سوق المعاملات النقدية الذي يؤثر بدوره على حركة نمو الاقتصاد السوداني.

#### جدول رقم (4-2-6)

يوضح الصادر والوارد المنقول بالطن عبر ميناء بورتسودان خلال الأعوام (1991-2002م)

الواردات	الصادرات	العام
3220434	490642	1991
2673705	1023541	1992
2927363	1061948	1993
2595950	739802	1994
2565373	849070	1995
2921486	620846	1996
2259129	620846	1997
2827662	610159	1998
3386779	682006	1999
3097507	873383	2000
3803173	1650231	2001
4192286	1365210	2002

المصدر: صباح احمد عثمان (2010)، النقل بالحاويات وأثره على الميزان التجاري، رسالة ماجستير جامعة أم درمان الإسلامية

يلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الصادرات في بداية الفترة كانت ضعيفة وذلك لعدة أسباب منها أنها أعقبت الفيضان والأمطار التي تعرضت لها البلاد في عام 1988 و1989م، وشهد العام 1991م شحاً في الأمطار مما أثر على الإنتاج الزراعي بالبلاد، وكانت الصادرات تعتمد عليه آنذاك.

وحقق الصادر ارتفاعاً ملحوظاً في عامي (1992-1993)، حيث بلغ الصادر 1061948 طن محققاً نسبة زيادة بلغت حوالي 53% مقارنة بعام 1991م ثم بعد ذلك أخذت في الانخفاض التدريجي حتى ظهور البترول عام 1999م وعندها ارتفعت الصادرات بصفة مستمرة.

أما الواردات منذ بداية الفترة يلاحظ أنها في حالة من الانخفاض المستمر حتى عام 1997م ثم بدأ الارتفاع فيها مع العام 1998م وأخذ يتصاعد هذا الارتفاع حتى عام 2002م ويرجع السبب وراء ذلك إلى دخول العديد من الشركات والاستثمارات إلى البلاد عقب ظهور النفط 1999م .

#### جدول رقم (4-2-7)

يوضح الصادر والوارد المنقول بالطن عبر الموانئ السودانية  
خلال الأعوام (2002-2014م)

الواردات	الصادرات	العام
2835612	573656	2002
3205283	500933	2003
7817567	897901	2004
7772500	929283	2005
7686009	1584181	2006
5052032	447528	2007
7523349	1970433	2008
7564520	1380597	2009
8187017	1289186	2010
7376941	1129619	2011
7755045	1065390	2012
5745384	721522	2013
5052032	396637	2014

المصدر: إعداد الباحث من بيانات هيئة الموانئ البحرية للأعوام المذكورة

من الجداول السابقة نلاحظ أن أكبر نسبة واردات كانت في العام 2010م، وبلغت (8187017)، ويعزى ذلك لزيادة الطن المنقول بالحاويات المتمثلة في مواد الصب السائل والصب الجاف، بينما كانت أقل نسبة في العام 2014م، وبلغت (5052032)، وذلك لمنع وزارة التجارة الخارجية استيراد العربات وبعض البضائع العامة.

أما في مجال الصادرات فكانت أكبر نسبة صادر في العام 2008م، وبلغت (1970433)، ويعزى ذلك لزيادة عدد المواشي الصادرة للسعودية ولزيادة عدد السفن المغادرة للميناء الخاصة بالصب الجاف والسائل، بينما كانت أدنى نسبة صادر في العام 2014م وبلغت (396637)، وذلك لانخفاض صادر البلاد من المواد التي كانت تقوم بتصديرها وذلك عقب خروج البترول من الموازنة العامة لمالية الدولة بعد الانفصال.

#### جدول رقم (4-2-8)

يوضح صادرات الثروة الحيوانية عبر الموانئ البحرية السودانية بالرأس

الصادر من الثروة الحيوانية	العام
5,435	1993
5,191	1994
7,394	1995
11,903	1996
11,359	1997
16,981	1998
1,730,243	1999
770,246	2000
Na	2001
1667312	2002
136619	2003
1,837,594	2004
1,007,522	2005
1,573,942	2006
668,480	2007
638,203	2008
1,653,367	2009
1,988,825	2010
2,859,030	2011
3,575,838	2012
4,079,859	2013
4,671,440	2014

المصدر: إعداد الباحث من بيانات هيئة الموانئ البحرية للسنوات المختارة

يلاحظ أن صادرات الثروة الحيوانية في زيادة مستمرة منذ عام 1993 ولكنها حققت زيادة كبيرة في عام 1999م حيث بلغت 1730243 رأس بسبب ازدياد الطلب عليها من المملكة العربية السعودية، وفي عام 2001 لم تكن هنالك أي صادرات من الثروة الحيوانية والسبب وراء ذلك انتشار مرض الحمى القلاعية. بلغت صادرات الثروة الحيوانية لعام 2004م (1837594) رأس، ثم انخفضت إلى (1007522) في العام 2005م مقارنة مع عام 2004م بنسبة

(45%)، في العام 2006م ارتفعت إلى (1573942) بنسبة زيادة (56%) . وشهد العام 2007م انخفاضاً كبيراً مقارنة مع عام 2006م حيث بلغت (668480) بنسبة (159%) . ويلاحظ في هذان العامين (2007-2008م) انخفاض ملحوظ في صادرات الثروة الحيوانية وذلك لرفض المملكة السعودية استيراد الماشية (الهدية) وذلك لأسباب سياسية. ارتفع صادر الثروة الحيوانية عام 2009م إلى (1653367) بنسبة زيادة (16%) . وواصل الارتفاع في عام 2010م حتى وصل إلى (1988825) رأس بنسبة زيادة (20%) . وكذلك عام 2011م زاد الصادر إلى (2859030) بنسبة (44%) . وفي 2012م بلغ حجم الصادر (3575838) بنسبة زيادة (25%) . وواصل صادر المواشي عبر الموانئ السودانية في الارتفاع فحقق عام 2013م (4079859) بنسبة (14%) . ارتفع الصادر خلال العام 2014م إلى (4671440) بنسبة (14.5%) . مقارنة مع عام 2013م يلاحظ ارتفاع صادرات الثروة الحيوانية من عام 2009م إلى 2014م وذلك نسبة لزيادة صادرات المواشي للمملكة العربية السعودية.

## المبحث الثالث

### المشاكل والعقبات التي تواجه النقل البحري في السودان

لقد ظلت الخطوط البحرية السودانية منذ نشأتها تؤدي أدوارها الاقتصادية والاجتماعية والإستراتيجية بكفاءة عالية، ولعبت دوراً كبيراً في تأمين تجارة البلاد الخارجية في حالتي السلم والحرب كما عملت على توفير العملات الصعبة محققاً بذلك التوازن في ميزان المدفوعات وتوفير فرص العمل وتأهيل كادر بشري متمرس في النشاط البحري، بجانب فتح قنوات التواصل وربط السودان مع العالم الخارجي.

وخلال عقد الثمانينات واجهت صناعة النقل البحري ظروفاً صعبةً ومعقدةً نتيجةً للركود الكبير الذي شهدته التجارة العالمية، مما أدى إلى إعلان بعض الشركات العاملة في حقل النقل البحري عن إفلاسها. وأن شركة الخطوط البحرية السودانية لم تكن بمعزل عن تلك المتغيرات التي طرأت على صناعة النقل البحري وتأثرت كغيرها من الشركات وبدأت في العد التنازلي وتقلص دورها مفسحة المجال للشركات الأجنبية لتتحكم في أسعار النوالين، وبالتالي ندرت العملات الصعبة التي تعتمد عليها الدولة في إنجاز مشروعات التنمية الاقتصادية.

ووفقاً لتقارير بنك السودان أن النوالين المدفوعة للسفن الأجنبية (2005) وصلت إلى (1076) مليون دولار وأن العجز في الميزان التجاري في خدمات النقل يعزى لهذا السبب<sup>(1)</sup>.

وبذلك بلغت شركة الخطوط وضعا لا تحسد عليه وسجلت غياباً تاماً عن الساحة الملاحية، إذ لم يعد للناقل الوطني في التجارة الخارجية دور يذكر، وأن ما لديه من الأسطول عبارة عن باخرتين فقط تجاوزت أعمارها 35 عاماً وأصبحتا عاجزتان عن الإبحار لأسباب فنية في مقدمتها تقادم العمر وعدم الإقبال عليها من العملاء الذين أصبحوا يفضلون البواخر الحديثة فضلاً عن انخفاض الصادرات السودانية ومحدودية الإبحار للسفن السودانية لعدم استيفائها للمواصفات المطلوبة من قبل المنظمات المعنية بأمن وسلامة السفن.

ومعلوم أن التقدم والنمو الاقتصادي لأي دولة أصبح مرهوناً بمدى وجود وسائل نقل عالية الكفاءة، فالدول المتقدمة تتفق 25% من دخلها الحكومي على النقل بمختلف أنواعه لإيمانها بأهميته.

(1) مجلة الخطوط البحرية السودانية (2009) ص55

#### 4-3-1 المشاكل التي تواجه الخطوط البحرية السودانية :

##### عوامل خارجية :

هنالك مجموعة من العوامل الخارجية في البيئة التي تحيط بعمل شركة الخطوط البحرية فهي عوامل تأثرت بها كل شركات النقل البحري في العالم ومن هذه العوامل:

1. الكساد العالمي في سوق النقل البحري الذي ضرب هذه القطاعات في فترة الثمانينات من القرن الماضي، حيث قل حجم المنقول بحراً وأدى ذلك إلى إعادة هيكلة الكثير من شركات النقل البحري وانزواء بعضها واندماج البعض الآخر. فتأثرت شركة الخطوط البحرية السودانية بهذا الواقع وإضافة لظروف الجفاف والتصحر التي مرّ بها السودان، أثرت على الصادرات فأصبحت البواخر تبحر في رحلة الذهاب فارغة<sup>(1)</sup>. أو بحمولة ناقصة لا تتجاوز 54% في أعلى حالاتها مما انعكس سلباً على الموقف المالي للشركة.

2. ثور التكنولوجيا والمعلومات: إن التطورات التي حدثت في مجال صناعة النقل البحري لا سيما في مجال ثورة المعلومات والتكنولوجيا أحدثت تحولات هيكلية في صناعة النقل مما أدى لاندماج الشركات الكبيرة واختفاء الشركات الصغيرة، ونتج عن ذلك ظهور سفن جديدة بأحجام كبيرة وبتكنولوجيا عالية جداً وأن السودان والدول النامية<sup>(2)</sup> كانوا قد امتلكوا أساطيلهم البحرية عقب ثورة التحرر في منتصف القرن الماضي وأصبحت هذه الأساطيل قديمة وتعرضت لعمليات صيانة متكررة جعلت تكاليف تشغيلها عالية، وليس بمقدور شركة الخطوط السودانية استبدال بواخرها نسبة لارتفاع تكاليف شراء السفن الجديدة. أما بالنسبة لسفنها الحالية فإنها أصبحت غير قادرة على المواكبة.

3. المنافسة الأجنبية : يتميز السوق الملاحي بأنه سوق ذو طبيعة احتكارية حيث تسيطر عليه الشركات الكبرى في العالم التي تعمل على زيادة حدة المنافسة مما يعيق تطور شركات الملاحة الصغيرة. وقد أصبحت هذه الشركات تعمل على الاندماج مع بعضها البعض مكونة شركات نقل أكبر نتيجة لقيام تحالفات بحرية عالمية عملاقة أكثر قدرة على البقاء في سوق الملاحة العالمي. وتزداد حدة المنافسة التي تواجهها شركة الخطوط البحرية السودانية من الشركات الأجنبية، حيث يتم نقل كميات كبيرة من تجارة السودان عبر هذه البواخر، حيث يقدر متوسط ما تنقله من تجارة السودان خلال الفترة من (1989 - 1997) بحوالي 84% من الصادرات بينما بواخر الشركة كان نصيبها 16% فقط من حجم الواردات المنقولة بحراً. ويرجع الأمر إلى المنافسة الشرسة من الناقل الأجنبي التي وصلت عام 1995 أن تكون نصيب السفن الأجنبية 92% من المنقول.

(1) لقاء صحفي أجرته صحيفته الرأي العام مع مدير الخطوط البحرية السودانية - النوراني دفع الله 2012/3/17م.

(2) المصدر السابق.

أما في مجال نقل الصادرات فقد بلغ متوسط ما تنقله الشركات الأجنبية في نفس الفترة 78% في حين تنقل بواخر شركة الخطوط البحرية السودانية حوالي 22% وهذا دليل قاطع على أن بواخر الشركة غير قادرة على منافسة السفن الأخرى العاملة في مجال النقل. ولذلك في مجال نقل الركاب تواجه الباخرة الجودي منافسة من قبل البواخر الأجنبية حيث يقدر نسبة ما تنقله الجودي في المتوسط حوالي (29%) من إجمالي الركاب.

ويعود هذا الفرق الشاسع إلى امتلاك الشركة لباخرة واحدة بينما الشركات الأخرى ثلاث سفن على أقل تقدير تعمل في نفس الخط الملاحي. إضافة إلى الخبرة الكبيرة التي يتمتع بها المنافس بينما لا زالت تجربة الجودي حديثة عهد في هذا المجال<sup>(1)</sup>. وبذلك يمكن القول أن شركة الخطوط البحرية تتعرض منافسة غير متكافئة تعتمد على التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري. إضافة إلى الخبرة الطويلة لهذه الشركات في مجال النقل مع الدعم الذي تحصل عليه من الدولة في إطار السياسات التشجيعية من الدولة على امتلاك السفن وصناعتها وهو الشيء الذي لم يتوفر لشركة الخطوط البحرية السودانية.

4. إمكانيات الأسطول: تعتمد المقدرة التنافسية في مجال الملاحة البحرية على مدى توفر الإمكانيات المادية والتكنولوجية التي تمكن من عملية تطوير الأسطول البحري حتى يكون مواكباً للتطورات السريعة التي تحدث في هذا المجال، حيث يتميز السوق الملاحي بأنه ذو طبيعة احتكارية تسيطر عليه شركات كبرى تعمل على حدة المنافسة مما يعيق تطور شركات الملاحة الصغيرة. والسودان كغيره من الدول النامية لا يزال يمتلك البواخر ذات التكنولوجيا القديمة، إضافة إلى عدم وجود المال الكافي لعملية الإحلال والإبدال لهذه الأساطيل القديمة ببواخر حديثة لها المقدرة على مجارة التجارة العالمية. إن عدم القدرة على التكيف مع التطورات التكنولوجية في مجال النقل البحري له انعكاسات سلبية على القدرة التنافسية الحالية والمستقبلية للأسطول البحري السوداني.

وإن تقادم الأسطول السوداني يتضح في أن معظم بواخرها تجاوزت عمرها الافتراضي وأصبحت غير قادرة على المنافسة في سوق النقل البحري. كما أن تكاليف صيانة الأسطول عالية خاصة في الأحواض الأوربية في يوغسلافيا والدنمارك، فتم التحول إلى أحواض في منطقة الخليج عندما كان الأسطول عاملاً.

وقد بلغت تكلفة صيانة الأسطول خلال الفترة (1995 - 2000) ما يزيد عن 15 مليار دولار.

(1) سمية بدوي- (2012) - النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير غير منشورة - جامعة البحر الأحمر ، ص

وإن تقادم الأسطول يؤثر على تكاليف الصيانة التي تشمل العمرة والصيانة الدورية. وأن بواخر الشركة السودانية تعرضت إلى عدد من العمرات يتراوح ما بين (7-9) عمرات لكل باخرة. وهذا الأمر يؤثر على استهلاك الوقود مما يزيد من تكلفة التشغيل والتي تنعكس على أسعار النوالين<sup>(1)</sup>.

كما تعاني معدات شركة الخطوط البحرية السودانية من التقادم خاصة بعد الاتجاه الحديث نحو استخدام الحاويات في النقل وبعد ظهور سفن الدرجة التي تسع لحوالي (2000 حاوية)، في حين أن باخرتي الدرجة (النيل الأبيض، النيل الأزرق) تبلغ حمولة كل واحدة منهما 380 حاوية فقط، وهذه النسبة ضئيلة جداً مقارنة بالبواخر الأخرى.

5. مصادر التمويل: تتطلب عملية صناعة النقل البحري رأس مال كبير وكافي لمزاولة نشاطها، وهي من الصناعات كثيفة رأس المال بشقيه الإنشائي والتشغيلي، لذلك نجده من العوامل المحددة لقدرة الدولة على تنمية الأسطول ورفع قدرته التنافسية. فتوفير رأس المال الكافي يعتبر الضمان لبناء وشراء السفن وقطع الغيار والتأمين وغيرها من متطلبات العمل الملاحي، وغالباً يعزف القطاع الخاص المحلي عن الاستثمار في هذا المجال في السودان وذلك لعدة أسباب منها :

أ/ ضخامة رأس المال المطلوب لمثل هذا النوع من الاستثمار فيا يتعلق ببناء وشراء البواخر والمعدات المتعلقة بها في مجال الشحن والتفريغ وذلك يلاحظ عزوف القطاع الخاص المحلي لعدم قدرته على توفير هذا القدر الكبير من المال<sup>(2)</sup>. وهذا الأمر يجعل من الصعب دخول القطاع الخاص عليه.

ب/ ارتفاع مخاطر الاستثمار في هذا المجال وعدم التيقن والتأكد الذي يسود سوق النقل البحري. حيث أن السودان يعاني أصلاً من عدم استقرار في السياسات الاقتصادية فهذا الأمر يزيد من معدلات الخطر الاستثماري في مجال الملاحة البحرية.

ج/ كذلك تؤثر على علاقة السودان بالدول الأخرى وفرض الحصار الاقتصادي على السودان يجعل المستثمر لا يفكر في الاستثمار في السودان عامة ناهيك عن النقل البحري الذي يرتبط بصورة مباشرة بالعالم الخارجي من حيث التعامل التجاري أو من خلال الحصول على متطلبات الملاحة البحرية.

(1) معتصم شمس الدين قاسم (2010)، أثر النقل بالحاويات على حركة التجارة في السودان، رسالة ماجستير، جامعة النيلين ، ص 85.

(2) معتصم شمس الدين قاسم (2010) - المرجع السابق ص 85.

ففي غياب التمويل الداخلي والخارجي تقوم الشركة بتمويل أنشطتها ذاتياً مما يحد من قدرتها على التوسع في مجال امتلاك البواخر ومعداتها الأخرى. وبالتالي خرجت شركة الخطوط البحرية من مجال النقل البحري كلياً خلال الخمس سنوات الماضية وأصبحت لا تمتلك أي باوخر تعمل في مجال النقل الإقليمي. وأصبحت الشركة تعمل في مجالات أخرى للحصول على التمويل ذاتياً فتوسعت في مجالات التخليص والتوكيلات الملاحية والشحن والتفريغ وأنشأت شركة مختصة لهذا الغرض ويحقق هذا النشاط عائداً مجزياً يساهم في تغطية التكاليف المتغيرة للشركة ولكن لا يساهم في إحلال الأسطول القديم بآخر جديد. أما النشاط الملاحي كما ذكرنا يعاني من الخسائر المتراكمة.

6. عدم الدعم الحكومي: تلعب السياسات الحكومية دوراً فاعلاً ومهماً في مجال النقل البحري، حيث تقدم الحكومات العديد من المساعدات لهذا القطاع الحيوي في الاقتصاد سواء في صورة دعم لبناء البواخر ودعم للتشغيل وغيرها من الإجراءات الداعمة للشركات الوطنية. فعلى سبيل المثال تمنح حكومة النرويج إعفاءات من الضرائب للأجانب المستثمرين في مجال الملاحة البحرية وتستخدم تكنولوجيا أكثر تقدماً لتخفيض التكلفة وتتحكم النرويج حالياً في حوالي 15% من حجم الأسطول العالمي و20% من ناقلات البترول والكيماويات<sup>(1)</sup>.

وتمثل عملية غياب الدعم الحكومي في السودان لقطاع النقل البحري إحدى أهم المشكلات التي تواجه شركة الخطوط البحرية السودانية. ويتمثل غياب الدعم الحكومي في عدة نقاط منها: أ/ ضعف السند الحكومي خاصة في مجال الصادرات للشركات والوحدات الحكومية فهي تعتمد على باوخر الشركات الأجنبية مما أثر على عائدات الشركة.

ب/ عدم وجود المعاملة التفضيلية في الموانئ السودانية حيث تعامل سفن شركة الخطوط بنفس المعاملة التي تجدها السفن الأجنبية فالسفن الأجنبية نجد معاملة تفضيلية في موانئ بلدانها على عكس باوخر شركة الخطوط التي لا تحظى بأي ميزة تفضيلية. وربما وجدت السفن الأجنبية ميزة تفضيلية في الموانئ السودانية لقدرتها على الدفع<sup>(2)</sup>.

ومن المزايا المقصودة هنا (تخفيض الرسوم، أولوية الدخول، تخصيص المرائب). وتعتبر السياسات والإجراءات الحمائية من بديهيات النقل البحري والتي أمنت عليها كل المؤتمرات الدولية والتي اقتضتها المنافسة العالمية الحادة. وخاصة للدول النامية التي سعت لحماية أساطيلها الوطنية بسن القوانين والتشريعات. ومن أبرز مبررات الحماية هو أن حجم

(1) محمد عيد ناجي (1994) المشاكل الاقتصادية التي تواجه تشغيل الشركات الملاحية الوطنية في الخليج العربي - ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الدولي الأول عن مشاكل النقل البحري في الدول النامية - القاهرة - ص 16 .

(2) علي أحمد عبد الرحيم (2008). العدد التوثيقي للخطوط البحرية السودانية ، ص 44 .

الاستثمارات الضخمة لصناعة النقل البحري يجعلها مسؤولية قومية يجب أن تقوم بها الدولة، وبما أن شركة الخطوط البحرية السودانية هي الجهة الوحيدة التي تمتلك البواخر وتقوم بإدارتها فإن المنافسة المحلية غير موجودة أساساً مما يعطي الدولة الحق في دعمها وحمايتها أمام المنافسة الأجنبية. ونعني بالدعم والحماية إعطاء الأولوية في النقل والمعاملة التفضيلية في الميناء الوطني من حيث المرابط وتخفيض رسوم خدمات الموانئ ودعم الوقود وغيرها من الإجراءات. ودفع نوالين بمعدلات أعلى من معدلات النوالين المدفوعة للسفن الأجنبية في حالة نقل البضائع الحكومية، بجانب تقديم قروض بفوائد منخفضة وغيرها من أنواع الدعم.

7. مشكلة الديون: تواجه شركة الخطوط البحرية السودانية مشكلة تراكم مديونيتها الداخلية والخارجية، فجزء من هذه المديونيات ناتج من دخول الشركة في استثمارات لم تكن دراستها كافية مثل شراء الباخرة (الجودي) والجزء الآخر ناتج من عدم الوفاء بالاستحقاقات المفروضة على الشركة من أقساط الديون ورسوم الموانئ ونتيجة للخسائر المتتالية التي تعرض لها أسطول الشركة تراكمت عليها هذه المديونية. حيث بلغت مديونيتها حوالي (899.968) دولار<sup>(1)</sup>. هذه المديونية الداخلية فقط.

وهذه المديونية خاصة بالبنوك والهيئات السودانية، حيث تبلغ مستحقات التجارة فقط حوالي (225000) دولار وهذا مؤشر خطير حيث أصبحت الشركة غير قادرة على الوفاء بمستحقات العاملين بها سواء المحالين للتقاعد أو العاملين. وأصبحت الشركة مثقلة بالديون الخارجية الخاصة بشركات التأمين والممولين والوكلاء والشركات التي تقوم بصيانة البواخر وتوفير قطع الغيار وخلافها. وكل هذه الأشياء أصبحت تمثل رأياً عاماً قوياً وسالماً ضد الشركة وألقى بظلاله السالبة على وضعها التنافسي في السوق الملاحي. وأصبحت الشركة محاصرة بالعديد من القضايا في المحاكم الداخلية والخارجية ترتب عليها حجز باوخر الشركة بالموانئ الأجنبية خاصة من قبل نادي الحماية العالمي. فتعرضت الشركة نتيجة لذلك لخسائر كبيرة مما أدى لفقدان البضائع وإحجام العملاء عن التعامل معها. حتى صدر قراراً إدارياً بربط البواخر نتيجة لهذه التداعيات المحزنة.

فمشكلات الشركة كثيرة لا تحصى ولا تعد ونحاول تسليط الضوء على بعضها كما ذكرنا أعلاه ومنها:

• فقدان الكادر المؤهل الذي يقوم بإدارة الشركة نتيجة لإعادة الهيكلة<sup>(2)</sup>. حيث يقول القبطان سيف الدين مصطفى في لقاء صحفي بجريدة رأي الشعب نقلته عنه صحيفة آخر لحظة بتاريخ 4 يناير 2006 فقد تم الاستغناء عن (700) بحاراً سودانياً من الشركة عام 1997م تحت

(1) تقرير لجنة الخصخصة وزارة المالية، (2000) التقييم التجاري لشركة الخطوط البحرية السودانية. ص 12 .

(2) علي أحمد عبد الرحيم (2008). مرجع سابق ، ص 46 .

مسمى الخصخصة وهو ما أطلق عليه الفشل الإداري والمالي والنقابي بيع وشراء البواخر الخردة بدون دراسة أو إحلال. وبالتالي عدم توفر قيادات إدارية لها الخبرة في مجالات النقل البحري، حيث آلت الأمور في الفترة الأخيرة إلى أصحاب الولاء على حساب أصحاب الكفاءة والخبرة، ووفقاً لهذه السياسة فقد استبدل أهل الخبرة بأهل الثقة مما أدى إلى تدهور أوضاع الشركة. ونواصل إيراد آراء من كانوا شهوداً على عهدي الازدهار والانهيار بالشركة واعتقد آراءهم هي الأنضج والأفيد (2012) في هذه الناحية.

\*النوراني يوسف دفع الله المدير العام للشركة يقول : إن تطورات حدثت في صناعة النقل البحري بجانب الركود العالمي في عقد الثمانينات من القرن الماضي، إضافة إلى كارثة الجفاف والتصحر التي مرّ بها السودان أثرت على الصادرات السودانية، هذا فضلاً عن الحصار الاقتصادي والعزلة السياسية التي فرضت على السودان وأوقفت مشروعات التنمية والواردات اللازمة وتناقصت البضائع المنقولة وتدنت النوالين وعانت الشركة في الإيفاء بمصروفات التشغيل والصيانة.

وفي ظل عدم وجود الدعم الحكومي عجزت الشركة عن سداد أقساط البواخر، وتأزمت العلاقة بين الشرك والدائنين الخارجيين (أحواض بناء السفن) وهدت بمصادرة السفن حسب العقود.

وبضيف المدير العام هنالك مديونيات داخلية خاصة ببعض البنوك والبحارة المحالين إلى المعاش والبحارة الباقين بالخدمة، بجانب العديد من القضايا أمام المحاكم الداخلية والخارجية وترتب عليه حجز البواخر بالموانئ الأجنبية وتعرضت الشركة خسائر كبيرة نتيجة لذلك، أثر ذلك على وضعية الشركة التنافسية، واضطراب الأداء التشغيلي وعجزت كل محاولات الإصلاح، وأمام هذا الواقع المرير لم تجد الشركة سوى القيام بالتخلص التدريجي من القطع البحرية التابعة لها.

\*السيد/علي أحمد عبد الرحيم وزير النقل السابق ومدير عام شركة الخطوط البحرية السودانية (1993 - 1996) فقد ذهب لنفس الأسباب التي أوردها المدير العام للشركة النوراني يوسف دفع الله أعلاه.

\*السيد/رمضان شاويش عضو مجلس إدارة الشركة (2011) يقول : عكفنا على دراسة أسباب الانهيار فوجدنا أن الشركة لم تقم بمواكبة التطورات التي طرأت على صناعة النقل البحري ولم يتم الإحلال للبواخر القديمة التي تجاوزها الزمن.

علاوة على ما ذكر فإن الشركة قامت في ظروف افتقدت فيها إلى المنظومة البحرية التي تنتمي إليها وتتفاعل معها وتقدم لها المساعدة والدعم حتى يتكامل هذا النشاط ومن أهم هذه المعينات التي لم تتوفر للشركة :

أ/ عدم وجود أحواض بناء وصيانة السفن مما يضطر الشركة لتنفيذ ذلك خارج السودان وبتكلفة عالية.

ب/ عدم وجود شركات الإمداد في مجال قطع الغيار والخدمات البحرية الأخرى.

ج/ عدم وجود مؤسسات التمويل والبنوك التي تمويل النشاط البحري ذو التكلفة العالية.

د/ عدم وجود المعاهد والأكاديميات لتأهيل وتدريب الكوادر البحرية.

هـ/ انعدام وجود قانون بحري سوداني فعال ينظم الأنشطة البحرية.

و/ انعدام هذه المنظومة في حد ذاته يعتبر تحدي كبير لاستمرارية الناقل الوطني بالصورة المطلوبة<sup>(1)</sup>.

ز/ ضعف تدريب الكادر في صناعة تشهد تطوراً متلاحقاً وذلك لشح الإمكانيات اللازم لذلك.

ح/ عدم وجود قوانين تلزم بإعطاء حصة للناقل الوطني في نقل تجارة السودان الخارجية،

فلا توجد نصوص في العقود والاتفاقيات المبرمة وخطابات الاعتماد بنقل تجارة السودان

وحتى التشريعات التي صدرت لم تحظى بالتنفيذ. على سبيل المثال في عام 1987م

صدر قرار من مجلس الوزراء آنذاك كأول خطوة لحماية الأسطول الوطني ولكن لم يتم

تنفيذه.

ط/ إضافة لما سبق هنالك تدخلات سياسية مستمرة في سياسة الشركة من وقت لآخر وهي

الأخرى أضرت بالشركة باعتبارها شركة تجارية.

ي/ كما أن الوضع السياسي غير المستقر بالبلاد لا يشجع على الاستثمار بالسودان في

شتى المجالات ناهيك عن النقل البحري.

ك/ ضعف الإشراف الحكومي على النقل البحري الذي يمثل العمود الفقري للاقتصاد القومي

للدولة، حيث نجد الكثير من الدول بما فيها المتقدمة تهتم بهذا النشاط الحيوي من خلال

إنشاء وزارة للنقل البحري للإشراف عليه ومتابعة تطوره ودعمه في الحالات الحرجة<sup>(2)</sup>.

ل/ ساهمت العولمة في زيادة حدة المنافسة في نشاط النقل البحري من خلال تطوير

القدرة وتحقيق الميزة التنافسية عبر ابتكار أساليب تشغيلية جديدة والدخول في

التكتلات الاقتصادية مما أثر على نشاط شركة الخطوط البحرية وجعلها عاجزة عن

المنافسة.

كانت للأسباب المذكورة أعلاه الإسهام في خلق سمعة سيئة للشركة باعتبار نشاطها

عالمي فأحجمت الكثير من بيوتات التمويل العالمية عن الدخول معها في أي معاملة مالية<sup>(1)</sup>.

(1) مجلة الخطوط البحرية السودانية - (2009) بدون ترقيم.

(2) مجلة الخطوط البحرية السودانية - (2003) حقائق وأرقام ، ص 32.

أضف إلى ذلك الصراع بين الإدارة والنقابة وأن الشركة تعمل في سوق ملاحية مفتوح ولها عملاء داخلياً وخارجياً ولها ارتباطات تعاقدية طويلة الأجل مع شركات التمويل العالمية وأحواض البناء، حيث هدد هذا الصراع مركز الشركة التجاري وعدم الدخول معها في شراكات استثمارية وإستراتيجية<sup>(2)</sup>.

كما تأثر أداء شركة سودان لاين مسيك بأحداث القرصنة البحرية بشواطئ المحيط الهندي وزادت التكلفة نتيجة لذلك نسبة لمبالغ التأمين الإضافية باعتبار أن المنطقة معرضة لكوارث الاختطاف والقرصنة<sup>(3)</sup>.

#### 4-3-2 المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية السودانية:

بالرغم من الأداء المتميز للموانئ البحرية السودانية إلا أن هناك عدة محددات ومشاكل تقف كتحديات في مسيرتها، لا بد من تجاوز وإيجاد الحلول الناجحة لها، ويمكن إيجاز تلك المشكلات والتحديات في التالي<sup>(4)</sup>:

#### أولاً: المشاكل الإدارية وتتمثل في الآتي:

1- مشاكل الكادر البشري: تعتبر هذه المشكلة على رأس المشكلات الإدارية وأولها، وترتب على هذه المشكلة:

(أ) إيقاف التعيينات منذ العام 2008م.

(ب) انقطاع تواصل الخبرات ونقل التجارب من جيل إلى آخر جراء إيقاف التعيينات وتزايد أعداد المتقاعدين، وتزايد عدد الوظائف الشاغرة.

(ج) شروط خدمة العاملين، حيث تم التصديق على ثلاثة علاوات من قبل وزير المالية السابق بعد مرورها على جميع الجهات الإدارية (وزارة العمل والموارد البشرية).

(د) المادة 59-2 لائحة الخدمة المدنية القومية لعام 2007 وذلك بربط الترقى من الدرجة الرابعة فما فوق بحاملي الشهادة السودانية، كل هذا أدى إلى عدم وجود كوادر بشرية مؤهلة مما اثر على أداء الموانئ البحرية السودانية.

(هـ) تعتمد الموانئ السودانية على الأيدي العاملة أي إتباع النظم التقليدية في عمليات مناولة السفن بينما السفن الحديثة تتم المناولة فيها بأتباع الوسائل الحديثة التي تعمل على التقليل من الأيدي العاملة وهذا يجعل الأمر عسيراً على ميناء بورتسودان لكي يتعامل مع هذه الطرق الحديثة.

---

(1) الخطوط البحرية السودانية (1998) - الحاضر والمستقبل والحلول العاجلة ص 4.

(2) كابتن . كمال حسن - مدير الخطوط البحرية

(3) العرض الاقتصادي لوزارة المالية والاقتصاد الوطني 2010م.

(4) الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، مركز المعلومات والإحصاء (2011) التقرير السنوي، ص 52

2- تكدس الميناء: يختلف تعريف التكدس باختلاف الجهات المتأثرة به وذلك على النحو الآتي :

أ/ أصحاب السفن ينظرون إلى التكدس بأنه (تأخر السفينة في الميناء).  
ب/ التكدس من وجهة نظر الميناء هو أن تسجل السفن في الصف ثم تغادر إلى ميناء آخر، بمعنى إن السفينة المعنية تأتي إلى الميناء لتحجز دورها.  
ج/ كما أن التكدس يعني لهيئة الموانئ البحرية دخول البضائع إلى الميناء بكميات أكبر من الإمكانيات المتاحة في الميناء. وهذا يؤدي إلى تكدس الساحات بالبضائع.  
وهناك أنواع من التكدس مثل التكدس الشامل وهو تكدس نادر الحدوث، أما التكدس الجزئي وهو الغالب في كثير من الأحوال وهو تكدس عرضي يزول بزوال المؤثر، كما أنه يمكن اتخاذ سياسات سريعة للعلاج .

ويتم قياس التكدس ببعض المؤشرات التالية:

أ/ معدل دوران السفينة  
ب/نسبة شغل الرصيف.  
ج/منحنى متوسط زمن الانتظار .  
د/ منحنى متوسط بقاء البضاعة في المخازن.  
هـ/مقارنة الطاقة الممكنة للميناء بالطاقة الفعلية.  
يمكن استخدام كل هذه المؤشرات معاً أو مؤشراً محدداً خاصةً في حالة التركيز على جزء معين من الإمكانيات أو المناطق دون التطرق إلى الإمكانيات الأخرى.  
يظهر التكدس في شكل غرامة تكدس (في حالة السفن النظامية) أو غرامة تأخير (في حالة السفن الجواله) تفرضها الشركات الملاحية على البضائع المنقولة من وإلى الدولة، مما يؤدي إلى ارتفاع الأسعار بسبب ارتفاع تكاليف النولون البحري.

أما الآثار المتوقعة من إصابة الميناء بالتكدس فإنه يمكن حصرها على النحو الآتي:  
أ/ ارتفاع أسعار السلع الواردة في السوق الداخلي كما أن أسعار الصادرات الوطنية أيضاً ترتفع مما يؤدي إلى انخفاض قدرتها التنافسية في السوق العالمية.  
ب/حرمان البلاد من الاستفادة من وفورات الحجم الكبير للسفن.  
ج. / ارتفاع معدلات تلف البضائع في المخازن والساحات التخزينية.  
د/ ارتفاع تكاليف الحراسة.  
هـ/زيادة حجم السرقات.

## \*التكدس في ميناء بورتسودان:

شهد ميناء بورتسودان عدة حالات من التكدس عبر السنوات على النحو الآتي:  
1975-1977-1979-1984-1991-2004-2009م في هذه السنوات تم فرض  
غرامة التكدس من السفن النظامية وغرامات التأخير بواسطة السفن الجواله وعادة تعتبر الشركات  
الملاحية أن الميناء في حالة تكدس عندما يصل متوسط بقاء السفينة في الميناء إلى 2.5  
يوم/باخرة. ولمعرفة أثر فرض غرامة التكدس نضرب المثال التالي الذي وقع عام 1985م:  
ارتفعت تكلفة الطن من البضائع العامة من ميناء لندن إلى بورتسودان من 237  
دولار/طن إلى 262 دولار/طن كما ارتفعت تكلفة الحاوية في نفس الخط في نفس العام من  
3800 دولار/ حاوية إلى 4361 دولار/ حاوية، وهكذا ارتفعت أسعار الواردات والصادرات مما  
ألحق الضرر بالاقتصاد السوداني.

وفي جانب حرمان السودان من وفورات الحجم يلاحظ أن السفن التي تزور السودان هي  
سفن صغيرة الحجم ويلاحظ ذلك في أن أكثر من 90% من السفن التي زارت ميناء بورتسودان  
20,000 ألف قائم حمولة.

والجدير بالذكر هنا أن الفرق في نوالين السفن الكبيرة ذات الإحجام 250 ألف قائم حمولة  
والسفن التي تزور ميناء بورتسودان تبلغ في المتوسط 25 دولار للطن، بينما تقدر نوالين السفن  
الكبير بحوالي 200 دولار للطن هذا أيضاً يوضح مقدار الفرق في العملات الصعبة نتيجة  
الاعتماد على السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم<sup>(1)</sup>.

## ثانياً: مشكلات مجال التشغيل والمجال القانوني:

- أ/ عدم تفعيل القانون الخاص بهيئة الموانئ البحرية.
- ب/ مشكلات الهيكل العام لسلطة الميناء وشركة الموانئ البحرية.
- ج/ عدم وجود مركز للنقل البحري يهتم بالاستشارات والتدريب.
- د/ تعيين مدراء من قبل الدولة وعدم جعل الهيكل التنظيمي يسير بالترقي.

## ثالثاً: المشاكل السياسية:

### 1/ ضعف العلاقات مع دول الجوار:

بما أن السودان يتوسط الكثير من الدول الأفريقية ويعتبر ميناء بورتسودان ميناءً محورياً  
لهذه الدول لنقل تجارتها عبره إلا أنه لم يستفيد من هذا الموقع، وذلك بسبب المشاكل السياسية  
مع دول الجوار وضعف العلاقات معها، ومن هذه الدول (تشاد، جنوب السودان).

(1) عبد الواحد عثمان، اقتصاديات الموانئ البحرية، (2004) قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط  
وأفريقيا، ص 318.

## 2/ تدهور علاقة السودان الخارجية:

تأثر السودان بالحصار الاقتصادي المفروض عليه منذ العام 1983م، وأصبح السودان يعيش في عزلة سياسية واقتصادية بدأتها الولايات المتحدة الأمريكية، وعقب قيام ثورة الإنقاذ عام 1989م زادت وتيرة الحصار وزيدت مرة أخرى في عام 1990م إثر موقف الخرطوم من غزو العراق لدولة الكويت، وانضمت دول الخليج العربي وبعض الدول الغربية لهذا الحصار الذي أصبح أكثر إيلاًماً.

هذا الأمر أثر سلباً على قطاع النقل في السودان عامة وخاصة النقل البحري، حيث انخفضت إعداد السفن من 16 سفينة إلى واحدة فقط، ونتيجة لهذا التدهور عانت الموانئ البحرية السودانية من هذه المقاطعة الاقتصادية المتمثلة في ضعف التمويل من الدول التي تمتلك صناعة الموانئ البحرية مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، ودول الخليج العربي، وبعض الدول الغربية.

### رابعاً المشاكل الاقتصادية:

#### 1/ مشكلة ضعف التمويل:

تعاني الموانئ البحرية من مشكلة التمويل وذلك لأن صناعة الموانئ تحتاج لرأس مال كبير لذلك يندر وجود المشروعات الفردية حيث تسود المشروعات المشتركة بمختلف تخصصاتها كشكل من أشكال التعاون الاقتصادي بسبب المتطلبات الرأسمالية الكبيرة، لذلك واجهت الموانئ البحرية ضعف التمويل من قبل الدول ذات رأس المال الكبير التي تمتلك صناعة الموانئ البحرية نسبة للحصار الاقتصادي المفروض على السودان منذ العام 1983م كما ذكر آنفاً، مما يدفع الموانئ البحرية إلى الاقتراض من الخارج لتمويل مشروعاتها، الأمر أدى إلى زيادة التكاليف والأعباء والديون الخارجية.

#### 2/ مشاكل إجراءات الشراء والتعاقد:

تحديد سقفوات الشراء من قبل مدير عام هيئة الموانئ، لا تلبى هذه السقفوات طموحات الهيئة وذلك لكبر حجم مشتريات الهيئة المتمثلة في الآليات والمعدات وقطع الغيار مما يتطلب سقفوات تتماشى مع كبر حجم التسيير اليومي والمشتريات الكبيرة.

#### 3/ مشاكل التحويلات الخارجية:

حيث تتعامل الهيئة في معاملاتها مع البنوك التجارية، وهذه البنوك لا تقوم بالتحويلات المالية التي ترتبط بعمل مع الهيئة بحجة عدم وجود عملات صعبة، الأمر الذي أدى لفتح حساب خارج السودان ببنك النيلين الوطني بأبوظبي، ويواجه هذا الأمر مشكلات عدم تغذية حساب البنك بصورة مستمرة وكذلك لحظر هذا البنك ومقاطعته<sup>(1)</sup>.

(1) هيئة الموانئ البحرية - الإدارة العامة للتخطيط والبحوث - مركز المعلومات والإحصاء (2011) التقرير السنوي لهيئة

#### 4-3-3 التحديات التي تواجه النقل البحري في السودان:

هنالك العديد من التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري على الصعيدين المحلي والإقليمي وبالتالي أصبح أداء هذا القطاع يتأثر بها سلباً وإيجاباً، وعليه مواجهتها والتعامل معها بصورة جادة إن أراد الاستمرارية، ونجد أن النقل البحري في السودان ليس بمعزل عن هذا الأمر، يمكن تناول هذه التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري من ناحيتين:

الأولى: التطورات التكنولوجية وتشتمل على:

1/ تكنولوجيا المعدات.

2/ تكنولوجيا المعلومات.

الثانية: التطورات القانونية وتشتمل على:

1/ توحيد التشريعات.

2/ تطوير التشريعات لمواكبة المتغيرات.

#### التطورات التكنولوجية:

وفي هذا الجانب سوف نتناول التطورات التكنولوجية المتمثلة في تكنولوجيا المعدات والآليات وتكنولوجيا المعلومات ومدى تأثيرها على مكونات قطاع النقل البحري المختلفة والتي تتمثل في السفن والموانئ والبضائع وشركات النقل وغيرها من القطاعات ذات الصلة والتي يمكن تناولها على النحو الآتي:

#### أولاً: تكنولوجيا المعدات والآليات :

ويمكن تناول تأثيرها على مؤسسات القطاع علي النحو الآتي:

أ/ اثر تكنولوجيا المعدات والآليات على السفن:

\* السفينة هي أداة النقل البحري، وتعرف قانوناً بأنها المنشأة العائمة ذات الدفع الذاتي المخصصة للقيام بالملاحة البحرية التجارية على وجه الاعتياد.

\* أقدم سفينة في التاريخ عرفتها البشرية واخبر عنها القرآن الكريم هي سفينة نوح عليه السلام.

\* منذ ذلك التاريخ أخذت السفن في التطور البطيء من حيث حجم السفينة ونوع المحركات لتواكب الطلب المتزايد على خدمات النقل، فظهرت السفن الشراعية، السفن البخارية، سفن الطاقة الكهربائية، سفن الطاقة النووية.

\* أما من حيث الأنواع كانت السمة المميزة لسفن النقل البحري في الخمسينات من القرن الماضي بأنها سفن بضائع عامة تقليدية.

\* إلا أن التطور الفعلي والمتسارع لصناعة السفن بدأ بعد عام 1967م بهدف خفض تكلفة النقل التي تسبب في ارتفاعها إغلاق قناة السويس إبان الحرب العربية الإسرائيلية، ومن ثم ظهرت السفن العملاقة ذات الحمولات الضخمة.

\* كذلك ظهرت الحاجة إلى التخصصية في النقل، فظهرت سفن ناقلات البترول ومشتقاته، وسفن الصب الجاف بأنواعه، سفن ناقلات العربات، وسفن نقل الركاب وغيرها.

\* كما أن ظهور سفن الحاويات كسفن متخصصة بعد دخول الحاوية كماعون للنقل كان له دور كبير هذا التطور والتي بدأت بسفينة بحمولة 3000 حاوية في عام 1972م، ثم تطورت هذه السفن لتصل حمولتها إلى 15000 حاوية في عام 1999م.

\* إن التحدي الكبير في هذا المجال الذي يواجهه بلدان العالم وخاصة الدول النامية منها، أنها قد قامت أي البلدان النامية ببناء أساطيلها البحرية بعد نهاية منتصف القرن الماضي (فترة التحرر والاستقلال) وبعد أقل من خمسين عام أصبحت هذه السفن غير مواكبة تماماً لمتطلبات النقل الحديث من تخصصية في النقل وكمية المنقولات.

\* كما احتكرت بعض الدول أكثر من 60% من السفن الحديثة العاملة في أسطول النقل البحري العالمي هي ألمانيا، إيطاليا، إنجلترا، فرنسا، اليونان، اليابان، الصين والولايات المتحدة الأمريكية.

\* وبالتالي أصبحت هذه البلدان مواجهة بتحدي تطوير الأساطيل لمواكبة حركة النقل العالمية علماً بأنها تكلف مبالغ طائلة لا طاقة لهذه البلدان بها.

ب/ أثر تكنولوجيا المعدات والآليات على الموانئ:

• الموانئ هي ثغور البلدان المطلة على البحار والمحيطات وهي المنافذ الحيوية لها تستقبل عبرها خيرات العالم وترسل خلالها خيراتها إليه.

• المفهوم الحديث للميناء يشير إلى أنه يمثل حلقة هامة في منظومة النقل اللوجستية، وهو يمثل فقط نقطة عبور للبضائع من وإلى البحر.

• يتكون الميناء من ثلاثة عناصر تتمثل في المساحة المائية والمساحة الأرضية والواجهة البحرية.

• يوجد في العالم الآن أكثر من 4000 ميناء منتشرة في جميع البحار والمحيطات.

• من أنواع الموانئ، الموانئ التجارية، موانئ البترول، الموانئ الحربية، موانئ الخدمات، موانئ الصيد، موانئ التخزين، موانئ الحاويات.

- بدأت الموانئ كنقاط عبور عادية تستقبل كافة أنواع البضائع والسلع وتوفر الحماية للسفن الراسية، إلا أن هذا النوع من الموانئ بدأ ينقرض بسرعة مع تطور السفن وتطور أنواع البضائع وظهور أساليب التوحيد النمطي للبضائع.
- فوجدت الموانئ نفسها مطالبة بإعداد تجهيزات أفضل للسفن من حيث أعماق المرابط، ووحدات مناولة البضائع، والخدمات الداعمة.
- فظهرت الموانئ المتخصصة في أنواع معينة من البضائع تمشياً مع التخصصية التي ظهرت في السفن والبضائع<sup>(1)</sup>.
- كما أصبحت تجهيزات الموانئ المحور الأساسي في الطلب على خدمات الميناء من قبل شركات النقل البحري، الأمر الذي جعل بعض الشركات العملاقة العاملة في مجال نقل الحاويات تعمل على إعادة تقسيم الموانئ وفقاً لهذا المعيار وبعض المعايير الأخرى مثل (موقع الميناء وسياسة تطوير للميناء وتكامل تنظيم أنشطة الميناء) إلى:

1. موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية).

2. موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية).

3. موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية).

يتضح أن التحديات التي تواجه الموانئ العالمية هي تحديات تطوير خدمات الميناء المتمثلة في تطوير المعدات التي تعمل على تقليل فترة بقاء السفينة بالميناء وتطوير البنية التحتية التي تمكنه من استقبال السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير. وكما ذكرنا أن هذه الأشياء هي التي تجعل الميناء أكثر جاذبية وبالتالي خروجه في التصنيف من موانئ الجيل الأول. بالإضافة إلى أن تكنولوجيا المعدات في تطور مستمر لا يمكن لموانئ العالم مواكبة هذه التطورات بصورة مستمرة.

#### ج/ اثر التكنولوجيا على البضائع:

كانت السمة المميزة لبضائع النقل هي البضائع العامة التقليدية، إلى أن دخلت الحاوية في مجال النقل كأول خطوة في اتجاه التوحيد النمطي للبضائع. وقد سجلت أول سفينة تعمل على نقل الحاويات رسمياً في عام 1957م باسم Gateway City في الولايات المتحدة الأمريكية. منذ ذلك التاريخ وحتى الآن أصبح النقل بالحاويات ينمو على حساب وسائل النقل الأخرى إلى أن أصبح يشكل أكبر من 60% من جملة البضائع المنقولة بحراً في العالم.

(1) منجد عباس محمد على (2015م) ، ورقة بعنوان النقل البحري في السودان الأهمية والتحديات، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية ، جامعة البحر الأحمر

يرجع ذلك إلى أن الحاوية أصبحت تتشكل لنتناسب مع طبيعة معظم بضائع النقل البحري بالإضافة إلى السلامة العالية التي تحققها للبضائع وانخفاض تكاليف الشحن والنقل. التحدي في البضائع يتمثل في أن الاعتماد على الحاوية في النقل يحتاج إلى إجراء تغييرات جوهرية في كافة وسائط النقل (الطرق والسكك الحديدية) بالإضافة إلى النقل البحري وتغيير شبكات النقل للبلدان المختلفة.

### **ثانياً: تكنولوجيا المعلومات:**

كتب الأستاذ باتريك سبينك رئيس قسم التسويق في بيت الخبرة **B.T.Aero and Marine** مقال يستند إلى بحث نشره الأستاذ دي مونية الخبير البلجيكي الشهير عام 1997م رؤية عن تطور النقل البحري حتى عام 2020م، نشر هذا المقال في مجلة **Fairplay** المتخصصة في النقل البحري في عدد 29 يوليو 1999م تحت عنوان **Vision 2020**. هذه المقالة رغم صدورها في شكل أدبي إلا أنها كانت تستحق الاهتمام لأنها أشارت إلى رؤية علمية تعبر عن واقع النقل البحري الآن وما حدث من تطور في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

### **ثالثاً: التحديات القانونية:**

القانون البحري هو مجموعة القواعد والقوانين التي تعمل على تنظيم المعاملات التجارية البحرية. وبالتالي فإن أهم موضوعاته تتمثل في السفينة، البضاعة، وعقد العمل البحري. وأهم مصادره هي التشريع والعرف والعادات البحرية والاتفاقيات الدولية. يعتبر توحيد القانون البحري واحداً من أكبر التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري، إذ أن المعاملات التجارية البحرية هي في الغالب معاملات دولية. لذلك فإنه كثيراً ما يثار النزاع بين الفرقاء حول تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، كما أن أحكام الاتفاقية الدولية لا تكون سارية النفاذ إلا إذا صادق عليها البلد المعني. لذلك فإن مشكلة توحيد القانون البحري تعد من أكبر التحديات التي تواجه هذا القطاع<sup>(1)</sup>.

أما التحدي الآخر فيتمثل في مدى مواكبة التشريعات البحرية لمستجدات وتطورات قطاع النقل البحري المتسارعة مثل النقل المتعدد الوسائط وما ترتب عليها من تغييرات كبيرة في أسلوب النقل البحري ودخول مفردات جديدة مثل متعهد النقل، وأنظمة المعاملات الالكترونية وما ترتب عليها من أنظمة تعامل جديدة بين الشاحنين والناقلين مثل عقود (سندات) مثل هذه العقود في الإثبات.

---

(1) منجد عباس محمد علي، المرجع السابق .

## الفصل الخامس

### دور النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني

المبحث الأول : النمو الاقتصادي السوداني في الفترة من (1990 – 2014م)

المبحث الثاني : دور النقل البحري في الاقتصاد السوداني (تحليل الإيرادات)

المبحث الثالث : أثر النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني (دراسة قياسية)

النتائج .

التوصيات .

## المبحث الأول

### النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من (1990-2014م)

5-1-1 طبيعة نمو اقتصاد السودان :

#### مقدمة : معلومات عامة عن السودان (الموقع، الجغرافية، المناخ والسكان)

السودان بحدوده الحالية نال استقلاله في عام 1956م، وبهذا فهو أول دولة أفريقية جنوب الصحراء تنال استقلالها وليس كغيره من الدول الأفريقية جنوب الصحراء، كان السودان تحت احتلال الحكم البريطاني-المصري خلال الفترة 1899-1956. تبلغ مساحته حوالي مليون ميل مربع تقريباً، ذلك قبل انفصال الجنوب ويقع بين خطي طول 14 و38 شرقاً وخطي عرض 4 و22 شمال خط الاستواء، يمر فوق أراضيها نهر النيل من جنوبيه إلى شماله ممثلاً في النيلين الأزرق والنيل الأبيض. إضافة لنهر النيل يتمتع السودان برصيد كبير من المياه الجوفية ومياه الأمطار التي تهطل على مختلف أقاليمه بنسب متفاوتة، هذا إلى جانب انه يضم مساحات واسعة من الأراضي الزراعية الخصبة تفوق 100 فدان ومساحات غابية تقدر ب32 و88 مليون فدان فضلاً عن مراعي طبيعية تقدر بحوالي 33 مليون فدان يشترك السودان في حدوده مع سبع دول في شمال وشرق ووسط وغرب إفريقيا يؤثر فيها ويتأثر بها وهي تشاد، إفريقيا الوسطى، دول جنوب السودان، أثيوبيا، أريتريا، مصر، ليبيا. مما يجعله يحتل موقعاً استراتيجياً في قلب القارة الأفريقية ويمتد داخل نطاق الوطن العربي هذا الموقع الجغرافي المميز جعل السودان نقطة التقاء شعوب إفريقيا جنوب الصحراء والعرب نتج عنه عناصر عرقية مختلفة وسحنات ولغات وثقافات وحضارات متنوعة قل أن تجتمع في بلد واحد<sup>(1)</sup>. فضلاً عن ذلك يحظى السودان بالإطلالة على البحر الأحمر عبر ساحل طوله حوالي 309 كيلو متر، مما أعطاه ميزة نسبية في التجارة الخارجية ممثلة في زيادة تنافسية صادراته وسهولة الحصول على احتياجاته من العالم الخارجي. يتصف السودان بتنوع مناخي وبيئي، فشمال خط عرض 16 صحراء قاحلة وجنوب خط العرض 10 مناخ استوائي رطب يشمل كل الأقاليم الجنوبية، أما ما بين الخطين فيمتد حزام السافانا المندرج من الفقيرة شمالاً إلى الغنية جنوباً.

يقدر سكان السودان الشمالي بحسب تعداد 2010م بحوالي 30 مليون نسمة بمعدل نمو سنوي يقدر بحوالي 2.8%، وحوالي 51% من جملة السكان تقع في الفئة العمرية ما بين 15-64 سنة، وتشير هذه الخصائص الديموغرافية للسودان بوجود سكان شباب مما تنعكس إيجاباً على توفير القوى العاملة المنتجة فيه، ولكن بالمقابل يتصف السودان بمعدلات هجرة خارجية

(1) إبراهيم حسين صلاح الدين (2013) محددات النمو الاقتصادي في المدى الطويل دراسة حالة السودان (1970 -

2005) رسالة دكتوراه، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، ص 98.

عالية تفوق 3.5 مليون نسمة وذلك بسبب عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي والأمني الذي ظل يعاني منه ردياً من الزمان. يمكن القول بأن حجم سكان السودان مقارنةً بمساحته الشاسعة وموارده الهائلة متواضع للغاية مما يتسبب في وجود حجم كبير من موارده عاطلة، الأمر الذي ينعكس سلباً على نمو اقتصاده<sup>(1)</sup>.

#### **(أ) الملامح الرئيسية لاقتصاد السودان :**

لقد اهتم كثير من الاقتصاديين بإبراز الملامح التي تميز اقتصاديات الدول النامية ومنهم الاقتصادي لينشتاين الذي صنف هذه الملامح إلى عدة مجموعات منها اقتصاديه وديموغرافية وثقافيه وسياسيه وتقنيه وأخرى. فلامح اقتصاد السودان تشبه إلى حد كبير ملامح اقتصادات الدول النامية، والتي تشتمل على التالي :

#### **1/ الملامح الاقتصادية وتتمثل في:**

أ/ انخفاض حجم الناتج المحلي الإجمالي، نتيجة لضعف هيكل الاقتصاد وصغر حجم إنتاج قطاعات الاقتصاد، وذلك بسبب قلة رأس المال المادي ونقص الأيدي العاملة الماهرة وغيرها من عوامل الإنتاج الأخرى التي تؤثر على الإنتاج والإنتاجية.

ب/ انخفاض متوسط دخل الفرد الحقيقي، والذي يعتمد على حجم الدخل القومي وعدد السكان .

ج/ يعتمد اقتصاد السودان بشكل أساسي على قطاع الزراعة باعتباره المصدر الرئيسي لتوليد القيمة المضافة والدخول لمعظم أفراد المجتمع، وبالتالي هو المحرك الرئيسي لعملية تراكم رأس المال والادخار والدافع للاستثمار والتنمية بالإضافة إلى ذلك يساهم قطاع الزراعة بنسبه في الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية بصفة عامة والسودان بصفة خاصة.

د/ يعمل معظم سكان السودان بالزراعة التي توارثها الأبناء عن الآباء والآباء عن الأجداد، مما أدى هذا السلوك إلى عدم تتطور قطاعات الاقتصاد الأخرى، فضلاً عن نقشي البطالة المقنعة في قطاع الزراعة متسببة في انخفاض الإنتاج والإنتاجية فيه.

هـ/ يساهم القطاع التقليدي بأكثر من نصف الناتج المحلي الإجمالي، مما جعل هذا القطاع يقوم بدور هام في اقتصاد السودان رغم أن السنوات الأخيرة شهدت توسعاً كبيراً وانتشاراً لطرق الاستثمار الحديث وخاصة في مجالات الطرق والخدمات العامة والمواصلات والاتصالات والبناء والتشييد ومجال الإنتاج والتصدير<sup>(2)</sup>.

(1) قسوم خيرى بلال، (2006) ، إشكاليات الاقتصاد والتنمية في السودان ، حقائق الماضي ورؤى المستقبل 1986 -

2005م: دار جامعة الخرطوم للنشر ، الخرطوم، ص 43 .

(2) إبراهيم حسين صلاح الدين ، مرجع سابق ، ص 98 .

و/ صغر حجم ما يدخره الفرد نظراً لقلّة دخله من جانب، وإنفاق معظم دخله على شراء السلع الضرورية من مأكّل ومشرب وملبّس وعلاج من جانب آخر، وهذا يجعل حجم المدخرات قليلاً للغاية لا يساعد على توسع الاستثمار.

ز/ معظم صادرات الدول النامية بصفة عامة وصادرات السودان بصفة خاصة، تعتمد على قطاع الزراعة وبعض الموارد الطبيعية وتصدر في شكل مواد أولية وذلك بسبب ضعف مساهمة قطاع الصناعة في عملية التصنيع، مما يفقد الاقتصاد مصدراً مهماً من مصادر توليد القيمة المضافة.

ح/ يعتمد اقتصاد السودان بدرجة كبيرة على الواردات لمقابلة احتياجات المواطنين من السلع الاستهلاكية ومتطلبات مشروعات التنمية، فقد أشارت الإحصائيات بأن نسبة السنوات الأخيرة وخاصة في بداية الألفية الثالثة نتيجة لزيادة مساهمة قطاع الصناعة في الاقتصاد.

2. الملامح السكانية (الديموغرافية) :

تتميز الدول النامية بما فيها السودان بخصائص ديموغرافية واضحة تميزها عن الدول المتقدمة يمكن إيجازها في الآتي :

أ/ ارتفاع معدلات الخصوبة والذي يؤدي إلى ارتفاع المواليد ومن ثم زيادة معدلات نمو السكان.

ب/ ارتفاع نسب الوفيات بسبب عدم توفر الرعاية الصحية الأولية والوقائية بقدر ملائم وعدم الاهتمام بالخدمات الطبية للأمومة والطفولة.

ج/ انتشار سوء التغذية بسبب ضعف الدخل.

د/ ارتفاع معدلات نمو السكان والذي يفوق في بعض الأحيان معدلات نمو الاقتصاد مما ينعكس سلباً على أداء الاقتصاد ومستوى المعيشة .

3. الملامح الثقافية وتتمثل في :

أ/ قلة مؤسسات التعليم والمعلمين وانخفاض نوعيتها وجودتها مما يحد من فرص التعليم وتوفير العمالة الماهرة.

ب/ ارتفاع نسبة الأمية خاصة في المناطق الريفية<sup>1</sup> .

ج/ انتشار أساليب تخديم الأطفال كأيدي عاملة رخيصة.

د/ ينقسم المجتمع إلى طبقتين: طبقه دنيا محرومة من كثير من متطلبات الحياة الضرورية، وطبقة عليا ذات نفوذ واسع ورفاهية عالية، وهذا يعني عدم وجود طبقة وسطى في مجتمع السودان.

(1) قسوم خيرى بلال، مرجع سابق ص 45 .

#### 4. الملامح السياسية:

هناك عدد من الملامح السياسية في اقتصاد السودان والتي تتسبب في عدم الاستقرار السياسي منها على سبيل المثال:

أ/ عدم نضوج أساليب الحكم الرشيد.

ب/ عدم توحيد الرؤى بين التجمعات الحزبية المختلفة.

ج/ انتشار ظاهرة الانقلابات العسكرية المتعاقبة، والتي لم تترك مجالاً لتطور الديمقراطية ومن ثم استقرار الأحوال السياسية وهي عامل مهم لخلق بيئة اقتصادية ملائمة لأغراض نمو الاقتصاد.

د/ عدم الاستقرار السياسي والذي أصبح من السمات التي يتميز بها السودان فهذا البلد لم يستقر منذ أن نال استقلاله وأصبحت رحا الحرب تدور في كل أرجائه مما تسبب في إهدار موارده وتعطيل نموه وتشريد أبناءه.

#### 5. الملامح التقنية تتمثل في:

أ/ يسود استخدام التقنية التقليدية في إنتاج كثير من السلع والخدمات، وهذا النوع من الأساليب الإنتاجية لا يساعد على زيادة الإنتاج والإنتاجية.

ب/ تفتقر معظم الدول النامية بما فيها السودان لوسائل وبرامج التدريب الضرورية والكافية التي تساعد على رفع كفاءة الأفراد الإنتاجية.

ج/ ضعف إنتاجه أفراد قوة العمل وذلك بسبب انخفاض نوعيه التعليم والتقنية المستخدمة.

د/ قلة الإبداعات والابتكارات بسبب قلة الإنفاق على أعمال البحث والتطوير.

في الختام نخلص إلى أن هذه الملامح لاقتصاد السودان توضح ضعف هيكل اقتصاده مقارنة مع هياكل اقتصادات الدول المتقدمة<sup>(1)</sup>. فجهود السودان لتحقيق تنميته اقتصاديه فاعله ومن ثم نمو اقتصادي مستدام، يجب أن تأخذ في الحسبان هذه الملامح العامة لاقتصاده، لتكون محورا رئيسيا لتحديد الموارد المتاحة بأنواعها وكمياتها المختلفة، وإبراز جوانب الضعف والاختناقات والتحديات التي تعرض مسار نمو اقتصاده.

#### 5-2-1 مسار نمو اقتصاد السودان 1990-2015م:

اتساقاً مع فترة الدراسة، سوف نستعرض مسار نمو اقتصاد السودان خلال الفترة من (1990-2015) وذلك بعرض البيانات المتسلسلة لمعدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي، والتي تمثل المعيار لنمو الاقتصاد وأحد المؤشرات الاقتصادية الهامة التي تعبر عن تطورات البيئة الاقتصادية، ومن ثم تعكس الصورة الحقيقية للاقتصاد القومي.

(1) عثمان إبراهيم السيد، الاقتصاد السوداني ، الخرطوم: دار جامعة القرآن الكريم للنشر، 2005م ط 3 ، ص ص

وفي هذه الجزئية يتم التطرف إلى مكونات النمو الاقتصادي الأساسي وهي القطاعات التي يعتمد عليها نمو الاقتصاد في أي المجتمع، حيث أنها أي القطاعات الاقتصادية (الزراعة، الصناعة، الخدمات) تمثل الركائز الأساسية للنهوض بالاقتصاد ويتوقف عليها الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد، فمعدلات النمو الاقتصادي تتوقف بصوره أساسية على معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي والذي يعتمد هو الآخر على مدى تطور وتقدم القطاعات الاقتصادية المساهمة فيه.

وفيما يلي سوف تستعرض قيم الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة حتى تكون هذه القيمة والأرقام تعبر عن حقيقة الواقع الاقتصادي وعن حال هذه القطاعات التي يعتمد عليها حسب معدل نمو الناتج الإجمالي، وبجانب استعراض الناتج المحلي الإجمالي سوف تستعرض معدلات النمو الخاصة به سنوياً خلال فترة الدراسة، للحكم من خلالها على الحالة الاقتصادية للسودان ومحاولة معرفة الأسباب وتقديم المقترحات والحلول لها.

جدول(5-1-1) يوضح الناتج المحلي الإجمالي في السودان خلال الفترة (1990-2014م)  
بآلاف الجنيهات بالأسعار الثابتة

معدل نمو الناتج المحلي %	الناتج المحلي الإجمالي GDP	العام
5.5	7904.5	1990
6.98	8498.2	1991
6.6	9056.7	1992
4.6	9471.0	1993
0.9	9556.3	1994
4.6	10140.0	1995
10.36	11312.2	1996
6.06	11997.8	1997
8.2	12986.4	1998
4.2	13536.0	1999
8.3	14671.2	2000
10.8	16266.0	2001
6.0	17232.2	2002
6.3	18316.0	2003
5.1	19256.6	2004
5.6	20344.3	2005
9.9	21663.2	2006
10.9	22916.0	2007
6.4	23798.0	2008
5.9	24868.0	2009
5.2	26482.0	2010
1.9	26729.0	2011
1.4	27343.0	2012
3.6	28353.0	2013
3.6	*29482.2	2014

بيانات أولية :

المصدر: (1) الجهاز المركزي للإحصاء، البنك الدولي(2015م) تقرير بنك السودان السنوي لعام(2014)

يلاحظ أن معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في بداية الفترة كان سالباً وذلك نسبةً لانخفاض أداء الاقتصاد في تلك الفترة التي شهدت بعض الكوارث الطبيعية التي أثرت على القطاع الزراعي الذي كان الاعتماد عليه كبيراً، فقد شهدت الأعوام (1984 - 1985) ظاهرة الجفاف والتصحر إضافة إلى اشتعال الحرب مرة أخرى الأمر الذي انعكس سلباً على الأداء الاقتصادي.

أما الفترة (1988-1989) فهذه شهدت الفيضانات والسيول والأمطار التي أثرت على القطاع الزراعي بصورة واضحة. ارتفع معدل نمو الناتج المحلي في الفترة بعد عام 1995م بصورة جيدة نسبة لاستقرار السياسات الاقتصادية التي طبقها وزير المالية آنذاك والتي أحدثت استقراراً في أسعار الصرف والتضخم، مما انعكس إيجاباً على الأداء العام للاقتصاد أما الفترة بعد عام (2000-2010) فقد كان معدل النمو أفضل من السنوات الماضية وحقق استقراراً ملحوظاً بسبب دخول البترول ضمن الناتج الإجمالي.

\* هنالك ارتفاع كبير في المعدل في عامي (2006-2007) وذلك يرجع إلى توقف الحرب في الجنوب بعد اتفاقية نيفاشا للسلام. وحدث تراجع في المعدل بعد الانفصال وخروج البترول كما هو معلوم.

كذلك يمكن ملاحظة الآتي من خلال قراءة ماضي وحاضر الاقتصاد السوداني .

شهد عقد التسعينات معدلات نمو موجبة بلغت في المتوسط 6.6 بخلاف عقد الثمانينات الذي وصلت فيه إلى أدنى مستوى لها 1.6، وقد أكدت استدامة النمو خلال عقد التسعينات تقارير منظمة التجارة والتنمية التابعة للأمم المتحدة وصندوق النقد الدولي والبنك الدولي، من العوامل التي ساهمت في استدامة معدلات نمو اقتصاد السودان الموجبة في عقد التسعينات هي :

أ/ نجاح سياسات الإصلاح المطبقة والتي فكت اختناق الإمكانيات الاقتصادية للدولة ومن أهمها إجراءات التحرير الاقتصادي وإعادة هيكلة النظام الاقتصادي وتوجهه نحو السوق.

ب/ نجاح السياسات الاقتصادية الكلية التي عملت على إزالة التشوهات الاقتصادية التي سادت عقد الثمانينات وتعبئة الموارد وتوجيهها نحو القطاعات الإنتاجية بعيداً عن الأنشطة الهامشية.

ج/ ملائمة المناخ لسبعة مواسم للقطاع الزراعي وهو المحرك الرئيسي لعملية نمو اقتصاد السودان في تلك الحقبة من التاريخ حيث لم يكن هنالك نفطاً.

د/ استقرار النظم الإدارية والقانونية رغم استمرار الحرب في جنوب البلاد والحظر الخارجي للمساعدات الأجنبية.

كل هذه العوامل وغيرها ساعدت على خلق بيئة اقتصادية مواتية لمعدلات نمو اقتصادي موجب ومستمر خلال عقد التسعينات ، وحتى بداية الألفية الثالثة استمر نمو اقتصاد السودان بمعدلات نمو موجبة ومستمرة، حيث بلغ معدل النمو في المتوسط 7.6%. ولقد تعززت استدامة نمو الاقتصاد خلال الفترة من 2008م - 2010م نتيجة لدخول البترول في هيكل الاقتصاد، مع الزيادة في إنتاجه وارتفاع أسعاره العالمية، حيث شكل البترول 95% من قيمة الصادرات السودانية والزيادة في الاستثمارات الخارجية المباشرة، بالتزامن مع الظروف المناخية ملائمة ساعدت على إنعاش قطاع الزراعة إضافة إلى استمرار سياسات الإصلاح الاقتصادي في ضبط المالية العامة والسياسات النقدية التي عملت على التوازن المالي الداخلي والخارجي ومن ثم حافظت على استقرار واستدامة نمو الاقتصاد خلال هذه الفترة<sup>(1)</sup>. والتي ارتفع دخل الفرد فيها من (348) دولار إلى 1.391 دولار في الشهر. كما زادت نسبة مساهمة التجارة الخارجية في الناتج المحلي الإجمالي عن 25% إلى 44% في عام 2008م<sup>(2)</sup>.

### 5-1-3 برامج وخطط ترقية نمو اقتصاد السودان:

يعتبر السودان من أوائل الدول الأفريقية جنوب الصحراء التي عرفت وضع البرامج والخطط الاقتصادية لترقية نمو الاقتصاد، حيث أن هنالك عدد من الخطط والبرامج قامت بتنفيذها الدولة خلال الفترة السابقة بهدف ترقية أداء الاقتصاد، لتحقيق نمو متزايد ومستقر. فبالرغم من أن هذه البرامج والخطط مختلفة في مداها الزمني إلا أنها متشابهة في موجهاتها وأهدافها وسياساتها التي ترتبط بقطاعات الاقتصاد وخاصة قطاع الزراعة صاحب النصيب الأكبر في نمو الاقتصاد.

في عام 1988م تم وضع برنامج اقتصادي رباعي خلال الفترة من 1988/1989م إلى 1991/1992م، ولكن قبل أن يوضع موضع التنفيذ تغير نظام الحكم في السودان بقيام ثورة الإنقاذ، والتي بادرت بعقد مؤتمر اقتصادي شامل، واستناداً على توصياته تم وضع البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي في الفترة 1990-1993م والذي حشدت له الدولة كل الطاقات المتاحة مع تعديل الهياكل الاقتصادية والمالية والمؤسسية للدولة.

وبذلك يعتبر البرنامج الثلاثي (1990-1993م) أول برنامج يصوب اهتمامه نحو معالجة المشاكل الهيكلية التي أعاققت نمو الاقتصاد، وذلك بتحرير الأسعار وإلغاء دعم السلع وتوحيد وتحرير نظام سعر الصرف وتحويل ملكية الدولة للمؤسسات العامة للقطاع الخاص في إطار

(1) إبراهيم حسين صلاح الدين - مرجع سابق ص 105.

(2) عبد الوهاب عثمان شيخ موسى، (2012)، منهجية الإصلاح الاقتصادي في السودان الجزء الثاني الخرطوم، المكتبة الوطنية، ص 57

برنامج الخصخصة وإلغاء قيود الصادرات والواردات، هذه الإجراءات ترتب عنها ارتفاع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي من 2.8% في العام 1990م إلى 5.9% عام 1991م، وانخفاض طفيف في مساهمة قطاع الزراعة في الناتج المحلي الإجمالي من 29.4% عام 1990م إلى 29.2% عام 1991م وذلك بسبب الإصلاحات الهيكلية التي تم إجرائها على هذه القطاعات. ونجح البرنامج في المدى القصير في زيادة الإنتاج لقطاعات الاقتصاد المختلفة. إلا أنه لم يوفق في تحقيق الاستقرار الاقتصادي والنمو المستدام في المدى المتوسط، وذلك بسبب حصر اهتمامه في الإصلاح الهيكلي دون ربطه بالإصلاح الاقتصادي الشامل وخاصة في مجال قطاع المال والنفود، مع عدم واقعية سعر الصرف وارتفاع معدلات التضخم<sup>(1)</sup>.

اتجهت الدولة عقب البرنامج الثلاثي إلى وضع إستراتيجية قومية شاملة مدتها عشر سنوات من (1992-2002)، واستندت هذه الإستراتيجية على رؤى شاملة وحلقات مترابطة ومتناسقة بين نمو الاقتصاد والسياسات المالية والتجارية والتنمية الاجتماعية، حيث قسمت الإستراتيجية إلى ثلاث برامج، الأول والثاني والثالث رابعي. فأداء الاقتصاد الكلي خلال البرنامج الأول كان سالباً بسبب غياب المنهجية الشاملة في معالجة خلل توازن الاقتصاد بين العرض الكلي والطلب الكلي وتعتبر هذه المنهجية ضرورية لتحقيق الاستقرار الاقتصادي والنمو المستدام. أما البرنامج الثاني كان ناجحاً في أداء الاقتصاد الكلي، حيث انه كان شاملاً للإصلاح الاقتصادي والمالي ومن خلاله استطاعت الدولة وضع قيود على التوسع النقدي والذي نتج عنه استقرار نسبي في سعر الصرف وتراجع معدل التضخم مما أدى إلى ارتفاع معدل نمو الاقتصاد من 1.8% في العام 1994م إلى 8.9% في العام 1995م. ولكن سرعان ما تراجعت كل هذه المؤشرات الإيجابية عن أداء الاقتصاد وخاصةً عندما تخلت الدولة عن سياسة التوازن المالي عام 1995م حيث ارتفعت معدلات التضخم حتى وصلت 166% وتدهور نظام سعر الصرف وتراجع معدل نمو الاقتصاد إلى 4% عام 1996م اتخذت الدولة حزمة من الإجراءات المالية والنقدية في بداية العام 1997م في إطار هيكله القطاعين المالي والنقدي لوقف التدهور في أداء الاقتصاد وتهيئته للبرنامج الرابعي الثالث للإستراتيجية القومية الشاملة الذي بدأ في عام 1999م وهدفت هذه الإجراءات إلى تحقيق التوازن في الاقتصاد. وقد استجاب الاقتصاد لهذه الإجراءات حيث تم إيقاف تدهور أداءه، وأظهرت المؤشرات الاقتصادية نتائج إيجابية، فحقق الاقتصاد معدل نمو قدره 6.7% فاق النمو المستهدف في البرنامج 5%، كما انخفض معدل التضخم من 166% إلى 32% وتواصلت البرامج قصيرة المدى للأعوام من 1997-1999، حتى بداية البرنامج الرابعي الثالث للإستراتيجية القومية.

(1) المرجع السابق، ص 15

بدأ البرنامج الرباعي الثالث في العام 2000م بإصلاحات هيكلية متزامنة مع إصلاحات اقتصادية واجتماعية، نتج عنها مواصلة الاقتصاد لنموه الكبير والمستدام إذ بلغ في المتوسط للأعوام من 2000 وحتى 2005م حوالي 7.1%، وتعززت استدامة نمو الاقتصاد بدخول البترول في هيكل الإنتاج في عام 1999م والذي أدى إلى تغيرات هيكلية كبيرة في تركيبة اقتصاد السودان بمعدلات ايجابية.

وفي الختام يمكن أن نخلص إلى أن نمو اقتصاد السودان كان متذبذباً وغير مستقر خلال الثلاث عقود الماضية وذلك لعدم تضمين البرامج والخطط الاقتصادية في هذه الفترة لبرامج إصلاحية شاملة للاقتصاد، ولكن مع بداية الألفية الثالثة بدأ اقتصاد السودان مواصلة نموه الايجابي بسبب الإصلاحات الهيكلية والاقتصادية والضبط المالي الذي تم مؤخراً بالإضافة إلى دخول البترول والذي وصلت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي إلى 9.9% في العام 2005م، وشهدت الفترة (2000-2010م) أقوى معدلات نمو اقتصادي في السودان منذ الاستقلال، وحدث تدفق كبير في الموارد الخارجية مما أدى إلى تغيرات في تركيبة اقتصاد السودان انعكست على مساهمات قطاعات الاقتصاد في الناتج المحلي الإجمالي، حيث انخفضت مساهمة قطاع الزراعة وزادت مساهمة قطاع الصناعة والخدمات بنسبة كبيرة في الناتج المحلي الإجمالي. إلا أن الخمس سنوات الأخيرة شهدت تراجعاً وتدهوراً مريعاً للاقتصاد السوداني حيث ارتفعت أسعار صرف الجنيه السوداني مقابل العملات الأخرى حتى وصل السعر الرسمي للدولار إلى 9 جنيهاً أما السعر الموازي فقد وصل إلى 14 جنيهاً وفي المقابل هنالك ندرة وشح شديد في العملة الصعبة بالبلاد، مع ارتفاع لمعدلات التضخم بصورة مستمرة حتى وصلت إلى 44% ، وصحب ذلك تدنى في أداء الاقتصاد في كافة مكوناته، وقد لعب خروج البترول من موازنة الدولة وفقدان عائداته دوراً أساسياً فيما حدث، وعجزت الدولة عن إيجاد بدائل لسد النقص الحاد في الموارد وخاصة نقصان النقد الأجنبي، على الرغم من أن الحكومة ذكرت في أكثر من مرة أنها غير متخوفة من حدوث الانفصال وان لديها بدائل جاهزة لمواجهة احتمالية ذهاب موارد البترول، ولكن تكشف الأمر بعد ذلك.

#### 5-1-4 أهم الأحداث التي أثرت على نمو الاقتصاد السوداني خلال الفترة الأخيرة:

##### 1.. ظهور البترول:

شهدت الفترة 2000- 2008م أقوى معدل نمو اقتصادي متواصل في السودان منذ الاستقلال (1956م)، وذلك بفضل دخول موارد البترول ضمن إيرادات الدولة، وحدث تطور كبير في تدفقات الموارد الخارجية المتمثلة في موارد صادرات البترول والتي شكلت 95% من حصيلة صادرات البلاد، إلى جانب تدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة بفضل المناخ الجاذب للاستثمار.

يشكل النفط وجوداً مقدراً في الإيرادات الحكومية بجانب الإيرادات الضريبية وغير الضريبية فقد ارتفعت مساهمته في موارد الميزانية بشكل ملحوظ منذ عام 2000 أي بعد سنة واحدة فقط من بدء الإنتاج والتصدير منذ عام 1999 وبذلك صار النفط مساهماً أساسياً في برامج التنمية الاقتصادية في البلاد فبعد أن كانت البلاد تعتمد أساساً على الإيرادات غير النفطية تغير الحال وصارت موارد النفط تشكل ما يقارب 50% من إيرادات الموازنة العامة وارتفعت نسبة مساهمة البترول في الإيرادات العامة من 41% عام 2001 إلى نسبة 42.2% عام 2002م. وفي ميزانية 2004 وصلت نسبة مساهمة النفط في الإيرادات العامة إلى حوالي 48.1%. لقد أحدثت هذه التطورات في موارد البلاد الداخلية والخارجية ومناخ الاستقرار الاقتصادي نمواً عالياً، حيث ارتفع الناتج المحلي الإجمالي من 10 مليار دولار في عام 1999 إلى حوالي 53 مليار دولار عام 2008. وارتفع دخل الفرد في نفس الفترة من 348 دولار إلى 1.393 دولار، وارتفعت نسبة التجارة إلى إجمالي الناتج القومي السوداني من 25% في عام 2000 إلى 44% في عام 2008، كما ارتفع متوسط معدل النمو في الناتج المحلي الحقيقي إلى 9% خلال 2005-2007م. مما وضع السودان ضمن أسرع دول المنطقة في تحقيق معدلات النمو الاقتصادي من حيث القيمة المضافة في الاقتصاد وارتفاع الاستثمارات المصاحبة لذلك<sup>(1)</sup>. لقد تغير هيكل الصادرات السودانية من القطن إلى النفط. ولم يقفز النفط بحصيلة الصادرات فحسب بل انه غير كلية المعادلة بين حصيلة الصادرات غير النفطية والصادرات النفطية، ففي عام 2004 شكلت عائدات الصادرات النفطية أكثر من 82% من عائدات الصادرات الكلية<sup>(2)</sup>. كما أحدثت هذه التطورات التي شهدتها موارد البلاد تغيرات ملموسة في معدلات النمو في القطاع الاجتماعي والبنيات الأساسية، إذ توسعت شبكة الطرق من 3,358 كم في عام 2000م إلى 6,211 كم في عام 2008م. وارتفع توليد الكهرباء من 2,569 ميغاوات إلى 5,506 ميغاوات في نفس الفترة.

وأصبح الاقتصاد السوداني أكثر انفتاحاً وتكاملاً مع العالم. لقد أحدث دخول موارد البترول إلى مفاصل الاقتصاد السوداني تغيرات كبرى في حركة مؤشرات الاقتصاد الكلي، استقر سعر الصرف وانخفض متوسط معدلات التضخم إلى 5-11% خلال الفترة<sup>(3)</sup>.

عليه نستطيع القول أن النفط قد أثر علي مجمل الأوضاع الداخلية والخارجية للسودان الأمر الذي نقل السودان من دولة ضعيفة علي المستوي السياسي والاقتصادي إلى دولة خطت الخطوة الأساسية في اتجاه إحراز القوة السياسية والاقتصادية فعلى المستوي السياسي قوي السودان وصار له دور وصوت مسموع في المنابر الإقليمية والدولية.

(1) عبد الوهاب عثمان شيخ موسى ، المرجع السابق ص 37.

(2) احمد إبراهيم، (2011م - 10/يوليو) ، البترول في السودان (on - line) - الموقع Facebook

(3) المصدر السابق

وقد فشلت كل المساعي التي بذلت لعزله على المستوى السياسي والدبلوماسي فقد صار السودان قبلة للزوار من جميع أنحاء العالم تعقد فيه المؤتمرات الإقليمية مثله مثل أي بلد آخر وبذلك أحبطت كل المحاولات لعزله دولياً وإقليمياً، لقد حقق السودان انتصارات سياسية على الساحة الدولية واستطاع النظام السياسي أن يصمد وقد امتد عمره إلى أكثر من ربع قرن من الزمان، وعلى المستوى الاقتصادي اثر النفط في مجمل أنشطته الاقتصادية سواء كان ذلك على مستوى التنمية أو الخدمات التعليمية والصحية وفي مجالات الطرق والكهرباء حيث تم تشييد أكبر خزان في الولاية الشمالية والذي جعل السودان مكتفياً في مجال الطاقة الكهربائية مما يساعد بصورة غير مسبوقة في إحداث نقلة اقتصادية تضع السودان في مرحلة الانطلاق نحو أفاق أرحب، وبالرغم من هذه التطورات التي أحدثها ظهور البترول في السودان وتوقيع اتفاقية السلام الشامل. فقد استصعبت تلك الفترة الإنمائية في ثنائياها مهددات كبرى حالت دون استدامتها وذلك بسبب افتقار ذلك النمو إلى النظرة الشمولية والتنوع التوازن القطاعي والجغرافي والافتقار إلى نهج تنموي ذي قاعدة عريضة، ويعزى ذلك القصور إلى السياسات المالية التي اتبعتها الدولة في استخدام موارد البترول. فقد استأثرت النفقات العامة الجارية بكل موارد البترول مما أفضى إلى تسرب تلك الموارد إلى القطاع الاستهلاكي الأسري فأحدث انفجاراً في الطلب العام، ونقلة نوعية في أنماط الاستهلاك مما أدى إلى تآكل الموارد الخارجية والضغط على الحسابين الداخلي والخارجي، وإلى مزيد من التدهور في أداء القطاع الزراعي والصناعي<sup>(1)</sup>

## 2. الأزمة المالية العالمية وأثرها على الاقتصاد السوداني:

الأزمة المالية العالمية هي عبارة عن التداعيات الناجمة عن أزمة الرهون العقارية التي ظهرت على السطح في العام 2007م، بسبب فشل المقترضين لشراء مساكن وعقارات في الولايات المتحدة في سداد مديونيتهم للبنوك. وأدى ذلك إلى حدوث هزة قوية للاقتصاد الأمريكي، وتعتبر الأزمة التي تفجرت في العام 2008م أخطر أزمة يمر بها الاقتصاد العالمي حيث تمددت آثارها على الاقتصاد الأوربي والآسيوي والدول النامية مما أدى إلى انهيار عدد كبير من كبرى البنوك والمؤسسات المالية العالمية. ولم تقلح مليارات الدولارات التي ضخّت في أسواق المال العالمية في وضع حد لهذه الأزمة العقارية. واستمرت الأزمة المالية التي عصفت بالولايات المتحدة في تداعياتها في ظل عدم تمكن المسؤولين الأمريكيين من الاتفاق على خطة الإنقاذ التي طرحتها الحكومة الأمريكية. ومن آثار الأزمة في أمريكا إفلاس بنك واشنطن والذي يعد أحد أكبر مصارف التوفير والقروض في الولايات المتحدة، إذ أعلن مصرف جي بي مورغن تشايس شراء الأنشطة المصرفية لميوتشوال بـ 1.9 مليار دولار<sup>(2)</sup>. سيجعل منه أكبر مصرف أمريكي من حيث قيمة الودائع.

(1) عبد الوهاب عثمان شيخ موسى ، مرجع سابق ، ص 37.

(2) محمد الفاتح العتيبي ، (6/12/2008م) ، أثر الأزمة المالية العالمية على الاقتصاد السوداني ، (on line) الحوار

لقد ولدت الأزمة المالية العالمية الأخيرة نتيجة ما أطلق عليه أزمة الرهون العقارية، فالعقارات في أمريكا هي أكبر مصدر للإقراض والاقتراض، فالحلم الأمريكي لكل مواطن هو أن يملك بيته، لذلك فهو يشتري عقاره بالدين من البنك مقابل رهن هذا العقار، والأزمة بدأت فيما عرف بالرهون العقارية الأقل جودة، فالمواطن يشتري بيته بالدين مقابل رهن هذا العقار، ثم ترتفع قيمة العقار، فيحاول صاحب العقار الحصول على قرض جديد نتيجة ارتفاع سعر العقار، وذلك مقابل رهن جديد من الدرجة الثانية، ومن هنا التسمية بأنها الرهون الأقل جودة لأنها رهونات من الدرجة الثانية وبالتالي فإنها معرضة أكثر للمخاطر إذا انخفضت قيمة العقارات. ولكن البنوك لم تكف بالتوسع في هذه القروض الأقل جودة بل استخدمت "المشتقات المالية" لتوليد مصادر جديدة للتمويل.

وهكذا نجد أن الأزمة المالية الحالية هي نتيجة للتوسع غير المنضبط في القطاع المالي في الولايات المتحدة ومن ورائه في بقية دول العالم المتقدم، ودول العالم الثالث ومن ضمنها السودان.

ألقت الأزمة المالية العالمية وتداعياتها بظلال سلبية على اقتصاديات الكثير من الدول بصورة مباشرة وعلى دول أخرى بصورة غير مباشرة، ومن المؤكد استمرار تداعياتها لفترة طويلة من الزمن. وسوف تكون انعكاسات الأزمة المالية العالمية على دول العالم الثالث ومنها السودان سلبية ومدمرة ويرى كثير من الخبراء والمراقبين أن هذه الأزمة ستتصاعد وستتحول إلى أزمة اقتصادية شاملة تلقي بتداعياتها وتأثيراتها على كل دول العالم خاصة الفقيرة منها وبينما يرى البعض بأن السودان لن يتأثر بهذه الأزمة لأنه لا يتعامل مع أمريكا وأن هناك مقاطعة معلنه من قبل الولايات تجاه السودان منذ زمن ليس بالقصير وأن الحراك الاقتصادي السوداني يدور بعيداً عن أمريكا يرى آخرون أن السودان ليس بعيد عن تلك التداعيات التي انتشرت لتعم آسيا وأوروبا وتهدد الاقتصاد العالمي بأسره.

نتيجة لتباطؤ نمو الاقتصاد العالمي بسبب الأزمة متوقع أن يقل استهلاك الوقود خاصة في الولايات المتحدة الأمر الذي سيؤدي إلى انخفاض في أسعار البترول، وستتأثر المالية العامة للسودان لأنها تعتمد على العائد من صادر البترول بنسبة 55% من الإيرادات العامة وتشكل أكثر من 90% من عائدات الصادرات<sup>(1)</sup>. فمن المتوقع أن ترتفع كلفة التأمين على كافة أنواع البضائع بما يعني المزيد ارتفاع الأسعار لدى المستهلك الأخير الذي ما زال يعاني من ارتفاع أسعار المواد الغذائية. ومن المتوقع أن تخرج عدد من الاستثمارات التي تعتمد في تمويلها على مصارف غربية كالاستثمارات الخليجية، أما استثمارات الدول في قطاع البترول كالصين وماليزيا والهند فستستمر. سوف تعرقل الأزمة إعفاء السودان من ديونه وتسهيلات القروض وبرامج مكافحة الفقر العالمية خاصة من الدول الصناعية الغنية.

(1) المرجع السابق ص 9 .

وعلى صعيد آخر نجد أن هذه الأزمة ألقت بظلالها على الاقتصاد السوداني بقطاعيه الخارجي والداخلي ويتمثل القطاع الخارجي في حركة التجارة الخارجية (الميزان التجاري) وموقف صافي الحساب الجاري الخارجي وميزان المدفوعات وقطاع الاستثمار الخارجي والعمليات المصرفية الخارجية ونشاطات قطاع التأمين والأسواق المالية والبورصات وتحويلات العاملين بالخارج وفيما يلي تفصيلاً لذلك :

### 1. الميزان التجاري :

يمنت موارد صادرات النفط على مكونات الميزان التجاري طيلة العقد الماضي إذ بلغت نسبة مساهمة موارد النفط في بند الصادرات السودانية أكثر من 93% حسب تقديرات ميزانية العام 2009م مقابل 95% في ميزانية العام 2008م " التقدير الفعلي " وأثرت التطورات في الميزان التجاري نتيجة لانخفاض أسعار البترول خلال النصف الثاني من عام 2008م من حوالي 147 دولار إلى مستوى أقل من 50 دولار للبرميل على موقف صافي الحساب الجاري الخارجي وميزان المدفوعات كما أثر تأثيراً مباشراً على الميزانية العامة التي اعتمدت بنسبة 64.7% في عام 2008م وبنسبة 47.8% في عام 2009م. (جدول للميزان التجاري من بنك السودان)

تدهور الميزان التجاري وذلك بناءً على أسعار البترول المقدر في ميزانية عام 2009 بـ 50 دولار للبرميل لمزيج النيل بينما الأسعار السائدة خلال عام 2009م في الأسواق تتراوح بين 44 دولار إلى 47 دولار أي أقل بحوالي 10% من الأسعار المقدر في الميزانية. أما بالنسبة لإنتاج الآبار في عدارييل فقد تم تقدير أسعاره بـ 30 دولار للبرميل بينما الأسعار السائد 15 دولار. هذا وكان يتوقع آنذاك تراجع موارد الصادرات غير البترولية نتيجة للتباطؤ في الطلب عليها في الأسواق الخارجية التقليدية في ظل الركود الذي هيمن على اقتصاداتها، وأثر هذا التراجع في الميزان التجاري سلبي على أوضاع صافي الحساب الخارجي وبالتالي على قدرة الدولة على مقابلة متطلبات الاستيراد ومواجهة الدفعيات المستحقة للأطراف الخارجية أو تكاليف الخدمات<sup>(1)</sup>.

هذا وقد اشتملت قائمة الواردات على سلع حساسة للغاية مثل المواد الغذائية بما في ذلك القمح، الأدوية، مدخلات الإنتاج الزراعي والصناعي، وقد أفضى تراجع الاستيراد إلى ارتفاع معدلات التضخم والبطالة إلى جانب البطء في الإنتاج. وتأثر الحساب الجاري الخارجي بالإضافة إلى العجز في الميزان التجاري بتراجع تحويلات العاملين بالخارج نسبة لتباطؤ حركة الاقتصاد في دول الخليج متأثرة بالأزمة المالية العالمية والخسارات الجسيمة المتوقعة آنذاك في استثمارات المصارف والمؤسسات المالية السيادية والبورصات الخليجية.

(1) عبد الوهاب عثمان شيخ موسى، مرجع سابق ص 111

## 2. القطاع المالي:

بما أن شركات التأمين السودانية مرتبطة ارتباطاً كاملاً بشركات إعادة التأمين في الدول الغربية، خاصة المملكة المتحدة فإن آثار الانهيارات التي لحقت بشركات التأمين وإعادة التأمين في أوروبا وأمريكا كان من المتوقع أن تؤثر على أوضاع شركات التأمين السودانية وعلى نشاطها في إعادة التأمين، علماً بأن أكبر شركة تأمين أمريكية كانت أول مؤسسة مالية تنهار تماماً نتيجة للأزمة التي نشأت في أسواق الرهونات العقارية في الولايات المتحدة.

وتأثر القطاع المصرفي بأوضاع صافي الحساب الجاري الخارجي والميزان التجاري وميزان المدفوعات للسودان والمتأثرة بتداعيات الأزمة المالية، خاصة تراجع موارد صادر البترول والصادرات غير البترولية، وتدفقات القروض والعون الخارجي، إلى جانب تراجع الاستثمار الأجنبي المباشر والتحويلات، لقد أثرت تلك التداعيات على النشاط التجاري وتدفقات الاستثمار وعلى حركة الاقتصاد في كل أنحاء البلاد.

هذا ولم يتأثر القطاع المصرفي السوداني بصورة مباشرة بتداعيات الأزمة على الأسواق المالية الغربية ويرجع ذلك إلى الحصار الذي يتعرض له من قبل السلطات والأسواق المالية في أوروبا وأمريكا. إلا أن الأثر المباشر قد نفذ إلى القطاع المصرفي في السودان عبر التداعيات التي تعرضت لها المصارف والأسواق المالية في منطقة الخليج. وبالرغم من أن المصارف والمؤسسات السيادية الخليجية قد تعرضت إلى خسارات جسيمة فلم يفصح في حينه عن حجم ومدى تلك الخسارات ولكن انكشف ذلك قبل نهاية الأزمة، لذا كان الوضع عندئذ يتطلب التحوط لمواجهة أي تطورات سلبية قد تبرز في منطقة الخليج تعرض النظام المصرفي في السودان إلى مخاطر غير محسوبة.

وبالرغم من الحماية التي استفاد منها القطاع الخارجي للاقتصاد السوداني من التعرض المباشر لمآلات الأزمة بسبب العقوبات الاقتصادية التي تفرضها الولايات المتحدة على البلاد. فقد بلغت الآثار التي ترتبت على تراجع موارد الصادرات البترولية والتدفقات الاستثمارية وتحويلات المغتربين حوالي 5 مليارات دولار<sup>(1)</sup>.

## 3. الاستثمار الخارجي المباشر:

بما أن السودان يعتمد في الاستثمارات الخارجية المباشرة وتمويل بعض المشروعات الإستراتيجية على المؤسسات السيادية الخليجية والقطاع الخاص الخليجي، فقد تراجعت الاستثمارات الخارجية المباشرة وتمويل المشروعات الإستراتيجية التي تعتمد على القروض من تلك المؤسسات في المدى القصير. ولما كانت أوضاع شركاء التنمية خارج دول الخليج، خاصة

(1) المرجع السابق - ص 112

الصين والهند سليمة فلم تتأثر علاقتنا مع هاتين الدولتين بالرغم من ما شهده اقتصاديات أمريكا وأوروبا من تقادم الركود وبالرغم من أن الصين تعتمد كثيراً في ميزانها التجاري على التعامل مع الولايات المتحدة الأمريكية. ومع ذلك فإن التأثير على اقتصادها كان محدوداً نسبةً للمرونة التي تتسم بها في إنتاجها الوطني وقدرتها على استيعاب فائض صادراتها في الاستهلاك المحلي والتوسع نحو الدول النامية والناشئة في آسيا وأفريقيا.

### **القطاع الداخلي مالي ونقدي :**

تتعرض آثار الأزمة المالية العالمية على القطاع الداخلي بصورة غير مباشرة عبر انعكاساتها على القطاع الخارجي. ومن التحليل السابق لانعكاسات الأزمة المالية على القطاع الخارجي اتضح لنا أن هنالك انعكاسات مباشرة سبق أن تعرض لها القطاع الخارجي وامتدت آثارها على القطاع الداخلي، مثل انخفاض أسعار النفط نتيجة لتباطؤ الإنتاج والركود الذي تعرضت له الاقتصادات الكبرى والتي تعتبر أكبر مستهلك للنفط، بينما لم تتعرض قطاعات خارجية أخرى بعد لانعكاسات الأزمة نسبة إلى أن الأزمة المالية عند إعداد وتنفيذ ميزانية عام 2009م كانت في مرحلة التشكل ولم تكتمل بعد، هذا إلى جانب أن الاقتصادات الخليجية التي يفتتح نحوها الاقتصاد السوداني في العمليات المصرفية والاستثمارات لم تفصح عندئذ عن الخسارات التي تعرضت لها مصارفها ومؤسساتها المالية السيادية والمستثمرين نتيجة للأزمة المالية، لذا لم تتضح الأوضاع الحقيقية لتلك الجهات. وبالرغم من أن تلك المؤسسات لم تكشف عن حجم الأضرار التي لحقت بها فإن آثار الأزمة بدأت تبرز في الخليج في شكل بطئ في النشاط الاقتصادي وهبط قيمة الأصول وتراجع السيولة النقدية.

أما بالنسبة للصين والهند فإن موقفهما استمر سليماً ولم يتأثر بالتطورات السالبة في الاقتصادات الكبرى خاصة الولايات المتحدة التي ترتبط بها الصين في صادراتها، وذلك بفضل اعتمادها داخلياً على استهلاك كبير يكفي استمرار إنتاجها. على كل حال فإن الإنتاج في الصين والهند كان وما زال محتفظاً بمستوى عال نسبة للاستهلاك والاستثمار الداخلي.

إن انعكاسات الأزمة المالية الواضحة على الاقتصاد السوداني اقتصر على موارد الميزانية نتيجة انخفاض أسعار النفط بأكثر من 70%. كما تنعكس آثار الأزمة أيضاً على قدرة البلاد الاستيرادية من خلال انعكاس الأزمة على صافي الحساب الجاري الخارجي الذي تأثر سلباً بانخفاض موارد صادرات النفط وتراجع تدفقات موارد الاستثمارات الخارجية وتحويلات المغتربين.

### **أثر الانفصال على الاقتصاد والنقل البحري :**

مع مطلع عام 2011م تم انفصال الجنوب عن السودان لتصبح دولة مستقلة بعد صراع طويل بين الشمال والجنوب ظن فيه الكثيرون أن الانفصال هو الحل الأمثل لتلك المشكلات

العلاقة بين الشمال والجنوب، إلا أن المشكلات وتداعيات الانفصال كانت أكثر بكثير من المشكلات التي انفصل الطرفين من أجلها، فمنذ انفصال الجنوب شرعت قيادات الدولة في التقليل من تأثير ذلك على الشمال حتى يغدو أمره عادياً أو غير مثير للتوقعات. إلا أن الواقع كان غير ذلك حيث تقلصت الإيرادات وتدهورت الأوضاع في البلاد بعد حالة ازدهار عاشتها قبل الانفصال، حيث كان السودان في مطلع الألفية الثالثة دولة مصدرة للنفط والذي أحدث طفرة اقتصادية استمرت عشر سنوات تحولت خلالها السودان إلى دولة لديها حيثية وكيان واستفادت من هذه النقلة الاقتصادية عدة أطياف بالمجتمع من صناعة النفط.

بحلول عام 2009 بدت الخرطوم إلى حد كبير أكثر حداثة في القارة كما يقول المؤرخون والباحثون في بعض المظاهر مثل العمارات والسيارات الفارهة والحياة الرغدة وازدهرت المطاعم في كل الشوارع حتى استثمر الأجانب أموالهم في السودان عبر فتح مشروعات اقتصادية وتجارية. ولكن ما لبث أن اختفى هذا الازدهار وتبدلت هذه الطفرة بعد انفصال الجنوب في عام 2011، حيث كان هذا الانفصال بمثابة ضربة موجعة للاقتصاد السوداني لا سيما وأن ثلاثة أرباع إنتاج النفط اليومي الذي يعادل 6.6 مليار دولار أصبح في هذا البلد الجديد الذي انفصل عن الخرطوم وأطلق على نفسه جنوب السودان.

في عام 2011 إلى عام 2012م انكمش الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 10%، بعد نمو تجاوز 10% سنوياً في عام 2007م، وفقاً لتقارير البنك الدولي، حيث كانت الطفرة النفطية قد انتهت، ولم تتلاقى الدولة هذا الوضع تاركَةً الأمر على ما هو عليه، مما أدى لانهايار سريع لكل القطاعات الاقتصادية، ازدادت عملية الواردات بعد ذهاب النقد الأجنبي مع الجنوب، مما انعكس سلباً على أسعار العملات الأجنبية والذي أثر بدوره على معدلات التضخم وتكلفة إنتاج السلع والخدمات بالبلاد.

فالتضخم يتم عادة على حساب النمو الاقتصادي أن هنالك علاقة عكسية بين التضخم والنمو الاقتصادي. فقد وصل معدل التضخم في الفترة الأخيرة خلال عام 2015م إلى 55% حسب تقديرات الخبير الاقتصادي الدولي<sup>(1)</sup>.

اضطرت الحكومة السودانية لرفع الدعم عن الوقود مما دفع أسعار النقل والعديد من السلع الأساسية إلى الارتفاع وزادت معدلات التضخم بانتظام إلى أكثر من 40% سنوياً، وفقاً لتقارير البنك المركزي، وبعد أن كان الجنيه السوداني بثلاث دولارات أمريكية أصبح الآن لا يساوي نحو 10 سنتاً في السوق السوداء على الرغم من أن الحكومة السودانية ذكرت قبل الانفصال أن بتحول الجنوب لن يؤثر على الشمال لأنه في حقيقته لا يمثل أكثر من 16% من واردات الميزانية وأن الشمال سوف يزدهر بعد انفصال الجنوب عنه وسوف يتقدم أكثر مما مضى، لكن

(1) التجاني الطيب إبراهيم (خبير اقتصادي)، صحيفة الأيام، العدد (11325) التاريخ 17مايو 2016 الخرطوم

الحقيقة أثبتت كما سبق أن تلك التصريحات واهية وبعد أيام قلائل من تلك التصريحات وقبيل بداية الاستفتاء على انفصال الجنوب، أصدرت الحكومة السودانية قرارات اقتصادية غاية في التعسف تؤكد أن تأثير انفصال الجنوب عن الشمال سوف يكون وخيماً.

في حقيقة الأمر انه قد سبق تلك القرارات زيادات اقتصادية كان مسكوتاً عنها وغير مبررة فقد ارتفعت قيمة العملات الصعبة مقابل الجنيه السوداني وفي ذلك انخفاض للجنيه غير معلن وبناءً عليه حدث التضخم الذي أدى إلى ارتفاع أسعار كل السلع، هذا بجانب أن الحكومة رفعت الدعم عن السكر والوقود مع سياسة تحرير الأسعار التي أدت إلى زيادة الأسعار في السنوات التي تلت الانفصال. من الملاحظ أن كل تلك السياسات التي انتهجتها الدولة في الفترة الأخيرة وخاصة بعد انفصال الجنوب قد ألفت بظلالها السالبة على قطاع النقل في السودان بصورة عامة وأصابته بالشلل الجزئي وان أكثر القطاعات الخدمية تأثراً بهذا التدهور الذي يتعرض له الاقتصاد السوداني هو النقل البحري نسبة لخصوصية هذا النوع من الخدمات الذي يتطلب جهداً أكبر من قبل الدولة.

#### 5-1-5 مساهمة قطاعات الاقتصاد الرئيسية في نمو اقتصاد السودان:

يتكون السودان من ثلاث قطاعات اقتصادية رئيسية وهي : الزراعة والصناعة والخدمات، وتساهم هذه القطاعات بنسب متفاوتة في إجمالي الناتج المحلي ومن ثم في نمو الاقتصاد، وهذه النسب متفاوتة لمساهمات قطاعات الاقتصاد ترجع للظروف الإنتاجية التي يمر بها كل قطاع وحجم الاستثمارات السنوية فيه، وتعد الظروف المناخية ومستوى الإنتاجية والأسعار العالمية لمنتجات البلاد من أهم العوامل التي تؤثر على مساهمات هذه القطاعات الاقتصادية.

#### 1. مساهمة القطاع الزراعي في نمو الاقتصاد السوداني:

يتكون القطاع الزراعي من الزراعة والغابات والثروة الحيوانية، وتقدر جملة الأراضي الصالحة للزراعة في السودان بنسبة 32% من جملة مساحته التي تبلغ مليون ميل مربع تقريباً (قبل انفصال الجنوب) ، ويتكوينه هذا يعتبر أكبر قطاعات الاقتصاد في السودان، فهو المصدر الرئيس لتوليد القيمة المضافة والدخول لمعظم أفراد المجتمع، وبالتالي فهو المحرك الرئيس للتراكم الرأسمالي والادخار والدافع الأساسي للاستثمار ومن ثم عملية نمو الاقتصاد.

وبجانب هذه المكانة الهامة التي يحتلها القطاع الزراعي في اقتصاد السودان، فإنه يشكل الوعاء الرئيسي للعمالة، حيث يستوعب نحو 80% من القوى العاملة، ويكسب معظم سكان الريف الذين يمثلون 65% من جملة سكان السودان عيشهم من الأنشطة الزراعية، وينتج محاصيل غذائية لمعظم سكان البلاد، بجانب ذلك يشارك قطاع الزراعة بنسبة تصل إلى 98% من عائدات البلاد من العملات الأجنبية قبل إنتاج وتصدير البترول عام 1999م، وتعتمد عليه قطاعات الاقتصاد الأخرى في مدها بالمواد الخام وخاصة قطاع الصناعة. وعليه يعتبر القطاع

الزراعي ذو أهمية خاصة وله دوراً كبيراً وفعال في عملية نمو اقتصاد السودان<sup>(1)</sup>. فبناءً على هذه الأهمية، فإن معظم الاستثمارات في البلاد وجهت لهذا القطاع ، حيث بلغت مشاركة القطاع الخاص في هذه الاستثمارات 56% بينما مشاركة القطاع العام 44% والأخير تقع تحت سيطرته المشروعات المروية.

بالنظر إلى مساهمة قطاع الزراعة في نمو الاقتصاد، نجد عند استقلال السودان عام 1956م، كانت مساهمته حوالي 61% من جملة الناتج المحلي الإجمالي، وبهذه النسبة وفقاً لتقرير البنك الدولي (1990م) فإنه احتل المرتبة الأولى من بين جميع قطاعات الاقتصاد في مساهمته في عملية نمو الاقتصاد، ولكن بعد عقدين من الزمان تناقصت مساهمته إلى 55% ثم إلى 35% لصالح قطاع الصناعة.

---

(1) الزبير بشير طه، وحامد حسين محمد فكي، (2005) بين التقنية والتنمية ، سلسلة إصدارات الوعد الحق، العدد(52)،المركز القومي للإنتاج الإعلامي، الخرطوم، ص ص48-50

جدول (2-1-5)

يوضح مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)

نسبة المساهمة	العام
30.3	1990
28.7	1991
33.9	1992
38.1	1993
40.7	1994
43.0	1995
45.0	1996
47.6	1997
48.7	1998
49.8	1999
46.6	2000
37.6	2001
35.2	2002
34.4	2003
32.1	2004
31.8	2005
30.8	2006
30.2	2007
30.0	2008
30.8	2009
31.3	2010
31.5	2011
30.0	2012
31.5	2013
28.2	2014

المصدر: وزارة المالية والاقتصاد الوطني، تقرير بنك السودان السنوي لعام (2014)  
يلاحظ أن قطاع الزراعة ظل ومنذ أمد بعيد هو القطاع الأساسي الذي يعتمد عليه نمو الاقتصاد السوداني، خاصة في فترة السبعينات من القرن الماضي.

-الناظر للجدول أعلاه يلحظ أن مساهمة القطاع الزراعي في الإنتاج المحلي الإجمالي متذبذبة بصورة واضحة، وقد يرجع السبب وراء ذلك إلى تقلبات الظروف المناخية وهبوط الإنتاجية، خاصة في المشروعات الكبرى مثل الجزيرة والمناقل وغيرها من المشاريع المروية والمطرية، وخاصة إنتاجية المحاصيل النقدية وذلك لعدة أسباب سنذكرها لاحقاً.

- وطيلة الفترة ما بين (1990- 2014) تراوحت مساهمة الزراعة الفعلية في الناتج المحلي الإجمالي ما بين 30.3% في عام 1990م و 28.2% عام 2014م، بمتوسط مساهمة بلغت 29.3% خلال الفترة.

- زادت مساهمة القطاع الزراعي في الناتج الإجمالي المحلي ومن ثم نمو الاقتصاد خلال عقد التسعينات وبداية الألفية الثالثة، بلغت نسبة مساهمته حوالي 40% في المتوسط.

- يلاحظ أن الفترة من (2001- 2014م) شهدت تناقص مساهمة القطاع الزراعي، حيث تراوحت ما بين 37.6% في عام (2002م) و 28.2% عام 2014م ويعزى الأمر إلى انصراف الدولة واهتمامها بالنفط كمورد بديل للزراعة.

يقول الخبير الاقتصادي الدولي الدكتور التجاني الطيب إبراهيم أن السودان قد وقع في الفخ الذي وقعت فيه العديد من الدول التي اتخذت من البترول مصدراً رئيسياً لإيراداتها فكان نعمةً وليس نعمةً، كانت الزراعة تمثل العمود الفقري للاقتصاد السوداني وأن متوسط نموها في الفترة (1995-1999م) كان حوالي (15.8) وهو رقم مقدر<sup>(1)</sup>.

وأن الزراعة كانت المحرك الأساسي للتجارة الخارجية للسودان وعليه فإن شركة الخطوط البحرية كانت تعمل بصورة جيدة في ظل وجود القطاع الزراعي وبعد ظهور البترول انخفض معدل النمو الحقيقي للقطاع الزراعي ليصل إلى (36%) خلال الفترة من (2000- 2009م) مما أحدث مشكله حقيقية في جانب العرض ثم ليوصل التراجع وبينهار تماماً بوصول معدل نمو هذا القطاع إلى (-2.3%) وبهذا انتهى أهم قطاع كانت له القدرة على توفير فرص العمل ومحاربة الفقر وإمداد النقل البحري خاصة السفن السودانية بالمنتجات الصادرة والمستلزمات الواردة.

وبلغت مساهمة القطاع الزراعي خلال هذه الفترة حوالي 37.4% كنسبة متوسطة ويعتبر هذا تدنى وتراجع إذا ما قورن ذلك بفترة التسعينات. وتزايد اهتمام الدولة بهذا القطاع بتوفير الإمكانيات المادية له وخاصة بعد تصدير البترول عام 1999م.

وبالرغم من مساهمة قطاع الزراعة بهذه النسبة العالية في نمو اقتصاد السودان، بصورة تجعله النشاط الرئيس للبلاد، إلا أن اعتماد اقتصاد السودان في نموه على هذا القطاع جعله

(1) التجاني الطيب إبراهيم ، مصدر سابق ص7

عرضة للتذبذبات وعدم الاستقرار، وذلك بسبب التقلبات التي أتم بها الإنتاج الزراعي طيلة فترة الدراسة والتي ترجع إلى تدني مستوى وسوء توزيع هطول الأمطار وتفتي الآفات الزراعية في بعض الأحيان، إلى جانب البطء في تطور ونمو هذا القطاع رغم أهميته الاقتصادية والاجتماعية في السودان بسبب المشاكل والمعوقات التي تواجهه والتي يمكن إيجازها في الآتي:

أ/ مكونات الإنتاج في هذا القطاع تتصف بعدم التوازن، بسبب عدم مشاركة قاعدة واسعة من المنتجات الزراعية المختلفة، وهذا جعل الاقتصاد يعتمد على محصول نقدي واحد وخاصة في عقدي السبعينات والثمانينات ألا وهو القطن وقد كان يمثل نسبة كبيرة من صادرات البلاد، لخطر التقلبات في الأحوال الطبيعية وتقلبات الأسعار العالمية<sup>(1)</sup>.

ب/ عدم وجود سياسة زراعية واضحة تنظم علاقات الإنتاج في قطاع الزراعة وإعادة هيكلته ورفع مستوى إنتاجيته، كما لا توجد أسس واضحة في اختيار المحاصيل المناسبة في المشروعات المروية التي تمتلكها الدولة.

ج/ ضعف البنيات التحتية وخاصة خدمات الري في المشروعات المروية وعدم كفاية وسائل النقل والتخزين.

د/ عدم توفر التمويل الكافي للقيام بالعمليات الزراعية المختلفة في الوقت المناسب وارتفاع تكاليفه.

هـ/ ضعف نظم التسويق والذي أربطت بأسواق محددة وعدم الانفتاح على أسواق جديدة وإتباع سياسة البيع الآجل بأسعار زهيدة والتي أضرت بدخول المزارعين.

و/ ضعف ارتباط العمليات الزراعية بمخرجات البحوث العلمية.

ز/ عدم كفاية الخدمات البيطرية في قطاع الثروة الحيوانية مما أدى إلى تفتي الأمراض فيه.

ح/ الاحتكاكات التي تحدث بين المزارعين والرعاة بسبب المراعي.

كل هذه المعوقات وغيرها حالت دون تطور هذا القطاع، عليه فإذا ما قامت الدولة بتذليل هذه المشاكل والمعوقات، يمكن لهذا القطاع أن يتعاضد دوره في زيادة واستدامة معدلات نمو الاقتصاد، فضلاً عن تحريكه لقطاعات الاقتصاد الأخرى والتي تعتمد عليه وخاصة قطاع الصناعة.

(1) عثمان إبراهيم السيد ، مرجع سابق ، ص27

## 2. مساهمة قطاع الصناعة في نمو اقتصاد السودان:

أصبح تنويع الاقتصاد من الاتجاهات الضرورية والحديثة للقضاء على التعلق الاقتصادي وتحديث الاقتصاد بالصورة التي تجعله أكثر حركة، لهذا يعتبر قطاع الصناعة حديثاً من أهم القطاعات التي تقود إلى تنويع الاقتصاد ومن ثم جعله أكثر حركة وأكثر نمواً وتقدماً. بدأت الدولة في الاستثمار الصناعي في البلاد وذلك بتوسيع حصة القطاع العام، بجانب تشجيع القطاع الخاص ليلعب دوراً فعالاً في تطوير وترقية هذا القطاع باستصدار القوانين والتشريعات التي ساعدت على ذلك، مع إنشاء المؤسسات التي تدعم هذا الاتجاه . ومن ثم كان الجهد المزدوج بين القطاعين العام والخاص في مجالات الاستثمار الصناعي مما أدى إلى تحقيق زيادات مضطردة في معدل مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي ومن ثم نمو الاقتصاد<sup>(1)</sup>. ويمكن ملاحظة ذلك من خلال الجدول التالي:

---

(1) عثمان إبراهيم السيد ، مرجع سابق ، ص 162

### جدول (3-1-5)

يوضح مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)

نسبة المساهمة	العام
15.4	1990
17.5	1991
17.0	1992
17.2	1993
16.2	1994
14.1	1995
14.5	1996
15.1	1997
15.0	1998
14.6	1999
18.0	2000
19.9	2001
20.8	2002
19.8	2003
21.4	2004
22.0	2005
23.7	2006
29.2	2007
29.2	2008
52.6	2009
24.7	2010
25.8	2011
23.0	2012
21.6	2013
24.0	2014

المصدر: وزارة المالية والاقتصاد الوطني، تقرير بنك السودان المركزي لعدة سنوات

• من الجدول أعلاه يلاحظ أن مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي في السودان قد ارتفعت من 15.4% عام 1990م إلى 24.0% عام 2014م وقبلها كانت مساهمته قد وصلت إلى 29.2% في بعض السنوات مثل عامي 2007م و2008م. ويرجع هذا التطور الكبير في مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي (GDP) إلى التطور

الكبير الذي شهدته الصناعة الحديثة في البلاد، وانتشارها بسرعة خاصة صناعة الآليات والمعدات ومواد البناء وإنتاج الكهرباء، إضافة إلى الاستثمارات الضخمة في قطاع النفط بجانب إصدار الدولة لقوانين تشجيع الاستثمارات، كما أن هذه الفترة شهدت أهم حدثين في تاريخ السودان وهما:

أ/ ظهور البترول واستغلاله ودخول عائداته ضمن الموازنة العامة للدولة.

ب/ توقيع اتفاقية سلام مع الحركة الشعبية التي تحارب الحكومة في الجنوب منذ الاستقلال وقد أنهت هذه الاتفاقية الحرب بين الطرفين وأفضت فيما بعد إلى انفصال الجنوب عن الشمال.

بعد هذين الحدثين شهد السودان نوعاً من الاستقرار السياسي والأمني أنكس ذلك إيجاباً على استمرارية واستدامة معدلات نمو الاقتصاد في الفترة الأخيرة. وقد بلغ متوسط مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي خلال هذه الفترة 19.7%.

\*سأهم القطاع الصناعي بمعدلات عالية في نمو الاقتصاد خلال الفترة (2000-2014م)، حيث ارتفعت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي من 20.8% عام 2000م إلى 29.2% في عامي 2007 و2008م ويرجع ذلك التطور إلى ظهور النفط، وقد شهدت هذه الفترة تطوراً ملحوظاً في صناعة النفط والكهرباء ومواد البناء وغيرها من الصناعات التحويلية. وبالنظر إلى الجدول رقم (3-4) أعلاه يمكن ملاحظة التطور الكبير والمضطرد الذي شهده قطاع الصناعة ومن ثم ارتفاع مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي خلال السنوات الأخيرة، حيث وصلت إلى أقصى مستوى لها في عامي 2007-2008م، وكان ذلك بفضل تشجيع الدولة لتطور القطاعات الصناعية الحديثة ودخولها بنفسها في إقامة مثل هذا النوع من الصناعات مما كان له أثر كبير في توسعة قطاع الصناعة ومن ثم زيادة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي والإسراع بمعدلات نمو الاقتصاد، هذا إلى جانب التقدم الاقتصادي الذي حدث وسط قطاعات الاقتصاد الأخرى مما أدى إلى تغيير تركيبة الاقتصاد إلى الأفضل.

ولكن رغم هذه النجاحات التي حققتها قطاع الصناعة في السنوات الأخيرة إلا أنه مازال يعني من بعض المشاكل والمعوقات التي تعترض تطوره ونموه والتي يمكن إيجازها في الآتي :

أ/ ضعف البنية التحتية المتمثلة في تيار الكهرباء وقطوعاته المتكررة وقلة وسائل النقل والترحيل والتخزين وانعدام الطرق المعبدة في معظم أنحاء البلاد.

ب/ قوانين الاستثمار لا تحفز المستثمرين بسبب الإجراءات الروتينية العقيمة بالإضافة للدعومات والإعفاءات في ظل القوانين السارية كما ضعفت سياسة الواردات منافسة المنتجات الصناعية والتصنيع.

ج/ نقص الأيدي العاملة المدربة والماهرة مع تزايد العمالة غير الماهرة إلى جانب تزايد معدلات هجرة الأيدي العاملة المدربة إلى الخارج .

د/ صغر حجم رؤوس الأموال وخاصة في القطاع الخاص بالإضافة إلى صعوبات التمويل الذي يتطلب أجل طويل وعدم وجود سوق مالية كفؤة لتوفير مثل هذا النوع من التمويل.

هـ/ نقص المقدرات الإدارية والتنظيمية والتي انعكس سلباً على التخطيط والتشغيل والإنتاج والتسويق.

و/ ضعف نطاق السوق المحلي وضعف الدخول لأسواق عالمية جديدة بسبب ضعف المنافسة ولجودة .

ز/ ضعف الروابط الأمامية والخلفية بين المدخلات والإنتاج مما انعكس سلباً على الطلب المتأثر بالإنتاج الصافي.

ح/ انحسار مشاركة القطاع الخاص في الصناعة نتيجة لتوسع القطاع العام في النشاط الاقتصادي، مع ضعف ثقة القطاع الخاص في سياسات الدولة نتيجة لسياسات التأميم في بداية عقد السبعينيات والإعفاءات الضريبية والجمركية لأنشطة القطاع العام.

ط/ ضعف دراسات الجدوى الاقتصادية والفنية للمشروعات الصناعية وخاصة القومية منها ، حيث أظهرت التجربة العلمية توقف بعض مصانع القطاع العام عبر الحقب المختلفة بعد وقت وجيز عن العمل بسبب ضعف جدواها الاقتصادية والفنية وسوء إدارتها.

ي/ عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي افرز مناخاً غير محفز للاستثمار في مجال الصناعة.

ك/ نقص النقد الأجنبي بالبلاد وخاصة قبل تصدير البترول أثر سلباً على استيراد مدخلات الإنتاج وقطع الغيار ، مما أدى إلى تراجع الطاقة الإنتاجية وتوقف كثير من المصانع وخاصة مصانع النسيج ومعاصر الزيوت وغيرها<sup>(1)</sup>.

وبسبب هذه المشاكل والصعاب التي تواجه قطاع الصناعة أخذ المستثمرون يبحثون عن بدائل أخرى لاستثمار أموالهم، فلبأوا إلى قطاع الخدمات والتجارة مما أدى إلى ارتفاع مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي . ولزيادة مساهمة الصناعة في نمو الاقتصاد السوداني لا بد للدولة أن تقوم بوضع حلول ومعالجات لمشاكل ومعوقات هذا القطاع حتى يلعب الدور المنوط به في

(1) عبد الوهاب عثمان شيخ موسى، مرجع سابق ص ص 134، 133

اقتصاد تتوفر فيه كل المواد الأولية اللازمة للعملية الصناعية خاصة في مجال الصناعات التحويلية. نورد بعض مقترحات الحلول للمشاكل التي يعاني منها قطاع الصناع :

أ/ العمل على رفع كفاءة منشآت القطاع الصناعي والوصول بها إلى حجم الإنتاج الأمثل الذي يحقق أقصى فائدة ممكنة مع فتح فرص استثمارية جديدة، وذلك عن طريق خطط وسياسات اقتصادية واضحة.

ب/ تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في قطاع الصناعة وذلك بتهيئة المناخ الاقتصادي والاستثماري بسن قوانين وتشريعات وضمانات للاستثمار والملكية القادرة على جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية، وخروج الدولة تدريجياً من إدارة النشاط الاقتصادي إلا في بعض المشروعات التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة تفوق مقدرة القطاع الخاص أو تلك المشروعات الأقل ربحية ، مثل إقامة السدود والطرق والكباري وإنتاج الكهرباء وغيرها من مشروعات البنية التحتية اللازمة لتطور الصناعة.

ج/ تشجيع المنافسة وكسر الاحتكارات التي تقتل روح المبادرة والإبداع والسعي لتحقيق جودة المنتجات ورفع كفاءة الإنتاج بنوعيتها الفنية والاقتصادية.

د/ تقليل الفاقد الاقتصادي بسبب سوء إدارة وتوزيع استخدام الموارد الذي يؤدي إلى رفع تكاليف الإنتاج مما يضعف الحافز للاستثمار. إضافة إلى ذلك يجب توفير البيئة القانونية والتشريعية التي تعمل على حماية الملكية وطمأنة المستثمرين الأجانب والمحليين على أموالهم<sup>(1)</sup>.

### 3. مساهمة قطاع الخدمات في نمو اقتصاد السودان:

تعتبر الخدمات من السلع غير المنظورة التي تحسب قيمتها مع قيمة السلع المنظورة في الناتج المحلي الإجمالي للدولة، فزيادة حجمها من شأنه أن يؤدي إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي والحقيقي ومن ثم نمو الاقتصاد، إلا أن هنالك بعض المشكلات التي تواجه حساب قيمتها الكلية بصورة دقيقة مما يؤدي إلى تقدير حجم الناتج المحلي بأقل من قيمته الحقيقية.

يضم قطاع الخدمات كل الأنشطة غير الزراعية وغير الصناعية، مثل الاتصالات ووسائل النقل المختلفة وخدمات البنوك بالإضافة إلى الخدمات العامة من صحة وتعليم وسكن وبعض الخدمات الاجتماعية، يشكل القطاع الخدمي أحد أهم الأركان الأساسية للاقتصاد، وتظهر أهمته من خلال ارتباطه الوثيق بأنشطة القطاعات الاقتصادية الأخرى، مما يساعد على تقدم وتطور هذه القطاعات. وتشير التطورات العالمية الحالية إلى الاتجاه التصاعدي في أنشطة القطاع الخدمي تبعاً للتطورات التقنية المتصاعدة والمزدهرة في الاتصال والمعلومات وما تجلبه تلك الأنشطة من عوائد مادية منافسة لعائدات قطاع الإنتاج المباشر.

(1) قسوم خيرى بلال ، مرجع سابق، ص ص 189 ، 194

ولهذا يحتل هذا القطاع في اقتصاد السودان موقعاً متقدماً، ويتجلى ذلك من خلال مساهمته الكبيرة في الناتج المحلي الإجمالي والتي تنعكس على نمو الاقتصاد في السودان. الجدول التالي يظهر مساهمة قطاع الخدمات في نمو اقتصاد السودان من خلال مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي.

#### جدول (5-1-4)

يوضح مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي (1990-2014م)

نسبة المساهمة	العام
54.3	1990
53.8	1991
49.1	1992
44.7	1993
43.0	1994
42.9	1995
40.5	1996
37.3	1997
36.3	1998
32.4	1999
32.0	2000
31.1	2001
31.6	2002
31.1	2003
30.6	2004
30.7	2005
30.5	2006
31.6	2007
30.9	2008
31.6	2009
42.8	2010
36.5	2011
39.4	2012
47.9	2013
47.8	2014

المصدر: وزارة المالية والاقتصاد الوطني، تقرير بنك السودان المركزي لعدة سنوات

وبالنظر إلى الجدول رقم (3-3-4): يلاحظ أن قطاع الخدمات يحتل المركز الأول من حيث المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة (1990-2014م). حيث شهدت الفترة تراجع دور القطاع الزراعي نسبة للظروف الاقتصادية والطبيعية المحيطة بجانب عدم تطور القطاع الصناعي، هذه العوامل وغيرها جعلت من قطاع الخدمات أن يكون في مقدمة المساهمين في الناتج المحلي الإجمالي للدولة وذلك لما وجده هذا القطاع من تسهيلات خاصة قطاع التعليم والنقل والمواصلات.

وقد بلغت مساهمته في متوسطها خلال الفترة (1990-2014م) حوالي 51.1% أي أكثر من 50% من الناتج المحلي الإجمالي وبالتالي مساهمته في نمو اقتصاد السودان. وبهذا يعد قطاع الخدمات من أكبر القطاعات الاقتصادية مساهمة في نمو الاقتصاد السوداني، ويعد قطاع النقل من أهم مكونات هذا القطاع، إذ يحتل المركز الثالث بعد قطاع الخدمات الحكومية وقطاع خدمات التأمين وقطاع العقارات والأعمال، ويساهم بحوالي (10-12%) في أدنى حالاته وظروفه المحيطة به في السودان.

شهدت الفترة من (1990-2008م) تراجعاً في مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي حتى وصلت 30.9% عام 2008م رغم التوسع الكبير في قطاع النقل والاتصالات في هذه الفترة، وكان متوسط مساهمته خلال هذه الفترة حوالي 42.6%. ويرجع السبب إلى السياسة الاقتصادية للدولة التي وجهت لتحفيز قطاعي الصناعة والزراعة خلال تلك الفترة.

ويلاحظ ارتفاع مساهمة القطاع الخدمي في الناتج المحلي الإجمالي ومن ثم نمو الاقتصاد خلال الفترة (2010-2014م) بصورة كبيرة، حيث شهدت الأعوام ارتفاعاً ملحوظاً في مساهمة هذا القطاع بلغت في متوسطها حوالي 45.3% وذلك بسبب ارتفاع معدلات التضخم في الفترة الأخيرة حيث بلغت (25.7 ، 41.9) على التوالي (1).

تلاحظ تناقص مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة من (1990-2008م)، وكان متوسط مساهمته خلال هذه الفترة حوالي 42.6%. وذلك بسبب السياسات الاقتصادية للدولة الموجهة لتحفيز القطاعين الزراعي والصناعي، ثم ارتفعت مساهمته بعد ذلك خلال الفترة من (2009-2014م) وهذه الفترة قد شهدت الكثير من الأحداث والتداعيات ذات الأبعاد الاقتصادية على كافة الأصعدة المحلية والإقليمية والدولية نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الأزمة المالية العالمية واشتداد الحرب في دارفور وتحريك العديد من الملفات ضد الحكومة السودانية، وشهد الجزء الثاني منها انفصال جنوب السودان وفقدان أهم مصادر الإيرادات في القطاع الإنتاجي، كل هذه الأحداث أثرت على أداء الاقتصاد السوداني خاصة في

(1) بنك السودان المركزي ، التقرير السنوي 2014 ص 5 .

قطاعي الزراعة والصناعة، وفي ظل ذلك زادت مساهمة قطاع الخدمات بهذه الصورة . على الرغم من المكانة الكبيرة التي يحتلها هذا القطاع في اقتصاد السودان إلا أنه يواجه العديد من الصعوبات والعقبات التي أدت إلى انخفاض وتناقص مساهمته في نمو الاقتصاد السوداني، خاصة فيما يتعلق بأكبر مكوناته التي لها من الآثار الإيجابية الكثير ألا وهي وسائل النقل المختلفة ومشروعات البنى التحتية اللازمة لها خاصة النقل البحري بشقيه وسائل النقل والموانئ. ومن المشاكل التي يعاني منها قطاع الخدمات:

أ/ النمو غير المناسب لقطاع الخدمات الهامشي ، وزيادة الإنفاق الحكومي على الجوانب الأمنية والسياسية بسبب الحرب الدائرة في أكثر من منطقة من السودان، إضافة لارتفاع معدلات التضخم والتركيبية الضعيفة للاقتصاد .

ب/ تسارع نمو الوكالات الحكومية وغير الحكومية ومعها ازدياد نمو قطاع الخدمات إلا أنها لم تترك أثراً كبيراً على نمو الاقتصاد .

ج/ ضعف نوعية الخدمات المقدمة من هذا القطاع مثل المياه والكهرباء والتعليم والصحة وغيرها أثرت سلباً على أداء القطاعات الاقتصادية الأخرى في نمو الاقتصاد، وقد شهدت هذه الفترة تدهور أهم وسائل النقل في السودان (الخطوط البحرية السودانية) والتي تدنى مستوى الأداء فيها للدرجة التي جعلتها غير قادرة على دفع مستحقات العاملين فيها.

د/ ضعف ثقافة الإنسان السوداني في التعامل مع منافع القطاع الخدمي والمحافظة عليها. فإذا استطاعت الدولة إيجاد حلول منطقية عملت من خلالها على تذليل مشاكل ومعوقات قطاع الخدمات، هذا من شأنه أن يقود إلى تطوره كماً ونوعاً ومن ثم تطور قطاعات الاقتصاد الأخرى ، الأمر الذي يترتب عليه إحداث نمو مستدام لاقتصاد السودان.

جدول (5-1-5)

يوضح نمو الناتج المحلي الإجمالي ونمو الاقتصاد في السودان (1990-2014م)

معدل نمو الاقتصاد	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي GDP	العام
(5.50)	1.20	1990
7.50	5.90	1991
6.60	13.10	1992
4.60	5.60	1993
1.80	1.20	1994
6.00	10.70	1995
4.00	4.70	1996
6.06	6.10	1997
8.24	6.00	1998
4.24	6.00	1999
8.39	8.30	2000
10.80	6.40	2001
6.00	6.50	2002
6.29	6.00	2003
5.14	5.10	2004
5.64	5.60	2005
6.53	9.90	2006
5.73	10.90	2007
3.85	6.40	2008
4.50	5.94	2009
6.49	5.20	2010
1.10	1.90	2011
1.36	1.40	2012
4.39	4.40	2013
3.10	3.60	2014

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة الحسابات القومية (2014) + العرض الاقتصادي (2013)

- يلاحظ من الجدول أعلاه أن معدل نمو الاقتصاد في السودان متذبذب ، حيث كان معدل النمو سالباً في بداية الفترة (5.5) أي في عام 1990م ، وهذا يشير إلى تدهور الاقتصاد السوداني في تلك الفترة وذلك نسبة لانخفاض أداء الاقتصاد في كافة قطاعاته بسبب الظروف الطبيعية والسياسية والاقتصادية التي مرت بها البلاد آنذاك .

- ولكن تحسن أداء الاقتصاد بعد عام 1990 العام وأصبح يسجل معدلات نمو ايجابية متذبذبة كما في الجدول، حيث سجلت أدنى مستوى لها 1.8% في عام 1994م، وشهدت هذه الفترة تطبيق البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي (1990-1993) والذي استطاع الاقتصاد بعده تحقيق زيادة في معدلات نمو الاقتصاد بصورة واضحة، وانخفاض معدل النمو الاقتصادي في 1994م ويعزى ذلك إلى ارتفاع معدلات التضخم التي وصلت إلى 166% وتدهور معها سعر الصرف.
- شهدت الفترة من (1997-1999م) تطبيق حزمة من الإجراءات الاقتصادية ترتب عليها انخفاض معدلات التضخم من 166% إلى 32% ، وحقق فيها الاقتصاد معدل نمو متوسط بلغ حوالي 7.1%.
- أما الفترة من (2000-2010م) فقد شهدت استقراراً في معدلات نمو الاقتصاد السوداني، محققاً أعلى معدل نمو في السنوات الأخيرة 10.8% وبلغ متوسط نمو الاقتصاد خلال هذه الفترة حوالي 8.65% وذلك بسبب دخول البترول الذي ترتب عليه تغييراً كبيراً في هيكل الاقتصاد السوداني.
- شهدت الفترة من (2011-2015م) انخفاض وتدهور شديدين في معدلات النمو الاقتصادي ، كان معدل النمو في عام 2011م ضعيفاً للغاية (1.1%) وهذا الانخفاض الكبير يرجع إلى خروج عائدا النفط من الموازنة العامة للدولة والتي كانت تمثل صمام أمان للاقتصاد السوداني واستقر الوضع في العام التالي (2012م) وبقية الأعوام (2013، 2014 ، 2015م) محققاً بعض معدلات النمو كالاتي: (3.10، 4.39، 3.50) رغم شح الموارد المتاحة، والراجح بالنسبة لي في تحليل مسار هذه المعدلات أن السبب وراء زيادة معدلات النمو في السنوات المذكورة يرجع إلى ارتفاع معدلات التضخم، التي وصلت إلى 41.9 و 25.7% خلال عامي 2013 و 2014م على التوالي<sup>(1)</sup>

علماً بأن النمو الاقتصادي يعتمد أصلاً على معدلات نمو القطاعات التي يتكون منها الناتج المحلي الإجمالي ، والتي تقوم عملية حسابها على ضرب الكمية المنتجة من السلع والخدمات في مستوى الأسعار السائدة بالسوق. فإذا كانت أسعار السوق مرتفعة بسبب التضخم فإن قيمة مساهمة القطاعات الاقتصادية في الناتج الإجمالي تبدو مرتفعة وكبيرة ، إلا أن هذه الأرقام لا تمثل نمواً اقتصادياً حقيقياً. لأن ارتفاع المساهمة لم يرقم على زيادة الإنتاج وإنما كان على زيادة الأسعار. وهكذا هي دول العالم الثالث وهذا هو شكل بياناتها التي يعتمد عليها في إعداد التقارير الاقتصادية.

(1) بنك السودان المركزي، التقرير السنوي (2014م) ، ص5

ومما سبق يمكن إن نختم هذا المبحث بالاتي:

- إن قطاع الخدمات يعد من أكبر القطاعات الاقتصادية مساهمةً في الناتج المحلي الإجمالي في السودان خلال الفترة من (1990-2014م) حيث بلغت مساهمته 50% ويليه القطاع الزراعي بنسبة مساهمة 30.9% في المتوسط، وأخيراً القطاع الصناعي بنسبة مساهمة 19.7% في المتوسط.
  - خلال هذه الفترة هنالك تباين كبير في مساهمات قطاعات الاقتصاد الرئيسية في النمو، ويرجع ذلك إلى الظروف الاقتصادية والطبيعية المحيطة بكل قطاع من هذه القطاعات.
  - فالقطاع الزراعي يذخر بإمكانيات طبيعية كبيرة إلا أنه يعاني من ضعف الإنتاج والإنتاجية بسبب الظروف التي يواجهها هذا القطاع.
  - أما القطاع الصناعي فقد ظل ولفترة طويلة متعثراً دون انطلاقة تؤهله ليلعب دوراً مؤثراً في نمو الاقتصاد وذكرنا أسباب عدم قدرته على القيام بدوره في النمو الاقتصادي في السودان .
  - وفيما يتعلق بقطاع الخدمات رغم مساهمته الكبيرة في الناتج الإجمالي ومن ثم في نمو الاقتصاد، نسبة للتطور الذي حدث في قطاع الاتصالات والنقل والمواصلات والمصارف<sup>(1)</sup>، إلا انه مازال ينتظره كثير من التطور الكمي والنوعي ومسايرة التقدم التكنولوجي في الخدمات. فقطاع النقل على سبيل المثال يعاني الكثير من المشاكل خاصة النقل البحري الذي تعتمد عليه الدولة في تجارتها الخارجية، فكل من القطاعين الزراعي والصناعي لا يمكن أن يلعبان دوراً مؤثراً في نمو الاقتصاد إن لم يكن قطاع النقل فاعلاً في نقل احتياجات القطاعات الأخرى وأخذ مخرجاتها إلى الآخرين داخلياً وخارجياً ، فهذا القطاع يحتاج إلى الدعم والمساندة حتى يساهم بشكل مؤثر وفعال في نمو الاقتصاد.
- فإذا أراد السودان النمو بقطاعات الاقتصاد المختلفة من أجل تحقيق نمو مستدام للاقتصاد ، لابد من تفعيل دور البحث العلمي وربطه بقطاعات الإنتاج والعمل وتطبيق نتائجه والأخذ بتوصيات الباحثين، وتطبيق سياسات وقرارات مدروسة تستند إلى العلمية والواقعية والتخطيط السليم في المجال الاقتصادي.

(1) الزبير بشير طه ،وحامد حسين محمد فكي ، مرجع سابق ، ص 48 .

## المبحث الثاني

### دور النقل البحري في نمو الاقتصاد السوداني

#### 5-2-1 دور شركة الخطوط البحرية في النمو الاقتصادي :

يتناول هذا الفصل الإيرادات الخاصة بشركة الخطوط البحرية السودانية ومسار تطور هذه الإيرادات باعتبارها إحدى المؤشرات الاقتصادية التي يتم الاعتماد عليها في الحكم على استمرارية نشاط المؤسسات من عدمه وبالتالي مدى قدرتها على الاستمرار من عدمه.

#### جدول رقم (5-2-1)

يوضح حجم الإيرادات الخاصة بالشركة خلال الفترة من (1990-2014م) بالدولار

العالم	الإيرادات	معدل تغير الإيرادات	نسبة تغير الإيرادات %
1990	53214860	-	-
1991	40291023	12923837	(32.08)
1992	37385651	-2905372	(7.77)
1993	39182882	1797231	4.59
1994	31761916	-7420966	(23.36)
1995	11554990	-20206926	(174.88)
1996	21250389	9695399	45.62
1997	15897349	-5353040	33.67
1998	14,456,472	-1440877	(9.2)
1999	6,970,934	-7485538	(15)
2000	7,767,173	796239	11.4
2001	14.759,070	6991897	90
2002	11.741,613	-3017457	(20)
2003	8.636,706	-3104907	(26)
2004	16,234,872	-1386640	(7.8)
2005	9,185,970	549264	6.4
2006	17,621,512	8435542	91.8
2007	19,491,224	3256352	20
2008	17,696,743	-1794481	(9.2)
2009	17,525,586	-171157	(.98)
2010	11,940,656	-5584930	(31.9)
2011	9,919,200	-2021456	(17)
2012	7,792,000	-2127200	(21.4)

العالم	الإيرادات	معدل تغيير الإيرادات	نسبة تغيير الإيرادات %
2013	7,088,272	-703728	(9.9)
2014	6,901,250	-187022	(2.6)

المصدر : إعداد الباحث من بيانات إحصائية الإيرادات المالية لشركة الخطوط البحرية السودانية . إحصائية الأداء المالي الفعلي لإيرادات الشركة خلال الفترة (2001 - 2010).

معدل التغيير = الإيرادات الحالية - إيرادات السنة السابقة لها مباشرة  
نسبة التغيير = إيرادات السنة المعنية مقسومة على إيرادات السنة السابقة السنة مضروبة 100 % .  
القيم بين الأقواس هكذا ( ) نغنى بها القيم السالبة أي تعنى نسبة تدنى الإيرادات .

### تحليل جدول الأداء المالي :

يعكس الجدول (5-2-1) أعلاه حجم الإيرادات الخاصة بشركة الخطوط البحرية خلال الفترة من (1990 - 2014).

ومن خلال الملاحظة والمتابعة للأرقام الواردة بالجدول أعلاه اتضح لنا مدى التذبذب في إيرادات الشركة ارتفاعاً وانخفاضاً فما أن ارتفعت إلا وانخفضت وهذا دليل على عدم قدرتها على العمل والمنافسة في سوق النقل البحري الذي أصبح يشهد منافسة شرسة في مجال تقديم الخدمات من حيث الجودة والتكلفة والالتزام بالزمن إلى غير ذلك من أشكال المنافسة في هذه السوق حيث أصبح البقاء فيها للأقوى.

أصبحت الشركة تعتمد في إيراداتها في الفترة الأخيرة على عوائد الشركات التابعة لها لأن بواخرها في هذه الفترة قد تناقصت إلى أن توقفت تماماً عن العمل وأضحت الشركة تعتمد في إيراداتها على الشركات الملاحية التابعة لها مثل شركة الخطوط للشحن والتفريغ وشركة الخطوط للتوكيلات الملاحية وشركة الخطوط للتخليص والنقل وغيرها من الموارد المساعدة.

ومن خلال الجدول يلاحظ تدني الإيرادات الخاصة بالشركة عام بعد عام ولم تسجل ارتفاعاً إلا في عامي (2001،2000) كانت هنالك زيادة في الإيرادات إذا ما قورنت بالسنوات السابقة لها (1999،1998) حيث سجلت الشركة معدل زيادة في الإيرادات (2000-2001) 11.4% و90% على التوالي، وشهدت هذه زيادة الاستثمار المحلي والأجنبي في السودان بعد ظهور البترول حيث عملت بواخر الشركة في نقل معدات الاستثمار كما شهد هذا العام بعض الإصلاحات المالية، حيث انخفض معدل التضخم وتحسنت العلاقات الخارجية للسودان مما ساهم في تخفيف الضغط الاقتصادي على المؤسسات العامة.

وكانت هنالك قفزة أخرى في الإيرادات في عام 2006م وصلت 91.8 % ويرجع ذلك للشراكة الإستراتيجية مع شركة النقل الماليزية والتي كانت بداية عملها في هذا العام.

وغير هذه القفزات الضئيلة يلاحظ أن إيرادات الشركة ظلت تسجل انخفاضاً مستمراً حتى عام 2014م، وهذا دليل على أن الشركة أصبحت غير قادرة على أداء دورها في تحقيق أي نمو في الاقتصاد السوداني في ظل ظروفها الحالية، على الرغم من أهميتها في هذا المجال، وعليه يمكن القول بأن شركة الخطوط البحرية السودانية يمكن أن تلعب دوراً في تحقيق النمو الاقتصادي في السودان إذا ما استطاعت أن تغير واقعها الحالي.

يتضح من خلال الجدول تذبذب الأداء المالي والتجاري لأسطول الشركة في مجال نقل الضائع حيث شهدت الفترة عدم استقرار في إيرادات الشركة بصورة واضحة الجدول من (1995 – 2005) حيث كانت تعتمد لشركة في خدماتها على عاملي العرض والطلب في تشغيل بواخرها التي كانت تعاني أصلاً من مشاكل فنية تتعلق بكثرة الأعطال وتقادم السفن ومعداتنا بجانب صغر حجمها مقارنة بالسفن الحديثة ذات الحمولات الكبيرة.

فيلاحظ أن تشغيل هذه البواخر قد حقق خسائر متتالية خل الأعوام (1995 – 1996 – 1998)، حيث تأثرت البواخر بالحصار الاقتصادي المفروض على السودان ولم تعد قادرة على أداء وظائفها وفقاً للظروف الإقليمية والعالمية المتعلقة بمجال النقل البحري.

كما شهد هذا على اشتداد الحرب في جنوب السودان وتزامن ذلك مع العدوان الثلاثي على السودان وفتح جبهة قتالية جديدة ضد السودان عن طريق أرتريا وشرق السودان.

كل هذا إضافة لضعف الكوادر التي تم تعيينها بدون خبرة كافية في هذا المجال أثرت على أداء شركة الخطوط البحرية السودانية. بالتالي يمكن القول بأن دور شركة الخطوط البحرية في الاقتصاد صار متدني جداً عام بعد عام، ولم تعد تلعب الدور المطلوب في تحقيق النمو الاقتصادي ودعم الخزنة العامة للدولة وتوفير الأموال التي تجلبها الشركة من خلال تشغيل بواخرها وإتاحة فرصة عمل لعدد كبير من الأيدي العاملة بصورة غير مباشرة .

كذلك خلال هذه الفترة كانت بواخر شركة الخطوط البحرية، تعمل بفراغات كبيرة حيث تبحر بطاقة ناقصة في رحلتي الذهاب والإياب، وصل متوسط فراغات بواخر الشركة (1998) إلى 48% وهذا دليل آخر على تدني أداء بواخر الشركة. ويمكن ملاحظة أن خسائر الشركة خلال الأعوام (1995 – 1996 – 1998) كانت قرابة (2 مليون دولار).

ولكن في عام (1999) حققت الشركة أرباح قاربت الثلاثة ملايين دولار (2611745)، وفي العام (2000) حققت الشركة ما يقارب الخمسة ملايين دولار من الأرباح (4762273).

ويرجع السبب وراء هذه الأرباح إلى زيادة عدد الرحلات والتركيز على خط البحر الأحمر/الخليج العربي، حيث تنشط التجارة والحركة في تلك المنطقة بين السودان ودول الخليج كما شهدت هذه الفترة ازدياد النشاط التجاري بين بعض الدول الأفريقية والدول الآسيوية (الصين) عبر السودان، وتقليل الرحلات من الخطوط الخاسرة مثل خط غرب إفريقيا.

هنالك دراسة أعدتها اللجنة الفنية للتصرف في مرافق القطاع العام (الخصخصة) عام (2000) بعنوان التقييم التجاري لشركة الخطوط البحرية السودانية كان من نتائجها إعادة النظر في وضع الخطوط البحرية وأقرت اللجنة بضعف أداء شركة الخطوط خلال الفترة الماضية. وبالنظر إلى الجدول (5-1-1) يلاحظ كذلك تدنى مساهمة إيرادات شركة الخطوط البحرية في الناتج المحلي الإجمالي للدولة خلال هذه الفترة مما يؤكد على ضعف دورها في خدمة الاقتصاد الوطني.

#### جدول (5-2-2)

يوضح نسبة مساهمة إيرادات شركة الخطوط في الناتج المحلي الإجمالي في الفترة من 1990-2014م (بملايين الجنيهات)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي GPD	إيرادات الخطوط البحرية RSL	نسبة مساهمة إيرادات الخطوط البحرية RSL في GDP
1990	7904.5	2.6	0.03
1991	8498.2	2.2	0.03
1992	9056.7	3.7	0.04
1993	9471.0	5.2	0.05
1994	9556.3	6.9	0.07
1995	10140.0	4.6	0.05
1996	11312.2	26.5	0.23
1997	11997.8	25.1	0.21
1998	12986.4	28.7	0.22
1999	13536.0	17.7	0.13
2000	14671.2	20.0	0.14
2001	16266.0	38.0	0.23
2002	17232.2	30.9	0.18
2003	18316.0	22.5	0.12
2004	19256.6	41.9	0.22
2005	20344.3	22.4	0.11
2006	21663.2	38.2	0.18
2007	22916.0	39.4	0.17
2008	23798.0	37.0	0.16
2009	24868.0	40.8	0.16
2010	26482.0	31.9	0.12
2011	26976.0	26.5	0.10
2012	27144.0	25.7	0.09
2013	28353.0	40.5	0.14
2014	29482.2	46.2	0.16

المصدر: إعداد الباحث من بيانات من التقارير السنوية لشركة الخطوط البحرية السودانية

## 5-2-2 دور هيئة الموانئ البحرية في النمو الاقتصادي :

يلاحظ من الجدول (5-2-2) أدناه أن إيرادات هيئة الموانئ البحرية ظلت مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي في تزايد مستمر طيلة فترة الدراسة التي غطت المدى الزمني من 1995-2014م وحسب البيانات التي توفرت للدراسة، وحدث تراجع في أداء الموانئ البحرية في عام 2008م حيث بلغت إيراداتها (660) ألف جنيه سوداني<sup>(1)</sup> وكانت مساهمتها في الناتج المحلي حوالي 2.77%، مقارنة مع العام 2007م والتي بلغت (761) ألف جنيه، حيث كانت نسبة مساهمتها في GDP حوالي 3.12% وذلك نسبة لانخفاض صادرات المواشي للمملكة العربية السعودية.

ثم ارتفعت في عام 2009م إلى (704.0) ألف جنيه، وذلك نسبة لزيادة عدد السفن الزائرة وسفن المواشي وسفن الركاب، فوصلت نسبة مساهمتها إلى 2.83%. وشهد العام 2010م انخفاض الإيرادات من (704.0 - 675) ألف جنيه، وذلك نسبة لانخفاض في عدد السفن الزائرة للموانئ السودانية وذلك للقرارات الاقتصادية التي اتخذتها الدولة بحظر بعض السلع من الواردات.

وحدث انخفاض في الإيرادات في عام 2011م مقارنة مع العام 2010م حيث بلغت (670.2) ألف جنيه، وذلك بسبب الركود الاقتصادي العام وخروج صادرات المواد البترولية إثر انفصال جنوب السودان، وبلغت مساهمتها في العام حوالي 2.48% من الناتج المحلي الإجمالي.

ارتفعت إيرادات هيئة الموانئ البحرية في عام 2012م مقارنة مع العام 2011م والتي بلغت (800.5) ألف جنيه، وذلك لزيادة عدد السفن والحاويات في الصادر والوارد وحققت نسبة مساهمة قدرت بحوالي 2.95%.

وتواصل ارتفاع إيرادات هيئة الموانئ البحرية في عام 2013م مقارنة مع العام 2012م والتي بلغت (1316.9) ألف جنيه، وذلك لزيادة صادرات الثروة الحيوانية وحققت مساهمة مئوية قدرها 4.64%.

كما ارتفعت كذلك في عام 2014م مقارنة مع العام 2013م والتي بلغت (1402.0) ألف جنيه، وذلك لزيادة عدد سفن المواشي الصادرة للخارج وحققت مساهمة في الناتج المحلي الإجمالي بلغت 4.76%.

ويمكن كذلك ملاحظة مساهمة إيرادات الموانئ البحرية في الناتج الإجمالي في هذه الفترة من خلال الجدول (5-2-2). وأنها ظلت تساهم باستمرار ولم تنخفض إلا في عامي 2008 و 2011م. ويعزى السبب في هذا إلى انخفاض صادرات الثروة الحيوانية إلى المملكة العربية السعودية في عام 2008م نسبة لانتشار مرض الحمى القلاعية في الماشية السودانية.

(1) إبراهيم مصطفى معلم ، هيئة الموانئ البحرية ، مكتب الخرطوم (مقابلة، مايو 2015)

جدول (3-2-5)

يوضح الإيرادات بآلاف الجنيهات خلال الفترة (1995-2014م) (1)

إجمالي الإيرادات	العام
17.63	1995
52.95	1996
83.84	1667
136.2	1998
205.3	1999
215.2	2000
262.7	2001
288.7	2002
345.9	2003
439.6	2004
***	2005
700.1	2006
671.5	2007
660.0	2008
704.0	2009
675.0	2010
670.2	2011
800.5	2012
1316.9	2013
1402.0	2014
1131.0	2015

المصدر: إعداد الباحث من بيانات هيئة الموانئ البحرية

(1) بيانات من التقارير السنوية لهيئة الموانئ البحرية السودانية للسنوات أعلاه

جدول (4-2-5)

يوضح إيرادات هيئة الموانئ البحرية ومساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي في الفترة (1990-2014م) بآلاف الجنيهات

السنة	الناتج المحلي الإجمالي GPD	إيرادات الموانئ البحرية	نسبة مساهمة إيرادات الموانئ البحرية في GDP
1990	7904.5	NA	NA
1991	8498.2	NA	NA
1992	9056.7	NA	NA
1993	9471.0	NA	NA
1994	9556.3	NA	NA
1995	10140.0	17.6	0.17
1996	11312.2	52.9	0.47
1997	11997.8	85.9	0.72
1998	12986.4	136	1.05
1999	13536.0	205	1.51
2000	14671.2	215	1.47
2001	16266.0	262	1.61
2002	17232.2	288	1.67
2003	18316.0	345	1.88
2004	19256.6	349	1.81
2005	20344.3	407	2.00
2006	21663.2	508	2.34
2007	22916.0	761	3.12
2008	23798.0	660	2.77
2009	24868.0	704	2.83
2010	26482.0	675	2.55
2011	26976.0	670	2.48
2012	27144.0	800	2.95
2013	28353.0	1316	4.64
2014	29482.2	1402	4.76

المصدر: إعداد الباحث من بيانات هيئة الموانئ البحرية والعرض الاقتصادي، وزارة المالية والاقتصاد الوطني

## المبحث الثالث

### دراسة قياسية لتحديد أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان

#### 5-3-1 توصيف النموذج القياسي:

يعد الاقتصاد القياسي أسلوب من أساليب التحليل الاقتصادي الذي يهتم بالتقدير الكمي للعلاقات الاقتصادية وذلك للحصول على قيم عددية لمعادلات العلاقات الاقتصادية ومن ثم اختبار تلك المعالم اختباراً اقتصادياً وإحصائياً وقياسياً ومعرفة مقدرة هذه المعلمات على التنبؤ بقيم المتغيرات الاقتصادية المستقبلية بصورة عامة. يتحدد منهج البحث في الاقتصاد القياسي في الخطوات التالية :

#### أولاً: مرحلة توصيف النموذج القياسي :

إن بناء النموذج عبارة عن عملية التعبير عن النظرية الاقتصادية في شكل معادلة أو مجموعة من المعادلات.

#### ثانياً: مرحلة تقدير النموذج :

إن تقدير النموذج القياسي هو عبارة عن محاولة الوصول إلى تقديرات مقبولة من قيم المعاملات للمتغيرات المستقلة.

#### ثالثاً: مرحلة تقويم النموذج القياسي المقدر:

يتم في هذه المرحلة استخدام معايير تقييم المعاملات الاقتصادية، الإحصائية والقياسية.

#### رابعاً: مرحلة التطبيق والتنبؤ :

المرحلة الأخيرة من منهج البحث في الاقتصاد القياسي حيث استخدم النموذج المقدر في تحليل السياسات الاقتصادية.

#### تعريف توصيف النموذج القياسي :

هو صياغة العلاقات الاقتصادية محل الدراسة في صورة رياضية حتى يمكن قياس معاملاتها باستخدام الطرق القياسية وتتكون هذه المرحلة من عدة خطوات أهمها (1) :

1. تحديد متغيرات النموذج.
2. تحديد الشكل الرياضي للنموذج.
3. تحديد القيم والإشارات المسبقة للمعالم.

#### أولاً : تحديد متغيرات النموذج :

تم تحديد المتغيرات التي يتضمنها النموذج من خلال مصادر النظريات السابق ذكرها والمعلومات المتاحة من الدراسات القياسية السابقة والمعلومات المتاحة عن الظاهرة قيد الدراسة في

(1) بسام يونس إبراهيم وآخرون ، 2002م الاقتصاد القياسي ، الخرطوم ، دار عزة للنشر والتوزيع ، ، ص 17 - 22

السودان، وقد تم تحديد شكل واتجاه العلاقة ما بين متغيرات هذا النموذج وفقاً للنظرية الاقتصادية والدراسات التطبيقية في هذا المجال، وعليه تم تحديد متغيرات النموذج المقترح على النحو التالي :

- الناتج المحلي الإجمالي (GDP) هو عبارة عن إجمالي القيمة السوقية الحقيقية للسلع والخدمات النهائية المنتجة داخل الدولة في فترة زمنية محددة (عادة ما تكون سنة).

- إيرادات شركة الخطوط البحرية (RSL) هو القيمة الإجمالية لإيرادات شركة الخطوط البحرية مقدر بملايين الجنيهات .

- إيرادات هيئة الموانئ البحرية (RSP) هو القيمة الإجمالية لإيرادات هيئة الموانئ البحرية مقدر بملايين الجنيهات .

### ثانياً : تحديد الشكل الرياضي للنموذج:

يقصد بالشكل الرياضي للنموذج عدد وشكل المعادلات التي يحتويها النموذج فالنظرية الاقتصادية لا تحدد على وجه الدقة شكل معين للنموذج ولكنها تلمح في بعض الأحيان إلى بعض المعلومات التي تبين ولو جزئياً الملامح المناسبة للنموذج على النحو التالي:

1 - أسلوب الانتشار: وفقاً لهذا الأسلوب يقوم الباحث بجمع البيانات عن المتغيرات ووضعها في شكل انتشار ذو محورين إحداها على المحور الأفقي والآخر على المحور الرأسي ومن خلال ملاحظة الشكل نستطيع أن نحدد الشكل الرياضي للنموذج خطي أو غير خطي.

ولكن يعاب على هذا الأسلوب أنه يختصر على محورين فقط وبالتالي تتعذر إمكانية تطبيقه في حالة احتواء النموذج على أكثر من متغيرين.

2 - أسلوب التجريب: تأسيساً على هذا الأسلوب نقوم بتجريب الصيغ الرياضية المختلفة إلى أن نتحصل على الصيغة التي تعطي أفضل النتائج من الجوانب الاقتصادية الإحصائية والقياسية باعتبار أن الدالة تتبع ذلك الشكل المجرب.

وتعمل هذه الدراسة على أثر إيرادات النقل البحري المتمثلة في إيرادات كل من شركة الخطوط البحرية السودانية وهيئة الموانئ البحرية السودانية على الناتج المحلي الإجمالي ومن ثم أثرهما على النمو الاقتصادي في السودان باعتبار أن النمو الاقتصادي يعتمد بصورة أساسية على حركة الزيادة والنقصان في الناتج المحلي الإجمالي، خلال فترة التقدير (1990-2014م) وذلك من خلال نموذج قياسي مكون من معادلة خطية واحدة (معادلة انحدار خطي متعدد).

وعند تحديد الشكل الرياضي للنموذج يجب علينا تضمين متغير عشوائي للمعادلات حتى تتحول المعادلات الرياضية إلى معادلات قياسية، ولنتمكن من إجراء الاختبارات الإحصائية والقياسية للنموذج سوف يتم ذلك كالآتي :

$$GDP=b_0+b_1 RSL + b_2 RSP + U_1$$

### ثالثاً : تحديد القيم والإشارات المسبقة للمعالم :

إن النظرية الاقتصادية تبين وجود علاقة طردية بين الناتج المحلي الإجمالي (GDP) كمتغير تابع من جهة وإيرادات من النقل البحري (RSL و RSP) كمتغيرات مستقلة من جهة أخرى.

#### 5-3-2 تحليل وفحص بيانات معادلة انحدار الناتج المحلي الإجمالي في السودان :

العلاقة الاقتصادية عادة ما تشتمل على متغيرات تفسيرية ترتبط بمتغيرات ثابتة من خلال معلمات مجهولة يتم تقديرها في ظل وجود الأخطاء العشوائية الناتجة من هذه المتغيرات بما أن دقة المتغيرات تعتمد بشكل أساسي على حجم وطبيعة هذه الأخطاء لذلك لا بد من تحسين دقة قياس المتغيرات عن طريق التحليل الأول للبيانات وخاصة إذا كانت بيانات سلاسل زمنية لأن معظم الدراسات الاقتصادية تعتمد عليها و لذلك فإن التحليل الأول للبيانات يشتمل على<sup>(1)</sup> :

#### اختبار استقرار بيانات السلسلة الزمنية :

السلسلة الزمنية مجموعة من المشاهدات التي تتولد على التوالي خلال الزمن وتتميز السلاسل الزمنية بأن بياناتها مرتبة بالنسبة للزمن وأن المشاهدات المتتالية تكون غير مستقلة وتعتمد على بعضها البعض، بيانات السلسلة الزمنية غالباً ما يوجد بها عامل الاتجاه العام الذي يعكس وجود ظروف معينة تؤثر على جميع المتغيرات، إما في نفس الاتجاه أو في اتجاهات معاكسة بمعنى وجود اتجاه عام لبيانات أحد متغيرات النموذج يعكس وجود عدم استقرار في كل البيانات الموجودة على المستوى التطبيقي.

هنالك عدة اختبارات يمكن استخدامها لاختبار صفة السكون في السلسلة من أهمها:

#### 1- الرسم التاريخي للسلسلة الزمنية Time Plot

#### 2- اختبار جذر الوحدة Unit Root Test

#### الرسم التاريخي للسلسلة الزمنية :

هو عبارة عن رسم منحنى يوضح مسار الظاهرة للمتغير عبر الزمن ويتم رسم المسار الزمني على محورين محور أفقي ومحور عمودي يمثل المحور الأفقي الفترة الزمنية أما المحور العمودي فيمثل بيانات المتغير ولكن يعتبر الرسم التاريخي مؤشر غير واضح للحكم على استقرار السلسلة الزمنية لذلك يتم استخدام اختبارات جذور الوحدة لاستقرار السلاسل الزمنية.

#### اختبار جذر الوحدة :

تعتبر هذه الاختبارات من أكثر الاختبارات استخداماً في التطبيقات العلمية حيث أن جذر الوحدة يرتكز على وجود ارتباط ذاتي بين المتغيرات كما يرتكز على فرضية أن حدود الخطأ ليست

(1) طارق محمد الرشيد وسامية حسن، 2010 م ، من هجبة استقرار السلاسل الزمنية ، سلسلة الاقتصاد القاسي

التطبيقي باستخدام برنامج E. views والتكامل المشترك ، الخرطوم ، ص11 .

مترابطة بشكل جوهري وإسقاط هذا الفرض يؤدي إلى حدوث مشكلة الارتباط الذاتي وعند تطبيق الاختبار يجب معرفة ما إذا كانت المتغيرات ساكنة في مستواها أم عند حساب الفروق.

هناك عدة اختبارات يمكن استخدامها هي:

أ/ اختبار ديكي فولر المركب.

ب/ اختبار فيليبس بيرون.

#### أ/ اختبار ديكي فولر المدمج (ADF) Augmented Dickey-Fuller :

يقوم هذا الاختبار بإدراج عدد من الفروق ذات الفجوة الزمنية حتى تختفي مشكلة الارتباط، يتم مقارنة قيمة الاختبار مع القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5% ، فإذا كانت قيمة (DAF) الذاتي في هذا الاختبار أكبر من القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5% يتم رفض فرض العدم و قبول الفرض البديل الذي ينص على استقرار السلسلة.

أما إذا كانت قيمة (DAF) أقل من القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5% يتم رفض الفرض البديل وقبول فرض العدم الذي ينص على عدم استقرار السلسلة.

#### ب/ اختبار فيليبس بيرون (PP) Phillips and peron :

يقوم هذا الاختبار على إدخال تصحيح الارتباط الذاتي باستخدام طريقة معلمية ، في هذا الاختبار يتم مقارنة قيمة اختبار (PP) مع القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5% ، فإذا كانت قيمة (PP) أكبر من القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5%، يتم رفض فرض العدم وقبول فرض البديل الذي ينص على استقرار السلسلة، أما إذا كانت قيمة اختبار (PP) أقل من القيمة الحرجة يتم قبول فرض العدم الذي ينص على عدم استقرار السلسلة (1) .

#### الجدول رقم (5-3-1)

يوضح نتائج اختبار ديكي-فولر المدمج (DAF) لاستقرار سلسلة متغيرات معادلة الانحدار

متغير الدراسة	قيمة اختبار (DAF)	القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 5%	مستوى استقرار السلسلة
الناتج المحلي الإجمالي GDP	-3.142445	-3.0038	الفرق الأول
إيرادات شركة الخطوط البحرية RSL	-4.709787	-3.0038	الفرق الأول
إيرادات هيئة الموانئ البحرية RSP	3.529351	-3.0659	الفرق الثاني

المصدر: إعداد الباحث من نتائج برنامج E.VIEWS ملحق رقم (1)

(1) المرجع السابق ، ص ص 11-12 .

من الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة اختبار (DAF) أقل من القيمة الحرجة عند مستوى المعنوية 5% لسلسلة بيانات المتغيرات ( الناتج المحلي الإجمالي GDP، إيرادات شركة الخطوط البحرية RSL )، عند حساب قيمة اختبار جذر الوحدة بقيمة اختبار (DAF) وجد أنها غير ساكنة أو غير مستقرة في المستوى لذلك تم أخذ قيم الفرق الأول الذي استقرت فيه سلاسل المتغيرات المذكورة . لذلك فإننا نرفض فرض البديل ونقبل الفرض العدم القائل أن السلسلة الزمنية مستقرة في الفرق الأول.

أما سلسلة متغير ( إيرادات هيئة الموانئ البحرية RSP ) عند حساب قيمة اختبار جذر الوحدة بقيمة اختبار (DAF) وجد أنها غير ساكنة أو غير مستقرة في المستوى لذلك تم أخذ قيم الفرق الثاني الذي استقرت فيه السلسلة.

3-3-5 قياس أثر إيرادات النقل البحري على الناتج المحلي الإجمالي:

**تقدير وتقييم معادلة الناتج المحلي الإجمالي :**

بعد إجراء اختبار استقرار بيانات السلاسل الزمنية لمعادلة الانحدار الخطي المتعدد التي توضح أثر إيرادات النقل البحري على النمو الاقتصادي والذي تم قياسه من خلال متغير الناتج المحلي الإجمالي خلال فترة الدراسة ( 1990-2014 م ) تم التوصل إلى النتائج من خلال استخدام طريقة المربعات الصغرى العادية في عملية التقدير وكانت النتائج كالتالي:

**الجدول رقم (2-3-5)**

**يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار البسيط**

Variables	Coefficient	Std.Erro	T. statistic	Prob
OB	11890.70	1854.484	6.411864	0.0000
RSL	31.02655	73.56233	0.421772	0.6785
RSP	14.38413	1.956136	7.353337	0.0000

R-squared	0.853569	F-statistic	49.54772	S.E. of regression	2510.582
Adjusted R-squared	0.836342	Prob(F statistic)	0.000000	Durbin-Watson stat	0.586597

المصدر: إعداد الباحث من نتائج برنامج E.VIEWS ملحق رقم (2)

## أ/ النموذج المقدر لمعادلة الانحدار الخطي المتعدد:

$$GDP = B_1 + B_2 RSL + B_3 RSP + U_1$$

$$\hat{GDP} = \hat{B}_1 + \hat{B}_2 RSL + \hat{B}_3 RSP$$

$$\hat{GDP} = 11890.70 + 31.02655 RSL + 14.38413 RSP$$

## ب/ تقييم معادلة الانحدار الخطي المتعدد:

أولاً : المعيار الاقتصادي:

هو عبارة عن مطابقة القيم والإشارات التي تم الحصول عليها مع النظرية الاقتصادية و  
بإجراء الفحص الاقتصادي للمعادلة المقدر ما يلي :

- بلغت قيمة معلمة الثابت المقدر (11890.70) وبما أن إشارة القاطع أو الثابت ( $\hat{B}_1$ ) موجبة تتفق مع النظرية الاقتصادية حيث يمثل الجزء الثابت من المتغير التابع (الناتج المحلي الإجمالي) الذي لا يعتمد على المتغيرات المستقلة في النموذج .

- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات شركة الخطوط البحرية المقدر (31.02655) وبما أن إشارة معلمة إيرادات شركة الخطوط البحرية المقدر ( $\hat{B}_2$ ) موجبة فإن ذلك يتفق مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي GDP (النمو الاقتصادي) والعائد من النقل البحري .

- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات هيئة الموانئ البحرية المقدر (14.38413) وبما أن إشارة معلمة إيرادات هيئة الموانئ البحرية المقدر ( $\hat{B}_3$ ) موجبة وهي تتفق مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي GDP (النمو الاقتصادي) والعائد من النقل البحري

ثانياً : المعيار الإحصائي :

• اختبار معنوية المعالم المقدر : يتم استخدام اختبار (T) لاختبار معنوية معالم النموذج المقدر فإذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أكبر من قيمة مستوى الدلالة المعنوية 0.05 يتم قبول فرض العدم القائل أن المعلمة المقدر غير معنوية بمعنى أن قيمة المعلمة المقدر غير معتمدة إحصائياً، أما إذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أقل من 0.05 يتم رفض فرض و قبول فرض البديل القائل أن المعلمة المقدر معنوية بمعنى أنها معتمدة إحصائياً وفيما يلي تقييم أثر المتغيرات المستقلة على المتغير التابع ( الناتج المحلي الإجمالي)، من نتائج التقدير كما هو موضح في الملحق رقم (3) يتضح الآتي:

1. معنوية القاطع أو الثابت ( $\hat{B}_1$ ) وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) بلغت (0.000) وهذه القيمة أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 ، لذلك تم رفض فرض العدم و قبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدر ( $\hat{B}_1$ ) معنوية أي النتائج معتمدة إحصائياً، وهذا يعني

وجود علاقة بين المتغير التابع (النمو الاقتصادي الذي تم قياسه بالنتائج المحلي الإجمالي (GDP) والمتغيرات المستقلة المتمثلة في الإيرادات الخاصة بمكوني النقل البحري وهما شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية.

2. عدم معنوية معلمة متغير إيرادات شركة الخطوط البحرية RSL وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) وهي (0.6785) أكبر من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 لذلك تم رفض فرض البديل وقبول الفرض العدم . وهذا يعني عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين المتغير المستقل (إيرادات شركة الخطوط البحرية) والمتغير التابع (النتائج المحلي الإجمالي) فترة الدراسة يرجع السبب في ذلك إلى قوه تأثير المتغير الآخر (إيرادات هيئة الموانئ البحرية) وكان هنالك ارتباط بين المتغيرات المستقلة. وبالتالي قبول الفرض العدم ورفض الفرض البديل القائل أن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين إيرادات شركة الخطوط البحرية والنمو الاقتصادي.

3. معنوية معلمة متغير إيرادات هيئة الموانئ البحرية RSP وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) وهي (0.000) أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 لذلك تم رفض الفرض العدم وقبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدره ( $B^3$ ) معنوية وهذا يؤكد على وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين المتغير المستقل (إيرادات هيئة الموانئ البحرية) والمتغير التابع (النتائج المحلي الإجمالي) .

اختبار جودة توفيق المعادلة المقدره : يعرف هذا الاختبار باختبار القوة التفسيرية للنموذج أو بمقدرة النموذج على التفسير ويتم استخدام معامل التحديد المعدل  $R^2$  لقياس ذلك، وكلما كانت قيمة  $R^2$  عالية دل ذلك على جودة توفيق النموذج. يتضح من الجدول رقم (24) أن قيمة معامل التحديد المعدل  $R^2$  بلغت 0.836342 أي أن المتغيرات المستقلة (RSL,RSP) تؤثر بحوالي 84 % على المتغير التابع (GDP) تم تفسيرها من خلال النموذج، بينما 16 % المتبقية هي أثر المتغيرات غير المضمنة في النموذج وذلك يدل على جودة توفيق المعادلة.

#### ثالثاً : المعيار القياسي :

هذا المعيار يتحدد من خلال نظرية الاقتصاد القياسي، حيث يتم التأكد عن طريقه من خلو النموذج من مشاكل الاقتصاد القياسي وهي:

- 1- مشكلة الارتباط الخطي المتعدد: تشير مشكلة الارتباط الخطي المتعدد إلى الوضع الذي تكون فيه علاقة خطية بين اثنين أو أكثر من المتغيرات المستقلة هذا الوضع ناتج من الإخلال بإحدى افتراضات طريقة المربعات الصغرى التي تشير إلى عدم ارتباط المتغيرات المستقلة ارتباطاً خطياً تماماً<sup>(1)</sup> .

(1) طارق محمد الرشيد ، المرشد في الاقتصاد القياسي التطبيقي ، 2005 م ، ص 41 .

### جدول رقم (5-3-3)

#### مصفوفة الارتباطات بين متغيرات دالة الناتج المحلي الإجمالي

variables	GDP	RSL	RSP
GDP	1.000000	0.622750	0.923058
RSL	0.622750	1.000000	0.642151
RSP	0.923058	0.642151	1.000000

المصدر: إعداد الباحث من نتائج برنامج E.VIEWS ملحق رقم (3).

من خلال الجدول أعلاه يتضح أن قيمة معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة (RSL,RSP) بلغت (0.642151) أي 64.2% وهي أقل من نسبة 80% وذلك يعني أن معادلة انحدار الناتج المحلي الإجمالي لا تعاني من مشكلة ارتباط خطي متعدد.

2- مشكلة اختلاف التباين: إحدى الفرضيات الأساسية في تحليل الانحدار هو ثبات حد الخطأ العشوائي بمعنى متوسط الفرق بين المشاهدات المتجاوزة يجب ألا يزيد أو ينقص بشكل كبير مع مرور الزمن وعند مخالفة هذا الشرط تتصف البيانات بوجود مشكلة اختلاف التباين.

هناك عدة اختبارات مستخدمة للكشف عن مشكلة اختلاف التباين منها اختبار آرش-وايت، حيث يتم قراءة القيمة الاحتمالية ل  $R^2$  obs ومقارنتها مع مستوى الدلالة المعنوية (0.05) إذا كانت القيمة الاحتمالية أكبر من (0.05) يتم قبول فرض العدم الذي ينص على عدم وجود مشكلة اختلاف التباين، أما إذا كانت القيمة الاحتمالية أقل من 0.05 يتم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل الذي ينص على وجود مشكلة اختلاف التباين.

من الملحق رقم (3) لاكتشاف مشكلة اختلاف التباين نجد أن قيمة اختبار آرش-وايت ARCH Obs\*R-squared بلغت (9.406646) والقيمة الاحتمالية للاختبار تساوي (0.002162) وهذه القيمة أقل من 0.05، يعني ذلك رفض الفرض البديل وقبول الفرض العدم الذي ينص على عدم وجود مشكلة اختلاف التباين.

مشكلة الارتباط المتعدد: إن أحد الافتراضات المهمة في النموذج هو أن معاملات الأخطاء العشوائية غير مرتبطة زمنياً، يسمى الارتباط بين المشاهدات المرتبطة زمنياً بظاهرة الارتباط الذاتي ويتم اكتشاف مشكلة الارتباط الذاتي عن طريق إحصائية ديبرين واتسون (D.W) فإذا كانت قيمة ديبرين واتسون قريبة من القيمة المعيارية وهي (2) أو تساويها دل ذلك على خلو المعادلة من مشكلة الارتباط الذاتي. أما إذا كانت القيمة أصغر من (1.5) دل ذلك على وجود ارتباط ذاتي موجب وإذا كانت القيمة أكبر من (2.5) دل ذلك على وجود ارتباط ذاتي سالب.

ومن خلال الجدول (26) يتضح أن قيمة اختبار ديرين واتسون بلغت (0.586597) بما أن هذه القيمة أقل من القيمة المعيارية وهي (2) يعني ذلك أن معادلة الانحدار المقدره تعاني من مشكلة ارتباط ذاتي موجب.

ويرجع السبب في وجود هذه المشكلة أن هنالك علاقة ذات اتجاهين بين المتغيرات المستقلة من جهة وبين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع من جهة أخرى.

4-3-5 قياس أثر إيرادات شركة الخطوط البحرية على الناتج المحلي الإجمالي :

**أولاً : تقدير و تقييم معادلة الانحدار البسيط :**

بعد إجراء اختبار استقرار بيانات السلاسل الزمنية لمعادلة الانحدار الخطي البسيط التي توضح أثر إيرادات الخطوط البحرية على النمو الاقتصادي خلال فترة الدراسة ( 1990-2014م) تم التوصل إلى النتائج من خلال استخدام طريقة المربعات الصغرى العادية في عملية التقدير وكانت النتائج كالتالي:

الجدول رقم (4-3-5)

يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار البسيط

Variables	Coefficient	Std.Erro	T. statistic	Prob
$B_1$	7618.790	1837.808	4.145585	0.0004
RSL	402.7484	64.41031	6.252857	0.0000

R-squared	0.629619	F-statistic	39.09822	S.E. of regression	2510.582
Adjusted R-squared	0.613515	Prob(F statistic)	0.000002	Sum squared resid	4.51E+08

المصدر: إعداد الباحث من نتائج برنامج E.VIEWS ملحق رقم (4)

1- النموذج المقدر لمعادلة الانحدار الخطي البسيط :

$$GDP = B_1 + B_2 RSL + U_1$$

$$\hat{GDP} = \hat{B}_1 + \hat{B}_2 RSL$$

$$\hat{GDP} = 7618.790 + 402.7484 RSL$$

2- تقييم معادلة الانحدار الخطي البسيط :

أولاً : المعيار الاقتصادي :

هو عبارة عن مطابقة القيم والإشارات التي تم الحصول عليها مع النظرية الاقتصادية وبإجراء

الفحص الاقتصادي للمعادلة المقدره يتضح ما يلي:

- بلغت قيمة معلمة الثابت المقدرة (7618.790) وبما أن إشارة القاطع أو الثابت ( $B^1$ ) موجبة تتفق مع النظرية الاقتصادية حيث يمثل الجزء الثابت من المتغير التابع (الناتج المحلي الإجمالي) الذي لا يعتمد على المتغيرات المستقلة في النموذج .
- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات شركة الخطوط البحرية المقدرة (402.7484) وبما أن إشارة معلمة إيرادات شركة الخطوط البحرية المقدرة ( $B^2$ ) موجبة فإن ذلك يتفق مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي GDP (النمو الاقتصادي) والعائد من الخطوط البحرية السودانية.

#### ثانياً : المعيار الإحصائي :

##### • اختبار معنوية المعالم المقدرة:

يتم استخدام اختبار (T) لاختبار معنوية معالم النموذج المقدر فإذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أكبر من قيمة مستوى الدلالة المعنوية 0.05 يتم قبول فرض العدم القائل أن المعلمة المقدرة غير معنوية بمعنى أن قيمة المعلمة المقدرة غير معتمدة إحصائياً، أما إذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أقل من 0.05 يتم رفض فرض وقبول فرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة معنوية بمعنى أنها معتمدة إحصائياً وفيما يلي تقييم أثر المتغيرات المستقلة على المتغير التابع (الناتج المحلي الإجمالي)، من نتائج التقدير كما هو موضح في الملحق رقم (3) يتضح الآتي:

1 - معنوية القاطع أو الثابت ( $B^1$ ) وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) بلغت (0.00004) وهذه القيمة أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 ، لذلك تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة ( $B^1$ ) معنوية أي النتائج معتمدة إحصائياً .

2 - معنوية معلمة متغير إيرادات شركة الخطوط البحرية RSL وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) وهي (0.000) أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 لذلك تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة ( $B^2$ ) معنوية وهذا يعني وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين المتغير المستقل (إيرادات شركة الخطوط البحرية) والمتغير التابع (الناتج المحلي الإجمالي) .

##### • اختبار جودة توفيق المعادلة المقدرة :

يعرف هذا الاختبار باختبار القوة التفسيرية للنموذج أو بمقدرة النموذج على التفسير ويتم استخدام معامل التحديد  $R^2$  لقياس ذلك، وكلما كانت قيمة  $R^2$  عالية دل ذلك على جودة توفيق النموذج يتضح من الجدول رقم (27) أن قيمة معامل التحديد  $R^2$  بلغت 0.629619 أي أن المتغير المستقل إيرادات شركة الخطوط البحرية (RSL) يؤثر بحوالي 63% على المتغير التابع (GDP) تم تفسيرها من خلال النموذج ، بينما 37% المتبقية هي أثر المتغيرات غير المضمنة في النموذج وذلك يدل على جودة توفيق المعادلة .

5-3-5 قياس أثر إيرادات هيئة الموانئ البحرية على الناتج المحلي الإجمالي :  
**أولاً : تقدير و تقييم معادلة الانحدار :**

بعد إجراء اختبار استقرار بيانات السلاسل الزمنية لمعادلة الانحدار الخطي البسيط التي توضح أثر إيرادات هيئة الموانئ البحرية على النمو الاقتصادي خلال فترة الدراسة ( 1990 - 2014 م) تم التوصل إلى النتائج من خلال استخدام طريقة المربعات الصغرى العادية في عملية التقدير وكانت النتائج كالتالي:

**الجدول رقم (5-3-5)**

**يوضح نتائج تقدير معادلة الانحدار الخطي البسيط**

Variables	Coefficient	Std.Erro	T. statistic	Prob
$B_1$	12568.49	904.1580	13.90077	0.0000
RSP	14.91393	1.464887	10.18094	0.0000

R-squared	0.852036	F-statistic	103.6516	S.E. of regression	2452.579
Adjusted R-squared	0.843816	Prob(F statistic)	0.000000	Sum squared resid	1.08E+08

المصدر: إعداد الباحث من نتائج برنامج E.VIEWS ملحق رقم (4)

**1 - النموذج المقدر لمعادلة الانحدار الخطي البسيط :**

$$GDP = B_1 + B_2 RSP + U_1$$

$$GDP^{\wedge} = B^{\wedge}_1 + B^{\wedge}_2 RSP$$

$$GDP^{\wedge} = 12568.49 + 14.91393 RSP$$

**تقييم معادلة الانحدار الخطي البسيط :**

**أولاً : المعيار الاقتصادي :**

هو عبارة عن مطابقة القيم والإشارات التي تم الحصول عليها مع النظرية الاقتصادية وبإجراء

الفحص الاقتصادي للمعادلة المقدره يتضح ما يلي :

- بلغت قيمة معلمة الثابت المقدره (12568.49) و بما أن إشارة القاطع أو الثابت ( $B^{\wedge}_1$ ) موجبة تتفق مع النظرية الاقتصادية حيث يمثل الجزء الثابت من المتغير التابع (الناتج المحلي الإجمالي) الذي لا يعتمد على المتغيرات المستقلة في النموذج .

- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات هيئة الموانئ البحرية المقدره (14.91393) و بما أن إشارة معلمة إيرادات هيئة الموانئ البحرية المقدره ( $B^{\wedge}_2$ ) موجبة فإن ذلك يتفق مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي GDP (النمو الاقتصادي) والعائد من هيئة الموانئ البحرية السودانية.

ثانياً : المعيار الإحصائي :

اختبار معنوية المعامل المقدرة : يتم استخدام اختبار (T) لاختبار معنوية معالم النموذج المقدر فإذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أكبر من قيمة مستوى الدلالة المعنوية 0.05 يتم قبول فرض العدم القائل أن المعلمة المقدرة غير معنوية بمعنى أن قيمة المعلمة المقدرة غير معتمدة إحصائياً، أما إذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار (T) أقل من 0.05 يتم رفض فرض وقبول فرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة معنوية بمعنى أنها معتمدة إحصائياً وفيما يلي تقييم أثر المتغيرات المستقلة على المتغير التابع ( الناتج المحلي الإجمالي) ، من نتائج التقدير كما هو موضح في الملحق رقم (3) يتضح الآتي:

1. معنوية القاطع أو الثابت ( $B^1$ ) و ذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) بلغت (0.00000) وهذه القيمة أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 ، لذلك تم رفض فرض العدم و قبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة ( $B^1$ ) معنوية أي النتائج معتمدة إحصائياً .

2. عدم معنوية معلمة متغير إيرادات هيئة شركة الخطوط البحرية RSP وذلك لأن القيمة الاحتمالية لاختبار (T) وهي (0.0000) أقل من مستوى الدلالة المعنوية 0.05 لذلك تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل القائل أن المعلمة المقدرة ( $B^2$ ) معنوية وهذا يعني وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين المتغير المستقل (إيرادات هيئة الموانئ البحرية) والمتغير التابع ( الناتج المحلي الإجمالي).

اختبار جودة توفيق المعادلة المقدرة : يعرف هذا الاختبار باختبار القوة التفسيرية للنموذج أو بمقدرة النموذج على التفسير ويتم استخدام معامل التحديد  $R^2$  لقياس ذلك ، و كلما كانت قيمة  $R^2$  عالية دل ذلك على جودة توفيق النموذج يتضح من الجدول رقم (4-4) أن قيمة معامل التحديد  $R^2$  بلغت 0.852036 أي أن المتغير المستقل إيرادات هيئة الموانئ البحرية (RSP) يؤثر بحوالي 85% على المتغير التابع (GDP) تم تفسيرها من خلال النموذج، بينما 15% المتبقية هي أثر المتغيرات غير المضمنة في النموذج و ذلك يدل على جودة توفيق المعادلة.

## النتائج والتوصيات

### النتائج الخاصة:

- 1 - توجد علاقة طردية بين إيرادات (RSP) هيئة الموانئ البحرية والنمو الاقتصادي في السودان (GDP) خلال فترة الدراسة. وهذا ما أكدته الدراسة حيث أن قيمة معامل الإيرادات موجب وان القيمة الاحتمالية لها اقل من 0.05.
- 2 - توجد علاقة طردية بين إيرادات شركة الخطوط البحرية السودانية والنمو الاقتصادي في السودان خلال فترة الدراسة. وهذا ما أكدته الدراسة، حيث أن معامل إيرادات شركة الخطوط البحرية (RSL) حيث معامل الإيرادات قيمة موجبة، أنها غير ذات دلالة إحصائية لان القيمة الاحتمالية لها اكبر من 0.05 وهذا يعني أنها غير دالة إحصائية (غير معنوية).
- 3 - توجد علاقة طردية بين إيرادات شركة الخطوط البحرية والنمو الاقتصادي عندما استخدمنا في التحليل نموذج الانحدار الخطي البسيط، حيث كانت قيمة معامل إيرادات الشركة قيمة موجبة وان قيمة الاحتمالية لها كانت اقل من 0.05 ويعني هذا أن هنالك علاقة ذات دلالة إحصائية بين إيرادات شركة الخطوط البحرية السودانية والنمو الاقتصادي في السودان . وهذا يعني أنها تؤثر في النمو الاقتصادي ولكن كان تأثيرها ضعيف.
- 4 - تؤكد نتائج الدراسة بان المتغيرات المستقلة المدرجة في النموذج تؤثر على النمو الاقتصادي، حيث أن قيمة معامل التحديد  $adjuster-squared$  تساوي 83.6% والباقي 16.4% وهو عبارة عن اثر المتغيرات العشوائية غير المضمنة في النموذج ، وعليه فإن جميع معلمات النموذج معتمدة اقتصاديا وإحصائياً عند مستوى المعنوية 0.05، وبالتالي فان المتغيرات المستقلة تؤثر على النمو الاقتصادي في السودان خلال فترة الدراسة.
- 5 - أكدت هذه الدراسة أن هنالك تأثير متبادل بين عمل ونشاط كل من شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية السودانية وكان ذلك من خلال الارتباط الذاتي بين إيراداتهما خلال تلك الفترة.
- 6 - أكدت الدراسة أن أداء النقل البحري عامة وأداء شركة الخطوط البحرية على وجه الخصوص تربطها علاقة طردية تبادلية قوية بقطاعات الاقتصاد السوداني الأخرى، ويظهر ذلك من خلال التطورات الاقتصادية التي مر بها الاقتصاد السوداني خلال الفترات السابقة.

7 - توصلت الدراسة إلى أن شركة الخطوط البحرية غير قادرة على تجديد أسطولها لعدم وجود التمويل وأنها الآن لا تملك سوى الأصول المتمثلة في المباني فقط. وان الشركة الآن تمت تصفيته وأحيل العاملون فيها إلى الصالح العام في هذا العم 2016.

### النتائج العامة :

- 1 - تلعب خدمات النقل البحري دوراً مهماً في رفع معدلات النمو وتحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغير الاقتصادية وتساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وتوفير مدخلاته الأمر الذي ينعكس ايجابياً على ميزان مدفوعات الدولة.
- 2 - يتمتع السودان بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأحمر تسمح بقيام العديد من الموانئ وأحواض بناء وصيانة السفن ويؤدي هذا إلى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد فضلاً عن استيعاب أعداد كبيرة من العمالة الوطنية في هذا الحقل مما يسهم في تخفيض حدة البطالة.
- 3 - يساهم قطاع النقل البحري في دفع عجلة النمو والتنمية الاقتصادية بالبلاد من خدمة التجارة الخارجية وتوفير العملات الصعبة التي كانت تتسرب إلى الخارج في شكل أجور (نولين) تدفع لشركات الملاحة الأجنبية.
- 4 - تأثر أداء شركة الخطوط البحرية بمشاكل الاقتصاد السوداني المتمثل في انخفاض الإنتاج الزراعي والصناعي وكذلك حالة عدم الاستقرار السياسي الذي تعاني منه البلاد منذ عقد الثمانينات من القرن الماضي فانعكس ذلك سلباً على أداء الشركة.
- 5 - تأثرت الشركة كثيراً من السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من بعض القضايا الإقليمية والدولية (حرب الخليج 2) مما سبب لها سوء في شكل علاقاتها الخارجية خاصة مع الدول صانعة القرار في المنظمات والهيئات الدولية.
- 6 - عدم وجود مؤسسات أكاديمية متخصصة في مجال النقل البحري في السودان مد هذا القطاع بمتطلباته من الكوادر البشرية المؤهلة لسد الفجوة التي تظهر بسبب هجرة العقول إلى الخارج تسبب ذلك في ضعف أداء شركة الخطوط البحرية والموانئ البحرية.
- 7 - تمثل التجارة الدولية البحرية حوالي 90% من حجم التبادل التجاري على المستوى العالمي ويلعب النقل البحري دوراً أساسياً في هذا المجال إذا تعتمد عليه التجارة الدولية بنسبة كبيرة. وان أكثر من 80% من تجارة السودان الخارجية تتم عبر النقل البحري وهذا يؤكد أهميته بالنسبة لبلد مثل السودان.

8 - عدم توفر مواعين متخصصة (بواخر، موانئ) مناسبة لنقل صادرات السودان من الثروة الحيوانية ومنتجات الخضر والفواكه إلى المناطق الأخرى خاصة إلى منطقة البحر الأحمر مما انعكس ذلك على عائدات النقل وخاصة عوائد شركة الخطوط البحرية السودانية.

## أ/ التوصيات الخاصة:

- 1- العمل على تجهيز وتهيئة الموانئ السودانية لتواكب التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال خدمات الموانئ المختلفة حتى تتمكن من زيادة إيراداتها وتساهم في نمو الاقتصاد.
- 2- العمل على تبني برنامج عمل واضح لإعادة شركة الخطوط البحرية إلى سابق عهدها مساهمة في اقتصاد السودان ونموه من خلال عملها على نقل صادرات وواردات السودان إضافة إلى حماية الاقتصاد القومي في وقت الكوارث والأزمات. مع ضرورة توفير الدعم والمساندة والحماية لها من خلال الإشراف المباشر عليه من قبل الدولة وذلك لأهميته.
- 3- العمل على تجديد سفن الأسطول الوطني والعمل على اتباع السياسات اللازمة للمحافظة عليه ضمن سوق الملاحة البحرية، وذلك من خلال تشجيع القطاع الخاص على الدخول في شركات إستراتيجية مع الدولة في هذا المجال.
- 4- العمل على إعادة الكادر المؤهل في مجال النقل البحري حتى يساهم في إعادة بناء الشركة.
- 5- النظر إلى قطاع النقل البحري كحلقة مكملة لترقية وتطوير الاقتصاد السوداني في جوانبه المختلفة وإن أي مجهودات تبذل لتحسين الإنتاج يجب أن يقابلها تحسين في وسائل النقل البحري الوطني.

## ب/ التوصيات العامة:

- 1- نوصي بالاهتمام من قبل الدول بقطاع النقل البحري العالمي باعتباره من المحاور الرئيسية لمشروعات البنية التحتية وهي الدعامة الحقيقية الناقلة النوعية للقطاع الاقتصادية في نجاح خطط ومشروعات التنمية وكذلك يساهم في ربط أجزاء الدول المختلفة بعضها البعض تجارياً.
- 2- الاهتمام بقطاع النقل البحري باعتباره قطاعاً حيويًا وإستراتيجياً يمكنه المساهمة في النمو الاقتصادي بصورة إيجابية ويمكن الاستفادة من مزايا الخصخصة خاصة تجارب الدول التي طبقت هذا النوع من السياسات الاقتصادية مع ضرورة ومراعاة ظروف الاقتصاد السوداني وتركيبته الهيكلية.
- 3- العمل على بناء مؤسسات أكاديمية بحرية متخصصة لها القدرة على أداء دورها في مد هذا القطاع بالكوادر البشرية ذات التأهيل والتدريب العالي مما يساهم في زيادة إنتاجية هذا القطاع على المستوى الكلي للاقتصاد القومي.
- 4- ضرورة مواصلة الدراسات في مجال النقل البحري لأهميته في تحقيق النمو الاقتصادي وصولاً إلى معرفة الأسباب التي أهدت هذا القطاع عن لعب دوره في الاقتصاد.

## المراجع:

- 1- افيريت هاجن (1988م) اقتصاديات التنمية، ترجمة جورج خوري، مركز الكتب، الأردن.
- 2- بسام يونس إبراهيم آخرون (2002)، الاقتصاد القياسي، دار عزة للنشر والتوزيع الخرطوم.
- 3- بلال شاكر ياسين (2001) ، مفاهيم النقل البحري ، مطبعة الهلالي، الكويت.
- 4- جيمس جوارتيني وريكارد استروب الاقتصاد الكلي الاختيار العام والخاص، ترجمة عبد الفتاح عبد الرحمن وعبد العظيم محمد (1999م)، جامعة الملك سعود، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية.
- 5- حربي محمد عريقات (2006م)، مبادئ الاقتصاد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الأردن، عمان.
- 6- حمد سليمان المشوخي (2003)، اقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العالمي للطباعة والنشر، الإسكندرية.
- 7- الزبير بشير طه وحامد حسين محمد فكي (2005م) بين التقنية والتنمية، سلسلة إصدارات الوعد ، العدد52، المركز القومي للإنتاج الإعلامي، الخرطوم.
- 8- سميرة إبراهيم محمد أيوب، (2003م) ، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر.
- 9- طارق عبد الفتاح الشريعي، (2010م)، اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر (ج م ع).
- 10- طارق محمد الرشيد (2005) المرشد في الاقتصاد القياسي التطبيقي ، السودان.
- 11- طارق محمد الرشيد وساميه حسن (2010) ، سلسلة الاقتصاد القياسي التطبيقي باستخدام برنامج E.views. (منهجية استقرار السلاسل الزمنية) ، السودان
- 12- عبد المنعم عفر، 1992م، التنمية البشرية التخطيط وتقويم المشروعات في الاقتصاد الإسلامي، دار الوفاء للطباعة والنشر، جمهورية مصر العربية.
- 13- عبد الوهاب عثمان شيخ موسى، 2012م، منهجية الإصلاح الاقتصادي في السودان الجزء الثاني ، المكتبة الوطنية، الخرطوم.
- 14- عبد العظيم سليمان المهل 2007م، التنمية الاقتصادية والتخطيط الاقتصادي، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا .
- 15- عبد القادر محمد عبد القادر وآخرون 2004-2005م النظرية الاقتصادية الكلية، الناشر قسم الاقتصاد جامعة الإسكندرية.

- 16- عبد القادر محمد عبد القادر ورمضان محمد مقلد، النظرية الاقتصادية الكلية، (2005م)، الناشر قسم الاقتصاد، جامعة الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- 17- عبد الوهاب عثمان شيخ موسى، (2001م)، منهجية الإصلاح الاقتصادي في السودان، دراسة تحليلية للتطورات الاقتصادية في السودان خلال الفترة 1970-2000م، شركة مطابع السودان للعملة الخرطوم.
- 18- عبدو القاسم دانو، (2004م) المؤسسات البحرية، الأسس والمعايير، بدون دار طباعة.
- 19- عبلة عبد العزيز بخاري (2009م)، التخطيط والتنمية الاقتصادية، جامعة الملك عبد العزيز بن سعود، المملكة العربية السعودية.
- 20- عثمان إبراهيم السيد، الاقتصاد السوداني، الطبعة الثالثة، دار جامعة القرآن الكريم، للطباعة والنشر، الخرطوم.
- 21- العشري حسين درويش (1985) التنمية الاقتصادية والتخطيط الاقتصادي، جامعة طنطا، بدون دار النشر.
- 22- علي جمال الدين عوض (1993)، النقل البحري للبضائع، دار النهضة.
- 23- قسوم خيرى بلال، إشكاليات الاقتصاد والتنمية في السودان - حقائق الماضي ورؤى المستقبل-1986-2005م، دار جامعة الخرطوم للطباعة والنشر، الخرطوم.
- 24- مايكل ابدجمان، الاقتصاد الكلي النظرية والسياسة، (ترجمة محمد إبراهيم منصور، عنيزة 1985م)، المملكة العربية السعودية.
- 25- محسن جابر عبدو، عمان (2002)، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر.
- 26- محمد سليمان هدى، (1998م) اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية.
- 27- محمد عبد العزيز عجمية، إيمان عطية ناصف، (2000م) التنمية الاقتصادية، دراسات نظرية وتطبيقية، جامعة الإسكندرية.
- 28- محمد مروان السمان وآخرون (1992م)، مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي، دار الثقافة للطباعة والنشر، الأردن.
- 29- مختار السويفي، (2001)، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة.
- 30- محمد عبد العزيز عجمية وآخرون (2010م)، التنمية الاقتصادية بين النظرية والسياسة (مصر)، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثالثة.

31- مدحت مصطفى وسهير عبد الظاهر، (1999م)، النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية.

32- مصطفى احمد حمد منصور، (2008م)، اقتصاديات النقل، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

33- وليد عبد الخالق التميمي، (1987م) مقدمة في مبادئ الاقتصاد التحليلي، المؤسسة العالمية للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، دار الحكمة للتوزيع، قطر.

**الرسائل الجامعية:**

**أولاً: الدكتوراه:**

1- إبراهيم حسين صلاح الدين بدر الدين، (2012م)، محددات النمو الاقتصادي في الأجل الطويل في الفترة من 1970-2005م، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. الخرطوم.

2- اسعد مبارك حسين، (2009م) استخدام نظام التكاليف على أساس النشاط في تحديد وقياس تخصيص التكاليف المشتركة في قطاع الخدمات المينائية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين.

3- بابكر احمد العوض، (2010م)، اثر تطوير النقل البحري على تجارة السودان الخارجية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة البحر الأحمر.

4- خضر صالح عثمان عمر (2011م)، قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان (1990-2009م)، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

5- عابدين عابد العبدلي (2005م)، تقدير اثر الصادرات على النمو الاقتصادي في الدول الإسلامية، دراسة دكتوراه غير منشورة، مركز صالح عبد الله للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، السنة التاسعة، عدد 27.

6- عاطف محمد عبد القادر، (2008م)، اثر تجهيزات المناولة على كفاءة نقل البضائع بالحاويات، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين.

7- وعيل ميلود (2014م)، المحددات الحديثة للنمو الاقتصادي في الدول العربية وسبل تفعيلها، دراسة حالة الجزائر، مصر، السعودية، في الفترة من 1990-2010م، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التيسير، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3.

## ثانياً: الماجستير

- 1- ابتسام الطيب الجاك(2012م)، اثر رأس المال البشري في النمو الاقتصادي في الفترة (1970-2005م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، الخرطوم.
- 2- سعيد صالح إدريس (2012م)، دور الناقل الوطني في نقل تجارة السودان الخارجية، رسالة ماجستير، جامعة البحر الأحمر.
- 3- سليمان خليفة مردس (2014م)، دراسة قياسية على محددات النمو الاقتصادي في السودان خلال الفترة من(1985-2010م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 4- سميه بدوي (2012)، النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة البحر الأحمر.
- 5- عبد الصادق محمد سعيد،(2003م) التحديث بميناء بورتسودان وأثره على تجارة السودان الخارجية، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، جامعة البحر الأحمر.
- 6- عزة صلاح خليل، (2012م) مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان أثره على التنمية الاقتصادية "دراسة حالة حاويات الميناء الجنوبي" بورتسودان 2004-2008م، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 7- مريم فرج محمد احمد، (2002م)، منافسة ميناء بورتسودان للموانئ الإقليمية في مجال الحاويات في الفترة 1990-2001م، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 8- معتصم شمس الدين قاسم (2010)، أثر النقل بالحاويات على حركة التجارة في السودان، رسالة ماجستير منشورة، جامعة النيلين.
- 9- يوسف حسن عبد الله، (2009م)، النشاط الاقتصادي للموانئ البحرية السودانية ومواكبه لمعايير ومتطلبات التجارة الدولية، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الإنمائية، جامعة الخرطوم.

## التقارير:

- 1- الاقتصاد السوداني في أرقام 2004-2008م.
- 2- البنك الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي. <http://www.the word bank.org>.
- 3- التقرير السنوي لبنك السودان المركزي للأعوام 2004 ، 2014م .
- 4- التقرير السنوي، هيئة الموانئ البحرية السودانية للأعوام (2003 ، 2001 ، 2012 ، 2013 ،
- 5- الجهاز المركزي للإحصاء 2015م.
- 6- شركة الخطوط البحرية السودانية التقارير السنوية للأعوام (1998، 1999، 2008 ، 2012).
- 7- شركة الخطوط البحرية السودانية تقرير سمنار تطوير الأداء 2003م.
- 8- مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (اونكتاد) استعراض النقل البحري 2001م.
- 9- وزارة المالية والاقتصاد الوطني العرض الاقتصادي للأعوام 2006 ، 2010 ، 2013م .
- 10- وزارة المالية والاقتصاد الوطني اللجنة الفنية للتصرف في مرافق القطاع العام (2000) التقييم التجاري لشركة الخطوط البحرية السودانية.

## المجلات:

- 1- الخطوط البحرية السودانية الماضي والحاضر والحلول العاجلة (1998).
- 2- العدد التوثيقي للخطوط البحرية السودانية 2009م.
- 3- العدد التوثيقي للخطوط البحرية السودانية 2008م.
- 4- مجلة الخطوط البحرية السودانية للأعوام (2003 ، 2009م)
- 5- النورابي دفع الله مدير الخطوط البحرية السودانية، صحيفة الرأي العام 2012/3/17م.

## الأوراق العلمية :

- 1- أحمد محمد احمد، تجربة نقل الركاب بالخطوط البحرية السودانية، (2000) ورقة بحثية عن شركة الخطوط البحرية السودانية، الخرطوم.
- 2- عثمان إبراهيم السيد (2004)، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، قضايا النقل في السودان.
- 3- محمد عيد ناجي (1994)، المشاكل الاقتصادية التي تواجه تشغيل الشركات الملاحية في الخليج العربي، المؤتمر الدولي الأول عن مشاكل النقل البحري في الدول النامية، القاهرة ج م ع.

- 4- منجد عباس محمد علي (2015)، النقل البحري في السودان، الأهمية والتحديات، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة البحر الأحمر.
- 5- عبد الواحد عثمان مصطفى (2004م) اقتصاديات الموانئ البحرية ، مؤتمر قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط وأفريقيا .

الانترنت :

- 1- احمد إبراهيم (2011/7/10م)، البترول في السودان Face book on line .
- 2- الشبكة العالمية لمعلومات الموقع الالكتروني // <https://www.alukah.net/cuture>
- 3- محمد الفاتح العتيبي (2008/12/6)، أثر الأزمة المالية العالمية على الاقتصاد السوداني، (on line)، الحوار المتمدن، العدد 2487.

**Marshall, ( 1921), Industry and Trade, London**

**Bonavia ,(1936) the Economics of Transport ,Cambridge university, press, London.**