

المبحث الاول

الإطار المنهجي

أولاً : مقدمة:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم الاقتصادي والاجتماعي ولا يمكن تحقيق التوازن بين قطاعات الاقتصاد لأي بلد دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من وسائل النقل المختلفة وقد تأثر الاقتصاد السوداني بعدد من السياسات والتي بدورها أثرت على قطاع النقل ومن بين هذه السياسات سياسة التحرير الاقتصادي، وتعني تحرير الاقتصاد من كل القيود التي تكبله. عن طريق تخفيض حدة قبضة الدولة في النشاط الاقتصادي ويكون ذلك بتخفيض أو إزالة القوانين أو القيود الإدارية.

وهذه السياسة أدت الي تدهور الاقتصاد بصورة عامة من خلال التأثير على قطاعاته المختلفة ،وتأثر قطاع النقل بهذه السياسة حيث أدت الي خفض العائدات الزراعية والصناعية وخفض مساهمة قطاع النقل في الأنشطة الاقتصادية .

ويتناول هذا البحث أثر سياسة التحرير على قطاع النقل.

مشكلة البحث:

يعد تأثير سياسة التحرير الاقتصادي من أهم العوامل المؤثرة على الاقتصاد وذلك اذا ما كان هنالك تأثير سلبي إذ يؤدي إلى احداث اضرار داخلية مثل انخفاض العائد المنقول أو حدوث البطالة وغيرها وأيضاً اضرار خارجية من خلال التأثير على ميزان المدفوعات .

فرضيات البحث:

1. تؤدي سياسة التحرير الاقتصادي الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد.

2. توجد علاقة بين سياسة التحرير الاقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

3. تطبيق سياسة التحرير الاقتصادي تؤدي الى تدهور قطاع النقل بالسكة حديد.

4. أدت سياسة التحرير الاقتصادي الى تقليص عدد العمالة بالسكة حديد.

أهداف البحث:

تكمن أهمية هذه الدراسة في التعرف على مفهوم سياسة التحرير الاقتصادي وقطاع النقل في السودان ومعرفة أثر تطبيق سياسة التحرير الاقتصادي على قطاع النقل في السودان والمعوقات التي واجهت تطبيق سياسة التحرير الاقتصادي في السودان.

أهمية البحث:

تأتي أهمية هذه الدراسة كونها تناولت احد أهم برامج الإصلاح وهي سياسة التحرير الاقتصادي ومدى أثر هذه الدراسة على قطاع النقل. وتأتي أهمية هذه السياسة لقلّة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع واغلب الدراسات تناولت أثر سياسة التحرير على البنوك والقطاع الزراعي.

منهجية البحث:

استخدم الباحثون المنهج الوصفي و التاريخي لأنه يمكن من خلاله معرفة العديد من أبعاد سياسة التحرير الاقتصادي.

حدود البحث:

الحدود المكانية:جمهورية السودان

الحدود الزمنية:(1990 - 2005)

مصادر والمعلومات:

المراجع ، الدراسات السابقة ، التقارير ذات الصلة ، الإستبيان

هيكل البحث:

الفصل الأول:

الإطار المنهجي للدراسة:

أولاً :المقدمة .

ثانياً :الدراسات السابقة.

الفصل الثاني: سياسة التحرير الاقتصادي :

المبحث الأول:مفهوم وأهداف التحرير الاقتصادي

المبحث الثاني : تطبيق سياسة التحرير الاقتصادي

المبحث الثالث: تعريف وأهمية وأهداف النقل

الفصل الثالث:التحرير الاقتصادي وقطاع النقل في السودان:

المبحث الأول: التحرير الاقتصادي في السودان

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية للنقل في السودان.

المبحث الثالث:مشاكل النقل في السودان .

الفصل الرابع: أثر سياسة التحرير الاقتصادي على قطاع النقل بالسكة حديد في السودان

المبحث الاول: السكة حديد في السودان

المبحث الثاني : عرض وتحليل ومناقشة النتائج

المبحث الثالث: اختبار الفرضيات

ثانياً : الدراسات السابقة

1.دراسة عماد محمد سليمان عبدالرحمن:¹

استعرض الباحث أثر سياسة التحرير الاقتصادي على معدلات التضخم في السودان خلال الفترة 1982-2001م مستعرضاً أهم التطورات في الاقتصاد السوداني خلال الفترة والسياسة المالية والنقدية بالإضافة إلى تعريف أهم المصطلحات والمفاهيم عن التضخم وسياسة التحرير الاقتصادي والخصخصة والسياسات المالية والنقدية . وتوصل الباحث إلى نتائج مهمة وهي أن سياسة التحرير الاقتصادي أدت لزيادة معدلات التضخم ،بالأضافة إلى أن هذه السياسة غير ملائمة لطبيعة الاقتصاد السوداني . واوصى الباحث بمحاربة التضخم عن طريق السياسات النقدية عن طريق البنك المركزي،بالأضافة إلى زيادة وتشجيع الاستثمارات الاجنبية، وتقليل النفاق الحكومي.

2.دراسة منجد إبراهيم محمود شروني²

تناول هذا البحث الآثار الاجتماعية لسياسة التحرير الاقتصادي في السودان خلال الفترة 1995-2005 م مع التركيز على أثر هذه السياسة على ارتفاع معدلات الفقر والبطالة باعتبارها من أهم الآثار المتوقعة والتي قد تحدث نتيجة لتنفيذ هذه السياسة.

البحث يحاول الاجابة على الاسئلة الآتية:

هل أدت سياسة التحرير الاقتصادي إلى ازدياد معدلات الفقر والبطالة خلال الفترة 1995 - 2005م؟ ماهي السياسات التي اتبعتها الحكومة لمعالجة لآثار السالبة لسياسة التحرير

اقتصادي؟ إلى اي مدى كانت هذه السياسات ناجحة في معالجة هذا الآثار السالبة؟ يستخدم البحث المنهج الوصفي التحليلي مع الاعتماد على المصادر الثانوية المتمثلة في المراجع واوراق العمل والتقارير الرسمية وشبكة الانترنت. وتوصل البحث الي ان سياسة التحرير الاقتصادي لعبت دوراً ارتفاع معدلات الفقر والبطالة خلال فترة الدراسة ،إذ ارتفعت معدلات

¹ دراسة عماد محمد سليمان ، سياسات التحرير الاقتصادي و أثرها علي معدلات التضخم في السودان خلال الفترة 1982 _ 2001 م ، بحث ماجستير ، جامعة امدرمان الاسلامية 2011م

² دراسة منجد إبراهيم محمود شروني ،الآثار الاجتماعية لسياسة التحرير الاقتصادي(الفقر و البطالة)خلال الفترة 996_2005م ،رسالة ماجستير غير منشوره ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا كلية الدراسات التجارية

الفقر بصورة ملحوظة في ولايات السودان المختلفة إذ يبلغ متوسط معدل الفقر حوالي 80% من سكان الولايات الشمالية، وتزامن ذلك مع انخفاض ملحوظ في الانفاق على قطاعي الصحة والتعميم، أيضاً أدت هذه السياسة ارتفاع معدلات البطالة خلال فترة الدراسة (متوسط 16%). كذلك لم تسهم السياسات (مثل إنشاء الصناديق الاجتماعية وتفعيل دور ديوان الزكاة) التي قامت بتنفيذها الحكومة في التقليل من حدة الفقر والبطالة، إذ ظلت هذه المعدلات مرتفعة طيلة فترة الدراسة 1995-2005م.

قدمت الدراسة العديد من التوصيات للتخفيف من الآثار السالبة لسياسة التحرير الاقتصادي فيما يتعلق بتخفيض المعدلات المرتفعة للفقر والبطالة ومن أهم هذه التوصيات العمل على زيادة فعالية دور شبكات الضمان الاجتماعي والاستفادة من أموال الزكاة بتوظيفها في مشاريع تدعم الفقراء وتمتص البطالة بخلق وظائف للعاطلين عن العمل

3دراسة موسى أبكر آدم¹

دراسة دور سكك حديد السودان في تنمية وتطوير الاقتصاد الوطني في الفترة من 1989-2002م ،جامعة أمدرمان الإسلامية ،معهد بحوث ودراسات العالم الاسلامي،قسم الدراسات النظرية بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في تخصص جغرافية النقل ،جمهورية السودان ،الخرطوم ،إشراف علي البحث د: كمال حسين محمد 2005م.

أهداف البحث:

1إجراء دراسة بحثية عن دور سكك الحديد في السودان في تنمية وتطوير الاقتصاد الوطني من الفترة 1989-2002.

2.رفع كفاءة السكة حديد في التنمية والتطور.

3.تتبع النشأة والتطور الجغرافي التاريخي والتقني للسكة حديد في السودان وأظهار دورها الطبيعي في خدمة وتطوير الاقتصاد الوطني..القي الضوء علي الاسباب الحقيقية التي ادت

¹ دراسة موسى أبكر آدم، دور سكك حديد السودان في تنمية وتطوير الاقتصاد الوطني في الفترة من 1989_2002م رسالة ماجستير ، جامعة أمدرمان الاسلاميه

إلى التدهور الخطير والمستمر في اوضاع السكة حديد وجعلها غير قادرة علي مواصلة مشوار عطائها تخلفها عن ركب التطور الاقتصادي الجاري في البلاد.

5. تتاول الجهود المبذولة لايفاف هذا التدهور المريع في اوضاع السكة حديد تمهيدا لتأهيلها ثم تطويرها.

منهج البحث: أستخدم المنهج التاريخي لتتبع النشأة والتطور الجغرافي والتاريخي والتقني للسكة حديد في السودان ،والمنهج الوصفي التعليمي في تجميع المعلومات الاولية عن طريق الدراسة الميدانية التي اشتمل علي الاستبانة والمقابلات والصور بلاضافة المنهج الاحصائي التحليلي الذي استفاد منه الدارس في مرحلة تجميع البيانات الاحصائية ومرحلة تنظيمها ومرحلة كتابة وتحليل هذه البيانات الاحصائية والاستبانات.

4. دراسة محمد عباس غرباوي¹

-دراسة مرافق السكة حديد بين المركزية والا مركزية ،أكاديمية السودان للعلوم التجارية - الخرطوم . 1987م أكاديمية السودان للعلوم والتكنولوجيا.رسالة ماجستير .

أهداف البحث:

1.اجراء دراسات بحثية حول مراحل تطبيق المركزية واللامركزية لمرافق السكة حديد .

2.التعرف علي الايجابيات والسلبيات التي صاحبت مراحل التطبيق والوصول الي التوصيات محددة تعالج السلبيات وتدعم الايجابيات وذلك بغرض رصد كفاءة الادارة والاداء.

أهم نتائج هذه الدراسة مايلي :

1.أن العلاقة غير واضحة بين الادارة العامة بعطبرة وادارات الاقاليم ،اذ ان مدراء الاقاليم يعتقدون ان لهم الحرية في التصرف واتخاذ القرار المناسب فيما يختص بسير العمل في اقاليمهم .كثيرا مايحجمون عن الرد عن استشارات وتساؤلات مدراء الادارة العامة.

¹ دراسة محمد عباس غرباوي مرافق السكة حديد بين المركزية والا مركزية ،أكاديمية السودان للعلوم التجارية -الخرطوم 1987م أكاديمية السودان للعلوم والتكنولوجيا.رسالة ماجستير

2. ان فوائد لامركزية السكة حديد تكمن في انها تساعد علي سرعة اتخاذ القرار بالنسبة لمشاكل العاملين المتعلقة بالتنقلات والعلاوات السنوية وكذلك خلق المنافسة بين اقاليم السكة حديد المختلفة بقصد النهوض بكفائتها وعن طريق اللامركزية يمكن انجاز برامج الصيانة في الوقت المناسب بالنسبة لكل اقليم .

3. ان فوائد مركزية السكة حديد في سلامة اتخاذ وتنفيذ القرار العام وسلامة متابعة وتقليص عدد الوظائف وتحقيق القابة وحسن الادارة والاستفادة القصوى من الامكانيات المادية المتاحة بها.

4. ان مساوي مركزية السكة حديد تتركز في بطء القرار بسبب ضعف وسائل الاتصال بالذات في قطر واسع كالسودان.

5. ان مساوي لامركزية السكة حديد تتضمن خلق الازدواجية في اتخاذ القرار والتضارب في تنفيذ بين الرئاسة والاقاليم وتضخم الفصل الاول في ميزانية السكة حديد.

5دراسة خالد الحبيب التجاني عبدالرحمن¹

مشكلة الدراسة: تهدف الدراسة الي معرفة وضع الميزان التجاري بعد تطبيق سياسة التحرير وبأستعراض البيانات وجدنا أن الميزان التجاري يعاني من عجز مزمن في أغلب سنوات الدراسة ويمكن ضياغة مشكل البحث:

1.ما السبب في عجز الميزان التجاري خلال فترة الدراسة؟

2.ما هو أثر سياسة التحرير الإقتصادي على الميزان التجاري خلال فترة الدراسة؟(مر الإقتصاد السوداني خلال فترة الدراسات بتقلبات كثيرة مرحلة ما قبل البترول ،مرحلة البترول ،مرحلة بعد البترول).

اشتملت الدراسة على الفروض التالية:

-سياسة التحرير الإقتصادي أثر إيجابيا على الميزان التجاري خلال فترة الدراسة.

¹ خالد الحبيب التجاني عبد الرحمن، سياسة التحرير الاقتصادي واثرها في الميزان التجارى خلال الفترة (1993_2012) بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير ،جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2014م

-وجود علاقة ذات دلالة إحصائية موجبة بين الناتج المحلي الاجمالي وتخفيض العجز في الميزان التجاري .

أستخدمت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي للاطار النظري ومنهج الاقتصاد القياسي للاطار التطبيقي.

وتوصلت الي:

-أن سياسة التحرير الاقتصادي أثرت إيجابيا علي الميزان التجاري وذلك خلال فترة الدراسة ويرجع ذلك الي دخول مورد البترول كمورد اساسي يعتمد عليه في توفير العملات الصعبة الي سياسات الدولة الخاصة عن طريق تخفيض سعر الصرف كآلية لزيادة الصادات وبالتالي تخفيض العجز في الميزان التجاري.

-أكدت نتائج الدراسة بأن المتغيرات المستقلة في النموذج الأول(سعر الصرف الرسمي والناتج المحلي الاجمالي) فهي مسؤول عن(Adjusted R-Squared=55%) من التغير الذي يحدث في المتغير التابع (الميزان التجاري) الباقي 45% هي عبارة عن أثر المتغيرات العشوائية غير المضمنة في النموذج .(وبذلك توجد علاقة طردية (موجبة) بين الناتج المحلي الأجمالي وتحسين وضع الميزان التجاري.

كما اوصت الدراسة بالاتي :-

- يجب عدم تحديد سعر الصرف بتدخل الحكومة في سوق الصرف لكي يؤدي سعر الصرف تاثيره المباشر على الميزان التجاري ويساهم في تقليل عجزه .
- يجب مراقبة الأسعار بصورة لا تتعارض مع سياسة التحرير الاقتصادي.

6دراسة عبدالله احمد عبدالله ابو بكر¹ :

مشكلة الدراسة:

- 1.هل اثرت سياسة التحرير الاقتصادي في معدلات التضخم.
- 2.هل كان هنالك تباين واضح بين معدلات التضخم قبل سياسة التحرير وبعد سياسة التحرير

¹ عبدالله احمد ابوبكر، اثر سياسة التحرير الاقتصادي في معدلات التضخم في السودان، خلال الفترة (1980_2010، بحثي تكميلي لنيل درجة الماجستير، الاقتصاد القياسي، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ،2011

اشتملت الدراسة على الفروض الآتية:

- سياسة التحرير الاقتصادي أدت إلى زيادة معدلات التضخم.
- سياسة التحرير الاقتصادي أثرت سلباً على المتغيرات الاقتصادية مثل سعر الصرف وعرض النقود والنتائج الإجمالية القومي.
- واستخدمت الدراسة النهج الاستقرائي والاستنباطي والمنهج التحليلي للمقارنة بين معدلات التضخم قبل وبعد سياسة التحرير الاقتصادي، ونموذج قياسي فاعل لقياس معدلات التضخم لتتم عملية التقدير والتنبؤ وتحديد العوامل المؤثرة.
- وتوصلت إلى:

- إن سياسة التحرير الاقتصادي لم تستطع استصحاب إصلاحات السياسة النقدية والمالية مما قاد إلى تفاقم معدلات التضخم بالإضافة إلى أن بيئة الاقتصاد السوداني غير ملائمة لسياسة التحرير الاقتصادي .

- حيث أثر الانكماش الاقتصادي الذي تسبب فيه تطبيق هذه السياسات على خسارة فرص العمل وارتفاع معدلات التضخم والبطالة بين الشرائح الاجتماعية .

- بافتراض ثبات العوامل الأخرى المؤثرة في الإنتاج فإن زيادة عرض النقود هو الاقتصاد دون أن يصاحبه زيادة حقيقية في الناتج المحلي الإجمالي يكون استهلاكاً مما يؤدي إلى تدهور سعر الصرف والعملة الوطنية وزيادة الأسعار بالتالي زيادة معدلات التضخم.

كما أوصت الدراسة بالآتي:

- تثبيت سعر الصرف في مستويات معقولة حيث تشجع الصادر ولا تؤثر على مستويات الأسعار المحلية.

- فرض قيود لبعض السلع غير الضرورية وحماية المنتجات المحلية.

- العمل على التكامل بين سياسة التحرير الاقتصادي واستصحاب جميع القطاعات الاقتصادية لكي يتم تطبيق البرنامج على الوجه الأكمل .

- مراقبة الأسعار بصورة لا تتعارض مع أهداف سياسة التحرير الاقتصادي.

7 دراسة زين العابدين عبدالله الجزولي:¹

¹ زين العابدين عبدالله الجزولي، العولمة في الاقتصاد السوداني في ظل سياسة التحرير الاقتصادي ، خلال الفترة 1992_2008م بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير ، الاقتصاد العام ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2007

مشكلة البحث: تتمثل مشكلة البحث في وجود قدر من الصعوبات في الدول النامية من معالجة تيار العولمة والسودان كواحد من الدول النامية التي تسعى لايجاد منظومة اقتصادية قادرة على مجابهة تمثلت المشكلة في انه كيف يستطيع السودان (في ظل سياسة التحرير) مواجهة العولمة ؟ هل تستطيع الصادرات السودانية الصمود والمنافسة عالميا في ظل تلك الظاهرة؟ ما هي المجالات التي سيكون السودان مستعدا لفتحها في وجه المنافسة الخارجية! هل استطاع السودان ان يعالج مشكلة الديون الخارجية ؟ هل يستطيع السودان زيادة السلع ذات الميزة النسبية ؟ هل السودان مؤهل للانضمام لمنظمة التجارة العالمية؟

اشتملت الدراسة على الفروض التالية :

-ان سياسة التحرير الاقتصادي مرنة كما ادت مرونتها الى تقديم الاقتصاد السوداني.المشاركة في التكتلات الاقليمية واسعة وقد مكن ذلك من الوصول الى السوق الخارجي وتحقيق مطلوب التنمية .

-الاهتمام بالصادرات السودانية بمستوى واحد كما زاد من ميزتها النسبية .

واستخدمت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي كما تمت الاستعانة بالمنهج الاستدلالي التاريخي .

وتوصلت الدراسة الى:

- ان مرونة سياسة التحرير ادت الى تقدم الاقتصاد السوداني .
- المشاركة في التكتلات الاقليمية مكنت الصادرات من الوصول الى السوق الخارجية .
- كما اوصت الدراسة بما يلي:
- رفع مستوى الكفاءة الانتاجية وتعزيز القدرات التنافسية .
- زيادة الاهتمام بالصادرات غير البترولية خاصة الزراعة التي اهملت بعد اكتشاف البترول .
- المواصلة في سن اللوائح والقوانين المرنة وازالة العوائق التي تقف امام سياسة التحرير .
- الحد التدريجي من تدخل الدولة المباشر للنشاط الاقتصادي للمجتمع .
- الحفاظ على المصانع الوطنية والاستمرار في دعم الانفاق الاجتماعي ومنع تدهور اوضاع الفئات الصغيرة والمتوسطة .

المبحث الأول

مفهوم وأهداف التحرير الاقتصادي

التحرير الاقتصادي نشأ كنتاج طبيعي لتطور الفكر الليبرالي الذي تمتد جذوره الاقتصادية والدينية والسياسية إلى نهاية العصور الوسطى المظلمة في وأربا ،ففي القرن الخامس عشر بدأ النظام الإقطاعي "نظام المزارع المستأجر" التابع اقتصادياً وسياسياً للإقطاعي صاحب الأرض ليسود نظام للتعاقد بين المخدم والعامل القائم على حرية التعاقد في غير التكافؤ في القوة التفاوضية بين الطرفين في وقت كان فيه المخدم يجمع بين القوة الاقتصادية والنفوذ السياسي والعمال كانوا بلا تنظيمات مشروعة تدافع عن حقوقهم.

وفي القرن السادس عشر انشق البروتستانت بقيادة "لوثر وكالفن" عن الكنيسة الكاثوليكية وكانت أهم مبادئه بأن يكون ضمير الفرد هو هادية ولو تعارض ذلك مع تعاليم البابا، وجاء عصر التنوير في القرن السابع عشر وفيه أصبح العقل والحرية الفردية المصلحة الذاتية هو المحرك والفجر الطبيعي للطاقت البشرية¹

وقد تجسد مبدأ الحرية الاقتصادية في فكر المدرسة الكلاسيكية ،والذي تم تطبيقه في الثورة الصناعية التي ظهرت في القرن الثامن عشر في أوروبا بمخترعاتها وعلاقات إنتاجها القائمة على الصلة الطوعية بين الرأسمالي الصناعي والعامل الأجير في ظل حياد كامل الدولة كل هذه التطورات أدت إلي ظهور النظام الاقتصادي الرأسمالي على أيدي عدد من المفكرين الاقتصاديين وقد تميز هذا النظام بعدد من الخصائص والسمات نوجزها في الآتي:

1-الملكية الخاصة لأهم السلع الرأسمالية وعناصر الإنتاج.

2-نظام السوق الذي يسمح بحساب النفقات الأسعار بصورة عقلانية .

3-دافع الربح في النشاط الاقتصادية.

4- الحرية الاقتصادية والتي تقضي عدم تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي إلا في حدود وضعها للإطار العام اللازم للنظام الاقتصاد أن فكرة القانون الطبيعي والحرية التي يملئها

¹ محمد ابراهيم غزلان (1960م)،موجز في الفكر الاقتصادي،دار النشر والطباعة- مطبعة التجارة - القاهرة ص 6

النظام الطبيعي لتطلق قدرات الإنسان الفرد الرشيد في العمل والخلق والإبداع دون قيود ،هي ممن المبادئ الأصلية للنظام الرأسمالي فالفرد يسعى لتحقيق نفعه الخاص ،ومصلحة المجتمع هي مجموع المصالح الشخصية للأفراد والتي سيتكفل النظام الطبيعي في التنسيق بينهما من خلال ما يعرف ب"اليد الخفية"بالتالي جاءت الملكية الخاصة لوسائل الإنتاج متسقة مع مبدأ الحرية الاقتصادية¹

وقد قام الفكر الاقتصادي الكلاسيكي كما أسسه(أدم سميث) و (ريكاردو)ومعاصروهم على مبدأ رشد الإنسان ودرايته بمصلحته أكثر من أي جهة أخرى وبدون وصاية من أحد وهي مصلحة تتحقق في أحسن صورها حيث يعظم الفرد من منفعته المتمثلة في الربح الأوفر من إنتاجه والمتعة الأكثر من إنفاقه ،وكما أن إنتاجية الفرد والمجتمع تكون أكبر كلما تخصص الأفراد في الإنتاج وتبادل السلع ،بالتالي فإن حرية السوق ضرورية لتخصيص الموارد التخصيص الأمثل الذي يقود إلي أكبر إنتاج ممكن ،وتعظيم منفعة المنتجين والمستهلكين أفراد تمثل في مجموعها المنفعة الكلية أو الرفاهية للمجتمع ،بالتالي فإن اقتصاد السوق يقود نحو العمالة الكاملة والتوازن الكلي للاقتصاد²

واقترض هذا الفكر في الدراسة الكلاسيكية أن يكون دور الدولة يكاد يتعدى حماية الأفراد وممتلكاتهم ولإنفاذ تعاقدهم الطوعية وتوفير الخدمات ،أي أن دور الدولة يكاد ينحصر في الأمن والدفاع والخدمات الأخرى وأصبحت الملكية الفردية لوسائل الإنتاج هي السائد وذلك حق طبيعي وحافز أساسي للإنتاج ونادي الفكر الكلاسيكي بضرورة أن يكون دور الدولة دفاعياً فقط³

وظهرت المدرسة الكيفية في ظل ركود الاقتصاد الرأسمالي فهومن فكرة نظام الاقتصاد الذي يقوم نحو العمالة إذ أصبحت فكرة أنه يمكن تحقيق التوازن مع وجود عطالة وأكدت على وجوب تدخل الدولة بسياسات عالية فعالة تسندها سياسات نقدية لإنهاء العطالة حتى يتحقق اوقام النظام الشيوعي في روسيا كبديل للنظام الرأسمالي ونقيضاً له وظهرت الأزمة الاقتصادية العالمية (1929-1933م) لتوضح فشل النظام الرأسمالي حيث لم يستطع قوى الاقتصاد

¹ زينب حسن عوض الله - اصول الاقتصاد السياسي - ادارة الجامعة للنشر - الاسكندرية 2000 م ص 114

² محمد ابراهيم غزلان - مصدر سابق ص 8

³ - عبد المنعم السيد - مبادئ الاقتصاد - ب د - ب ت ص 35

التفاعل بعضها مع البعض وظهر جلياً وجوب التخلي عن حياة الدولة في الاقتصاد لفك الاختناقات التي تحدث لقوى التوازن في الاقتصاد.¹

إستراتيجيات سياسة التحرير الاقتصادي

سياسة التحرير الاقتصادي هي إحدى سياسات و إستراتيجيات برنامج التثبيت والتكيف الهيكلي والتي جاءت نتيجة للتوسع في مفهوم النظرية الاقتصادية من ناحية ،ومن ناحية أخرى هي حزمة من السياسات الاقتصادية التي يتبناها ويبلورها كل من الصندوق الدولي والبنك الدولي الذين إنشؤهما بعد الحرب العالمية الثانية ،فتعمل تلك الحزمة من السياسات الاقتصادية على تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية التي تسعى الدولة إلى تحقيقها عبر هذا البرنامج. وقد جاء في القاموس الاقتصادي الحديث أن سياسة التثبيت تشير إلى التغيرات المدروسة في أدوات السياسة الاقتصادية الكلية والتي تطبقها حكومة أي دولة استجابة لتغير الشروط أو الظروف الاقتصادية الكلية وذلك من أجل تثبيت الاقتصاد.²

ويمكن تعريف التثبيت الهيكلي وفقاً لصندوق النقد الدولي والبنك الدولي بأنه جملة من السياسات قصيرة المدى توضع بالأساس بوحى من صندوق النقد الدولي وتهدف الي خفض التضخم واستعادة قدرة العملة على التحويل وتسديد خدمة الديون ،وهي تتضمن إجراءات لتقليل النفقات مثل (خفض الدعم والمرتببات)، فضلاً عن تطبيق سياسات مالية وائتمانية ونقدية وانكماشية صارمة من أجل إصلاح عدم التوازن الخارجي.

وسياسة التحرير الاقتصادي هي عبارة عن عملية التكيف للتغيرات المفاجئية والكبيرة وغالباً ما تكون غير المتوقعة لمجموعة الأهداف التي تسعى الحكومة لتحقيقها.

ويمكن القول بأن سياسة التثبيت الهيكلي هي تلك الحزمة من العوامل والإجراءات والتدابير التي تتبعها الحكومة في أي دولة معينة تعاني من الاختلال في التوازن الداخلي والخارجي ومهمتها هي تثبيت الاقتصاد وأحداث تصحيحات هيكلية لتحقيق أهداف معينة وذلك خلال فترة زمنية معينة ،وهي تهدف الي تحرير الاقتصاد والتجارة من خلال رفع السيطرة والضبط وأتباع

¹ احمد عبد الله ابراهيم – الفكر الاقتصادي قديماً وحديثاً – الطبعة الاولى – مطبعة جامعة النيلين – ص 163

² عبد المنطلب عبد الحميد – السياسات الاقتصادية على المستوى القومي – مطبعة النيل العربية – القاهرة ص 110

الخصخصة وتطبيق سياسات موجهة نحو التصدير وإجراء تعديلات على هيكل الاقتصاد الوطني.

ظروف تطبيق استراتيجيات برامج التثبيت والتكيف الهيكلي:

نجد أن الدول النامية تختلف في خصائصها الاقتصادية عن الدول المتقدمة وبالتالي بدأت تهتم بهذه البرامج، ويرجع ذلك إلى تزايد الصدمات الاقتصادية الداخلية والخارجية والتي توافقت مع تزايد مديونية الدول النامية والتي تميزت بسمات مشتركة كانت وراء المشاكل التي عانت منها ومن أهمها¹:

. وجود معدل للتضخم مرتفع .

. تزايد عجز الموازنة العامة للدولة.

. ضعف ومحدودية الأسواق المالية والمحلية.

. وجود دور كبير للقطاع العام مع كفاءة اقتصادية منخفضة لذلك أصبح لزاماً على الدول النامية لكي تخرج من هذه الأزمات. تطبيق أزمة سياسات للتثبيت الهيكلي لمعالجة المشاكل والاختلالات التي يعاني منها الاقتصاد التام.

وعلى هذا الأساس يمكن تحديد أهداف برامج التثبيت والتكيف الهيكلي كالآتي :

أولاً: تحقيق التوازن المالي الداخلي توازن ميزان المدفوعات:.

الميزان المدفوعات هو بيان إحصائي إجمالي يبين كل الحقوق والالتزامات الناتجة عن النشاط الاقتصادي الذي يتم بين الدولة والدول الأخرى ، ونجد أن غالبية الدول النامية تعاني من عجز مزمن في ميزان المدفوعات وبشكل خاص عجز في الميزان التجارة المنظورة، تغطيه حسابياً عن طريق الأبواب الأخرى لميزان المدفوعات وتتفاقم المشكلة بالنسبة لبعض الدول النامية والتي يترافق فيها عجز ميزان المدفوعات بعجز الموازنة العامة للدولة ويتم تغطية عجز ميزان المدفوعات ن طريق القروض الخارجية والمعونات .

¹ عبد المنطلب عبد الحميد – مصدر سابق ص 211

في الثمانينات زادت المديونية على الدول النامية وتسببت في انحسار الاستثمارات والقروض الأجنبية وازدياد معدل الفائدة مما ترتب على ذلك الضغوط على ميزان المدفوعات بدرجة كبيرة وتعميق اختلال مما ططر الدول النامية إلى سياسات تتضمن تخفيض سعر الصرف وإزالة القيود التي تعرقل حرية التجارة الخارجية وتخفيض الأنفاق العام وكل هذه الإجراءات تهدف إلى تخفيض عجز الموازنة العامة للدولة حتى تتم إعادة التوازن المالي الداخلي يصبح نسبه من الناتج المحلي الإجمالي .

ثانياً: استقرار الأسعار .

وذلك عن طريق الوصول إلى معدل منخفض من التضخم حتى تتم التثوهات السعريّة والوصول إلى حالة معينة لاستقرار الأسعار .

ثالثاً: إعادة التوازن الخارجي وتحسين وضع ميزان المدفوعات:.

وهذا الإجراء يتم عبر تحديد سعر الصرف حتى ولو أدى ذلك إلى تخفيض قيمة العملة الوطنية وتحرير التجارة الخارجية والعمل على تنمية الصادرات هي المحرك للنشاط الاقتصادي¹.

رابعاً: زيادة معدل النمو الاقتصادي:

لقد شهدت الدول النامية في السبعينات من القرن العشرين تحسناً كبيراً في أدائها الاقتصادي تمثل في تحسن شروط التجارة الخارجية المصاحب لارتفاع أسعار بعض المواد الأولية خاصة في مجال الطاقة، ويمكن القول إن هذا العقد شهد كبر معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية خلال النصف الثاني من القرن العشرين مع استثناءات قليلة جداً لبعض الدول النامية ، وشجعت المؤشرات السابقة الدول النامية على التوسع في إنفاقها الحكومي ، متعقدة أنها بذلك تهدم الهوة التي تفصلها عن الدول المتقدمة وأنها تقطع المراحل نفسها التي قطعتها الدول المتقدمة في السابق، ونظراً لعدم كفاية مواردها المحلية فقد لجأت هذه الدول إلى الاقتراض الخارجي لتمويل التوسع الكبير في السياسات الائتمانية وللاّفاق على مشاريع ضخمة غير مجدية اقتصادياً للقطاع العام والتوسع في الدعم المقدم للسلع الأساسية وترافق ذلك مع اعتماد أسعار صرف عالية وتشديد قيود التجارة الخارجية ، وبنهاية عقد السبعينات عملت العوامل

¹ المصدر السابق 212

السابقة على وضع الدول النامية في أزمة مالية واقتصادية كبيرة، باستثناء بعض الدول النفطية خفضت من عوائد النفط، مع الإشارة تضررها نتيجة الانخفاض الحاد في أسعار النفط في الثمانينات.¹

إن الأزمة المالية التي واجهت الدول النامية في بداية الثمانينات بالنسبة لمجموعة أخرى، وفي مراحل متأخرة من الثمانينات بالنسبة لمجموعة أخرى، قد أدت الي تحويل بعضها من نمو إيجابي للناتج المحلي الإجمالي إلي نمو سلبي وإلي انعدام النمو في بعضها الآخر، وإلي انخفاض معدلات في بقايا الدول الي الدرجة التي دفعت بعض الاقتصاديين إلي انتقاد تسمية الدول النامية، حيث إنها تشير إلي أن هذه الدول تحقق نمواً اقتصادياً ملموساً بينما الواقع يشير الي أنها تزداد تخلفاً وقد دفع ذلك تقرير التنمية البشرية في المنطقة العربية للعام (2002) إلي إطلاق تسمية "العقد الضائع" على عقد الثمانينات بالنسبة للعديد من مناطق العالم النامي

حيث لم تتحقق غالبية الدول النامية تطوراً يذكر وترافق ذلك مع تفجر أزمة المديونية العالمية وفي ظل هذه الظروف طرأت المنظمات الدولية ومن خلفها الدول المنظورة، برنامج وسياسة التكيف الاقتصادي كطريق لاستعادة النمو الاقتصادي من خلال تطبيق سياسة الاستثمار وتطبيق مبدأ التخصيص (الخصخصة) وهو مصطلح ظهر في إنجلترا عام (1979م) ويشير الي التحول من القطاع العام إلي القطاع الخاص بأساليب متعددة، إما تحول كامل للملكية أو تحول جزئي حيث يصبح القطاع الخاص قائداً لعملية التنمية، وتصحي أسعار السلع والخدمات مع التحول لسياسة الإنتاج من أجل التصدير بعد إعادة هيكلة الاقتصاد القومي.²

مفهوم سياسة التحرير الاقتصادي:-

تستند فكرة التحول الي اقتصاد السوق الحر الي مفهوم رسوم بيني عام 1950م والمبنيه علي فكرة (الهدم - البناء) وهذا المفهوم يستند علي التمييز بين نظامين:

الأول: تتركز فيه الملكية والإدارة بين الدولة.

الثاني: يعمل علي تفتيت هذا الملكية، وتغيير الإدارة وإعادة توجيه وتخصيص شامل للمواد (عمليات، تكيف وبناء).

¹ تقرير التنمية الإنسانية في المنظمة العربية لعام 2002م ص 81
² قاسم عبد الراضي - الاقتصاد الكلي النظري والتحليلي - منشورات البجا - مالطة - 2001 م ص 416

وقد لاقت هذه الأفكار قبولاً واسعاً في الدول ذات الاقتصاد الموجه وقام الاقتصاديان (فيشر وجلب) عام 1991م بتحديد الخطوط العريضة لتحول الي اقتصاد السوق الحر وتمثلت في ثلاثة خطوط التي أطلق عليها مراحل الإصلاح والتي تمثلت في:

أ . تحرير الاقتصاد:

وبموجب ذلك يتم رفع القيود الحكومية عن المعاملات الداخلية والخارجية للحكومة.

ب . مرحلة تثبيت الاقتصاد الكلي .:

وهي تهدف الي تحقيق الاستقرار الاقتصادي على المستوى الكلي وعلى المدى القصير وذلك باحتواء الاختلالات الاقتصادية الداخلية والخارجية .

ج . مرحلة التصحيح الهيكلي .:

وهي تهدف الي هيكلة الاقتصاد على المدى الزمني المتوسط والطويل بالاعتماد على تدني دور الدول في الحياة الاقتصادية.²

وعلى هذا الأساس يمكن تعريف سياسة التحرير الاقتصادي بأنها تعني عدم تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي بتحديد الأسعار في السوق حيث يتم تحديد الأسعار بآلية العرض والطلب ويشمل ذلك الأسواق التالية:-

أ . العرض والطلب في سوق السلع والخدمات.

ب . سوق النقد وتشمل أسعار التوازن بين العرض من النقد والطلب عليه.

ج . سوق العمالة عرض وطلب العمالة وتحسين الأجور في سوقالعمالة.

وهناك تعريف آخر للتحرير الاقتصادي : يعني بتحرير القطاع الخاص من تدخل الدولة في أسواق المال والعمل والسلع النهائية وذلك برفع القيود الإدارية عن النشاط الاقتصادي الخاص وتقليل حجم القطاع العام عن طريق سياسة الخصخصة ويتم ذلك عن طريق الآتي :

أ . عدم تدخل الدولة النسبي في النشاط الاقتصادي الخاص بواسطة تحديد الأسعار ووضع القيود الإدارية حيث يترك للقطاع الخاص الحرية الكاملة في استثمار موارده المتاحة بهدف زيادة معدلات التنمية الاقتصادية، ومن المعروف أن أهداف القطاع الخاص هي تحقيق أقصى

² وفاء خضر – القاعدة الاقتصادية الاستراتيجية – لتحويل لاقتصاد السوق ب د ب ص 38

ربح ممكن وذلك في ظل القيود التي يعمل فيها ويعتبر الربح من أهم حوافزه للإنتاج . وهو مبدأ أساسي من مبادئ النظام الاقتصادي الرأسمالي.

ب . تحويل ملكية المؤسسات العامة ذات الصيغ التجارية والصناعية إلي ملكية خاصة في شكل مساهمات عامة.¹

والتحرير الاقتصادي تعريف آخر يتضمن أن يسير الاقتصاد وفق قوى العرض والطلب والتي تضمن استمرار النمو الاقتصادي عن طريق آلية السوق "العرض الكلي والطلب الكلي" دون إدارة للنشاط الاقتصادي بواسطة الدولة.²

من خلال التعريفات السابقة يمكن القول بأن التحرير الاقتصادي هو عبارة عن تبني اختلاف السوق القائمة على الاحتكار بالملكية الخاصة وترك إنتاج وتوزيع السلع الاستهلاكية التي تعوق الإنتاج لقوى المنافسة مع رفع كل القيود التي تعوق هذه المنافسة وعلى رأسها الميول الاحتكاري وتتدخل الدولة في النشاط الاقتصادي ، فقط ينحصر دورها في السلع العامة التي يفشل السوق في إنتاجها وتوزيعها مثل الأمن والدفاع والصحة والتعليم.

عودة مفاهيم الليبرالية:

ومنذ الستينيات بدأت الأحزاب المحافظة تتسلم السلطة في أكثر الدول الرأسمالية وجاءت هذه الأحزاب بسياسات ليبرالية لتخصص ماسبق تعميم من مرافق وتقلص خدمات دولة الرفاه وكذلك دعم المقدم لبعض القطاعات الإنتاجية ، ولكنها على الصعيد الدولي اتجهت اتجاهًا معاكسًا إذ اتجهت نحو تقوية احتكاراتها الدولية والتحايل على مبادئ حرية التجارة المضمنة "الجات".

وبعد أن حطمت أمريكا نظم بريتون وودز الذي أقامته لتجعل الدولار بديلاً للذهب بإلغاء تحويلها للذهب عام 1971م جعلت من صندوق النقد وسيلة لإرغام الدول المدنية إتباع سياسات خارجية ليبرالية لا تلزم نفسها بها.

وقد ظل هذا الوضع سائداً والذي نتبع فيه الدول العشرة الكبرى سياسات ليبرالية داخلية وحماية خارجية وتفرض على الدول النامية سياسات ليبرالية داخلية وخارجية حتى أكملت جولة الازجواي للتجارة الدولية وأقيمت منظمة التجارة الدولية بناءً على ذلك فقدت الدول النامية كثير من المعاملة التفضيلية التي نجدها في تكتلات إقليمية كالسوق الأوروبية المشتركة وأصبحت الدول

¹ محمد يحي يسن - مبادئ علم الاقتصاد - المطبعة العربية - القاهرة 1971م ص 32

² صلاح الدين يامسويق - أسس علم الاقتصاد - مكتبة النهضة المصرية - القاهرة - ص 50-51

المعتمدة على الواردات الزراعية معرضة لارتفاع تكلفة وارداتها نتيجة سحب الدعم فوائد التحرير التجارة بحكم تفوقها الكمي والتكنولوجي.¹

وهكذا أصبح مفهوم الحرية الاقتصادية والتحرير الاقتصادي سائداً على الصعيدين القطري والدولي وعاد النظام الرأسمالي تماسكه بعد إجراءات الإصلاح فيه والتي تمت عبر فترة طويلة من الزمن وبرز مفهوم المدرسة النيوكلاسيكية أو الرأسمالية الجديدة . وفرضت على الدول النامية سياسات التكيف الاقتصادي والإصلاح الهيكلي من قبل الدول الكبرى عبر " الصندوق النقد الدولي . البنك الدولي" وأصبحت المنافسة غير متكافئة في ظل حرية التجارة الدولية وظهر مصطلح العولمة دخلت الدول الكبرى في تكتلات اقتصادية لتقوية مراكزها الاقتصادية لمواجهة الدول النامية في ظل اقتصاد حر .

وفي العالم العربي ظهرت الدعوة للحرية الاقتصادية كرد فعل لدعوة الاشتراكية العربية التي دفعها الناصريون ، والبعثيون والقوميون العرب وذلك في العقد الخیر من القرن العشرين ، حيث بدأت معظم الاقتصاديات العربية مراحل جديدة تسمى مراحل الإصلاح الاقتصادي وقطعت شوطاً كبيراً نحو إقامة اقتصاديات تستند الي اقتصاد السوق وقد رافق هذا التحول تضحيات كبيرة وعدم استقرار في الإنتاج والعلاقات الاقتصادية الخارجية.

وقد حاولت معظم الدول العربية الاستفادة من نصائح صندوق النقد الدولي والبنك الدولي في تطبيق برامج الإصلاح الاقتصادي ، وبرز سؤال هل يمكن أن يؤدي التحرير الاقتصادي والتحول الاقتصادي للسوق الي رفع معدلات النمو الاقتصادي، وتحسين مستويات الإنتاج وخفض عجز الموازنة والتخلص من آثار التضخم وزيادة الادخار ومن ثم زيادة مستويات الاستثمار . مع العلم ان تقييم النموذج التاريخي للنظام الرأسمالي وفقاً لآليات السوق وتحرير الاقتصاد قد أبرز لنا ظاهرتين:

أ . أهداف المورد المتاحة .

ب . تدمير البيئة نتيجة لاستخدام للموارد .

وهذان الأمران نتيجة طبيعية للتنافس وفقاً لمعيار السعي لتحقيق أقصى ربح وهو المعيار الرئيسي في ظل اقتصاد السوق ، بل أكثر من هذا السعي لتحقيق أقصى ربح كان قد لعب

¹ محمد هاشم عوض - الدعوة لتحرير الاقتصادي - ورقة عمل - جامعة الخرطوم 1998 م ص 1

ومازال يلعب دوراً أساساً في تشكيل فنون الإنتاج بما يتلاءم مع هذا القانون وليس بما يتلاءم مع حماية البيئة أو احتياجات المجتمعات والتنمية المستدامة فيها.¹

مفهوم سياسة التحرير في النظريات الاقتصادية:

منذ بداية الثمانينات بدأت معظم الدول الصناعية والنامية في طرح وجهات جديدة مسارها الاقتصادي، حيث ظهرت لها مشاكل اقتصادية متنوعة تحتاج إلى معالجات غير تقليدية وصابية العالم الصناعي ما يسمى "بالتضخم الركوري" "فارتفعت معدلات التضخم وأزداد حجم البطالة"، أما الدول النامية تفقد وجهت مشاكل المديونية المالية، فازدادت التزاماتها نحو النقد الأجنبي عن متحصلاتها عنه نتيجة لخدمات الديون العالمية المتزايدة، أما دول المعسكر الاشتراكي آنذاك فبدأت تظهر عليها الأزمة الاقتصادية المكبوتة نتيجة لتحكم الدولة في كل الأنشطة الاقتصادية، لذلك بدأ الاتجاه نحو تقليل مقدار التدخل الحكومي في النشاط الاقتصادي وتخفيض حجم القطاع العام، وذلك في إطار برنامج اقتصادي مما أكد على أن النظريات الاقتصادية تحتاج إلى تحديدات وعادة تقييم مفاهيمها بما يواكب المشكلات الاقتصادية.

النظرية الاقتصادية التقليدية:-

كان الاعتقاد السائد لدى أصحاب المدرسة الاقتصادية الكلاسيكية "التقليدية" أن التوازن أمر طبيعي في الاقتصاد الحر بمعنى السوق قادرة على امتصاص أي اختلال قد يحدث في التوازن، فـجهاز الأثمان هو آلية السوق الحر واليد الخفية القادرة على تحقيق أمثل استخدام للموارد المتاحة وكان التركيز على جانب العرض باعتبار أن الطلب أمر مرغوب منه وذلك حسب قانون ساي أن العرض يخلق الطلب عليه.

وإن البطالة تحدث نتيجة أزمات اقتصادية طارئة لكنها تختفي عن طريق التحول إلى مهن أخرى أو تخفيض الأجور للحد من ارتفاع تكاليف الإنتاج مما يزيد من المبيعات ويقلل المخزون السلعي وكل ادخار طوعي يتحول إلى استثمارات فرص الاستثمار كبيرة وأكد "مالثس" وجود العلاقة بين النمو السكاني واحتياجات الإنسان الضرورية.

كان التفكير الاقتصادي التقليدي يركز على الحرية الاقتصادية يؤكد على قدرة القوى التلقائية في تحقيق التوازن الأمثل للموارد، وأعتمد على قانون (ساي) والذي يقول بأن العرض يخلق

¹ سعيد حافظ سياسات التكيف واليات السوق - المجلة المصرية للتنمية - القاهرة - العدد الاول - يونيو 1994 ص 16-17

الطلب عليه المساوي له، استبعدت النظريات التقليدية التدخل الحكومي في تحقيق الاستقرار الاقتصادي واعتقدت أن النظام الرأسمالي قادر على تحقيق التوظيف الكامل للموارد . وكان الاعتماد الكامل على آلية السوق وعدم الخوف عند حدوث أي اختلال لأنه ظاهرة مؤقتة وجزئية تنتهي في المدى القصير . وجدت النظرية الاقتصادية الكلاسيكية أن في سعي المنتجين لتحقيق أعلى ربح ممكن وسعي المستهلكين لتحقيق إشباع ممكن ، يتحقق أفضل استخدام للموارد وأفضل عائد للعملية الإنتاجية لكل من أشارك فيها وهذا يقود إلي تحقيق التوازن في الاقتصاد ككل.¹

ظهور الكساد والمدرسة الكينزية :-

ظهرت بوادر أزمة في الدول الصناعية في الأعوام (1929.1933م) فتفاقت معدلات البطالة وانخفضت القوة الشرائية ، وظهر الكساد وتمثلت مظاهره في انتشار البطالة وانخفاض حجم الناتج القومي وانهايار حجم النقد الدولي ، وبدا واضحا أن افتراضات النظريات التقليدية لا ترتبط بالواقع وفي العام (1936م) كتب كينز كتابه (النظرية العامة في التوظيف والفائدة والنقد) حيث اثبت أن حالة التوظيف الكامل ليست الوضع الطبيعي للاقتصاد ولكنها حالة خاصة ويمكن أن يتحقق التوازن في الاقتصاد في مستوى أقل من مستوى التوظيف الكامل .

ونادي كينز بضرورة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي لتصحيح مساره بدلاً عن ترك الأمر لتلقائية السوق مما يقود لحدوث الأزمات الاقتصادية المتكررة فمع زيادة الدخل القومي يزداد الميل الحدي للادخار وينخفض الميل الحدي للاستهلاك وفي ذات الوقت تنخفض الكفاية الحدية لرأس المال فتقل معدلات الأرباح المتوقعة من الاستثمار ، هذه العوامل تؤدي الي فجوة بين الادخار والاستثمار مما يؤدي الي انخفاض معدلات النمو الاقتصادي و مما يقود الي انخفاض الطلب الفعلي الكلي عن العرض الكلي ، لذلك نادي (كينز) بضرورة الاهتمام بجانب الطلب الكلي وأصبح مفهوم الدولة التي تحكم الاقتصاد بدلاً عن قوى السوق التلقائية والمفهوم السائد وكانت هذه محاولة لإنقاذ الرأسمالي وذلك عن طريق جرعة جديدة من السياسات الاقتصادية بواسطة القطاع الحكومي وتشمل سياسات مالية نقدية وأصبح مفهوم الميزانية والموازنة أمراً لا يثير الجدل إذ لم يتحقق.¹

¹ احمد حافظ يسن - التحليل الاقتصادي الكلي - مكتبة عين الشمس - القاهرة 1974م ص75

¹ محمد البوالقاسم - مصدر سابق ص 2

العودة للنظرية التقليدية:

في مطلع السبعينات ظهرت بوادر أزمة اقتصادية جديدة حيث ارتفعت معدلات التضخم وصاحب ذلك زيادة في حجم البطالة مما سمي بالتضخم الركودي ، ونسبة لتفاقم المشاكل الاقتصادية في الدول المديونية العالمية للدول النامية ضعف أداء برنامج التنمية ، أصبح التدخل الحكومي غير قادر على تحقيق التوظيف الكامل لذلك بدأ التفكير في تقليل دور الحكومة وفتح المجال أمام الاستثمارات الخاصة وإتباع سياسة الحرية الاقتصادية ويشمل ذلك رفع القيود السعرية على السلع والخدمات بمعنى أن تتحدد الأسعار على أسس اقتصادية دون اعتبار للجوانب الاجتماعية وغيرها، هذا الاتجاه يحمل في طياته مضامين عدة من بينها تقليص حجم القطاع العام بتحويل الملكية العامة الى ملكية فردية ويشمل ذلك القطاع الإنتاجي والخدمي سواء كان يحقق أرباحاً أم يتحمل خسائر ، كذلك فتح المجال أمام التحديث التقني الذي يقلل من فرص العمل مما يعني أن التوظيف الكامل لن يكون هدافاً يسعى الدول لتحقيقه بل إتباع سياسات الحرية الاقتصادية يصبح هدف الدولة . وأصبح المطلوب في جملة اقتصادي كسر الجمود الذي ساد نتيجة زيادة حجم الأنفاق الحكومي عن معدله الطبيعي ونتيجة لسيطرة الدولة على أنشطة عدة وتحكمها فبأسعار السوق.

التحرير الاقتصادي في نظر الإسلام:

يقصد بتحرير الاقتصادي أخلاف السوق القائمة على الاعتراف الكامل بصيانة حقوق الملكية الخاصة وذلك إنتاج وتوزيع السلع الاستهلاكية والإنتاجية وعناصر الإنتاج لقوى المنافسة غير الشخصية مع رفع كافة القيود التي تعيق المنافسة وعلى رأسها الميول الاحتكارية وتدخل الدولة في النشاط الاقتصادي.¹

إن الحرية الاقتصادية تعتبر الركن الثاني من أركان الاقتصاد الإسلامي ولكن هذه الحرية مقيدة ، ومضمون ذلك أن النظام الإسلامي لا يسمح للأفراد بحرية مطلقة ولكن يقيد بها بحدود من القيم التي يؤمن بها الإسلام .

أن الفهم الإسلامي للسوق ودوره في الحياة الاقتصادية يقوم أساساً على مبدأ المنافسة الحرة بين المتعاملين فيه ، فمبدأ الحرية الاقتصادية إذن والمبدأ الأساسي للنظام الإسلامي فهي تعتبر أصلاً من الأصول الإسلامية والتي تستقيم مع الملكية الخاصة وهذه الحرية مقيدة بضابط

¹ محمد كمال الدين – عملية لتكيف والتسعير في الفكر الاسلامي دار النشر طبعة الاولى – القاهرة 1977م ص 44

أخلاقي هو المسؤولية عن صيانة الأصول الخمسة في حفظ النفس والنسل والعقل والدين والمال ، وبالتالي صيانة المنظومة الاجتماعية وفي الوقت الذي أعترف الإسلام بالحرية الاقتصادية نجده قد وضع عليها قيوداً تستهدف تحقيق أمرين هما:

أ . أن يكون النشاط الاقتصادي مشروعاً ، والأصل أن كل نشاط اقتصادي في ظل الإسلام مشروع فقط ما ورد في النص تحريمه وذلك تطبيقاً لقاعدة أن الأصل في الأشياء الإباحة . وفي ذلك يقول الله سبحانه وتعالى(ولا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل...الخ) ويقول الرسول صلي الله عليه وسلم(من غشنا فليس منا).

ب . كفالة حق الدولة في التدخل لمراقبة النشاط الاقتصادي للأفراد أو تنظيمه أو لمباشرة بعض أوجه النشاط التي يعجز عنها أو يسيئون استعمالها . من حق الدولة في الإسلام أن تتدخل في النشاط الاقتصادي الذي يباشره الأفراد لمراقبة هذه النشاط وينظمه ، ومثال لذلك سيدنا عمر(السلع المحتكرة جداً). وتحديد أسعار بعض السلع منعاً من استغلال الناس كذلك نزع الملكية الخاصة للمنفعة العامة ، وهذا التدخل يسنده قوله تعالى:(يا أيها الذين آمنوا اطيعوا الله والرسول وأولي الأمر منكم)النساء الآية (59).

واعترف الإسلام بالسوق ودوره في ظل الحرية الاقتصادية هو العرض والطلب ولا نستطيع قول الرسول (ص) : (إن الله هو المسعر). فهذه العبارة تشير الي التدخل في السوق من حيث المبدأ هو ضد السير الطبيعي للقوانين التي يسير الله بها الحياة حيث يعتبر هذا التدخل اعتراضاً وتغييراً للسير الإلهي أو الطبيعي للسوق¹.

و يشترط الإسلام عدم التدخل من جانب السلطة في السوق ولكن هنالك حالات محددة أجاز فيها الفقهاء لولي الأمر التدخل استثناء من الأصل وهو حرية السوق ، وقد دارت بحوث الفقهاء المسلمين حول تحديد الأحوال التي تعتبر فيها هذه الحرية لمصلحة راجحة سوء كانت عامة أو خاصة إذ أن الخلاف هو مقدار هذا الاستثناء وحدود وعمله وأسبابه . حيث أن حق تدخل الدولة مفيد بدائرة الشريعة فلا يستطيع ولي الأمر أن يحل ما حرمه الله أو الرسول أو يحرم ما أحله الله و الرسول مثل تحليل الربا وإلغاء الميراث.

¹ محمد كمال الدين مرجع سابق ص 45

ويرى المفكرون الاقتصاديون الإسلاميون أنه في ظل الحرية التي تسود السوق فإن الأسعار تتكون نتيجة لتفاعل قوى العرض والطلب وأن التغيرات في هذه الأسعار ارتفاعاً وانخفاضاً نتيجة لهذا التفاعل تكون طبيعية ومقبولة وعادلة.

فالسعر في الاقتصاد الإسلامي يتحدد على مرحلتين .:

أ . الأولي تتفاعل فيها العوامل الاقتصادية المتمثلة في قوى العرض والطلب التي تمثل السير الطبيعي للأسواق ،وتكون السوق في هذه المرحلة حرة وبعيدة عن التدخل.

ب . الثانية : يتم فيها التدخل بواسطة ولي الأمر إذا ما استدعى الأمر هذا التدخل لتحديد الأسعار أو توزيع السلع على المستهلكين مثل ظروف الحرب والكوارث الطبيعية.

أن حرية النشاط الاقتصادي في الإسلام تعمل وفقاً لقاعدين العدل والإحسان ولا يستقيم السوق ما لم تتوفر قاعدته الروحي مع الوجود الفعلي للدولة كحارس أمين لمراقبة و تعميق هذا السلوك.

على هذا الأساس يمكن القول بأن الاقتصاد الإسلامي بترك جهاز الأسعار يعمل في حرية تامة وبطريقة تلقائية في تحديد قيم المنتجات الاقتصادية وبالتالي يؤدي دوره ووظائفه الأساسية بالنسبة لتخصيص الموارد وتوزيع السلع والخدمات وتحديد الدخول مما يؤكد أن الموقف العام للاقتصاد الإسلامي هو حرية التعامل الاقتصادي والاعتراف بدور قوى السوق الطبيعية في الاقتصاد.²

أهداف سياسة التحرير الاقتصادي:

أ . استهدف التحرير الاقتصادي تحريك جمود الاقتصاد وإزالة التشوهات الهيكلية المتراكمة منذ بداية السبعينيات والتي ركزت على القيود والضوابط التي كبلت حركة التجارة في السودان وخاصة على الصادرات والواردات وتحديد سقفات على أرباح الأعمال وحد أدنى للأسعار في كل مستويات الإنتاج والتوزيع ، وتقدير حركة سعر الصرف والذي لم يعد يمثل السعر الحقيقي للجنيه¹.

ب . تخفيض عجز الميزانية العامة حتى لا تضر الدولة لتمويل العجز بالاستدانة من النظام المصرفي ويتم ذلك بالعمل على زيادة الإيرادات وتخفيض النفقات العامة والإلغاء التدريجي

² حسين على عبد الحميد السوق وتنظيمه في الاقتصاد السوداني - دار السودانية للكتب - الخرطوم 1406هـ ص 30

¹ عبد الوهاب شيخ موسى - منهج الإصلاح الاقتصادي الجزء الأول - ص 62-63

- لدعم السلع الاستهلاكية وإلغاء الإعفاءات الجمركية والضريبة مع عدم تركيز تخفيض الإنفاق على مشروعات البنىات التحتية وبناء القرارات التي تساعد على نمو وزيادة معدل الإنتاج.
- ج . امتصاص السيولة الفائضة وغبر المفيدة في الاقتصاد .
- د . الاحتفاظ بتكاليف التمويل في مستوى لا يقل عن معدل التضخم والعمل على خفض معدل التضخم لخفض التكاليف .
- هـ . اتخاذ الإجراءات التي تضمن نظام صرف موحد واقعي يساعد على تحسين القدرة التنافسية للصادر في الأسواق الخارجية .
- و . إجراء إصلاحات مؤسسية وقانونية لضمان تنفيذ البرنامج بصورة فعالة.
- ز . إجراء إصلاحات هيكلية في النظام أعلى ونظام تسعير الإنتاج المحلي والإصلاح الضريبي وتحديد التجارة لحفز الإنتاج وتحريك الاقتصاد ليزيد من فعالية آلياته.
- ذ . ترشيد الاستدانة الخارجية قصيرة المدى لتفادي زيادة أعباء إضافية على الحساب الخارجي أو تعريض الاقتصاد لمخاطر غير محسوبة وغير مأمونة العواقب .
- ن . الاهتمام بالقطاع الزراعي وتحقيق الأمن الغذائي بزيادة المساحات المزروعة بالمحاصيل الغذائية مثل الذرة والقمح وذلك لتفادي تقليل الإنتاج الزراعي في القطاع المطري.

المبحث الثاني

سياسة التحرير الاقتصادي

تمهيد :

ادوات واجراءات سياسة التحرير الاقتصادي:

ان سياسة التحرير الاقتصادي تركز في الاجل القصير علي احداث اكبر قدر من الاصلاحات النقدية و الماليه و يتوفق ذلك مع قدر قليل من الاصلاحات الهيكلية,اما في الاجل

المتوسط والطويل تركز احداث قدر كبير من الاصلاحات الهيكلية مع قدر قليل من الاصلاحات النقدية و المالية وتتمثل هذه الاجراءات بشكل عام في :
أ_ تخفيض عجز الموازنة عن طريق خفض الانفاق الحكومي وخفض الدعم ورفع معدل الضرائب .

ب_ تخفيض قيمة العملة الوطنية و ايجاد اسواق حرة للنقد الاجنبي .

ج_ تحرير التجارة الخارجية من خلال رفع الجمركية.

د_ تخفيض الاجور الحقيقيه خاصة في القطاع العام.

هـ_ تحرير الاسعار و تحرير اسعر الفائدة.¹

ولتحقيق الاهداف تستخدم حزمه من السياسات والاهداف وذلك من اهمها:

1- السياسة النقدية :

وتستخدم هذه السياسة عدد من الادوات لها القدره علي تكيف عرض النقود للطلب عليها وذلك لمنع التشوهات النقدية في التأثير في الانتاج الحقيقي وذلك يوضع حدود للتوسع النقدي بي استخدام السقوف الائتمانية ,ة القضاء علي الضغوط التضخمية بي تخفيض معدل التضخم وتحرير سعر الفائدة وهي ادوات انكماشية في الاجل القصير حيث تتمثل المشكلة الاساسية في اقراض البنوك المركزية في الاصدار النقدي مما يتسبب في تضخم ,بتالي الحل يكمن في ضبط معدلات نمو وسائل الدفع المتداوله بما يتناسب مع نمو الناتج المحلي الحقيقي وذلك تباع سياسة نقدية .

2- السياسة المالية:

هي واحدة من الادوات الرئيسية لسياسات التحرير الاقتصادي وتركز علي زيادة الايرادات وتخفيض الانفاق العام بتخفيض الاعانات الدعم وتخفيض الانفاق الحكومي بانواعه (استثماري- تجاري-عسكري) والغاء الدعم الحكومي للسلع الاستهلاكية وخفض الانفاق الحكومي علي التعليم و الصحة والاسكان و المرافق العامة.و زيادات الايرادات الحكوميه وذلك من خلال اصلاح الهياكل الضريبية للاتجاه الي الضرائب غير المباشره مثل ضريبة

¹ محمد العربات-مجموعة اتفاقيات تحويل البنوك التجاري في المكسيك-مجلة التمويل والتنمية -1990م ص26

القيمة المضافة ورفع اسعار السلع و الخدمات التي ينتجها القطاع العام وزيادة اسعار السلع الضرورية لتصل الي مستواها الحقيقي

3- سياسات الخصخصة:

الخصخصة هي مجموعة من القوانين و الاجرات التي تتولي نقل الملكية او الاصول وحدات القطاع العام الي القطاع الخاص افراد وشركات وقد تم تبني سياسات الخصخصة من قبل سياسة التحرير.

وذلك لم فيها من مزاية عديدة منها زيادة الكفاءات الانتاجية لعنصر الانتاج وتلافي البرقراطية التي يعاني منها القطاع العام وتفعيل المنافسة الحرة في الاقتصاد .ان تقليص دور القطاع العام وادارة المنشآت ,بي التالي يتم تحويلها للقطاع الخاص وذلك عن طريق :

أ_ طرح بيع بعض الاصول بالكامل للمستثمرين.

ب - بيع نسبة معينة الي اسهم شركات القطاع العام

د - اعادة هيكلة بعض المؤسسات العامة لجذب المستثمرين لشرائها واعادة الهيكلة ترتبط الي حد ما بالمشروعات الخاصة.¹

4- سياسات الغاء الدعم:

وهي من اهم سياسات التحرير الاقتصادي حيث يتم الغاء الدعم علي السلع الاستهلاكية با اعتبار ان الطبقات الغنية هي المستفيدة من الدعم وليس الفقراء المسهدفين لهذه السياسات باعتبار ان الاغنياء يستهلكون اكثر بسبب قدرتهم علي الشراء لذلك هم اكثر استفادة من دعم السلع الاستهلاكية.

5- سياسات الاستثمار :

وهي تهتم بتشجيع الاستثمار خاصه خاص الاجانب وتحريره من القيود ويظهر ذلك في تطبيق سياسة الخصخصة ,حيث يتم اعادة توزيع الاستثمارات بين القطاع العام و الخاص ويستخدم في ذلك كثير من الادوات مثل الحوافز والمزايا و الضمانات المعطيات في قوانين الاستثمار وتحرير سوق النقد وغيرها من الادوات التي تعمل علي تحرير الاستثمار وتدفق رؤوس الاموال ,خاصة الاجنبية.

6- سياسة الاسعار والاجور و الدخول:

¹ -الطبيب علي عبدالرحمن-العولمة قدر ام اختيار- وزارة الثقافة و السياحة -الخرطوم -2002م ص90

تتجه هذه السياسة الي تحرير كافة السلع و الخدمات واسعار عناصر الانتاج مع الاهتمام بي الاجور لمقابلة تصحيح الاسعار وتخفيض العملة في القطاع الحكومي لتحقيق اثار تخفيض العملة علي الفئات المتضررة.

7- اصلاح القطاع المالي :

تشمل خصخصة البنوك و المصارف وشركات التأمين التابعة للدولة وتحقيق الاستقلالية المصارف المركزيه علي الحكومات, واقامة اسواق لراس المال وتطويرها وفتح القطاع المصرفي للمنافسة الخارجية ورفع اسعار الفائدة الاسمية الدائنة و المدينة لتجاوز معدل التضخم وذلك لي ضمان استمرارية تدفق الاستثمارات الاجنبية.

8- السياسات الاجتماعية:

لقد ادات سياسات التحرير الاقتصادي التي يتم تطبيقها الي اثار اقتصادية واجتماعية لي سلبية ادات الي تردي اوضاعهم الاقتصادية و الاجتماعية ولذلك شملت اجراعت سياسة التحرير الاقتصادي جملة من السياسات الهادفة لتوفير حماية نسبية للشرائح ذات الدخل المنخفضة في المجتمع.¹

الآثار الاقتصادية لي سياسة التحرير الاقتصادي :

أ-ميزان المدفوعات و الحساب الجاري :

ادت برامج التحرير الاقتصادي الي تحسين ميزان المدفوعات و الحساب الجاري في كثير من الاحوال , ان تخفيض العملة المحلية يؤدي الي تحسين نسبي في ميزان المدفوعات وشروط التبادل الخارجي علي المنتجات المحلية بافتراض مرونة السعر كما تمت اعادة جدولة الديون الخارجية واسقاط جزء منها .

ب- خلق الركوض الاقتصادي :

لقد اثبتت تجربة المكسيك وهي اطول التجارب في مجال التحرير الاقتصادي وبما لايدع مجالاً للشك بان النمو الاقتصادي الذي يحدث اثناء فترة تنفيذ البرامج الإنتاج الاقتصادي من تدفق الاستثمارات ورؤوس الاموال الاجنبية كان نمواً اقتصادياً غير قابل للاستمرار لفترات طويلة كمان ان تقرير التنمية البشرية في مصر يشير الي ان التضخم قد زاد بي معدل 2% الي 3%.

ج- التضخم:

¹ -محمد عبدالرحمن ابوشورة-مجلة التنمية الصناعية -العدد السابع 1996م ص37

ان اثار سياسات التحرير الاقتصادي علي التضخم مؤكدة خلال فترة البرنامج كمان تشير لذلك (45)اتفاقية اقرض بين صندوق النقد الدولي و دول نامية.¹

الاثار الاجتماعية لسياسة التحرير الاقتصادي :

عمل كل البنك الدولي وصندوق النقل الدولي علي توجيه جزء من سياستهم في برنامج التحرير الاقتصادي الي مكافحة الاثار الاجتماعية الناتجة عنه مثل الفقر و البطالة وهذا اعتراف ضمنى بهذه النتائج كاثار لتطبيق البرنامج وتتركز الاثار الاجتماعية لبرامج التحرير الاقتصادي في :-

أ-الفقر :

ان السياسات الانكماشية تتضمنها برامج التكيف الاقتصادي التي اشرفنا اليها سابقاً مثل تخفيض قيمة الحقيقية للاجور او تثبيتها علي الاقل او الغاء الدعم للسلع و الخدمات الحكومية وزيادة اسعار منتجات القطاع العام وفرض ضرائب غير مباشرة, سوف توادي زيادة الفقر وتشكيل هرم اجتماعي تتالف قاعدته من شريحة واسعة من الطبقات الفيرة متزايدة العدد وتتربع علي قمته مجموعة صغيرة تزداد غنى .

ب-التفاوت في توزيع الدخل:

ان عمليات الخصخصة التي تمت في الدول النامية دون توفير البيئة القانونية والاقتصادية والاجتماعية الملائمة وافتقار هذه الدول لاستراتيجية بعيدة المدى في هذه المجال, ادت الي تشكيل طبقة قليلة العدد تسيطر علي الموارد والقدرة الاقتصادية للبلد وافتقار الشريحة الكبرى في الشعب كمان ان التضخم المرافق يعيد توزيع الثروات والدخل بصورة عشوائية .

د-البطالة:

ان السياسات المتبعة لتنفيذ البرامج والمتمثل في التخلي عن عدد كبير من العمالة القطاع العام والتوجه نحو الخصخصة والتخلي عن سياسات التوظيف في القطاعات الحكومية ادات اختلاف الي تزايد نسبة البطالة.¹

يمكن القول أن التوجه العالمي نحو التحرير الاقتصادي على الرغم من إخلاف الأنظمة الاقتصادية والسياسية والمرجعية الايدولوجية للدول فهو توجه أو عوده نحو الطبيعة لممارسة

¹ -صالح محمد منولي-التصحيح الهيكلي في افريقيا وجنوب الصحراء-مجلة التمويل و التنمية -1993م ص22

¹ محمد الشفيق عيسى-الابعاد الاجتماعية للتكيف الهيكلي والخصخصة-مطبعة بيروت 1993م ص289

الأنشطة الاقتصادية والتي بدأت على مبدأ حرية الأنشطة الاقتصادية والملكية الفكرية حيث كان يغلب على هيكل الاقتصاد النشاط الاقتصادي ذو الطابع الفردي سواء كان أحادياً أو جماعياً وهو ما يعرف حالياً بمصطلح الصادرات الفردية في الاقتصادي الرأسمالي ، كما يمكن القول أيضاً أن الأسباب الرئيسية التي أدت التوجه نحو التحرير الاقتصادي ترمي في مجملها الي تفعيل سياسات الإصلاح الاقتصادي في إطار توجيه الاستراتيجيات التنموية من النهج الشمولي الي النهج الأكثر مرونة والذي يتفق مع تحديد الاقتصاد واعتماد آلية السوق.

تجربة التحرير الاقتصادي في كوريا الجنوبية:

كانت كوريا قبل الحرب الكورية (1950-1953) تعتبر من الدول الفقيرة وكانت تعاني من أكبر كثافة سكاني بعد بنغلاديش ، معدلات التعليم كانت منخفضة ، حيث يمثل 13% عام 1955م ولكن تغير الوضع منذ عام 1950 تضاعفت دخول الاقتصاد الكوري ثلاث مرات من عام 1955م².

تبنت كوريا عام 1962م سياسة اقتصادية تنموية تميل نحو التصدير فتضاعفت الدخل الحقيقية للفرد وتمت هذه التنمية الاقتصادية بدون الفجوات المعهودة في الدخل التي ترافقها ، عادة لم يكن نهوض شرق آسيا عفوياً ، بل أن هنالك عوامل مهمة تتمثل في كمية العمالة كأعداد أفراد القوى العاملة ، وعدد ساعات العمل ، وكمية رأس المال المادي لحجم الأراضي ، وعدد الآلات والمباني والجسور والبنية التحتية المتوفرة للقوة العاملة مع توافر نوعية العمل الي التعليم والتدريب الذي تتلقاه القوى العاملة ،ومن هنا يظهر كيفية نجاح كوريا الجنوبية والتي تمكنت من ضخ كل هذه العوامل مجتمعة في اقتصادياتها ،بالإضافة الي ما نظمته ووفرتة الحكومة الكورية من مناخات يمكن أن يزدهر فيها التوفير ، فهي بذلك لم ترتكب الخطأ الأمريكي بتفويض قيود على التوفير من خلال الضرائب ، كما أنها أبقت التضخم مرتفع نسبياً وأنشأت بعض المؤسسات كمصارف التوفير البريدية التي سهلت على أهل الريف غير المتعودين على التعامل مع المصارف التقليدية ،والتي تبعد عن تجمعاتهم ومساكنهم ، كما أن كوريا كانت ولا زالت تستثمر بقدر ما توفر تقريباً ، فالحكومة دفعت الاستثمارات العامة خلال حقبة الإقلاع الاقتصادي ، وشجعت في الوقت ذاته الاستثمارات الخاصة بمنح عدة تسهيلات ضريبية لأنواع مفضلة من الاستثمارات ، وتقديم قروض رخيصة بتوجيه المبتدئين نحو أعمال

² محمد محمود سياسة الخصخصة- رسالة ماجستير-كلية الدراسات التجارية -جامعة السودان 1996م-ص96

معينة ،نموذج آخر يطرح في سياق الزج بين تخطيط الدولة والسوق أمام اقتصاد مخطط يدعم التحالف الغربي خلال حقبة الحرب الباردة وفرت الانطلاقة الأولى للاقتصاد الكوري ومكن البلد من النهوض والوصول الي درجة الاعتماد على النفس ، كوريا التي عرفت في الماضي بأنها واحدة من أكثر المجتمعات الزراعية الفقيرة عملت على تنفيذ تنمية اقتصادية من أوائل العام 1962م وكان هدف كوريا هو تجاوز للمشاكل المتجددة في الماضي عن طريق بناء هيكل اقتصادي متطور¹.

كوريا باعتبارها واحدة من مجموعة دول شرق آسيا حققت سجلاً في النمو الاقتصادي بعد الانخفاض الذي شهده عام 1998م ومارست ضغوطاً على مجموعات العمل الكبيرة لإعادة تعزيز وضعها المالي ، وبلغ الناتج المحلي الإجمالي في البلاد 764/6 مليون دولار في العام 2000م وبلغت نسبة النمو 9% وكان الناتج المحلي في البلاد يقارن بالناتج الإجمالي في دول أفريقيا وآسيا الفقيرة، يعزى هذا النجاح الي نظام التقارب بين العمل والحكومة بما فيها القروض المباشرة وخطر الاستيراد ورعاية بعض الصناعات والقوى العاملة المتوفرة.

وعملت الحكومة على تعزيز استيراد المواد الخام والتكنولوجيا على حساب استيراد السلع المستهلكة وشجعت الادخار والاستثمار وكانت الأزمة المالية التي اجتاحت آسيا عام 1997-1999م قد أضعفت القطاعات الاقتصادية في كوريا الجنوبية حيث قللت من عمليات التنمية وزادت من القروض الخارجية و في عام 1999 انتعش الناتج المحلي وبلغ دخل الفرد 6100 دولار أمريكي عام 2002م¹.

قد ساهمت إستراتيجية التنمية الاقتصادية الانفتاحية التي غيرت الصادرات وكانت الصادرات بمثابة محرك للنمو إلي حد كبير في التحول للاقتصاد الكوري واعتمدت على هذه الإستراتيجية وقد تم نجاح تنفيذ برامج التنمية ونتيجة ذلك زاد إجمالي الدخل القومي الكوري من 203 مليون في السنة 1962م الي 477 مليون دولار في العام 2002م الي حوالي 10013 مليون دولار أمريكي عام 2008م وتشير هذه الأرقام الي النجاح الكبير لبرامج التنمية الاقتصادية وما أتت من نتائج في عام 1998 انخفاض إجمالي الدخل القومي الي 312 مليون دولار كما انخفض نصيب الفرد من الإجمالي القومي الي 6744 دولار وذلك بسبب معدلات

¹ محمد ابراهيم موسى-انعكسات العولمة علي عقود التجارة-دار الجامعة الجديد للنشر الطبعة الثانية-ص75-76
¹ محمد عبد الله البطحاني-رؤي النمر الاسوييه_صحيفة لا ح 2007- الانترنت

الصرف الأجنبي إلا أن ، هذه الأرقام استعادت مكانتها ومستوى ما قبل الأزمة عام 2002م أما بالنسبة للواردات الكورية فقد زادت بشكل منتظم بسبب سياسة التحرير الاقتصادي التي طبقتها كوريا وزاد مستوى دخل الفرد.

وبوصفها واحدة من أكبر الأسواق المستوردة في عام 2000م فقد تجاوزت حجم الواردات المالية وهذه وقد اشتملت الواردات الرئيسية على المواد الخام التصنيعية مثل البترول الخام والمعادن الطبيعية والبضائع الاستهلاكية . علق الكوريين أهمية خاصة للتعليم بوصفه وسيلة لتحقيق الطموحات الشخصية والارتقاء الاجتماعي وبدأ إنشاء المدارس الحكومية في كوريا منذ عام 1980م ،ولقد تم تأسيس جمهورية كوريا في عام 1948م، وبدأت الحكومة في إنشاء نظام تعليمي حديث حيث أصبح التعليم الابتدائي إلزاماً ،وهذا يدل على أن، الشعب الكوري المتعلم قد أدى دوراً مهماً في النمو الاقتصادي الكوري السريع في ثلاثة عقود الماضية ،حيث أصبحت كوريا العضو التاسع والعشرون في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وذلك في 12 سبتمبر 1996م².

سياسة التحرير الاقتصادي في الدول النامية:

تجربة التحرير الاقتصادي في مصر:

لقد اتجهت العديد من الدول العربية ودول العالم الثالث الي تبني سياسة التحرير الاقتصادي، وكان أهمها تجربة جمهورية مصر العربية . تعتبر جمهورية مصر العربية من أوائل الدول التي انتهجت سياسة التحرير الاقتصادي ضمن برنامج الإصلاح الاقتصادي وإعادة الهيكلة التي أشاد بها صندوق النقد الدولي والبنك الدولي ،يعتبر القانون رقم 203 لسنة 1991م الأساس التشريعي لسياسة التحرير الاقتصادي،حيث بدأ التنفيذ يأخذ منحى فعلياً عام 1999م وقد بلغت حصيلة بيع الشركات عام 1998م نحو 2.2مليار جنيه وفي عام 1999م طرحت 62 شركة للتخصيص بقيمة 816.8مليار جنيه ، كما أعلنت الحكومة الجديدة في أكتوبر عام 1999م أن تنشيط

² عبدالقادر محمد عبد القادر-اتجاهات مدنيه في التنمية- كلية التجارة الاسكندرية 2002-2003-ص25

التخصيص سيكون على رأس قائمة أهدافها التحريرية، وأنه سيتم تجهيز 250 شركة لبيعها الي مستثمرين رئيسيين بقيمة 6.1 مليار جنيه يتم الترويج لها بواسطة شركات عالمية محترفة. وقد شهد تخصيص شركات الأسمنت نشاطاً ملحوظاً تمثل في بيع 77% من شركة أسيوط للأسمنت (التي تحظى لصة تقدر بنحو 16% من سوق الأسمنت في مصر) الي شريك إستراتيجي بقيمة 412 مليون دولار على أن يخصص 15% لتجميع العاملين وي طرح 13% من السوق المالية ،وكذلك شركة بني سويف للأسمنت ،التي تعاني عجزاً مالياً يقدر بحوالي مليار جنيه ،وقامت شركة إسكندرية بورتلاند للأسمنت بطرح 4.73 % بقيمة 176 مليون دولار كما طرح 95% من شركة أسمنت و 47% من أسهم شركة حلوان للأسمنت لمستثمرين رئيسيين ،ولوحظ أن شركات الأسمنت التي تم تخصيصها ولكن الحكومة مازالت تحتفظ بحصة 30% فيها و هي تعتزم بشراء حصة 65% من أسمنت طره بورتلاند بقيم 361 مليون دولار¹.

كما طرحت للتخصيص أيضاً 20% من شركة النيل للأدوية ولاحقا 30% من شركة سيد للأدوية 15% من شركة الشرقية للدخان و 65% من مجموعة مصر للفنادق و 95% من شركة النصر للكريستال والزجاج أما مصر للألمونيوم (تحتكر صناعة الألمونيوم في مصر بناتج 180 ألف طن متر سنوياً) فقد بيع منها 15% لتخصيص مصر من خلال إصدارات عامة أولية (ليس الدخول مع شريك إستراتيجي) وسيكون أكبر عملية تخصيص في مصر بقيمة تتراوح ما بين 5.1 مليار دولار، وسيتم إنشاء هيئة مستقلة لمتابعة الأمور الإجرائية الخاصة بتخصيص قطاع الاتصالات، وقد تم البدء وتخصيص 15% منها للعاملين وكذلك شركات قطن الإسكندرية وقطن القاهرة بورسعيد والشركة الشرقية للأقطان.

ومع مطلع عام 2002م أعلنت مصر خطة التخصيص 70% شركة مملوكة للقطاع العام وإعادة هيكلة 62 شركة أجرى بقيمة 5.3 مليار دولار ،وقد تم طرح تخصيص 20% شركة توزيع الكهرباء للقاهرة الكبرى ،وهي واحدة من 7 شركات إقليمية لتوزيع القوى الكهربائي قيمتها الإجمالية نحو 5.13 مليار دولار سيتم تخصيصها ،مع الاستمرار في استكمال الإجراءات اللازمة لتأسيس الإطار التشريعي والإجرائي الي ينظمها (هيئة الكهرباء المصرية) ويعتبر مشروع سيدى كبر أكبر مشروع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لبناء محطة مستقلة لتوليد الكهرباء بأسلوب بناء وتشغيل وتمليك ونقل بقيمة 480 مليون دولار لتوليد 685 ميجاوات ضمن

¹ محمد عبدالقادر المرجع السابق ، ص 26

خطة متكاملة للعشرين عاماً القادمة بقيمة 7 مليارات دولار تشمل 15 محطة لتوفير ما نسبته 7% و 8% سنوياً من الطلب الإضافي على الكهرباء وسيليه مشروع مماثل في شرق بورسعيد (650 ميجاوات) وشمال الخليج السويس (650 ميجاوات) وشرم الشيخ (650 ميجاوات).

وقد منحت المجلة العالمية المتخصصة بالتخصيص (بداينا تايزيشن إنتر ناشونال) جائزة لمشروع سيدى كرير كأهم صفقة تخصيص في الشرق الأوسط العام 1999م. وتعزز مصر أن تعطي القطاع الخاص ما يقارب 180% من الاستثمار الكلي في هذا المجال بحلول عام 2002م¹.

آثار سياسة التحرير الاقتصادي في مصر: هناك العديد من الآثار والانعكاسات الاقتصادية التي تتضمن سياسة التحرير الاقتصادي، فمثلاً أدى تطبيق هذه السياسة الى انعكاسات مالية واقتصادية واجتماعية ففي الجانب المالي أدى ذلك الى زيادة الموازنة الرسمية للدولة والنفقات والإيرادات الجارية نتيجة لبيع بعض المؤسسات من جهة، عن طريق تحديد شركات القطاع العام وتوفير إدارة أفضل للوحدات التابعة لها من جهة ثالثة مما أدى بدور ه الى سد العجز في الميزانية والى تقليص معدل التضخم، سياسة التحرير الاقتصادي في مصر تقود الى الحد من الاحتكار وما يترتب عليه من أضرار بالمستهلك نتيجة لانخفاض النوعية وارتفاع الأسعار كما إنها قللت من حجم المديونية الخارجية وزادت من توسيع قاعدة الملكية لدى المصريين وتعميق إحساسهم بالانتماء لكي يؤدي ذلك الى توسيع أسواق المال وذلك نتيجة بيع أسهم شركات القطاع المتخصصة، وأن مصر لجأت للتخصيص في إطار سياسات واستراتيجيات متكاملة من شأنها أن تتيح الفرصة للقطاع الخاص وقطاع الأعمال عن طريق التحديد ورفع القيود الحكومية وتحسين مستوى الإدارة يلعب دوراً مهماً في تحقيق الأهداف القومية وتتلخص أهمها في التضخم الاقتصادي والبطالة وتباطؤ معدل النمو.

وبالنظر لأثر هذه السياسات على الميزان التجاري المصري، نلاحظ أن الصادرات المصرية عام 1981م (2 مليار دولار) وارتفعت في عام 2005م الى 11 مليار دولار كما أن الاقتصاد المصري حقق نمواً حقيقياً خلال عام 2005م بنسبه 6.9% وهو ما لم يحدث منذ 15 عام، ورغم النمو يعيش 4.5% تحت خط الفقر وازداد عدد العاطلين عن العمل، أما عجز الموازنة فقد ارتفع العجز من 6.9% مليار جنيه عام 2001م الى 11 مليار جنيه عام 2007م أي أنه تضاعف

¹ احمد صقر منير هندي- التجربة المصرية في الخصخصة- القاهرة- المنظمات العربية الادارية 1996-ص 52

،ارتفعت بالتالي نسبة عجز الموازنة الي الناتج المحلي من 5.2% عام 2002م الي ما يقدر ب5.9% عام 2007م، إذا تزايد العجز بهذا الشكل فإنه يصعب تحقيق الناتج في خفض التضخم.

وأيضاً تزايد الدين العام الي 521مليار جنيه ، وهذه المؤشرات تثبت إخفاق سياسة التحرير الاقتصادي في التخفيض من حدة البطالة والتضخم والفقر ، رغم المحاولات الجادة في تمويل إقامة مشروعات لامتصاص البطالة ، بل أن الفقر في تزايد في مناطق الصعيد على الرغم من أنه تراجع في أنحاء مصر ككل خلال 1995-2005م، تشير دراسات أجرتها منظمات غير حكومية الي أن التخلص من الفقر لا يتم في محاولة واحدة أو حتى مرحلة وأنه يحتاج الي طائفة من السياسات المتكاملة. في هذا المبحث تمت دراسة سياسة التحرير الاقتصادي عالمياً من خلال دراسة كوريا الجنوبية ومصر كمثال وتم التوصل الي أنها أدت الي آثار إيجابية كما لاحظنا في كوريا الجنوبية ، وأدت الي زيادة الناتج المحلي الإجمالي وكذلك في مصر أدت الي زيادة معدل النمو¹.

المبحث الثالث

تعريف وأهمية و أهداف النقل

النقل :

هو عملية نقل شيء من موقع لأخر، وهو العملية التجارية لنقل السلع والموارد والأيدي العاملة التي تكون فيها أكثر نفعاً .

ويقول هينز ادلر "الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير" يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها" مؤكداً بذلك دور النقل في التطور الحضاري وتوسيع السوق أو تسهيل الأبعد للمنتجات والأشخاص.

¹ المرجع السابق ص3-1

ويعرف الاقتصادي الإنجليزي جيم سومسون النقل على أنه: "على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفاً بحد ذاته ويكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سوء بالنسبة للأشخاص أو البضائع.

ويقول علماء الاقتصاد أن أي من صور الإنتاج لا تكتمل إلا بوصول المنتج الي يد المستهلك وبذلك وضع الاقتصاديون الجغرافيا أمام حقيقة هامة وهي أن نشاط النقل أو نقل السلع أو الأشخاص أو الأفكار يعد نوعاً من الإنتاج ، ذلك لأن السلعة عندما تنقل من موقع آخر تزيد قيمتها على الأقل بتكلفة نقلها الأمر الذي يجعل النقل نوع من النشاط الاقتصادي الإنتاجي وهو ينطبق على الأفكار إن كان ينطبق على نقل الأفكار وإن كان في صور سلع غير مادية وذلك الذي يسلك عدة طرق مثل : التلفزيون والتلفون والراديو والذي لا يختلف عن نقل الأفكار عن طريق الصحف والمجلات أو حتى الخطابات وفي هذه الأحوال يكون للفكر قيمته في مراكز استهلاكه أكثر منها في مراكز إنتاجه وهذا يجعل النقل أكثر شمولاً .

وطبقاً للمفهوم الشامل للإعداد فإن النقل يعني تحريك المواد والمستلزمات من الموردين الي المشروع ثم مناولة المواد من المشروع الي العملاء، وترجع أهمية النقل كأخر أنشطة الإمداد الي زيادة حجم الأنفاق على هذا النشاط، حيث يمثل النسبة الأكبر من إجمالي نفقات الإمداد¹

وعرفه الأستاذ جون الكسندر بقوله: "بأنه حركة النقل والأشخاص من مكان لآخر".

وأما الأستاذ برادفورد فيرى أن النقل هو حركة السلع والأفراد وتدفق الأفكار من مكان لآخر".

أما مجمع اللغة فقد عرف مصطلح النقل "على أنه العملية التي تتم من خلالها تغيير مكان السلع والأفراد، ولها وسائل عدة لذلك سواء في البر أو البحر أو الجو".

أما القرآن الكريم فقد سبق علماء الجغرافية وغيرهم منذ خمسة عشر قرناً من الزمان في الحديث عن النقل. فكم من آياتي مواضع كثيرة من القرآن الكريم، توضح أنماط النقل المختلفة، نذكر منها على سبيل المثال:

قال تعالى: "ولقد كرّمنا بني آدم وحملنهم في البر والبحر" الآية 70 من سورة الإسراء.

¹أيوب طه سيد احمد طه ، اقتصاديات النقل ، مطبعة جامعة النيلين ، فهرسة المكتبة الوطنية ، 1963، ص 3 .

وقوله تعالى: "وسخرنا لكم الفلك لتجري في البحر بأمره وسخر لكم الأنهر" آية 32 من سورة إبراهيم.

وقال تعالى: "والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون" آية 8 من سورة النحل.

ويمكن تعريف النقل: بأنه هو أحد فروع الجغرافية الاقتصادية ، والذي يعالج التوزيع الجغرافي لشبكات النقل المختلفة، وسماتها وتحليل أنماطها، الي جانب دراسة حركة الأفراد والسلع، والمخترعات، والأفكار والمعلومات و لاتصالات، ورؤوس الأموال من مكان لآخر¹

نظريات النقل:

تناولت عدة نظريات مسألة التنقل وتناولت في الغالب دراسة منطقة الانطلاق والمدى والفاصل بينهما ومنطقة الوصول وسعت هذه النظريات لتحقيق أهدافها عبر الشروط الآتية:

1. السلامة :أي الحفاظ على النفس إذ ينبغي على الفرد أن يصل الي غايته دون التعرض لأي أذى .

2. المدة : ينبغي على التنقل أن يعتبر المدة المناسبة الأقصر للربط بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول .

3. الاقتصاد : ينبغي لعملية التنقل أن تأخذ في الحسبان عامل التكلفة المادية الدنيا بدون إغفال بقية الشروط.

ومن النظريات التي تناولت دراسة النقل :-

أ. النظرية السلوكية : ركزت حول تأثير تجارب رحلات النقل على قنوات وتوجهات الأفراد بالتالي يقررون الانتقال بوسيلة معينة بدون الأخرى وفي هذا الإطار نجد عدة نظريات :

1. نظرية التفاعل : تقوم على وجود عوامل تدفع بتفاعل الناس مع بعضها البعض فينجذب الناس من منطقة نحو منطقة أخرى.

¹ علي سالم احميدان الشاورية ، النقل واهمته في التنمية الاقتصادية في دول العالم المختلفة ، الدار المنهجية للنشر ، 1997، ص 138

2.نظرية التكامل : وهنا يكون التنقل مسألة تكاملية مثلاً تكامل من الإنتاج الي مناطق الاستهلاك¹.

ب .النظرية الرياضية:

وقامت على خلفية وجود مصانع للحديد تحتاج لنقل الحديد ، المناجم في أوربا بافتراض مناجم الحديد (M) والمصانع (F) وبافتراض دالة تكاليف لنقل شحنة من واحدة من (X) الي (Y) على أساس أن كل مصنع يحتاج لشحنة واحد ليعمل كل منجم يمد مصنع معين عليه، فأن خطة النقل تكون:

وكل منجم يمد مصنع واحد إذا:

إذا أن ما تحتاجها خطة نقلمتلى (T) كما يلي :

أهمية النقل :

النقل هو احد الفروع الأساسية للإنتاج المادي وكما يشير بعض الاقتصاديين الي أن أهمية النقل لا تنحصر في النشاط الزراعي بل أن عملية النقل تضيف قيمة جديدة للسلع والبضائع التي يجلبها المنتج الي السوق أو مكان استهلاك البضائع¹.

وينظر الي النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعل في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن أو لنقل الأيدي العاملة الي المواقع التي يكون فيها أكثر تأثيراً

¹ايوب طه سيد احمد ، مصدر سابق ، ص 9
¹محمد درار الخضر ، اقتصاديات وإدارة النقل الداخلي ، ص 14

في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية ،لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكثير²

وتظهر أهمية النقل في إيصال وجلب المواد الخام الدولية وموارد الطاقة للإنتاج الزراعي والصناعي ، بل وفي نقل المواد الضرورية للإنتاج كالأسمدة ،البزور والمبيدات وغيرها .

ويتميز النقل عن الفروع الإنتاجية الأخرى كالصناعة والزراعة بأنه ذو صفة عمومية فهو عبارة عن قاسم مشترك بين الفروع الإنتاجية المختلفة ، بالإضافة الي ذلك أن نقل العمال يمثل مساهمة في العملية الإنتاجية ، فبدون النقل لا تكون العلاقات بين قطاعات الإنتاج المختلفة ولا تصل المواد المنتجة والبضائع الي المستهلك فالسلع الصناعية والمنتجات الزراعية تصبح للاستهلاك عندما تنقل الي الأسواق، أي عندما تصبح في متناول المستهلكين بعد عملية الشراء وبهذا يضيف النقل أهمية جديدة للسلعة .

أن عملية النقل هي عملية مستمرة مع استمرار الإنتاج الاقتصادي ولا تختص صفة العمومية لنشاط النقل وارتباطه الوثيق بالنشاط الصناعي والزراعي بل تتعداها الى قطاع الخدمات حيث أن المسافرين والخبراء والمهندسين وجلبهم من بلد لآخر يساهم بشكل فعال في العملية الإنتاجية ، بل ويعمل على توسيعها وتطويرها¹.

ويأتي تأثير النقل في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما:

الأولى :تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً للمكان الذي يسكنون فيه و كذلك مكان العمل.

الثانية : تؤثر وسائل النقل بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع المنتجات النهائية وهذا يوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع².

أهمية النقل للاقتصاد القومي:

²هاشم محمد صالح ، جغرافية النقل ، ط1 ، ص 76.

¹محمد درار الخضر ، مصدر سابق ، ص 16

²هاشم محمد صالح ، مصدر سابق ، ص 84.

أن الجهود التي بذلت لتحسين وتطوير النقل كانت كبيرة جداً، إذ أن نمو الأمم والأقاليم والمدن والصناعات والشركات التجارية يعتمد اعتماداً عظيماً على توفر خدمة النقل فمناطق العالم التي تطورت ثقافياً وعلمياً واقتصادياً وبسرعة كانت مناطق تتوفر فيها خدمة نقل متطورة باستمرار وبشكل كاف. لذلك نجد أن المدن العظيمة القديمة في العالم قد اختارت موقعها قرب الأنهار وذلك لأن الأنهار تشكل وسيلة نقل للمسافات الطويلة.

أما المناطق البعيدة عن وسائل النقل البحري أو النهري فلم تتطور فيها المدن الكبيرة ألا بعد تطور أنماط أخرى من النقل ما عدا النقل النهري في تلك المناطق. وفي العصر الحديث نجد أن هنالك مناطق داخل القارة الإفريقية مازالت الي حد كبير غير متطورة اقتصادياً وثقافياً منذ الماضي وحتى الوقت الحاضر والسبب قد يعود جزئياً الي تلك المناطق من أفريقيا لا يمكن الوصول إليها فهي معزولة لعدم توفر أنماط حديثة من النقل لربطها ببقية أجزاء أفريقيا والعالم.

إن تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية يوضح لنا أن التنمية الاقتصادية والثقافية في أمريكا كانت موازية للتطورات التي حصلت في قطاع النقل. فالمراتب التجارية والقنوات والسكك الحديدية وبرنامج الطرق البرية السريعة في العشرينات كانت أمثلة مناسبة لتوضيح أهمية التحسن والتطور في وسائل النقل لأغراض التنمية الاقتصادية في الولايات المتحدة الأمريكية , لقد كان التطور في قطاع النقل في أمريكا سريعاً إذ وجد فيها أحدث نظام نقل متطور سبقت فيه معظم دول العالم¹..

من الفوائد الواضحة التي يستطيع أن يحصل عليها المجتمع من أنماط النقل المتطورة هو تمكين المستهلكين من التمتع بفوائد السلع الي لا يمكنهم الحصول عليها ألا بواسطة نقلها من مناطق بعيدة أو لأنهم غير قادرين على إنتاجها بسبب عدم توفر البيئة من مناخ ونوعية التربة أو عدم توفر المواد الخام والمهارات أو بسبب التكاليف العالية للإنتاج²⁴

أما النقل الجيد للمسافرين فإنه يجعل من الممكن أن يتحرك أفراد المجتمع لأسباب أو لأغراض اقتصادية وتعليمية واجتماعية أو أغراض أخرى، فضلاً عن تقليل أو حذف العزل أو التباعد

¹Wifredowen , " Transportation and Economic development" , American Economic Review , May 1959 ,P 179.

² ²⁴Stuart Daggett, Principles land transportation , 4the ed, (New York : Harper and Pothers , 1955) , PP,15-16.

أثناء عملية تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وكذلك دعم الوحدة الاقتصادية والسياسية للدولة. بالرغم من قبل حكومات البلدان المختلفة.

يمكن تصنيف عدة طرق لتوضيح الأهمية الاقتصادية للنقل. فالنسبة للاقتصاد الوطني فإن النقل يجعل من الممكن أن يكون هنالك تخصص جغرافي في الإنتاج في الأقاليم المكونة للاقتصاد الوطني وكذلك تقييم جغرافي للعمل ضمن الاقتصاد الوطني.

إذن من خلال وجود خدمة النقل الكافية تستطيع المناطق أو الأقاليم أن تتخصص في إنتاج السلع والخدمات التي تلائم ما توفر فيها من عناصر الإنتاج والعوامل البيئية الملائمة، وتحصل على السلع والخدمات التي توفر لها الظروف من المناطق أو الأقاليم الأخرى ذات الظروف المختلفة عنها. فإذا لم يحصل هذا التخصص الجغرافي فإن تلك الأقاليم أو المناطق سوف تضطر الى تخفيض كمية من المواد لإنتاج السلع التي لم تكن قادرة على إنتاجها بسبب عدم توفر الظروف الملائمة مما يؤدي الى تدني الكفاءة الاقتصادية في الإنتاج والى انخفاض مستوى المعيشة في الاقتصاد القومي أو في الأقاليم فضلاً عن أن توفر النقل الكافي يعد إحدى المتطلبات المهمة لوجود الإنتاج الواسع. إن فوائد الحجم الكبير للإنتاج بصيغ وفودات الحجم والإنتاج بكفاءة عالية والأسعار المنخفضة تعد من الأمور المعروفة جداً للإقتصاديين. ولكن الإنتاج الواسع من قبل أي شركة في موقع واحد أو عدة مواقع يتطلب. عادة نقل المواد الخام والأدوات الاحتياطية من أماكن أو مصادر على مسافة بعيدة، لذلك فإن الخدمة الكافية من النقل وبتكلفة معقولة لا يكمن الإستغناء عنها للحصول على حجم الواسع من الإنتاج¹.

إن تطور وتحسن النقل يؤثر في قيمة الأرض فإذا كانت الأرض خالية منأنماط النقل المختلفة فإن قيمتها تنخفض ولا ترتفع عند توفر خدمة النقل فيها كالطرق البرية أو سكك الحديد أو الخطوط الجوية وبذلك لأن الأرض تصبح أكثر فائدة للاستخدامات المختلفة عندما تربط مع المناطق الأخرى بطرق النقل. وهناك أمثلة كثيرة على ارتفاع قيمة الأرض نتيجة لتوفر خدمة النقل الكافية. ففي مدينة الموصل على سبيل المثال نجد أن هنالك مناطق كانت فيها الأرض رخيصة قبل أن تصل إليها خطوط النقل التي أدت الي ارتفاع قيمتها.وكما أن هناك مناطق

¹ G;LloydWilson , Transportation and communications, NewYork : Appleton – Century – crofis , Inc , 1954 , P 12

أخرى من القطر العراقي ارتفعت فيها قيمة الأرض نتيجة لتأسيس طرق النقل البرية وخاصة مناطق البساتين في ديالى وغيرها.

أذن يقدم النقل مساعدة كبيرة للحصول على التخصص الجغرافي وللوصول الي حجم الإنتاج الواسع ورفع قيمة الأرض فضلاً عن أن هذا النقل يشجع المنافسة بين مختلف البائعين للإنتاج الواحد عن طريق زيادة عدد البائعين الذين يتنافسون في منطقة جغرافية واحدة . وهذا يعني أن الاحتلال المحلي لن يكون ممكناً طالما أن السلع يمكن أن تجلب من مسافات بعيدة عن طريق النقل ويقوم ببيعها باعة كثيرون. إن الأثر الكلي لهذا الواقع هو المحافظة على المستوى المنخفض للأسعار يتضح لنا مما سبق أن التأثير الكلي لهذا الواقع هو مهماً في التنمية الاقتصادية لأي منطقة جغرافية سواء دولة كانت أو إقليم أم مدينة. أن مستوى النشاط الاقتصادي في أي منطقة جغرافية يعتمد على مدى كبير على أهمية ونوعية وكلفة خدمة النقل المتوفرة فيها².

المبحث الاول

سياسة التحرير الاقتصادي في السودان

* خلفية تاريخية عن الاقتصاد السوداني :

يمكن الرجوع الي جزور نشأة القطاع العام في السودان الي العهد البريطاني عند انشاء السكة حديدالسودان , وتبع ذلك مشروع الجزيرة الزراعي كأكبر مشروعات القطاع العام, اما بعداستغلال السودان فقد ازدادت ظاهرة انشاء المؤسسات العامة في سنوات متقاربة فمثلاً تم انشاء مؤسسة التنمية الصناعية عام1975م والبنك الزراعي عام1957م وبنك السودان عام 1959م.

وعانت الدولة والمؤسسات والهيئات والشركات التابعة لقطاع العام بهدف توفير السلع و الخدمات بأسعار مناسبة للمستهلك وذلك في اطار دعم الدولة لهذه السلع, وتحقيق فوائد وارباح

² محمد صالح تركي القرشي ، مقدمة في اقتصاد النقل ، دار الكتب للطباعة والنشر ، الموصل ، ص 19 .

حقيقية يمكن تحويلها لتمويل الاحتياجات التنموية. وقد ظلت هذه المرافق العامة تؤدي وظائفها وتحقق أهدافها منذ أنشائها.

الآن هذه المؤسسات قد أصابها الدهور في مختلف قطاعاتها ، فبالنسبة للقطاع الزراعي أصابة التدهور نتيجة لعدم توفير التمويل اللازم لمدخلات الانتاج وقطع الغيار وعدم انتظام التيار الكهربائي و التخلف التكنولوجي لوسائل الري ، اما القطاع الصناعي فيعاني من انعدام كما تأثرت بمشاكل السياسة العسكرية للدولة وعدم توفير الحماية للانتاج المحلي مما يؤدي الي عدم التكافؤ مع السلع المستوردة.

تم إعلان برنامج التحرير الاقتصادي في فبراير 1992م بعدة محاولات بهدف حظر التدفقات المالية الخارجية المفروضة على البلاد من قبل بعض المؤسسات المالية الدولية منها¹:

- أ . مفوضية التنمية الاقتصادية التابعة للسوق الأوروبية ومقرها بروكسل.
- ب . صندوق النقد الولي .

بعض جوانب تقرير السيد/وزير المالية حول مأمورية الوفد الوزاري الحكومي لبروكسل والتي تمت خلال الفترة 12. 25 سبتمبر 1993م ألا أن تلك المأمورية توضح بعضاً من ما كان يدور في تقارير وزارة المالية (يومئذ) وهو ما انعكس على مجمل الأوضاع الاقتصادية بعد ذلك في ما عرف بسياسات الاعتماد على الذات وما ساقته تلك التوجهات من ضغوط قاسية على مدى قدرة المواطنين في إشباع حاجاتهم الأساسية ويلاحظ الباحث أن الوفد الوزاري قد طلب من مفوضية التنمية الاقتصادية التابعة للسوق الأوروبية فك الخطر عن الأموال المخصصة للسودان في عدة برامج وهي في حدود 400 مليون دولار .

وقد حاول الوفد توضيح رأي الحكومة حول بعض القضايا الي مندوب السوق الأوروبية المشتركة بالخرطوم في وقت ما سبق لرحلة الوفد الحكومي لبروكسل . والتي يتمثل أهمها في ما يلي .:

1. تحديث المعلومات المطلوبة عن الوضع الاقتصادي بالبلاد .

2. الحرب في الجنوب ومحادثات السلام .

3. انتهاكات حقوق الإنسان .

4. مشكلة النازحين حول الخرطوم.

¹ عبد الرحيم محمود حمدي-تقرير مأمورية بروكسل واشنطن-قدم لي مجلس الوزراء بتاريخ 28/9/1994

5. النظام السياسي الجديد في السودان والمشاركة في الحكومة الجديدة .
- وقد لخص السيد/ وزير المالية نتائج لقاء وفده مع مفوضية التنمية الأوربية بقوله "لنتوقع نتائج ايجابية في المدى القريب"
- أما ما يخص اجتماعات الوفد الحكومي مع إدارة صندوق النقد الدولي بواشنطن فقد تركزت اهتمامات الوفد في ما يلي:
1. إبداء تخوف الحكومة من فترة التابعة التي أعلنها صندوق النقد الدولي سابقا إذ قررت جهات الاختصاص بالصندوق تمديد تلك الفترة الي يوليو 1993م (ابتداء من ديسمبر 1992).
 2. طلب الوفد الحكومي ممن إدارة الصندوق تأكيد أن الصندوق سوف يشعر العالم بأن العلاقة بينها وبين الصندوق متطورة كما طلب الوفد ضمانات باستمرار البنك في مشروع الدعم الزراعي¹.
 - 3 تم استعراض آخر تطورات الوضع الاقتصادي بالبلاد وإجراءات الإصلاح . المستمرة . والمتوقعة كالبورصة والسندات وإجراءات ضبط الإيرادات والمصروفات .

إجراءات سياسة التحرير الاقتصادي في السودان:

وفي فبراير عام 1993م اتخذت الدولة قراراتها الجريئة والخاصة ببرنامج التحرير الاقتصادي والذي استهدف تحريك الجمود في الاقتصاد وإزالة التشوهات الهيكلية المتراكمة منذ بداية السبعينات والتي تركزت على القيود والضوابط التي كبلت حركة التجارة في السوق.

وخاصة على الواردات والصادرات وتحديد سقفوات على أرباح الأعمال وحد أدنى للأسعار في كل المستويات الإنتاج والتوزيع ، وتقييد حركة سعر الصرف والذي لم يعد مثل سعر الصرف الحقيقي للجنيه . وأدت هذه السياسات والإجراءات الي تشوهات أعاققت انطلاق الاقتصاد السوداني وخلقت خللاً جسيماً في الوضع المالي ، وتراجعت معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي كما تدهور مستوى أداء الصادر وبالتالي خلق مزيداً من الضغوط على الحساب الجاري ومزيداً من الخلل في ميزان المدفوعات .

ويعتبر برنامج التحرير الاقتصادي أول برنامج من نوعه يتم اتخاذه منذ أن بدأ الخلل يسري في مفاصل وهيكल الاقتصاد السوداني منذ مطلع السبعينات.

¹ عبدالرحيم محمود حمدي مصدر سابق

وكإفرازات لتلك التشوهات والقيود التي كبلت حرة الاقتصاد بالإضافة الي العوامل المحلية والخارجية التي واجهت الاقتصاد السوداني خاصة الحرب والظروف الطبيعية مثل الجفاف والتصحّر¹.

شهد الاقتصاد منذ منتصف السبعينات والتي أعقبتها في الثمانينات فترة ممتدة رمن الركود في القطاعات الإنتاجية الأساسية،واجه السودان خلالها أزمات نقص في الغذاء وأصبح يعتمد على المعونات وعمليات الإغاثة بعد أن انخفض الإنتاج الزراعي في 1991م الي مستوى الإنتاج قبل ثلاثين عاماً . ومما جعل الوضع أكثر إحراجاً التذبذب في الإنتاج الزراعي والتقلبات في الظروف الطبيعية التي مرت بالبلاد .بالإضافة الي تدهور البنيات الأساسية وتراجع إنتاج القطن الي مستوى أقل من مستوى الإنتاج في الستينات وأقل من نصف إنتاج أوائل السبعينات وذلك نتيجة لتدهور الإنتاج وتقليص المساحات المزروعة قطن في الزراعة المروية والتوسع في زراعة الذرة لتغطية النقص في إنتاج الذرة في الأراضي المطرية.

ومن ناحية أخرى فقد شهد القطاع الصناعي تدهوراً مما تلا نتيجة لتدهور الأداء في المؤسسات العامة الكبرى ،الي جانب التشوهات في هيكل الاقتصاد نتيجة للقيود على حركة الاقتصاد وأسعار الصرف غير الواقعية ولتحديد سقفوات الأرباح.

كما يعزى هذا التدهور في الإنتاج الصناعي الي النقص الحاد في مدخلات الإنتاج وقطع الغيار المستوردة نتيجة لتدهور الحساب الخارجي.

وعليه يمكن القول أن الظروف التي اكتتفت برنامج التحرير كانت في غاية الصعوبة والتعقيد منذ البداية .وزاد الأمر تعقيداً تفجر حرب الخليج الثانية التي أوجدت بعداً جديداً في ظروف السودان السياسة والاقتصادية ، وتمثلت في تجفيف آخر مصادر تدفقات القروض العلم وتراجع تحويلات المغتربين.

وعلى أية حال فقد اتضح أن وضع وتنفيذ هذا البرنامج كان ضرورة قصوى لتحريك القدرات الكامنة في الاقتصاد الوطني عوضاً عن توقف العون الخارجي وكأول عمل اقتصادي كبير يهدف الي الإصلاح الهيكلي في الاقتصاد السوداني في ظل يعاني كثير من الموارد ،وتدهور في الإنتاج وخلل في التوازن الداخلي والخارجي وبذلك يعتبر البرنامج نقطة تحول في مسار

¹ عبد الوهاب عثمان شيخ موسى- منهجية الاصلاح الاقتصادي في السودان-ص62-63

الاقتصاد السوداني ونجمل في ما يلي الإجراءات التصحيحية لهيكل الاقتصاد السوداني التي تم اتخاذها في إطار البرنامج¹.

أولاً: السياسات المتعلقة بالحساب الخارجي:

1. توحيد أسواق أسعار الصرف السائدة عندئذ وهي السعر الحر وسعر الصرف الخاص بالاستثمار الجاري . وتم تكوين لجنة من ممثلي المصارف التجارية لتحديد سعر الصرف الموحد دون أي تدخل رسمي من بنك السودان. والسعر الموحد تحدده اللجنة وهو السعر المعلن والذي يتعامل به جميع المصارف.

2. تحويل المصارف التجارية للتعامل في بيع النقد الأجنبي لتمويل استيراد السلع ما عدا السلع المحظورة الي جانب السماح بالتحويلات الرأسمالية والتحويلات الغير محظورة . وفي شهر يونيو من نفس العام تم السماح بتحويل العملات الأجنبية الي داخل البلاد وخارجها للمغتربين وغيرهم دون أي قيود كما تم إلغاء كل القيود على الحسابات بالعملات الأجنبية لدى المصارف.

3. تم إلغاء رخص الصادر لكن تحديد أسعار الصادر على أن تورد حصيلة الصادر الي المصارف التجارية وتحاسب الحصيلة بسعر الصرف الحر الموحد.

ثانياً: الإجراءات المالية:-

1. يتم تقييم قيمة الاستيراد بفرض الرسوم الجمركية على أساس سعر الحر الموحد وذلك بالتدرج كل ثلاثة أشهر بدء بسعر الصرف 10 جنية للدولار على أن يطبق سعر الصرف الحر الموحد في نهاية المدة أي نهاية الربع الأخير من الفترة.

2 فرض رسوم صادر مؤقتاً لامتصاص الأرباح غير المتوقعة للمصدرية نتيجة لتمويل سعر الصرف كما يلي :

- قطن أنتاج الزراعة المروية والصمغ 70%.

- سمسم واللحوم 30%.

- سلع الصادر الأخرى 10%.

3. لامتصاص الآثار المترتبة على سياسة التحرير الجديدة على بعض الفئات الضعيفة ، تم رفع الحد الأدنى للأجور من 900 جنية الي 1500 جنية في الشهر كما تم رفع المعاشات للمتقاعدين

¹ المصدر سابق- ص 16-17

من الخدمة العامة الي جانب وضع برنامج دعم الأسر الفقيرة بمبلغ 500 جنيه للأسرة وقد سجل البرنامج 500 أسرة في المرحلة الأولى .

4 إلغاء الدعم المقدم للمؤسسات الحكومية الخاسرة ماعدا المرافق العامة ووكالة السودان للأنباء.

ثالثاً : الإجراءات في مجال السياسة النقدية:

1. تم الإفراج عن الأرصدة المحجوزة منذ مايو 1991م في إطار إجراءات استبدال العملة وقد اشرفنا الي ذلك من قبل.

2. الإبقاء على سياسة سقوف التمويل ومتطلبات الاحتياط النقدي لدى بنك السودان.

3. السماح للمصارف بتحديد فئات الرسوم وهوامش الأرباح للودائع.

رابعاً : مجال سياسات التسعير¹:

إلغاء القيود على الأسعار في كل المستويات وتحديد هوامش الأرباح في المعاملات التجارية والإنتاج وقد استثنى القرار أسعار المواد البترولية والسكر والخبز والرسوم التي فرضتها المرافق العامة ، ولكن في نفس الوقت تم إجراء زيترات في أسعار السلع المستتناة تمشياً مع الزيادة المترتبة على تعديل سعر الصرف مع تخفيض الحصص الأسبوعية للمواد البترولية.

خامساً : في مجال الاستثمار وإنتاج :

إلغاء القيود على الاستثمار بما في ذلك رخص الاستيراد والسماح للقطاع الخاص من المنافسة من كل القطاعات.

سادساً : الإجراءات المالية:

لقد كانت آثار هذه السياسات واضحة جداً في النمو الكبير في الإنتاج الزراعي بشقيه النباتي والحيواني .بفضل هذه السياسات والتي صادفت تطبيقها موسماً مبشراً بأمطار جيدة من حيث حجمها وتوزيعها. فقد ارتفع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في نهاية العام المالي 1993/1991م بحوالي (7.4%) . إذ ارتفع نمو الإنتاج الزراعي بحوالي (25%) بعد سنتين من الجفاف . كما يعزى هذا النمو أيضاً الي توفر المدخلات الزراعية وقطع الغيار ،أذا أولت الدولة لهذا القطاع أسبقية قصوى في توظيف الموارد المتوفرة الي جانب توفير التمويل اللازم للزراعة . إذ تم رفع حصة التمويل الزراعي لا يتعدى 3% ،كان محصوراً في البنك

¹ المصدر السابق نفس الصفحة

الزراعي بصورة أساسية¹. ومن أهم أهداف الاهتمام بالقطاع الزراعي هو تحقيق الأمن الغذائي بزيادة المساحات المزروعة بالمحاصيل الغذائية مثل الذرة والقمح وذلك لتفادي تقلبات الإنتاج الزراعي في القطاع المطري خاصة خلال الأعوام الثلاثة السابقة لبدء البرنامج. نتيجة لهذا الاهتمام وتحسن هطول الأمطار وتوزيعها الجيد ارتفع معدل النمو السنوي للزراعة من حوالي 716% في عام 1989/1988م الي حوالي 35% في 1993/1991م وكان لهذا النمو الواضح في الإنتاج الزراعي أثره المباشر في ارتفاع معدل النمو المساحة المخصصة لمحاصيل الغذائية في المشاريع المروية على حساب القطن فقد حدث التوسع الكبير في الزراعة المطرية . بالرغم من التجاوب الملموس لقطاع الزراعي لسياسة التحرير فإن الآثار الإيجابية على مجمل الاقتصاد الكلي لم تدم لأكثر من عام واحد ،و السبب في ذلك يعزى الي قصور البرنامج عن وضع معالجة شاملة لكل أسباب التدهور الاقتصادي والخلل في التوازن بين العرض والطلب الكليين . فبالرغم من اهتمام البرنامج بمعالجة الخلل في الهيكل الاقتصادي والذي عانى منه الاقتصاد السوداني طيلة العقدين السابقين ومحاولات جريئة ومحدودة في مجال السياسات المالية في بداية الأمر إلا أن البرنامج أهمل كلياً جانب السياسات المالية والنقدية وهي جانب هام جداً في حلقة إدارة الطلب الكلي¹

أن الجهد المناسب لمعالجة المشاكل التي عانى منها الاقتصاد السوداني كان يتطلب أن يتم من خلال إعادة تكييف الاقتصاد الكلي يشمل جهود مكثفة في مجال السياسة المالية وفي تناسق تام مع جهود مماثلة لإصلاح السياسة النقدية.

فان الإصلاح الهيكلي للاقتصاد مع وجود خلل في جانب السياسات النقدية والمالية لا يتوقع أن يحقق أهدافه كما حدث في برنامج التحرير الذي صب اهتمامه على الإصلاح الهيكلي وحده. أن الإصلاح لنظام سعر الصرف يحقق أهدافه مع التسارع في ارتفاع معدلات التضخم أو كما أوضحنا من قبل ،فإن سعر الصرف ومعدل التضخم وموقف الحساب الجاري تعتبر من التغيرات الاقتصادية الهامة التي تؤثر على التقلبات في الطلب الكلي لذا فإن الاستقرار في أوضاع الطلب الكلي يتطلب إيجاد التناسق الداخلي بين هذه المتغيرات ومن المعلوم أنه لتحقيق

¹ المصدر السابق ص 20-19

¹ المصدر السابق ص 68-67

الاستقرار الاقتصادي المستدام فإنه يجب التأكد من التوازن بين الطلب والعرض الكليين ولن يتحقق ذلك إلا من خلال برنامج إصلاح هيكلي واقتصادي شامل ومتكامل.

بما ذكرنا سابقاً وكان السبب الأساسي لقصور برنامج التحرير الاقتصادي عن بلوغ أهداف كاملة وهو أن البرنامج لم يصمم في إطار يحقق الشمولية، كما لم يراع فيه التوازن بين العرض والطلب الكليين .

كما لم يهتم برنامج التحرير بالتناسق الداخلي بين المؤشرات الاقتصادية والنمو المستدام. لذا من أهم العوائق لبرنامج التحرير قصوره عن استصحاب إصلاحات في السياسة النقدية المالية متزامنة مع الإصلاحات الهيكلية، مما أدى الي مواصلة التسارع في معدلات التضخم حتى بلغت حوالي 130% في عام 1992م مقابل حوالي 67% في عام 1990م ثم أستمّر في التصاعد حتى بلغ المعدل 166% في أغسطس 1996م (أعلى مستوى لمعدلات التضخم في تاريخ السودان).

وبالرغم من استدامة الحكومة في السنة الأولى كانت في حدود السقف المقرر إلا أن تمويل القطاع الخاص شهد توسعاً كبيراً مما أدى الي زيادة كبيرة في حجم السيولة بنهاية عام 1993/1992م . إذ بلغت نسبة الزيادة المقررة في بداية العام 63% وتقدر الزيادة في حجم السيولة بحوالي 23% من حجم القائم في بداية العام المالي 1993/1992م¹ . وفي عام 1994/1993م استمر التوسع في حجم النقود وتجاوز المستوى المخطط له. إذ بلغ معدل نمو القطاع الخاص والمؤسسات العامة في يونيو 1994م 17% من حجم السيولة بمعناه الواسع في بداية العام . ويغزى جز من هذه الزيادة والبالغة 30% الي إعادة تقييم الأرصدة بالعملات الأجنبية بعد تخفيض قيمة الجنيه السوداني . وقد ترتب على ذلك ارتفاع معدل التضخم عن 103% في عام 1992م/1993م الي 119% في عام 1994م . وذلك بالرغم من الإجراءات التي اتخذها بنك السودان ،مثل رفع متطلبات الاحتياطي القانوني بـ 20% ليصبح 30% من ودائع تحت الطلب وودائع الادخار لدى المصارف التجارية . ومن أهم الأسباب التي أدت الي التراخي في إدارة النقود رغبة الدولة في تمويل الزراعة وفاءً لسياساتها نحو الاكتفاء الذاتي من الغذاء بالإضافة الي أن سياسة الاعتماد على الذات في تحويل جمود الاقتصاد ،أحد أهم

¹ المصدر السابق ص 70

موجهات برنامج الإنقاذ الاقتصادي، مما دفع الدولة للاعتماد على التوسع في ضخ العملة المحلية خاصة بعد توقف تدفقات الموارد كما أوضحت من قبل.

وهذا الاتجاه بالطبع تم على حساب تحقيق نمو اقتصادي مستدام ففي ظل استقرار اقتصادي شكل أهم أهداف برنامج الإصلاح الاقتصادي. أن الانفلات في السياسات النقدية والمالية أدى الي عدم استقرار نظام سعر الصرف ، وترتب على ذلك ضغوط على الحساب الخارجي وضمور التدفقات خلال 1993/1992م حتى عجزت الدولة عن توفير العملات الأجنبية لمقابل استيراد الضروريات .كما عجزت عن سداد الدفعات المستحقة للبنك الدولي وبنك التنمية الأفريقي وصندوق النقد الدولي ، مما اضطر الدولة لفرض قيود جديدة في مجال التعامل بالنقد الأجنبي ، وتم منع استيراد العربات وبعض السلع المعمرة، كما تمت إضافة سلع جديدة في سجل السلع المحظورة استيرادها وقيود جديدة في سياسة بنك السودان حيال نظام التعامل بالنقد الأجنبي ، ولكن كل هذه الإجراءات لم تستطع أن توقف تدهور قيمة الجنيه السوداني في السوق الموازي إذ انخفضت قيمة الجنيه في نهاية يونيو 1993م بحوالي 45%. بالرغم من استمرار ارتفاع الإنتاج الزراعي العام الثاني على التوالي فقد استمرت الضغوط على ميزان المدفوعات وكنتيجة لعدم استقرار سعر الصرف فقد استمرت تحويلات السودانيين العاملين بالخارج في مستواها المتواضع ، كما لم تحقق توقعات الفروض والعون الخارجي البالغة حوالي 600 مليون دولار في بداية عام 1993م .إذ بلغت جملة ما تحقق من تدفقات 343مليون دولار مما زاد في الضغوط القائمة على الحساب الخارجي¹. نسبة الي الضغوط المتزايدة على الموارد الخارجية في الحساب الخارجي مع استمرار تصاعد معدلات التضخم والتدهور المستمر في قيمة العملة الوطنية ، وعدم مواكبة لجنة المصارف التي تحدد سعر الصرف للتطورات في السوق الموازي ،لم تتمكن الدولة من الاحتفاظ بنظام سعر صرف موحد مما أثر على قدرة ومصادقية الدولة في تحقيق استدامة نتائج البرنامج ، فتعاظمت حركة المضاربة في السلع والعملات مما أدى الي مزيد من التدهور في قيمة الجنيه ،وبلغت نسبة التدهور في الجنيه مابين فبراير 1993م حوالي 60% مما زاد من قوة المضاربة انخفاض العوائد الحقيقية التي تمنحها المصارف للودائع وبالتالي الي مزيد من الطلب على العملات الأجنبية . أمام هذه الضغوطات وارتفاع معدلات التضخم تدهور قيمة العملة الوطنية وتراجع الاستيراد فقد برنامج التحرير الاقتصادي السند

¹ مجلة المصارف العربية -السياسات الاقتصادية للدول النامية-المجلد الثامن عشر-1998م ص34 - 35

الشيعي لذا اضطرت الدولة الي مزيد من التراجع عن سياسات التحرير والاعتماد على قوى السوق .فقد أقامت الدولة قنوات توزيع رسمية وفئوية لتوزيع بعض السلع الضرورية رخيصة الأسعار لبعض الفئات المستهدفة مثل العاملين في الدولة والقطاع الخاص وأرباب لمعاشات ،هذا الي جانب إنشاء نظام دعم اجتماعي 500000 أسرة ،وأمام استمرار الضغط أقامت الدولة مجلس بسلطات قضائية لتحديد أسعار بعض السلع الضرورية.وتعتبر هذه الإجراءات أو التطورات تراجعاً عن أهداف سياسة التحرير في جانب تحديد الأسعار وتوحيد نظام سعر الصرف إلغاء دعم السلع . علماً بأن الدعم على المواد البترولية استمر سارياً مفعوله. وهذا يعزى الي أن البرنامج عجز عن معالجة الأسباب الحقيقية للتضخم وانفلات نظام الصرف . وبدلاً من إيجاد الحلول لجأت الدولة الي محاولة الاعتراض للالزمة الاقتصادية.

المبحث الثاني

الأهمية الاقتصادية لوسائل النقل في السودان

مقدمة:

يعد قطاع النقل من البنيات التحتية الأساسية التي تلعب دوراً مهماً في عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية إذ انه يربط بين مناطق الإنتاج والإستهلاك من جانب وبين التجمعات السكانية من المجتمعات المعاصرة فضلاً عن كونه يمثل مجال عمل لعدد كبير من مختلف التخصصات ذات الصلة به ، حتى صار من الصناعات الضخمة المتطورة على الدوام والمتسعة المدى عبر الزمن، لذلك ينظر إلى قطاع النقل على أنه ذو أولوية حيث يشكل بعناصره المختلفة من السكك الحديدية والطرق البرية والموانئ والمطارات والوحدات المتحركة أساساً جوهرياً في إحداث التقدم المنشود إذ لا يمكن إحداث تقدم دون هذا المكون الهام، ولا مجال لنمو التجارة على المستويين المحلي والدولي دون وجود وسائل نقل فعالة. إن العامل الرئيسي للإنتاج لا يتوفر بسهولة دون توفر تقنيات نقلية متقدمة تجعل من اليسير نقل عناصر الإنتاج إلى مركز الإنتاج. هذا فضلاً عن أنه يمثل محوراً للترابط السياسي والاجتماعي مما يؤثر إيجابياً على عملية السلام والتنمية.

من جانب آخر فإن الإستثمارات في النقل ذات طبيعة خاصة تستلزم السبق لأن الطلب على قطاع النقل يتزايد في المراحل الأولى، إضافة إلى أن استثماراته تتميز بكبر المكون الأجنبي له، كما أن مرادفات التشغيل تحتاج أيضا النقد الأجنبي.¹

السودان قطر واسع المساحة لأجل ذلك يمثل النقل حجر الزاوية في ربط أجزائه المترامية، وربط مناطق إنتاجه بمراكز الإستهلاك. ومما لا شك فيه أن هنالك جهوداً بذلت من أجل الإرتقاء بهذا القطاع. إلا أن الأداء التشغيلي ظل متواضعا خلال السنوات الأخيرة خاصة في بعض وسائله حيث أخذت المشاكل تتفاقم في ظل إنعدام الرؤية لأهميته مع إهمال التخطيط له. هذا إضافةً لضعف التمويل الخارجي والمحلي اللازم. وعزوف المستثمرين عن الإستثمار فيه كل هذه الإشكاليات أدت إلى تناقض هذه الصناعة. كأثر طبيعي للأزمة الإقتصادية التي مرت بالسودان خلال العشرين سنة الماضية.

أهمية النقل الجوي:

لا شك أن السودان القطر الكبير المترامي الأطراف يمتلك مقومات وإمكانات كبيرة للزيادة في مجال النقل الجوي بمعناه الشامل وذلك لما يتمتع به من موقع فلكي وجغرافي مميز يتوسط إفريقيا من جهة ويمثل من جهة أخرى حلقة الوصل بينها وبين الشرق الأوسط غير أن هذه الإمكانيات تصطدم بكثير من التحديات والعقبات التي تحول بينه وبين إحتلال مكانه الطبيعي في هذا المضمار في هذه الورقة المركزة تناول بإيجاز إمكانيات السودان وعقباته في مجال النقل الجوي مع توصيات تلمح إلى مواطن الخلل ومقترحات تجاوزها مستقبلاً.¹

الإمكانات:

ونحن نتحدث عن إمكانيات النقل الجوي بالسودان نذكر أولاً الموقع المتوسط الذي حباها به المولى عز وجل فهو أعظم هبة يمكن استثمارها في مجال النقل الجوي هبوطاً وعبوراً، فما كان لطائرة تهمل بدخول القارة الإفريقية شمالاً أو جنوباً، شرقاً أو غرباً أن تستغني عن العبور بالأجواء السودانية إن لم يكن الهبوط بأحد مطارات السودان للترود بالوقود أو لأخذ أو إنزال حركة

¹ إقتصاديات النقل والمواصلات (2003) دار الفكر العربية للنشر والتوزيع،
¹ صلاح الدين الطيب البشير ، إمكانيات وتحديات النقل الجوي في السودان (1973) ، دار النشر ، ص148.

عارضة أو منظمة لذا كان لازماً علينا والحال هكذا أن نولي كل الإهتمام لتزويد مطاراتنا بأحدث أجهزة الملاحة الجوية حتى لا يكون تقدمها أو عدم مواكبتها سبباً لترك أجوائنا رغم قصر الطريق والموقع المتوسط ومن الإمكانيات الطبيعية أيضاً التي حباها بها الله جلّت قدرته السماء الصافية والشمس المشرقة التي تساعد على الطيران طيلة أيام السنة. فهذا من شأنه أن يجعل الرحلات الجوية أكثر هدوءاً واستقراراً. كما لا يفوتنا أن نشير إلى الأرض المنبسطة التي يتمتع بها السودان في معظم الأمر الذي يساعد في تشييد المطارات في كل المواقع ويساعد في عمليات الهبوط والإقلاع دون مشقة أو عناء.

ثم جاء اكتشاف واستخراج البترول إذ كنا حتى عهد قريب نعتذر في كثير من الأحيان بعدم وجود وقود لتزويد الطائرات بمطارات السودان ونخرج نشرات الطيارين، ففي بعض الأحيان تتفادى الطائرات أجوائنا إن لم يكن بوسعها الطيران المباشر.

كانت تلك هبة المولى لنا من الإمكانيات الطبيعية، ومن جانب آخر فإن إمكانيات السودان العملية من المطارات وشركات الطيران وغير ذلك تمثل في: وجود عدد كبير من المطارات منها مطارات تعمل على مدار الساعة، كما يوجد مطارات تعمل حتى مغيب الشمس وجميعها مزودة بعربات ومعدات إطفاء و... الخ. كذلك يتوفر بالسودان عدد من الشركات وأخرى تعمل في مجال نقل البضائع كما توجد شركتان تعملان في مجال الطيران العمودي.¹

هذا ومن بين هذا العدد من الشركات ثلاث شركات تسير رحلات دولية إلى الخارج وبعضها منتظم وبعضها شركات وطنية ذات مقدرة عالية في التشغيل واكتسبت سمعة طيبة في الداخل والخارج.

وعندما نتحدث عن شركات النقل الوطنية فلا بد لنا من أن نشير إلى نوع آخر من الأنشطة المساعدة في مجال النقل الجوي وهو الخاص بشركات خدمات المناولة الأرضية بالسودان الآن خمس شركات تعمل عملاً تجارياً في مجال المناولة الأرضية وقد اكتسبت هي الأخرى خبرات منتظمة أو عارضة من وإلى مطارات السودان المختلفة إلا أننا لا زلنا نطلب المزيد من التجويد

¹صلاح الدين الطيب البشير ، المرجع السابق، ص149

في هذا المجال الهام والذي وتببط نشاطه ارتباطاً وثيقاً بضبط مواعيد إقلاع الطائرة وسرعة استلام المعدات وغير ذلك من الأنشطة الأخرى ذات الصلة.

ولما كانت الإمكانيات الطبيعية التي سبق ذكرها متوافرة لدينا بفضل الله فماذا إذن ينقصنا سوى أن نشيد عن سواعد الجد ونضع السودان في حدقاتنا مع تباشير هذا العام القادم بعون الله.

فنبني مطاراتنا كأحدث ما تكون المطارات مدركين للتوسع الهائل المرتقب في مجال النقل الجوي وتمهيد لها كل السبل للوصول لها إلى الشريك الأمثل الذي يحقق لها طموحها. كما نفتتح الباب أمام شركات وطنية تستند على هياكل فنية قوية وطائرات حديثة تستطيع أن تنافس إقليمياً وعالمياً بالفعل لا بالقول. ولكن كل هذه الإمكانيات تقابلها تحديات تستوجب أن تنهض لمواجهةها.

النقل النهري:

أهم ما يميز النقل النهري في السودان أنه يعتبر الشريان الرئيسي الذي يربط ما بين شمال البلاد وجنوبها ويقوم بنقل سلع ثقيلة الوزن بتكلفة زهيدة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

كما أنه يربط الكثير من أجزاء الوطن بانسياب نهر النيل وفروعه الكثيرة (نهر السوبات، وبحر الغزال وبحر الجبل، وبحر الزراف) التي تصب في النيل الأبيض بجانب نهر الدندر ونهر الرهد اللذان يصبان في النيل الأزرق، وأخيراً نهر عطبرة الذي يصب في نهر النيل عبر مناطق ذات طبيعة جغرافية صعبة الترحال بوسائل النقل البرية المعتادة وبالتالي يكون المجرى الملاحي هو الطريق العملي الوحيد الآن بالنسبة لمعظم البلاد بما فيها الولايات الجنوبية عمليات النقل مهمة في تحديد أداء الإقتصاد السوداني من حيث عمليتي الإنتاج والإستهلاك على مستوى الإقتصاد الكلي. ولاظهار موارد السودان وثرواته الطبيعية التي تحتاج إلى النقل لتطويرها والإستفادة منها، يلزم تحليل أداء القطاعات الإقتصادية وأثرها في كل من الإقتصاد السوداني ونظم النقل العامة فيه¹.

السودان كما هو معلوم أكبر الأقطار الإفريقية من حيث المساحة ويتمتع بتعدد الاقاليم المناخية والطقس وأكثر من 70% من السكان يعيشون على ضفاف النيل وروافده.

¹، د/ عبد الواحد عثمان، اقتصاديات الموانئ البحرية، (2002) جامعة القاهرة، ص331

الميزة الأساسية للنقل النهري هي قلة التكاليف. ويملك النقل النهري أهمية قصوى في الحقل الملاحي كوستي/ جوبا، في هذا الخط لا تقوى وسائل النقل الأخرى على منافسة النقل النهري على المدى القريب أو طريق السلام لم يتجاوز بعد مدينة الجبلين 72 كلم.

أما النقل عن طريق الطيران فتكلفته عالية جداً حيث تبدأ الرحلات من الخرطوم والأبيض متجهة إلى واو أو جوبا وتتضاف لهذه تكلفة إضافية للمواد التي يراد ترحيلها جنوباً. كما أن بعض المواد لا يمكن نقلها عن طريق الطيران وهي مواد التنمية.

تكلفة الطن حالياً لجوبا عن طريق النقل النهري 30,810 دينار بينما تبلغ تكلفة الطن من الخطوط الجوية حوالي 125000 دينار.

ومن ناحية الطن المنقول نجد ان النقل النهري يسير رحلات من كوستي الي جوبا في شكل "قافلة من الجرارات والصنادل" ويتم نقل ما بين 18000 طن الي 20000 طن في اليوم الواحد في حين ان طائرة نقل لحمولة 30 طن اذا قامت باداء رحلتين في اليوم فانه يمكن نقل 60 طن في اليوم وتكون الفترة التي يمكن استغراقها لترحيل 1800 طن هو الحد يأتي للنقل النهري سيبلغ 300 يوماً بالنقل الجوي¹

يتضح مما سبق ان ما يمكن ان يحققه النقل النهري من توفير الاموال هو فوق التصور كما انه يحقق ميزة اضافية وهي التواصل الاجتماعي والثقافي في المحطات التي يمر بها فضلاً عن قلة تكلفة النقل بالنهر تأتي من قلة استهلاك الجرار للوقود والمقارنة التالية تبين فضل النقل النهري مقارنة بالبري والجوي.

استهلاك السكة حديد 0.027 كجم وقود/طن كلم

استهلاك الشاحنات حمولة 25 طن 0.036 كلم.طن كم

استهلاك الجرارات النهري 0006 كجم/طن كلم

ب/ التكلفة المنخفضة للتصميم المنبسط للمواضع النهرية نجد ان الصندل يحمله خمسة اضعاف وزنه اما عربة السكة حديد فتحمل 1.5 وزنها.

¹اقتصاديات الموانئ البحرية، المرجع السابق، ص332

ج/ خاصة الحمل الملاحي الدائم تمكن من تحسين تكلفة قليلة اما خطوط السكة حديد والطرق المعبدة فتحتاج لتكلفة عالية عن انشاءها وعن صيانتها الدورية.

اصبح النقل البري الآن يحتل موقع الصدارة بين سبل النقل في السودان وتبرز اهمية النقل البري من مرونته في الحركة. ووصوله لموقع داخل البلاد يكون من الصعب على سبل النقل الاخرى الوصول اليها.

لا يتم الحديث عن النقل البري بموضوعيته الا اذا تناول نشاطات وحدته المتحركة مع البنية التحتية من الطرق و الجسور التي تعتبر اساسية للنقل البري

أ/ الطرق:

يبلغ طول الطرق المستقلة على نطاق القطر حوالي 4300 كم بينما يبلغ طول الطرق الخرسانية حوالي 2600 كم اما طول الطرق التي تحت التشييد والتي وصل العمل فيها مراحل متفاوتة فيبلغ حوالي 2500 كم اما الطرق المحطمة فتبلغ اطوالها 3000 كم بينما يبلغ اطوال الطرق تحت التصميم 900 كم اما بالنسبة للطرق مكتملة الدراسة وتلك المقترحة فتبلغ اطوالها 1600 كم، 1000 كم على التوالي.

ب/ الشاحنات:

يمثل قطاع الشاحنات والتي يمثل القطاع جل اسطولها اهم القطاعات ويقوم بادارتها وتشغيلها لفائدته الخاصة وبنهاية 2002م بلغ تعداد المركبات في هذا القطاع حوالي 6215 مركبة وشاحنة.

وقد دخل معظمها عبر القانون لتشجيع الاستثمار الامر اعطى دفعة كبيرة للنقل البري على الطرق حيث بلغت مساهمته حوالي 95% من حركة المسافرين وحوالي 90% من حركة البضائع غير ان بعض الشاحنات التي دخلت عبر قانون تشجيع الاستثمار لا تستوفي مطلوبات قانون حماية الطرق خاصة بالنسبة لناقلات السوائل التي يفوق عددها حوالي 1309 منها حوالي 600 ناقلة غير مطابقة لقانون حماية الطرق¹.

¹اقتصاديات الموانئ البحرية، المرجع السابق، ص333

النقل بالسيارة :

- 1 - سهولة نقل السلع بالسيارة حيث لا يحتاج الي حزم او تغليف كما في السكة حديد
- 2 - سرعة ايصال السلعة وخاصة في المسافات القصيرة والمتوسطة
- 3 - المرونة في النقل من الباب الي الباب وحرية الحركة في جميع الاتجاهات دون قيود
- 4 - السيارة اقتصادية ولا تحتاج الي رأس مال كبير مقارنة بوسائل النقل الاخرى مثل السكة حديد
- 5 - ملائمتها لنقل السلع والخدمات وخاصة القابلة للتلف مثل الخضر والفاكهة

ثانياً : النقل بالقطارات:-

- 1 - رخيصة وقليلة التكلفة
- 2 - تنقل البضائع الكبيرة الحجم والثقيلة الوزن
- 3 - أكثر أمناً وضماناً سلامة للبضائع

السكة حديد في السودان:

تعتبر السكة الحديدية في السودان من اطول الشبكات الحديدية بافريقيا والوطن العربي تبلغ طول شبكة سكك الحديدية في السودان 5901 منها 4578 كم خطوط رئيسية و 1323 كم خطوط فرعية.

كان سعيد باشا اول من فكر في انشاء الخطوط الحديدية في السودان وربطها بمصر بداية العمل كانت في العام 1897م حيث وصل الخط الحديدي الي مدينة ابي حمد ثم عطبرة في العام 1898م، اما خط عطبرة - بورتسودان بفرع يربط سواكن فقط اكتمل عام 1905م بينما خط الخرطوم - ود مدني بدأ العمل في العام 1909م ووصل الخط الحديدي الي مدينة الابيض في عام 1911م التي تبعد عن الخرطوم بحوالي 685كم و عن وادي حلفا 1608كم وحوالي 1467 كم عن بورتسودان ثم ربط مدينة كريمة التي تقع على الضفة اليمنى لنهر النيل على بعد حوالي 26 كم الي الشمال من ابي حمد بطول 205 كم وتم افتتاحه في عام 1906م.

ان تطوير منطقة القاش والقضارف في شرق السودان كم منطقة زراعية لسد حاجة جيوش الحلفاء من الزرع قد كان سبب في تأجيل مد شبكة السكة حديد تقاطع هيا - كسلا - القضارف - اما خط سنار فقد تم توصيله من تقاطع هيا الي كسلا في 1924م ثم الي القضارف في عام 1928م ثم وصل تقاطع سنار في عام 1929م.¹

في بداية الاربعينات من القرن الماضي تم تشييد 3 خطوط صغيرة هي الخط الحديدي وادي حلفا - فرس، خط الطوية - خط الجبلين - ريك. اخر الإمتدادات الحديدية في السودان هو خط المجلد أبو جابرة بطول 52 كيلو متر وخط مصفاة الأبيض الذي يربط بين المصفاة ومحطة الأبيض بطول 10 كيلومتر، الذي شيد في عام 2000م، كما اكتمل تشييد خط مروي من محطة البان إلى سد مروي بطول 16 كلم، في عام 2000م.

مميزات النقل البحري:

تهتم الدول بقطاع النقل البحري لضمان سيادتها الإقتصادية والسياسية تعزيزاً لتجارتها الخارجية وذلك في سبيل تحقيق التنمية الإقتصادية ومواكبة التطورات العالمية والإستفادة من الميزة النسبية التي تتمتع بها والتمثلة في موقعها الإستراتيجي على البحر، هذا وقد أصبح للنقل البحري دوراً حيوياً في اقتصاديات دول العالم المتقدمة منها والنامية فضلاً عن دوره المميز في تطوير العلاقات التجارية العالمية وذلك سواء عن طريق تبادل السلع المنقولة بحراً أو عن طريق الأفراد. ويؤدي الإستثمار في قطاع النقل البحري إلى زيادة فرص العمالة في مجالات النقل البحري المختلفة مثل الشحن والتأمين البحري والوكالة البحرية والإصلاح والسياحة وفي السودان تزداد أهمية النقل البحري بصورة خاصة نسبة لاعتماد البلاد بصورة كبيرة على الصادرات التي يكون أغلبها من الدول الأولية شأنه في ذلك شأن معظم الدول النامية.¹

خصائص النقل البحري:

1/ ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري:

¹ اقتصاديات المواني البحرية ، المرجع السابق ص333
¹ درية أحمد الهادي، (2003م)، الآثار الاقتصادية لاتفاقية التجارة في الخدمات على النقل البحري في السودان. رسالة ماجستير في الاقتصاد جامعة الخرطوم .

توصف مشروعات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى. فمثلا السفينة هي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري ولا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها:

1. الإعتدال على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.

تعتمد صناعة النقل البحري على كثافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة حيث انعكس ذلك على تطوير بناء السفن وهيكلها وطرق عملها :

2. النقل البحري صناعة دولية:

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

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

3/ حلول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل النهري:

تتصف مشروعات صناعة النقل النهري 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 مئة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي والبري بوسائله المتطورة¹.

4/ خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة لتخزين 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.

¹ حمزة عبدالله حمزة بابر (2015م)، التخطيط الإستراتيجي لدعم معايينات النقل البري بالقوات النظامية في الفترة من (2015 - 2018م)، بحث لنيل درجة الدكتوراه في الدراسات الاستراتيجية، جامعة الرياض الوطني، ص27.

وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين.

5/ تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل النهري:

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري، وزيادة إنتاجيتها نسبة للطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه في الحسبان عند دراسة وتقييم جدوى تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها.

ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدول التي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا العالقة دوراً كبيراً في عملية تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة¹.

العمل على زيادة العرض السلعي:

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

¹ على أحمد الأمين، (2016م)، أثر النقل البحري على النمو الإقتصادي في السودان في الفترة من (1990 – 2004م)، رسالة دكتوراه في الإقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، ص82.

المبحث الثالث

مشاكل النقل في السودان

أولاً: مشاكل النقل البحري :

- 1- عدم وجود أحواض بناء وصيانة السفن مما يضطر الشركة لتنفيذ ذلك خارج السودان وبتكلفة عالية.
- 2- وجود شركات الإمداد في مجال قطع الغيار والخدمات البحرية الأخرى.
- 3- عدم وجود مؤسسات التمويل والبنوك التي تمويل النشاط البحري ذات التكلفة العالية.
- 4- عدم وجود المعاهد والأكاديميات لتأهيل وتدريب الكوادر البحرية.
- 5- انعدام وجود قانون بحري سوداني فعال ينظم الأنشطة البحرية.
- 6- انعدام هذه المنظومة في حد ذاته يعتبر تحدي كبير لاستمرارية الناقل الوطني بالصورة المطلوبة¹.
- 7- ضعف تدريب الكادر في صناعة تشهد تطوراً متلاحقاً وذلك لشح الإمكانيات اللازمة لذلك.
- 8- 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.
- 9- إضافة لما سبق هنالك تدخلات سياسية مستمرة في سياسة الشركة من وقت لآخر وهي الأخرى أضرت بالشركة باعتبارها شركة تجارية.
- 10- كما أن الوضع السياسي غير المستقر بالبلاد لا يشجع على الاستثمار بالسودان في شتى المجالات ناهيك عن النقل البحري.

¹ رسالة دكتوراه _علي احمد الامين_ اثر النقل البحري النمو الاقتصادي في السودان في الفترة (1990_2014 م)

11- ضعف الإشراف الحكومي على النقل البحري الذي يمثل العمود الفقري للاقتصاد القومي للدولة ، حيث نجد الكثير من الدول بما فيها المتقدمة تهتم بهذا لنشاط الحيوي من خلال إنشاء وزارة للنقل البحري للإشراف عليه ومتابعة تطوره و دعمه في الحالات الحرجة .

12- ساهمت العولمة في زيادة حدة المنافسة في نشاط النقل البحري من خلال تطوير القدرات 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.

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 شركات استثمارية استراتيجية¹

ثانياً :المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل النهري:

1-عدم توفر قطع الغيار لصيانة ماكينات الجرارات أو أجهزة الدفع حيث تندي أداء الجرارات في سفرياتهما وزاد إستهلاك الوقود الأمر الذي رفع مصاريف تشغيلها ومستحقات طواقمها وبالتالي إنخفاض الإيرادات.

2-عدم توفر معدات الورش وآليات الصيانة كالأحواض القائمة.

3-عدم القدرة على تسديد مستحقات العاملين من معاشات تامين صحي بسبب إنخفاض الإيرادات.

4-إرتفاع حجم المديونية التي تبلغ المليارات لدى بعض الوحدات الحكومية والتي تتعامل معها الهيئة في ظل الظروف الأمنية والاستراتيجية في مناطق الجنوب الأمر الذي يضاعف المديونية بإستمرار .

5- ضحالة المجرى والصخور والرمال تعميق الملاحية وأعشاب النيل في بعض المناطق بجانب العوائق الصناعية مثل الكباري.

6 -تدهور الموانئ وحاجتها إلى توفير معدات الشحن والتوزيع والمناولة الحديثة وزيادة السعة

¹المصدر السابق

التخزينية.

7-تقادم الماكينات الرئيسية والمساعدة في الجرارات بسبب إنتهاء عمرها الافتراضي مما أثر على كفاءة الجرارت وخروج بعض الجرارات من الخدمة في مناطق العمليات¹.

ثالثاً : مشاكل النقل بالشاحنات في السودان:

رغم الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للسيارات باعتبارها وسيلة النقل الأولى في السودان إلا أنها تعاني من العديد من المشاكل يمكن إجمالها في التالي:

- 1-رداءة الطرق وضعف صيانتها.
- 2-إنقطاع الطرق في موسم الأمطار وخاصة في المناطق التي تكثر فيها الأمطار والسيول
- 3-ضعف خدمات الطرق مثل ورش الصيانة ،محطات الوقود،الاستراحات والاضاءات واشيات المرور.
- 4-ضعف الطرق المسفلتة مما يؤدي إلى العديد من حوادث المرور والازدحام وخاصة عند مداخل المدن والقرى.

5-إرتفاع الضرائب والرسوم المتحصلة من مستخدمي الطرق.

6-مشكلة الأمن وخاصة في مناطق ثلوثات مثل الجنوب سابقاً ،دارفور والنيل الأزرق وكردفان مما قد يتسبب في العديد من حوادث النهب والسرقات .وأحيانا تلجأ الحكومة إلى حماية مستخدمي الطرق بفرق عسكرية بما يسمى (بالطوف)مما يؤدي إلى زيادة تكلفة النقل.²

رابعاً :المشاكل التي تواجه قطاع النقل في السودان:

ان الهدف من انشاء السكه حديد لم يكن خدمة الاقتصاد السوداني باي حال من الاحوال بقدر ما هو خدمة للمستعمر الذي تلخصت اهدافه في امرين الاول عسكري لخدمة العهد التركي المصري والثاني اقتصادي يتمثل في سرقة خيرات البلاد عبر مياه البحر .

وقد ولدت السكه حديد وهي مقيدة بعدد مشاكل يمكن تلخيصه فيما يلي:

¹العرض الإقتصادي ووزارة المالية والإقتصاد الوطني (20000م)،ص62

² عثمان آدم يوسف الدود ،(2007)،النقلا لبري وأثاره اقتصادية واجتماعية في مدينة نيالا ولاية جنوب دارفور رسالة ماجستير الأداب (الجغرافية)،جامعة الخرطوم،ص51

1- عدم كفاءة البنية الأساسية مما اثر تأثيراً مباشراً في تحديد مسار الخط والسرعة بالإضافة الى مشاكل في محطات التقاطعات

2- استغل المستعمر سعة السودان والتشتت السكاني فاختار لذلك مساراً لا يساعد المواطن السوداني في تطوير المرفق لخدمات البلاد مستقبلاً

3- تعتبر مشكلة التمويل من المشاكل الرئيسية التي يعاني منها قطاع السكة حديد والتي تتمثل في قلة التمويل والذي يترتب عليه عدم الصيانة للقطارات القديمة وعدم المقدرة علي شراء وابورات جديدة مع عدم القدرة علي تأهيل الخطوط .

4- ارتفاع حجم الصرف علي بند المواد الخام من وقود وقطع غيار وخلافه بسبب الزيادة في الاستهلاك الي جانب ارتفاع اسعارها عالمياً ومحلياً .

5- لم تكن الايرادات في المستوي المطلوب الذي يواكب هذه الزيادة الكبيرة في جانب المصروفات علي الرغم من الزيادة في تعريفة فئات واجور خدمة النقل.

6- ان الزيادة في تعريفة فئات اجور النقل بالسكة حديد منخفضة جداً اذا ما قرنت بفئات النقل ووسائل النقل الاخرى وذلك للاتي :-

(أ) عدم موافقة سلطات وزارة المالية علي رفع فئات اجور الترحيل الخاصة بالسكة حديد بالمستوي الذي يواكب الزيادة في تكلفة التشغيل الشئ الذي اضطر السكة حديد لنقل بضائع تشكل جزءاً كبيراً من نقلياتها باجور تقل كثيراً عن التكلفة ترحيلها كالمواد البترولية , والسلع التموينية اذا ماتم نقلها بوسائل النقل الاخرى.

(ب) ساعد في عدم الانسياب في الايرادات بالمستوي المطلوب وتدني الانتاجية في القطاعات الزراعية والصناعية والتجارية والتي تمثل اكبر المتعاملين مع مرفق السكة حديد .

(ج) ان ايراد السكة حديد علي الرغم من قصوره في مواجهة الالتزامات يصعب تحصيله في بعض الاحيان بسبب عجز من تتعامل معهم السكة حديد في الوفاء بالتزامهم نحو الهيئة.

7- توجيه النقل لاعتبارات قومية بواسطة جهاز خارج السكة حديد حيث ان السكة حديد ليست لديها سلطة في توزيع طاقتها الناقلة من بورسودان في وقت كانت فيه نفسها في منافسة حادة مع الطرق البرية مما ادى الي تشغيل الامكانيات المتاحة تشغيلاً غير اقتصادي بتسيير العديد من العربات الفارغة مما أثر كثيراً على متوسط حمولة العربة وبالتالي الطن المنقول¹.

8- عدم الصلاحية الممنوحة لرئاسة الهيئة من اتخاذ القرار في الوقت السريع الذي لا يتحمل التأخير والمكاتبات الروتينية كمثال لذلك عدم صلاحيتها لتعديل تعريفه النقل ولو انخفاضاً .

9- عدم وضوح الرؤية في سياسة النقل بين السكة حديد والطرق وكان من المفترض ان يكون هنالك تنسيق بين وحدات النقل المختلفة بمعنى ان تكلف كل هيئة بالمنقولات التي تناسبها ترشيحاً وتشغيلاً للموارد الاقتصادية المحدودة.

10- الاحتياجات المصدقة لهذه الهيئة من النقد الاجبي يتحدد حجمها دائماً باقل من تقديراتها والجدير بالذكر ان اخر تخفيض في هذا الخصوص قد حدد احتياجاتها الشهرية بمبلغ (250)الف دولار بدلاً من (400)الف دولار المعتمدة بالميزانية علماً بأن الاحتياجات الفعلية تبلغ (2)مليون دولار شهرياً وهذا وان البنك لم يتمكن حتي من توفير مبلغ (250)الف دولار شهرياً .

الفصل الرابع

¹المؤتمر الاقتصادي القومي الاول،(1982)م، الخرطوم، مجلد النقل و المواصلات

المبحث الاول

السكة حديد في السودان

المقدمة:

مما لاشك فيه أن قطاع النقل من القطاعات الحيوية والبنيات الأساسية التي لها دوراً محورياً في دعم الهيكل الاقتصادي ، بما يشع من أثار في باقي القطاعات الاقتصادية الأخرى ، ويقدر تقدم قطاع النقل يمكن للقطاعات الإنتاجية الأخرى زراعية كانت أم صناعية حسن أداء وظائفها في بلد مترامي الأطراف كالسودان، حيث تبعد مناطق الإنتاج عن مناطق الاستهلاك، وعن مواني التصدير الأمر الذي أدى بالنقل ووسائله المختلفة أن يلعب دوراً هاماً في عملية الربط بين مناطق الإنتاج و التجمعات السكنية من ناحية، وبين مراكز الإنتاج ومواني التصدير من ناحية أخرى. وهو بذلك يحقق التبادل التجاري والتوزيع بأنماطه المختلفة سواء في تحريك الأشخاص مما يحقق نموه النمو والتكامل الاقتصادي والاجتماعي في المجتمعات المختلفة، بالإضافة الى الدور الأساسي في الترابط السياسي و الثقافي وفي تعزيز الوحدة الوطنية وتعظيم الترابط والانصهار بين أبناء الوطن الواحد لتأسيس النهضة الحضارية التي تهدف لها الإستراتيجية. ويعتبر قطاع النقل بمثابة العمود الفقري لأي نهضة أو تنمية اقتصادية سواء كانت اجتماعية أو عسكرية أو صناعية أو زراعية . وأصبح من القطاعات التي تربط بين حياة الناس ويقوم عليه نشاطهم وحركتهم ¹.

ويمكن القول بأنه لا يمكن التقدم بدون هذا القطاعو السكة حديد كأحد أهم وسائل النقل في السودان والتي تنتشر خطوطها عبر هذا القطر الواسع الأرجاء الذي تبلغ مساحته تقريباً مليون ميل مربع(250513 كيلو متر مربع) إن خطوط السكة حديد تمتد في مختلف أنحاء قطرنا هذا لتربط شماله وجنوبه وشرقه وغربه ناقلة ما يقارب ثلثي البضائع في السبعينات من القرن الماضي الي مسافات طويلة. إضافة إلي ذلك فان السكة حديد تنقل ما يقارب ن نصف عدد السكان في سفرهم داخل البلاد وذلك خلال السبعينات القرن الماضي.

⁽¹⁾هيئة السكة حديد_ الادارة العامة للتخطيط ولاحصاء الكتاب الاحصائي في الفتر من (1960_2000) مركز الدراسات الاستراتيجية

إضافة لما تقدم فإن السكة حديد تحقق التكامل الإقليمي داخل القطر وتضييق شقة التقارب بين الإقليم فضلاً عن هذا فإن السكة حديد تنقل أساليب الحضارة الي مناطق لم تكن تدري ما هو القطار ولا كيف يسير؟. وكذلك قامت السكة حديد بنقل معدات وآليات مشاريع التنمية الاقتصادية. وهذه تساعد في تقليل الهجر من الريف الي المدن أو من المدن الي العاصمة القومية . ومن هذه المعدات والآليات التي قامت السكة الحديد بنقلها تلك التي تخص مصانع سكر حلفا الجديدة وبقية مصانع السكر ومطاحن الغلال ومصانع الاسمنت والجسور والطرق وخزانات المياه على الأنهار ومصانع النسيج ومصانع الأغذية ومعاصر الزيوت.

إن أول فكرة لإنشاء سكة حديد بدأت في عهد الخديوي إسماعيل وقد وصل الخط الحديدي في عهده من حلفا الي امبكول أي مسافة 266 كيلو متر وتوقف عمل السكة الحديد في عبكة في أبريل 1875م نسبة لتواجد صخور ضخمة الشيء الذي استوجب استيراد معدات من الخارج لتكسيورها وقد استمر العمل فيها حتى بعد وصول الخط عام 1877م الي صرص . وفي ذلك الشيء الذي أدى الي توقف العمل بوصول السكة حديد الي صرص ¹.

وفي عام 1884م اقتضت الإستراتيجية العسكرية الاستمرار في مد الخط الحديدي الذي توقف في صرص، فاستمر العمل في بناء الخط حتى وصل الي عكاشة في أغسطس 1885م ونسبة لاحتلال الخرطوم بواسطة قوات المهدية في ذلك الوقت توقف بناء الخط في تلك المنطقة .

كذلك اقتضت الإستراتيجية الحربية مد خط السكة الحديد الذي يربط بين وادي حلفا _ الخرطوم لذا بدء العمل في عام 1897م ووصل الي أبي حمد حتى وصل الي عطبرة في يوليو 1898م وتم تشيد كبري نهر عطبرة في أغسطس عام 1898م ووصل الخط الي الحلفاية في 31 ديسمبر 1899م.

ونسبة لان نقل الصادرات والواردات عن طريق الموانئ المصرية أصبح يعوق التطور الاقتصادي فقد تقرر بناء الخط من سواكن عام 1904م ومن الناحية الأخرى بدا الخط من عطبرة والتفوالخطان في أكتوبر 1905م بمحطة مسمار .

¹ منشور هيئة سكة حديد السودان لعام 2000 ص 8

وفي بداية 1905م بدء خط حديدي من محطة سلوم الى الميناء الحديدي الذي بدء تشييده قرب نقطة تسمى شيخ برغوث عام 1905م¹

وفي عام 1906م تم الاحتفال رسمياً بافتتاح سكة حديد البحر الأحمر في بورتسودان.

وفي عام 1905م تقرر مد خط يربط محطة نمرة(10) بالخط الرئيسي مع كريمة والذي شيد عام 1906م وذلك حتى دنقلا أكثر ارتباطاً باقتصاد البلاد وفي عام 1909م بدء العمل في مد الخط من الخرطوم ومدني حيث وصل الي مدني بنهاية ذلك العام ، وامتد الخط يشق مناطق الإنتاج الزراعي حتى وصل تقاطع سنار وفي عام 1910م أتجه الخط غرباً عبر كردفان فوصل الأبيض في ديسمبر 1911م وكان لهذا الخط الحديدي بين الخرطوم والأبيض أثره الفعال لربط كل من الجزيرة وأوسط كردفان بأسواق العالم. وكان لإكمال الخط بين الخرطوم والأبيض أن دفع المخططين ليفكروا في مد خطوط إضافية تصل بين تقاطع سنار بالقضارف وكسلا وبورتسودان، فبدأ في مارس 1928م تشييد خط من كاب الدوليب ووصل السوكي في نفس العام .وفي نوفمبر 1928م بدأ إنشاء الخط من ناحية القضارف نحو نهر الرهد ثم عبر الكبري الذي شيد هناك وفي فبراير 1929م تقابل الامتدادان شرق الدندر. وفي السنوات الأولى من استقلال السودان في العام 1956م تم تشييد خطوط إضافية لربط المناطق النائية في غرب السودان وجنوبه بالخط الرئيسي وذلك لكي تصبح تلك المناطق أكثر فعالية وتكاملاً مع الاقتصاد السوداني .²

وفي مايو 1956م تم مد الخط الحديدي حتى وصل بابنوسة عام 1957م الى نيالا عام 1959م وكذلك تم تشييد خط الجنوب الفرعي الذي يصل مابين بابنوسة علي خط الغرب ومحطة واو في الفترة مابين مارس 1959م وفبراير 1962م. ويبلغ طول الخط عرديّة /نيالا 986 كيلومتر و بابنوسة / واو 445 كيلو متر في عام 1954 امتداد الخط من سنار الي الدمازين سنة 1958م ويبلغ طول الخط 227 كيلومتر ، وفي العام 1962م اكتمل تشييد الخط الذي يربط خشم القرية وحلفا الجديدة وطوله 70 كيلومترو قد بلغت أطوال الخطوط الرئيسية خلال الستينات من القرن العشرين 757 كيلومتر بالإضافة لخطين شيئا عام 1942م لمواجهة ظروف الحرب العالمية الثانية. (الأول) من ريك للجبلين وقد تمت إزالته و(الثاني) من ملويا الى تسني وقد توقف. كان

¹المرجع السابق ص 8

²المرجع السابق ص 9

آخر امتداد الخطوط الحديدية هي خطوط نقل خام البترول السوداني من محطة المجلد الى أبوجابرة بطول 52 كلم ومن مصفاة البترول بجبل أبو خريز شمال الأبيض الى محطة الأبيض بطول 10 كلم والخط الذي يربط بين محطة شارف وأبار البترول بمدينة شارف بطول 10 كلم وقد اكتمل تشييدها جميعا بين العام 1995 و1996م ومؤخرا خط سد مروي من محطة أنبان الى موقع السد على نهر النيل بمروي بطول 16 كلم في العام 2002م.

تمتلك الهيئة حاليا 130 وأبور سفري، وعدد 54 وأبور مناورة وحوالي 4187 هـر بةبضاعة، و910 فنتاس زيوت، 167 عربة ركاب. ومن الجانب الآخر تسمى الهيئة لترقية وتطوير خدمات نقل الركاب فقد عملت على تأهيل عربات الركاب وتم تشكيلها في وحدات كقطار التحدي الخرطوم /وادي حلفا وقطار نيالا. وتجتمع هذه القطارات في محطة الخرطوم بحري، والتي تم افتتاحها في عام 1998م. وقد زودت هذه القطارات بوسائل خدمات متقدمة .

ظلت هيئة السكة حديد منذ نشأتها تعمل وفقا لدورها الحيوي في تقديم خدمة النقل وترسيخ الوحدة بين كافة أجزاء الوطن .

تتمتع هيئة سكك حديد السودان بعضوية الإتحاد العالمي للسكك الحديدية، كما وأنها من الأعضاء المؤسسين لإتحاد سكك حديد أفريقيا¹

خصائص السكة حديد الاقتصادية:

ان السكة حديد من افضل وسائل النقل اقتصادياً وتحتاج لراس مال كبير جداً للاستثمار فيها لا يتوفر لأفراد او قطاع خاص وهذا مجال الدولة لضخامته والنقل السككي يمتاز بصفات جوهرية تتمثل في الامان وتوفير الطاقه وعدم تلوث البيئه. حيث ظلت السكة حديد تلعب دوراً هاماً في ساحة الاقتصاد السوداني، لان السودان بلد مترامي الاطراف يقوم اقتصاده علي الزراعة ويبعد فيه ميناء التصدير من مناطق الانتاج لذا فهو يحتاج الي وسيلة نقل ذات كفاءة عاليه وتكلفه منخفضة وهذا ينطبق علي السكة حديد. و السكة حديد تقف على قمة وسائل النقل في السودان اذ انه بحكم الوضع الجغرافي وكبر مساحة البلاد تعتبر الوسيله ذات المميزات الاقتصادية بالمقارنة مع الوسائل الاخرى، اذ انها ارحص وسائل النقل للمشحونات الثقيله ذات القيمة

¹ المرجع السابق ص 9

الاقتصادي المنخفضه للمسافات البعيدة¹. ولقد ظلت السكة حديد تلعب دوراً رائداً في هذا المجال ومن ناحية أخرى نجد أن السكة حديد تمثل عنصر هاماً في توزيع الخدمات على مناطق القطر. فالخدمات الطبية والصحية لا يمكن توزيعها والاستفادة منها بدون وسائل نقل يجعل التوزيع ممكن وخدمات التعليم بكل مقوماتها وخدمات الإرشاد وحركة المد الثقافي. كل ذلك لا يمكن تحقيقه إلا بوجود وسائل للنقل تجعل وصول هذه الخدمات إلى المواطنين أمراً ميسوراً والمواصلات هي العامل الأساسي في بناء الوحدة القومية بتقريب المجموعات وإزالة الفوارق ودمج الثقافات والتبادل الحضاري وبمرور الزمن تخرج من القبلات المختلفة مجموعه حضارية متجانسه فكرياً و اجتماعياً واقتصادياً وتتم عملية اللقاء القومي.

وتهدف هيئة السكة حديد إلى ربط البلاد بشبكة نقل متكاملة تساعد في تنمية وتطوير القطر وتعزيز موقف الاقتصاد الوطني عن طريق القيام بخدمات النقل للقطاعين الخاص والعام وسد احتياجات المواطنين وخدمة الجمهور والمسافرين على الخطوط الحديدية وتوفير الراحة والخدمات الضرورية.

قد دأبت السكة حديد باستمرار لتحقيق الأغراض والأهداف المنوط بها وأداء الأعمال خلال برامج وخطط مدروسة وضعة في الاعتبار الحلول الممكنة لإزالة المعوقات والسلبيات التي تواجهها.

هذا وقد بذلت الجهود لجعل السكة حديد في موقف يمكنها من مقابلة المتطلبات الترحيلية والمتزايدة وذلك بتقوية وتحسين كفاءة النقل الحاليه مما أدى إلى وضع خطط لتنمية

وتتمثل أهمية السكة حديد في السودان :² 1- ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك 2- نقل الصادرات والواردات من وإلى داخل القطر 3- نقل الركاب والبضائع من وإلى داخل البلاد المختلفه 4- توفير عنصر السلامة والامان وانخفاض التكاليف 5- قلة التاثر بالعوامل المناخيه في السودان 6- توفير استهلاك الوقود وعدم تلوث البيئه

المبحث الثاني

¹السكة حديد واثارها لاقتصادي_ اعداد قسم الاحصاء والتخطيط بالهيئة
²المؤتمر الاقتصادي القومي (1982)، الخرطوم، مجلد النقل و المواصلات، ص 10

عرض وتحليل ومناقشة النتائج

أولاً: الترميز :

تم ترميز إجابات المبحوثين حتى يسهل إدخالها في جهاز الحاسب الآلي للتحليل الإحصائي حسب الأوزان الآتية:

5	وزنها	وافق بشدة
4	وزنها	وافق
3	وزنها	محايد
2	وزنها	لا اوافق
1	وزنها	لا اوافق ببشدة

$$\text{الوسط الحسابي الفرضي} = \frac{\text{مجموع الأوزان}}{\text{عددها}} = \frac{5 + 4 + 3 + 2 + 1}{5} = 3$$

الغرض من حساب الوسط الفرضي هو مقارنته بالوسط الحسابي الفعلي للعبارة حيث إذا قل الوسط الفعلي للعبارة عن الوسط الفرضي دل ذلك على عدم موافقة المبحوثين على العبارة أما إذا زاد الوسط الحسابي الفعلي عن الوسط الفرضي دل ذلك على موافقة المبحوثين على العبارة

ثانياً : الأسلوب الإحصائي :

استخدم برنامج الـ (SPSS) لمعالجة البيانات إحصائياً SPSS مختصر لـ statistical package for social sciences والتي تعنى بالعربية الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية الأسلوب الإحصائي المستخدم في تحليل هذه البيانات هو التكرارات والنسب المئوية لإجابات المبحوثين والأشكال البيانية بالإضافة إلى الوسط الحسابي والانحراف المعياري لأوزان إجابات المبحوثين.

الوسط الحسابي يستخدم لوصف البيانات أي لوصف اتجاه المبحوثين نحو العبارة هل هو سلبي أم إيجابي للعبارة فإذا زاد الوسط الحسابي الفعلي عن الوسط الحسابي الفرضي (3) فهذا يعنى أن اتجاه إجابات المبحوثين إيجابي للعبارة أي يعني الموافقة على العبارة.

ولاختبار تكرارات إجابات المبحوثين هي في الاتجاه السلبي أم في الاتجاه الإيجابي أستخدم اختبار مربع كاي لجودة التطابق .

أي لإختبار الفرض الآتي إلى أي مدى التكرارات المتحصل عليها من إجابات المبحوثين تتوزع بنسب متساوية (منتظمة) للعبارات الخمسة (وافق بشدة ، اوافق ، محايد ، لا اوافق ، لا اوافق بنسب متساوية)

بشدة)، فإذا كان حجم العينة 40 يتوزعون بنسب متساوية للإجابات الخمسة (8 لكل إجابة) فإذا كان هنالك فرق ذو دلالة إحصائية بين المتوقع (8 لكل أجابه) وبين التكرارات المتحصل عليها هذا يعنى أن إجابات المبحوثين تميل نحو الإيجابية أو السلبية حيث يمكن تحديد ذلك من خلال الوسط الحسابي الفعلي هل هو اكبر من الوسط الحسابي الفرضي أم اقل من الوسط الفرضي .

اختبار مربع كاي نحصل فيه على قيمة مربع كاي

$$X^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(O_i - E)^2}{E_i}$$

حيث أن:

O_i : هي التكرارات المشاهدة (المتحصل عليها من العينة)

E_i : هي التكرارات المتوقعة (8 في هذه الدراسة)

$\sum_{i=1}^n$: المجموع

n: عدد أفراد العينة

i : 1 . 2 . 3 . 4 . 5

كما أن القيمة الإحتمالية فهي التي تحدد ما إذا كان هنالك فروق ذات دلالة إحصائية بين التكرارات المتوقعة والتكرارات المشاهدة وذلك بمقارنة القيمة الإحتمالية بمستوى معنوية (0.05) فإذا كانت اقل من 0.05 فهذا يدل على أنه توجد فروق بين التكرارات والمشاهدة والتكرارات المتوقعة . وفي هذه الحالة نقارن الوسط الحسابي الفعلي للعبارة بالوسط الفرضي فإن كان أقل من الوسط الفرضي دليل كافي على عدم موافقة المبحوثين على العبارة أما إذا كان أكبر من الوسط الفرضي فهذا دليل على موافقة المبحوثين على العبارة .

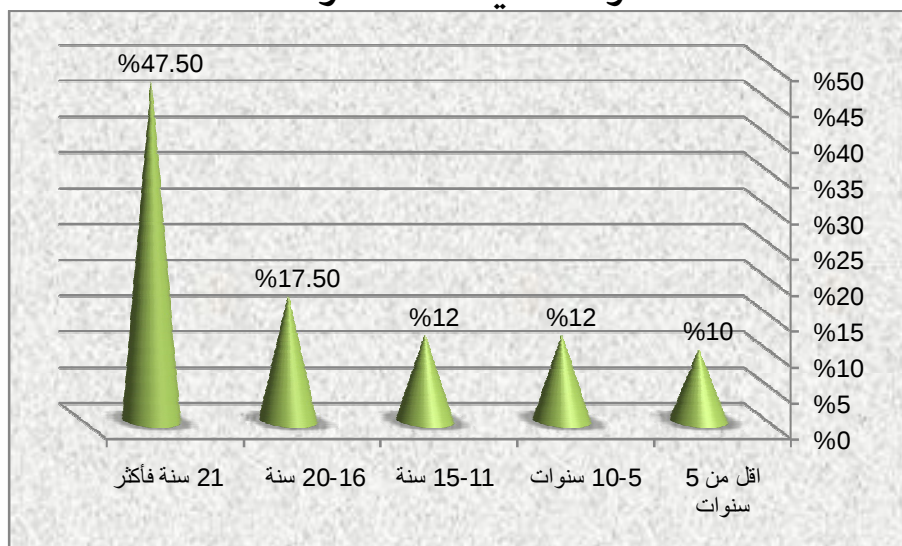
جدول (1) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير العمر

العمر	التكرارات	النسبة(%)
أقل من 25 سنة	4	10%
26 - 30 سنة	5	12%

35-31 سنة	5	12%
40-36 سنة	7	17.5%
50-41 سنة	19	47.5%
المجموع	40	100%

جدول (1)

يوضح التوزيع التكراري والنسبي لمتغير العمر
لافراد عينة الدراسة



المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول والشكل اعلاه نجد 10 % من افراد العينة المبحوثة اعمارهم أقل 25 سنة و 12% منهم اعمارهم من 26 - 30 سنة و 12% منهم ايضاً اعمارهم ما بين 31-35 سنة و 17.5% منهم اعمارهم ما بين 36-40 سنة و 47.5% منهم اعمارهم تراوحت ما بين 41-50 سنة ومما سبق نخلص الى أن غالبية افراد عينة الدراسة اعمارهم تتراوح ما بين 41-50 سنة

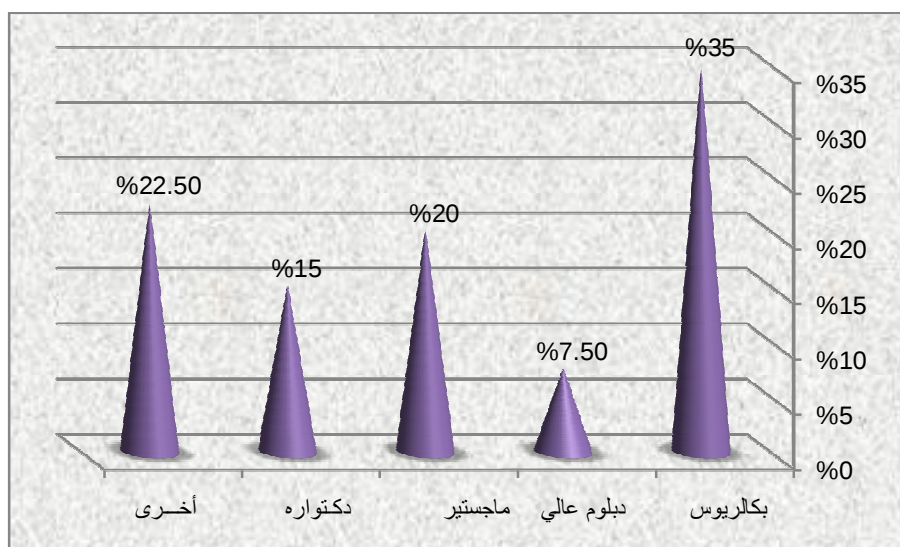
جدول (2) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير المؤهل العلمي

المؤهل العلمي	التكرار	النسبة (%)
بكالوريوس	14	35%

7.5%	3	دبلوم عالي
20%	8	ماجستير
15%	6	دكتوراه
22.5%	9	أخرى
100	40	المجموع

إعداد الباحث من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018م

شكل (2) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير المؤهل العلمي



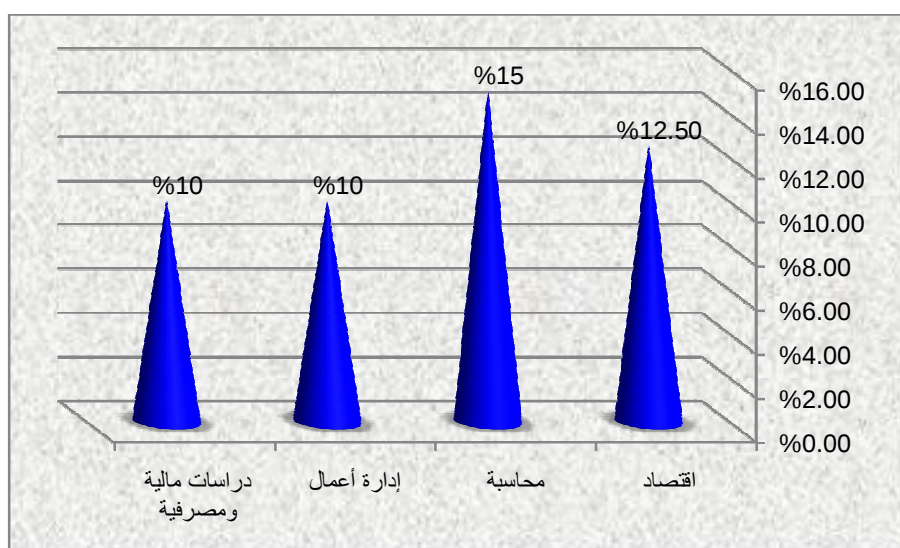
المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول والشكل اعلاه نجد 35% من افراد عينة الدراسة مؤهلهم العلمي بكالوريوس بينما نجد أن 7.5% منهم مؤهلهم العلمي دبلوم عالي و 20% منهم مؤهلهم العلمي ماجستير و 15% منهم مؤهلهم العلمي دكتوراه و 22.5% منهم لديهم مؤهلا اخري غير محددة ومما سبق يتضح ان غالبية افراد عينة الدراسة مؤهلهم العلمي بكالوريوس.

جدول (3) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير التخصص

التخصص	التكرار	النسبة (%)
اقتصاد	5	12.5%
محاسبة	6	15%
إدارة أعمال	4	10%
دراسات مالية ومصرفية	4	10%
أخرى	21	52.5%
المجموع	40	100

شكل (3) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير التخصص



المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

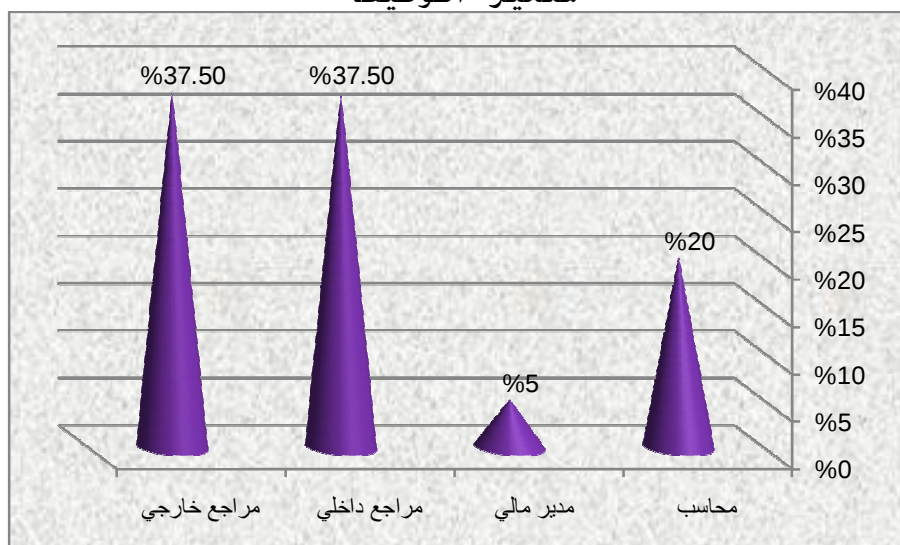
من الجدول والشكل اعلاه نجد أن 12.5% من افراد عينة الدراسة تخصصهم العلمي إقتصاد وبينما نجد 15% منهم تخصصهم العلمي محاسبة و 10% منهم تخصصهم العلمي إدارة اعمال و 10% منهم أيضاً تخصصهم درات مالية ومصرفية و 52.5% منهم تخصصهم لديهم تخصصات اخري غير محددة ومما سبق نخلص الى ان غالبية افراد عينة الدراسة لديهم تخصصات اخري غير محددة.

جدول (4)
يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب
متغير المسمى الوظيفي

المسمى الوظيفي	التكرار	النسبة (%)
محاسب	8	20%
مدير مالي	2	5%
مراجع داخلي	15	37.5%
مراجع خارجي	15	37.5%
مراقب مالي	-	-
إداري	-	-
أخرى	-	-
المجموع	40	100

إعداد الباحث من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018م

شكل (4)
يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب
متغير الوظيفة



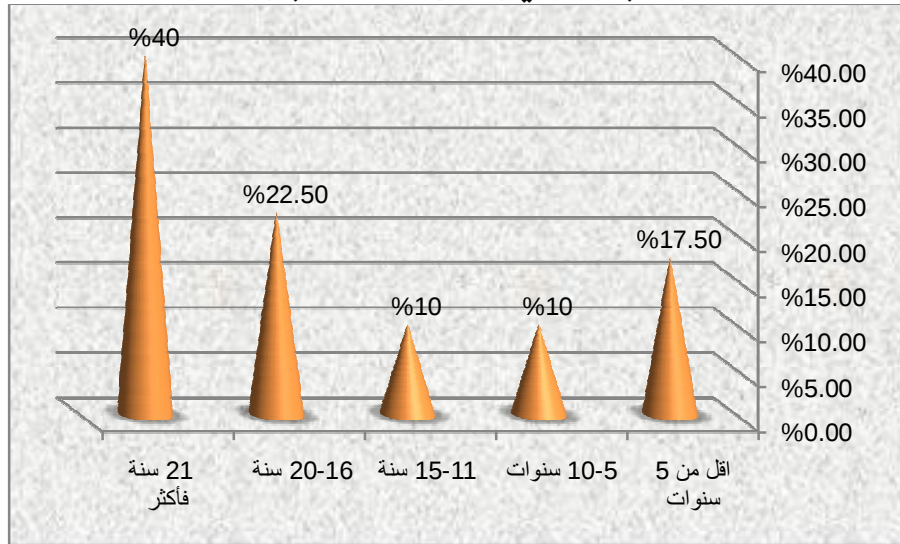
المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول والشكل اعلاه نجد أن 20% من افراد عينة الدراسة مساهم الوظيفي محاسب وبينما نجد 5% منهم مساهم الوظيفي مدير مالي و 37.5% منهم مساهم الوظيفي مراجع داخلي و 37.5% منه مساهم الوظيفي مراجع خارجي ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة مساهم الوظيفي مراجع داخلي وخارجي.

جدول (5) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير سنوات الخبرة

النسبة (%)	التكرار	الخبرة /سنة
17.5%	7	اقل من 5 سنوات
10%	4	5-10 سنوات
10%	4	11-15 سنة
22.5%	9	16-20 سنة
40%	16	21 سنة فأكثر
100	40	المجموع

جدول (5) يوضح التوزيع التكراري والنسبي لافراد عينة الدراسة حسب متغير سنوات الخبرة



المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

الجدول والشكل البياني اعلاه نجد أن 17.5% من افراد عينة الدراسة سنوات خبرتهم اقل من 5 سنوات وبينما 10% منهم سنوات خبرتهم تراوحت ما بين 5 سنوات واقل من 10 سنة و 10% منهم ايضاً سنوات خبرتهم ما بين 11-15 سنة 22.5% منهم سنوات خبرتهم ما بين 16-20

سنة و40% منهم سنوات خبرتهم من 21 سنة فأكثر وما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة سنوات خبرتهم من 21 سنة فأكثر.

عرض وتحليل ومناقشة النتائج

الفرضية الاولى :

سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد
جدول (6) التوزيع التكراري والنسبي لإجابات افراد عينة الدراسة لفقرات لفرضية الاولى

الرقم	العبارة	معيار النتيجة				
		أوافق بشدة	أوافق	محايد	أوافق	لا أوافق بشدة
1.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى تدهور الإقتصاد	19 %47.5	8 %20	6 %15	4 %10	3 %7.5
2.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى رفع الحماية من الناقل الوطني	16 %40	12 %30	7 %17.5	4 %10	1 %2.5
3.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى فتح باب المنافسة بين الناقل الوطني والناقلات الاخرى	18 %45	15 %37.5	5 %12.5	2 %5	-
4.	ضعف اماكنيات الحصول على النقد الاجنبي يؤدي الى قلة الواردات المنقولة بالسكة حديد	24 %60	9 %22.5	3 %7.5	2 %5	2 %5
5.	القصور الهيكلية في مؤسسات الوساطة المالية يؤثر على قطاع النقل	17 %42.5	7 %15	6 %15	-	1 %2.5
6.	سياسة التحرير الإقتصادي تحد من تدخل الدولة في اسعار السلع والخدمات	21 %52.5	8 %20	4 %20	2 %5	5 %12.5

من الجدول(6) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد.

جدول (7) يوضح الوسط الحسابي والانحراف المعياري وقيمة اختبار كآي ومستوي المعنوية لفقرات الفرضية الاولى

الرقم	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة كآي	درجات الحرية	مستوي معنوية
1.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى تدهور الإقتصاد	3.900	1.317	20.75	4	0.000
2.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى رفع الحماية من الناقل الوطني	3.950	1.108	18.25	4	0.000
3.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى فتح باب المنافسة بين الناقل الوطني والناقلات الاخرى	4.225	0.862	17.80	3	0.000
4.	ضعف امكانيات الحصول على النقد الاجنبي يؤدي الى قلة الواردات المنقولة بالسكة حديد	4.275	1.132	44.25	4	0.000
5.	القصور الهيكلية في مؤسسات الوساطة المالية يؤثر على قطاع النقل	4.200	0.883	18.20	3	0.000
6.	سياسة التحرير الإقتصادي تحد من تدخل الدولة في اسعار السلع والخدمات	3.950	1.413	28.76	4	0.000

المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول (7) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (0.862_1.413) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحصائية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد.

الفرضية الثانية : توجد علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد

جدول (8) التوزيع التكراري والنسبي لإجابات افراد عينة الدراسة لفقرات لفرضية الثانية

الرقم	العبارة	معيار النتيجة			
		أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق
1.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى خفض العائد الرزراعي	19 %47.5	16 %40	2 %5	2 %5
2.	سياسة التحرير الإقتصادي ادت الى خفض منقولات الزراعة	17 %42.5	13 %32.5	5 %12.5	4 %10
3.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى انخفاض منقولات الصناعة	15 %37.5	13 %32.5	7 %17.5	5 %12.5
4.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل الموجه للسكة حديد	15 %37.5	10 %25	5 %12.5	9 %22.5
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض العائد الصناعي	13 %32.5	11 %27.5	6 %15	9 %22.5
6.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى التسرب المالي لقطاعات النقل الاخرى	20 %50	15 %37.5	6 %15	4 %10

من الجدول(8) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

جدول (9) يوضح الوسط الحسابي والانحراف المعياري
وقيمة اختبار كآي ومستوي المعنوية لفقرات
الفرضية الثانية

الرقم	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة كآي	درجات الحرية	مستوي معنوية
1.	سياسة التحرير الاقتصادي ادات الى خفض العائد الرزراعي	4.250	0.954	38.25	4	0.000
2.	سياسة التحرير الإقتصادي ادت الى خفض منقولات الزراعة	4.025	1.097	22.50	4	0.000
3.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى انخفاض منقولات الصناعة	3.950	1.037	6.80	3	0.000
4.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل الموجه للسكة حديد	3.725	1.261	14.00	4	0.000
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض العائد الصناعي	3.650	1.231	11.00	4	0.000
6.	سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى التسرب المالي لقطاعات النقل الاخرى	4.150	1.027	12.20	3	0.000

المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول (9) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (0.954 _ 1.261) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على وجود وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.

الفرضية الثالثة

تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع

جدول (10) التوزيع التكراري والنسبي لإجابات افراد عينة الدراسة لفقرات لفرضية الثالثة

الرقم	العبارة	مقياس النتيجة				
		أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
1.	تطبيق سياسة التحرير ادت الى تقليل عدد الرحلات	14 %35	10 %25	10 %25	5 %12.5	1 %2.5
2.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى ظهور القطاع الخاص	8 %20	18 %45	7 %17.5	5 %12.5	2 %5
3.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى ضعف مساهمة قطاع النقل بالسكة حديد في النشاط الإقتصادي	10 %25	18 %45	5 %12.5	6 %15	1 %2.5
4.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العائدات النقلة عبر السكة حديد.	14 %35	15 %37.5	4 %10	6 %15	1 %2.5
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض مساهمة النقل بالسكة حديد مقارنة بالقطاعات الاخرى.	14 %35	15 %37.5	4 %10	6 %16	1 %2.5
6.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض عدد القطارات.	13 %32.5	7 %17.5	12 %30	7 %17.5	1 %2.5

من الجدول (10) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق

نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.

جدول (11) يوضح الوسط الحسابي والانحراف المعياري وقيمة اختبار كآي ومستوي المعنوية لفقرات الفرضية الثالثة

الرقم	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة كآي	درجات الحرية	مستوي معنوية
1.	تطبيق سياسة التحرير ادت الى تقليل عدد الرحلات	3.775	1.143	12.75	4	0.000
2.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى ظهور القطاع الخاص	3.950	1.131	19.50	4	0.000
3.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى ضعف مساهمة قطاع النقل بالسكة حديد في النشاط الإقتصادي	3.625	1.102	18.25	4	0.000
4.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العائدات النقلة عبر السكة حديد.	3.750	1.080	20.75	4	0.000
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض مساهمة النقل بالسكة حديد مقارنة بالقطاعات الاخرى.	3.875	1.137	19.25	4	0.000
6.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض عدد القطارات.	3.600	1.194	11.50	4	0.000

المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول (11) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (1.080 _ 1.194) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول

القيمة الإحصائية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع. ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.

الفرضية الرابعة : سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد

جدول (12) التوزيع التكراري والنسبي لإجابات افراد عينة الدراسة لفقرات لفرضية الرابعة

الرقم	العبارة	معيان النتيجة			
		أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق بشدة
1.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى انخفاض مستوي التوظيف	19 %47.5	11 %27.5	5 %12.5	5 %12.5
2.	سياسة التحرير الإقتصادي أثار سالبة للعمالة مثل الفقر والبطالة واعداد الفرص.	17 %42.5	12 %30	5 %12.5	5 %12.5
3.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي تقليل عدد الورش	16 %40	8 %20	6 %15	8 %20
4.	تقلل العمالة يؤدي الى انخفاض الخدمات	11 %27.5	14 %35	5 %12.5	9 %22.5
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض معدل نمو السكة حديد	15 %37.5	15 %37.5	6 %15	1 %2.5
6.	تطبيق سياسة التحرير تؤدي الى فقد عمالة ماهرة ذو قدرة على تنمية السكة حديد	24 %40	9 %22.5	2 %5	4 %10

من الجدول(12) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجلت افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد

**جدول 13 يوضح الوسط الحسابي والانحراف المعياري
وقيمة اختبار كآي ومستوي المعنوية لفقرات الفرضية
الرابعة**

الرقم	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة كآي	درجات الحرية	مستوي معنوية
1.	تطبيق سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى انخفاض مستوي التوظيف	4.100	1.057	13.20	3	0.000
2.	سياسة التحرير الإقتصادي أثار سالبة عمالة مثل الفقر والبطالة و انعدام الفرص.	3.975	1.143	20.50	4	0.000
3.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي تقليل عدد الورش	3.700	1.324	13.00	4	0.000
4.	تقلل العمالة يؤدي الى انخفاض الخدمات	3.625	1.192	13.00	4	0.000
5.	سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى خفض معدل نمو السكة حديد	3.950	1.154	22.00	4	0.000
6.	تطبيق سياسة التحرير تؤدي الى فقد عمالة ماهرة ذو قدرة على تنمية السكة حديد	4.275	1.109	44.00	4	0.000

المصدر إعداد الباحثين من بيانات الدراسة الميدانية باستخدام برنامج SPSS - 2018

من الجدول (13) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (1.057 _ 1.324) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة لدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن

سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حدي ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد.

المبحث الثالث

أختبار الفرضيات

الفرضية الاولى :

سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد
من الجدول (6) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد استجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد.

من الجدول (7) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (0.862_1.413) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد.

ومما سبق نؤكد إثبات صحة الفرض القائل سياسة التحرير الإقتصادي ادات الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد

الفرضية الثانية : توجد علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد

من الجدول (8) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

من الجدول (9) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (0.954 _ 1.261) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على وجود وجود علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.عليه نؤكد قبول الفرض القائل توجد علاقة معنوية بين سياسة التحرير الإقتصادي وكمية البضائع المنقولة بالسكة حديد.

الفرضية الثالثة :تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع

من الجدول(10) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.من الجدول (11) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين(1.080 _ 1.194) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع. ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.

ومما سبق نؤكد لإثبات صحة الفرض القائل تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.

الفرضية الرابعة :

سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد

من الجدول (12) نجد غالبية أفراد عينة الدراسة يوافقون على عبارات الفرضية حيث نجد اسجابات افراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الإتجاه الإيجابي أي يعني موافقتهم على محتوى ومضمون تلك العبارات المشار إليها بالجدول ومما سبق نستنتج ان غالبية افراد عينة الدراسة يوافقون على سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد ، من الجدول (13) نجد الوسط الحسابي لكل عبارة من عبارات الفرضية أكبر من الوسط الحسابي الفرضي (3) وهذا يشير إلى أن اتجاه أفراد عينة الدراسة نحو هذه العبارات تسير في الاتجاه الإيجابي أي يعني أن أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد، ونجد الانحراف المعياري للعبارات بالجدول يتراوح ما بين (1.057 _ 1.324) والفق بين الانحرافين اقل من الواحد الصحيح وهذا دليل على وجود تجانس وتشابه في استجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات الفرضية ، ونجد في ذات الجدول القيمة الإحتمالية لكل عبارة من عبارات الفرضية اقل من 0.05 وهذا يشير الى وجود فروق معنوية وذات دلالة إحصائية بين استجابات افراد العينة تعزل لصالح موافقة افراد عينة الدراسة على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حدي ومما سبق نستنتج ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد.ومما

سبق نؤكد لإثبات صحة الفرض القائل سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد

الخاتمة

النتائج والتوصيات

النتائج:

- 1/ من خلال التحليل يتضح أن سياسة التحرير الإقتصادي أدت الى ضعف التمويل في قطاع النقل بالسكة حديد
- 2/ ان معظم أفراد عينة الدراسة يوافقون على أن تطبيق معايير سياسة التحرير تؤدي الى النقل السليم للبضائع.
- 3/ يتضح أن تطبيق سياسة التحرير أدت الى تدهور قطاع النقل من خلال تقليل العائد الزراعي والصناعي
- 3/ ان معظم افراد عينة الدراسة يوافقون على أن سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد. ومما سبق نؤكد لإثبات صحة الفرض القائل سياسة التحرير الإقتصادي تؤدي الى تقليل العمالة بالسكة حديد.

التوصيات:

- 1/ على الدولة توفير التمويل اللازم لقطاع النقل نظراً لاهمية دوره في النشاط الاقتصادي

- 2/ العمل على دعم قطاع النقل من حيث توفير قطع الغيار والصيانة والبنية التحتية
- 3/ يجب على الدولة العمل على زيادة التوظيف من خلال شبكات الامانة أو توجيه العمالة المتعطلة نحو القطاعات الاخرى
- 4/ العمل على اعادة الدعم الى الناقل الوطني وانشاء خطوط جديدة واستيرادات قطارات جديدة

المراجع والمصادر :

أولاً : المراجع

- 1/ احمد حافظ يسن (1974م) - التحليل الاقتصادي الكلي، دار الطباعة والنشر - مكتبة عين شمس - القاهرة.
- 2/ احمد صقر منير هندي (1996م) - التجربه المصريه في الخصخصة، دار الطباعة والنشر - القاهره - المنظمات العربيه الاداريه.
- 3/ احمد عبد الله ابراهيم (1993م) - الفكر الاقتصادي قديما وحديثا - الطبعة الاولى، دار الطباعة والنشر - مطبعة جامعة النيلين .
- 4/ ايوب طه سيد احمد طه (1963م)، اقتصاديات النقل ، دار الطباعة والنشر - مطبعة جامعة النيلين ، فهرسة المكتبة الوطنية .
- 5/ حسين على عبد الحميد (السوق وتنظيمه في الاقتصاد السودا ني - دار السودانية لكتب - الخرطوم 1406.
- 6/ زين العابدين عبد الله الجزولي خلال الفترة (1992-2008م) ،العولمه في الاقتصاد السوداني في ظل سياسة التحرير الاقتصادي الدار السودانية للكتب - الخرطوم.
- 7/ زينب حسن عوض الله (2000م) - اصول الاقتصاد السياسي - ادارة الجامعة للنشر - الاسكندرية .

- 8/صالح محمد متولي(1993م)- التصحيح الهيكلي في افريقيا وجنوب الصحراء-مجلة التمويل و التنمية .
- 9/صلاح الدين الطيب البشير (1973م)، إمكانيات وتحديات النقل الجوي في السودان ، دار النشر والطباعة -المكتبة الوطنية.
- 10/صلاح الدين ياسين(1984م)- اسس علم الاقتصاد ، دار النشر والطباعة- مكتبة النهضة المصرية - القاهرة
- 11/الطيب علي عبدالرحمن(2002م)-العولمة قدر ام اختيار، دار النشر والطباعة- وزارة الثقافة و السياحة -الخرطوم .
- 12/عبد المنطلب عبد الحميد - السياسات الاقتصادية على المستوى القومي،دار النشر والطباعة - مطبعة النيل العربية - القاهرة .
- 13/عبد المنعم السيد(1983م) - مبادئ الاقتصاد -دار النشر والطباعة-مكتبة النهضة المصرية.
- 14/عبد الواحد عثمان(2002م) ، اقتصاديات المواني البحرية - دار النشر والطباعة-جامعة القاهرة .
- 15/عبد الوهاب عثمان شيخ موسى(2003م)- منهجية الاصلاح الاقتصادي في السودان-دار النشر والطباعة،الخرطوم.
- 16/عبدالقادر محمد عبد القادر(2002-2003م)-اتجاهات مدنية في التنمية- كلية التجاره الاسكندرية.
- 17/علي سالم احميدان الشواورة(1997م) ، النقل واهمته في التنمية الاقتصادية في دول العالم المختلفة ، الدار المنهجية للنشر .
- 18/قاسم عبد الراضي(2001م) - الاقتصاد الكلي النظري والتحليلي - منشورات البجا - مالطة .
- 19/محمد ابراهيم موسى(1973م)-انعكسات العولمة على عقود التجاره-دار الجامعة الجديدة للنشر الطبعة الثانية.
- 20/محمد الشفيع عيسى(1993م)-الابعاد الاجتماعية للتكيف الهيكلي والخصخصة، دار النشر والطباعة-مطبعة بيروت .

- 21/ محمد العربات (2013م) -مجموعة اتفاقيات تحويل البنوك التجاري في المكسيك-مجلة التمويل والتنمية .
- 22/ محمد درار الخضر (1984م) ، اقتصاديات وإدارة النقل الداخلي دار النشر والطباعة ،القاهرة.
- 23/ محمد صالح تركي القرشي (2002) ، مقدمة في اقتصاد النقل ، دار الكتب للطباعة والنشر ، الموصل ،
- 24/ محمد عبدالرحمن ابوشورة (2006) -مجلة التنمية الصناعية -العدد السابع .
- 25/ محمد كمال الدين (1977م) - عملية لتكيف والتسعير في الفكر الاسلامي - دار النشر والطباعة طبعة الاولى - القاهرة.
- 26/ محمد هاشم عوض (2003م) - الدعوة لتحرير الاقتصادي - ورقة عمل - جامعة الخرطوم .
- 27/ محمد يحي يسن (1971م) - مبادئ علم الاقتصاد دار النشر والطباعة- المطبعة العربية - القاهرة .
- 28/ هاشم محمد صالح (2014)، جغرافية النقل ،دار النشر والطباعة -مكتبة الملك فهد الوطنية.
- 29/ وفاء خضر (2007م) - القاعدة الاقتصادية الاستراتيجية - لتحويل الاقتصاد السوق -دار النشر والطباعة ، دار الجامعة الجديدة/ القاهرة.

المراجع الاجنبية:

- 30/ Wifredowen , " Transportation and Economic development" , American Economic Review , May 1959 ,P 179.
- 31/ Stuart Daggett, Principles land transportation , 4the ed, (New York : Harper and Pothers , 1955) , PP,15-16.
- 33/ G;LiloydWilson ,Transportation and communications, NewYork : Appleton – Century – crofis , Inc , 1954 ,P 12.

الرسائل الجامعية:

- 1/دراسة عماد محمد سليمان،خلال الفترة(1982-2001م) ، سياسات التحرير الاقتصادي و أثرها علي معدلات التضخم في السودان ، بحث ماجستير ، جامعة امدرمان الاسلامية 2011م

- 2/ دراسة منجد إبراهيم محمود شروني، خلال الفترة (1996_2005م)، الآثار الاجتماعية لسياسة التحرير الاقتصادي (الفقر و البطالة)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا كلية الدراسات التجارية
- 3/ دراسة موسى ابراهيم ادم في الفترة من (1989_2002م)، دور سكك حديد السودان في تنمية وتطوير الاقتصاد الوطني رسالة ماجستير، جامعة امدرمان الاسلامية
- 4/ دراسة محمد عباس غرباوي (1987م) مرافق السكة حديد بين المركزية واللامركزية، أكاديمية السودان للعلوم التجارية - الخرطوم، أكاديمية السودان للعلوم والتكنولوجيا. رسالة ماجستير
- 5/ عثمان آدم يوسف الدود، (2007)، النقل البري وأثره الاقتصادية والاجتماعية في مدينة نيالا ولاية جنوب دارفور، رسالة ماجستير الآداب (الجغرافية)، جامعة الخرطوم.
- 6/ على أحمد الأمين، (2016م)، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من (1990 - 2004م)، رسالة دكتوراه في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا،
- 7/ درية أحمد الهادي، (2003م)، الآثار الاقتصادية لاتفاقية التجارة في الخدمات على النقل البحري في السودان. رسالة ماجستير في الاقتصاد جامعة الخرطوم.
- 8/ حمزة عبدالله حمزة بابكر (2015م)، التخطيط الإستراتيجي لدعم معاينات النقل البري بالقوات النظامية في الفترة من (2015 - 2018م)، بحث لنيل درجة الدكتوراه في الدراسات الاستراتيجية، جامعة الرياض الوطني.
- 9/ محمد ابراهيم غزلان، (2007م) بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، الاقتصاد العام، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا.
- 10/ خالد الحبيب التجاني، عبد الرحمن خلال الفترة (1993_2012) موجز في الفكر الاقتصادي - مطبعة التجارة - القاهرة 1960م، سياسة التحرير الاقتصادي وأثرها في الميزان التجاري بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2014م
- 11/ عبدالله احمد ابوبكر خلال الفترة (1980_2010م)، أثر سياسة التحرير الاقتصادي في معدلات التضخم في السودان، بحثي تكميلي لنيل درجة الماجستير، الاقتصاد القياسي، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2011

12/ محمد محمود 1996م-سياسة الخصخصة- رسالة ماجستير-كلية الدراسات التجارية - جامعة السودان.

التقارير :

- 1/ تقرير التنمية الانسانية في المنظمة العربية لعام 2002م
- 2/ عبد الرحيم محمود حمدي-تقرير مامورية بروكسل واشنطن-قدم لي مجلس الوزراء بتاريخ 28\9\1994

المجلات:

- 1/ مجلة المصارف العربية،(1998م) ، سياسات الاقتصادية لي الدول النامية-المجلد الثامن عشر.
 - 2/ سعيد حافظ ،(1994م)، سياسات التكيف واليات السوق – المجلة المصرية للتنمية – القاهرة – العدد الاول – يونيو
- المؤتمرات: ²

- 1/ المؤتمر الاقتصادي القومي (1982م)،الخرطوم، مجلد النقل و المواصلات.
- 2/ مؤتمر هيئة انقاذ هيئة السكه حديد_ورقة عمل (2)تدهور السكه حديد وتاريخه.اعداد:ابراهيم باشري علي .
- 3/ المواتر الاقتصادي القومي الاول،(1982م)،الخرطوم،مجلد النقل و المواصلات

الانترنت :

- 1/ محمد عبد الله البطحاني،(2007م)، رؤي النمر الاسوييه_صحيفة الالواح - الانترنت

