



بسم الله الرحمن الرحيم
جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا
كلية الدراسات التجارية
قسم الإقتصاد التطبيقي

دور النقل في التجارة الخارجية في السودان
في الفترة من (2000 - 2015م)

**The Role of Transport in Foreign Trade in Sudan
In The Period (2000-2015)**

بحث تكميلي لنيل درجة البكالوريوس في الإقتصاد التطبيقي

إعداد الطلاب:

أبوبكر فضل الله الحسن احمد

أبوسفيان خالد بابكر الزين

إسراء عمر محمد عثمان

حذيفه سيف الدين أحمد محمد

إشراف الدكتور:

علي أحمد الأمين

أكتوبر 2017م

الإستهلال

قال تعالى: (وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا)

صدق الله العظيم

سورة الإسراء: الآية (٧٠)

الإهداء

إليهم..

وهي فوق إهدائي وقافيتي وأشعاري تظل رمزا للكفاح والصمود...وطنا للدفاع
والأمان والحنان منارة تهدي تواء السف .. ودعوها تلهمني طريق النجاح.
(أمهاتنا العزيزات)

إليهم..

وهو يمارس الصمود في زمن الانهيار .. شمعا يهيب الضياء للأجيال القادمة .
وظل وما زال يعلمني .
(آباءنا الكرام)

إليهم..

وهم ينظرون بإشراق للأيام القادمة .. فرحا يقاوم أحزان الزمان ..وبشرى تحطم
انوار المستحيل.. يظلون دائما وقودي لتحقيق أي نجاح.
(أخواننا وأخواتنا)

إليهم..

من علموني مسك القلم وشددو على يدي في درب العلم ولولاهم لما كان هذا البحث
قد تم ولم يرى النور ويخرج للحياة..
(أساتذتنا الأجلاء)

الشكر والتقدير

الشكر والحمد والثناء لله رب العالمين ، فاطر السماوات والأرض ، الذي جعل الأرض فراشاً والسماء بناءً ، وعلمنا ما لم نكن نعلم وهو بكل شيء عليم ، والصلاة والسلام على خير خلق الله النبي الأمي ..محمد بن عبد الله صلى الله عليه وسلم.

نزجي جزيل شكرنا إلى جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا .. أساتذة وموظفين وعاملين.

والشكر موصول إلى أسرة كلية الدراسات التجارية - قسم الإقتصاد التطبيقي ومكتبة الكلية سائلين المولى عز وجل أن يجعل هذا العمل في ميزان حسناتهم..

والشكر كل الشكر إلى أستاذنا الجليل د./علي أحمد الأمين.. صاحب التواضع الجم.. الذي له القدر المعلى في إخراج هذا البحث المفيد إنشاء الله .. فجزاه الله عنا كل خيرٍ وإحسان.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بعظيم الشكر والتقدير كل من ساهم بفكره ، أو نصحه في سبيل إنجاح هذا البحث.

ولله الشكر من قبل وبعد..

مستخلص الدراسة

جاءت هذه الدراسة بعنوان دور النقل في التجارة الخارجية في السودان في الفترة من (2000 - 2015م) وتتنحصر مشكلة الدراسة في أهمية قطاع النقل ودوره في التجارة الخارجية ، وقد إقتصرت تساؤلات الدراسة في الآتي : هل هنالك علاقة بين النقل والتجارة الخارجية ؟ ، هل النقل في السودان قادر علي مواكبة التوسع في التجارة الخارجية ؟ هل يساهم قطاع النقل في السودان في ترقية الصادرات ؟ ، وقد تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية: هنالك علاقة بين تطور النقل والتجارة الخارجية ، النقل في السودان غير قادر علي مواجهة التوسع في التجارة الخارجية ، يساهم قطاع النقل في ترقية الصادرات ، تهدف هذه الدراسة الي : التعرف علي حجم التبادل التجاري للسودان، التعرف علي أنواع النقل في السودان ، التعرف علي مساهمة أنواع النقل المختلفة في عملية التبادل التجاري ، التعرف علي المشاكل والعقبات التي تواجه قطاع النقل في السودان. تكمن أهمية الدراسة في الآتي: أولاً: الأهمية العلمية : تأتي الأهمية العلمية لهذه الدراسة لأنها تسلط الضوء علي النقل ومدى تأثيره في التجارة الخارجية ، ثانياً: الأهمية العملية حيث ، تعتبر الدراسة مهمة لمؤسسات النقل والتجارة من حيث معرفة الأهمية والدور الذي يلعبه قطاع النقل في تنمية القطاعات الأخرى والتحديات والمشاكل التي تواجهه ، أهمية بعض السلع الزراعية في الإقتصاد لذلك معرفة الدور الذي تلعبه التجارة الخارجية في عملية النمو الإقتصادي خاصة لبلد مثل السودان يذخر بالعديد من الموارد .

المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التاريخي وفيه نتناول موضوع البحث بطريقة وصفية تحليلية تغطي كل الجوانب المتعلقة بالنقل بالإعتماد علي المصادر الثانوية المراجع والرسائل الجامعية خرجت هذه الدراسة بأهم النتائج الآتية: يؤدي التحسن أو التطور في وسائل النقل إلى زيادة حجم التجارة الخارجية، أدي عدم التطور في قطاع النقل وعدم مواكبة التكنولوجيا إلى ضياع الفرص التي كان من الممكن أن يستفيد منها النقل البحري في حركة الصادر والوارد ، أدي إنهيار النقل البحري إلى إنخفاض حجم الصادرات التي تنتقل عبر النقل البحري وذلك بسبب إنهيار الأسطول لشركة الخطوط البحرية السودانية ، بين الدولتين لتحريك النشاط التجاري .

وعلى ضوء تلك النتائج أوصى الباحثون بالآتي:

إن استخدام النقل النهري وتشغيل الخط الملاحي بين كوستي وجوبا يؤدي إلى تنشيط سوق العمل ، يجب الإهتمام بقطاع النقل وتطوير البنية التحتية مما يؤدي ذلك إلى زيادة حجم التجارة

الخارجية ، يجب علي القائمين بالأمر في النقل تحديث الأسطول ومواكبة التكنولوجيا مما يعمل ذلك علي زيادة الصادرات والواردات ، تنويع وترقية الصادرات بإدخال منتجات جديدة في سلة الصادر ورفع قيمتها وذلك من خلال تشجيع قيام التصنيع الزراعي ،تشجيع السلع المصدرة للخارج والعمل علي جودتها لضمان منافستها في الاسواق العالمية .

Abstract

This study is concerned with the role of transport in foreign trade in Sudan from 2000 to 2015. The study problem is limited to the importance of the transport sector and its role in foreign trade. The study questions were limited to: Is there a relationship between transport and foreign trade? Is transportation in Sudan able to cope with the expansion of foreign trade? Does the transport sector in Sudan contribute to export promotion? The study hypotheses were based on the following points: There is a relationship between the development of transport and foreign trade, the transport in Sudan is unable to cope with the expansion of foreign trade, the transport sector contributes to the promotion of exports. This study aims to identify the volume of trade exchange in Sudan, The types of transport in Sudan, the recognition of the contribution of different types of transport in the process of trade exchange, identify the problems and obstacles facing the transport sector in Sudan. The importance of the study is as follows: First: Scientific importance: The scientific importance of this study comes because it sheds light on the transport and its impact on foreign trade. Secondly, the practical importance. The study is important for transport and trade institutions in terms of knowledge of the importance and role played by the transport sector in development the importance of some agricultural commodities in the economy. Therefore, knowing the role played by foreign trade in the process of economic growth, especially for a country like Sudan, has many resources.

The methodology used in this study is the analytical descriptive approach and the historical approach in which we address the subject of the research in a descriptive and analytical way covering all aspects related to transport by relying on secondary sources. References and University

Letters This study has the following important results: The improvement or development in transportation means increasing the volume of foreign trade, The lack of development in the transport sector and the failure to keep up with the technology have led to the loss of opportunities that could have benefited maritime transport in the outbound and outbound movement. The collapse of shipping has led to a decrease in the volume of exports transported by sea transport due to the collapse Fleet Company Sudanese maritime lines, between the two countries to move the business. In light of these findings, the researchers recommended the following: The use of river transport and the operation of the shipping line between Kosti and Juba lead to the revitalization of the labor market. The transport sector and the development of infrastructure should be taken into account. This leads to an increase in the volume of foreign trade. Transporters must modernize the fleet and keep pace with technology, thus increasing exports and imports, Diversification and promotion of exports by introducing new products in the basket of exports and raising their value by encouraging the industrialization of agriculture, encouraging goods exported abroad and working on quality to ensure competition in international markets

قائمة الموضوعات

الصفحة	الموضوع
أ	الإستهلال
ب	الإهداء
ج	الشكر والتقدير
د	مستخلص البحث
و	Abstract
ح	قائمة الموضوعات
ط	قائمة الجداول
الفصل الأول: الإطار المنهجي للدراسة	
1	المبحث الأول : الإطار العام للدراسة
4	المبحث الثاني : الدراسات السابقة
الفصل الثاني: الإطار النظري للبحث	
12	المبحث الاول : مفهوم وأهمية وأنواع وخصائص وسائل النقل
22	المبحث الثاني : مفهوم وخصائص التجارة الخارجية
الفصل الثالث: النقل في السودان	
29	المبحث الاول : نشأة وتطور النقل في السودان
45	المبحث الثاني : مشاكل النقل في السودان
الفصل الرابع: دور النقل في التجارة الخارجية	
50	المبحث الأول: دور النقل النهري في التجارة الخارجية
52	المبحث الثاني: دور النقل البحري في التجارة الخارجية
56	المبحث الثالث: دور النقل البري في التجارة الخارجية
الخاتمة	
60	النتائج
61	التوصيات
62	المصادر والمراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
50	يوضح نشاط هيئة النقل النهري من الفترة خلال الفترة من (2000 - 2015م)	جدول رقم (1)
52	يوضح مساهمة هيئة السكة حديد في نقل الصادرات خلال الفترة من (2000 - 2015م)	جدول رقم (2)
54	يوضح مساهمة هيئة السكة حديد في نقل الواردات خلال الفترة (2000 - 2015م)	جدول رقم (3)
56	مساهمة شركة الخطوط البحرية في نقل الصادرات السودانية خلال الفترة (2000 - 2015)	جدول رقم (4)
58	مساهمة الخطوط البحرية السودانية في نقل الواردات خلال الفترة (2000 - 2015)	جدول رقم (5)

الإطار المنهجي للدراسة

المقدمة :

يعتبر النقل أحد أهم أدوات المجتمعات المتقدمة التي تحتاج إليها في تنظيم حياتها فهو أهم صناعة في العالم من المنظور التاريخي والإقتصادي والبيئي والإجتماعي والسياسي فلا حياة بدون نقل ومستوى حضارة أي مجتمع يتوقف على مقدار تقدم النقل ، فبدون النقل لا تستطيع إدارة أي مشروع أو تحقيق أي معدل نمواً اقتصادياً دون نقل عالي الكفاءة كلما تعهدت تفاصيل حياتنا كلما أصبحت خدمات النقل أكثر تغلغلاً في هذه التفاصيل وأكثر تفصيلاً. يعتبر النقل الدولي عصب التجارة العالمية وأحد الدعائم الرئيسية لها لقد كان للنقل الدولي أهميته وأبعاده الإقتصادية في الماضي لاسيما مع إكتشاف الطرق الرئيسية في العالم وتنتامي حركة الكشوف الجغرافية التي قام بها الاوربيين في عصر التجاربيين(1).

مشكلة الدراسة :

يلعب قطاع النقل دوراً مهماً في التجارة الخارجية من جانب دخوله ضمن مكونات البنية التحتية يتميز السودان بالمساحات الكبيرة وإختلاف المناخ ووفرة الموارد وعلي قطاع النقل تلبية الحاجات الإقتصادية ذات العلاقة بالإنتاج وضخ القيمة المضافة في الإقتصاد . تأتي هذه الدراسة لمعرفة دور النقل في التجارة الخارجية في السودان خلال الفترة من (2000 - 2015م) .

تتخصر مشكلة الدراسة في أهمية قطاع النقل ودوره في التجارة الخارجية.

إقتصرت تساؤلات الدراسة في الاتي :

- هل هنالك علاقة بين النقل والتجارة الخارجية ؟
- هل النقل في السودان قادر علي مواكبة التوسع في التجارة الخارجية ؟
- هل يساهم قطاع النقل في السودان في ترقية الصادرات ؟

فرضيات الدراسة :

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية:

- هنالك علاقة بين تطور النقل و تطور التجارة الخارجية
- النقل في السودان غير قادر علي مواجهة التوسع في التجارة الخارجية

(1)محمود حامد محمود عبد الرازق ، إقتصاديات النقل الدولي (2013) ، الدار الجامعية للنشر والتوزيع الاسكندرية ص 27

- يساهم قطاع النقل في ترقية الصادرات

أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة الي :

- التعرف علي حجم التبادل التجاري للسودان

- التعرف علي أنواع النقل في السودان

- التعرف علي مساهمة أنواع النقل المختلفة في عملية التبادل التجاري

- التعرف علي المشاكل والعقبات التي تواجه قطاع النقل في السودان

أهمية الدراسة :

اولاً: الاهمية العلمية :

تأتي الأهمية العلمية لهذه الدراسة لأنها تسلط الضوء علي النقل ومدى تأثيره في التجارة الخارجية.

ثانياً: الاهمية العملية :

- تعتبر الدراسة مهمة لمؤسسات النقل والتجارة من حيث معرفة الأهمية وادور الذي يعلبه قطاع النقل في تنمية القطاعات الأخرى والتحديات والمشاكل التي تواجهه .

- أهمية بعض السلع الزراعية في الإقتصاد لذلك معرفة الدور الذي تلعبه التجارة الخارجية في عملية النمو الإقتصادي خاصة لبلد مثل السودان يذخر بالعديد من الموارد .

منهجية الدراسة:

تتبع هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التاريخي وفيه نتناول موضوع البحث بطريقة وصفية تحليلية تغطي كل الجوانب المتعلقة بالنقل بالإعتماد علي المصادر الثانوية - والتقارير والعرض الإقتصادي والبيانات الواردة من وزارة المالية والإقتصاد الوطني .

حدود الدراسة :

الحدود المكانية : جمهورية السودان

الحدود الزمانية : تغطي الدراسة الفترة من (2015 - 2000م)

هيكـل الدراسة :

تتكون الدراسة من أربعة فصول ، مقسمة الى عدة مباحث ، الفصل الأول سيتناول: الإطار المنهجي للدراسة ، وذلك من خلال مبحثين ، المبحث الأول يمثل (خطة الدراسة) والمبحث الثاني سيتضمن (الدراسات السابقة) . أما الفصل الثاني سيتناول: الإطار النظري للدراسة حيث يتكون من مبحثين ، المبحث الأول سيوضح (مفهوم وأهمية وأنواع وخصائص وسائل النقل) أما المبحث الثاني يرصد (مفهوم وخصائص التجارة الخارجية) . أما الفصل الثالث سيتناول: النقل في السودان من خلال مبحثين ، حيث يستعرض المبحث الأول (نشأة وتطور النقل في السودان) ، أما المبحث الثاني فيوضح (مشاكل النقل في السودان) . أما الفصل الرابع سيتناول: دور النقل التجارية في السودان من خلال ثلاثة مباحث ، المبحث الأول سيتضمن (دور النقل النهري في التجارة الخارجية) . أما المبحث الثاني سيتضمن (دور النقل البحري في التجارة الخارجية) . والمبحث الثالث سيتضمن (دورالنقل البري في التجارة الخارجية) . أخيراً الخاتمة وتحتوي علي النتائج والتوصيات ، إضافة إلى قائمة المصادر والمراجع .

المبحث الثاني

الدراسات السابقة

1- مريم فرج محمد احمد (2002)

تناولت هذه الدراسة هيئة الموانئ البحرية ومدى قدرتها علي المنافسة في ظل إتجاه العالم الي الموانئ المحورية وقد خلقت اتفاقية التجارية العالمية واقعاً جديداً للموانئ وذلك بظهور نظام اللوجستيك والنقل متعدد الوسائط والتعامل بالتجارة الالكترونية والمنافسة العالمية خاصة.

أهداف الدراسة :

- الإلتزام بتطبيق التجارة الأولية بدون مستندات ورقية .
- تطبيق نظام معاومات متكاملة وقواعد بيانات في النقل البحري .

أهم الفرضيات :

- ميناء بورتسودان يمكن ان يكون ميناء محوري بدلاً من يكون ميناء رافدي .
- تطوير ميناء بورتسودان من حيث رافدي الي ميناء محوري سوف يؤدي الي زياده كفاءة الميناء من حيث عدد الإطنان المقابلة بالحاويات مما يؤدي الي زيادة عدد السفن .

أهم النتائج :

- يفتقد ميناء بورتسودان الي التقنية الحديثة للتعامل مع السفن بل التعامل داخل الميناء ولم يستخدم الميناء الانترنت .
- يحتاج المواصفات والجودة الي تهيئة وإنشاء معامل في ميناء بورتسودان للاكشاف عن البضائع بصورة سريعة مما يقلل من عامل الزمن .

أهم التوصيات:

- ضرورة تحويل ميناء بورتسودان من ميناء رافدي الي ميناء محوري
- ضرورة إنشاء موقع الكتروني للميناء.(1)

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

2- درية أحمد الهادي (2003)

تناولت هذه الدراسة الأثار الاقتصادية للإتفاقيه العامة للتجارة في الخدمات علي النقل البحري في السودان وتتمثل في التناقص الظاهر بين ضالة مساهمة قطاع النقل البحري السوداني في الإقتصاد حالياً وبين ما هو متوقع .

أهداف البحث :

يهدف البحث الي الوقوف علي مشاكل النقل البحري في السودان وإمكانية إيجاد حلول لها ويهدف الي معرفة مدي الاستفادة من التكتلات الإقتصادية

أهم الفرضيات:

- قطاع النقل البحري في السودان لا يصلح ان يكون مجالاً جاذباً للإستثمار الاجنبي .
- يتوقع الإستفادة من التكتلات الإقتصادية الاقليمية وتحديداً الكوميسا في تطوير وحل مشاكل النقل البحري في السودان .

أهم النتائج :

- إرتفاع نسبة فراغات البواخر والتي بلغت في المتوسط حوالي %46 خلال الفترة (1994_1998م) تؤكد علي عدم الإستغلال الأمثل للطاقة الإنتاجية للإسطول خلال هذه الفترة
- تحديد خدمات النقل البحري في ظل إتفاقيات منظمة التجارة العالمية قد يعطي الفرصة لحل بعض مشاكل النقل البحري في السودان لأن زيادة حجم التجارة العالمية سيؤدي إلي تنشيط حركة النقل البحري عموماً⁽¹⁾.

3- ميرفت حسن محمود (2011)

مشكلة الدراسة :

نجد أن السودان من أكثر الدول النامية التي تعاني من كثرة تغيرات السياسات الإقتصادية الكلية التي تؤدي إلى عدم إستقرار في الأسعار والبطالة والتضخم والمشاكل الإقتصادية الأخرى . يعتبر هذا دافع لمعرفة أثر تغيرات السياسات الإقتصادية الكلية وأثرها علي أداء قطاع التجارة الخارجية .

(1) درية أحمد الهادي (2003) ، الأثار الاقتصادية للإتفاقيه العامة للتجارة في الخدمات علي النقل البحري في السودان رسالة ماجستير في الاقتصاد - جامعة الخرطوم

أهداف الدراسة :-

- معرفة أثر تغيرات السياسة الاقتصادية الكلية علي أداء قطاع التجارة الخارجية في السودان .
- مدى تأثير السياسات الأخرى .

أهم الفرضيات :-

- مدى تأثير التغيرات علي الصادرات .
- مدى تأثير التغيرات علي الواردات .

أهم النتائج :-

- إتساع القطر يجعل عملية الرقابة علي السلع المستوردة صعب مما يفقد الدولة الرقابة علي الأسواق والتحكم بالأسعار .
- كثرة التغيرات الاقتصادية تؤدي إلى عدم إستقرار الأسعار وإرتفاع معدلات التضخم .
- غالبية السلع المصدرة تعتمد علي الزراعة مما يجعلها متذبذبة في الكمية حسب كمية الأمطار وتقلبات الموسم الزراعي ومدى نجاحه .

أهم التوصيات :-

- تشجيع السلع المصدرة للخارج والعمل علي جودتها لضمان منافستها في الأسواق العالمية .
- التقليل من الوارد والعمل علي تحسين الناتج المحلي ليصبح أكثر جودة ومطابقة للمواصفات العالمية .
- تشجيع المستثمرين الأجانب والعمل علي جذب مستثمرين جدد عن طريق التسهيلات الإئتمانية والخدمات والبنية التحتية وتحقيق الأمن لضمان إستقرار وسلامة المستثمر وأمواله⁽¹⁾.

4- عزة صلاح خليل (2012)

تناولت هذه الدراسة مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان واثرة على التنمية الاقتصادية من خلال دراسة استكشافية قام بها الباحث لمحطة حاويات الميناء الجنوبي والشركات الملاحية و المخلصين ورجال الاعمال ومن خلال معايشة بيئة العمل واجراء العديد من المقابلات المتعمقة مع بعض المسؤولين .

(1) ميرفت حسن محمود (2011) ، أثر التغيرات السياسات الاقتصادية الكلية علي أداء قطاع التجارة الخارجية في السودان ، خلال الفترة من (1999 - 2008م) ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير - جامعة النيلين .

أهداف الدراسة:

- التعرف بصناعة النقل البحري وأهميتها لاقتصاديات الدول عامة والنامية على وجه الخصوص .
- توضيح زيادة الطلب على خدمات النقل البحري والتطورات التي حدثت فيه .

أهم النتائج :

- ضعف إمكانيات محطة حاويات الميناء الجنوبي من ناحية الارصفة ومعدات الشحن والتفريغ
- ضعف حركة التجارة المتداولة بالمحطة وجذبها لأجيال قديمة من السفن .

أهم التوصيات :

- العمل على استغلال ميزة الموقع الجغرافي لميناء بورتسودان بأقصى قدر ممكن من خلال خدمة تجارة الدول المجاورة .
- الإسراع بتنفيذ سياسة الخصخصة لرفع مستوى الكفاءة الإنتاجية وتنشيط حركة النقل البحري وتحقيق الجوده بالقدر الذي تكون له عوائد اقتصادية (1).

5- خالد عثمان حاج إبراهيم (2014)

مشكلة الدراسة :

- ما مدى تأثير الصادرات علي الإقتصاد السوداني .
- ما مدى تأثير الزيادة في نوعية وحجم الصادرات علي متغيرات الإقتصاد الكلي مع تباين أوجه القصور وتحديات المستقبل في ظل المستجدات المتوقعة خلال الفترة القادمة .

أهداف الدراسة :

- إبراز دور الصادرات وأثرها علي الإقتصاد السوداني .
- تعتبر الصادرات السودانية بأنواعها المختلفة عاملاً مهماً بالنسبة للتغيرات التي تحدث في النشاط الإقتصادي بكافة جوانبه في الدولة السودانية .

أهم الفرضيات :

- ساهمت الصادرات في زيادة معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي في السودان .

(1)عزة صلاح خليل (2012) ، مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان وأثره علي التنمية الإقتصادية – دراسة حالة حاويات الميناء الجنوبي بورتسودان (2004 – 2008) ، رسالة ماجستير – جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا

- تكاليف الإنتاج والنقل والتسويق الباهظة أثرت سلباً على الإنتاج أضعفت تنافسية الصادرات السودانية .

أهم النتائج :

- عدم توفير التمويل اللازم في الوقت المناسب وإرتفاع تكلفته .
- التغييرات وطول الإجراءات وتعدد الرسوم والجبائات القانونية وغير القانونية من قبل جهات إتحادية ولائبة ومحلية إلى أثر من 28 رسماً وضريبة .
- الصادرات غير البترولية عبار عن مواد خام أولية والتي تكون عرضة للمنافسة الحارة التي تواجهها والتي تزداد يوماً بعد يوم .

أهم التوصيات :

- ضرورة السعي لإيجاد أسواق جديدة واعدة .
- الشروع في إنشاء خطوط سكك حديد داخلية في مناطق الإنتاج وتهيئة الطرق الموجودة .
- تفعيل دور المستشاريات الإقتصادية والملحقات التجارية والنقاط التجارية وإنشاء آليات بسفارات السودان بالخارج⁽¹⁾.

6- علي أحمد الامين (2016)

تناولت هذه الدراسة أثر النقل البحري على النمو الإقتصادي في السودان

أهداف الدراسة :

- التعرف على مساهمة النقل البحري في النمو الإقتصاد السوداني
- إبراز المعوقات والمشاكل التي تواجه النقل البحري في السودان

أهم النتائج :

- توجد علاقة طردية بين إيرادات هيئة الموانئ البحرية والنمو الإقتصادي في السودان.
- أكدت هذه الدراسة إن هنالك تأثير متبادل بين عمل ونشاط كل من شركة الخطوط البحرية وهيئة الموانئ البحرية السودانية وكان ذلك من خلال الارتباط الذاتي بين إيراداتها خلال تلك الفترة .

(1) خالد عثمان حاج إبراهيم (2014) ، أثر التجارة الخارجية على الإقتصاد السوداني ، بحث تكميلي مقدم لنيل درجة الماجستير - جامعة النيلين .

أهم التوصيات :

- العمل على تجهيز وتهيئة الموانئ السودانية لتواكب التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال خدمات الموانئ المختلفة حتى تتمكن من زيادة إيراداتها وتساهم في نمو الاقتصاد.
- النظر الى قطاع النقل البحري كحلقة مكملة لترقية وتطوير الإقتصاد السوداني في جوانبها المختلفة وأي مجهودات تبذل لتحسين الإنتاج يجب أن يقابلها تحسين قي وسائل النقل البحري الوطنية (1) .

7- نبيل محمد الحسن (2017)

تناولت الدراسة أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز علي التجارة مع دولة جنوب السودان .

أهداف الدراسة :

- تناول إمكانات النقل النهري والميزة النسبية التي يتمتع بها .
- توفير مادة علمية عن التجارة البينية بين الدولتين وتركز علي الإيجابيات التي تحققها في النواحي الإقتصادية والإجتماعية والسياسية .

أهم الفرضيات :

- عدم إستخدام النقل النهري بصور مثلى يؤدي إلى إرتفاع سعر السلع والصادرات إلى دولة جنوب السودان .
- عدم إستخدام النقل النهري بصورة مثلى يؤدي إلى إنخفاض الصادرات لدولة جنوب السودان .

أهم النتائج :

- إن تشغيل النقل النهري وإستخدامه يمكن الدولة من الإستغلال الأمثل للموارد والإمكانات الضخمة للنقل النهري بميناء كوستي .
- إن تشغيل النقل النهري يمكن الدولة من إحداث تغيرات إقتصادية وإجتماعية كبيرة من خلال نقاط التجميع وتبادل المنتجات وإنشاء أسواق جديدة وتوسيع الأسواق الموجودة .

(1) علي أحمد الامين (2016)، أثر النقل البحري علي النمو الإقتصادي في السودان، (1990-2014)، رسالة دكتوراه في الإقتصاد - جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا .

أهم التوصيات :

- ضرورة الإستغلال الأمثل للإمكانات الكبيرة والموارد الضخمة للنقل النهري وزيادة السعة المنقولة (صادرات وواردات) وتشغيله بكفاءة وإيجاد فرص عمل لقطاع النقل النهري لزيادة التجارة بين البلدين .
- تأهيل وتطوير ميناء كوستي النهري ليتحكم في حركة المواعين النهريّة معدولة جنوب السودان وتطبيق الإتفاقيات المتوقعة بين البلدين .
- ضرورة وضع مستقبل النقل النهري علي خريطة أولويات الدولة في تطوير مرافقها لخدمة التنمية الإقتصادية والإجتماعية الشاملة ، ويتواكب مع متطلبات نظم التجارة العالمية⁽¹⁾.

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز علي التجارة مع دولة جنوب السودان (2004-2014م) ، رسالة دكتوراة في الإقتصاد ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا .

تعليق على الدراسات السابقة :

أوجه الشبه:

تمثلت أوجه الشبه في مساهمة أنواع النقل المختلفة في عملية التبادل التجاري و كذلك التعرف علي المشاكل والعقبات التي تواجه قطاع النقل في السودان .

أوجه الإختلاف :

- مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان وأثره علي التنمية الإقتصادية .
- الأثار الإقتصادية للإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات علي النقل البحري في السودان .

المبحث الأول

مفهوم وأهمية وأنواع وخصائص وسائل النقل

تعريف عملية النقل :

فالنقل هو حمل الأشخاص والمتاع والأخيار من جهة لأخرى وإنما يبحثه الإقتصادي من ناحية المنافع المادية ، والنقل عملية متممة للإنتاج ، وعليه تقوم التبادل وتتوقف كمية الإنتاج ، فلولا ثقة المنتج بحاجة المستهلك ما أنتج إلي على قدر حاجته ، ولولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه وبين أخيه ، ولبقيت شعوب الأرض منقسمة العزى قانعة في ديارها بما تنتجة فلا يتيسر لكل قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار .

لذلك نرى في النقل ميزة ذات شأن في تقريب الجهات البعيدة ، وإستغلال موارد الثروة على أحسن وجه ، يضاف إلى هذا أن التقدم الحديث وما طرأ على العالم من إصلاح ونظام ، أثر تأثيراً بيبناً في توفير الوقت بسبب زيادة السرعة وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة .

ماذا يكون حال العالم بدون وسائل النقل ؟ لا شك ان حركة العمل تشل فتموت الصناعة وتكسر التجارة وتخرب البلاد ويهجرها سكانها ، ويعود الناس إلى أهمهم الأرض يقومون على فلاحتها ، فتندثر معالم الحضارة ويرجع العالم إلى مكان عليه القبائل أيام بدواتها وفطرتها .

وتقاس مدينة البلاد اليوم بما وصلت إليه وسائل النقل والإنتقال من الإنتشار ودقة النظم التي تسير عليها ، فهي شبيهة بالشرابين في جسم الانسان ، وكذلك تعتبر طرق المواصلات ميزاناً لتقدم الحياة الإقتصادية ، فإذا افطرت وقفت حركتها وأصبح العالم وقد إنقطعت أواصره وتناكرت أممه ، وبطل إنتفاعه بمقادير وفيرة من ثروة زادت على حاجة أهليها ، كحديد اليابان ، وشاي الهند والصين ، وبن البرازيل وقطن مصر والولايات المتحدة ، وفحم إنجلترا (بريطانيا) والمانيا وحديدهما وصوف أستراليا إلى غير ذلك الخيرات التي لا تحصى (1).

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي ، إقتصاديات النقل السياحي (2010) ، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع ، ص 13.

أهمية قطاع النقل على مستوى الاقتصاد القومي :-

1- التأثير على نمط و إستراتيجية التنمية الإقتصادية التي تعتمدها الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي ، و ذلك لان خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعها تؤثر على عملية التوظيف الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج و منافذ التسويق .

2- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي(المادي و البشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية إنتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الإقتصادي إذا ما تم تجسيدها في شكل سلع و معدلات إنتاجية، و فنون إنتاجية متطورة، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية و التي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الأقتصادية وهو ما يفسر تزايد نسبة الإنفاق على قطاع النقل- خاصة في الدول النامية- إذ بلغت نسبة الإنفاق .

على قطاع النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من 40% من إجمالي الإنفاق على قطاع الخدمات المختلفة.

3- العمل علي تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى زيادة المنتجات وتخفيض الأسعار وكذلك تحقيق فائض من تلك المنتجات ، ولاشك ان وجود شبكة متطورة من وسائل النقل من شأنه المساهمة في تصدير هذا الفائض إلى الاسواق العالمية وبالتالي الحصول على الموارد اللازمة من النقد الاجنبي الذي يستخدم لتوفير المستلزمات السلعية والرأسمالية التي تحتاجها برامج التنمية الاقتصادية .

4- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع الإنمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى بالإضافة إلى ما يمارسه نشاط من دور فعال في توفير تكاليف نقل المنتجات المصدرة إلى الخارج وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات⁽¹⁾.

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي(2010) ، المرجع السابق ، ص 32.

5- تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أي على مستوى القطاعي أو فيما بين القطاعات الاقتصادية المختلفة ، بما يؤدي إلى تعظيم الوفورات الاقتصادية الداخلية والخارجية .

ويعزى ذلك إلى أن خدمات النقل تسهم في :

خلق وزيادة المنافع المكانية والزمانية لمختلف المنتجات الوسيطة والنهائية القدرة على تحقيق التكامل إلى الخلف (بتوفير مستلزمات الإنتاج لباقي الأنشطة الاقتصادية) أو إلى الأمام (بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية) .

أهمية النقل علي مستوي الوحدات الإنتاجية :-

أ- تؤثر خدمات قطاع النقل علي جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمات من خلال:-

تيسير حصول المنتجين علي خدمات عناصر الإنتاج بالكم والتوقيت الملائمين ، الأمر الذي يؤدي الي تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج سواء المجلية أو المستوردة دون الحاجة الي لإستنزاف أو تخصيص موارد مالية كبيرة لتخزين تلك المستلزمات طالما تتوافر شبكات النقل الملائمة بصورة مستمرة .

يساهم تخفيض تكاليف النقل والتي تعد أحد عناصر تكلفة الإنتاج الاجمالية بالإضافة الي تخفيض تكاليف التخزين، في تخفيض التكلفة النهائية للمنتجات علي نحو يترتب عليه تعظيم طاقة المنتجين علي زيادة الإنتاج ومن ثم زيادة العرض الكلي من مختلف المنتجات السلعية والخدمية .

ب- تؤثر خدمات النقل علي جانب الطلب الكلي من خلال :-

تخفيض تكلفة تخزين المنتجات القابلة للاستهلاك النهائى، حيث لاتوجد ضروره في ظل توافر خدمات النقل وإنخفاض تكلفتها لتخزين جانب كبير من تلك المنتجات .

توسيع نطاق الأسواق ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها الي المستهلك .

تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية الي الأسواق ومن المزيد من التخفيض في أسعار بيع هذه المنتجات بما يسهم في زيادة الطلب الكلي عليها⁽¹⁾.

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي (2010)، المرجع السابق ص 36.

يترتب علي توافر خدمات النقل بتكلفة ملائمة، زيادة جانب الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما يحقق زيادة أرباح قطاع المنتجين علاوة علي زيادة مستوى رفاهية المستهلكين بتعظيم المنافع الناتجة عن توافر إحتياجاتهم الاستهلاكية .

خصائص وسائط النقل والمواصلات :-

تتصف وتتميز الوسائط بعدة صفات ومميزات تتفرد بها دون غيرها من الأنشطة، رغم تعدد وتنوع هذه الوسائط، وبالتالي تميز وسيلة دون أخرى ، وتظل هناك مجموعة ومميزات وخصائص مشتركة تصطبغ بها كل الوسائط .

أولاً: طبيعة المنتج من خدمات النقل :-

يتصف المنتج من طبيعة خدمات النقل والمواصلات بعدة خصائص يتفرد بها دون غيره من المنتجات مثل:إستهلاكه فور إنتاجه ويصعب تخزينه وتجزئته لكونه متصل ومترايط ، وايضاً متكامل عبر تعدد وسائط النقل كما سيتضح في الآتي :

1- المنتج يستهلك فور انتاجه ويصعب تخزينه

2- المنتج متصل ومترايط

3- التكامل والمرونة بين الوسائط

ثانياً: سرعة الوسائط :-

تعتبر السرعة من أبرز خصائص وسائط النقل و المواصلات ومن ثم تفرض المعالجة إيضاح ماهيتها وكيفية قياسها وتطورها وأهم العوامل المؤثرة فيها ، وذلك في عجلة تملئها ضرورات البحث

1- ماهية السرعة وقياسها وتطورها:-

ماهية السرعة:

وتبرز أهمية السرعة في تحقيق المستهدفات الموضوعية للنقل ، وذلك بالوصول للمكان المقصود بأمان في الوقت المحدد تماماً سواء نقل محلي أو دولي (1).

2- العوامل مؤثر في السرعة

تتحدد السرعة وفق مجموعة متغيرات مؤثرة في مدى إنطلاق الوسيلة نوضح أهميتها في الآتي :

أ- طبيعة ونوع الوسيلة

(4) حمد سليمان المشوخي ، إقتصاديات النقل والمواصلات (2003م) ، دار الفكر العربي ص 432

ب- درجة إنسيابية المسار

ج- طبيعة المنقول

د- المحددات والمعوقات

هـ- وقت الرحلات

ثالثاً: الحجم والسعة والحمولة والتخصص :-

تمثل خصائص الحجم والسعة والطاقة التحميلية في إطار التخصص أبرز الصفات المميزة لوسيلة دون أخرى ، وهذا ما يتوضح في الآتى :

1- حجم وسعة الوسيلة وطاقتها التحميلية .

2- تخصص الوسائل في النقل .

رابعاً: المحاور المواصفات والمقاييس :-

تتصف الوسائل والمسارات بمجاور هندسية ومجموعة مواصفات ومقاييس عالمية تتمثل أبرزها في الآتى :

1- محاور الربط والابعاد الهندسية .

2- المواصفات والمقاييس الدولية .

3- خصائص المسارات وأوزان الشاحنات :-

أ- مواصفات المسارات البرية .

ب- العلامات والإرشادات وإجراءات السلامة .

ج- محطات وزن الشاحنات علي الطرق .

خامساً : الموسمية في التشغيل :-

تبرز موسمية التشغيل كصفة من أبرز خصائص خدمات وسائل النقل وهذه تقود الي صعوبة التحكم في جداول التشغيل والتكرارية التقاطر، خاصة أن الموسمية سواء للركاب أو للسلع تعني ذروة إرتفاع الطلب علي خدمات النقل في أوقات معينة مرتبطة بالمواسم والأعياد والإجازات الصيفية ، كما ترتبط الذروة بتغيرات الطلب اليومية والإسبوعية (1) .

(1) حمد سليمان المشوخي (2003م) ، المرجع السابق ص 433

سادساً: إرتفاع معدلات رأس المال الثابت وتكامل الوسائط مع البنى الأساسية :-

يتصف الإستثمار فى وسائط النقل والمواصلات بالتكثيف المطلق ، ويتجه ثلثى الإستثمار لمتطلبات رأس المال الثابت بالإضافة إلى تداخل إستثمارات النقل مع متطلبات وفعاليات البنى الأساسية ، وهذا مايتضح فى الأتى :-

1- إرتفاع معدلات رأس المال الثابت .

2- تكامل وسائط النقل مع البنى الأساسية .

سابعاً : تسارع إستيعاب التقنية الحديثة :-

تعني التقنية التطبيق الإختراعى لنتاج البحوث العلمية ليقود لما هو أكثر حداثة وإنتاجية فى إطار تطور الفنون الإنتاجية المطبقة عملياً ، وتعتبر وسائط النقل والمواصلات من أكثر القطاعات الإنتاجية الخدمية إستيعاباً وتطبيقاً وإستفادة من أحدث التطبيقات الإختراعية ، وبما ينعكس على الوسائل والمسارات ، فنجد كل يوم تدفع التقنية لمزيد من السرعة والتحكم الذاتى فى تسيير المركبات بالحواسب الألكترونية ، وإختراع المزيد من أدوات الأمان والسلامة (1).

أنواع النقل :-

أولاً: النقل البري :-

إن مصر سباقة فى مجال النقل البري إبتداء بتأمين القوافل ثم إدخال خدمة السكك الحديدية فى القرن قبل الماضى وإنتهاءً بالسيارات بمختلف سعتها ومستوياتها . وهذا التقسيم ما زال يشتمل على كل أنواع الوسائل من الأنعام والدواب وما تجده من عربات وإنتهاءً بالسيارات .

وفيما يلي أنواع النقل البري :-

(أ)النقل بالدواب :-

دواب الحمل والجر والأنعام أهمها (الجمال) وكذلك العربات التي تجرها وما زالت تستخدم حتى الآن كمتعة سياحية فى مناطق الإهرامات ومنطقة الاقصر واسوان وكاثرين ولكنها تستخدم كوسيلة انتقال فى منطقة المينا .

وهذه الوسائل جميعها لها عائد إقتصادي يعود على أصحابها ويساعد على تعظيم العائد من السياحة فى هذه المناطق سواء لكونها ضمن المنتج السياحي أو كوسيلة نقل .

(1) حمد سليمان المشوخي (2003م) ، المرجع السابق ص 433

تتعدد وسائل النقل الحديثة علي الطرق البرية حيث تستخدم الوسائل التالية :-

القطارات:التي تسير بقوة الجر من البخار والكهرباء.

السيارات: علي إختلاف أصنافها واحجامها من السيارات الصغيرة التي تستخدم لنقل الأفراد الي

الشاحنات الكبيرة التي تستخدم لنقل السلع والمواد الخام .

السيارات المبردة التي تستخدم لنقل المواد الغذائية والسريعة التلف⁽¹⁾.

(ب) السكك الحديدية :-

يستخدم مصطلح (السكك الحديدية) للتعبير عن وسيلة النقل التي تتألف من عدد من العربات

التي تسحبها قاطرة بخارية وتسير علي قطبين متوازيين من الصلب مثبتين علي فلنكات والمسافة

التي تفصل بين الشريطين تعادل المسافة بين عجلتي عربة القاطرة والمسافة هذه تعريف

بالمقياس .

ثانياً: النقل النهري:-

إستخدمت الأنهار وغيرها من المسطحات المائية الداخلية الممتدة فوق اليايس في النقل منذ بعيد

لما تتميز به من إمتداد في حيز غير عميق غالباً محدد بصفتين وهده مياهاها أو تحركاتها في

إتجاه محدد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان علي ركوبها منذ أقدم العصور وبأبسط

الوسائل واكبر دليل علي ذلك ما جاء به المقريري في كتابه الخطط بأن " مصرايم بن حاييم "

أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام.

ولذلك تنصدر الأنهار طرق النقل التي إستخدمها الإنسان خاصة في البيئات التي تتوافر فيها

الأنهار والتي أفادت في توفير وسيلة نقل سهلة .

كان المصري القديم منذ عهد ما قبل التاريخ يعتبر النيل وقنواته أهم طرق المواصلات الطبيعية

في بلاده ويظهر هذا وأضحاً في الحفريات التي سجلت آثار ما قبل عهد الأسرة الفرعونية ، صور

مراكب كبيرة بعدد كبير من المجاديف منذ 4000 سنة قبل الميلاد بني المصريون المراكب

وعبروا بها النيل.

وتطور فن بنائها كثيراً فاستعملوا أنواع الشراع المختلفة لتلائم النهر وكذلك البحار (الأبيض

والأحمر) ثم إستعملوا أحد المجاديف كدفة في مؤخرة المركب ، وتطورت ملاحظتهم وتدرج

المصريون القدماء من ملاحه الإنهار الي ملاحه البحر كان ركوب البحر في العصور القديمة

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي(2010) ، مرجع سابق ص 119

يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفتهم بخصائصه وإمتداده اللانهائي فكان عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك ولكن تغير الحال بعد ان أكتسبت الخبرة اللازمة وأستخدم الانسان الانهار كطرق للنقل يسبق إستخدامه للبحار وبعد أن أكتسب الإنسان المبادئ الأولية لفنون الملاحة من ركوبه المسطحات المائية الممتدة فوق اليابس⁽¹⁾.

ثالثاً: النقل البحري :-

يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم كل أصحاب المصالح مثل ملاك السفن والموانئ البحرية والبنوك البحرية وسماسة السفن والتوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وشركات التأمين البحري .

وينظر كل طرف من أصحاب هذه المصالح إلى الصناعة من وجهة نظره وعلي سبيل المثال ينظر مالك السفينة الي سفينته علي أساس إنها أداه لتحقيق ربح له ومن ثم يحاول دائما دفع كفاءة الاداء للوظيفة التي خصصت له (2) .

ويتوسع خبراء فيرلاي في تعريف صناعة النقل البحري ويرون إنها تضم الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الرئيسي بالسفينة وهم :-

- 1- شركات الملاحة البحرية والتي يمثلها ملاك السفن .
- 2- الشركات التي تقوم باستئجار فراغات في السفن .
- 3- ترسانات بناء وصلاح السفن .
- 4- ملاك مصانع بناء ماكينات السفن .
- 5- الموانئ البحرية .
- 6- الشركات التي تقوم بعمليات القطر والإنقاذ والتطهير .
- 7- شركات التأمين البحري .
- 8- البنوك البحرية .
- 9- جمعيات الحماية والتعويض .
- 10- سماسة بيع وشراء وتاجير السفن .
- 11- موردو المعدات البحرية .

(1) طارق عبد الفتاح الشريعي (2010) ، المرجع السابق ، ص 130

(2) محمد سليمان هدي (2010) ، إقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية للنشر والتوزيع ، ص 1

- 12- التوريدات البحرية .
- 13- شركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين .
- 14- التوكيلات البحرية .
- 15- المنظمات البحرية الدولية .
- 16- هيئات الاشراف .
- 17- مراكز بحوث النقل البحري .
- 18- الاكاديميات ومعاهد التعليم والتدريب البحري .

خصائص صناعة النقل البحري:-

هناك خصائص معينة لصناعة النقل البحري منها علي سبيل المثال الاتي:-

- 1- صناعة النقل البحري صناعة رأسمالية كثيفة .
- 2- صناعة النقل البحري تتميز بالتقدم التكنولوجي السريع .
- 3- صناعة النقل البحري صناعة دولية تنافسية .

أثار صناعة النقل البحري:-

يؤثر النقل البحري تأثيراً كبيراً علي نواحي النشاط الإقتصادي والإجتماعي والسياسي والحضاري كما يتضح من الآتي :

***أثر النقل في التنمية الإقتصادية والتطور الإقتصادي والحضاري :-**

يؤثر النقل البحري تأثيراً مباشراً في التنمية الإقتصادية حيث يتم نقل مايقرب من ثلاثة أرباع التجارة الدولية بحراً .

***أثر النقل في التجارة الدولية :-**

يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ومن ثم فليس من المستغرب ان يكون النمو المتزن للنقل بين عملية النقل البحري وعملية التجارة الدولية (1).

***أثر النقل في تقسيم العمل الدولي :-**

يؤثر النقل في تقسيم العمل الدولي فهو أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة .

(1) محمد سليمان هدي (2010م) ، المرجع السابق 29

*أثر النقل البحري علي ميزان المدفوعات :-

يلاحظ ان تملك الدول لأساطيل نقل بحري يمكنها من نقل تجارتها الخارجية وهي بذلك توفر مبالغ بالعملات الاجنبية كانت ستدفعها الي السفن الاجنبية في حالة نقلها علي تلك السفن⁽¹⁾ .

(2) محمد سليمان هدي (2010) ، المرجع السابق ، ص 32

المبحث الثاني

نشأة وتطور التجارة الخارجية

حُطى موضوع التجارة الدولية بصفة عامة والتجارة الخارجية بوجه خاص بإهتمام بالغ مطلع هذا القرن وذلك بسبب الحاجة الى التخلص من الآثار السلبية التي تركتها الحرب العالمية الثانية والتي تتمثل بالعوائق التجارية والركود الإقتصادي مما أدى الى ظهور إتفاقية (برثن ووذر) التي دعت الى بلورة الاطر الجماعية للدول المشتركة في النجارة من خلال الاتفاقيات الدولية التي تتيح مجالات أوسع نطاقاً لتبادل السلع والخدمات وعناصر الانتاج .

ونتيجة لتطور نظم المعلومات والاتصالات الدولية فقد تزايدت أهمية هذا القطاع باعتباره أهم محددات النمو الاقتصادي وتحقيق الرفاهية للشعوب لبلوغ المستويات المتقدمة من التنمية الإقتصادية .

وبمرور الزمن تعاضمت أهمية العلاقات الإقتصادية الدولية بسبب إرتفاع نسبة مايشكله قطاع التجارة الخارجية من الناتج القومي الاجمالي (GNP) لكثير من الدول المشتركة في التجارة ونهضت التجارة الخارجية بصفة خاصة لتحتل مكانها المؤثر والحيوي في دائرة النشاط الإقتصادي وذلك بظهور التكتلات الإقتصادية الدولية الرامية الي تحرير التجارة الدولية وإزالة العوائق التي تقف امامها وتحقيق المكاسب المرجوه منها (1).

أولاً : تعريف التجارة الخارجية :-

تعددت الصيغ المختلفة لتعريف التجارة الخارجية بناءً على الهدف من دراستها فقد عرفت تاريخياً بأنها تمثل :-

أهم صور العلاقات الإقتصادية التي يجرى بمقتضاها تبادل السلع والخدمات بين الدول في شكل صادرات وواردات ويلاحظ أن هذا التعريف إقتصر على توضيح العلاقات التاريخية المتمثلة بالجانب الاقتصادي ، متجاهلاً مكونات التجارة الخارجية حيث ركز فقط على الإطار العام لمفهوم التجارة المتمثل بتبادل الصادرات والواردات .

كما عرفت التجارة الخارجية أيضاً بإعتبارها عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عده دول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف التجارة

(1) حسام علي داود وآخرون ، إقتصاديات التجارة الخارجية (2002م) ، دار الميسرة للنشر والتوزيع ص 13

ويبين هذا التعريف مكونات الصادرات والواردات بحيث تشمل السلع والخدمات النهائية بالإضافة الى مدخلات الانتاج من خلال إضافة مفهوم عناصر الانتاج كما يوضح هذا التعريف الرئيسي من التجارة من خلال تحقيق المنافع المختلفة من التجارة الخارجية .

أما التعريف الأشمل للتجارة الخارجية هو انها تمثل " حركات السلع والخدمات بين الدول المختلفة بحيث تشمل الحركات الدولية لرؤوس الاموال " .

نلاحظ أن هذا التعريف أدخل مفهوم الاستثمار الى مكونات التجارة من خلال حركة رؤوس الأموال ، موضحاً بذلك تأثير التجارة الخارجية على مكونات الناتج القومي الإجمالي (GNP) ومتجاوزاً بذلك مفهوم الناتج المحلي الإجمالي باعتبار أن التجارة الخارجية أحد مكوناته على المستوى المحلي من خلال الميزان التجاري للدولة

الا أن التعريف الأقرب لدراسة النظرية الاقتصادية هو ان التجارة الخارجية تمثل " أحد فروع علم الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الصفقات التجارية عبر الحدود السياسية للدولة "

يعتبر هذا التعريف المحدد للاستقلالية التجارة الخارجية كأحد فروع علم الاقتصاد من خلال دراسة فروعها المختلفة ودراسة تأثيرها على القطاعات الاقتصادية المختلفة

* أما الصفقات التجارية التي تشمل التجارة الخارجية يمكن تصنيفها الى مايلي :-

- 1- تبادل السلع المملوسة كالسلع الاستهلاكية والانتاجية والموارد الاولية .
- 2- تبادل الخدمات كالخدمات السياحية وخدمات النقل والتأمين والخدمات المصرفية .
- 3- حركة رؤوس الاموال والمعاملات المالية الدولية المتعلقة بالقروض والاستثمارات الاجنبية .
- 4- تبادل عناصر الانتاج المختلفة المتمثلة بانتقال الايدي العاملة من بلد الى آخر سواء باستقطاب الكفاءات أو الهجره الاختيارية بحثاً عن عمل بأجر مرتفع⁽¹⁾.

* يفرق الاقتصاديون بين مفهوم التجارة الخارجية والتجارة الدولية :-

التجارة الخارجية :تعني قيام التجارة بين دولة واحدة ومجموعة دول أخرى تتعامل معها تجارياً أو بين مجموعة من الدول فيما بينها .

أما التجارة الدولية :

فتشير الى شمولية العلاقات التجارة الدولية وذلك عن طريق التبادل التجاري لجميع دول العالم مجتمعة .

(1) حسام علي داود وأخرون (2002) ، المرجع السابق ، ص 14 .

كما يفرق الاقتصاديون بين التجارة الداخلية والتجارة الخارجية من خلال الامور التالية :-

- 1- أن التجارة الداخلية تكون داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية في حيث التجارة الخارجية تكون على مستوى العالم .
- 2- تكون التجارة الداخلية بعملة واحده فقط بينما تتم التجارة الخارجية بعملات متعددة تمثل الدول المشتركة في التجارة .
- 3- تحدث التجارة الداخلية في ظل نظام إقتصادي وسياسي وأحد بينما التجارة الخارجية تتم مع نظم إقتصادية وسياسية مختلفة .
- 4- تختلف التشريعات التي تنظم التجارة الداخلية عند شكل القوانين الدولية التي تنظم التجارة الخارجية .
- 5- إختلاف ظروف السوق والعوامل المؤثرة فيه في حالة التجارة الخارجية عن شكل الظروف والعوامل المؤثرة في التجارة الداخلية .
- 6- صعوبة إنتقال عناصر في حالة التجارة الخارجية مقارنة بسهولة إنتقالها في حالة التجارة الداخلية .
- 7- إختلاف العوامل الطبيعية والجوية التي تحكم كلاً من التجارة الداخلية والتجارة الخارجية.
- 8- إختلاف درجة التأثير بمراحل النمو الإقتصادي على المستوى المحلي والمستوى العالمي لكل من التجارة الداخلية والخارجية .
- 9- توفر الفرص الملائمة للتكتلات والاحتكارات التجارية في حالة التجارة الخارجية بينما تعتمد هذه الفرص على طبيعة السلعة المنتجة والسوق المحلي في حالة التجارة الداخلية (1) .

ثانياً : الإنتاج والتجارة الخارجية :-

تعتمد طبيعة العلاقة بين الإنتاج والتجارة الخارجية على كمية الإنتاج من السلعة حيث يتم الإنتاج لإشباع حاجات الإستهلاك المحلي ويصبح في نطاق التجارة الداخلية فإذا كان الإنتاج كبيراً وتبقى منه فائض فإنه يوجه نحو الصادرات وإذا لم يكن الإنتاج كافياً على المستوى المحلي فإن العجز في الإنتاج يتم تغطيته من خلال الإستيراد وفي كلا الحالتين فإن الإنتاج يكون في نطاق التجارة الخارجية ولهذا السبب فإن الصادرات تعتبر إمتداداً لعملية الإنتاج بينما تعتبر المستوردات إمتداداً لعملية الإستهلاك .

(1) حسام علي داود وآخرون (2002) ، المرجع السابق ، ص 15

كما يرتبط الانتاج بالتجارة الخارجية من خلال الطلب الخارجي على السلع المنتجة محلياً والذي يعتمد على طبيعة السلعة من حيث مدى توفرها عالمياً إضافة الى ملاءمتها للمواصفات العالمية وإنخفاض سعرها مما يجعلها تتصف بالميزة التنافسية التي تؤهلها للدخول الى السوق العالمي .

أهمية التجارة الخارجية :-

تعتبر التجارة الخارجية أحد الدعائم الأساسية في البنيان الإقتصادي وقد عرف العالم نشاط التجارة الخارجية من أقدم العصور ، وبحدثنا القرآن الكريم عن رحلة التجارة بين مكة والشام ورحلة التجارة بين مكة واليمن التي كانت تقوم بها قريش حيث يقول تعالى:(إيلاف قريش إيلافهم رحلة الشتاء و الصيف فليعبدوا رب هذا البيت الذي أطعمهم من جوع و آمنهم من خوف) .

ويحدثنا التاريخ عن حركة التجارة بين مصر الفرعونية وبين بلاد الصومال وفينيقية وكذلك حركة التجارة بين الغرب والشرق ، وقد نمت التجارة الدولية مع نمو الحضارة ، وكان لظهور الثورة الصناعية وتقدم وسائل النقل والمواصلات ، ثم ثورة التكنولوجيا الحديثة أكبر الأثر في النمو المتزايد لحركة التجارة الدولية⁽¹⁾ .

وليس من شك ان التجارة الخارجية تساعد على رفع مستوى الرفاهية الإقتصادية لأي بلد من البلاد ، فالبلاد تتفاوت فيما بينها من ناحية توافر الموارد الطبيعية والمزايا الإقتصادية في إنتاج السلع والخدمات ، فهذه بلد توجد فيها زراعة القطن ، وهذه بلد توجد فيها زراعة القمح ، والتجارة الخارجية تمكن كل بلد من الاستفادة بمزايا البلد الأخرى في إنتاج سلعة معينة ، وهكذا يتمتع العديد من البلاد بمزايا الانتاج المتوفر في بلد أخرى ، ويتمتع المستهلك في البلاد التي لم تعطىها الطبيعة ميزة في إنتاج سلعة معينة بمزايا الانتاج في البلاد الأخرى .

والتجارة الخارجية بهذا الشكل اداة تقرب المسافات وتجتاز الحدود بين البلاد، و تلغي الفوارق الطبيعية بينها و تضع خياراتها مساحة لكل البلاد، فعن طريق التجارة الخارجية تستفيد بلادنا بخيرات العالم شرقاً و غرباً ، ولاتقتصر هذه الفائدة على تنوع السلع والخدمات التي يتمتع بها المستهلك ، ولكن هنالك ميزة أخرى ، فقد ترى بلد عدم إنتاج سلعة معينة نظراً لأن إنتاج هذه السلعة يتم في بلد أخرى بتكلفة أقل ، وبذلك يركز كل بلد على إنتاج السلع التي يتحقق لها فيها

(1) حسن أحمد توفيق ، التجارة الخارجية (1989م) ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، ص 10

ميزة نسبية من ناحية تكاليف الإنتاج، الأمر الذي ينتج عنه انتاج كميات كبيرة من السلع والتمتع بمزايا نظام الإنتاج الكبير ، وبذلك تنخفض تكلفة الإنتاج وتحسن جودة السلع المنتجة ، وهذا يعني بعبارة أخرى إرتفاع في مستوى المعيشة لمواطني البلاد المختلفة ، وينطبق ماتقدم تماماً على الخدمات التي تقدمها بعض البلاد للبعض الآخر ، فنجد بعض البلاد تمتلك أسطولا تجارياً ضخماً يقدم خدمات للبلاد الاخرى ، وبعض البلاد تتميز بخدماتها السياحية ، والبعض الآخر تقدم خدمات التأمين للعديد من البلاد الاخرى .

وإذا كان ماتقدم صحيحاً فإن مايسمى بسياسة الإكتفاء الذاتي تصبح سياسة عقيمة تسقط من حسابها مزايا التخصص في الانتاج ، ولايمكن من الناحية العلمية أن تستغني بلد معينة عن الإستيراد من الخارج بصفة مطلقة .

فأيهما أفضل لمصر إنتاج مايلزمها من قمح للإستهلاك المحلي وذلك بزيادة المساحة المزروعة قمحاً على حساب المساحة المزروعة قطناً ، أم إن الافضل أن تزرع القطن حيث تتمتع بميزة نسبية في إنتاجه وتصدره إلي الخارج ، وتستورد القمح اللازم لها بقيمة ماتصدره من قطن وإذا أخذنا حالة السلع الصناعية قد نرى إحدى البلاد تطبق سياسة الإكتفاء الذاتي عليها ، وينطبق ذلك بصفة خاصة علي حالة السلع الإستهلاكية ولكن ذلك لا يعني تقليل الاستيراد بصفة مطلقة لأن انتاج هذه السلع يحتاج إلى إستيراد مستلزمات إنتاج والآت ومعدات وعلى أساس ماتقدم فمن المفروض أن يتسع نطاق التبادل التجاري بين الدول المختلفة وماينتج عن ذلك من مزايا اقتصادية للبلدان المختلفة ، غير ان الشاهد فعلا إن الدول المختلفة تعتمد إلى وضع القيود على حركة التجارة الدولية ، وبصفة خاصة في مجال الوردات ، متذرعاً في ذلك بأعزاز مختلفة بعضها إقتصادي وبعضها مرتبط باعتبارات سياسية أو الامن القومي للبلاد أو حماية المنتجات المحلية أو حماية الإقتصاد القومي من سياسة الاغراق التي تلجأ اليها بعض المنتجين الأجانب مما يؤثر على هيكل الانتاج الوطني⁽¹⁾.

أسباب قيام التجارة الخارجية :-

يمكن إجمال أسباب قيام التجارة الدولية إلى العوامل التالية :

1- لا تستطيع أي دولة أن تعتمد على نفسها كلياً ، تحقيق الاكتفاء الذاتي نظراً لعدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين الدول المختلفة وهذا ماسبق شرحه .

(1) حسن أحمد توفيق (1989م)، المرجع السابق ، ص12

- 2- التخصص الدولي : بينا سابقاً ان الدول لا تستطيع ان تعتمد على نفسها كلياً في إشباع حاجات أفرادها وذلك بسبب التباين في توزيع الثروات الطبيعية والمكتسبة بين دول العالم ولذلك يجب كل دولة أن تتخصص في إنتاج بعض السلع التي تؤهلها طبيعتها وظروفها وإمكاناتها الإقتصادية أن تنتجها بتكاليف أقل وبكفاءة عالية .
- 3- إختلاف تكاليف الإنتاج : يعد تفاوت تكاليف الإنتاج بين الدول دافعاً للتجارة بينها وبالذات في الدول التي تملك ما يسمى بإقتصاديات الحجم الكبير و هذا الإنتاج الواسع يؤدي الى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع دولة أخرى تنتج بكميات ليست وفيرة و بالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الأولى ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية .
- 4- إختلاف ظروف الإنتاج : فبعض المناطق ذات المناخ الموسمي تصلح لزراعة الموز والقهوة فيجب ان تتخصص بهذا النوع من المنتجات الزراعية و تستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنفط الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج العربي .
- 5- إختلاف الميول والازواق : المواطن يفضل المنتجات الأجنبية حتى لو توغر البديل المحلي منها و تزداد أهمية هذا العامل مع زيادة الدخل الفردي في الدولة⁽¹⁾ .

فوائد التجارة الخارجية :-

يمكن النظر الى فوائد التجارة الخارجية من خلال :

- 1- زيادة الرفاهة الاقتصادي : من خلال زيادة إنتاج حاجات الأفراد من السلع و الخدمات إما بسبب عدم توفر هذه السلع و الخدمات في بعض الدول و إنتقالها عن طريق التجارة الخارجية إلى جميع أنحاء العالم أو بسبب الحصول على هذه السلع بتكاليف أقل نتيجة لإستيرادها من دول لديها ميزة نسبية في الإنتاج بسبب وفورات الحجم الإقتصادي .
- 2- الإستغلال الأمثل للموارد : فبدلاً من أن تقوم الدولة إنتاج كل إحتياجاتها وهذا يؤدي إلى هدر الموارد الطبيعية والمكتسبة التي تمتلكها فإنها بدلاً من ذلك تتخصص في إنتاج السلع التي تتمتع بإنتاجها بميزة نسبية بالمقارنة مع الدول الأخرى وتستورد السلع التي تتمتع الدول بميزة نسبية في إنتاجها وهذا يؤدي إلى إستغلال أفضل لموارد الدولتين.

(1) موسى مطر وآخرون ، التجارة الخارجية (2001م) ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، ص 17

خصائص التجارة الخارجية :-

- 1- تستطيع الدولة أن تستور سلعاً يستحيل عليها إنتاجها ، أو لا تستطيع إنتاجها إلا بتكلفة عالية وكثيراً ماتمر بعض الدول بظروف حرجة أو أزمات طارئة يتعذر فيها الإنتاج أو تصييه
- 2- تستطيع الدولة أن تتخلص من فائض الإنتاج في السوق الخارجية ، وذلك بتصديره وبيعه في الخارج بثمان أعلى من ذلك الذي يمكن البيع به في السوق المحلية .
- 3- إن التسويق في الخارج إذا ما حققت إمكانياته يمكن للدولة من التوسع في الإنتاج فتستفيد من وفرة الإنتاج ، وبخاصة في شكل إنخفاض التكلفة النسبية ، مع ما يعنيه التوسع في الإنتاج من زيادة في تشغيل الموارد البشرية وغيرها .
- 4- إن وجود فرصة التبادل التجاري العالمي تمكن الدولة من التخصص في إنتاج السلع التي تتميز فيها بميز عالية ، وتستورد حاجاتها من السلع الأخرى من المناطق المتخصصة في إنتاجها ، ويمكنها توريدها بتكلفة منخفضة نسبياً .
- 5- إن التجارة الخارجية تمكننا من توسيع أنماطنا الإستهلاكية ، وكثيراً ما يتحسن المستوي المعيشي نتيجة إستيراد سلع لم تكن لها وجود محلياً ، وهذا هو الحال لكثير من المبتكرات والسلع الحضرية .
- 6- إن التبادل التجاري بين الدول يعمل علي إنتشار الأفكار والآراء والثقافات فيسهل التعارف والتغارب ونقل إحتتمالات التوتر .
- 7- يعتقد الكثيرون أن التجارة الدولية من العوامل التي تساعد علي إستقرار العلاقات السياسية الدولية إنتشار السلام ، لأن إرتباط الدول والشعوب إقتصادياً يجعلها أكثر تقارباً وميلاً إلي تجنب ويلات الحرب وأثرها السيئة علي إقتصاديات الدول التي تخوضها⁽¹⁾.

(1) محمد السانوسي شحاتة ، التجارة الدولية في ضوء الفقه الإسلامي وإتفاقية الجات (1301هـ) ، دار الطباعة شركة الجلال للطباعة ، العامرية ، الناشر دار الفكر الجامعي ، ص50

المبحث الأول

نشأة وتطور النقل في السودان

نشأة وتطور النقل النهري في السودان :-

إن استخدام النهر للملاحة يبدو أقدم نشاط إنساني لا يمكن تحديد تاريخ معين لإستخدام القوارب النهريّة لأغراض عسكرية أو تجارية لكن توجد بعض الشواهد علي ذلك بين السودان ومصر خلال فترة سنفرو حوالي (2900ق م) .

أما بعد (2500ق م) فإن النقل النهري صار النشاط الغالب بين القطرين كما يشير الى أن منطقة النوبة شمال السودان قد أستخدمت القوارب الخشبية في سفريات الطالع الى الخرطوم خلال الفترة (1700-1900ق م) .⁽¹⁾

خلال الفترة (1820-1881م) أي فترة الحكم التركي المصري للسودان حيث تم إدخال بواخر تسير بطاقة مولدة من خشب الحريق بدلاً عن المراكب الشراعية كما تم بناء بعض الموانئ المؤقتة الواقعة بين الشلال والسادس (العبيدية السبلوقة) وفي العام 1874م أنشأت ورشة بمنطقة الشجرة علي النيل الأبيض جنوب الخرطوم وتم إرسال حوض بولاق للخرطوم إضافة الى بعض أجزاء البواخر التي تم تركيبها بالسودان وكان أول وابور هو وابور الإسماعيلية الذي تم تركيبه بترسانة الشجرة في العام 1875م وخلال حكم الخديوي محمد سعيد باشا (1945-1956) حيث تم إدخال أربعة بواخر نيلية ثم إضافة ستة بواخر أخرى وذلك بعد قيام السير صمويل بيكر برحلته المعروفة كما أنشأت أول ترسانة في السودان وكان مقرها وزارة الأشغال الحالية حيث نقلت في العام 1898م الى أمدرمان مكان المدرسة الصناعية الحالية وقد أضافه حكومة الحكم الثنائي (12) وابور آخر وهي الوابورات التي أستعملت لأحتلال السودان وكان عدد العمال (70) عاملاً يقومون بمهام صيانة وتشغيل هذه الوابورات وهؤلاء هم العمال الذين بدأت بهم ترسانة الخرطوم بحري حيث تم بناء أول حوض عائم لصيانة السفن في العام (1901-1902م) حيث أنشأت مصلحة الوابورات كمصلحة قائمة بذاتها وسميت مصلحة الوابورات والمراكب وقد بدأت علاقتها مع السكة حديد في العام (1912م) عندما تقرر تبنيها إلى مصلحة السكة حديد وفي العام 1926م كانت الإنطلاقة الحقيقية للوابورات في رئاستها في الخرطوم بحري .

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز علي التجارة مع دولة جنوب السودان (2004-2014م) ، رسالة دكتوراة في الإقتصاد ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، ص 106 .

كما نشير إلى إنه تم بناء رصيف حجري (الأسكلة) علي النيل الأزرق قبيل إقترانه مع النيل الأبيض عند منطقة المقرن بعد ذلك تم إنشاء حوض بناء السفن الحالي (الوابورات حالياً) علي الضفة اليمنى للنيل الأزرق قبالة الأسكلة في مدينة الخرطوم بحري وقد تم ربط حوض بناء السفن الحالي بالعالم عبر البحر الأحمر بخط حديدي يربط الخرطوم بحري بمدينة بورتسودان أما قبل الخط الحديدي فكان النقل يتم بالجمال من سواكن إلى بربر ومنها إلى الخرطوم بالنهر.

خلال فترة حكم المهديّة (1882-1899م) ، إستخدم النقل النهري لأغراض عسكرية وسياسية جنوب الخرطوم وتم إستخدام الأسطول التركي المصري دون إدخال أي تعديلات فيه في العام (1898م) زادت مطامع الأوروبيين الذين عملوا علي إرسال بواخرهم عبر النيل متجهة إلى الخرطوم ومن ضمنها الباخرة البردين في سبتمبر من العام (1898م) ، ومن هنا دخل السودان عصر الملاحة النهريّة الحديثة التي تعمل بواسطة التوربين مستخدمة الحطب كوقود.

وفي الفترة 1899 - 1955م وهي فترة الحكم الإنجليزي والمصري للسودان ، فتعتبر أهم مراحل تاريخ شبكة النقل الحديثة في السودان ، فقد بدأ بتطوير السكك الحديدية كنشاط رئيسي ، ثم تلى ذلك إفتتاح الخطوط الملاحية النهريّة كنشاط مكمل للخط الحديدي في الأماكن التي يصعب فيها توصيل الخطوط الحديدية لأسباب إقتصادية ، وقد تم إفتتاح خطي ملاحيين ، الأول يربط مدينة كوستي بمدينة جوبا (1436كلم) ، أما الثاني فيربط مدينة كريمة ومدينة كريمة بطول (330كلم).⁽¹⁾

في العام 1949م نشر موريس مقالاً في مجلة مروّات السودان (SNR) لتتبع تاريخ وتطوير إنشاء شبكة خطوط السكة حديد ، فاقتطف من مذكرات تشرشل حيث يقول: تم بدأ العمل في الخط الصحري في اليوم من العام (1879م) حيث وصل إلى مدينة أبوحمد في اليوم الأول من نوفمبر في نفس العام ، بينما وصل الخط الحديد إلى مدينة عطبرة في العام 1898/7/3م ، حتى وصل إلى مدينة الحلفايا في نهاية 1899م أما الخط الواصل بين مدينة عطبرة وبورتسودان بفرع يربط سواكن ، وقد إكتمل في أكتوبر (1905م) ، وبعد أربعة سنوات من ذلك تم إفتتاح ميناء بورتسودان الذي تم إستخدامه بديلاً لميناء سواكن البحري وميناء حلفا النهري .

بدأ العمل في الخط بين الخرطوم مدني في العام (1909م) ، وفي آخر نفس العام تم تشييد كبري النيل الأزرق والذي يربط بين الخرطوم والخرطوم بحري ، وفي العام(1910م) إكتمل تشييد كبري النيل الأبيض والذي يبعد حوالي 4 كلم من مدينة كوستي ، وفي 1911/12/3م وصل

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، المرجع السابق ، ص 107.

الخط الحديدي إلى مدينة الأبيض التي تبعد حوالي (685 كلم) من الخرطوم وعن وادي حلفا (1608 كلم) وحوالي (1467 كلم) عن بورتسودان .

لقد تم ربط مدينة كريمة التي تقع علي الضفة اليمني لنهر النيل بخط الصحراء علي بعد (26 كلم) إلى الشمال من أبي حمد بطول (205 كلم) ، وتم الإفتتاح في العام 1906 م .

حتى العام (1915م) جرت محاولات عديدة للإستفادة من راوفا نهر النيل المتعددة في مجال الملاحة النهرية ، كما شملت الخطوط الحديدية بقية المناطق ، وقد تأخر العمل بصورة واضحة عند بداية الحرب العالمية الأولى في عام (1914م) ، الا أن توصيل الخط الحديدي هيا كسلا في 1924/4/21م ثم القصارف في نفس العام ، ووصل تقاطع سنار في عام (1929م) . أما كبري البطانة علي نهر عطبرة ، فقد تم تشييده في مطلع (1928م) ، وهو نفس العام الذي تم فيه تشييد كبري النيل الأبيض الرابط بين الخرطوم وأمدرمان . كما تم بناء ميناء نهري بمدينة جوبا في العام (1928م) . أما في العام (1929م) فقد شهد إكمال الحلقة الحديدية تقاطع هيا تقاطع سنار بطول سبلغ (800 كلم) .

خدمات البواخر ظلت كما هي خلال الفترة أعلاه من ناحية الخطوط النهرية . أما المعدات وأليات المواني ، فقد شهدت تحسناً ملموساً خلال الثلاثينيات من القرن العشرين . كما تم إنشاء ميناء كوستي بنهاية العام (1929م) ، وتم تطوير الخط الملاحي النهري في الإقليم الجنوبي بصورة جيدة ، جعلته يحتل المرتبة الأولى في القارة السمراء ، لعدة أسباب: حيث يقع الميناء النهري في منطقة إستراتيجية من حيث الموقع ومن حيث رابطة بشبكة السكة حديد التي تربط ميناء بورتسودان وبالعاصمة الخرطوم ، ومن ناحية يربط السودان بدولة جنوب السودان ، حيث يصل الخط النهري إلى مدينة جوبا عاصمة الدولة الجديدة ، ماراً بكাকা وملوط وملكال ويمكنه الإتجاه إلى الناصر ، كما يمكنه الإتجاه لبانتيو ، وماراً أيضاً بمدينة بور وتزكاكا ومنقلا ثم العاصمة جوبا⁽¹⁾.

أما في شمال السودان كانت الحكومة الإستعمارية مهتمة بتطوير النقل النهري فيه ، ولكن في مجال الخطوط الحديدية ، فقد تم تشييد ثلاث خطوط صغيرة في بداية الأربعينات هي: خط حديد وادي حلفا فرس ، خط الملوية تسني، خط ريك الجيلي ، خلال الحكم الوطني بعد (1956م) تم ربط نيالا ومدينة واو عبر تقاطع الرهد ، وتقاطع بابنوسة - نيالا ثم خط بابنوسة واو، عبر خطوط حديدية.

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن ، المرجع السابق ، ص 108

خلاصة القول ، أن فترة الإستعمار (1899-1955م) شهدت إهتمام الأوربيين بإستقلال موارد السودان الطبيعية ، لذلك بذلوا كلما في وسعهم لتطوير شبكة النقل الداخلية ، عمارها السكة حديد، والخطوط النهرية بميناء حديث في بورتسودان ، ليسهل عملية إنتقال السلع إلى بريطانيا .

الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل النهري بين الشمال و الجنوب :-

تأتي هذه الأهمية الإقتصادية لإستخدام النقل النهري في التجارة بين البلدين بإعتبار انه شريان التجارة و منذ قديم الزمان و يبادر في تحقيق و زيادة ربحية التجارة من خلال التكلفة المنخفضة لتحميل البضائع و السلع نسبة للمميزات التي يتميز عن وسائل النقل الاخرى ، و التي تمكن المنتج السوداني المساهمة في الإستغلال الأمثل للموارد الطبيعية المتوفرة و زيادة حجم الإنتاج و تكلفة الإستغلال الأمثل للموارد المادية و البشرية المتوفرة لمنظومة النقل النهري و بالتالي تحقيق فوائد إقتصادية مثال ذلك زيادة دخول الأسر و تنمية المنطقة وإيجاد فرص عمل تحقق إستثمارات وأرباح للشركات العاملة وتطويرها ، وتحقيق عوائد للخزينة العامة من خلال سداد رسوم إستخدام الموانئ بالإضافة للفائدة الأهم في زيادة حجم الصادرات و ما تحققة من أثر على مستوى الإقتصاد القومي كما ترجع أهمية إستخدام النقل النهري و تشغيله لإمكانية إحداث تغيرات إقتصادية و إجتماعية في المناطق من مدن و موانئ و مرافئ و مراسئ مما سبق يمكننا تحديد الأهمية الإقتصادية للسودان في إستخدام النقل النهري للتجارة البينية في النقاط التالية: -

- إن النقل النهري يمكن الدولة الإستغلال الأمثل للموارد.

- ترجع أهمية النقل النهري في انه الأداة التي تمكنه من توسيع السوق العالمي للمنتجات السودانية (1).

- إن إستخدام النقل النهري و تشغيل الخط العالمي كوستي جوبا يؤدي لتنشيط سوق العمل بين الدولتين من خلال تحريك النشاط التجاري الذي يحدث في الموانئ و المرافئ الموجودة على طول الخط الملاحي.

خصائص النقل النهري :-

تتضح الأهمية العالية للنقل المائي بصفة عامة من خلال خصائصه الإقتصادية المتوفرة عند إستخدامه ويمكن إيجاز هذه الخصائص فيما يلي :

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، المرجع السابق ، ص 109

أولاً: النقل النهري أقل تكلفة :-

تتكون التكلفة في قطاع النقل من ثلاثة أنواع للتكاليف :

- تكاليف المستخدم أول المالك

- التكلفة العامة أو تكاليف البنيات الأساسية

- التكلفة الإجتماعية

ثانياً: زيادة الحمولة المنقولة وإقتصاديات الوفرة :-

السفن والبواخر عبارة عن صناديق كبيرة تزيد السعة فيها بمعدلات كبيرة جداً ، وكذلك يمكنها سحب صنادل أو صناديق كبيرة من خلفها تصل الى عشرة صنادل أو يزيد في شكل مجموعات بالإضافة الى التصميم المنبسط للمواعين والصنادل ، يتيح لها القدرة علي شحن حمولات كبيرة مقارنة مع وسائل النقل البري .

ثالثاً: النقل النهري الأقل سعراً :-

يعتبر النقل النهري الأقل تكلفة ، من حيث تكاليف المستخدم وسعي المشغلين لتغطية تكاليف تشغيل القليلة لديهم ، فقد أدى ذلك إلى إنخفاض سعر النقل بالأنهار مقارنة مع النقل بالشاحنات والسكة حديد .

رابعاً: سهولة الإستخدام :-

يسهل علي المشغلين إمتلاك وسيلة نقل في الأنهار مثل المركب والبواخر والمواعين العائمة كما يسهل عليهم إستخدام تلك المواعين ، ويسهل الحصول الوحدات النهرية (بواخر وصنادل ومراكب) بالتصنيع المحلي وبتكلفة إقتصادية منخفضة (إنخفاض تكلفة تصنيع الوحدات النهرية)⁽¹⁾.

أهداف النقل النهري :-

- يعتبر النقل النهري هو الأقل تكلفة بالنسبة لوسائل النقل الأخرى ويجب علي الدولة الإهتمام بهذا القطاع بتأهيل وتطوير البنية التحتية وتطوير وتحديث وحدات الأسطول بالدخول في إستثمارات مشتركة مع القطاع الخاص أو توفير التمويل الأجنبي لمواكبة التطورات الإقتصادية .
- لابد من مساهمة النقل النهري في منظومة النقل متعدد الوسائط وخاصة إذا أفردنا بأن السودان يمثل معبراً لتجارة الدول الغير ساحلية لتقديم خدمات نقل نهري تخدم هذا التوجه بتأطير

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، المرجع السابق ، ص 101

العلاقة بين منظومة الخدمات اللوجستية المتكاملة المقترحة (من قبل الناقل الوطني للخطوط البحرية) والهيئات التي تقدم خدمات النقل النهري⁽¹⁾.

نشأة وتطور النقل البري :-

يعد النقل أمراً ضرورياً للإنسان منذ وجوده علي ظهر الأرض . يمكن التفريق بين مرحلتين من مراحل تطور النقل البري في السودان . المرحلة الأولى هي مرحلة طرق القوافل التقليدية وهي التي سبقت دخول الفتح الإنجليزي المصري ، المرحلة الثانية هي مرحلة طرق النقل البري الحديثة مع دخول المستعمر التي بدأت بإنشاء السكة حديد ودخول السيارة .

طرق القوافل :-

عرف السودان الطرق البرية منذ قديم الزمان وإعتمد عليها في نقل السلع والبضائع وكوسيلة لأداء فريضة الحج الي ميناء سواكن ، أشهر طرق القوافل في السودان هو درب الاربعين الذي ربط السودان بمصر منذ عهد بعيد إعتد السودان في تجارته علي طرق القوافل ولم تقتصر التجارة علي النطاق المحلي ولكنها لعبت دوراً كبيراً في صلات السودان بالعالم الخارجي وخاصة مع بلاد الحبشة والحجاز وغرب وشمال أفريقيا وسيلة النقل التي تستخدم في طرق القوافل هي الدواب .

النقل بواسطة الشاحنات :-

أصبح النقل عبر الطرق البديية من أهم وسائل النقل في السودان بعد السكه حديد وتقود هذه الأهمية الي مرونة الحركة وإمكانية وصولها الي مواقع الإنتاج المختلفة ، ومع بداية السبعينات بدأ الإهتمام بإنشاء وتطوير الطرق البرية في السودان ، حيث لم تستطع السكه حديد نقل الصادرات والواردات بكفاءه وتسببت في وجود إختناقات في ميناء بورتسودان .

ومن أهم الطرق التي تم إنشاؤها طريق الخرطوم بورتسودان وحالياً تغطي الطرق البديية العديد من أقاليم السودان ففي العام (2000) بلغ طول الطرق المعبده حوالي 3451كلم ، أما الطرق تحت التشيد كانت تقدر بحوالي 2691كلم ، في حين بلغ طول الطرق الخرسانية حوالي 2611كلم ويوجد معظمها في جنوب السودان ، ومن جهة أخرى فإن الطرق الترابية تمثل أطول أنواع الطرق في السودان حيث بلغ طولها حوالي 9800كلم وبالرغم من إنتشار الطرق المعبده

(1)حمزة عبد الله حمزة بابكر (2015م) ، التخطيط الإستراتيجي لدعم معينات النقل البري بالقوات النظامية في الفترة من (2008 - 2015) ، بحث لنيل درجة الدكتوراه في الدراسات الإستراتيجية ، جامعة الرباط الوطني ، ص 77

في معظم أنحاء السودان ألا إنها مازالت لا تتناسب مع مساحات البلاد الواسعة ، وتم إعداد الدراسات لإستقطاب المستثمرين المحليين والأجانب للاستثمار في هذا المجال وتطويره ويمثل قطاع النقل البري حوالي 90% من طاقة النقل داخل البلاد وذلك في عام 1999م⁽¹⁾.

السكك الحديدية في السودان :-

تعتبر السكك الحديدية في السودان من أطول الشبكات الحديدية بأفريقيا والوطن العربي تبلغ طول شبكة السكك الحديدية في السودانى 5901 كيلومتر منها 4578 كيلومتر خطوط رئيسية و 1323 كيلومتر خطوط فرعية .

كان سعيد باشا أول من فكر في إنشاء الخطوط الحديدية في السودان وربطه بمصر ، بداية العمل كانت في عام 1897م حيث وصل الخط الحديدي الي مدينة أبي حمد ثم الي مدينة عطبرة في 1898م ، اما خط عطبرة - بورتسودان بفرع يربط سواكن فقط أكتمل عام 1905م بينما خط الخرطوم - ودمدني بدا العمل في عام 1909م ووصل الخط الحديدي الي مدينة الأبيض في عام 1911م التي تبعد عن الخرطوم بحوالي 685 كيلومتر وعن وادي حلفا 1608 كيلومتر وحوالي 1467 كيلومتر عن بورتسودان ، تم ربط مدينة كريمة التي تقع علي الضفة اليمنى لنهر النيل علي بعد حوالي 26 كيلومتر الى الشمال من أبي حمد بطول 205 كيلومتر وتم إفتتاحه في عام 1906م .

إن تطوير منطقة القاش والقضارف في شرق السودان كمنطقة زراعية لسد حاجة جيوش الحلفاء من الذرة قد كان سبباً في تعجيل مد شبكة السكة حديد تقاطع هيا - كسلا - القضارف - سنار فقد تم توصيله من تقاطع هيا الي كسلا في 1924م ، ثم الي القضارف في عام 1928م ،حتي وصل تقاطع سنار في عام 1929م.

في بداية الأربعينات من القرن الماضي تم تشيد ثلاثة خطوط صغيرة هي الخط الحديدي وادي حلفا - فرس ، خط الملوية - تسني وخط الجبلين ريك .

آخر الإمتدادات في السكك الحديدية السودانية هو خط المجلد - أبوجابرة بطول 52 كيلومتر وخط مصفاة الأبيض الذي يربط بين المصفاة ومحطة الأبيض بطول 10 كيلومتر الذي شيد في

(1) درية أحمد الهادي (2003) ، الآثار الإقتصادية للإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات علي النقل البحري في السودان رسالة

ماجستير في الاقتصاد - جامعة الخرطوم ، ص 60

عام 1996م وخط مصفاة الخرطوم بطول 12 كيلومتر الذي أكتمل تشييده في عام 2000م كما إكتمل تشييد خط مروي من محطة البان الي سد مروي بطول 16 كيلومتر في عام 2002م⁽¹⁾ .

أهمية النقل البري :-

ينظر إلي النقل علي أنه حرفة غير منتجة ومع ذلك فهو أساسي لإتمام عملية الإنتاج ، وبالتالي لة قيمة إنتاجية ، يزيد النقل من قيمة المنتجات لانه يخلق المنفعة المكانية بربط مناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك والأسواق .

للنقل أهمية إقتصادية كبري فهو يلعب دوراً حيوياً في إستغلال الثروات الطبيعية ، ونقل الموادالخام ، وفي الأنشطة الإقتصادية ، فوسائل النقل المختلفة وإنتشار الطرق بين أقاليم الدولة وخاصة السيارات والسكك الحديدية يساهم في سرعة تنقل الأفراد والمواد المصنعة وشبه المصنعة بين الأقاليم مما يؤدي إلي تطور الحركة التجارية والتصنيع وربط الدولة بالمناطق أو الدول القريبة منها ، أي مشروع إقتصادي سواء كان زراعي أو صناعي أو خدمي في حاجة إلي وسائل نقل ، وبناءً علي ذلك فإن النقل يساعد في الحصول علي المتطلبات في الزمان والمكان المناسبين ، ويعد عاملاً مهماً في نقل المنتجات الزراعية من حقول الإنتاج إلى مناطق التسويق وفي مجال الصناعة يلعب النقل دوراً أساسياً في جميع مراحل الإنتاج الصناعي . لذلك تعمل شبكات النقل علي خدمة النشاط الإقتصادي سواء كان زراعي أو صناعي أو خدمي كما أن تطور الشبكة النقل ضرورة لاغني عنها بالنسبة لهذه النشاطات الإقتصادية .

خصائص النقل البري :-

أولاً : النقل بالسيارة :-

- 1- سهولة نقل السلع بالسيارة حيث لايتحتاج إلي حزم أو تغليف كما في السكك الحديدية .
- 2- سرعة إيصال السلعة وخاصة في المسافات القصيرة والمتوسطة .
- 3- المرونة في النقل من الباب إلي الباب وحرية الحركة في جميع الإتجاهات دون قيود .
- 4- السيارة إقتصادية ولايتحتاج إلي رأس مال كبير مقارنة بوسائل النقل الأخرى مثل السكة حديد.
- 5- ملائمتها لنقل السلع والخدمات وخاصة القابلة للتلف مثل الخضر والفاكهة .

(1)عثمان آدم يوسف الدود، (2007)، النقل البري وأثاره الإقتصادية والإجتماعية في مدينة نيالا ولاية جنوب دارفور ، رسالة ماجستير الأداب (الجغرافيا) ، جامعة الخرطوم ، ص 51

ثانياً :- النقل بالقطارات :-

1- رخيصة وقليلة التكلفة .

2- تنقل البضائع الكبيرة الحجم والثقيلة الوزن.

3- أكثر أمناً وضماناً سلامة للبضائع.

أهداف النقل البري :-

1- وضع خارطة إستثمارية قطاعية متخصصة لهذا القطاع لتحديد مواقع الفجوات الحقيقية في مختلف أنواع القطاع .

2- تفعيل إشراف الدولة علي قطاع النقل البري وحمايته بإصدار قانون للنقل البري يحمي وينظم القطاع .

3- إعتاد قطاع النقل ضمن القطاعات الإستراتيجية التي تتمتع بكافة الإمتيازات الإقتصادية كالقطاع الزراعي والصناعي .

4- توفير العملات الحرة لإستيراد مدخلات التشغيل .

5- تخفيض الضرائب والركاء والعوائد والرسوم الأخرى المفروضة علي القطاع .

6- حظر فرض الرسوم الولائية والمحلية علي وسائل النقل العابر للولايات .

7- تشجيع الإستثمارات الأجنبية للدخول في شركات مع المستثمر الوطني .

نشأة وتطور النقل البحري في السودان :-

إجتهدت الدول النامية خاصة بعد التخلص من الإستعمار إلى إنشاء أساطيلها البحرية ، الوطنية لتساهم في نقل تجارتها الخارجية وإتاحة الفرصة للعمالة الوطنية وتحسين مستواهم ، المعيشي بجانب توفير جانب كبير من العملات الصعبة ، للدولة إضافة الي ترشيح مفهوم هببة الدولة وسيدتها إستجابة لهذه المطالب ، التطلعات وسارع السودان الي تكوين أسطول بحري تجاري وطني إنطلاقاً من الموقع الجغرافي المميز للسودان الواقع علي طريق التجارة العالمية الذي يربط بين الشرق والغرب ، هذا فضلاً عن وجود دول تجاور السودان لا تمتلك منافذ بحرية (مغلقة) للتعامل التجاري مع الدول الأخرى (تشاد، أفريقيا الوسطى ، أثيوبيا ...الخ) ويعتبر السودان منفذاً لهذه الدول علي العالم الخارجي عبر التجارية التي تسيطر علي التبادل التجاري⁽¹⁾.

كان السودان من أوائل الدول التي سارعت إلي إنشاء أسطول للنقل البحري وذلك في العام 1959م إبان حكم الفريق إبراهيم عبود ، عندما عقد السودان إتفاقية التعاون الإقتصادي والفني

(1) حمزة عبد الله حمزة بابكر (2015م) ، مرجع سابق ص 80

مع الإتحاد اليوغسلافي فكانت النواة الأولى لإنشاء شركة الخطوط البحرية السودانية في العام 1960م وتم تسجيلها بموجب الشهادة رقم (640) في أكتوبر 1960م .

تعد شركة الخطوط البحرية السودانية أول شركة نقل بحري في أفريقيا والشرق الأوسط بعد مصر والعراق ، باشرت الشركة نشاطها التجاري كشركة ملاحية بحرية سودانية يوغسلافية في العام 1962م كنواة لقيام أسطول سوداني وطني وبالتالي توفير جزء من العملات الصعبة التي كانت تدفع لشركات النقل الأجنبية مقابل نقل صادرات وواردات السودان. وفي نفس الوقت توفير الحماية للإقتصاد السوداني من مخاطر الحروب والأزمات ، الطارئة بجانب تدريب الكوادر السودانية في مجال جديد من ميادين العمل التجارية البحرية في مختلف التخصصات ، وتشكل البنيات الأساسية للشركة مرتكزاً أساسياً ومنطلقاً لكافة العمليات الملاحية المتكاملة لموانئ العالم المختلفة⁽¹⁾.

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

في 17/9/1962م تم تدشين أول باخرة لخطوط البحرية (سنار) في ميناء (بولا) بيوغسلافيا. وفي العام 1962م بدأ العمل في مكتب الخرطوم بإدارة السيد/مرتضي عبد الرحمن للإستفادة من خبراته في هذا المجال حيث كان يعمل خارج السودان .

في مارس 1962م تم إستقبال الباخرة سنار بميناء بورتسودان وبعد خمسة شهور من ذلك تم إستقبال الباخرة الجزيرة وبعد عامين (1965م) تم إستقبال باخرة أخرى أطلق عليها إسم كردفان . وبذلك تمكنت الشركة من تسيير سفرية كل أسبوعين لموانئ المملكة المتحدة وشمال أوربا في عام 1967م أصبحت الشركة عضواً في مؤتمر أصحاب السفن في أوربا بأربعة بواخر وكانت الشركة الوحيدة من بين أعضائه علي المستوي العربي والأفريقي. وبدأت الشركة نشاطها بأطقم

(2) علي أحمد الأمين (2016) ، أثر النقل البحري علي النمو الإقتصادي في السودان في الفترة (1990-2014م) ، رسالة دكتوراة في الإقتصاد ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، ص 82

أجنبية كاملة علي ظهر بواخرها وكان يشغل معظم الوظائف الإدارية والفنية العليا فيها تنفيذيون من دولة يوغسلافيا وفقاً لإتفاقية التعاون .

في عام 1967م وافق مجلس الوزراء علي شراء الباخرتين شندي ونيالا وفي عام 1967م تمكنت الشركة من شراء نصيب الجانب اليوغسلافي في الشركة وذلك بعد مفاوضات عديدة وفضت الشراكة بين الطرفين واصبحت بذلك شركة الخطوط البحرية السودانية 100%.

وكانت بواخر الشركة تجوب البحر في كل الإتجاهات رافعة علم السودان جالبة تجارة السودان وكانت الباخرة سنار قد وصلت ميناء السويس المصري عام 1967م وسط دخان المدافع ورائحة البارود حاملة المساعدات والعون للأخوة في جمهورية مصر .

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

في عام 1975م ترقى الضابط السوداني قاسم علي عثمان لوظيفة ربان ليكون بذلك أول سوداني يشغل هذه الوظيفة علي ظهر سفن الشركة⁽¹⁾.

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

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

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

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

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

في عام 1979م تم تدشين البواخر دنقلا والأبيض علي يد الرئيس الراحل جعفر نميري وفي عام 1980م تم إستلام (2) باخرة دحرجة عن أحواض البناء الدينماركي حمولة (12200) طن

(1) علي أحمد الأمين (2016م) ، المرجع السابق ، ص 84

مصممة لنقل (380) حاوية مجهزة بخمس رافعات في عام 1979م إستقبلت الشركة حوالي (190) باخرة من بواخر التوكيلات التي ساهمت بنقل 9% من واردات السودان و 12% من صادراته لمختلف بلدان العالم .

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

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

في عام 1979م تم شراء موقع لبناء عمارة الشركة بالخرطوم وتم إفتتاحها 1995م .
في عام 1980م تم إفتتاح الخط الملاحي حوض البحر الأبيض المتوسط وأهم موانيه بارشلونة ، فالنسيا ، مارسيليا ، نابولي⁽¹⁾.

في عام 1981م إضمت شركة الخطوط الجوية البحرية للإتحاد الإسلامي لمالكي البواخر الذي عقدت إجتماعاته بمدينة مكة المكرمة بالمملكة العربية السعودية.

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

في عام 1991م تم إنشاء مجمع الخدمات ببورتسودان وهو حديث لمقابلة مستلزمات البواخر.
في عام 1997م تم توقيع عقد شراء باخرة الركاب الجودي والتي تعتبر الأولى من بواخر الركاب التي تمتلكها الشركة حيث تعمل بين خطي جدة بورتسودان حيث كانت الشركة تستأجر بواخر الركاب .

في عام 2000م أجازت الشركة مشروع أمل لتدرييب الخريجين من مختلف الجامعات حيث استوعب المشروع أكثر من (200خريج) منحوا فرص التدريب بمختلف أقسام الشركة كما أوصت الشركة في نفس العام بتبني مبدأ الشراكة الإستراتيجية لتطوير وتحسين خدمات الشركة .

في عام 2005م تم التوقيع علي الشراكة الخطوط البحرية والشراكة الماليزية للنقل بنسبة 51% لشركة الخطوط البحرية السودانية 49% للشركة الماليزية .

(1) علي أحمد الأمين (2016م) ، المرجع السابق ، ص 85

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

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

الإهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري:-

تهتم الدول بقطاع النقل البحري لضمان سيادتها الإقتصادية و السياسية و تعزيزاً لتجارتهما الخارجية و ذلك في سبيل تحقيق التنمية الإقتصادية و مواكبة التطورات العالمية و الإستفادة من الميزة النسبية التي تتمتع بها و المتمثلة في موقعها الإستراتيجي على البحار هذا و قد أصبح للنقل البحري دوراً حيوياً في إقتصاديات دول العالم المتقدمة منها و النامية فضلاً عن دوره المميز في تطوير العلاقات التجارية العالمية و ذلك سواءً عن طريق تبادل السلع المنقولة بحراً أو عن طريق نقل الأفراد .

و يؤدي الإستثمار في قطاع النقل البحري إلى زيادة فرص العمالة في مجالات النقل البحري المختلفة مثل الشحن و التأمين البحري و الوكالة البحرية و الإصلاح و الصيانة و السياحة و في السودان تزداد أهمية النقل البحري بصورة خاصة،نسبة لإعتماد البلاد بصورة كبيرة على الصادرات التي يتكون أغلبها من المواد الأولية شأنه في ذلك شأن معظم الدول النامية⁽¹⁾.

خصائص النقل البحري :-

1- إرتفاع تكاليف صناعة النقل البحري :

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى ، فمثلاً السفينة هي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لابد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها ، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة .

1- الإعتتماد على إستخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

(1) درية أحمد الهادي (2003) ، مرجع سابق، ص 75

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على إستخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما إنعكس 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 البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة بين مختلف دول العالم ، فتمتلك معظم الدول التي تظل على البحار سفناً لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية .

3- طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري :

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

كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والبري بوسائله المتعددة (1) .

4- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة :

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

5- تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري:

تحتل قضية إختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها ، وهذا الأمر ينبغي أخذه في الحسبان عند دراسة وتقديم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها .

(1) حمزة عبد الله حمزة بابكر (2015م) ، مرجع سابق ، ص 86

6- إرتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة الذي ينعكس أثرها علي عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات ، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا العالمية دوراً كبيراً في عملية تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة⁽¹⁾.

7- العمل علي زيادة العرض السلعي:

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

أهداف النقل البحري :-

- 1- تنوع وتكامل منظومة النقل تمشياً مع الإتجاه العالمي ومتطلبات الإتحاد الدولي للشحن والترحيل فيما يعرف بخدمة من الباب إلي الباب .
- 2- الإتجاه نحو التشغيل الذاتي للإسطول عبر الدخول في التجارة العامة وإستغلال فراغات السفن من خلال شركة الخطوط للتجارة والملاحة والإستثمار.
- 3- إكمال برنامج الهيكلية الإدارية ومراجعة العلاقات الإدارية لمنظومة شركات الخطوط البحرية السودانية لإستيعاب التوسع المرتقب والتركيز على التدريب المتخصص في تقنية المعلومات .
- 4- تركيز خدمات الإسطول وزيادة الإستثمارات وتدعيم خدمات التجارة البينية والساحلية.
- 5- التوسع في تنوع نشاط الشركة وذلك بتطوير ودعم نشاط الشركات الفرعية بغية تقوية الموقف المالي .
- 6- وضع الخطة الإستثمارية ووضع خطة الإستخدام .
- 7- الترويج لإستقطاب شركاء إستراتيجيين للمزوجة بين النظرة التجارية للشركة وأهميتها الإستراتيجية .

(1) علي أحمد الأمين (2016م) ، مرجع سابق ص 29

8- التوجيه بشكل نافذ بتطبيق القرارات الصادرة من مجلس الوزراء ورئاسة الجمهورية فيما يختص بمنح الناقل الوطني أولوية نقل المنقولات الحكومية خاصة مشاريع التنمية المرتقبة .

9- زيادة رأس مال الشركة حيث نوهت التقارير للمراجع العام تباعاً إلى ضعف رأس المال مقارنة بالإصول .

توفير التمويل والضمانات المالية لمشروعات الشركة وبرامجها التوسعية في تحديث وتجديد الإسطول عبر موارد الدولة أو عبر القروض والمنح الأجنبية⁽¹⁾.

(1) حمزة عبد الله حمزة بابكر (2015م) ، مرجع سابق ، ص 61

المبحث الثاني

مشاكل النقل في السودان

أولاً: مشاكل ومعوقات النقل البري في السودان :-

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 ، الإستراحات والإضاءة والإشارات المرورية .

4- ضعف الطرق المسفلتة مما يؤدي إلى العديد من حوادث المرور والإزدحام وخاصة عند مداخل المدن والقرى .

5- ارتفاع الضرائب والرسوم المتحصلة من مستخدمي الطرق .

6- مشكلة الأمن وخاصة في مناطق النزاعات مثل الجنوب سابقاً ، دارفور والنيل الأزرق وكردفان مما قد يتسبب في العديد من حوادث النهب والسرقات. وأحياناً تلجأ الحكومة إلى حماية مستخدمي الطرق بفرق عسكرية بما يسمى (بالطوف) مما يؤدي إلى زيادة تكلفة النقل⁽¹⁾.

المشاكل والمعوقات التي واجهت السكة الحديد :-

1- المشكلة الأساسية ترجع بصورة كبيرة إلى عدم توفر القطارات ، فقد إنخفضت القطارات العاملة إلى (76%) في العام (1970-1971م) ، وإلى (18%) في العام(1990-1991م) ، وتعتبر مشكلة القطارات في حد ذاتها قد ساهمت فيها عدة أسباب من بينها: عدم توفر قطارات المناورة ، وكثرة أنواع القطارات العاملة مما أدى إلى عدم توفر الخبرات اللازمة لتشغيلها ، وعدم توفر الصيانة الوقائية ، وعدم توفر المعدات والورش ، وطول المسافة بين الورش ومناطق الأعمال الرئيسية ، وقلة الإشارات والآلات الكهربائية ، والأعمال الهندسية ، وعدم وجود الحوافز نسبة لعدم ربط العمل بالورش والإنتاج .

(1) عثمان آدم يوسف الدود ، (2007) ، النقل البري وأثاره الاقتصادية والاجتماعية في مدينة نيالا ولاية جنوب دارفور ، رسالة ماجستير الأداب (الجغرافيا) ، جامعة الخرطوم ، ص 51

2- عدم توفر العربات ، إذ يوجد حوالي 6124 عربة بضاعة ، و 560 قطار و 680 عربة ركاب وأكثر من 40% من هذه الكميات تجاوز عمرها الافتراضي ، وبالتالي فهي قديمة ومعظمها مخصص لمقابلة إحتياطي خدمات السكة حديد الذاتية ، وكذلك إنخفاض متوسط حمولة العربة والذي لا يتجاوز 21طن ، وتحريك العربات فارغة قد زاد من فاعلية إستخدام العربات ، وجميعها قد أثر علي جدول سير القطارات ، وأدي إلى مزيد من التأخير ، وبالتالي إنخفاض الكفاءة التشغيلية للقطارات والعربات .

3- تمثل مشكلة التأخير سمة لعمليات السكة حديد ، وتباعدت الشقة بين الجدول الزمني الموضوع للتشغيل ، والجدول الفعلي ، والنتيجة المباشرة إنخفاض طاقة الخط وإرتفاع التكلفة وضعف إستغلال القوى الساحبة والناقلة ، وتعزي تقارير الهيئة التأخير إلى عدة عوامل منها جرف الخطوط بعد العواصف المطرية وقطع الخطوط أو التأخير نتيجة للعواصف الرملية إلا أننا نرى أن التأخير في فترة من الفترات أصبح حقيقة لا يمكن تفاديها ، ونعزي ذلك إلى إنخفاض معنويات القوى العاملة نتيجة لضعف الأجور والمرتببات .

4- ضعف الخطوط الحديدية ، فقد تم تشييد الخط الرئيسي (16.5%) من إجمالي الشبكة بين الخرطوم وبورتسودان بقضيب (45كجم/متر) ، وهي غضبان ضيقة لا تتحمل سرعة أكثر من 80كلم ساعة ، وحمولة محورية لا تزيد عن 20طن للعربة ، علي فلنكات حديدية أو خشبية أما قطاع كسلا ، والذي يربط هيا بالخرطوم والقطاع الشمالي ، يمثلان (45%) من الشبكة (وجزء من خطوط القطاع الغربي فقد شيدت بقضيب (37.5كجم)) أما بقية الخطوط الفرعية والتي تشكل (29%) من الشبكة عبارة عن قضيب خفيف بالي ومتهالك (25كجم) وكذلك القضيب مشيد علي ردميات ترابية علي طول الخط لكل شبكة ، لعدم توفر الأحجار التي يمكن أن تستغل اقتصادياً ، كما أن عمليات الصيانة تتم يدوياً بواسطة عمال يتواجدون بالقرب من المحطات وينتقلون بالترولي⁽¹⁾.

5- تأثر كفاءة إستخدام السكة حديد ، بفقر وعدم توفر نظام الإشارات والإتصالات ، فنظام الإشارات عبارة عن سلك مزدوج آلي ، ود إستبدلت الفرانيس التي تعمل بالكايروسين بالإشارات الضوئية التي تعمل بالبطاريات ، علي الرغم من إن النظام بسيط الصيانة ويمكن صنع قطع الغيار اللازمة له في ورش السكة حديد ، إستبدل بنظام آخر أدى إلى إنهيار نظام الإتصالات .

6- سوء الإدارة ، فقد أشار البنك الدولي في أحد تقاريره (عن طريق شركة إستشارية هي سوفريل) لهذا الجانب كعامل أساسي وذلك في عام (1974م) .

7- إنعدام الصيانة للوابورات والقطارات والآلات الأخرى .

(1) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) مرجع سابق ، ص 75

8- الفساد المستشري الذي سرى في جسد السكة حديد ، وإنعدام المراقبة والمحاسبة والمراجعة الدقيقة .

9- الإضرابات المتكررة ، ظلت المرتبات متدنية ، والنقابات العمالية لها كثير من المطالب .

10- المشاكل السياسية مع الولايات المتحدة الأمريكية ، كان نحو 80% من الآلات التي تستخدمها السكة حديد منتجة في الولايات المتحدة الأمريكية ، وعندما أعلنت تلك الدول المقاطعة الإقتصادية للسودان تأثرت بتلك المقاطعة السكة حديد كأشد ما يكون التأثير⁽¹⁾.

ولكل هذه الأسباب ، إرتفعت التكلفة التشغيلية للسكة الحديدية في كل قطار بأكثر من الضعف مقارنة بعائدات كل قطار ، وفي نفس الوقت. بينما ظل طول الخطوط كما هو وتضاعفت التكلفة الرأسمالية علي كل قطار /كلم ، ويعزي ذلك بصورة أساسية لإنخفاض الإنتاجية وتدني الإنتاج ، ومواجهة الإرتفاع الزائد في التكلفة والإستثمار الضخم الذي خصص للسكة حديد في العقدين الماضيين .

ونسبة لأن عرض خدمات النقل يكون دائماً مواجهاً لمقابلة الطلب علي تلك الخدمات ، وبما أن الطلب متأرجح بمرور الزمن فهناك ، إمكانية لحدوث إهدار الطاقات والإمكانات المتوفرة وبالتالي فإن كفاءة النقل تتضمن تقليل إهدار تلك الطاقات ونتيجة لتكامل وصلابة ، أو عدم مرونة نظام السكك الحديدية فنياً ، فمن المتوقع أن تكون طاقته الفائضة أكبر مما هي عليه في حالة النقل البري ، والذي يمكن تطويع حجم الأسطول فيه وفقاً لمقتضيات الطلب.

المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل البحري في السودان :-

1- المنافسة الأجنبية :-

حيث يتميز السوق الملاحي بأنه سوق ذو طبيعة إحتكارية تسيطر عليه شركات كبرى تعمل على زيادة حدة التنافس مما يعيق تطور شركات الملاحة الصغيرة ، وقد أصبحت الشركات الملاحية تعمل على الاندماج مكونة شركات أكبر نتيجة لقيام كيانات وتحالفات بحرية عالمية عملاقة أكثر قدرة على البقاء في سوق الملاحة العالمي .

(1) نبيل محمد الحسن (2017) ، المرجع السابق ، ص 76

2- إمكانات الإسطول :-

تعتمد المقدرّة التنافسيّة في مجال الملاحة البحريّة على توفر الإمكانيات الماديّة والتكنولوجيّة التي تمكن من تطوير الإسطول البحري ليوكب التطورات السريعة التي تحدث في هذا المجال والسودان كغيره من الدول الناميّة لا يزال يمتلك سفن من الأنواع المتقدّمة تكنولوجيًّا ، إضافة إلى عدم وجود المال الكافي لإحلال هذه السفن بسفن حديثة تجاريّة متطلّبات التجارة العالميّة .

3- مصادر التمويل :-

تتطلب صناعة النقل البحري رأسمال كافي لمزاولة أنشطتها وهي من الصناعات كثيفة رأس المال بشقيّة الإنشائيّ والتشغيليّ لذا من العوامل المحددة لقدرة الدولة على تنمية إسطولها ورفع مقدرة التنافسيّة هو توفير رؤوس الأموال اللازمة لبناء وشراء السفن وقطع الغيار والتأمين وغيرها .

4- الدعم الحكومي :-

تؤدي السياسات الحكوميّة دوراً فعّالاً في مجال النقل البحري ، حيث تقدم الحكومات العديد من المساعدات سواءً في صورة دعم لبناء السفن أو دعم للتشغيل أو غيرها من الإجراءات الداعمة⁽¹⁾.

5- مشكلة المديونيّة :-

تواجه الشركة مشكلة تتعلق بديونها الداخليّة والخارجيّة ، فجزء من هذه الديون ناتج عن دخول الشركة في إستثمارات لم تحظ بالدراسات الكافية مثل الباخرة (الجودي) والجزء الآخر من هذه الديون ناتج عن عدم الوفاء بالإستحقاقات المفروضة على الشركة مثل أقساط الديون ورسوم هيئة المؤاني .

المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل النهري :-

1- عدم توفر قطع الغيار لصيانة مكينات الجرارات أو أجهزة الدفع حيث تدني أداء الجرارات في سفرياتها وذاد إستهلاك الوقود الأمر الذي رفع مصاريف تشغيلها ومستحققات طواقمها وبالتالي إنخفاض الإيرادات .

(1) درية أحمد الهادي (2003م) ، مرجع سابق ، ص 86

- 2- عدم توفر معدات الورش وآليات الصيانة كالأحواض العائمة .
- 3- عدم القدرة علي تسديد مستحقات العاملين من معاشات تأمين صحي بسبب إنخفاض الإيرادات .
- 4- إرتفاع حجم المديونية التي تبلغ المليارات لدى بعض الوحدات الحكومية والتي تتعامل معها الهيئة في ظل الظروف الأمنية والإستراتيجية في مناطق الجنوب الأمر الذي يضاعف المديونية بإستمرار .
- 5- ضحالة المجرى والصخور والرمال تعميق الملاحة وأعشاب النيل في بعض المناطق بجانب العوائق الصناعية مثل الكباري .
- 6- تدهور الموانئ وحاجتها إلى توفير معدات الشحن والتوزيع والمناولة الحديثة وزيادة السعة التخزينية .
- 7- تقادم الماكينات الرئيسية والمساعدة في الجرارات بسبب إنتها عمرها الافتراضي مما أثر علي كفاءة الجرارات وخروج بعض الجرارات من الخدمة في مناطق العمليات (1).

(1) العرض الإقتصادي وزارة المالية والإقتصاد الوطني(2000م) ، ص 62

المبحث الأول

دور النقل النهري في التجارة الخارجية

جدول رقم (1) يوضح نشاط هيئة النقل النهري من الفترة خلال الفترة من (2000 - 2015م)

السنة	الطن المنقول (بالألف)	النسبة
2000	42	%5.9
2001	32	%4.5
2002	50	%7.1
2003	43	%6.1
2004	36	%5.1
2005	73	%10.3
2006	79	%11.2
2007	71	%10
2008	88	%12.5
2009	69	%9.8
2010	120	%17
2011	NA	-
2012	NA	-
2013	NA	-
2014	NA	-
2015	NA	-

المصدر: العرض الإقتصادي ووزارة المالية والإقتصاد الوطني

التحليل:

- يلاحظ إنخفاض الطن المنقول في العام 2001 مقارنة بعام 2000م من 42 ألف طن بنسبة 5.9% إلى 32 ألف طن بنسبة 4.5% ويرجع ذلك الى قيام متحرك واحد (كوستي - جوبا) خلال العام 2001م مقارنة بعدد 3 متحرك للعام 2000م بالإضافة الى قيام سفريّة واحدة في الشهر بدلاً عن سفريتين كما هو مبرمج بسبب الأعطال الفنية وإنخفاض الطلب من قبل التجار.
- ويلاحظ إرتفاع الطن المنقول من 32 ألف طن بنسبة 4.5% في عام 2001م إلى 50 ألف طن بنسبة 7.1% في عام 2002م ويرجع ذلك الى تأهيل الميناء وبناء أرصفة.
- ويلاحظ إنخفاض الطن المنقول بواسطة النقل النهري من 43 ألف طن بنسبة 6.1% في عام 2003م الى 36 ألف طن بنسبة 5.1% في عام 2004م ويرجع ذلك للأعطال الفنية وعدم نظافة المجرى النهري والذي نتج عنه توقف السفريات بالإضافة الى إنتعاش حركة النقل البري في ظل الإستقرار الأمني علي الرقم من ذلك - زاد الطن المنقول من 36 ألف طن بنسبة 5.1% في عام 2004م الى 73 ألف طن بنسبة 10.3% في عام 2005م ويعزي ذلك لتأهيل ميناء ملكال تأهيلاً كاملاً من بناء أرصفة بضاعة ، كما تم تأهيل ميناء الرنك .
- زاد الطن المنقول بواسطة هيئة النقل النهري من 73 ألف طن بنسبة 10.3% في عام 2005م الى 79 ألف طن بنسبة 11.2% عام 2006م وتعزي هذه الزيادة الى عمليات التأهيل وبدء تركيب الصنادل الجديدة .
- وإنخفض الطن المنقول من 79 ألف طن بنسبة 11.2% في عام 2006م الى 71 ألف طن بنسبة 10% في عام 2007م ويعزي هذا الإنخفاض إلى سحب الجرارات للتأهيل والصيانة.
- إرتفع الطن المنقول من 71 ألف طن بنسبة 10% في عام 2007م إلى 88 ألف طن بنسبة 12.5% في عام 2008م ويعزي ذلك إلى عمليات التأهيل والصيانة .
- إنخفض حجم الطن النقل بواسطة الشركة من 88 ألف طن بنسبة 12.5% في عام 2008م إلى 69 ألف طن بنسبة 9.8% في عام 2009م وذلك لعدم توفر معدات الورش وآليات الصيانة كالأحواض العائمة .
- أرتفع حجم الطن المنقول بواسطة الشركة من 69 ألف طن بنسبة 9.8% في عام 2009م إلى 120 ألف طن بنسبة 17% في عام 2010م ، ويرجع ذلك إلى تأهيل الميناء وبناء الأرصفة .

المبحث الثاني

دور النقل البري في التجارة الخارجية

جدول رقم (2) يوضح مساهمة هيئة السكة حديد في نقل الصادرات خلال الفترة من

(2000 - 2015م)

السنة	الصادر المنقول بالسكة حديد	إجمالي الصادرات	نسبة المساهمة
2000	77.933	459.613	%16.9
2001	94.669	453.206	%20.9
2002	126.856	573.656	%22.2
2003	61.613	500.933	%12.3
2004	32.321	897.901	%3.6
2005	15.572	929.283	%1.7
2006	79.306	658.481	%12.1
2007	36.765	447.528	%8.2
2008	47.600	1.970.433	%2.4
2009	39.444	1.389.186	%2.8
2010	28.571	1.289.186	%2.2
2011	788	1.129.619	%0.06
2012	6.079	1.065.390	%0.6
2013	6.079	721.522	%0.8
2014	63.516	NA	NA
2015	71.763	NA	NA

المصدر: العرض الإقتصادي وزارة المالية والإقتصاد الوطني

التحليل :

يتضح من الجدول زيادة المنقول عبر السكة حديد من 77.933 طن بنسبة 16.9% في عام 2000 م الي 94.669 طن بنسبة 20.9% في عام 2001 م نسبة للتطورات التي حدثت في السكة حديد .

- إرتفع حجم الطن المنقول عبر السكة حديد من 94.669 طن بنسبة 20.9% في عام 2001 م الي 126.856 طن بنسبة 22.2% في عام 2002م

- انخفض حجم الصادر في الأعوام 2003م الي 61.613 و 2004 م الي 32.321 و 2005 م الي 15.572 علي التوالي بسبب قلة المتاح من منقولات الصادر .

- ارتفع حجم الطن الصادر من 15.572 طن في عام 2005م إلي 79.306 طن في عام 2006م بسبب ارتفاع نقليات طن الحاويات الي الي الضعف خلال هذا العام .

- انخفض حجم الطن الصادر بواسطة السكة حديد من 79.307 طن في عام 2006م إلي 36.765 طن في عام 2007 م .

- إرتفع حجم الطن الصادر من 36.765 طن في عام 2007م إلي 47.600 طن في عام 2008 م .

إنخفض حجم الصادر في عام 2009م و 2010م و 2011م بسبب توقف قطار التحدي حلفا - الخرطوم الأ في فترات بسيطة ، وتقليل سفريات قطارات السلام ونيالا لقلّة الواهورات السفيرية.

- ارتفع حجم الطن المنقول في العام 2012م الي 6.079 طن بسبب الزيادة في نقليات الفول المقشور من مناطق الإنتاج .

وارتفع حجم الطن في الاعوام 2014م الي 63.516طن ثم الي 71.763طن في العام 2015م بسبب تكثيف الجهود المبرولة لمتابعة تنفيذ التعاقدات المبرمة لنقليات بعض السلع الرئيسية كالسكر والأسمنت والقمح والمواد البترولية .

جدول رقم (3) يوضح مساهمة هيئة السكة حديد في نقل الواردات خلال الفترة
(2000 - 2015م)

النسبة	إجمالي الواردات	الوارد بالطن (بالآلف)	السنة
%30.6	2.107.894	646.2090	2000
%19.9	2.662.734	532.224	2001
%18.8	2.853.612	538.078	2002
%15.3	3.205.283	490.330	2003
%6.4	7.817.567	501.327	2004
%6.6	7.772.500	515.605	2005
%7.2	7.686.009	554.482	2006
%9.8	5.052.032	494.692	2007
%0.6	7.523.349	485.69	2008
%6.3	7.564.520	474.724	2009
%6.6	8.187.017	544.561	2010
%4.6	7.376.941	342.668	2011
%3.7	7.755.045	292.147	2012
%3.6	5.745.384	207.300	2013
NA	NA	NA	2014
NA	NA	NA	2015

المصدر: العرض الإقتصادي ووزارة المالية والإقتصاد الوطني

التحليل:

- إنخفضت جملة الوارد من 949.209 في عام 2000م إلى 532.224 في عام 2001م بسبب شح قطع الغيار المطلوبة لصيانة عربات البضاعة الامر الذي أدى لعدم توفر العربات المطلوبة للشحن .
- إرتفعت جملة الطن المنقول من 532.224 في عام 2001م إلى 538.078 في عام 2002م نتيجة لإرتفاع نقلات بعض السلع الرئيسية مثل السكر والقمح .
- إنخفضت جملة الطن المنقول من 538.078 في عام 2002م إلى 490.330 في عام 2003م نسبة لعمليات الصيانة لهيئة السكة حديد .
- إرتفعت جملة الطن المنقول من 490.330 في عام 2003م إلى 501.527 في عام 2004م ويعزى ذلك لدخول قطارات جديدة للهيئة .
- شهدت الفترة من 2005م إلى 2007م إرتفاع في الواردات المنقولة نتيجة لإرتفاع نقلات طن الحاويات إلى الضعف خلال هذه الأعوام .
- شهدت الفترة من 2008م إلى 2011م إنخفاض في الوارد نسبة للمشاكل التي حدثت في تلك الفترة وإنفصال الجنوب في عام 2011م .
- إنخفضت جملة الطن المنقول من 342.668 في عام 2011م إلى 292.147 في عام 2012م ثم إلى 207.300 في عام 2013م ويعزى هذا الإنخفاض إلى قلة الواردات من السلع والأليات .

المبحث الثالث

دور النقل البحري في التجارة الخارجية

جدول رقم (4) مساهمة شركة الخطوط البحرية في نقل الصادرات السودانية خلال

الفترة (2000 - 2015)

السنة	الصادر بالطن (بالالف)	إجمالي الصادرات	النسبة
2000	55.920	459.613	%12
2001	72.584	453.206	%16
2002	69.612	573.656	%12
2003	43.529	500.933	%8.6
2004	43.356	897.901	%4.8
2005	170.435	929.283	NA
2006	42.845	658.481	%6.5
2007	42.845	447.528	%9.1
2008	63.912	1.970.433	%6.3
2009	NA	1.389.186	NA
2010	20.822	1.289.186	%1.6
2011	NA	1.129.619	NA
2012	NA	1.065.390	NA
2013	NA	721.522	NA
2014	NA	NA	NA
2015	NA	NA	NA

المصدر: العرض الإقتصادي ووزارة المالية والإقتصاد الوطني

التحليل :

- يلاحظ أن هنالك زيادة في الصادرات من 55.920 ألف طن في عام 2000م إلى 72.581 في عام 2001م نتيجة لتحسن أداء نقل الماشية .
- إنخفضت الصادرات في عام 2002م حتي وصلت 69.612 وذلك نتيجة لمنافسة الشركات الأخرى .
- إنخفض لصادر في عام 2003م إلى 43.529 ثم إلى 43.356 في عام 2004م بسبب أن عدد البواخر قد سجل تناقصاً مستمراً خلال الأعوام 2002م ، 2003م ، 2004م وفي عام 2005م إنخفض الصادر بنسبة 100% .
- في عام 2006م شهد بداية التشغيل الحقيقي للزراع الثاني لشركة الخطوط البحرية السودانية شركة سودان لاين ميسك حيث بدأت أولى رحلاتها في منتصف أبريل 2006م حيث تم نقل 42.845 ألف طن في عام 2007م .
- في عام 2008م زاد الطن المنقول من 42.845 في عام 2007م إلى 63.912 بسبب زيادة عدد الرحلات وجملة الطن المنقول مقارنة بالعام السابق .

جدول رقم (5)

مساهمة الخطوط البحرية السودانية في نقل الواردات خلال الفترة (2000 - 2015)

السنة	الواردات بالطن (بالالف)	إجمالي الواردات	النسبة
2000	169.493	2.107.894	%8.1
2001	165.271	2.662.734	%6.2
2002	115.243	2.853.612	%4.03
2003	112.931	3.205.283	%3.52
2004	94.659	7.817.567	%2.20
2005	158.935	7.772.500	%2.40
2006	89.150	7.686.009	%1.20
2007	126.043	5.052.032	%2.50
2008	47.587	7.523.349	%0.60
2009	33.260	7.564.520	%0.44
2010	32.260	8.187.017	%0.40
2011	NA	7.376.941	NA
2012	NA	7.755.045	NA
2013	NA	5.745.384	NA
2014	NA	NA	NA
2015	NA	NA	NA

المصدر: العرض الإقتصادي وزارة المالية والإقتصاد الوطني

التحليل:

- إنخفض الطن المنقول في الوارد من 169.493 في عام 2000م الي 165.271 في عام 2001م بسبب تحمل الشركة سداد مديونياتها المتراكمة وإنعدام الغطاء التاميني لبواخر الشركة .
إنخفض الطن الوارد من 165.271 في عام 2001م الي 115,243 في العام 2004م ثم إنخفض في عام 2003م 112.931 ثم إنخفض الي 94.659 في عام 2004م بسبب إنخفاض البواخر العاملة من 6 في عام 2001م الي 3 في عام 2003م ثم باخترتين في العام 2004م .

وفي عام 2005م إرتفع الوارد الي 158.935 بسبب تصاعد نمو الإيرادات للشركة وفرعياتها بتحقيق معدلات اداء جيدة وذلك بفضل إعادة مجموعة من العملاء الجدد في مجال أنشطة النقل البحري المختلفة وفي العام 2006م إنخفض حجم الطن الوارد الي 89.150 مقارنة بالعام 2005م .

وفي عام 2007م إرتفع الطن الوارد الي 126.043 وذلك بسبب انتظام البلاد في مشاريع تنمية كبيرة في شتي المجالات الصناعية والإقتصادية والإجتماعية مما زاد الطلب في حصة الوارد للبلاد وكان لذلك اثره في الاداء التشغيلي للأنشطة الفرعية بالشركة .

وفي عام 2008م إنخفض نسبة الطن الوارد الي 47.587 ثم الي 33.260 في عام 2008م ثم الي 20.822 في عام 2010م ويعزي ذلك لإنخفاض الوارد وتقادم الإسطول العامل بالشركة .

النتائج :

- 1- يؤدي التحسن أو التطور في وسائل النقل إلى زيادة حجم التجارة الخارجية .
- 2- أدي عدم التطور في قطاع النقل وعدم مواكبة التكنولوجيا إلى ضياع الفرص التي كان من الممكن أن يستفيد منها النقل البحري في حركة الصادر والوارد .
- 3- أدي تدني النقل البحري إلى إنخفاض حجم الصادرات التي تنقل عبر النقل البحري وذلك بسبب تدني الإسطول لشركة الخطوط البحرية السودانية .
- 4- إن إستخدام النقل النهري وتشغيل الخط الملاحي بين كوستي وجوبا يؤدي إلى تنشيط سوق العمل بين الدولتين لتحريك النشاط التجاري .

التوصيات:-

- 1- الإهتمام بقطاع النقل وتطوير البنية التحتية مما يؤدي ذلك إلى زيادة حجم التجارة الخارجية.
- 2- علي القائمين بالأمر في النقل تحديث الأسطول ومواكبة التكنولوجيا مما يعمل ذلك علي زيادة الصادرات والواردات عبيرة.
- 3- تنويع وترقية الصادرات بإدخال منتجات جديدة في سلة الصادر ورفع قيمتها وذلك من خلال تشجيع قيام التصنيع الزراعي .
- 4- تشجيع السلع المصدرة للخارج والعمل علي جودتها لضمان منافستها في الاسواق العالمية.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر:

القرآن الكريم

ثانياً: الكتب:

- (1) حسام علي داود وآخرون ، إقتصاديات التجارة الخارجية ، دار الميسرة للنشر والتوزيع .
- (2) حسن أحمد توفيق ، التجارة الخارجية (1989م) ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع .
- (3) حمد سليمان المشوخي ، إقتصاديات النقل والمواصلات (2003) ، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع ،
- (4) طارق عبد الفتاح الشريعي ، إقتصاديات النقل السياحي (2011م) ، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع .
- (5) العرض الإقتصادي وزارة المالية والإقتصاد الوطني(2000م) .
- (6) محمد السانوسي شحاتة ، التجارة الدولية في ضوء الفقه الاسلامي وإتفاقية الجات (1301هـ (، دار الطباعة - شركة الجلال للطباعة - العامرية - الناشر - دار الفكر الجامعي .
- (7) محمد سليمان هدي ، إقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية للنشر والتوزيع
- (8) موسى مطر وآخرون ، التجارة الخارجية (2001م) ، دار صفاء للنشر والتوزيع .
- (9) محمود حامد محمود عبد الرازق ، إقتصاديات النقل الدولي (2013) ، الدار الجامعية للنشر والتوزيع الاسكندرية.

ثالثاً: الرسائل الجامعية:

- (1) إدريس مبارك إدريس (2011) ، دور النقل البري في قطاع البترول السوداني (2005 - 2010) ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير - جامعة النيلين .
- (2) حمزة عبد الله حمزة بابكر (2015م) ، التخطيط الإستراتيجي لدعم معينات النقل البري بالقوات النظامية في الفترة من (2008 - 2015) ، بحث لنيل درجة الدكتوراه في الدراسات الإستراتيجية ، جامعة الرباط الوطني .
- (3) خالد عثمان حاج إبراهيم (2014) ، أثر التجارة الخارجية علي الإقتصاد السوداني ، بحث تكميلي مقدم لنيل درجة الماجستير - جامعة النيلين .
- (4) درية أحمد الهادي (2003)، الاثار الإقتصادية للإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات علي النقل البحري في السودان رسالة ماجستير في الاقتصاد جامعة الخرطوم
- (5) عثمان آدم يوسف الدود ، (2007) ، النقل البري وأثاره الإقتصادية والإجتماعية في مدينة نيالا ولاية جنوب دارفور ، رسالة ماجستير الأداب (الجغرافيا) ، جامعة الخرطوم ،

- (6) عزة صلاح خليل (2012) ، مشكلات النقل البحري بنظام الحاويات في السودان وأثره علي التنمية الإقتصادية - دراسة حالة حاويات الميناء الجنوبي بورتسودان (2004 - 2008) ، رسالة ماجستير - جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- (7) علي أحمد الامين (2016)، أثر النقل البحري علي النمو الإقتصادي في السودان،(1990-2014)، رسالة دكتوراه في الإقتصاد -جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- (8) مريم فرج محمد أحمد (2002)، منافسة ميناء بور تسودان للموانئ الإقليمية في مجال الحاويات في الفترة 1990-2001، رسالة ماجستير في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
- (9) ميرفت حسن محمود (2011) ، أثر التغيرات السياسات الإقتصادية الكلية علي أداء قطاع التجارة الخارجية في السودان ، خلال الفترة من(1999 - 2008م) ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير - جامعة النيلين .
- (10) نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م) ، أثر النقل النهري في التجارة الخارجية للسودان بالتركيز علي التجارة مع دولة جنوب السودان ، (2004-2014م) ، رسالة دكتوراة في الإقتصاد ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.