



جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
كلية الدراسات العليا



تقييم تجربة التخطيط الاقتصادي في هيئة سكك حديد
السودان (2007-2017م)

**Evaluation of the Economic Planning Experience In
Sudan Railways Corporation (2007-2017)**

دراسة تكميلية مقدمة لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد التطبيقي (تمويل)

إشراف الدكتور:

علي أحمد الأمين

إعداد:

إسراء محمد يوسف سليمان

قال تعالى:-

وَأَنْزَلْنَا الْحَدِيدَ فِيهِ بَأْسٌ شَدِيدٌ وَمَنْفَعٌ لِلنَّاسِ وَكَيْعَلَمَ اللَّهُ مَنْ يَنْصُرُهُ

وَمَرُّسَلُهُ بِالْغَيْبِ إِنَّ اللَّهَ قَوِيٌّ عَزِيزٌ

صدق الله العظيم

سورة الحديد: الآية (25)

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى من علمتني معني الحب والوفاء والحنان
أمي الحبيبة
إلى من أستمد منه القوة والعزيمة
أبي العزيز
إلى سندي وقوتي وملازي عند ضعفي إلى الذين أكن لهم كل الود والاحترام
أخواتي وإخواني
إلى رفيقات دربي
صديقاتي وزميلاتي
إلى أعز الناس
زوجي بدرالدين
إلى كل شخص تمنى لي النجاح والتوفيق
إليكم جميعاً أهدي هذا الجهد المتواضع اعترافاً بدوركم المتعاضم فيه.

الدارسة

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، ثم الصلاة والسلام على أشرف خلق الله أجمعين سيدنا وحبينا محمد صلى الله عليه وسلم. جاء في الأثر أن الشكر شاهد الإخلاص ومن لا يشكر الناس لا يشكر الله، ولذا كان لزاماً على ودينا في عنقي أن أشكر أناس كثر قدموا لي مجهوداتهم. في البدء أتقدم بأسمى آيات الشكر والعرفان لجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا التي أتاحت لي هذه الفرصة ولأساتذتي الأكارم بكلية الدراسات التجارية بمختلف درجاتهم العلمية، فقد كانوا عوناً لي وسنداً وقدموا بالإضافة العلمية والتوجيه والنصائح الغاليات والكلمات الدافعات فلهم مني جزيل الشكر. وشكري وامتثاني للدكتور علي الأمين الذي أشرف على هذا العمل، موجهها وصابراً ومصوباً ومقدماً كل ما عنده من علم ومعرفة فلم يبخل يوماً علينا، فله وافر شكري وتقديري. والشكر موصول لأسرة هيئة سكة حديد السودان والشكر موصول لأسرة مكتبة الدراسات العليا بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. والشكر بعد ذلك لأسرتي التي كانت خير معين بعد الله.

الدارسة

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	الآية :
ب	الإهداء :
ج	الشكر والعرفان :
د	قائمة المحتويات :
و	قائمة الجداول :
ز	قائمة الأشكال :
ح	المستخلص :
ط	Abstract :
1	الفصل الأول: الإطار المنهجي للدراسة
2	مقدمة :
3	المبحث الأول : الإطار العام للدراسة :
3	المقدمة :
3	مشكلة الدراسة :
3	أهداف الدراسة :
4	أهمية الدراسة :
4	فرضيات الدراسة :
4	منهج الدراسة :
5	مصادر البيانات :
5	حدود الدراسة :
5	مببرات الفترة :
6	تنظيم الدراسة :
7	المبحث الثاني : الدراسات السابقة :
8	الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة
14	المبحث الأول: مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي :
23	المبحث الثاني: أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي :
36	المبحث الثالث: أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي :
43	الفصل الثالث: قطاع النقل في السودان
44	المبحث الأول: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان :
54	المبحث الثاني: مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان
71	المبحث الثالث: واقع التخطيط النقل في السودان
72	الفصل الرابع: دراسة حالة هيئة سلك حديد السودان

الصفحة	الموضوع
80	المبحث الأول: نشأة وتطور السكة الحديد في السودان :
91	المبحث الثاني: مشاكل ومعوقات تنمية وتطور السكة حديد :
102	المبحث الثالث: ومناقشة الفرضيات
105	النتائج والتوصيات :
110	المراجع :
114	الملاحق:

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
58	مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي للفتة من 1978 - 2002:	1
88	معدل حجم البضائع خلال فترة الدراسة	2
89	عدد الركاب خلال فترة الدراسة:	3
96	متاحية القوة الساحبية:	4

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الأشكال	رقم الشكل
29	السياسة الاقتصادية الكلية للدولة :	1
32	تصحيح الانحرافات :	2
35	مراحل تنفيذ الخطة :	3
88	التمثيل البياني لحجم البضائع خلال فترة الدراسة:	4
89	التمثيل البياني لعدد ركاب الهيئة خلال فترة الدراسة:	5

المستخلص

تناولت الدراسة تقييم تجربة التخطيط الاقتصادي في هيئة سكك حديد السودان ، تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة لماذا لا يتم تنفيذ الخطط الاقتصادية على أرض الواقع بجانب معرفة أسباب تدهور أداء وكفاءة البنى التحتية لقطاع السكة حديد. هدفت الدراسة إلى معرفة أهمية التخطيط الاقتصادي وأهدافه وأنواعه ومراحله ومعرفة مدى تطبيق أسلوب التخطيط الاقتصادي في السودان وأيضاً إبراز المشاكل والمعوقات التي تواجه هيئة سكة حديد السودان، استخدمت الدراسة المنهج التاريخي لاستعراض وتحليل الدراسات السابقة والمنهج الوصفي التحليلي لوصف الظاهرة محل الدراسة بجانب المقابلات ، افترضت الدراسة، أن عدم توفير التمويل اللازم أثر سلباً على تنفيذ مشروعات الهيئة ، أثر الحظر الأمريكي سلباً على سكة حديد السودان وتجربة مشاركة القطاع الخاص أسهمت في رفع كفاءة السكة حديد التشغيلية وزيادة طاقة النقل، وهناك تخطيط بصورة علمية في السودان، وخلصت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها ، عدم توفير التمويل كان عائقاً في تنفيذ مشاريع السكة حديد ، تجربة مشاركة القطاع الخاص كان إسهاماً محدوداً في تطوير السكة حديد، الحظر الأمريكي كان له تأثير سلبي على قطاع النقل وخاصة هيئة سكة حديد السودان، وأن هنالك تخطيط بصورة علمية في السودان. خرجت الدراسة بالتوصيات التالية: أهمية التخطيط الاقتصادي السليم وتقييم أداء البرامج والمشروعات ومتابعتها، وضرورة تنمية وتطوير السكة حديد وزيادة الاهتمام بها بتوفير الدعم المباشر من الدولة ومحاوله إستقطاب تمويلا من الخارج وإشراك القطاع الخاص في أنشطة الهيئة.

Abstract

The Study examine the evaluation of economic planning experience in Sudan Railway Corporation (2007-2017). The problem of study was to know why the economic plans are not implemented on the ground, besides the reasons for the deterioration of the performance and efficiency of the infrastructure of the sector Railway. The study aimed to identify the significance, objectives, types and stages of economic planning, the extent of applied economic planning approach in Sudan and highlight the obstacles and problems that facing Sudan Railway Corporation. The historical method was to examine the previous studies and the analytical descriptive approach for describing the phenomenon under study and interviews were also used. The study hypothesized that lack of sufficient finance had negative effect on implantation of Sudan Railway Corporation projects as well as the effect of American embargo. However, the experience of the private sector participation led to increase the operation efficiency and transport capacity of the Railway. In fact, scientific planning was carried out in Sudan. The study found a number of findings such as; lack of sufficient finance was an obstacle for implanting Sudan Railway Corporation projects and the experience of the private sector participation was very limited in the development of Sudan Railway. Further, the effect of American embargo was negative on the transport sector specifically the Railway Corporation and scientific planning was set out. The recommendations were as follows; significance of reasonable economic planning, evaluation and follow-up performance of projects programs, necessary to develop the Railway Corporation, more interest in providing direct support by the government, attract more foreign finance and the private sector share in the Corporation activities.

الفصل الأول

الإطار المنهجي للدراسة

المبحث الأول : الإطار العام للدراسة

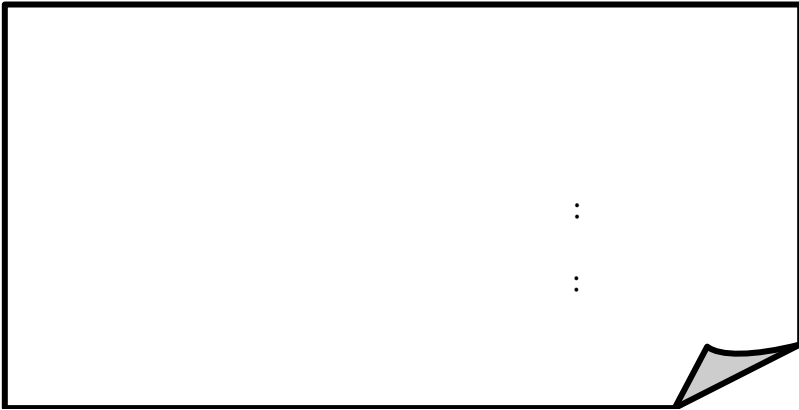
المبحث الثاني : الدراسات السابقة

المقدمة (Introduction):

بات التخطيط سمة أساسية من سمات العصر الحديث، بل يعد من السبل المؤدية إلى التقدم والنمو الاقتصادي الذي تسابقت إليه معظم الدول، اتبعت معظم الدول النامية ومنها البلاد العربية أسلوب التخطيط كوسيلة ناجحة لتنظيم عمليات التنمية وترشيدها سعياً لتحقيق تحسين مستمر في مستوى الحياة الاقتصادية والاجتماعية ومن ثم الخلاص من قيود التبعية الاقتصادية.

شهد السودان بعد استقلاله أنواعاً من الخطط، يطول زمنها أحياناً ويقصر أحياناً أخرى ولكنها اقتصرت على جانب واحد وسلكت أنماطاً غربية تارة وشرقية تارة أخرى، حسب تقلبات الأحوال السياسية والاقتصادية للبلاد، وربما حققت بعض النجاحات المحدودة والمؤقتة. ويعتبر النقل من القطاعات الهامة ويقوم بدور أساسي للدول حيث يمثل الرابط الأساسي لحركة وانتقال الأفراد والبضائع والسلع والمواد والخدمات بين عناصر ومناطق الإنتاج والاستهلاك للمجتمعات والدول، وتشكل بني وسائل النقل واحدة من أبرز مظاهر النمو والتطور الحضاري والعمراني للبلدان.

ومن هذا المنطلق يجد قطاع النقل الاهتمام المتزايد من كافة الجهات والأطراف والمؤسسات المشاركة في التخطيط للتنمية الشاملة، حالياً نجد أن وسائل النقل الداخلي قد تعددت وتتنوعت إلى نقل بري بالسكة حديد وبالشاحنات والسيارات ونقل مائي داخلي على ضفاف الأنهار ونقل جوي في الممرات الجوية، كل هذا التباين في وسائل النقل الداخلي المختلفة قاد إلى المزيد من الاهتمام بهذا القطاع الحيوي والمهم.



المبحث الأول

الإطار العام للدراسة

1/ مشكلة الدراسة:

ظل التخطيط الاقتصادي في السودان لعدة عقود ماضية، يعاني من ضعف ذاتي على الرغم من محاولات الإصلاح المتعددة والتي اتسمت بطابع الجزئية وعدم الترابط حيث لم تتم في إطار برنامج شامل للإصلاح الاقتصادي ولذلك لم تحدث النتائج المرجوة.

لذلك جاءت هذه الدراسة لتقييم تجربة التخطيط الاقتصادي في السودان بالتركيز على هيئة سكك حديد السودان ومعرفة المشاكل التي تواجه الهيئة، وتتمثل أسئلة البحث فيما يلي :

- 1 - ما هي أسباب تدهور التخطيط الاقتصادي لهيئة سكك حديد السودان ؟
- 2 - لماذا تدهورت سكك حديد السودان؟
- 3 - ما هي أسباب ضعف البنية التحتية للسكة حديد؟
- 4 - هل كان للحصار الأمريكي على السودان دور في تدهور السكة حديد؟
- 5 - هل ساهمت الأزمة الاقتصادية في تدهور قطاع السكة حديد؟

2/ فرضيات الدراسة:

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية:

- 1 - التخطيط له دور فعال في هيئة سكك حديد السودان.
- 2 - عدم توفر التخطيط المالي أثر سلباً على تنفيذ مشروعات السكة حديد.
- 3 - تهالك البنية التحتية وتدهور ورش التأهيل والصيانة أدى إلى تدهور السكة حديد.
- 4 - الأزمة الاقتصادية أدت إلى تدهور هيئة سكك حديد السودان.
- 5 - كانت لمشاركة القطاع الخاص في تشغيل السكة حديد آثار إيجابية.

3/ أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تقييم واقع التخطيط الاقتصادي في السودان على ضوء مدى وضوح

مفهومة وأهميته ودرجة استخدامه، بالإضافة إلى أهداف فرعية تتمثل في:

- 1 معرفة أهمية التخطيط الاقتصادي ودوره في تطوير هيئة سكك حديد السودان.

2 معرفة مدى أستخدم وتطبيق أسلوب التخطيط الاقتصادي في هيئة سكك حديد السودان.

3 معرفة دور التخطيط في تطور القطاعات الاقتصادية عامة وهيئة سك ك حديد السودان خاصة.

4 إبراز المشاكل والمعوقات التي تواجه هيئة سكة حديد السودان.

4/ أهمية الدراسة:

أولاً: الأهمية العلمية:

المساهمة في إثراء المكتبة العلمية فيما يتعلق بالتخطيط الاقتصادي في قطاع النقل في السودان. والتي يمكن أن تكون انطلاق نحو أبحاث ودراسات أخرى في هذا المجال وبالتالي سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة فيما يتعلق بأثر التخطيط الاقتصادي على تطوير قطاع النقل البري ونمو الاقتصاد السوداني ككل.

ثانياً: الأهمية العملية:

1 لغت انتباه الباحثين والمهتمين إلى الدور الذي يمكن أن يلعبه التخطيط الاقتصادي في تحقيق التنمية والنمو الاقتصادي وذلك من خلال حسن استغلال الموارد المتاحة.

2 هذه الدراسة مهمة لوزارة التخطيط الاقتصادي ولشركات النقل البري عامة وهيئة السكة حديد خاصة من حيث معرفة المشاكل والتحديات التي تواجه هذه الشركات وذلك للعمل على معالجتها مستقبلاً لتلعب دورها في النمو الاقتصادي بالبلاد.

5/ منهج الدراسة:

إعتمدت الدراسة في الإطار النظري على المنهج التاريخي لتتبع مسيرة التخطيط في قطاع السكة حديد وتتبع الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة إضافة إلى استخدام المنهج الوصفي لتوصيف الظاهرة محل الدراسة.

6/ مصادر البيانات: resource data

اعتمدت الدراسة على المصادر الأولية ممثلة في المقابلة مع الأشخاص والجهات ذات الصلة والمصادر الثانوية المتمثلة في المراجع والدوريات والرسائل الجامعية والتقارير المتعلقة بموضوع الدراسة إضافة إلى الإنترنت.

7/ حدود الدراسة: limit Study

الحدود المكانية: هيئة سلك حديد السودان.

الحدود الزمنية: 2007-2017م

8/ مبررات الفترة:

شهدت هذه الفترة العديد من الأحداث ذات التأثيرات الاقتصادية والسياسية والتي انعكست تداعياتها على أداء الاقتصاد السوداني بصورة عامة وأداء النقل البري بصورة خاصة وعلى أداء هيئة سكة حديد السودان بصورة أكثر خصوصية. وتتمثل هذه الأحداث في النقاط التالية:

- 1 تغيير الفكر الأيديولوجي للدولة السودانية مما أثر على شكل العلاقات السياسية مع الدول الغربية وهي ذات الدول التي تمتلك مقومات صناعة النقل بصورة عامة والنقل البري بصورة خاصة.
 - 2 دخول القطاع الخاص في مجال النقل البري معتمداً على الشاحنات وإهمال الدولة للسكة حديد خلال الفترة الماضية كان له أثره في تشغيل السكة حديد.
 - 3 تداعيات العقوبات الأمريكية وأثرها على قطع الغيار في السكة حديد.
- كل هذه الأحداث كان لها تأثيرها على مسار الاقتصاد السوداني بمكوناته وقطاعاته المختلفة ومما لا شك فيه أن النقل البري يمثل أحد أهم مكوناته لما له من فوائد ذات ارتباط مع القطاعات الاقتصادية الأخرى فهو يلعب دوراً محورياً في عملية الإنماء الاقتصادي.

9/ تنظيم الدراسة (Structure):

تتكون هذه الدراسة من أربعة فصول وخاتمة، اشتمل الفصل الأول على الإطار المنهجي للدراسة الذي يحتوي على مبحثين يتناول الأول مشكلة الدراسة وأهدافها وأهميتها والفروض إضافة إلى المنهجية التي تم إتباعها، أما الثاني فتم فيه التطرق للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة. الفصل الثاني فكان عن الإطار النظري للدراسة ويتكون من ثلاثة مباحث ويتناول التخطيط الاقتصادي في المبحث الأول من حيث (تعريفه، مفهومه، أهدافه)، بينما يتناول المبحث الثاني على (أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي)، يتناول المبحث الثالث (مفومات، المبادئ وأسس التخطيط الاقتصادي). وتناول الفصل الثالث: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان في المبحث الأول وموضوع النقل البري في المبحث الثاني تناول قطاع النقل البري في السودان وتناول الثالث واقع التخطيط في النقل البري. أما الفصل الرابع فتناول المبحث الأول هيئة سلك حديد السودان والثاني يتناول الدراسة الميدانية، ومن ثم كانت النتائج والتوصيات الخاصة بالدراسة.

المبحث الثاني

الدراسات السابقة

1 دراسة عبد القادر هجو السر (2016م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الاقتصادي على أداء الهيئات العامة بالتطبيق على هيئة سلك حديد السودان، هدفت هذه الدراسة التي اجريت على قطاع هيئة سكة حديد السودان إلى استكشاف واقع التخطيط في هيئة السكة حديد في ضوء مدى وضوح مفهومة وأهميته ودرجة استخدامه في الهيئة، ودرجة المشاركة في وضع الخطط والقدرة على التكيف مع متغيرات البيئة الداخلية والخارجية، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي وأسلوب الدراسة الميدانية، افترض الباحث عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية حول مفهوم وأهمية واستخدام التخطيط ومدى سيطرة الإدارة على الموارد المتاحة تعزى لبعض المتغيرات الشخصية والتنظيمية.

وتوصل الباحث إلى أن مديري الهيئة لا يملكون رؤية واضحة للمفهوم العلمي للتخطيط ولكن لديهم توجيهات إيجابية نحو مزاياه، ويتم استغلال الموارد بنسب متساوية لا تدل على استخدام التخطيط بالأسلوب العلمي المناسب، وأوصت الدراسة بضرورة البدء باستخدام مفهوم التخطيط كأسلوب إداري حديث يساعد الهيئة على التأقلم مع بيئتها الداخلية والخارجية، كذلك أوصت بتوفير المزيد من الدورات التدريبية للإدارة العليا حول مفهوم التخطيط والإدارة الإستراتيجية وكذلك التأكد على مبدأ المشاركة في وضع الخطط بحيث تتاح الفرصة للمديرين والمسؤولين في المستويات الإدارية المختلفة.(عبد القادر، 2016م).

2 دراسة أماني بابكر آدم حسن نصر (2016):

تناولت الدراسة دور التخطيط الاقتصادي لتنشيط الصادرات السودانية. هدفت الدراسة إلى التعرف على الوضع الراهن للصادر السوداني والتحديات الواجب علاجها بجانب التعرف على أهم سلع الصادر والأسواق الرئيسية لها. تم استخدام المنهج الوصفي. افترضت الدراسة أن صياغة برامج تخطيط الصادر دون المستوى المطلوب إضافة إلى ضعف مستويات التنفيذ وعدم الالتزام بالبرامج الموجه لتنشيط الصادر، من أهم نتائج الدراسة كانت إن التسويق والتكنولوجيا والتنافس هي من تحديات الصادر السوداني وإن الإضرابات في الأوضاع

الداخلية والخارجية أثرت على أداء الصادر خلال فترة البحث. أوصت الدراسة بضرورة وجود خطط قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى لقطاع الصادر، أهمية القيام بتكثيف الدراسات والبحوث لتنويع الصادرات، وزيادة الترويج للصادرات السودانية من خلال المعارض والمهرجانات التسويقية داخل القطر وخارجة. (أمني، 2016م).

3 -دراسة علي الحسن محمد نور زروق (2015م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الإستراتيجي للتنمية الاقتصادية في السودان بدراسة واقع الخطة العشرية (1992 - 2002م)، تمحورت مشكلة الدراسة في معرفة المشاكل والمعوقات التي تواجه التنمية الاقتصادية في السودان، هدفت الدراسة إلي معرفة العلاقة بين الدخل القومي والمتغيرات (الإنفاق الحكومي، الاستثمار، صافي التجارة الخارجية والتضخم) ومعرفة العلاقة بين التضخم ومساهمة القطاع الصناعي وسعر الصرف، والعلاقة بين الاستثمار والمتغيرات (الاستهلاك، صافي التجارة الخارجية والضرائب). استخدم الباحث المنهج الوصفي والتحليلي، افترض الباحث أن العلاقة بين (الإنفاق الحكومي، الاستثمار، صافي التجارة الخارجية) كمتغيرات مستقلة والدخل القومي كمتغير تابع علاقة موجبة وسالبة بين التضخم كمتغير مستقل والدخل القومي كمتغير تابع. توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها أن أداء الاقتصاد خلال سنوات الخطة كان ضعيفا في مجمله وذلك لغياب المنهجية الشاملة القادرة على إزالة الخلل في التوازن الاقتصادي الكلي، وأن سياسة التحرير الاقتصادي والخصخصة والأهداف الطموحة الأكثر أدت إلى تفاقم مشكلة الاقتصاد السوداني، كما أن هناك عدم تنسيق بين السياسات التي تتبعها الدولة (المالية والنقدية) وتحقيق أهداف التنمية في السودان. وصت الدراسة بالعمل على نقل الاقتصاد السوداني إلى مرحلة الحركة المستمرة عن طريق زيادة مقدرات الاقتصاد القومي لتحقيق زيادة سنوية في إجمالي الناتج القومي مع تغير هيكل الإنتاج وأساليبه وزيادة الاعتماد على القطاع الزراعي بجانب القطاع الصناعي والخدمي. (علي، 2015م).

4 -دراسة بهاء الدين حسن علي ادم (2013م):

تناولت الدراسة دور التخطيط الاستراتيجي في تطوير أداء القيادات الإدارية بالمؤسسات الحكومية، تمثلت المشكلة فما هو دور التخطيط الاستراتيجي في تنمية وتطوير أداء القيادات

الإدارية بالمؤسسات الحكومية، وهدفت الدراسة ألي معرفة دور التخطيط الإستراتيجي في معرفة تطوير الأداء القيادي والإداري بالمؤسسات الحكومية ومعرفة الرؤى المستقبلية في تطوير وتنمية القيادات الإدارية وزيادة الإنتاج في المؤسسات الحكومية.

افترض الباحث أن هنالك علاقة إيجابية بين الاهتمام بالتطبيق السليم للتخطيط الإستراتيجي ورفع كفاءة أداء القيادات الإدارية بالمؤسسات الحكومية وهنالك علاقة عكسية بين غياب المعلومات الدقيقة والعلمية المتعلقة بالتخطيط وتنمية وتطوير المؤسسات الحكومية، اتبع في البحث المنهج الوصفي والتحليلي ومنهج دراسة المحتوى. وتوصلت الدراسة الي أن هناك قصور في الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي وعدم مشاركة التنفيذيين في ضوء إعداد الخطط. وصت الدراسة بتحديد أهداف إستراتيجية واضحة ووفق معلومات دقيقة ومتابعة مؤسسات القطاع العام بصورة دورية لمعرفة مدى تطبيق التخطيط الإستراتيجي وتنمية الموارد البشرية.

(بهاء الدين، 2013م)

5 -دراسة نجوان عمر حسين ظاهر (2012م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الاقتصادي في جذب الاستثمار الأجنبي لقطاع السياحة السوداني، كانت مشكلة الدراسة تدهور التخطيط الاقتصادي عند التنفيذ على ارض الواقع، عدم معرفة إمكانيات التخطيط الإستراتيجي للدولة حيث يؤثر على جذب الاستثمار الأجنبي. وهدفت الدراسة الي معرفة مدى مساهمة التخطيط الإستراتيجي في جذب الاستثمار الأجنبي لدفع حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، التعرف على مفهوم الاستثمار الأجنبي في السياحة الأجنبية مدى تقدم وجاذبية الخدمات السياحية الفندقية للسائحين. وافترض الباحث عدم توفر المعلومات الرئيسية لدى المخططين لعكس الخطط وتنفيذها، وأهمية الإعلان للترويج للسياحة الفندقية.

أستخدم الباحث المنهج الوصفي والتحليلي. وأثبتت الدراسة أن التخطيط الاقتصادي

ضروري لقطاع السياحة، وأثبتت أهمية السياحة الفندقية في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وصت الدراسة ب وضع الخطط الاقتصادية لجذب الاستثمارات الأجنبية وفتح مجال للخبراء والمتخصصين والاقتصاديين لوضع الخطط الجيدة التي يمكن تنفيذها على ارض الواقع. (نجوان، 2012م).

6 دراسة محمد عبد الله محمد أحمد (2010م):

تناولت الدراسة دور التخطيط الإقليمي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السودان، وهدفت الدراسة إلي إعطاء تقييم عام لخطط التنمية في السودان، افترض الباحث أن خطط وبرامج التخطيط التنموي في الولاية لم تأخذ في اعتبارها قضايا واحتياجات المجتمع لإحداث التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أستخدم الباحث المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي الإحصائي لاستقراء الواقع ومنهج دراسة الحالة.

وخلصت الدراسة إلي أن خطط وبرامج التخطيط التنموي بالولاية تنزل من أعلى إلي أسفل، ولم تأخذ في اعتبارها قضايا واحتياجات المجتمعات المحلية المستهدفة بالتنمية وإشراكها بفاعلية في عملية تنفيذ البرامج والمشروعات التي تعني بالتنمية الإقليمية. وصت الدراسة بضرورة إشراك المجتمع المحلي ومواطني الولاية في تنفيذ المشروعات التي تقوم في مناطقهم، وأن التخطيط التنموي في السودان لابد أن يصب في قوالب التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

(محمد، 2010م)

7 دراسة عبد الله آدم خميس ضحية (2010م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الإستراتيجي على الأداء الضريبي في السودان، تمثلت المشكلة في معرفة ماهية المشاكل والمعوقات التي تحول دون تطبيق التخطيط الإستراتيجي في الضرائب لتحقيق الأهداف، وهدفت الدراسة إلى تقييم مدى تطبيق التخطيط الإستراتيجي في الضرائب وأثره على الأداء الضريبي. وافترض الباحث أن هنالك علاقة إحصائية بين عدم الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي وعدم تحقيق الأهداف العامة بالضرائب، وأن هنالك علاقة إحصائية بين عدم العمل بنظام التخطيط الإستراتيجي والاستقلال الأمثل للطاقات المتاحة بديوان الضرائب. اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال منهج دراسة الحالة. وتوصل الباحث إلى أن هناك تأثير سلبي لعدم الاستغلال الأمثل للطاقات المتاحة على التخطيط الإستراتيجي بديوان الضرائب، وهناك أيضاً تأثير سلبي لعدم الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي. كما توصي الدراسة ب ضرورة تبني واعتماد أسلوب التخطيط الإستراتيجي في عمل الأجهزة الإدارية لإحداث تطوير في أساليب العمل ورفع كفاءة الموارد البشرية في ديوان الضرائب.

(عبد الله، 2010م)

8 -دراسة عادل محمد أحمد صالح (2008م):

تناولت الدراسة أثر الإستراتيجية القومية الشاملة على أداء الجهاز المصرفي السوداني، تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة مدى مساهمة الإستراتيجية القومية في تطوير وتنمية القطاع المصرفي السوداني. وهدفت الدراسة إلي تحديد مدى تأثير الإستراتيجية القومية الشاملة على أداء الجهاز المصرفي السوداني.

وافترضت الدراسة أن ضعف الهياكل المالية للمصارف السودانية أدى إلي فشل السياسات النقدية الصادرة في تلك الفترة، فشل معظم الخطط القومية السابقة قبل الاقتصادية القومية الشاملة فيما يتعلق بالقطاع المصرفي. اتبع الباحث المنهج الوصفي والتحليلي والمنهج الاستقرائي. وتوصلت الدراسة إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية في السودان في عقد الثمانينات من القرن الماضي جراء مجموعة من العوامل والظروف المحلية والدولية وذلك لغياب المفهوم النظري والتطبيقي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. كما أوصت الدراسة بأهمية التخطيط الاقتصادي السوداني وتقوية وتطوير دور البنك المركزي وقدراته الرقابية والإشرافية والتنظيمية. (عادل، 2008م).

التعليق على الدراسات السابقة:

من خلال الإطلاع على الدراسات السابقة رغم قلتها يلاحظ الدارس أن كل الدراسات السابقة سواء في مجال الماجستير أو الدكتوراه تناولت موضوع التخطيط الاقتصادي في السودان في مجالات مختلفة في الاقتصاد السوداني ولكن لم تتطرق إلى دراسة التخطيط في قطاع النقل من حيث (مكوناته ومدى إسهامه) في النهوض بالاقتصاد الوطني ولا المشاكل والتحديات التي تعوق أداء قطاع النقل البري.

تختلف هذه الدراسة عن الدراسات السابقة في النقاط التالية:

- تناولت هذه الدراسة موضوع التخطيط الاقتصادي في قطاع النقل البري ومدى أهميته ومساهمته في النمو الاقتصادي في السودان، بينما لم تتناول الدراسات السابقة التخطيط في قطاع النقل تحديداً.

- تناولت هذه الدراسة أثر التخطيط على هيئة سكة حديد السودان خاصة، بينما لم تتناول الدراسات السابقة التخطيط في سكة حديد السودان.
- انفردت هذه الدراسة بأنها تناولت التخطيط الاقتصادي وقطاع النقل وسكه حديد السودان في دراسة واحدة.
- اتفقت الدراسة مع الدراسات السابقة في إتباع المنهج الوصفي التحليلي ماعدا دراسة محمد عبد الله وعادل محمد بتباع المنهج الاستقرائي.
- اتفقت الدراسة مع الدراسات السابقة في الفترة الزمنية(2007-2017م).

خلاصة الفصل الأول:

تناول الفصل الأول الإطار المنهجي للدراسة وذلك من خلال مبحثين، تناول المبحث الأول مشكلة الدراسة وأهدافها وأهميتها والفروض إضافة إلى المنهجية التي تم إتباعها، أما المبحث الثاني فتم فيه التطرق للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة.



المبحث الأول مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي

نشأة وتطور التخطيط الاقتصادي:

كان أول من أبرز فكرة التخطيط الاقتصادي هو العالم النرويجي كرستيانشو نهيدر في بحث نشره في عام 1910م، حيث تطورت الفكرة من الناحية العلمية أثناء الحرب العالمية الأولى في ألمانيا واتخذتها هذه الدولة وسيلة لإدارة دقّ الحرب ومن ثم اتبعت الدول المتحاربة نفس الأسلوب.

اتبعت بريطانيا الأسلوب التخطيطي، وذلك لأغراض الموائمة بين الاقتصاد القومي ومقتضيات المجهود الحربي، وبعبارة أخرى كان التخطيط الاقتصادي في الدول الرأسمالية وسيلة مؤقتة تنظم عملية الاقتصاد القومي من ظروف السلم إلى ظروف الحرب والعكس. وعندما جاءت الحرب العالمية الثانية لتؤكد ثانية ضرورة الأخذ بمبدأ التخطيط السليم للموارد الاقتصادية، وهنا تعمقت الفكرة وأصبحت أكثر رسوخاً.

كما أخذت الفكرة دول جنوب شرق آسيا كالفلبين واندونيسيا واتبعتها لتحقيق التنمية الاقتصادية وبمعدلات سريعة، والتغلب على ما تعانيه من تخلف وفقير وانخفاض مستويات المعيشة فيها، وظهر أيضاً هذا الاتجاه نحو التخطيط في دول أمريكا اللاتينية. (عبد العظيم، 2007م، ص270)

ومن أهم أسباب التخطيط للدول التي أخذت بهذه الفكرة يرجع إلى (الأسباب) المعلومات التي يمكن أن نجملها في الآتي:

أ/ أثر الكساد العالمي (1929-1932م) في زعزعة ثقة الناس في الأسلوب التلقائي على تحقيق النمو الاقتصادي المستمر، والتغلب على الأزمات الحادة والمتكررة والإفراط في الإنتاج، والبطالة المزمنة التي كانت طابع الحياة الاقتصادية آنذاك هي المجتمعات الغربية ذات الاقتصاد الحر.

ب/ اندلاع الحربين العالميتين (الأولى والثانية) بفاصل بينهما لا يزيد عن ربع قرن، مما كان سبباً مباشراً لتأييد فكرة التخطيط الاقتصادي في كثير من الدول الغربية التي كانت قد طبقتة بدرجات متفاوتة لتتمكن من متابعة الحرب.

ج/ الدمار المادي الذي أحدثته الحرب العالمية الثانية في دول أوروبا الغربية، وما اتبعته في ذلك من تطبيق فكرة التخطيط الاقتصادي كضرورة حتمية اقتضتها الظروف الملحة لإعادة تعمير ما خربته الحرب.

د/ وضوح الرؤيا فيما يتعلق بأساليب التنمية الاقتصادية في المجتمعات المختلفة التي أخذت بأسباب النمط الاقتصادي السريع.

بدأت الحاجة إلى التخطيط من خلال عدم المساواة والحرمان والأزمات الناتجة عن عوامل السوق الحرة المتداخلة والنقص في الاهتمام بالجانب الاجتماعي، والعراق واحدة من البلدان التي أخذت بمبدأ التخطيط وأعطى التخطيط أهمية خاصة، كما جاء في التقرير السياسي للمؤتمر القطري، والتقرير المركزي لحزب البعث العربي عام 1983م وفكرة التخطيط ليست فكرة حديثة، حيث إنها ترجع إلى عهد بعيد ولدت من أفلاطون إلا إنها كانت تفتقر إلى العمل والتنسيق، وقد بقيت هذه الفكرة في أذهان العديد من الاقتصاديين وبدأت تطويرها ووضعها ضمن أطر متباينة تبعاً لتباين الأنظمة والمذاهب.

أما الدول العربية فتجربة التخطيط بها بدأت بإعداد الخطط العشرية الأولى في مصر عام 1959-1969م التي أعدّ فيها تفصيل الخطة الخمسية الأولى 1959/1969م-1963م، وأعدت الخطة الخمسية الأولى في سوريا في نفس الوقت ولكن لم يكتب لها الاستمرار أو التطبيق إذ توقفت على أثر حركة الانفصال في عام 1961م، كما أعدت الخطة العشرية في السودان للسنوات (1961/62-1970/71م)، ومن بعد ذلك اتبعت نفس الأسلوب الجزائر. ولم تبدأ فترة السبعينيات بعد وكانت الأقطار العربية جميعها قد أعلنت قيام الأجهزة التخطيطية، وبدأت في إعداد خططها القطرية. (عبد العظيم، 2007م، ص271).

مفهوم التخطيط الاقتصادي:

يهدف التخطيط الاقتصادي إلى تحقيق أقصى زيادة ممكنة في معدل التنمية الاقتصادية مع الأخذ في الاعتبار الظروف الاجتماعية والاقتصادية والعمل بكل الوسائل الممكنة على توفير الرفاهية للمجتمع.

ويهتم التخطيط الاقتصادي بالعمل على رفع مستوى المعيشة بزيادة الدخل القومي

وعلاج المشكلات الاقتصادية وتيسير الحاجات الضرورية كذلك يعمل في إطار سياسات اقتصادية موجهة للقضاء على الأزمات الاقتصادية والبطالة بمظاهرها المختلفة. فهو تخطيط

يسعى من ناحية لإصلاح التركيب الاقتصادي القائم برفع الكفاية الإنتاجية للموارد المستخدمة فعلاً من خلال إعادة تنظيم استخدام هذه الموارد والعمل على تحسينها باستمرار، ويسعى من ناحية أخرى لزيادة الطاقة الإنتاجية عن طريق استثمار الموارد المعطلة وغير المستغلة والموارد التي تستحدث باتخاذ أفضل الوسائل واستخدام أحسن الطرق. (أمني، 2016م، ص13).

تعريف التخطيط:

تعددت محاولات التعريف بمفهوم التخطيط ومن هذه المحاولات ترى أن التخطيط هو "التنبؤ بالمستقبل والاستعداد له فهو بُعد النظر الذي يتجلى في القدرة على التنبؤ بالمستقبل والتحضير له بإعداد الخطة المناسبة".

كما يعرف التخطيط أيضاً بأنه " هو الأسلوب العملي الذي يتضمن حصر الموارد البشرية والمادية واستخدامها أكفاً استخدام بطريقة علمية وعملية وإنسانية لسد الاحتياجات وتحقيق الأهداف المطلوبة".

- عرفه عبد الوهاب محمد بأنه كل عمل هادف يحتاج إلى خطة لضمان تنفيذه بطريقة جيدة. (عبد الوهاب، 2007م، ص284).
- ما يراه الاشتراكيون من أنه التوجيه الواعي لموارد المجتمع لتحقيق الأهداف القومية والاجتماعية. (محمد، 1992م، ص240).
- أيضاً يُعرف بأنه تحديد أهداف معينة مع وضع الأساليب والتنظيمات والإجراءات الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف بأقل تكلفة اجتماعية ممكنة. (محمد، 2010م، ص9).
- وقد حفل الأدب الاقتصادي بتعاريف كثيرة لمفهوم التخطيط الاقتصادي إلا أن هنالك شبه اتفاق على مغزى الاصطلاح بمفهومه المجرد وهو المغزى الذي أكده المهتمون بالتخطيط في قالبه التجريدي دون تغلب المضمون الذي يطبق عليه. (جمال وآخرون، 2017م، ص11)

فالتخطيط بهذا المعنى هو المحاولة التي تتطوي على تطبيق السلوك الرشيد والمنطق السليم من أجل تحقيق غايات يصبو إليها البشر، ويترتب على ذلك أن ينظر إلى التخطيط الاقتصادي على أنه السعي إلى استخدام الموارد الإنتاجية المتاحة بالأسلوب الرشيد الذي يحقق للمجتمع أقصى عائد مع أقل قدر من الضياع في تلك الموارد. وبإضافة المضمون إلى

التعريف أعلاه فإنه يمكن تعريف التخطيط بأنه ذلك القرار الذي تتخذه السلطات العليا في الدولة لمجموعة معينة من الأهداف تلتزم بتحقيقها خلال فترة زمنية محددة في سبيل الوصول إلى غايات تبناها المجتمع من أجل تنمية قدراته اقتصادياً واجتماعياً، وبالإجراءات والترتيبات التي توضع مسبقاً، محددة كافة أوجه النظام الاقتصادي والاجتماعي ودور المؤسسات المختلفة فيها بما يكفل تحقيق تلك الأهداف التي يتوجب على مختلف الأجهزة الحكومية أداءها أما مباشرةً أو عن طريق التأثير في الوحدات التي لا تخضع للإشراف المباشر للحكومة لإحداثها بما يتيح لها النظام الاقتصادي للدولة من أساليب.

وإن هذا التعريف يبرز الأركان التالية:

- 1 - وجود غايات واضحة للتنمية.
- 2 - رسم أهداف تأخذ عادة شكلاً كمياً محدداً وتتسجم مع الغايات العامة.
- 3 - تحديد بعد زمني للخطة تقاس بمدى قيام الأهداف وبالتالي يعطي الفترة الزمنية التي تكفي لتحقيقها.
- 4 - اختيار مجموعة الإجراءات والترتيبات اللازم إتباعها لبلوغ الأهداف والتي تحيل هذه الغايات والأهداف إلى مناهج عمل واقعي.
- 5 - تصديق الجهات المسؤولة على الخطة لتخرج من حيز الدراسة الأكاديمية إلى مجال التطبيق العملي.

عرفة د. أحمد الخشاب بأنة عملية تجميع للقوى وتنسيق للجهود وتنظيم للنشاط الاجتماعي التي تبذله جماعة من الجماعات في إطار واحد مع تكامل الأهداف وتوحيد المواقف، مستقلين في ذلك خبرتهم ومعلوماتهم، مقدراتهم الذهنية والعملية، مستعينين بتجارب الماضي ووسائل الحاضر للوصول إلى أهداف تقابل حاجات المجتمع وتحقق ارتقائهم إلى حياة أفضل. (أحمد وآخرون، 1966م، ص9).

وأخيراً يمكن أن نقول إن التخطيط الاقتصادي هو تلك العملية التي يمكن من خلالها

تحديد الآتي:

- 1 ماذا نريد - ما هي الأهداف التي نريدها؟
- 2 كيف يمكن الوصول إلى تلك الأهداف؟
- 3 حتى وأين يتم تحقيق هذه الأهداف؟

وللتخطيط أهمية بالغه تتمثل فيما يلي:

- التخطيط ضروري بسبب التغير وعدم التأكد.
- التخطيط يركز الانتباه على أهداف المؤسسة.
- التخطيط يوفر النفقات لأنه يؤدي إلى تخفيف التكاليف.
- التخطيط أساس للرقابة.
- التخطيط يقلص من المخاطر.
- تحقيق العمل المتكامل لجميع أجزاء المؤسسة.
- يساعد التخطيط على التخلص من أسباب المشاكل والتأكيد على الأهداف البعيدة.
- يساعد التخطيط في عملية الاتصال. (أحمد واخرون، 1996م، ص9).

أهمية التخطيط الاقتصادي:

للتخطيط الاقتصادي أهمية متميزة في الفكر الاقتصادي والتطبيق العملي في جميع بلدان العالم تقريباً، ولقد برز دوره تحديداً في السنوات الأخيرة من القرن العشرين خاصةً بعد الحرب العالمية الثانية وظهور حركات التحرر الوطني ونيل العديد من البلدان النامية لاستقلالها السياسي، حيث وجدت نفسها أمام تحدي كبير، وهو كيفية النهوض بشعبها إلى الأفضل وتحقيق التنمية في كافة المجالات للحاق بركب الدول المتقدمة التي أخذت بمبدأ التخطيط كوسيلة لتحقيق غاياتها. وبالتالي تنبع أهمية التخطيط الاقتصادي من أنه الوسيلة التي يمكن من خلالها تحقيق معدلات تنموية أعلى تساعد تلك البلدان على تجاوز حالة الفقر والتخلف التي تعاني منها تلك البلدان.

أيضاً باعتباره الوسيلة الناجحة للسيطرة على المستقبل والتحكم فيه، فهو الأداة العلمية الوحيدة الجديرة بإنسان العصر الحديث. وبالرغم من أن التخطيط الحديث في مجال الاقتصاد ترجع نشأته إلى الإتحاد السوفيتي والدول الاشتراكية إلا أنه اليوم أصبح الوسيلة العلمية الأساسية لتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية ليس في الدول الاشتراكية فحسب وإنما في الدول الرأسمالية ودول العالم الثالث والعالم المتقدم أيضاً.

أهداف التخطيط الاقتصادي:

أهداف التخطيط في النظام الرأسمالي:

إن القوة المحركة لهذا النظام تتكون من المزاحمة وقوانين السوق، وأن هذا النظام يسجل باستمرار نجاحات ضخمة. ويمكن إبراز أهم الأهداف العامة التي تحاول الدولة الرأسمالية الوصول إليها بإتباعها أسلوب التخطيط الاقتصادي بالنقاط التالية:

أ/ تصحيح الانحرافات الناتجة عن طريق ونمط سير الاقتصاديات الرأسمالية والتي تظهر في صورة الدورات الاقتصادية (التضخم / البطالة) والأهداف هنا هي تحقيق التوظيف الكامل للموارد الإنتاجية والمادية والبشرية.

ب/ رفع معدل نمو الدخل القومي، بحيث لا تتخلف الاقتصاديات الرأسمالية عن التقدم الاقتصادي.

ج/ تنمية بعض قطاعات الاقتصاد القومي التي تكون متخلفة في نموها والتي يراد تعجيل نموها بمعدل أعلى.

أهداف التخطيط في النظام الاشتراكي:

أ/ أن التخطيط الاقتصادي باعتباره أحد الأسس الرئيسية للاشتراكية يهدف قبل كل شيء إلى تصفية الاقتصاديات الرأسمالية وغيرها، والتي تعترض وتعيق بناء الاشتراكية.

ب/ تكوين قطاع اشتراكي كبير يكون دعامة للحياة الاقتصادية وأداة للتوجيه الاقتصادي في المرحلة الانتقالية.

ج/ دعم الجهاز الإنتاجي بالاعتماد على التصنيع وتطوير الزراعة وتكوين المؤسسات والمنظمات الاقتصادية الاشتراكية وحسن توزيع الدخل اعتماداً على أسس علمية وفنية تحقق أقصى عائد في أقرب وقت وبأقل تكلفة.

أهداف التخطيط في الدول النامية:

إن الدول النامية على اختلاف مستوياتها الاقتصادية وعلى اختلاف أنواع الاقتصاديات التي تتواجد فيها تشترك جميعها في خاصية رئيسية وهي كونها متخلفة اقتصادياً وتقنياً عن الدول المتقدمة، ويظهر التخلف في البلدان النامية في صور شتى متداخلة فيما بينها، وكثيراً

ما يكون كل منها سبباً للآخر، وتبعاً لذلك نستطيع القول بأن أهداف التخطيط في الدول النامية تتمثل في إزالة تلك الصور التي تتجسد في الآتي:

- أ/ التركيز على تنمية الموارد البشرية وهي الثروة الحقيقية للمجتمع.
- ب/ رفع مستوى استغلال الموارد الطبيعية ليصبح من الممكن زيادة الدخل القومي.
- ج/ قلب بنية المجتمع ليصبح بالإمكان تحقيق توزيع صحيح وعادل للدخل القومي.
- د/ تحقيق الاستغلال الحقيقي والتخلص من التبعية.

الأهداف العامة للتخطيط:

تتبع أهداف التخطيط من طبيعة النظام الاقتصادي الذي يمارس فيه التخطيط وهناك نظامان رئيسيان هما: النظام الرأسمالي والنظام الاشتراكي، إلى جانب غير متميز كثيراً وهو النظام الاقتصادي الذي تطبقه البلدان النامية. وتبعاً للتباين بين هذه الأنظمة تتباين أهداف التخطيط، وهنا نستعرض أهداف التخطيط بصورة عامة وهي:

تقليل التفاوت في توزيع الدخل:

تسعى الخطط الاقتصادية إلى تقليل التفاوت في توزيع الدخل لصالح الطبقات الفقيرة أو لصالح الأقاليم والمناطق الفقيرة، ويتمشى ذلك مع الفكر الكنزري الذي ينادي بإعادة توزيع الدخل لصالح الطبقات محدودة الدخل، وذلك لزيادة الطلب على الاستهلاك، ومن ثم رفع الطلب الفعال إلى مستوى التوظيف الكامل.

تحقيق التوظيف الكامل:

يهدف التخطيط إلى إتاحة الفرص لتوظيف الميد من العاملين وتوجيه الفائض من العمال الزراعيين في دول العالم الثالث إلى أوجه النشاط الإنتاجي الأخرى خاصة الصناعة، وهذا يؤدي إلى العدالة ورفع مستوى المعيشة بينهم، ويزيد من الإنتاج ويزيد من كفاءة إنتاجية العمال عن طريق رفع مستواهم الاقتصادي والاجتماعي والثقافي وتطوير قدراتهم. كما أن منح العاملين فرص عمل بأجور مجزية يؤدي إلى نجاح مشاريع التنمية الأخرى، ويجعل العمال أداة طيعة في يد الحكومة ينفذون ما يؤمنون به كل في مجاله. (علي، 2013م، ص28).

تحقيق النمو المتوازن للاقتصاد القومي:

إن نجاح التنمية الاقتصادية يقتضي تبني سياسة التنمية المتوازنة بين مختلف قطاعات الدولة (زراعة - صناعة - خدمات)، وبين مختلف مناطق الدولة الجغرافية، وما يحدث في السودان من مشاكل اقتصادية واجتماعية وسياسية وصراعات وحروب أهلية سببه التنمية غير المتوازنة.

زيادة القوة الدفاعية للدولة:

وتسعى الدول إلى التطور والتقدم في مجال الصناعات خاصة الصناعات الثقيلة التي تساعد في تعزيز القوة الدفاعية للدولة مثلما حدث في مجمع جياذ للصناعات، وقد أثبتت التجارب أن الصناعة أقرب وسيلة لدفع أجور العاملين، وأن التركيز على الصناعة في هذه المرحلة يفيد البلدان النامية كثيراً خاصة الصناعة الزراعية أكثر من التركيز على الزراعة فقط.

تحقيق توازن ميزان المدفوعات:

يهدف التخطيط الاقتصادي إلى توازن في ميزان المدفوعات ومنع العجز خاصة أن مشروعات التنمية الاقتصادية تحتاج إلى الاستيراد وإلى الافتراض من المصرف المركزي مما يؤثر سلباً على ميزان المدفوعات، وتعاني أغلب الدول النامية من عدم توازن ميزان مدفوعاتها، فلا بد من وضع خطة للحصول على المال اللازم لاستيراد متطلبات التنمية وتفادي عملية التمويل عن طريق الافتراض من الجهاز المصرفي (الإصدار النقدي) الذي من أثاره التضخم.

تحقيق الاستقرار النسبي للأسعار:

تصاحب عمليات التنمية الاقتصادية بارتفاع المستوى العام للأسعار (تضخم) وذلك بسبب زيادة الطلب الكلي على السلع والخدمات خاصة تلك ترتبط بمتطلبات التنمية الاقتصادية وهذا مع بقاء العرض ثابتاً، ولذلك يعمل التخطيط الاقتصادي لتفادي التضخم بزيادة العرض لسد الفجوة السلعية من أجل استقرار الأسعار.

تحسين مستوى المعيشة:

إن عملية التنمية الاقتصادية والتي تعنى برفع المستوى المعيشي للأفراد، وذلك بزيادة نصيب الفرد من الدخل القومي، وذلك لا يأتي إلا من خلال التخطيط الذي يمكن من خلاله

استغلال الموارد المتاحة للمجتمع بصورة سليمة تمكن من الاستفادة العنصر البشري عن طريق توفير الخدمات وفرص العمل لأفراد المجتمع.

القضاء على البطالة:

تمثل البطالة البشرية أحد أهم المشاكل التي تواجه الدول وخاصة الدول النامية فتسعى عمليات التنمية الاقتصادية للقضاء على هذه المشكلة بأنواعها المختلفة (الموسمية، المقنعة)، وذلك بخلق فرص عمل جديدة في مختلف القطاعات وباختيار تقنيات الإنتاج التي تتفق ومستوى العمالة المستهدف، وهذه الناحية يتم علاجها من خلال التخطيط الاقتصادي للموارد المتاحة.

التحول نحو الصناعة:

إن القطاع الزراعي والاعتماد عليه من سمات الدول المتخلفة والتي أقعدتها كثيراً، وحالت دونها واللحاق بركب الدول المتقدمة، فإن التخطيط يسعى إلى تحويل هذه البلدان من اعتمادها على الزراعة وذلك بتحويلها إلى الصناعة وبمعدل سريع عن طريق التوسع في الصناعات الأساسية ثم الثقيلة. (علي، 2013م، ص30).

عناصر التخطيط الاقتصادي:

هنالك ثلاث عناصر مهمة في التخطيط الاقتصادي يشمل:

- 1 - التحديد العلمي الدقيق لكافة موارد المجتمع وإمكاناته البشرية والمالية والمادية خلال فترة الخطة وبوسائل علمية تعتمد الخطة من أجل زيادة القدرة المتاحة من هذه الموارد والإمكانات.
 - 2 - تحديد الأهداف بوضوح والتي يراد للاقتصاد تحقيقها خلال فترة الخطة.
 - 3 - اختيار الوسائل والإجراءات التي يمكن أن تتوافر للاقتصاد خلال فترة الخطة.
- (علاء، 2011م، ص39)

المبحث الثاني أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي

أنواع التخطيط الاقتصادي:

تختلف أنواع التخطيط باختلاف طبيعة النظام الاقتصادي، وكذلك تختلف أنواع التخطيط باختلاف الزاوية التي ينظر منها إلى التخطيط، واعتماداً على ذلك يمكن أن تكون أنواع التخطيط كالاتي:

1/ من حيث شموله.

2/ من حيث أسلوب التنظيم.

3/ من حيث الأهداف.

4/ من حيث المدة.

1 - التخطيط من حيث الشمول:

يمكن تقسيمه إلى ثلاثة أنواع وهي:

أ/ تخطيط المشروع المنفرد: وهي عملية تخطيط مشروع أي بعد الانتهاء من مشروع معين تتم البداية في مشروع آخر، وهذا النوع من التخطيط يفتقد النظرة التكاملية الشاملة للمشروعات في إطار الاقتصاد القومي، ذلك أن تخطيط هذه المشروعات وبشكل منفرد لا يقوم على أساس حصر شامل للموارد الاقتصادية المتاحة في البلد مما يمكن الجهات المختصة من تحقيق الأهداف المنشودة من عمليات التخطيط.

ب/ التخطيط الجزئي: هذا النوع تأخذ به الدولة في قطاعات معينة لها أهمية دون القطاعات الأخرى، وهو يعني تخطيط المشروع، وهذا يكون في مشروعات محددة مثل المشروعات الاستثمارية، وتسمى الخطة بالخطة الجزئية (micro plan).

ج/ التخطيط الشامل: يتضمن صياغة كافة قطاعات الاقتصاد القومي الخاص والعام، وهو يعني وضع مشروع تفصيلي شامل يتضمن كل أهداف الاقتصاد القومي، ومثل هذا النوع يساعد المخططين في مهمة اختيار أفضل الاستعمالات البديلة للموارد المتاحة في المجتمع على العكس من التخطيط الجزئي فشمول الخطة لكل القطاعات يسمح بتوجيه كل الإمكانيات القومية من أجل كل الأهداف القومية.

د/ التخطيط من حيث التنظيم: كذلك يمكن تقسيم التخطيط من حيث أسلوب التنظيم إلى نوعين حسب درجة المركزية في اتخاذ القرار المتعلقة بالتخطيط إلى:

- 1 - التخطيط الذي يقوم على أساس اللامركزية في اتخاذ القرارات يقتصر دوره على وضع الأهداف الكلية والتي يتسنى بتحقيقها بلوغ الأهداف العامة للتخطيط مثل رفع مستوى المعيشة، واللامركزية المتطرفة يمكن أن تسود في النظام الرأسمالي، حيث تخطط كل وحدة لنفسها دون وجود خطة عامة في اقتصاد تسيره آليات السوق.
- 2 - أما التخطيط المركزي هو الذي يقوم على وضع خطة عامه وتفصيلية، ولا يقتصر دوره على تحديد الأهداف الكلية، وإنما يتطرق إلى صياغة تفصيلية لكل القطاعات الاقتصادية، وهذا النوع سائد في الدول الاشتراكية. (أمينه، 2015م، ص22).

2 - التخطيط من حيث الأهداف:

ينقسم التخطيط من حيث الأهداف إلى زاويتين وهما:
أ/ التخطيط الهيكلي: ويقصد به ذلك التخطيط الذي يتضمن مجموعة من القرارات والسياسات والإجراءات التي تهدف إلى تغيير البنيان الاقتصادي والاجتماعي للاقتصاد القومي، فالدول المتخلفة تطبق هذا النوع من التخطيط لأنه يتمتع بكفاءة والكفاية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية السريعة.

ب/ التخطيط الوظيفي: وهو يعني أن يؤدي النظام الاقتصادي وظائفه دون أن يمس بنيانه وهيكله القائم وهو التخطيط السائد في الدول الرأسمالية. وكثيراً ما يتبع في البداية في الدول الرأسمالية وخاصة دول أوروبا الغربية، ومن المعروف أن هذه الدول حققت تقدماً اقتصادياً على أثر قيام الثورة الصناعية.

3 - التخطيط من حيث المدة:

يمكن تقسيم التخطيط من حيث المدى الزمني إلى ثلاثة أنواع وهي:
أ/ تخطيط قصير المدى: هو التخطيط الذي لا تتوفر فيه فرصة كافية لاختيار البدائل ولا يمكن استخدامه بكفاءة لتحقيق تغييرات هيكلية أساسية في الاقتصاد القومي وتتراوح مدته ما بين عام إلى عامين.

ب/تخطيط متوسط المدى: تتراوح مدته ما بين (3-7) سنوات، ويعبر عنه البعض بالخطة الخمسية، وتختلف الفترة الزمنية للخطة من دولة لأخرى حسب ظروف كل دولة.

ج/تخطيط طويل الأجل: يغطي هذا النوع من التخطيط فترة تتراوح (10 - 25) عام وهذا النوع هو الذي يحدد الإطار العام أو ما يسمى بالخطوط العريضة لاتجاهات التطور الاقتصادي والاجتماعي والتي ينبغي على الاقتصاد أن يسير عليها "الخطة الربع قرنية في السودان ". (محمد، 1992م، ص244).

وهناك أنواع أخرى من التخطيط مثل:

- التخطيط القومي والتخطيط الإقليمي: نجد أن التخطيط القومي يشمل جميع الأقاليم والمناطق التي يضمها البلد، فهو أشبه بالتخطيط الشامل.
- أما التخطيط الإقليمي فهو الذي يكون محصوراً في إقليم معين ومن أهدافه تحقيق درجة من التوازن في النمو في الأقاليم والمحافظات داخل الدولة وتحقيق التوازن بين إقليم الدولة، يتطلب دراسة إمكانيات كل إقليم والعمل على تخصيص الاستثمارات الأكثر ملائمة له، وهذا النوع قد يكون جزءاً من التخطيط القومي. (علي، 2013م، ص24).
- ولنجاح التخطيط الإقليمي يجب أن يسبق بدراسات جدوى جزئية للمناطق والأنشطة والموارد التي يمكن أن تعتمد عليها في تحقيق المشروعات المنشودة.
- التخطيط الاقتصادي والتخطيط الاجتماعي: قد يهدف التخطيط الاقتصادي إلى تحقيق أهداف اقتصادية تتمثل في زيادة الإنتاج السلعي في قطاع الزراعة والصناعة أو زيادة إنتاج الخدمات وثيقة الصلة بالإنتاج السلعي دون غيرها من الخدمات ذات الصيغة الاجتماعية، وهنا يكون التخطيط اقتصادياً.
- أما التخطيط الاجتماعي فهو يستهدف تحقيق أهداف اجتماعية تتمثل في زيادة عناصر الخطة الاجتماعية التي تغطي بعض قطاعات الخدمات (الصحة والتعليم) ذات الصلة الاجتماعية في الاستهلاك والتي تقدمها الدولة.
- وقد يكون التخطيط اقتصادياً واجتماعياً في آن واحد، بمعنى أن الخطة القومية الشاملة تستهدف تحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية معاً، ويطلق عليها "خطة التنمية الاقتصادية"

"economic development planning".

• التخطيط الكلي والتخطيط القطاعي (التخطيط الأصلي والتخطيط المساعد): ذكرنا أن مهمة التخطيط القومي (الشامل) هي تحديد أهداف التنمية الاقتصادية، وكذلك تحديد الوسائل التي يتعين الأخذ بها لبلوغ تلك الأهداف، فإن التخطيط بحكم طبيعته هو اختصاص السلطة العامة.

كما أن الأهداف الإجمالية للخطة العامة على المستوى القومي هي محصلة الأهداف الفرعية لخطط القطاعات. ويتضمن كل قطاع أهداف فرعية خاصة، فالتخطيط الكلي (العام - الشامل) يضع أهدافاً عامة للاقتصاد القومي، إلا أن هذه الأهداف تتجزأ بدورها إلى أهداف فرعية على المستوى القطاعي، وهذا ما يسمى بالتخطيط القطاعي، ويسمى أحياناً بالتخطيط المساعد.

• التخطيط المادي والتخطيط المالي: التخطيط المادي هو الذي يقوم بتحديد الكميات المراد إنتاجها من السلع والخدمات التي يحتاج لها المجتمع. أما التخطيط المالي فهو الذي يهتم بتدبير وتوفير الأموال اللازمة لتحقيق الأهداف تحقيقها في الخطة الاقتصادية وهي صورتان لشيء واحد. فالتخطيط المالي يحدد حجم الادخار القومي، بينما التخطيط المادي يحدد حجم الإنتاج القومي من السلع والخدمات باستخدام هذا الادخار.

• التخطيط حسب نطاق التأثير:

1 - التخطيط الإستراتيجي: يعرف التخطيط الإستراتيجي بأن تحديد الأهداف الرئيسية طويلة الأجل ورسم الخطط وتخصيص الموارد المتاحة بالشكل الذي يمكن من تحقيق هذه الأهداف في إطار الفرص المتاحة والقيود المفروضة من بيئة الداخلية والخارجية، فهو التخطيط الذي يحدث تغيير نوعي في المنظمة وممارسة الإدارة العليا وتأثيره بعيد، ومن أمثلة ذلك: التخطيط لإضافة خط إنتاجي جديد أو فتح سوق جديد.

2 - التخطيط التكتيكي: يهدف إلى مساندة التخطيط الإستراتيجي للمؤسسة ويهتم بتقييم صلاحية البدائل المختلفة من الأهداف والاستراتيجيات واقتراح الجديد منها، إذ يتميز بالمرونة في اختيار ومراجعة البدائل وتمارسه الإدارة الوسطى وتأثيره متوسط المدى.

- 3 - التخطيط التشغيلي: وتختص به الإدارة الدنيا ويتم فيه تحديد تفاصيل التخطيط التكتيكي بوضع خط لأنشطة المتكررة في المؤسسة والقابلة للقياس وهذا في شكل تنبؤات، وتوضع الخطط التشغيلية في شكل موازنات ومعايير تقديرية تسمح بتحديد النتائج بطريقة واضحة وقد تكون هذه الموازنات شهرية أو أسبوعية أو يومية، وبالتالي يعمل على تقييم مدى تنفيذ خطة النوعين السابقين في شكل أرقام وقيم ومن أمثله تحديد احتياجات إدارة الإنتاج من المواد وقطع الغيار.
- التخطيط حسب الوظيفة: يكون هذا التصنيف طبقاً للأنشطة التي سيتم تنفيذها والتخطيط لها، وعلى سبيل المثال لو إننا نخطط على معيار الوظيفة في منظمة أو شركة فقد يكون التخطيط حسب المعيار الوظيفي كالتالي:
- تخطيط الإنتاج: يعرف بأنه " القيام بالتنبؤ لوضع خطة تتضمن جميع خطوات تتابع العملية الإنتاجية بالطريقة التي يمكن من خلالها تحقيق الأهداف المخطط لها، إذ تخطيط الإنتاج هو عملية تنبؤ بجميع مراحل الإنتاج واحتياجاتها للوصول إلى الأهداف المسطرة.
- التخطيط المالي: يهتم بكيفية الحصول على الأموال من عده جهات بأقل جهد وتكلفة.
- تخطيط البيع: تقوم المؤسسة بالتخطيط للمبيعات وهدفها الأول هو التوصل إلى أفضل طريقة لتصريف السلع التي أنتجتها، حيث تقوم بدراسة أهم نقاط البيع وأهم المتعاملين الذين يضمنون ترويج المنتج بأقل تكلفة.
- تخطيط التمويل: هو عملية وضع التقديرات للمواد واللوازم التي تحتاجها المؤسسة وذلك في ضوء إمكانياتها. (أمينه، 2015م، ص 281-282).

مراحل التخطيط الاقتصادي:

مراحل الدورة التخطيطية:

إن السياسة الاقتصادية الكلية للدولة هي الوجه الأساسي لتحديد أهداف الخطة بجوانبها المختلفة. ومن أهم شروط نجاح الخطة اعتمادها على قاعدة بيانات إحصاءات واسعة بغرض تحقيق الربط بين الأهداف والتصورات التي تمتلكها القيادة السياسية مع الواقعية في إعداد

الخطة، والواقعية هنا نعنى بها التعرف على إمكانية تنفيذ الأهداف المرسومة ووسائل نجاح تحقيقها.

إن عملية وضع الخطط الاقتصادية والاجتماعية يتطلب الآتي:

- 1 بناء أجهزة فنية مختصة لعمليات جمع البيانات وتحليلها على جميع المستويات الإدارية.
 - 2 ضمان وجود علاقة فنية بين هذه المستويات لتأمين إنسانية وتدفق المعلومات فيما بينها.
 - 3 تدعيم هذه الأجهزة بقرارات إدارية من السلطة المسؤولة عن التخطيط لتسهيل عملها وضمان تعاون الأجهزة الأخرى معها على شتى المستويات.
- إن بناء هذه القنوات الإحصائية أفقياً ورأسياً في جميع مؤسسات الدولة يضمن التدفق النوعي والكمي للمعلومات **Information's** بين القاعدة والقمة في كل المستويات عند صياغة الأهداف ومتابعة تنفيذها مما يسهل عملية الوصول إلى الهدف المنشود بالسرعة المطلوبة. وعند توفر هذه الأجهزة والتأكد من قدرتها على تزويد الجهات المختصة بمعلومات عن الواقع المراد التخطيط الذي تعمل فيه الخطة، وقدراتها على إرجاع المؤشرات والقرارات. عند ذلك تبدأ فعلاً عملية إعداد الخطة المرسومة وبدون ذلك لا يمكن أن تتصور تخطيطاً علمياً وبالتالي يكون بعيداً عن تحقيق الأهداف.

تمر عملية التخطيط بعدة مراحل ابتداء بوضع الخطة (الإطار التخطيطي) الذي يحتوي على متطلبات الخطة والتي بدونها لا يمكن أن تحقق أية نجاح وفيما يلي يمكن استعراض مراحل التخطيط الاقتصادي.

أولاً: إعداد الخطة: تعتبر مرحلة إعداد الخطة المرحلة الأولى والأهم في عملية

التخطيط، ونجد إن عملية هذه المراحل يمر بعدة مراحل وهي:

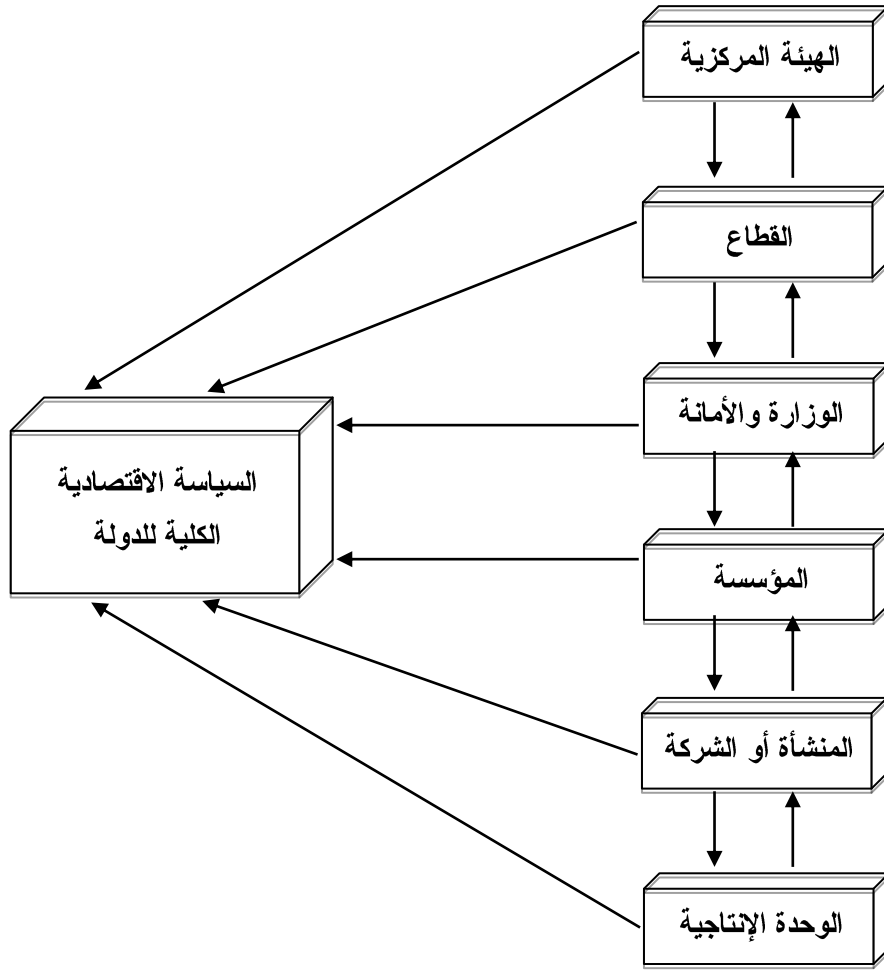
- 1 - تكوين قاعدة البيانات والإحصاءات الأولية: تعتبر هذه نقطة البداية التي تبني عليها العملية التخطيطية وتشتمل على بيانات ومعلومات عن الموارد البشرية المتاحة والمحتملة من حيث هيكل السكان النوعي والعمرى وتوزيعه الجغرافي. وبيانات عن القوى العاملة (توزيع العاملين على الأنشطة الاقتصادية والمهارات التخصص المهني). وبيانات عن الموارد المادية المتاحة والمحتملة من حيث

الطاقات الإنتاجية ومستويات الإنتاج في كافة الأنشطة وحجم استغلالها. وبيانات عن الموارد الطبيعية المتاحة وإمكانية زيادتها ونموها ومستوى استغلالها.

2 - وضع الأهداف الأولية: وعلى ضوء ما جمع من بيانات وإحصائيات تحدد القيادة السياسية للدولة الأهداف العامة للخطة التي تسعى الدولة لتحقيقها من خلال التخطيط (Planning) ولا تكون هذه الأهداف نهائية بل هي عبارة مؤشرات يستهدى بها القائمون على أمر النشاط الاقتصادي بالبلاد.

شكل رقم (1)

يوضح السياسة الاقتصادية الكلية للدولة



↑ تعنى مؤشرات عامة وتوجيهات وقرارات

↓ تعنى بيانات وإحصائيات ومقترحات

(مخطط العلاقات الفنية بين المستويات التخطيطية في الدولة) (علي، 2013م)

3 - ديمقراطية التخطيط: يقصد بذلك (جمهرة التخطيط) أن يكتسب التخطيط الطابع الجماهيري في إخضاع أهدافه إلى مناقشات علنية مع أفراد المجتمع المستهدفين بعملية التخطيط، انطلاقاً من مبدأ (الجماهير هي مادة التنمية وهدفها) (وعادة في الدول التي تتبع أسلوب التخطيط لا يعنى بالجمهرة هنا اشتراك الجماهير في هذه العملية وإنما يتم ذلك من خلال الهيئات الشعبية والسياسية الممثلة لهم).

وبعد الانتهاء من هذه المناقشات تتمكن الجهات المختصة من تحديد معدلات النمو المطلوبة (الأهداف) ومن ثم تلتزم هيئة التخطيط المركزية بوضعها في إطار تخطيطي أولي.

4 - إعداد الإطار العام للخطة: تقوم جهات الاختصاص في هذه المرحلة بإعداد الإطار الأولى للخطة الاقتصادية وتحديد معدلات النمو القطاعية في ضوء المعدل العام على مستوى الاقتصاد القومي فإذا كان معدل النمو الاقتصادي الكلي المستهدف (6%) سنوياً، فإن ذلك لا يتحقق إلا إذا حقق القطاع الصناعي معدل نمو مقداره (8%) والزراعي معدل (5%) والخدمي (4%) والنفطي (3%) وهكذا.

وهذا معناه أن هيئة التخطيط المركزي تقوم بتحديد وتوزيع معدلات النمو القطاعية وذلك من خلال دراسة إمكانية كل قطاع وقدراته على المساهمة في تحقيق معدل النمو الاقتصادي المطلوب.

5 - الحوار بين القاعدة والقمة على مستوى الوزارة والقطاع: تصاغ الأهداف الخاصة بكل قطاع ووزارة من قبل جهاز التخطيط المركزي في إطار معدل النمو الاقتصادي المستهدف ثم يتم تجزئته إلى معدلات نمو قطاعية مختلفة بغرض تحقيقها. وترسل إلى الوزارات في شكل مؤشرات عامة وتوجيهات تقتضى وضع التفاصيل الفنية لها. فتقوم الوزارات بمناقشة هذه المؤشرات العامة ولا بد من إطلاع العاملين (في الوحدات الإنتاجية) على هذه الأهداف والتوجيهات بوضوح لأنهم هم القاعدة التي تصنع تحقيق هذه الأهداف، بالإضافة إلى أهميتهم في عمليات تنفيذ تلك الأهداف.

وبنفس القنوات يتم إرجاع آراء ومقترحات الوحدات الإنتاجية بعد تنسيقها في كل مستوى. وترفع إلى المستوى الأعلى منه إلى أن تصل إلى المستوى الأعلى وهي الوزارة وهنا يتم الخروج بصيغة موحدة تأخذ في الاعتبار جميع الآراء والمقترحات الواردة من كل المؤسسات.

وتقوم الوزارة بتصعيدها إلى جهاز التخطيط المركزي الذي يقوم بعرضها على اللجان الفنية الخاصة بكل قطاع.

6 - الإطار التفصيلي للخطة: بعد أن تجتمع لدى هيئة التخطيط المركزي ردود ومقترحات الوزارات بشأن معدلات النمو القطاعية والمشروعات والتوسعات المطلوبة يتم تنسيق ذلك من قبل اللجان الفنية القطاعية والمتخصصة في هيئة التخطيط المركزي ثم عرضها على القيادة السياسية لإقرارها بعد مناقشتها وإجراء التعديلات عليها لتتماشى مع الواقع.

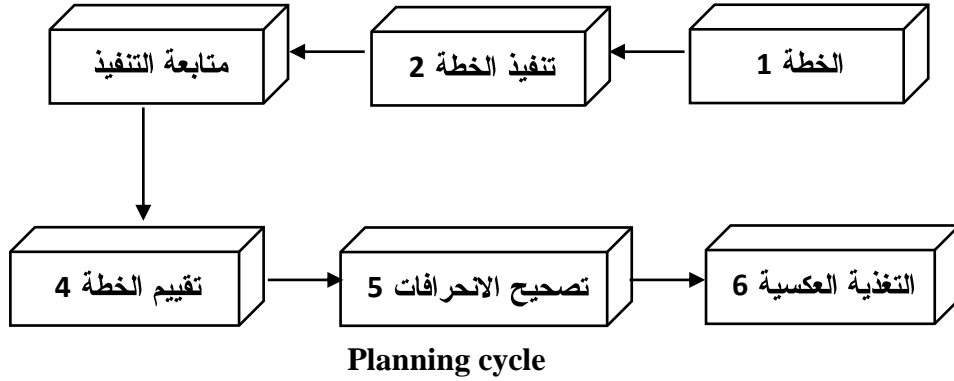
وغالبا لا تجرى السلطات تغيرات جوهرية على مضمون الخطة وإنما تعطى بعض التوجيهات والإرشادات التي تساعد على تنفيذها مراعية في ذلك (المتغيرات الداخلية والخارجية).

ثانياً: تنفيذ الخطة: بعد إقرار الخطة رسمياً من قبل الجهات المختصة تصبح عملية تنفيذها حالة إلزامية على الوزارات والوحدات الإنتاجية المختلفة في كل المستويات، فتقوم الوزارة بإنزال قرار التنفيذ إلى كل المستويات إلى أن يصل إلى أصغر وحدة إنتاجية في صورة قرار إلزامي بالتنفيذ.

وفي هذه الحالة تقوم الوحدات الإنتاجية بتحديد الموارد والاحتياجات اللازمة وفي حالة عجز الوحدة الإنتاجية أو الجهات الأعلى على تدبير الاحتياجات من الموارد الأولية يتم استيرادها من الخارج من قبل المنشأة مباشرة أو من خلال جهة مركزية في الدولة تقوم بذلك. ويعتمد ذلك على شكل النظام الاقتصادي ودرجة المركزية السائدة فيه وتجرى بعد ذلك عملية البداية في التنفيذ وفق الجدول الزمني المحدد ومن ثم تقسم الخطة إلى مراحل زمنية متتابعة (شهرية، سنوية، خمسية أو عشرية أو ربع قرنية" في السودان (2003-2027م). ويعتمد ذلك على شكل النظام الاقتصادي ودرجة المركزية السائدة فيه وتجرى بعد ذلك عملية البداية في التنفيذ وفق الجدول الزمني المحدد ومن ثم تقسم الخطة إلى مراحل زمنية متتابعة (شهرية، سنوية، خمسية أو عشرية أو ربع قرنية" في السودان (2003-2027م).

شكل رقم (2)

يوضح تصحيح الانحرافات



Planning cycle

المصدر: (علي، 2013م)

ثالثاً: متابعة تنفيذ الخطة **Following** : تعنى أن ما تحقق يجب أن يكون مطابقاً لما تقرر في كل وحدات النشاط الاقتصادي بدءاً بالمنشأة انتهاءً بالمستوى الكلي للاقتصاد. ومن خلال المتابعة يمكن تحديد الانحرافات والخلل بين ما تم تخطيطه وما تم إنجازه. وفي حالة عدم المراقبة (فقدان الرقابة) عند أي مستوى عن المستويات التخطيطية يمكن أن ينتج عن ذلك:

- 1 - عدم وضوح المشاكل التي تظهر أثناء عملية تنفيذ الخطة.
- 2 - عدم معرفة واجبات الأفراد عند كل مستوى من مستويات تنفيذ الخطة وبالتالي تنعدم إمكانية تحديد مواطن الخلل والأشخاص المسؤولين عنه.
- 3 - تنعدم الرؤية فيما يتعلق بعملية الإيرادات والمصروفات.
- 4 - عدم معرفة واجبات الأفراد عند كل مستوى من مستويات تنفيذ الخطة وبالتالي تنعدم إمكانية تحديد مواطن الخلل والأشخاص المسؤولين عنه.
- 5 - تنعدم الرؤية فيما يتعلق بعملية الإيرادات والمصروفات.
- 6 - من الصعب وضع سياسات محددة لحل مشكلة غير واضحة لانعدام الرؤيا السليمة لغياب عملية المتابعة.

وهناك عدد من أنواع المتابعة (سابقة و متزامنة ولاحقه):

أ/ المتابعة السابقة: وتعنى المتابعة السابقة عملية فحص خطوات تنفيذ الخطة قبل عملية الشروع في تنفيذها وذلك للتأكد من إمكانية التنفيذ في إطار الظروف والإمكانيات المتاحة. (هنالك متغيرات قد تحصل بعد وضع الخطة) وهذه من أهم مراحل عملية المتابعة لتجنب

الأخطاء والخسائر التي يمكن أن تؤدي إلى آثار اقتصادية كبيرة أي باختصار أنها (متابعة وقائية قبل التنفيذ).

يعاب على هذا النوع من المتابعة بأنه لا يأخذ المتغيرات اللاحقة بشكل دقيق وقد تحدث مجموعة من الانحرافات لأسباب خارجة عن إرادة المخطط (المتغيرات المفاجئة في السياسة العامة للدولة أو وقوع كوارث أو إعلان حالة الطوارئ للحروب).

ب/ المتابعة المترامنة (step by step): وتسمى متابعة خطوة بخطوة وهي متابعة تتم أثناء عملية التنفيذ وفي كل مرحلة من المراحل التنفيذية وعند جميع المستويات التخطيطية (Planning Standard) هذا النوع يعتبر أفضل أنواع المتابعة في إطار الدورة التخطيطية وخاصة في المشروعات الجديدة.

فعند ظهور أي انحراف يمكن السيطرة عليه وعلاجه ما أمكن ذلك وعند عدم القدرة على تصحيحه لأسباب ترتبط بقصر الفترة الزمنية مثلاً أو عدم التقدير الدقيق للموارد المتاحة والمحتملة في هذه الحالة يترك للمراحل اللاحقة في الدورة التخطيطية.

ج/ المتابعة اللاحقة: هي المتابعة المتأخرة وتأتي بعد الانتهاء من عمليات التنفيذ وعندها تحدد الانحرافات وتتخذ الإجراءات اللازمة لتصحيحها، يعاب على هذا النوع من المتابعة أنه لا يمكن أن يجنب المنشأة الخسائر لأنه يجئ متأخراً ليعالج الأخطاء التي قد وقعت فعلاً. كذلك يعاب عليه أنه يهدر الموارد المالية لأن عملية تصحيح الانحرافات من خلال إعادة التنفيذ مرة أخرى عملية لها تبعاتها المالية مما يعد هدراً للموارد المتاحة وضياًعاً للوقت وعدم الوصول إلى الأهداف في الفترة المحددة.

خصائص المتابعة الفعالة:

يجب أن تحظى العملية التخطيطية باستخدام نظام متابعة فعال يحقق ما يلي:

- 1 - وضوح الإجراءات الرقابية لتحديد الانحرافات بدقة.
- 2 - استخدام نظام سريع لتوصيل المعلومات والتوجيهات وتبادلها بين كافة المستويات داخل المنشأة.
- 3 - مراعاة الجوانب السلوكية لضمان دقة التنفيذ.

رابعاً: تقييم الخطة: في هذه المرحلة تقوم لجان التخطيط بعملية مقارنة بين الأداء المخطط له (ضمن الفترة الزمنية المحددة) مع ما تم تحقيقه فعلاً، ومن خلال هذه العملية سوف تبرز لنا حالتان:

1 - أن يتطابق الأداء المحقق مع الأداء المخطط ولا توجد انحرافات وهذا معناه أن الخطة تم تنفيذها بشكل سليم.

2 - الأداء المحقق غير مطابق للأداء المخطط وهناك انحرافات عن الخطة الموضوعية وهذه الانحرافات هي:

أ/ انحرافات إيجابية (الأداء المحقق أكبر من الأداء المخطط)

ب/ انحرافات سلبية (الأداء المحقق أقل من الأداء المخطط)

وفى كلا الحالتين يعتبر الخروج عن الأداء المخطط انحرافات غير مرغوب فيها، فلو تجاوزت نسبة السماح المحددة في التخطيط وهي (+ أو - 10%) وهذه انحرافات عادية وعليه فلو تجاوزت الانحرافات هذه النسبة يكون الأداء المحقق أقل من (90%) أو أكبر من (110%) سيعرض الوحدة الإنتاجية للمساءلة لأنها لم تستطع استغلال الإمكانيات المتاحة بطريقة مثلى في الحالة الأولى (انحرافات سلبية) أو لأنها لم تستطع قراءة إمكانياتها المتاحة والمحتملة عند إعداد الخطة مما أدى إلى انحرافات إيجابية (Positive deviation) وذلك أيضاً قد يقود إلى نتائج غير مرغوبة على مستوى الاقتصاد القومي.

فكلا الحالتين (الانحرافات السلبية أو الإيجابية) يعتبران قصوراً في الخطة. حيث كان يمكن تفادي أخطاء الحالة الأولى أثناء مرحلة المتابعة المتزامنة والعمل على علاجها.

خامساً: تقويم الخطة: وتسمى هذه المرحلة تصحيح الانحرافات وفيها تجري عملية

تصحيح الانحرافات التي حددتها لجان المتابعة، ولا تجرى عملية تصحيح الانحرافات

العادية (+ أو - 10%) وإنما عمليات التصحيح تكون للانحرافات الاستثنائية. (Exceptional deviations).

خطوات تصحيح الانحرافات:

1 - دراسة وتحليل أسباب الانحرافات بشكل دقيق وتحديد المشاكل والمعوقات التي

أدت إلى ظهورها ووضع الحلول المناسبة لمعالجتها.

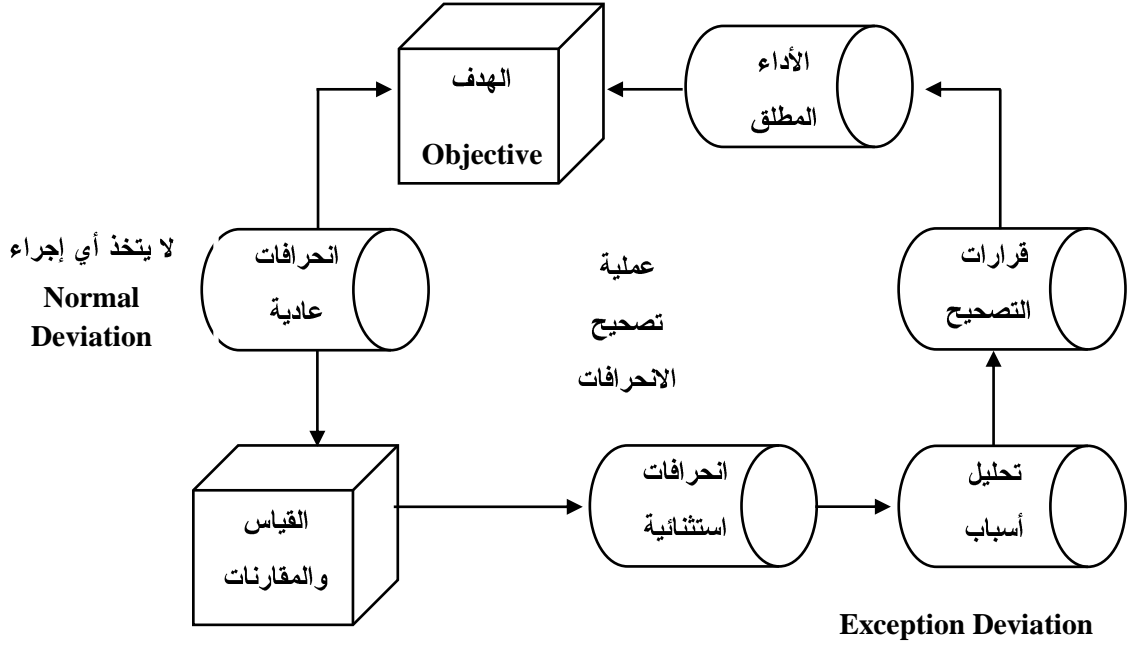
2 - اتخاذ قرارات التصحيح لإلغاء الانحرافات الاستثنائية أو تحويلها إلى انحرافات

عادية كلما أمكن ذلك.

3 - تحقيق التطابق بين الأداء المحقق بغرض تحقيق أهداف الخطة.

شكل رقم (3)

يوضح مراحل تنفيذ الخطة



المصدر: (علي، 2013م).

المبحث الثالث أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي

أسس ومبادئ التخطيط الاقتصادي:

هناك عدد من المبادئ والأسس الضرورية التي يجب الأخذ بها في عملية التخطيط

الاقتصادي على المستوى الكلي وهي:

أولوية التخطيط:

يقصد بهذا إعطاء التخطيط المرتبة الأولى في النظام الإداري للمؤسسة، لأن التخطيط هو الوحيد الذي يحدد أهداف المؤسسة والعلاقات داخل المؤسسة ونوعية الموارد البشرية المطلوبة وتوجيه نظام الإدارة والنظام الرقابي.

الواقعية:

تعتبر من أهم سمات التخطيط الاقتصادي وهي تعني أن يراعي عند وضع الخطة الواقع الاقتصادي والاجتماعي للدولة موضوع الخطة ويجب التعرف العلمي المدروس على موارد تلك الدولة (البشرية والمادية واقعيًا ودراسة احتياجاتها من هذه الموارد). وأن يتم اختيار وسائل يسمح واقعا الأخذ بها والتفاعل معها والنمو بموجبها من أجل استخدام الموارد المتاحة والمحتملة لتحقيق الأهداف الموضوعية والتي تلبي احتياجات المجتمع. إن الواقعية في التخطيط تعد أمراً ضرورياً لتحقيق أهداف الخطة إذ أن وضع أهداف تفوق الإمكانيات المتاحة يعيق عملية تحقيق تلك الأهداف مما يؤدي إلى عدم إمكانية تنفيذ الأهداف الموضوعية في الخطة. كما أن وضع أهداف أقل من الموارد والإمكانيات المتاحة يعني ذلك أن الخطة قاصرة عن الاستخدام الأمثل للموارد والإمكانيات المتاحة من أجل إشباع أكبر قدر ممكن من رغبات المجتمع.

الشمولية:

حتى تحقق الخطة أهدافها ينبغي أن تتسم بالشمولية ويقصد بالشمولية في الخطة أن يكون التخطيط شاملاً لكافة القطاعات الاقتصادية وكافة المتغيرات الاقتصادية (الاستهلاك، الادخار، الاستثمار) ولذلك يجب أن يكون التخطيط شاملاً لكل المناطق الجغرافية.

إذ إن شمول كافة القطاعات الاقتصادية ضروري جداً من أجل تنمية هذه القطاعات لأن إخضاع قطاع واحد أو قطاعات معينة وعدم إخضاع الأخرى لعمليات التخطيط يعيق عملية التخطيط في القطاعات التي يجرى التخطيط لتطويرها.

التنسيق:

يعد من الأمور الضرورية في عملية التخطيط لأنه يضمن عدم التعارض أي عدم تعارض الأهداف فيما بينها من ناحية وعدم تعارض الوسائل من ناحية ثانية. يحصل التعارض في الأهداف إذ انعدم مبدأ التنسيق في الخطة، كما يعني التنسيق ما بين اتجاهات عملية التخطيط خلال الفترات الزمنية المتعاقبة للتخطيط بحيث لا تتعارض خطة مع الخطة التي سبقتها أو التي تليها إذ يؤدي هذا التعارض إلى تعاطف خطة مع خطة أخرى.

المرونة:

وهي تعني أن الخطة تكون قادرة على استيعاب التعديل عندما يظهر أن وضع الخطة كان غير سليم أو كانت هنالك مستجدات وظروف واقعية تجعل تنفيذ الخطة الموضوعية غير ممكن أو حدوث تغييرات في الواقع الاقتصادي المحلي أو الدولي تستدعي هذه الظروف تعديل الخطة بما يتناسب مع هذه المتغيرات. ولا بد أن تحيط المرونة بقيود تحميها وتحدد حالات اللجوء إليها حتى لا تصبح المرونة مجالاً أو مدعاة لعدم تنفيذ الخطة.

الإلزام:

إن الالتزام بالخطة ضرورة تتطلبها عملية التخطيط ولو ترك الأمر للجهات ذات الصلة بتنفيذ الخطة دون قيود قد يؤدي في النهاية إلى عدم تنفيذ الخطة بشكل جزئي أو بشكل كامل مما يؤدي إلى عدم تحقيق أهدافها المحددة. وعلية فإن عدم تنفيذ الخطة جزئياً أو كلياً سيؤدي إلى إعاقة تنمية المشروعات الأخرى وخاصة التي لها علاقة بهذه الخطة (تعثر خطة القطاع الزراعي تعني إعاقة تنفيذ خطة القطاع الصناعي والعكس) لأن هنالك ترابط بين المشروعات بعلاقات متشابكة في إطار الاقتصاد الوطني.

ولتحقيق الالتزام في الخطة فإنها تصدر عادة في شكل قانون ملزم ويجرى تبليغه إلى الجهات ذات الصلة لتكون ملزمة بتنفيذه عند عدم وجود مبررات موضوعية تعيق تنفيذ الخطة (حروب والكوارث الطبيعية).

الاستمرارية:

يجب أن تكون عملية التخطيط مستمرة لارتباطها باستمرارية الأنشطة الاقتصادية، ولذلك تأخذ الدول عادة بالتخطيط المستمر لأن التخطيط لفترة معينة دون التخطيط لفترة أخرى يعيق التخطيط حتى في هذه الفترة المعينة نسبة للترابط الزمني بين الخطط حيث أن مخرجات الخطة الحالية مثلاً تستخدم كمدخلات في الخطة اللاحقة مثل القطاع الصناعي مع الزراعي أو مع بعضة البعض.

أحياناً تضاف فترة معينة إلى فترة الخطة (إضافة عام) بدلاً من أن تنتهي ويعمل بخطة جديدة.

مركزية التخطيط ولا مركزية التنفيذ:

إن المركزية في التخطيط تعد ضرورة أساسية لتوفير النظرة الشاملة لحركة الاقتصاد وتطوره بالكامل من خلال الخطة وهذه النظرة الشاملة لا يمكن أن تتوفر إلا مع وجود جهة مركزية أي أن وجود جهات متعددة يتعارض مع النظرة الشمولية. إلى جانب ذلك فإن التكامل بين عناصر الخطة يقتضى هو الآخر وجود إدارة مركزية خاصة أن هناك قدرات بشرية وفنية محددة يجب تركيزها في هيئة لديها المقدره على اتخاذ القرارات التخطيطية بدلاً من تشتيتها في عده هيئات لا تتوفر لديها مقدره اتخاذ القرار.

كما أن اللامركزية في التنفيذ يبررها صعوبة قيام هيئة مركزية بالتنفيذ لكافة المشاريع وفي كافة القطاعات والمناطق خاصة إذا كان عدد المشاريع كبيراً ودرجه تنوعها شديدة. وكلما زاد الاقتصاد تعقيدا زادت الحاجة إلى إتباع اللامركزية في التنفيذ.

التكامل:

يعتبر من الأمور الضرورية في الخطة التي يجب توفرها في الخطة فهو يهتم بدراسة العلاقات المتداخلة بين المشروعات، دراسة بشكل دقيق من خلال بيانات ومعلومات مأخوذة من الواقع الاقتصادي ومن ثم يتم اختيار المشروعات التي تتوفر فيها علاقات تكاملية أكثر من

غيرها مما يؤدي إلى تحقيق أكبر قدر من الإسهام في التحفيز على تحقيق الأهداف المرسومة في الخطة وبأقل التكاليف.

الديمقراطية:

تعني مشاركة الجماهير في الاقتراح ووضع الخطة وهذا يُعد من المبادئ الأساسية في التخطيط:

- لأن الخطة تهدف لغرض نهائي وهو رفع مستوى المعيشة لهذه الجماهير من ناحية وتستخدم موارد هذه الجماهير من ناحية ثانية.
- وحتى يتم اندفاع هذه الجماهير وتفاعلها مع تنفيذ الخطة لابد من مشاركة هذه الجماهير في وضع الخطة التي تسعى لرفع مستواهم المعيشي.

الكفاءة:

يجب أن يتوفر في عملية التخطيط عنصر الكفاءة، وأن تحقق أقصى الأهداف لإشباع أكبر قدر ممكن من الحاجات وذلك بأقل قدر ممكن من التكاليف وذلك عن طريق اختيار أفضل الوسائل وبدون ذلك يصبح التخطيط غير علمي ولا واقعي وبالتالي لا يعتبر بديلاً عن آلية السوق كوسيلة لإدارة الاقتصاد.

مقومات نجاح التخطيط:

على ضوء تجارب التخطيط في كثير من الدول النامية التي أخذت بأسلوب التخطيط من أجل التنمية، نجد أن هنالك مبادئ عامة يتوقف عليها نجاح التخطيط إلى حد كبير، ويمكن إيجازها في الآتي:

- 1 لا بد من توافر جهاز تخطيطي قادر على وضع الخطط ومتابعتها.
- 2 لا بد من توافر جهاز قوي قادر على التحليل التخطيطي للمشروعات بغية وضع إطار الخطة العامة والخطط السنوية التفصيلية.
- 3 التخطيط يسبق عملية التمويل، بمعنى أن تكون أهداف الخطة أساس لإعداد مشروع الميزانية العامة والميزانيات الملحقة، وتعد هذه على ضوء التقديرات الواردة في مشروع الخطة السنوية.
- 4 يجب أن يكون التوزيع الجغرافي للمشروعات توزيعاً عادلاً، فليس من العدالة أن تتركز المشروعات في العواصم والمدن الكبيرة، لأن عدالة توزيع المشروعات هو

الضمان الوحيد لحسن استغلال الموارد. وضمان وصول الخدمات لكافة الأقاليم على قدم المساواة، مما يؤدي إلى الاستقرار ويجنب الدولة الصراعات والحروب الأهلية التي تزخر بها الدول الأفريقية.

5 أن يجري تخطيط الموارد البشرية جنباً إلى جنب مع تخطيط الموارد المادية حتى لا يكون قصور بعض فئات العاملين أو الفنيين عن سد احتياجات مشروعات الخطة بمثابة اختناقات تعوق الخطة (تنفيذ الخطة)، مما يؤدي إلى عدم تحقيق أهدافها المرسومة.

6 أن يكون إعداد الخطة وتنفيذها على أساس المشاركة الإيجابية بين جهاز التخطيط المركزي وبين الأجهزة المختلفة في الدولة على مختلف المستويات لأن هذه المشاركة ضرورية لتضافر جهود العاملين في هذه الأجهزة المعنية بالخطة.

7 لا بد أن يقاس نجاح كل وحدة إنتاجية بمدى تنفيذ نصيبها من الخطة. ولا بد أن يقترن أي تقصير في الأداء بالجزاء الرادع وتحميل الإدارة العليا في الوحدة الإنتاجية لمسئوليتها الكاملة عن التنفيذ وعن تحقيق الأهداف.

8 لا بد من نشر الوعي التخطيطي بكل وسائل الإعلام، حتى يعرف كل مواطن أهمية التخطيط في المجتمع ومبرراته، ويعرف الإطار العام للخطة الشاملة، ويعرف أهداف الخطة واتجاهاتها يعرف الإطار العام للخطة الشاملة ويعرف أهداف الخطة واتجاهاتها يعرف حقوقه وواجباته إزاءها كمواطن منتج أو مواطن مدخر أو مواطن ممول.

9 للاستقرار السياسي "الأمن الداخلي والخارجي" وهذا يعد أهم المقومات لأن الخطط بأنواعها الزمنية المختلفة تحتاج لتوفير الاستقرار حتى يتم تنفيذها بالصورة المثلى، ويتحقق هدفها التنموي وهناك علاقة طردية بين التنمية والاستقرار.

معوقات التخطيط:

- نقصد هنا بالمعوقات هي الأسباب التي تؤدي إلى عدم إكمال إعداد الخطة مثل:
- 1 - نقص المعلومات: عدم الاحتفاظ بالسجلات والملفات القديمة التي تتوفر فيها المعلومات.
 - 2 - قدم المعلومات: خاصة بما يتعلق بالإيجار والأجور لأنها الأساس في حساب تكاليف المشروع الذي يعد له الخطة.
 - 3 - عدم الاهتمام بالمعلومات العامة: كالأنظمة والتعليمات الحكومية ومعدل النمو السكاني، ومستوى دخل الفرد وإحصائيات التجارة الداخلية والخارجية.
 - 4 - عدم تحديث معلومات الخطة: حيث بعض الأحيان يؤجل تنفيذ الخطة لسبب ما مما يجعل كل المعلومات التي بنيت عليها لا تتناسب ووقت التنفيذ لاختلاف الأسعار أو للتغيير في السعلة المراد إنتاجها.
 - 5 - تغيير الهدف أو انعدامه.
 - 6 - عوامل إدارية واقتصادية: وهي إجبار المدراء مرؤوسيههم على إتباع أفكارهم مهما كانت نتيجتها، وعدم الإحاطة بمنقلبات أسعار العملات في السوق.
 - 7 - عوامل المهارة: من توفر الأيدي العاملة اللازمة للقيام بالخطة المرسومة بحذافيرها.

(أمينة، 2015م، ص89)

قياس التخطيط:

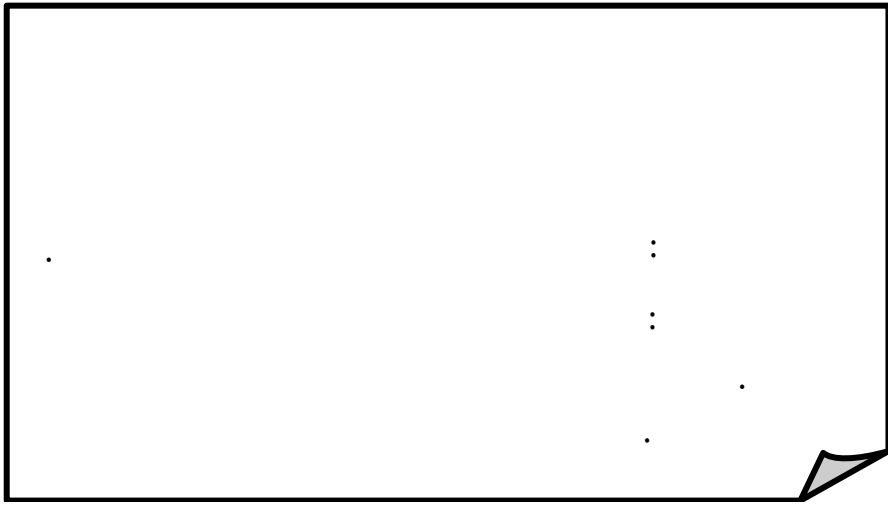
هنالك عشر خطوات لقياس الخطة الناجحة وهي:

- 1 - الشفافية: وتعني الوضوح في الأهداف.
- 2 - مراجعة وتحليل العمليات.
- 3 - تبسيط إجراءات العمل.
- 4 - المقترحات.
- 5 - تحديد المعايير وتبسيطها.
- 6 - إدخال الطرق الحديثة والمتطورة.

- 7 - إعداد قائمة بالعمليات ووضع رموز لها.
 - 8 - دراسة وقياس العمليات.
 - 9 - توظيف النشاط بصورة دقيقة تمنع التداخل.
 - 10 - الترابط والاستشارة بين المستويات الإدارية لمختلف الخطط والتحكم في العمليات.
- (عبد العظيم، 2007م، ص275).

خلاصة الفصل الثاني:

تناول الفصل الثاني الإطار النظري للدراسة وذلك من خلال ثلاثة مباحث، تحدث المبحث الأول عن مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي، أما المبحث الثاني تحدث عن أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي، وتحدث المبحث الثالث عن أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي.



الفصل الثالث

قطاع النقل في السودان

المبحث الأول: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان.

المبحث الثاني: مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان.

المبحث الثالث: واقع تخطيط النقل في السودان.

المبحث الأول تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان

بداية التخطيط الاقتصادي في السودان:

درجت الدول في عالمنا المعاصر على إعداد واعتماد التخطيط الاقتصادي والاجتماعي في المجالات الحيوية كافة مرتكزاً لتنفيذ برامج ومشروعات البناء الوطني في المراحل المختلفة الأمر الذي جعل من التخطيط منهجاً وأسلوباً لإنقاذ مشروعات الدولة الحديثة إذ لا يمكن الاستغناء عنه للحفاظ على موارد الدولة المادية والبشرية من الهدر الذي يعرقل عمليات التنمية والنهوض في أي مجتمع (محمد، 2014م، ص21).

فكانت أولى محاولات التخطيط للاقتصاد السوداني في العام 1899م مع بدايات الحكم الثنائي الإنجليزي المصري للبلاد، الذي أنشئ نظاماً إدارياً بسيطاً وفعالاً يستند على سياسة قائمة على خمس موجّهات أعدها اللورد كرومر وهي:

- 1 - الإدارة الجيدة.
- 2 - زيادة السكان.
- 3 - تحسين الاتصالات.
- 4 - توسيع إمدادات المياه وزراعة القطن.
- 5 - تأمين توفير كميات كافية من الوقود قليل التكلفة.

حيث كانت تلك الموجّهات أولى الجهود في مجال التخطيط للتنمية من قبل الحكومة الاستعمارية، وكان التركيز على الإدارة الجيدة من أجل فض النزاعات حول الأرض، والتركيز على زيادة السكان لأن أعدادهم كانت قليلة نتيجة للحروب والأمراض، ولذا كان مطلوباً تشجيع الزراعة بطرق وأساليب مختصره في استخدام العمالة، وأدى ذلك إلى قيام مشاريع الري الصناعي بالطمبات والقنوات على جانبي النيل الأزرق والأبيض لإنتاج بعض المحاصيل النقدية للتصدير (كالقطن).

وتعطي تلك الموجّهات فكرة عن توجيه معظم الاستثمارات للمشروعات المفضلة للحكم الاستعماري والمتمثلة في إنشاء السكة حديد والكباري والبوستان والتلغراف وبعض المنشآت العامة، وجزء ضئيل من الاستثمارات تم توجيهه لأعمال الري وزراعة المحاصيل.

برز الاهتمام بقضايا الفقر والجوع والمرض التي يعاني منها ثلث سكان العالم بانتهاء الحرب العالمية الثانية، وأدى ذلك الوعي إلى إصرار الدول الفقيرة والنامية على الإسراع بتنمية وتطوير اقتصادياتها، وكانت الإدارة في السودان على وعي بذلك التوجه وبدأ للمرة الأولى منذ قيامها بإعداد ما يمكن تسميته برمجة التنمية والتعمير.

بدأ الحديث عن إعادة البناء والتعمير بعد انتهاء الحرب، وفي عام 1945م تم تكوين لجنة أسبقيات التعمير وكانت مهمة اللجنة التأكد من سلامة مشروعات إعادة البناء والتعمير لما بعد الحرب، وكانت تلك اللجنة أول من وضع الخطوط الرئيسية لبرامج خطة التعمير الخمسية الأولى (1951/46م)، وكان البرنامج الأول للتعمير في الأساس برنامج خدمي موجهاً لتوفير خدمات مياه الشرب والكهرباء والتعليم والطرق.

وفي مطلع العام 1949م تم تكوين اللجنة الدائمة للصرف على المشروعات كلجنة فرعية للمجلس التنفيذي وحلت لجنة أسبقيات التعمير في أوائل عام 1951م.

عند انتهاء الخطة الخمسية الأولى أعتبر من الضروري الترتيب لوضع إليه تقوم بالتخطيط وإعداد الخطة الخمسية الثانية (1956/51) وتم تعيين لجنة التنمية من قبل أعضاء المجلس التنفيذي ومنح أعضائها صلاحيات واسعة تمثلت في إجراء مسح عام للموارد الطبيعية في السودان وإعداد خطة طويلة المدى من أجل حماية وتحسين المستوى المعيشي للسكان.

وبالرغم من أن برنامجي التنمية الأول والثاني لم يحققا النتائج المرجوة منهما في مجال تحسين مستويات المعيشة إلا أنها أديا إلى بعض التوسع في مجال التعليم والصحة والخدمات العامة.

ومن بعد ذلك بدأت الحكومة الوطنية أولى المحاولات في وضع خطة خمسية تغطي السنوات (1962/57م) ولكنها لم تظهر إلى حيز الوجود، إذ فاقت تكلفة المشروعات التي تقدمت بها الوزارات والمصالح الحكومية كل الموارد المتاحة المحلية والخارجية، وهكذا أستمر وضع الخطط والميزانيات السنوية حتى تغيير نظام الحكم في نوفمبر 1958م، فجاءت حكومة جديدة من خلال الانقلاب العسكري بقيادة الجنرال عبود وعززت من أهمية التخطيط القومي وأطلقت برامج طموحة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. (محمد، 2014م).

مراحل تطور التخطيط الاقتصادي في السودان:

مدخل:

بدأت خطط التنمية الاقتصادية في السودان ببرامج الاستثمار التي وضعت للفترة (1946-1951م) ثم تلاها برنامج استثمار للفترة الثانية (1951-1956م) وبعد ذلك تم وضع أول خطة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية تمتد لعشر سنوات (1970/60م) ثم خطة خمسية للفترة (1975/70م)، ثم تلتها الخطة الستية (1983/77م)، ثم تلى تلك الخطط البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي (1993/90م)، ثم الإستراتيجية القومية الشاملة (2002/92م)، وفيما يلي نستعرض هذه الخطط والبرامج ابتداءً من الخطة العشرية وحتى الإستراتيجية القومية الشاملة بشيء من الإيجاز.

أولاً: الخطة العشرية للتنمية (1960-1970م):

لقد عرف السودان التخطيط العلمي الحديث لأول مرة في العام 1960م عندما طرحت حكومة الرئيس إبراهيم عبود الخطة العشرية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والتي كان مقرر لها أن تستمر للفترة مابين العام المالي 1960 - 1961م إلى العام المالي 1970 - 1971م والتي كان من أميز أهدافها:

1/ تشجيع وتنمية الصادرات السودانية والتقليل من الواردات إضافة إلى تنويع

الصادرات.

2/ توسيع هيكل الاقتصاد السوداني.

3/ العمل على زيادة متوسط دخل الفرد الحقيقي عن طريق زيادة الإنتاج القومي.

4/ الاحتفاظ بمستوى ثابت للأسعار نسبياً.

5/ النهوض بالأحوال الاجتماعية والخدمات وخلق فرص كافية للعمالة المنتجة.

ولتحقيق هذه الأهداف رصد مبلغ (565) مليون جنية للصرف على الاستثمارات خلال فترة الخطة، وذلك بغرض تحقيق معدل نمو متوسط في الناتج القومي يقدر بـ 5.2% في العام، وقد قرر تمويل الاستثمارات الكلية في الخطة من المدخرات المحلية بنسبة 75% من أرصدة السودان الحرة بنسبة 1% ومن القروض والمعونات الخارجية بنسبة 34%.

وبناءً على ذلك وزعت الاستثمارات الكلية في الخطة على القطاعين العام والخاص

لتغطي كل القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث نال قطاع الخدمات الاجتماعية النصيب

الأكبر من إجمالي الاستثمارات بنسبة 27% ثم تلاه القطاع الزراعي بنسبة 21%، والقطاع

الصناعي بنسبة 19%، ثم قطاع النقل والتوزيع بنسبة 17%. بيد أن هذه الخطة فشلت في تحقيق أهدافها المعلنة لأنها لم تنفذ حسبما هو مخطط لها جراء حدوث انحرافات كثيرة في تنفيذ الخطة واندلاع ثورة أكتوبر 1964م التي قطعت الطريق على بلوغ الخطة نهايتها في العام 1969م وبذلك اعتبرت الخطة العشرية الأولى ملغاة.

ثانياً: الخطة الخمسية للتنمية 1970 – 1975م (المرحلة الأولى):

في الفترة من 1965م وحتى مايو 1969م لم تكن هناك خطة واضحة المعالم وأُعدت حكومات هذه الفترة على الخطط السنوية. فيما شهد العام 1970م تحولاً كبيراً في سياسة الدولة في عهد حكومات الرئيس جعفر نميري التي أعدت خطة جديدة هي الخطة الخمسية 1970م – 1975م.

فجاءت أهداف الخطة الخمسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية أكثر تفصيلاً عما كانت عليه الخطة العشرية الأولى وهي تتمثل فيما يلي:

- 1 - إحلال الواردات مع الاهتمام بترقية الصادرات.
- 2 - إعطاء الاهتمام الأكبر لقطاع الصناعة والنقل وخاصة السكة الحديد.
- 3 - زيادة حجم الإنتاج الزراعي ب 60.8% وتنمية الإنتاج الحيواني من أجل التسويق وزيادة حجم الإنتاج بمعدل 7.6%.
- 4 - تنفيذ برنامج شامل لاستثمارات القطاع العام للخدمات الاقتصادية والاجتماعية وذلك بزيادة الاستثمارات في مجال التعليم والثقافة ب 60% والتوسع في الخدمات الصحية بمعدل 8% والمرافق العامة ب 58%.

وعلي فقد هدفت الخطة لاستثمار حوالي 385 مليون جنية خلال سنوات الخطة لتحقيق معدل نمو متوسط في الناتج القومي يقدر ب 6.7% في العام. (الخطة الخمسية، م 1970، ص15)

وفي نوفمبر 1972م حدث تعديل كبير في مسار الخطة الخمسية بزيادة عاميين إضافيين إلى زمن الخطة الخمسية الأصلية لتصبح خطة سبوعية من عام 1970-1977م، وقد أدت تلك التعديلات إلى تغيير كبير في حجم الاستثمارات وتوزيعها بين القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث حصل قطاع النقل على النصيب الأكبر من الإعتمادات، بنسبة بلغت 34% من جملة

الاستثمارات، أما القطاع الصناعي ارتفعت نسبته قليلا ليصل 18% بدلاً عن 17% في الخطة الأصلية. (علي، 1977م، ص88-ص89).

ثالثاً: الخطة الستية للتنمية الاقتصادية (1977-1983م): -

على خلاف الخطتين العشرية والخمسية جاءت الخطة الستية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لتمثل الخطة الستية مرحلة أولى من ثلاث مراحل لخطة طويلة المدى تمتد عبر ثمانية عشر عاماً 1978/1977م - 1995/1994م.

وترمي الخطة أساساً إلى تحقيق نمو مطرد ومتوازن في الاقتصاد الوطني وزيادة إجمالي الناتج المحلي وتحقيق العدالة الاجتماعية باعتبارها الهدف الاسمي للتنمية، وفي ضوء ذلك جاءت أهداف الخطة الستية (المرحلة الأولى) على النحو التالي:

- 1 - تحقيق زيادة في متوسط دخل الفرد الحقيقي من خلال زيادة الناتج القومي بمعدل نمو متوسط 7.5% في العام في كلا القطاعين الحديث والتقليدي.
- 2 - العمل على تحسين ميزان المدفوعات من خلال إنتاج سلع بديلة للواردات.
- 3 - توسيع فرص العمالة المنتجة والحد من البطالة كخطوة أولى نحو القضاء عليها.
- 4 - إعطاء المزيد من الاهتمام للتنمية الريفية والمناطق المتخلفة.
- 5 - إقامة التخطيط للتنمية على قاعدة التخطيط الإقليمي وذلك للتأكد من أن برامج ومشاريع التنمية تعكس الإمكانيات والاحتياجات الحقيقية لكل إقليم، ومن هذا شأنه أن يحدث نمو متوازن بين الأقاليم، وذلك في إطار من التخصص والتكامل الإقليمي.

ولتحقيق ذلك رصدت الخطة السادسة مبلغ (2660) مليون جنية للصرف على الاستثمارات خلال فترة الخطة، على أن يكون تمويل الخطة بنسبة 48% من المصادر المحلية مقابل 52% من المصادر الخارجية.

وعليه جاء التوزيع القطاعي لاستثمار الخطة على القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث نال قطاع الزراعة والري ما نسبته 32% من جملة الإعتمادات، وقطاع الصناعة والتعدين نال ما نسبته 25%، وقطاع النقل والمواصلات 24%، والخدمات الاجتماعية والإدارة العامة حوالي 19%. (الخطة السادسة، 1976م، ص46-47).

واجه تنفيذ الخطة السداسية (المرحلة الأولى) عقبات عديدة أهمها تضافر عوامل داخلية وخارجية كان لها أثرها على الاقتصاد السوداني، فتطلبت الحالة الاقتصادية بالبلاد بعد عامين من إعداد الخطة وضع برنامج للإصلاح الاقتصادي والمالي في يونيو 1978م، شاركت في وضعة بعثات البنك الدولي وعرف ببرنامج الاستثمار الثلاثي 1979/78م - 1981/80م، وقد أشار برنامج الاستثمار الثلاثي إلى أن البلاد واجهت مشكلات نتجت عن قصور أساسي في التركيبة الهيكلية للاقتصاد وعلى وجه الخصوص تفوق الطلب لخدمات البنيات الأساسية على العرض، وتلى ذلك برنامج الاستثمار الثلاثي الثاني 81/80 - 1983/82م، وقد واجه نفس الظروف التي واجهت البرنامج الأول، ثم أعقب ذلك برنامج الاستثمار الثلاثي الثالث 84/83 - 1986/85م، وكان من أبرز نتائجه نقص الاستثمار وانخفاض الإنتاج الزراعي وتدني الناتج المحلي، وهي الفترة التي مثلت أزمة الاقتصاد السوداني.

رابعاً: البرنامج الرباعي للإنقاذ والإصلاح والتنمية (1989/1988م - 1992/1991م):

في هذا البرنامج حصل قطاع الخدمات على الأولوية وجاء تركيزه على قطاع الزراعة كمحور أساسي لعملية التنمية إلا أنه لم يوضع موضع التنفيذ، إذ ضربت البلاد في عام 1988م موجة من السيول والأمطار التي أعاققت عملية التنمية، حيث كان لزاماً على الحكومة النظر في معالجة لما خربته السيول والفيضانات، فوضع مدى زمني للبرنامج لمدة عامين يتم تمويله بقروض ميسرة من هيئة التنمية الدولية وصندوق التنمية الإفريقي والبنك الإسلامي، إلا أن البرنامج تعسر تنفيذه نتيجة إلى مواقف سياسية في تلك الفترة ساعدت على إبطاء فترة تنفيذ البرنامج إلى أربعة أعوام بدلاً عن عامين.

خامساً: البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي (1991/1990 - 1993/1992م):

جاء هذا البرنامج في مناخ التحرير الاقتصادي الذي أعلنته الدولة في نوفمبر عام 1992م ومتضامناً مع روح الخصخصة، فشجع هذا البرنامج والسياسات التي دعمته دور القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي، وجاءت أهداف البرنامج على النحو التالي:

- 1 - تحريك جمود الاقتصاد السوداني وتوجيهه نحو الإنتاج.
- 2 - حشد كل الطاقات المتاحة وفتح الباب لمن يرغب في المساهمة داخلياً وخارجياً في تحقيق أهداف البرنامج وتعديل الهياكل الاقتصادية والمالية والمؤسسية لفتح باب المشاركة للجميع (البرنامج الثلاثي، 1993م، ص2-4).

3 - تحقيق توازن اجتماعي بحيث لا يتم تحرير الاقتصاد على حساب الفئات الضعيفة اقتصادياً.

4 - إزالة العقبات الإدارية وغيرها من العقبات أمام المستثمرين والعاملين في الحقل الاقتصادي وكذلك المستثمرين غير السودانيين، للانطلاق تحت ظل سياسات وإجراءات جديدة (سياسات التحرير).

وعلى فبالرغم من نجاح البرنامج في تحقيق أهدافه على المدى القصير والمتمثلة في إزالة التشوهات التي أعاقت نمو الاقتصاد السوداني منذ نهاية السبعينيات إلا أنه لم يوفق في تحقيق التوازن والاستقرار والنمو المستدام في المدى المتوسط وذلك للأسباب الآتية:

- أ/ حصر البرنامج اهتمامه في الإصلاح الهيكلي دون ربط ذلك بالإصلاح الاقتصادي.
- ب/ تحرير العملة الوطنية وتعدد أنظمة سعر صرفها سارع في زيادة معدلات التضخم.
- ج/ حدوث الجفاف والتصحر في عام 1992/91م أثر سلباً على الإنتاج الزراعي المستهدف في تحريك النمو.

سادساً: الإستراتيجية القومية الشاملة 1992-2002م: -

جاءت الإستراتيجية القومية الشاملة على إنها خطة عشرية ووصفت نفسها بأنها تعمل على تخطيط شامل يستوعب كافة قطاعات المجتمع السوداني، (الإستراتيجية القومية، 1992م، ص189). وتعمل على تطوير وتعزيز قدرات السودان الاقتصادية من خلال سعيها لتحقيق الأهداف الآتية:

- 1 تحقيق العدالة والمساواة في توزيع الدخل والثروات.
- 2 إحداث تنمية متوازنة في أقاليم السودان المختلفة.
- 3 تشجيع المبادرات الخاصة والفردية بأسس وأشكال واسعة من الملكية الخاصة.
- 4 استبدال قطاع رأسمال الدولة بصيغ الملكية الشعبية الخاصة والفردية.
- 5 ومن واقع هذا الإطار العام لسياساتها تضمنت الإستراتيجية الاقتصادية أهدافاً للأداء الاقتصادي جاء فيها الآتي:

أ/ مضاعفة الدخل القومي خلال سنوات الإستراتيجية 20 ضعفاً.

ب/ تحقيق العدالة في توزيع الدخل والمعاش.

ج/ تحقيق الاستقرار في قيمة العملة الوطنية داخلياً وخارجياً.

د/ زيادة الصادرات لتمويل قيمة الواردات لأغراض الاستهلاك والاستثمار.

وفي إطار التخطيط الإنمائي أشارت الإستراتيجية إلى مرتكزات تقوم على الآتي:

- 1 - أن يشكل التخطيط الإنمائي طويل المدى الأساس للمراحل التخطيطية وذلك وفق برامج مرحلية تنتهي آجالها بنهاية الخطة.
- 2 - يكون التخطيط الإنمائي تأشيرياً، وأن يتم في إطار حرية العمل الاقتصادي وتحرير قوى السوق وحركة عوامل الإنتاج والحوافز الفردية.

سابعاً: الإستراتيجية القومية ربع القرنية 2002-2031م:

جاءت الإستراتيجية ربع القرنية (2002-2031م) على هدى الإستراتيجية القومية الشاملة (1992-2002م) التي مهدت الطريق للتخطيط الإستراتيجي للتنمية بالسودان بترسيخ نهج الاعتماد على الذات وتحريك قوى المجتمع الكامنة لتحقيق التنمية المستدامة.

ارتكزت الإستراتيجية القومية الربع قرنية على الموجهات الآتية:

- 1 - إتباع المنهج العلمي في التخطيط الإستراتيجي لإنشاء مؤسسات تراعي التخطيط الإستراتيجي وإعداد وتنفيذ ومتابعة وإشراك كل فعاليات المجتمع والمؤسسات الرسمية والشعبية في الإجماع على الرؤية الكلية.
- 2 - تطوير هياكل الدولة اتحادياً وولائياً من حيث التنظيم الإداري والقانوني والأداء العدلي والرقابي ، وذلك لأداء الخطط الإستراتيجية والبرامج المرحلية على وجه الجودة والامتياز وبما يتيح سرعة التجاوب المؤسسي مع المتغيرات.
- 3 - الانتقال من الديوانية التقليدية إلى المشاركة الفعالة وتعزيز مقدرات المؤسسات الوطنية في الإعداد والتنفيذ والمتابعة.
- 4 - ترجمة الرؤية الإستراتيجية إلى خطط مرحلية خمسية وبرامج معلومة الموارد والأولويات.

وجاءت موجهات القطاع الاقتصادي في الإستراتيجية ربع القرنية على الآتي:

أ/ تعظيم فعالية الأداء الاقتصادي من خلال تعبئة الموارد المالية والإنتاجية وبناء وترقية البنيات المؤسسية المنظمة للحركة الاقتصادية ترسيخاً للشفافية ومحاربة الفساد والهدر الاقتصادي.

ب/ التطوير المتجدد للمناهج الإدارية، وفوق متغيراتها العالمية، لمواكبة اقتصاديات المعرفة المعلوماتية والشراكة العالمية والتنمية المستدامة.

ج/ إسئامت الاستقرار في معدلات النمو الاقئصاءي والتوازن الهيكلي والارتفاع بها إلى معدلات نوعية من اقئصاءيات التقدم التقاني الذي يرتقي بالإنتاج الزراعي والصناعي والتبادل التجاري إلى قيمة تراكمية مضافة.

د/ تأسيس التنمية المتوازنة على قواعد العدالة والمساواة والارتقاء النوعي والكمي لمستويات المعيشة ومقومات الحياة الكريمة للمواطنين وحمايتهم من الفقر والحرمان.

ثامنا: الخطة الخمسية 2003-2007م (المرحلة الثانية): -

وفي إطار اعتماد الدولة على التخطيط كوسيلة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية إيماناً بالدور الذي لعبه التخطيط الإستراتيجي في المرحلة القادمة وذلك من خلال إنفاذ خطط التنمية وإعادة بناء ما دمرته الحرب، بتنفيذ الخطة الإستراتيجية ربع القرنية والتي حوت أهداف الألفية للتنمية وما تمخض عنه من اتفاقيات السلام (نيفاشا - ابوجا - الشرق) فلذلك كان لابد من أن تأتي الخطة الخمسية للمرحلة القادمة مرتكزة على الآتي:

1 جعل خيار وحدة السودان واقع من خلال الاستقرار السياسي والسلام الاجتماعي وذلك على أرضية عادلة من الحرية الدينية والسياسية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية ومن المشاركة في السلطة والثروة.

2 تحقيق التواءم بين الحرية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية، بحيث يكون الإنسان محور عملية التحديث والتطوير وذلك بتجفيف منابع الفقر وتمكين أفراد المجتمع من التمتع الكامل بحقوق الحياة والحرية.

جاءت أهداف الخطة الخمسية 2003-2007م في الجانب الاقتصادي على الأهداف

الآتية:

1 - قيام دولة صناعية ناهضة تتنوع فيها القاعدة الإنتاجية، وتتعدد التركيبية التصديرية وذلك بإعمال المعرفة التقنية والجودة الشاملة.

- 2 - التعدد والتنوع في التنمية الاستثمارية على جغرافية السودان الاقتصادية، مما يحقق أهداف التنمية المتوازنة ويمنح الاقتصاد ميزات التنوع الإنتاجي والتصديري ويحفظ التوازن السكاني والأمري الاجتماعي.
- 3 - تطوير الأولويات بين قطاعات النشاط الاقتصادي بوضع القطاع الخاص الإنتاجي والخدمي في موقع الريادة والمبادرة مع الارتقاء بأشكال المشاركة القطاعية الأخرى للقواعد الاجتماعية.
- 4 - ترقية التخصص والتوظيف للموارد، بتوجيه النصيب الكافي من العائدات البترولية والتعدينية وتطوير قطاعات البنية الأساسية للتنمية الزراعية والصناعية.

المبحث الثاني قطاع النقل في السودان

مقدمة:

يعتبر النقل أحد أهم عناصر التنمية الشاملة والتي تتمثل في التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية والتنمية السياسية.

والنقل في أبسط صور تعريفه هو قطع المسافات وتغيير المناطق والأماكن بالنسبة للأفراد والسلع والبضائع.

حسب ما هو معروف اقتصادياً لا تكون السلع والخدمات ذات منفعة، إلا إذا نقلت من المناطق التي تنتج فيها بكميات كبيرة إلى المناطق التي تكون فيها شحيحة. وتبعاً لذلك يقال إن النقل يوفر المنفعة المكانية، وذلك عن طريق سد الفجوة ما بين المنتج والمستهلك.

اقتصادياً نجد أن تكلفة النقل تمثل جزءاً أساسياً من سعر أي سلعة لذلك نجد أنه كلما قلت تكاليف النقل تقل أيضاً أثمان السلع والعكس، أي أنه توجد علاقة طردية ما بين أجرة أو تكاليف النقل وأثمان السلع والخدمات. وفي هذا الصدد فقد أعلن اللورد لوقارد عام 1922م بأن النمو الاقتصادي في إفريقيا يمكن تلخيصه في كلمة واحدة هي النقل (ولعل أهم الحجج والبراهين التي تساند وجهة نظر اللورد هي:

- 1 أن النقل يساعد ويساهم في الازدهار التجاري على أوسع مدى.
- 2 يؤدي النقل إلى توسيع السوق بما يمكن استيعاب الزيادة في الإنتاج، والتي تتيح من التخصص (**Specialization**) وزيادة الكفاءة من خلال اقتصاديات الحجم الكبير (**Economics Of Scale**).

3 إن الطبيعة غير المتجانسة لسطح الأرض، تعني أن أي جزء منها لا يمكنه من توفير كل احتياجاته، وبالتالي لابد من توفير بعض احتياجاته من الأجزاء الأخرى.

4 إن النقل يؤدي إلي التمازج الاجتماعي والى الفهم الواسع للقضايا وتوجهات المجموعة البعيدة جغرافياً. (عبد الرحيم، 2004م، ص5).

ومن هذا المنطلق يجد قطاع النقل الاهتمام المتزايد من كافة الجهات والأطراف والمؤسسات المشاركة في التخطيط للتنمية الشاملة. ونسبة لتداخل دور النقل في كافة الأنشطة الاقتصادية من إنتاج واستهلاك وتحديد مناطق وأماكن تركز الصناعات نجد أن كثير من

الدول والأمم قد أفردت كثير من الدراسات والبحوث لهذا المجال الحيوي الهام في قطاع الخدمات.

(نبيل، 2017م، ص17)

أيضاً نجد أن كثير من الحضارات القديمة قامت على ضفاف الأنهار نسبة لأن النقل المائي كان وسيلة النقل الوحيدة في ذلك الزمان، وهذا مؤثر على ارتباط الحضارة بالنقل. حالياً نجد أن وسائل النقل الداخلي قد تعددت وتنوعت إلى نقل بري بالسكة حديد وبالشاحنات والسيارات ونقل مائي داخلي على ضفاف الأنهار ونقل جوي، كل هذا التباين في وسائل النقل الداخلي المختلفة قاد إلى المزيد من الاهتمام بهذا القطاع الحيوي الهام. (محمد، 2009م، ص3).

أهمية قطاع النقل:

ينظر إلى النقل على إنه الأداة التي يمكن عن طريقها توسيع واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً، باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته. ويساهم النقل في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، وينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد، باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية، والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن، وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك، بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية، لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكبير. (الشريف، 1990م، ص88)

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

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة أفراد المجتمع من زاويتين هما:

أولاً: تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد

وأسرهم للمكان الذي يسكنون فيه أو المكان الذي يعملون فيه أوقات فراغهم.

ثانياً: تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية ويوضح ذلك الدور الفعال الذي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع. (محمد، 2009م، ص15)

السمات الرئيسية لقطاع النقل في السودان:

تتوفر خدمات النقل بواسطة السكة الحديد، والنقل بالعربات ، النقل النهري، النقل البحري، النقل الجوي، النقل بالأنابيب، بالإضافة للنقل التقليدي (الحمير والمواشي) ، والتي تستخدم بواسطة المجتمعات الريفية في المناطق النائية. وفي السودان تعتبر السكة حديد، والطرق أهم وسائل النقل بالنسبة للصادرات والواردات وحركة الركاب والبضائع. (النشرة الإحصائية لوزارة النقل، 1993م)

يتسم النقل في السودان بعدم الكفاية وعدم الكفاءة، وبالتالي فإن الإسراع بتطويره، ضروري لمقابلة تزايد الطلب على خدماته، وبما يحقق من النمو والتنمية.

وفيما يلي بعض السمات الرئيسية لقطاع النقل في السودان:

- 1 - تعتبر شبكة النقل متباعدة وغير كافية لقطر شاسع ومترامي الأطراف.
- 2 - الظروف المناخية وطول المسافات بين مراكز الإنتاج والاستهلاك الرئيسية، تعوق توفير النقل الرخيص الفعال والموثوق به، وتمر السكة حديد والطرق بصحار قاحلة وحارة في شمال شرق وغرب البلاد، وبمناطق طينية رطبة في أواسط البلاد، ومع ذلك فإن مراكز الكثافة السكانية والإنتاج تتباعد من بعضها البعض. كما أن منافذ السودان على العالم تقع على البحر الأحمر (بورتسودان، بشائر، سواكن)، وتبعد عن العاصمة الخرطوم حوالي (800كلم) بالطرق البرية، وتبعد المناطق الزراعية الغنية في الغرب والجنوب حوالي (1100كلم) من الخرطوم، كما تبعد المناطق المتجه حول القضارف إلى الشرق بأكثر من (800كلم) من بورتسودان. وبالتالي فإن الصادرات والواردات لا بد من أن تقطع مساحة (1000كلم) كحد أقصى بالسكة حديد وأدنى بما يقرب (2000كلم) في المتوسط.

- 3 - القطاع بين العاصمة والموانئ على البحر الأحمر. يعتبر من أهم القطاعات وتقوم به السكة حديد والطرق المعبدة وخطوط الأنابيب، أما النقل غرب الخوى وشمال دنقلا، غالباً ما يعتمد على الطرق الترابية وخطوط السكك الحديدية الخفيفة. بينما نجد أن بنيات النقل الأساسية وسط البلاد جيدة حيث توجد طرق برية تربط البلاد بالأسواق الرئيسية ومراكز الإنتاج، ويخدم النقل النهري جنوب كوستي قبل الانفصال، وحالياً إنشاءات وطاقت وبنى تحتية غير مستغلة.
- 4 - على الرغم من كبر شبكة السكة حديد والتي تغطي كل القطر وبما لها من مزية النقل لمسافات طويلة مقارنة بالنقل بالشاحنات، إلا أن هناك تدني في خدمات السكك الحديدية، والنقل النهري بمرور الوقت، مما أدى إلى تناقص كفاءة التشغيل.
- 5 - على الرغم من أن النقل البري وجد اهتماماً متزايداً خلال السنين القليلة، إلا أنه لا يزال مكلفاً ويعمل بأقل من طاقته القصوى، نسبة لارتفاع معدل إهلاك العربات نتيجة لتدني أحوال الطرق، مما جعل أصحاب الشاحنات يعملون بتكلفة عالية. وعلى الصعيد الآخر فإن نقص قطع الغيار وعدم وجود الإطارات وعدم توفر الخدمات الخاصة بالصيانة المناسبة، أدى إلى تصعيب الأمر على أصحاب الشاحنات وجعلهم يعملون بتكلفة أكثر.

مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي السوداني:

كما ذكر بروفيسور عمر محمد عثمان، السودان قطر ذو أراضي مستوية، وأن تربته وتضاريسه ومناخه لاتحد من تطور النقل فيه، كما ذكر (أ. موريس) مقال قد كتب عام 1979م عن (تطور اتصالات السودان) جاء فيه ما يلي (أن هذه الورقة كتبت من أجل أولئك الذين يرفضون الاعتقاد بأن التقدم لا يمكن أن يحدث لمجرد أن المحاسبين لا يستطيعون قفل حساباتهم، لأولئك الذين يعتقدون أن التطور ظاهرة مرضية (النشرة الإحصائية للنقل، 1991-1993م) .

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

بلغت مساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي الإجمالي حوالي 12.3% في المتوسط خلال الفترة (1978-1987م). أما في عام 1984م فقد بلغت مساهمة القطاع (14.4%). ثم بدأت في الانخفاض حتى وصلت (11% عام 1995م) أما خلال الفترة من (1998-2002م) فقد شهد القطاع انخفاضاً مستمراً حيث سجل العام (1998م) نسبة مساهمة (6.3%) انخفضت إلى (6.2% في العام 1999م) ثم إلى (6% في العام 2000م) ومثلها في العام الذي يليه إلى أن وصلت إلى (5.9% عام 2002م) كما يوضح الجدول رقم (1).

جدول رقم (1)

مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي (بملايين الجنيهات)

للفترة (1978-2002م)

الفترة	الناتج المحلي	المساهمة	النسبة
1978م	3254	364	11.1%
1980م	3972	463	11.6%
1985م	3587	774	14.4%
1986م	5937	812	13.7%
1987م	6244	870	12.5%
1991م	8111	995	12.3%
1995م	9966	1100	11%
1998م	11835	745	6.3%
2000م	13690	849	6.2%
2001م	15204	912	6.2%
2002م	16902	997	5.9%

إعداد الدارس من بيانات العرض الإقتصادي والنشرة الإحصائية.

من الملاحظة أن نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي في انخفاض مستمر 364 مليون جنية بنسبة 11.1% عام 1979م، إلا أن وصلت 997 مليون جنية، بنسبة 5.9% من إجمالي الناتج المحلي في العام 2002م.

وهكذا ينعكس الانخفاض المستمر لمساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي في السودان.

الاستثمار في مجال النقل:

إن أهمية وجود مؤشرات للاستثمار في مجال النقل، ولحماية المستثمر الفرد والاقتصاد الوطني من الاستثمار في هذا المجال، وبدون دراسات جدوى تحميه من استخدام أمواله بدون فائدة اقتصادية مجزية، وينطبق هذا أيضاً على القطاع العام. ترجع إلى وجود جهاز قومي يقوم بهذا العمل بصفة دائمة، ومن الأفضل تبعيته لوزارة النقل والطرق والكباري. ولقد أجمع المشتركون في ندوة عن السكة الحديدية السودانية في العام 1998م، بضرورة قيام مثل هذا الجهاز ليكون الذراع المساعد للحكومة، ويتبع لوزارة النقل والمواصلات آنذاك، ولكن لم يقوم هذا الجهاز واستعاض عنه باللجنة الاستشارية لوزارة النقل، وهي لجنة ليست لها صفة اعتبارية، وتجتمع في فترات متباعدة، تزيد في بعض الأحيان عن الثلاثة أشهر حتى عام 2008م، ثم توقفت تماماً الآن.

وهذا يقودنا إلى ضرورة خلق وزارة التخطيط القومي، كما في سبعينات وثمانينات القرن الماضي، حيث شهد السودان تخطيطاً شمل كل المجالات، كالنقل، المياه والكهرباء، والزراعة، والتعليم، والصحة، والصناعة، وخلافها. إلا أنها ألغيت هذه الوزارة فأصبحت الوزارات المختلفة تخطط بمعزل عن بعضها، وأنشئ جهاز التخطيط الإستراتيجي. وبالطبع لا يمكن إجراء التخطيط السليم لأي مشروع، ما لم تكن هنالك إحصاءات دقيقة بقدر الإمكان، فالنقل يعتمد على وجود ما ينقل أصلاً من حيث النوع والكمية والمدى الزمني وأماكن الإنتاج والاستهلاك، والكميات المصدرة والمستوردة والنقل المحلي. (مصطفى، مجلة دراسات السودان).

كانت وزارة النقل في السابق، عندما كانت تحتكر النقل بنسبة 75% بالوحدات التابعة لها مباشرة حتى منتصف السبعينات تقوم بكل ذلك. تجمع المعلومات عن المحاصيل الزراعية بأنواعها المختلفة، على رأسها القطن من المشاريع المروية كالجزيرة وجبال النوبة وطوكر (السسم والذرة والصبغ العربي والإنتاج الحيواني ومخلفاته، والإنتاج الصناعي خصوصاً الصناعات التحويلية، والمواد البترولية بأنواعها المختلفة والركاب. كانت تقوم بكل ذلك من خلال إدارتها المختلفة، السكك الحديدية، والنقل النهري، والنقل البري، والجوي، ولها إدارة في الوزارة، وإدارة مساعدة في الهيئات والمصالح التابعة لها. ولكن ضعفت هذه الأجهزة المناط بها التخطيط لأسباب كثيرة منها:

- 1 -لم تكن هذه الهيئات والمصالح تحت هذه الوزارة في كل الأوقات، فمثلاً كانت الطرق والكباري، والخطوط الجوية السودانية، تفصل ثم تضاف إليها ولا تلبث قليلاً حتى تفصل منها مرة أخرى.
- 2 -نمو النقل البري بشكل عشوائي أدى إلى عدم الدقة في معرفة ما هو متاح للنقل.
- 3 فقدان الكوادر المعدة علمياً والمدرّبة تدريباً عالياً.
- 4 -عدم استقرار الوزارة، إذ يندر أن يبقى الوزير في منصبه سنتين، وهي مدة لا تمكن من استبيان ما يجري في الوزارة، وإجراء الإصلاح المطلوب.

وسائل النقل المستخدمة في السودان:

أولاً: السكة حديد:

تدار السكة حديد بواسطة هيئة سكك حديد السودان، والتي كونت عام (1976م) وظلت تعمل كمؤسسة حكومية تحت وزارة النقل، ومقر رئاسة الهيئة في عطبرة، أما رئيس مجلس الإدارة والمدير العام وعدد قليل من الكوادر الفنية والإدارية العليا، موجودون بالخرطوم (برنامج إصلاح وإنقاذ السكة حديد، 1991م، ص23).

ظلت السكة حديد ولما يزيد عن السبعين عام هي الوسيلة الرئيسية للنقل في السودان، بدأ بإنشاء السكة حديد بخطوط قصيرة ادخلها الجيش البريطاني -المصري عند غزوة وفتح السودان وإنشائه لدولة الحكم الثنائي، ومن ثم ولدت شبكات نقل من رحم السكة حديد (النقل النهري، النقل الجوي).

تقوم السكة حديد بتشبيد خطوطها وبالتالي ترفع تكاليف تشغيلها الثابتة إلا أن السكة

حديد تمتاز بالاتي:

- إنها تسمح بتشغيل قطارات كبيرة السعة وبالتالي يقود إلى تدفق مكثف الحركة مما يؤدي إلى تخفيض النفقات الثابتة لوحدة.
 - إذا كانت كفاءة السكة حديد ممتازة فإنها منتظمة ومضمونة وسلامتها أعلى.
- وتتمثل التكلفة في السكة حديد في العناصر الأساسية للتكلفة المتعلقة بالتكلفة المباشرة والتي يمكن أن ترتبط مباشرة بالإنتاج، والتكلفة الغير مباشرة والتي لا تتغير مع الإنتاج. كذلك تصنف التكاليف إلى تكاليف محددة وتكاليف عامة وتكاليف مشتركة.

فالتكاليف المحددة هي التي ترتبط كلياً بنوع واحد من الخدمات، والتكاليف العامة تكون مشتركة بين خدمات معروفة ومحددة مثل تكلفة سائق القطار، بما يسمح بمراجعة هذه التكاليف وفقاً لكل خدمة على حدة. أما التكاليف المشتركة فهي المرتبطة بتوفير خدمتين أو أكثر والتي لا يمكن تقسيم إنتاجها لأسباب مادية بالتالي فإن توفير إحداها يؤدي تلقائياً إلى توفر الخدمة الأخرى.

يبلغ طول شبكة السكة الحديد بالسودان (9501كلم) منها (4578كيلومتر) خطوط رئيسية و(1323كلم) خطوط فرعية كلها من الخطوط المفردة باتساع (3قدم و6بوصات مفرد)، فقد شيد الاستعمار الإنجليزي معظم شبكات السكة حديد كما سيتم ذكره لاحقاً.

ثانياً: الطرق والنقل بالشاحنات:

بدأ في النصف الأول من القرن العشرين، بناء الطرق المسفلتة في الخرطوم ومدن قليلة أخرى، بينما ظلت الطرق في خارج المدن والمراكز طرقاً ترابية أو رملية أو مغطاة بالحصى تسير على آثار خطى البشر والحيوانات على الأرض، وعت إدخال اللواري اتخذت من هذه الطرق مسارا لها، ونجحت رغم المصاعب في أن تنافس السكة حديد. ازدادت أعداد اللواري العاملة في السودان بمختلف أنواعها عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، وبدأ نقاش جدي حول بناء الطرق.

قام أ.مورس بنشر مدونات وأوراق علمية عن السودان في رسائل ومدونات تعرض فكرة بناء طرق مسفلتة في السودان، وطلبت حكومة السودان رسمياً من الأمم المتحدة المشورة الفنية في الأمر، أسفرت تلك المشورة الفنية عن تقرير للجنة برئاسة كامبل (سمي تقرير كامبل)، اقترح فيه تشييد (5600) كيلومتر من الطرق القومية والإقليمية، لم يسفر التقرير عن نتيجة عملية بسبب الضغوط التي مارستها مصلحة سكة حديد السودان، وللمصاعب الاقتصادية التي واجهت البلاد في الفترة (1958-1961م)، وفي العام 1974م اقترحت إدارة المعونة الأمريكية بناء طريقين سريعين، هما طريق الخرطوم - بورتسودان عبر مدني. والخرطوم -الأبيض عن طريق كوستي. تمخض الأمر في خاتمة المطاف طريقين هما الخرطوم مدني (189كيلومتر) والخرطوم الجيلي (33كيلومتر).

حفز فشل السكة حديد في تقديم خدمات مناسبة وعاجلة، أصحاب اللواري لكسر لائحة عام(1934)، والتي تتيح للسكة حديد احتكار النقل بين الخرطوم وبورتسودان. ومن هنا بدأت

منافسة النقل البري عبر الطرق للسكة حديد. كانت النظرة السياسية قبل السبعينات أن تغذي الطرق مراكز السكة حديد إلا إن فشل السكة حديد في مقابلة الطلب المتزايد خاصة عند الذروة، فقد وجهت الجهود لتشجيع النقل البري عن طريق منح عدة تسهيلات، والتوسع في تشييد وصيانة الطرق قد أدى إلى زيادة النقل بالشاحنات، فمن جملة حوالي (50 ألف كلم شبكة طرق هناك 6 ألف كلم مسفلتة وحوالي 2600 كلم طرق خرسانية ورمديات). وتتكون شبكة الطرق البرية بصورة أساسية من طرق ترابية تستخدمها الشاحنات الخفيفة أو العربات ذات الدفع الرباعي، الطرق الترابية التي تمر بالسهول الطينية والتي تغطي معظم أوسط وشرق البلاد تكون غير صالحة لثلاثة أشهر إلى خمسة أشهر خلال الموسم، ومن ناحية أخرى فإن الطرق الترابية التي تغطيها الرمال المتحركة والتي تقع غالباً في الغرب تكون صعبة خلال فصل الصيف أما الطينية في الجنوب تكون صعبة خلال فصل الخريف الذي يصل إلى ثمانية أشهر. (عبد الرحيم، 2004م، ص75).

ثالثاً: النقل الجوي:

يمتلك السودان (17) مطار، الخرطوم وبورتسودان، مطارات عالمية، وتعمل في كل الأحوال الجوية وتستوعب الطائرات كبيرة الحجم. وهناك مطارات محلية دنقلا، الأبيض، الفاشر، نيالا، مروحي، الجنيينة، فهي مطارات متوسطة الحجم ويمكن استيعاب حركة بسيطة. كما توجد مطارات صغيرة جداً في مدن كسلا، الدمازين، كادوقلي، الدبة، القضارف، وادي حلفا.

هيئة الطيران المدني هي الجهة السيادية التي تشرف على أعمال وخدمات النقل الجوي، وتقوم عادة بتوفير البنيات الأساسية أو التحتية لخدمات المطارات. وتتفاوت الرسوم التي تفرضها تبعاً لنوعية الطائرة، ومسافة الرحلة وفترة البقاء. أما التكلفة البديلة المتعلقة برسوم إضافية على التأخير في الإقلاع، فتحسب على أساس حجم الحركة وطاقة المطار، التكلفة البديلة المتعلقة برسوم إضافية على التأخير في الإقلاع تقترب من الصفر في حالة حجم الحركة خفيف.

من أهم المشاكل الخاصة بخطوط الطيران، تتعلق بكيفية تحديد الطاقة المتاحة لمقابلة الطلب الناشئ من الخط الذي تعمل فيه بالصورة التي تبقى فيها نسبة الطاقة المستقلة أو معامل

الشحن كبيراً عند مستوى الأسعار أو الرسوم السائدة، حتى يمكن التغطية الكاملة المخصصة لنفقات التشغيل، وتحقيق بعض الفوائض.

وفي الواقع فإن الحصول على معدل شحن يغطي النفقات يختلف كثيراً نظراً لنوعية الخدمات، فعلاوة على التفرغ بين الرحلات الداخلية والخارجية، وبين نقل الركاب وشحن البضائع، هناك فرق بين العمليات المجدولة والغير المجدولة، فالعمليات المجدولة في مجال النقل الجوي كغيرها من وسائل النقل، تتضمن التزامات من جانب الناقل في النقل الجوي بتوفير خدمات للجمهور بصورة منتظمة، ويعتمد عليها وينتج عن ذلك معدلات شحن منخفضة، عكس ما هو عليه الحال في العمليات الغير مجدولة، والتي تتيح فيها تعديل خدماتهم وفقاً لنمط الطلب.

إن مسؤولية حركة النقل الداخلي، تتحملها بصورة أساسية شركات الخطوط الجوية السودانية، كقطاع عام وبعض شركات القطاع الخاص، كشركة تاركو، شركة صن إير، شركة مارسيلاند، شركة بدر للطيران، شركة عزة، والخطوط العاملة الخرطوم-بورتسودان، دنقلا، جوبا، ملكال، الفاشر، نيالا، الأبيض.

بالرغم من أن القطاع الخاص يمكنه أن يساهم في تمويل وإدارة البنى الأساسية، نسبة لضمان العائد وإمكانية سرعة تحصيله، إلا أنه من حيث السيادة والأمن وخاصة في مجال النقل الجوي، تقوم الدولة بتوفير وإدارة وإنشاء وصيانة وتأهيل المرافق وكل البنى الأساسية وتفرض رسوم استعمال لهذه المنشآت.

كما يتمتع قطاع النقل الجوي من حيث امتلاك الطائرات بدرجة عالية من التحرير من حيث حرية الامتلاك والتسعير وتحديد الفئات، مما يساعد على إنشاء عدة شركات يملكها القطاع الخاص، تعمل في مجال نقل الركاب والبضائع، إلا أن ارتفاع أسعار الطائرات وكبر المكون الأجنبي منها، وتكلفة الاستيراد والصيانة، قد حال دون التوسع بالصورة المطلوبة بالإضافة إلى آثار المقاطعة الأمريكية والظروف الاقتصادية للسودان، والتي تعتبر العامل الأهم في عدم التوسع في مجال النقل الجوي.

الآن تعمل بعض شركات القطاع الخاص في مجال النقل الداخلي والشحن، وتفرض هذه الشركات أسعار تخضع للعرض والطلب مع وضع في الاعتبار تكلفة التشغيل. إن تكاليف

النقل الجوي مرتبطة بالمبيعات وخدمات الركاب وخدمات الشحن بالنسبة للبضائع، والتكاليف
الجارية ترتبط بتشغيل الطائرة وعمرها الافتراضي وساعات التشغيل.
(عثمان وآخرون، 2004م، ص461).

رابعاً: النقل النهري:

أستعمل النقل النهري على الأنهر منذ بدء الخليقة، أما النقل النهري التجاري الحضري في السودان، فقد بدأ مع الغزو البريطاني في نهاية القرن التاسع عشر، النقل النهري يمكنه إحداث تغييرات اقتصادية كبيرة على مستوى الاقتصاد الوطني، إذ يبلغ طول المجاري النهرية في السودان حوالي 5000 كلم في النيل الأبيض والنيل الأزرق وروافده المتعددة، لكن المستعمل منها لا يزيد عن (2500كلم) صالحة للملاحة طوال أيام السنة. وعموما فإن النقل النهري يستغل لخواهر الركاب والجرارات الحديثة التي أدخلت الخدمة في أوائل ثمانينات القرن الماضي، تنقل حوالي (350000) طن من البضائع وعدد بسيط جداً من الركاب، في الوقت الذي كان يمكن أن يتضاعف ثلاثة مرات ليصل إلى مليون طن (1600000راكب) كما تشير كل الدراسات التي أجريت بواسطة الجيش الأمريكي وخلافها . (عثمان وآخرون، 2004م، ص460)

خامساً: النقل البحري:

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

- يختص ميناء بورتسودان الشمالي بمناولة البضائع العامة والزيوت والمولاص وصادرات المواشي والبضائع الصب مثل الأسمنت وال صمغ والسماط وطاقته الاستيعابية(9) مليون طن في العام.
- يختص الميناء الجنوبي بمناولة الحاويات والغلل وطاقته (100000) في العام ويمكن أن تصل إلى (3000000) في العام.
- يختص الميناء الأخضر البضائع الصب الجاف والبضائع العامة.
- يختص ميناء الخير داما بمناولة المشتقات البترولية وطاقته الاستيعابية (2.5) مليون طن في العام.

- يختص ميناء الأمير عثمان دفنة بحركة بواخر الركاب والأمتعة الشخصية والعربات وبواخر المواشي والبضائع العامة وتصل طاقته الاستيعابية (1600000) في العام.
 - يختص ميناء أوسيف بتصدير خام الحديد والمعادن.
- (عثمان وآخرون، 2004م، ص463).

الهيئة القومية للطرق والجسور:

الهيئة القومية للطرق والجسور مسئولة عن تخطيط وتشديد وصيانة شبكة الطرق ما بين المدن، وتعمل جاهدة من أجل تحسين إمكانيات الصيانة وإعادة التشييد والمحافظة على الشبكة الموجودة، على الرغم من الظروف الصعبة للطرق فقد شهد النقل البري بالشاحنات نمواً تدريجياً ليصبح وسيلة النقل الأولى في السودان، ففي خلال الفترة من (1970-2000م) شهد أكبر زيادة في عدد الشاحنات الثقيلة والتي تضاعفت إلى أكثر من إحدى عشر مرة وبلغت الزيادة في الباصات واللوارى 635%، على التوالي وعربات الركاب والبكاسي بحوالي (44%) خلال نفس الفترة.

أصبح النقل البري البديل الأفضل للسكة حديد، ليس فقط في الطرق المعبدة بل في الطرق الترابية عبر ولايات السودان المختلفة حيث أن السكة حديد كان من المفترض أن تكون الأفضل نتيجة الأوضاع السيئة للطرق، وبما أن النقل بالشاحنات ظل لفترة طويلة غير منظم ويعمل بحرية تامة ومنافسة حرة، وبالرغم من ذلك احتل المرتبة الأولى وسيطر على قطاع النقل وأصبح الداعم الأوحى في عمليات نقل البضائع والركاب، وربما يرجع ذلك للمرونة التي يتمتع بها بالإضافة للسرعة والحرية.

أهمية النقل البري للاقتصاد القومي:

إن الجهود التي بذلت لتحسين وتطوير النقل كانت كبيرة جداً إذ أن نمو الأمم والأقاليم والمدن والصناعات والشركات التجارية يعتمد اعتماداً كبيراً على توفر خدمة النقل فالتطور الاقتصادي والثقافي والعلمي ظهر في المناطق التي تتوفر فيها خدمة النقل المتطور باستمرار وبشكل كافي.

حيث نجد أن المناطق البعيدة عن وسائل النقل لم تطور أنماط النقل وفي العصر الحديث نجد أن هنالك مناطق داخل قارة أفريقيا ما زالت إلى حد كبير غير متطورة اقتصادياً وثقافياً.

وذلك لسبب قد يعود جزئياً إلى تلك المناطق حيث لا يمكن الوصول إليها فهي معزولة لعدم توفر وسائل النقل الحديثة لربطها ببقية أجزاء القارة والعالم (الشريف، 1990م، ص102).
أما بالنسبة لأهمية قطاع النقل للاقتصاد القومي فإنه يجعل من الممكن أن يكون هنالك تخصص جغرافي في الإنتاج ، كذلك تقسيم العمل وذلك من خلال وجود خدمة النقل، تستطيع المناطق والأقاليم أن تتخصص في إنتاج السلع والخدمات التي تتلاءم ما متوفر فيها من عناصر الإنتاج وإذا لم يحدث ذلك التقسيم والتخصيص الجغرافي سوف تضطر تلك المناطق والأقاليم إلى تخفيض كمية مواد الإنتاج والسلع التي لم تكن قادرة على إنتاجها بسبب عدم توفر الظروف الملائمة مما يؤدي إلى تدني الكفاءة الإنتاجية في الإنتاج وإلى انخفاض مستوى المعيشة في الاقتصاد القومي.

أنواع النقل البري:

أولاً: النقل البري عبر الطرق:

ويقصد به النقل البري عبر طريق البر، سواء كان بالعربات أو الدواب، وهو وسيلة مهمة، ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليه هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل، سواء كان لنقل الأفراد أو البضائع.
إن أهمية النقل بالسيارات والشاحنات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع، ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في عملية الاتصال، بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات.
إن التطور في النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير للطرق لتوفير انسيابية كبيرة وسهولة في الاستخدام، وتحديث لشبكات النقل بتعبيد الطرق وإنشاء الكباري والأنفاق وخلافه من بنى تحتية وإنشائية لتسهيل عملية النقل.

ويمكن تناول أنواع الطرق من حيث المسافات وهي ثلاثة أنواع:

1/ طرق قصيرة: وتتميز بقصر المسافة والحركة الدورية.
2/ طرق متوسطة: وتتميز بالمسافة المتوسطة والحركة بها تكاد تكون أقل ازدحاماً من الطرق السريعة.

3/ الطرق السريعة: وتتميز بالمسافة الطويلة وليس بها ازدحام بالصورة المعروفة

ولكن قد يتواجد أحيانا أيام الذروة (الأعياد والمناسبات العامة مثلاً).

وتنتشر حالياً شبكات من الطرق المرصوفة وتتباين على مستوى الدول والقارات من حيث الاتساع والمواصفات العامة التي تعكس كفاءتها ومستوى تشغيلها ويمكن أن نميز بين نمطين من الطرق المرصوفة في العالم هما شبكة الطرق التقليدية والطرق السريعة. وتتميز شبكة الطرق السريعة بميزة السرعة وهي أحدث بصورة عامة من شبكة الطرق التقليدية فهي تأخذ شكل خطوط مستقيمة (أو شبة مستقيمة) بواسطة الكباري والأنفاق وتمتد بعيداً عن المحلات العمرانية غالباً وقد تخترق نطاقات زراعية دون أن تخدمها، إذ تخدم أساساً أغراض النقل السريع بين المدن الرئيسية في حالة وجود شبكة طرق تقليدية ذات كفاءة عالية.

(محمد، 2009م، ص84-ص85).

ويمكن تصنيف وسائل النقل بالطرق السريعة حسب نوع الخدمة التي تقدمها:

1 -ناقلات الركاب.

2 - ناقلات البضائع.

والتي يمكن تناولها كما يلي:

1/ ناقلات الركاب: وهي تقوم بخدمة نقل المسافرين لأغراض متعددة وذلك من مكان

لآخر. ويعتمد تقييم هذا النوع من وسائل النقل على عدة عوامل منها تفضيلات الأفراد

وأذواقهم الشخصية من حيث الشعور بالراحة والأمان خلال الفترة التي تستغرقها رحلة

الانتقال.

نجد أن ناقلات الركاب تتخذ أشكالاً عدة:

أ/ البصات السياحية.

ب/ السيارات الخاصة.

ج/ الحافلات.

2/ ناقلات البضائع: وهي عبارة عن شاحنات ضخمة متنوعة تتميز بالسرعة والمرونة

في استخدام خدمة النقل فضلاً عن السهولة في عمليتي الشحن والتفريغ.

وكذلك قدرة المستهلك للخدمة على اختيار التوقيت والمكان الملائمين للانطلاق علاوة

على التحكم في انتقاء مراكز التوقف والوصول بغرض اختلاف المواصفات الخاصة للسلع

والبضائع المطلوب نقلها من حيث الأنواع والحجم والوزن، وهو ما يتطلب تزويد تلك

الوحدات بالحاويات الضخمة في حالة نقل السلع كبيرة الحجم ثقيلة الوزن، أو أنظمة التبريد الكهربائي اللازمة لضمان درجة البرودة للحفاظ على صلاحية السلع المنقولة في حالة نقل البضائع سريعة التلف، أضاف إلى كل ذلك الأجهزة الخاصة بامتصاص الصدمات في حالة نقل البضائع القابلة للكسر علاوة على أجهزة الأمان اللازمة لتأمين نقل المواد سريعة الاشتعال.

عيوب وسائل الخطوط السريعة:

- 1 - تكاليف الحوادث.
- 2 - تكاليف الازدحام.
- 3 - تكاليف تلوث الهواء الجوي.
- 4 - تكاليف التلوث السمعي.

أهمية ومزايا النقل بالطرق السريعة:

تتمثل أهم عناصر أهمية ومزايا النقل بالطرق السريعة فيما يلي:

- 1 - التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية من خلال التأثير على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسوق.
- 2 - المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات النقل على تيسير عملية انتقال المعرفة والتي تؤدي إلى رفع معدلات النمو الاقتصادية وزيادة الإنتاجية والتي تعتبر من أهم محددات التنمية الاقتصادية.
- 3 - العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصيص وتقسيم العمل وتنظيم المنافع الإنتاجية.
- 4 - تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية.
- 5 - تدعيم علاقات الترابط والتكافل الاقتصادي بين القطاعات الاقتصادية المختلفة.
- 6 - تحقيق رغبات المجتمع بما يتماشى مع دخل الفرد في الدولة.

خصائص النقل البري بالطرق:

يعتبر النقل البري بالطرق حديثة المنشأ مقارنة بالوسائل الأخرى (السكك الحديدية) رغم أنه نال عناية كبيرة في معظم دول العالم وفي السودان وخصوصاً في الربع الأخير من القرن

العشرين، وشكل مع النقل بالسكك الحديدية علاقة إحلال وتكامل على السواء فهناك تنافس بينهما يفوز به النقل بالطرق للمسافات القصيرة. عموماً للنقل بالطرق البرية الخصائص التالية:

• الإيجابيات:

- مرونة التشغيل والملائمة لأنواع الحملات ومنافسته لوسائل النقل الأخرى.
- تكامله مع باقي وسائل النقل الأخرى السكك الحديدية أو المائية بنوعيتها النهري والبحري وأيضاً الجوي.
- اقتصادي في حالة المسافات القصيرة.
- غير مقيد بمواعيد محددة للانطلاق.
- إمكانية تطبيق سياسة النقل من الباب إلى الباب.
- سرعة الوصول إلى نقطة النهاية أو جهة المقصد.
- لا توجد فترات انتظار ما عدا في حالة القوافل.

• السلبيات:

- محدودية الحمولة قياساً بوسائل النقل الأخرى وكل شحنة تحتاج إلى عربة مستغلة.
- تأثره بالعوامل والأحوال الجوية وكثرة وقوع حوادث بالطرق مما يؤدي إلى تعطيل حركة السير.
- انخفاض مستوى الجسور على الطرق يمنع في كثير من الأحيان تستيف مزدوج للشاحنات.
- غير اقتصادي للمسافات البعيدة.
- انخفاض معدل السلامة والأمان بصورة كبيرة.
- عدم وجود شركات متخصصة في نقل الحاويات في الدول العربية.
- يعمل على تلوث البيئة بدرجة كبيرة وخصوصاً في حالات الازدحام في الطرق.

ثانياً: النقل بالسكة حديد:

تبرز أهمية النقل بالسكة حديد، من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى، حيث بلغت سرعة القطارات 210كلم/ساعة. كما تبرز أهميتها من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان، وإيجاد المجتمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكة حديد فيها. ويلاحظ أن العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي ازدهرت نتيجة لوجود ومرور خطوط السكة حديد بها. وتعتبر السكة حديد في مقدمة وسائل النقل التي اعتمدت عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف

الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ولذلك تقوم الدولة بتأسيس سكة حديد تربط جميع أطراف القطر، وتنفق عليها مبالغ ضخمة وتحديثها بالوحدات المتحركة، مع مراعاة خصائص الاستثمار في السكك الحديدية التي يمثل أهمها، في ضخامة الاستثمارات الموجودة، ولأن السكة حديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأسمال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات جديدة ذات سرعات عالية، لابد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعة العالية . وكذلك تعتبر السكة حديد عاملاً من عوامل التوطن الصناعي، حيث تبرز أهميته في مرحلة الإنتاج والتوزيع، حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك. ومن مميزاته:

- السكة حديد أقل مرونة، مقارنة مع النقل بالشاحنات.
 - إنشاء خطوط السكة حديد يحتاج لتكلفة عالية مقارنة مع إنشاء وتعبيد الطرق.
 - قدرة السكة حديد لجر عربات بحمولات كبيرة.
 - لا تستطيع السكة حديد العمل في المناطق وعرة التضاريس وشديدة الانحدار.
- (عبد الرحيم، 1977م، ص10).

المبحث الثالث واقع تخطيط النقل في السودان

تخطيط النقل البري في السودان:

إن من أكثر الضوابط الحكومية وضوحاً وتأثيراً بصورة أساسية على النقل في السودان ولمدة طويلة هي سياسة تحدد خدمات وسائل النقل بهدف تحجيم خدمات وسائل النقل بخلاف السكة حديد بغرض وحيد وهو وضع المنافسة بين وسائل النقل والسكة حديد. إن شبكة السكة حديد والتي أنشئت في البداية لتمكين التدخل العسكري قد تطورت بصورة متجانسة مع وسائل النقل الأخرى مثل النقل البحري، النقل النهري والجوي. فالنقل النهري مثلاً صمم ليعمل كرافد للسكة حديد سهلاً ولفنفاذي المنافسة غير المجدية تم تركيب السكة حديد بمحاذاة النيل الأبيض والذي يعمل في نفس الخط. وحتى بداية السبعينات لم يكن هنالك أي تشجيع لدخول القطاع الخاص. وقد تم رفض خصخصة السكة حديد وبيعها للقطاع الخاص مرتين عند بداية تشييدها في عام 1922م.

إن الضوابط المتعلقة بعدم السماح بالمنافسة بين السكة حديد ووسائل النقل الأخرى والقلق على المحافظة على عمليات النقل داخل القطاع العام، ترجع إلى أن مؤسسات النقل تلك ذات أهمية بالغة لقدرة البلاد المالية. وعلى الرغم من أن عملية توفير خدمة النقل استوعبت أكثر من 65% من المصروفات العامة إلا إنها مصدر هام للتمويل المحلي حيث أن الإيرادات المتحصلة من خدمات النقل كبيرة وبالتالي تمارس الدولة رقابة لصيقة لهذه الموجودات القيمة. وعند نهاية السبعينات وبداية الثمانينات قررت الدولة حل ملكية مؤسسات النقل النهري والجوي كما تمت دعوة القطاع الخاص للاستثمار في هذه القطاعات، وقد تم منح عدة تسهيلات لذلك. وعندما ظهر للدولة فشل السكة حديد في تلبية الطلب على النقل وبالتالي حل مشكلة الاختناقات وحتى داخل السكة حديد فإن صلاحيات تحديد الفئات احتفظ بها وزير المالية حتى 1990م. حيث لا يسمع لإدارة السكة حديد بإعادة النظر في هيكل الفئات بدون موافقة مسبقة من الوزير. خاصة فيما يتعلق بالسلع الإستراتيجية مثل الوقود، القمح، السكر، والسلع الاستهلاكية الأخرى. والمنطق وراء ذلك هو المحافظة على تكاليف منخفضة لنقل هذه السلع، وبالتالي أسعار السوق للمستهلكين. وتؤثر سياسة السكة حديد بصورة بالغة على الأداء

المالي للسكة حديد، حيث ننتج خسائر من التشغيل مما أدى إلى دعم السكة حديد من وزارة المالية وتم إلغاء هذه السياسة حالياً. (محمد، 2010م، ص62)

أما فيما يتعلق بمجال النقل بالشاحنات والضوابط المطبقة على عمليات هذا القطاع فتقع في إطار المجموعات التالية:

أولاً: السياسات والضوابط المتعلقة بالمؤسسات العامة في مجال النقل:

انتهجت حكومة السودان سياسات لصالح تكوين الأعمال عموماً وخاصة حرفة النقل، حيث يتم بمقتضاها الإعفاء من ضرائب الأرباح لفترة معينة والإعفاء من رسوم الاستيراد للشاحنات والبصات، وقطع الغيار والإطارات ومنح قطعة أرض بسعر مدعوم، وقد أدت هذه الحوافز حتى الآن إلى زيادة الاستثمار في مجال الشاحنات وبعض الاستثمارات في مجال البصات ما بين المدن، ويبدو أنها لم تتجح في خلق الاستثمارات في مجال بصات المدن وتعمل الإجراءات لصالح المؤسسات الكبيرة في مجال النقل مقارنة بالحرف الأخرى (ليس بالضرورة أن تكون لشركات النقل الكبيرة تكلفة تشغيل منخفضة أكثر من الشركات الصغيرة أو الكبيرة أو الملك /السائق)، ويجب أن تتساوى الحوافز للاستثمارات الكبيرة والصغيرة وذلك رسوم استرداد مخفضة عموماً في حالة الاستثمارات، ومرتفعة في حالة وجود فائض في السوق.

ثانياً: تطبيق القوانين المتعلقة بالحجم، الوزن، والصلاحية الفنية للعربات:

أظهرت مسوحات وفحوصات الحمولة التي أجريت في السودان، بأن العربات تحمل غالباً أكثر من حمولتها المقررة، كما وضحت بأن الصيانة غير الكافية جعلت عربات كثيرة غير صالحة للاستعمال. وحتى الآن فإن القوانين والمسؤوليات غير واضحة إضافة لشح المصادر المتاحة لعمليات الرقابة حيث لم تبذل أي مجهودات جادة لغرض الحمولة القصوى والرقابة على الصلاحية الفنية للعربات. كما أن فرض ضوابط الوزن ومتطلبات السلامة تؤدي إلى عدم المساواة بين أصحاب الشاحنات والشركات، فالشركات التي تلتزم بالضوابط الحالية تكون في وضع تنافس مجحف مقارنة بالتي تتجاهل أو لا تكثرث للحمولات الزائدة لوسائلها، ولا تحافظ على عرباتها في المستوى المطلوب لأداء خدمات النقل.

وحتى في ظل الزيادة الطفيفة في إجمالي عدد الناقلات التجارية فإنه يتطلب زيادة حالية في تدفق عربات جديدة. وكذلك وفي أثناء تشغيل أسطول الناقلات فإنه لا بد من أن يكون

هنالك عمليات استبدال سنوية للعربات نتيجة لنقص العمر للأسطول والتعطيل والحوادث، وفي حالة عدم وجود استبدال منظم للعربات يقل تدريجياً متوسط عمر العربة مما يؤدي إلى تعطيل كبير أو احتياجات صيانة متكررة. وهذه الحقيقة لأبد من وضعها في الاعتبار من قبل أصحاب البصات والشركات المالكة للشاحنات وسلطات تراخيص الاستيراد وعلى الشركات المالكة للشاحنات وأصحاب البصات الذين يعملون بتكاليف صيانة منخفضة منح تراخيص كافية على الأقل لعدد من العربات، وللاستبدال الطبيعي لكل الأسطول.

ثالثاً: السياسات والضوابط المتعلقة بعرض وأسعار الوقود: -

إن عرض وأسعار الوقود التي لها أثر خاص على هذه الحرفة والتي تعتمد بدورها على صورة أساسية على هذه السلعة النادرة نتيجة للظروف الاقتصادية، كما أنها تحت سيطرة الدولة. والذي يخضع للترشيد من قبل الحكومات المحلية التي تمنح حصص من قبل المؤسسة العامة للبترول.

هنالك خواص هامة للندرة على حرفة النقل:

- 1 - التعطيل أو الوقوف لفترات وتقليل استخدام الشاحنات واللوارى.
- 2 - في حالة النقل لمسافات طويته فإن الوقود يحمل في العربة مما يؤدي إلى تقليل أو زيادة وزن العربة.
- 3 - وجود محاباة في التنافس بين الشركات الكبيرة للشاحنات والمالك / السائق والشركات الصغيرة، وذلك لان الشركات الكبيرة لها مصادر كافية وأساليب لحل مشكلة نقص الوقود بصورة أفضل من الشركات الصغيرة.
- 4 - إمكانية ارتفاع أسعار للوقود وذلك لعامل الندرة في المنتجات البترولية.
- 5 - تعاني الشركات الحكومية المركزية أو المحلية في مجال الشاحنات أو البصات من مشاكل نقص الوقود.

رابعاً: السياسات المتعلقة بصيانة العربات وتوفير قطع الغيار، الإطارات، والأجزاء الإضافية

تمتلك الشركات التي تملك وتشغل أساطيل كبيرة ورش صيانة خاصة بها ويتم تشيد الورش عادة بواسطة الشركات المصنعة للعربات كجزء من صفقة البيع كما يقوم بتدريب المشرفين والعاملين السودانيين في مصانعهم وفي الورش.

هنالك عدد كبير من العربات لا يتم صيانتها بالطريقة المطلوبة ويسبب ذلك التوقف المفاجئ لتقليل الثقة في التشغيل، وترك عدد كبير من الأسطول غير العامل كما أنها تزيد من معدلات خطورة القيادة وما تخلقه من إصابات وموت في الطريق بالإضافة في التكاليف الجارية، وهنالك عدة أسباب وراء ذلك أهمها نقص قطع الغيار الذي يؤدي إلى التوقف وتشغيل العربات غير الصالحة للعمل في الطريق بجانب الشح السائد في النقد الأجنبي والذي يؤدي لنقص قطع الغيار وهو جانب مهم من المشكلة. وكذلك عدم كفاءة السائقين وعدم حرصهم إجراء الصيانة الوقائية والإصلاحات الطفيفة في الورش وتساهل وعدم كفاية عملية الفحص الآلي ومن قبل شرطة المرور. وانعدام عمليات التخطيط بواسطة المنتجين والوكلاء والحكومة، ونوعية قطع الغيار المتوفرة والأجراء الإضافية وقدم موديلات العربات.

خامسا: السياسات والضوابط المتعلقة بفئات النقل والمنافسة:

إن التطور المستقبلي لقطع النقل يعتمد لحد كبير على ماهية السياسات التي سوف تنتجها الحكومات المركزية.

وتتحكم الحكومات الإقليمية في أسعار النقل بين المدن وداخلها، وكذلك تسجيل وتوافق على توسيع خدمات البصات فيما بين المدن وإصدار تراخيص التاكسي.

وواحد من الخواص الجلية لنقل الركاب في السودان يتمثل في عدم كفاية العرض، وصعوبة استبدال الأسطول القديم، وعدم القدرة على إصلاح أغلب المركبات المتعطلة.

ويجب أن يتم حصر دور الحكومات فيما يتعلق بالتحكم في فئات نقل الركاب في:

أ/ الإشراف على الأسعار.

ب/ اتخاذ القرارات التي تحد من زيادة غير المعقولة في الفئات المعلنة وعلى استقرارها لمدى زمني معين.

كما يجب على السلطات جمع البيانات الإحصائية السائدة والخاصة بعمليات النقل، وحتى يمكنها متابعة نمو الحركة وهياكل الحركة، واقتصاديات النقل وظروف سوق النقل وكذلك على السلطات ادخره الحوافز المتعلقة بتوفير خدمات جديدة أو تقديم التوصيات الخاصة بطلبات مثل تلك الحوافز (بمعنى وفق لقانون تشجيع الاستثمار) وفقا للمنافسة، السائدة.

كذلك يجب أن تكون لسلطات الحركة إمكانية السيطرة على تحديد رسوم استخدام الطريق، والمحافظة على التوازن المجدي اقتصادياً، ما بين مجموعة المركبات والرسوم المفروضة على الملكية، استخدام وشراء المركبات، واستخدام الطريق.

في مجال نقل السلع من الصعوبة أن تدخل الحكومة في سوق النقل على الرغم من أن القانون يفرض على السلطات تحديد أسعار النقل البري.

ويمكن أن تساهم الحكومة في تنظيم أسواق النقل بصورة واضحة الأثر، عن طريق السيطرة على الشروط العامة للنقل وذلك بتحريك أو عدم تشجيع الاستثمار في أنشطة النقل بواسطة الأدوات الاقتصادية أو القانونية المتاحة كما على المؤسسات الحكومية المختصة إنشاء أنظمة للإشراف على أسعار النقل السائدة عن طريق تنظيم جمع ومقارنة الأسعار المدفوعة لمختلف المهمات النقلية في كل السودان كأساس لإصلاح السياسات.

وهناك مشكلة خاصة فيما يتعلق بسوق نقل السلع وهو التذبذب الكبير في الطلب على النقل بسبب نقل كميات الغذاء والضروريات الأخرى من الخارج على اللاجئين ضحايا الجفاف والتصحر.

أما النقل المنتظم للسلع الأخرى فيصبح بعد أداء تلك المهمات الخاصة فلا يمكن أن تنخفض فئات النقل إلى مستوى التكلفة الحدية على المدى القصير أو أدنى من ذلك مما يؤدي إلى مشاكل اقتصادية لأصحاب الشاحنات وبالتالي يتطلب نقل هذه المهمات جلب شاحنات من الخارج لنقلها ثم يعاد تصديرها مرة أخرى.

غير أن عدم تصدير هذه الشاحنات يمكن أن يكون له أثار عكسية على أسواق النقل المحلي مما يؤدي إلى الزيادة في الاعتماد على المنح في المدى الطويل كما في الحالات الأخرى. وبالتالي فإن تكييف السوق يمكن أن يتم وفق الشروط التي تتطلب الاشتغال الكامل لكل تكاليف الصيانة والاستبدال، بواسطة كل المنتجين للنقل. (محمد، 2010م، ص63).

الأهداف الرئيسية في تخطيط النقل:

إن تخطيط عمل النقل وتنميته له أهمية بالغة في النظام العام لتخطيط الاقتصاد الكلي في القطر فالنقل يجمع كل القطاعات في الاقتصاد والمناطق الاقتصادية ضمن منظومة اقتصادية واحدة. وعملية الإنتاج في قطاع ما لا تعد قد أكملت إلا بعد أن، يكون النقل قد نقل المنتجات من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك.

وتتمثل الأهداف الرئيسية لتخطيط النقل فيما يلي:

- 1/ التخفيض في تكاليف الإنتاج.
- 2/ تنمية النقل على أساس إحداث الإنجازات العلمية والتكنولوجية.
- 3/ توزيع نقل السلع بين مختلف وسائط النقل تبعاً للخصائص التكنولوجية والاقتصادية لكل واسطة منها.
- 4/ تكوين الروابط الاقتصادية المثلى بين المشروعات.
- 5/ تحسين إدارة النقل.

وعندما يخطط عمل النقل ينبغي المحافظة على التناسب بين تنمية النقل وتنمية الاقتصاد، بمعنى أن حجم نقل السلع ينبغي أن يتطابق مع تطابق الإنتاج الزراعي والصناعي وتنمية التجارة الخارجية والداخلية وتطور العلاقات الاقتصادية والثقافية والموقع الإقليمي للقوى المنتجة، كما ينبغي المحافظة على التنمية الصحيحة في تجهيز النقل بمستلزماته المتعلقة بالمواد والأجهزة (قاطرات، ناقلات، عجلات متحركة، وقود).

ونتيجة للمحافظة على النسبة الصحيحة في تجهيز النقل بمستلزماته فإن شبكة النقل بأثرها تزداد كفاءة مما يجعل الطلب على النقل يسد بمدى أوسع.

إن تطابق جميع العناصر في كل وسيلة مع بعضها البعض (كطاقات تناول السلع لدى خطط السكك الحديدية والمحطات، وأسطول السفن وطاقات الموانئ وطاقات ورش التصليح) كل ذلك يتيح الانتفاع الأعظم بكل وسيلة من وسائل النقل كما يضمن التشغيل المستمر مما يزيد الكفاءة لدى تسهيلات النقل الأساسي والاستثمارات. (محمد، 2010م، ص64).

معوقات ومشاكل النقل البري في السودان:

توجد في السودان شبكة طرق متعددة تربط المدن بعضها ببعض خاصة بالعاصمة، وهي طرق منها المشيد بالأسفلت وأخرى بدون الإسفلت ويبلغ طول الطرق أكثر من 3500 كلم ويعتبر الطريق الذي يربط الخرطوم بميناء بورتسودان أكبر الطرق المسفلتة بالسودان ويعتبر هذا الطريق بمثابة شريان للحياة الاقتصادية والاجتماعية، كما تربط الخرطوم بعدة طرق حيوية تربط أهم المدن بالخرطوم مثل الخرطوم - الدمازين، وآخر يربط الخرطوم بكوستي والأبيض وطريق الخرطوم - عطبرة - هيا وهناك طرق أخرى.

كما ستشهد السنوات القادمة تعبيد عدد من الطرق المسفلتة بالولايات المختلفة مما سيزيد من حركة النقل بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك وموانئ التصدير، كما تم إدخال شاحنات ذات حمولات كبيرة الأمر الذي جعل النقل البري يتبوأ المركز الأول من حيث الكميات المنقولة من بين الوسائل الأخرى على الرقم من تكلفته العالية. (محمد، 2006م، ص156).

وهناك بعض المشاكل والمعوقات التي تواجه قطاع النقل البري والتي تتمثل فيما يلي:

- 1 - درجة صلاحية شاحنات النقل.
- 2 - تكلفة التشغيل العالية لقطع الغيار وعدم توفرها وعدم مطابقتها للمواصفات.
- 3 - رداءة الطرق وتعرضها للأخطار بفعل الأمطار.
- 4 - صعوبة الحصول على قطع الغيار نتيجة للحصار الاقتصادي في السابق أو ضعف التمويل في الوقت الراهن.
- 5 - ضعف السياسات وغياب الخطط السليمة للإدارة لهذا القطاع.
- 6 - فرض الجبايات و الضرائب على الطرق القومية.

خلاصة الفصل الثالث:

تناول الفصل الثالث قطاع النقل في السودان وذلك من خلال ثلاثة مباحث، تحدث المبحث الأول عن تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان، وتناول المبحث الثاني مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان ومساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي السوداني، وتحدث المبحث الثالث عن واقع تخطيط النقل البري في السودان.

Findings :

أولاً: النتائج العامة. **general finding.**
ثانياً: النتائج الخاصة. **special finding.**

Recommendations :

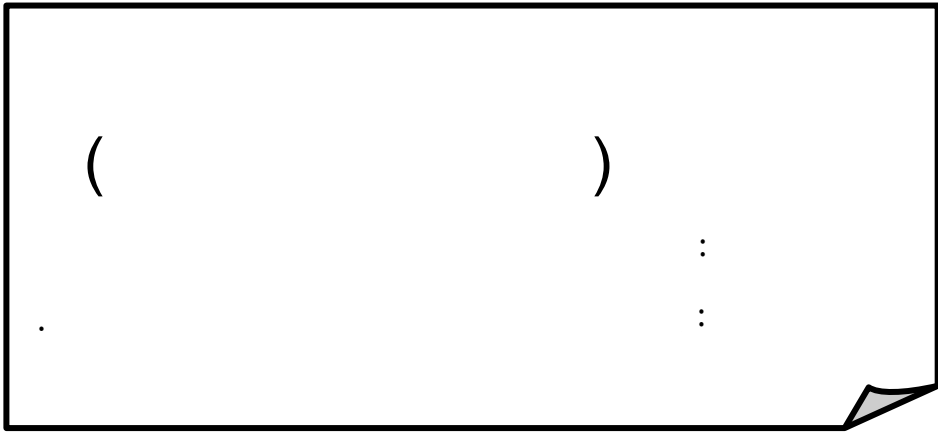
أولاً: التوصيات العامة **recommendation general.**
ثانياً: التوصيات الخاصة. **special recommending.**

Findings :

أولاً: النتائج العامة. **general finding.**
ثانياً: النتائج الخاصة. **special finding.**

Recommendations :

أولاً: التوصيات العامة **recommendation general.**
ثانياً: التوصيات الخاصة. **special recommending.**



قال تعالى:-

وَأَنْزَلْنَا الْحَدِيدَ فِيهِ بَأْسٌ شَدِيدٌ وَمَنْفَعٌ لِلنَّاسِ وَكَيْعَلَمَ اللَّهُ مَنْ يَنْصُرُهُ

وَمَرُّسَلُهُ بِالْغَيْبِ إِنَّ اللَّهَ قَوِيٌّ عَزِيزٌ

صدق الله العظيم

سورة الحديد: الآية (25)

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى من علمتني معني الحب والوفاء والحنان
أمي الحبيبة
إلى من أستمد منه القوة والعزيمة
أبي العزيز
إلى سندي وقوتي وملازي عند ضعفي إلى الذين أكن لهم كل الود والاحترام
أخواتي وإخواني
إلى رفيقات دربي
صديقاتي وزميلاتي
إلى أعز الناس
زوجي بدرالدين
إلى كل شخص تمنى لي النجاح والتوفيق
إليكم جميعاً أهدي هذا الجهد المتواضع اعترافاً بدوركم المتعاضم فيه.

الدارسة

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، ثم الصلاة والسلام على أشرف خلق الله أجمعين سيدنا وحبينا محمد صلى الله عليه وسلم. جاء في الأثر أن الشكر شاهد الإخلاص ومن لا يشكر الناس لا يشكر الله، ولذا كان لزاماً على ودينا في عنقي أن أشكر أناس كثر قدموا لي مجهوداتهم. في البدء أتقدم بأسمى آيات الشكر والعرفان لجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا التي أتاحت لي هذه الفرصة ولأساتذتي الأكارم بكلية الدراسات التجارية بمختلف درجاتهم العلمية، فقد كانوا عوناً لي وسنداً وقدموا بالإضافة العلمية والتوجيه والنصائح الغاليات والكلمات الدافعات فلهم مني جزيل الشكر. وشكري وامتثاني للدكتور علي الأمين الذي أشرف على هذا العمل، موجهها وصابراً ومصوباً ومقدماً كل ما عنده من علم ومعرفة فلم يبخل يوماً علينا، فله وافر شكري وتقديري. والشكر موصول لأسرة هيئة سكة حديد السودان والشكر موصول لأسرة مكتبة الدراسات العليا بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. والشكر بعد ذلك لأسرتي التي كانت خير معين بعد الله.

الدارسة

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	الآية :
ب	الإهداء :
ج	الشكر والعرفان :
د	قائمة المحتويات :
و	قائمة الجداول :
ز	قائمة الأشكال :
ح	المستخلص :
ط	Abstract :
1	الفصل الأول: الإطار المنهجي للدراسة
2	مقدمة :
3	المبحث الأول : الإطار العام للدراسة :
3	المقدمة :
3	مشكلة الدراسة :
3	أهداف الدراسة :
4	أهمية الدراسة :
4	فرضيات الدراسة :
4	منهج الدراسة :
5	مصادر البيانات :
5	حدود الدراسة :
5	مببرات الفترة :
6	تنظيم الدراسة :
7	المبحث الثاني : الدراسات السابقة :
8	الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة
14	المبحث الأول: مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي :
23	المبحث الثاني: أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي :
36	المبحث الثالث: أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي :
43	الفصل الثالث: قطاع النقل في السودان
44	المبحث الأول: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان :
54	المبحث الثاني: مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان
71	المبحث الثالث: واقع التخطيط النقل في السودان
72	الفصل الرابع: دراسة حالة هيئة سلك حديد السودان

الصفحة	الموضوع
80	المبحث الأول: نشأة وتطور السكة الحديد في السودان :
91	المبحث الثاني: مشاكل ومعوقات تنمية وتطور السكة حديد :
102	المبحث الثالث: ومناقشة الفرضيات
105	النتائج والتوصيات :
110	المراجع :
114	الملاحق:

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
58	مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي للفتة من 1978 - 2002:	1
88	معدل حجم البضائع خلال فترة الدراسة	2
89	عدد الركاب خلال فترة الدراسة:	3
96	متاحية القوة الساحبية:	4

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الأشكال	رقم الشكل
29	السياسة الاقتصادية الكلية للدولة :	1
32	تصحيح الانحرافات :	2
35	مراحل تنفيذ الخطة :	3
88	التمثيل البياني لحجم البضائع خلال فترة الدراسة:	4
89	التمثيل البياني لعدد ركاب الهيئة خلال فترة الدراسة:	5

المستخلص

تناولت الدراسة تقييم تجربة التخطيط الاقتصادي في هيئة سكك حديد السودان ، تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة لماذا لا يتم تنفيذ الخطط الاقتصادية على أرض الواقع بجانب معرفة أسباب تدهور أداء وكفاءة البنى التحتية لقطاع السكة حديد. هدفت الدراسة إلى معرفة أهمية التخطيط الاقتصادي وأهدافه وأنواعه ومراحله ومعرفة مدى تطبيق أسلوب التخطيط الاقتصادي في السودان وأيضاً إبراز المشاكل والمعوقات التي تواجه هيئة سكة حديد السودان، استخدمت الدراسة المنهج التاريخي لاستعراض وتحليل الدراسات السابقة والمنهج الوصفي التحليلي لوصف الظاهرة محل الدراسة بجانب المقابلات ، افترضت الدراسة، أن عدم توفير التمويل اللازم أثر سلباً على تنفيذ مشروعات الهيئة ، أثر الحظر الأمريكي سلباً على سكة حديد السودان وتجربة مشاركة القطاع الخاص أسهمت في رفع كفاءة السكة حديد التشغيلية وزيادة طاقة النقل، وهناك تخطيط بصورة علمية في السودان، وخلصت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها ، عدم توفير التمويل كان عائقاً في تنفيذ مشاريع السكة حديد ، تجربة مشاركة القطاع الخاص كان إسهاماً محدوداً في تطوير السكة حديد، الحظر الأمريكي كان له تأثير سلبي على قطاع النقل وخاصة هيئة سكة حديد السودان، وأن هنالك تخطيط بصورة علمية في السودان. خرجت الدراسة بالتوصيات التالية: أهمية التخطيط الاقتصادي السليم وتقييم أداء البرامج والمشروعات ومتابعتها، وضرورة تنمية وتطوير السكة حديد وزيادة الاهتمام بها بتوفير الدعم المباشر من الدولة ومحاوله إستقطاب تمويلا من الخارج وإشراك القطاع الخاص في أنشطة الهيئة.

Abstract

The Study examine the evaluation of economic planning experience in Sudan Railway Corporation (2007-2017). The problem of study was to know why the economic plans are not implemented on the ground, besides the reasons for the deterioration of the performance and efficiency of the infrastructure of the sector Railway. The study aimed to identify the significance, objectives, types and stages of economic planning, the extent of applied economic planning approach in Sudan and highlight the obstacles and problems that facing Sudan Railway Corporation. The historical method was to examine the previous studies and the analytical descriptive approach for describing the phenomenon under study and interviews were also used. The study hypothesized that lack of sufficient finance had negative effect on implantation of Sudan Railway Corporation projects as well as the effect of American embargo. However, the experience of the private sector participation led to increase the operation efficiency and transport capacity of the Railway. In fact, scientific planning was carried out in Sudan. The study found a number of findings such as; lack of sufficient finance was an obstacle for implanting Sudan Railway Corporation projects and the experience of the private sector participation was very limited in the development of Sudan Railway. Further, the effect of American embargo was negative on the transport sector specifically the Railway Corporation and scientific planning was set out. The recommendations were as follows; significance of reasonable economic planning, evaluation and follow-up performance of projects programs, necessary to develop the Railway Corporation, more interest in providing direct support by the government, attract more foreign finance and the private sector share in the Corporation activities.

الفصل الأول

الإطار المنهجي للدراسة

المبحث الأول : الإطار العام للدراسة

المبحث الثاني : الدراسات السابقة

المقدمة (Introduction):

بات التخطيط سمة أساسية من سمات العصر الحديث، بل يعد من السبل المؤدية إلى التقدم والنمو الاقتصادي الذي تسابقت إليه معظم الدول، اتبعت معظم الدول النامية ومنها البلاد العربية أسلوب التخطيط كوسيلة ناجحة لتنظيم عمليات التنمية وترشيدها سعياً لتحقيق تحسين مستمر في مستوى الحياة الاقتصادية والاجتماعية ومن ثم الخلاص من قيود التبعية الاقتصادية.

شهد السودان بعد استقلاله أنواعاً من الخطط، يطول زمنها أحياناً ويقصر أحياناً أخرى ولكنها اقتصرت على جانب واحد وسلكت أنماطاً غربية تارة وشرقية تارة أخرى، حسب تقلبات الأحوال السياسية والاقتصادية للبلاد، وربما حققت بعض النجاحات المحدودة والمؤقتة. ويعتبر النقل من القطاعات الهامة ويقوم بدور أساسي للدول حيث يمثل الرابط الأساسي لحركة وانتقال الأفراد والبضائع والسلع والمواد والخدمات بين عناصر ومناطق الإنتاج والاستهلاك للمجتمعات والدول، وتشكل بني وسائل النقل واحدة من أبرز مظاهر النمو والتطور الحضاري والعمراني للبلدان.

ومن هذا المنطلق يجد قطاع النقل الاهتمام المتزايد من كافة الجهات والأطراف والمؤسسات المشاركة في التخطيط للتنمية الشاملة، حالياً نجد أن وسائل النقل الداخلي قد تعددت وتتنوعت إلى نقل بري بالسكة حديد وبالشاحنات والسيارات ونقل مائي داخلي على ضفاف الأنهار ونقل جوي في الممرات الجوية، كل هذا التباين في وسائل النقل الداخلي المختلفة قاد إلى المزيد من الاهتمام بهذا القطاع الحيوي والمهم.

المبحث الأول

الإطار العام للدراسة

1/ مشكلة الدراسة:

ظل التخطيط الاقتصادي في السودان لعدة عقود ماضية، يعاني من ضعف ذاتي على الرغم من محاولات الإصلاح المتعددة والتي اتسمت بطابع الجزئية وعدم الترابط حيث لم تتم في إطار برنامج شامل للإصلاح الاقتصادي ولذلك لم تحدث النتائج المرجوة.

لذلك جاءت هذه الدراسة لتقييم تجربة التخطيط الاقتصادي في السودان بالتركيز على هيئة سكك حديد السودان ومعرفة المشاكل التي تواجه الهيئة، وتتمثل أسئلة البحث فيما يلي :

6 - ما هي أسباب تدهور التخطيط الاقتصادي لهيئة سكك حديد السودان ؟

7 - لماذا تدهورت سكك حديد السودان؟

8 - ما هي أسباب ضعف البنية التحتية للسكة حديد؟

9 - هل كان للحصار الأمريكي على السودان دور في تدهور السكة حديد؟

10 - هل ساهمت الأزمة الاقتصادية في تدهور قطاع السكة حديد؟

2/ فرضيات الدراسة:

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية:

6 - التخطيط له دور فعال في هيئة سكك حديد السودان.

7 - عدم توفر التخطيط المالي أثر سلباً على تنفيذ مشروعات السكة حديد.

8 - تهالك البنية التحتية وتدهور ورش التأهيل والصيانة أدى إلى تدهور السكة حديد.

9 - الأزمة الاقتصادية أدت إلى تدهور هيئة سكك حديد السودان.

10 - كانت لمشاركة القطاع الخاص في تشغيل السكة حديد آثار إيجابية.

3/ أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تقييم واقع التخطيط الاقتصادي في السودان على ضوء مدى وضوح

مفهومة وأهميته ودرجة استخدامه، بالإضافة إلى أهداف فرعية تتمثل في:

5 معرفة أهمية التخطيط الاقتصادي ودوره في تطوير هيئة سكك حديد السودان.

6 معرفة مدى أستخدم وتطبيق أسلوب التخطيط الاقتصادي في هيئة سكك حديد السودان.

7 معرفة دور التخطيط في تطور القطاعات الاقتصادية عامة وهيئة سكك حديد السودان خاصة.

8 إبراز المشاكل والمعوقات التي تواجه هيئة سكة حديد السودان.

4/ أهمية الدراسة:

أولاً: الأهمية العلمية:

المساهمة في إثراء المكتبة العلمية فيما يتعلق بالتخطيط الاقتصادي في قطاع النقل في السودان. والتي يمكن أن تكون انطلاق نحو أبحاث ودراسات أخرى في هذا المجال وبالتالي سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة فيما يتعلق بأثر التخطيط الاقتصادي على تطوير قطاع النقل البري ونمو الاقتصاد السوداني ككل.

ثانياً: الأهمية العملية:

3 لغت انتباه الباحثين والمهتمين إلى الدور الذي يمكن أن يلعبه التخطيط الاقتصادي في تحقيق التنمية والنمو الاقتصادي وذلك من خلال حسن استغلال الموارد المتاحة.

4 هذه الدراسة مهمة لوزارة التخطيط الاقتصادي ولشركات النقل البري عامة وهيئة السكة حديد خاصة من حيث معرفة المشاكل والتحديات التي تواجه هذه الشركات وذلك للعمل على معالجتها مستقبلاً لتلعب دورها في النمو الاقتصادي بالبلاد.

5/ منهج الدراسة:

إعتمدت الدراسة في الإطار النظري على المنهج التاريخي لتتبع مسيرة التخطيط في قطاع السكة حديد وتتبع الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة إضافة إلى استخدام المنهج الوصفي لتوصيف الظاهرة محل الدراسة.

6/ مصادر البيانات: resource data

اعتمدت الدراسة على المصادر الأولية ممثلة في المقابلة مع الأشخاص والجهات ذات الصلة والمصادر الثانوية المتمثلة في المراجع والدوريات والرسائل الجامعية والتقارير المتعلقة بموضوع الدراسة إضافة إلى الإنترنت.

7/ حدود الدراسة: limit Study

الحدود المكانية: هيئة سلك حديد السودان.

الحدود الزمنية: 2007-2017م

8/ مبررات الفترة:

شهدت هذه الفترة العديد من الأحداث ذات التأثيرات الاقتصادية والسياسية والتي انعكست تداعياتها على أداء الاقتصاد السوداني بصورة عامة وأداء النقل البري بصورة خاصة وعلى أداء هيئة سكة حديد السودان بصورة أكثر خصوصية. وتتمثل هذه الأحداث في النقاط التالية:

4 تغيير الفكر الأيديولوجي للدولة السودانية مما أثر على شكل العلاقات السياسية مع الدول الغربية وهي ذات الدول التي تمتلك مقومات صناعة النقل بصورة عامة والنقل البري بصورة خاصة.

5 دخول القطاع الخاص في مجال النقل البري معتمداً على الشاحنات وإهمال الدولة للسكة حديد خلال الفترة الماضية كان له أثره في تشغيل السكة حديد.

6 تداعيات العقوبات الأمريكية وأثرها على قطع الغيار في السكة حديد.

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

9/ تنظيم الدراسة (Structure):

تتكون هذه الدراسة من أربعة فصول وخاتمة، اشتمل الفصل الأول على الإطار المنهجي للدراسة الذي يحتوي على مبحثين يتناول الأول مشكلة الدراسة وأهدافها وأهميتها والفروض إضافة إلى المنهجية التي تم إتباعها، أما الثاني فتم فيه التطرق للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة. الفصل الثاني فكان عن الإطار النظري للدراسة ويتكون من ثلاثة مباحث ويتناول التخطيط الاقتصادي في المبحث الأول من حيث (تعريفه، مفهومه، أهدافه)، بينما يتناول المبحث الثاني على (أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي)، يتناول المبحث الثالث (مفومات، المبادئ وأسس التخطيط الاقتصادي). وتناول الفصل الثالث: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان في المبحث الأول وموضوع النقل البري في المبحث الثاني تناول قطاع النقل البري في السودان وتناول الثالث واقع التخطيط في النقل البري. أما الفصل الرابع فتناول المبحث الأول هيئة سلك حديد السودان والثاني يتناول الدراسة الميدانية، ومن ثم كانت النتائج والتوصيات الخاصة بالدراسة.

المبحث الثاني

الدراسات السابقة

9 دراسة عبد القادر هجو السر (2016م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الاقتصادي على أداء الهيئات العامة بالتطبيق على هيئة سلك حديد السودان، هدفت هذه الدراسة التي اجريت على قطاع هيئة سكة حديد السودان إلى استكشاف واقع التخطيط في هيئة السكة حديد في ضوء مدى وضوح مفهومة وأهميته ودرجة استخدامه في الهيئة، ودرجة المشاركة في وضع الخطط والقدرة على التكيف مع متغيرات البيئة الداخلية والخارجية، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي وأسلوب الدراسة الميدانية، افترض الباحث عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية حول مفهوم وأهمية واستخدام التخطيط ومدى سيطرة الإدارة على الموارد المتاحة تعزى لبعض المتغيرات الشخصية والتنظيمية.

وتوصل الباحث إلى أن مديري الهيئة لا يملكون رؤية واضحة للمفهوم العلمي للتخطيط ولكن لديهم توجيهات إيجابية نحو مزاياه، ويتم استغلال الموارد بنسب متساوية لا تدل على استخدام التخطيط بالأسلوب العلمي المناسب، وأوصت الدراسة بضرورة البدء باستخدام مفهوم التخطيط كأسلوب إداري حديث يساعد الهيئة على التأقلم مع بيئتها الداخلية والخارجية، كذلك أوصت بتوفير المزيد من الدورات التدريبية للإدارة العليا حول مفهوم التخطيط والإدارة الإستراتيجية وكذلك التأكد على مبدأ المشاركة في وضع الخطط بحيث تتاح الفرصة للمديرين والمسؤولين في المستويات الإدارية المختلفة.(عبد القادر، 2016م).

10 - دراسة أماني بابكر آدم حسن نصر (2016):

تناولت الدراسة دور التخطيط الاقتصادي لتنشيط الصادرات السودانية. هدفت الدراسة إلى التعرف على الوضع الراهن للصادر السوداني والتحديات الواجب علاجها بجانب التعرف على أهم سلع الصادر والأسواق الرئيسية لها. تم استخدام المنهج الوصفي. افترضت الدراسة أن صياغة برامج تخطيط الصادر دون المستوى المطلوب إضافة إلى ضعف مستويات التنفيذ وعدم الالتزام بالبرامج الموجه لتنشيط الصادر، من أهم نتائج الدراسة كانت إن التسويق والتكنولوجيا والتنافس هي من تحديات الصادر السوداني وإن الإضرابات في الأوضاع

الداخلية والخارجية أثرت على أداء الصادر خلال فترة البحث. أوصت الدراسة بضرورة وجود خطط قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى لقطاع الصادر، أهمية القيام بتكثيف الدراسات والبحوث لتنويع الصادرات، وزيادة الترويج للصادرات السودانية من خلال المعارض والمهرجانات التسويقية داخل القطر وخارجة. (أماني، 2016م).

11 - دراسة علي الحسن محمد نور زروق (2015م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الإستراتيجي للتنمية الاقتصادية في السودان بدراسة واقع الخطة العشرية (1992 - 2002م)، تمحورت مشكلة الدراسة في معرفة المشاكل والمعوقات التي تواجه التنمية الاقتصادية في السودان، هدفت الدراسة إلي معرفة العلاقة بين الدخل القومي والمتغيرات (الإنفاق الحكومي، الاستثمار، صافي التجارة الخارجية والتضخم) ومعرفة العلاقة بين التضخم ومساهمة القطاع الصناعي وسعر الصرف، والعلاقة بين الاستثمار والمتغيرات (الاستهلاك، صافي التجارة الخارجية والضرائب). استخدم الباحث المنهج الوصفي والتحليلي، افترض الباحث أن العلاقة بين (الإنفاق الحكومي، الاستثمار، صافي التجارة الخارجية) كمتغيرات مستقلة والدخل القومي كمتغير تابع علاقة موجبة وسالبة بين التضخم كمتغير مستقل والدخل القومي كمتغير تابع. توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها أن أداء الاقتصاد خلال سنوات الخطة كان ضعيفا في مجمله وذلك لغياب المنهجية الشاملة القادرة على إزالة الخلل في التوازن الاقتصادي الكلي، وأن سياسة التحرير الاقتصادي والخصخصة والأهداف الطموحة الأكثر أدت إلى تفاقم مشكلة الاقتصاد السوداني، كما أن هناك عدم تنسيق بين السياسات التي تتبعها الدولة (المالية والنقدية) وتحقيق أهداف التنمية في السودان. وصت الدراسة بالعمل على نقل الاقتصاد السوداني إلى مرحلة الحركة المستمرة عن طريق زيادة مقدرات الاقتصاد القومي لتحقيق زيادة سنوية في إجمالي الناتج القومي مع تغير هيكل الإنتاج وأساليبه وزيادة الاعتماد على القطاع الزراعي بجانب القطاع الصناعي والخدمي. (علي، 2015م).

12 - دراسة بهاء الدين حسن علي ادم (2013م):

تناولت الدراسة دور التخطيط الاستراتيجي في تطوير أداء القيادات الإدارية بالمؤسسات الحكومية، تمثلت المشكلة فما هو دور التخطيط الاستراتيجي في تنمية وتطوير أداء القيادات

الإدارية بالمؤسسات الحكومية، وهدفت الدراسة ألي معرفة دور التخطيط الإستراتيجي في معرفة تطوير الأداء القيادي والإداري بالمؤسسات الحكومية ومعرفة الرؤى المستقبلية في تطوير وتنمية القيادات الإدارية وزيادة الإنتاج في المؤسسات الحكومية.

افترض الباحث أن هنالك علاقة إيجابية بين الاهتمام بالتطبيق السليم للتخطيط الإستراتيجي ورفع كفاءة أداء القيادات الإدارية بالمؤسسات الحكومية وهنالك علاقة عكسية بين غياب المعلومات الدقيقة والعلمية المتعلقة بالتخطيط وتنمية وتطوير المؤسسات الحكومية، اتبع في البحث المنهج الوصفي والتحليلي ومنهج دراسة المحتوى. وتوصلت الدراسة الي أن هناك قصور في الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي وعدم مشاركة التنفيذيين في ضوء إعداد الخطط. وصت الدراسة بتحديد أهداف إستراتيجية واضحة ووفق معلومات دقيقة ومتابعة مؤسسات القطاع العام بصورة دورية لمعرفة مدى تطبيق التخطيط الإستراتيجي وتنمية الموارد البشرية.

(بهاء الدين، 2013م)

13 - دراسة نجوان عمر حسين طاهر (2012م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الاقتصادي في جذب الاستثمار الأجنبي لقطاع السياحة السوداني، كانت مشكلة الدراسة تدهور التخطيط الاقتصادي عند التنفيذ على ارض الواقع، عدم معرفة إمكانيات التخطيط الإستراتيجي للدولة حيث يؤثر على جذب الاستثمار الأجنبي. وهدفت الدراسة الي معرفة مدى مساهمة التخطيط الإستراتيجي في جذب الاستثمار الأجنبي لدفع حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، التعرف على مفهوم الاستثمار الأجنبي في السياحة الأجنبية مدى تقدم وجاذبية الخدمات السياحية الفندقية للسائحين. وافترض الباحث عدم توفر المعلومات الرئيسية لدى المخططين لعكس الخطط وتنفيذها، وأهمية الإعلان للترويج للسياحة الفندقية.

أستخدم الباحث المنهج الوصفي والتحليلي. وأثبتت الدراسة أن التخطيط الاقتصادي

ضروري لقطاع السياحة، وأثبتت أهمية السياحة الفندقية في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وصت الدراسة ب وضع الخطط الاقتصادية لجذب الاستثمارات الأجنبية وفتح مجال للخبراء والمتخصصين والاقتصاديين لوضع الخطط الجيدة التي يمكن تنفيذها على ارض الواقع. (نجوان، 2012م).

14 - دراسة محمد عبد الله محمد أحمد (2010م):

تناولت الدراسة دور التخطيط الإقليمي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السودان، وهدفت الدراسة إلي إعطاء تقييم عام لخطط التنمية في السودان، افترض الباحث أن خطط وبرامج التخطيط التنموي في الولاية لم تأخذ في اعتبارها قضايا واحتياجات المجتمع لإحداث التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أستخدم الباحث المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي الإحصائي لاستقراء الواقع ومنهج دراسة الحالة.

وخلصت الدراسة إلي أن خطط وبرامج التخطيط التنموي بالولاية تنتزل من أعلى إلي أسفل، ولم تأخذ في اعتبارها قضايا واحتياجات المجتمعات المحلية المستهدفة بالتنمية وإشراكها بفاعلية في عملية تنفيذ البرامج والمشروعات التي تعني بالتنمية الإقليمية. وصت الدراسة بضرورة إشراك المجتمع المحلي ومواطني الولاية في تنفيذ المشروعات التي تقوم في مناطقهم، وأن التخطيط التنموي في السودان لابد أن يصب في قوالب التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

(محمد، 2010م)

15 - دراسة عبد الله آدم خميس ضحية (2010م):

تناولت الدراسة أثر التخطيط الإستراتيجي على الأداء الضريبي في السودان، تمثلت المشكلة في معرفة ماهية المشاكل والمعوقات التي تحول دون تطبيق التخطيط الإستراتيجي في الضرائب لتحقيق الأهداف، وهدفت الدراسة إلى تقييم مدى تطبيق التخطيط الإستراتيجي في الضرائب وأثره على الأداء الضريبي. وافترض الباحث أن هنالك علاقة إحصائية بين عدم الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي وعدم تحقيق الأهداف العامة بالضرائب، وأن هنالك علاقة إحصائية بين عدم العمل بنظام التخطيط الإستراتيجي والاستقلال الأمثل للطاقت المتاحة بديوان الضرائب. اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال منهج دراسة الحالة. وتوصل الباحث إلى أن هناك تأثير سلبي لعدم الاستغلال الأمثل للطاقت المتاحة على التخطيط الإستراتيجي بديوان الضرائب، وهناك أيضاً تأثير سلبي لعدم الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي. كما توصي الدراسة ب ضرورة تبني واعتماد أسلوب التخطيط الإستراتيجي في عمل الأجهزة الإدارية لإحداث تطوير في أساليب العمل ورفع كفاءة الموارد البشرية في ديوان الضرائب.

(عبد الله، 2010م)

16 - دراسة عادل محمد أحمد صالح (2008م):

تناولت الدراسة أثر الإستراتيجية القومية الشاملة على أداء الجهاز المصرفي السوداني، تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة مدى مساهمة الإستراتيجية القومية في تطوير وتنمية القطاع المصرفي السوداني. وهدفت الدراسة إلي تحديد مدى تأثير الإستراتيجية القومية الشاملة على أداء الجهاز المصرفي السوداني.

وافترضت الدراسة أن ضعف الهياكل المالية للمصارف السودانية أدى إلي فشل السياسات النقدية الصادرة في تلك الفترة، فشل معظم الخطط القومية السابقة قبل الاقتصادية القومية الشاملة فيما يتعلق بالقطاع المصرفي. اتبع الباحث المنهج الوصفي والتحليلي والمنهج الاستقرائي. وتوصلت الدراسة إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية في السودان في عقد الثمانينات من القرن الماضي جراء مجموعة من العوامل والظروف المحلية والدولية وذلك لغياب المفهوم النظري والتطبيقي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. كما أوصت الدراسة بأهمية التخطيط الاقتصادي السوداني وتقوية وتطوير دور البنك المركزي وقدراته الرقابية والإشرافية والتنظيمية. (عادل، 2008م).

التعليق على الدراسات السابقة:

من خلال الإطلاع على الدراسات السابقة رغم قلتها يلاحظ الدارس أن كل الدراسات السابقة سواء في مجال الماجستير أو الدكتوراه تناولت موضوع التخطيط الاقتصادي في السودان في مجالات مختلفة في الاقتصاد السوداني ولكن لم تتطرق إلى دراسة التخطيط في قطاع النقل من حيث (مكوناته ومدى إسهامه) في النهوض بالاقتصاد الوطني ولا المشاكل والتحديات التي تعوق أداء قطاع النقل البري.

تختلف هذه الدراسة عن الدراسات السابقة في النقاط التالية:

- تناولت هذه الدراسة موضوع التخطيط الاقتصادي في قطاع النقل البري ومدى أهميته ومساهمته في النمو الاقتصادي في السودان، بينما لم تتناول الدراسات السابقة التخطيط في قطاع النقل تحديداً.

- تناولت هذه الدراسة أثر التخطيط على هيئه سكة حديد السودان خاصة، بينما لم تتناول الدراسات السابقة التخطيط في سكة حديد السودان.
- انفردت هذه الدراسة بأنها تناولت التخطيط الاقتصادي وقطاع النقل وسكه حديد السودان في دراسة واحدة.
- اتفقت الدراسة مع الدراسات السابقة في إتباع المنهج الوصفي التحليلي ماعدا دراسة محمد عبد الله وعادل محمد بتباع المنهج الاستقرائي.
- اتفقت الدراسة مع الدراسات السابقة في الفترة الزمنية(2007-2017م).

خلاصة الفصل الأول:

تناول الفصل الأول الإطار المنهجي للدراسة وذلك من خلال مبحثين، تناول المبحث الأول مشكلة الدراسة وأهدافها وأهميتها والفروض إضافة إلى المنهجية التي تم إتباعها، أما المبحث الثاني فتم فيه التطرق للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة.

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

المبحث الأول: مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي.

المبحث الثاني: أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي.

المبحث الثالث: أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي.

المبحث الأول مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي

نشأة وتطور التخطيط الاقتصادي:

كان أول من أبرز فكرة التخطيط الاقتصادي هو العالم النرويجي كرستيانشو نهيدر في بحث نشره في عام 1910م، حيث تطورت الفكرة من الناحية العلمية أثناء الحرب العالمية الأولى في ألمانيا واتخذتها هذه الدولة وسيلة لإدارة دق الحرب ومن ثم اتبعت الدول المتحاربة نفس الأسلوب.

اتبعت بريطانيا الأسلوب التخطيطي، وذلك لأغراض الموائمة بين الاقتصاد القومي ومقتضيات المجهود الحربي، وبعبارة أخرى كان التخطيط الاقتصادي في الدول الرأسمالية وسيلة مؤقتة تنظم عملية الاقتصاد القومي من ظروف السلم إلى ظروف الحرب والعكس. وعندما جاءت الحرب العالمية الثانية لتؤكد ثانية ضرورة الأخذ بمبدأ التخطيط السليم للموارد الاقتصادية، وهنا تعمقت الفكرة وأصبحت أكثر رسوخاً.

كما أخذت الفكرة دول جنوب شرق آسيا كالفلبين واندونيسيا واتبعتها لتحقيق التنمية الاقتصادية وبمعدلات سريعة، والتغلب على ما تعانيه من تخلف وفقير وانخفاض مستويات المعيشة فيها، وظهر أيضاً هذا الاتجاه نحو التخطيط في دول أمريكا اللاتينية. (عبد العظيم، 2007م، ص270)

ومن أهم أسباب التخطيط للدول التي أخذت بهذه الفكرة يرجع إلى (الأسباب) المعلومات التي يمكن أن نجملها في الآتي:

ه/ أثر الكساد العالمي (1929-1932م) في زعزعة ثقة الناس في الأسلوب التلقائي على تحقيق النمو الاقتصادي المستمر، والتغلب على الأزمات الحادة والمتكررة والإفراط في الإنتاج، والبطالة المزمنة التي كانت طابع الحياة الاقتصادية آنذاك هي المجتمعات الغربية ذات الاقتصاد الحر.

و/ اندلاع الحربين العالميتين (الأولى والثانية) بفاصل بينهما لا يزيد عن ربع قرن، مما كان سبباً مباشراً لتأييد فكرة التخطيط الاقتصادي في كثير من الدول الغربية التي كانت قد طبقت بدرجات متفاوتة لتتمكن من متابعة الحرب.

ز/ الدمار المادي الذي أحدثته الحرب العالمية الثانية في دول أوروبا الغربية، وما اتبعته في ذلك من تطبيق فكرة التخطيط الاقتصادي كضرورة حتمية اقتضتها الظروف الملحة لإعادة تعمير ما خربته الحرب.

ح/ وضوح الرؤيا فيما يتعلق بأساليب التنمية الاقتصادية في المجتمعات المختلفة التي أخذت بأسباب النمط الاقتصادي السريع.

بدأت الحاجة إلى التخطيط من خلال عدم المساواة والحرمان والأزمات الناتجة عن عوامل السوق الحرة المتداخلة والنقص في الاهتمام بالجانب الاجتماعي ، والعراق واحدة من البلدان التي أخذت بمبدأ التخطيط وأعطى التخطيط أهمية خاصة، كما جاء في التقرير السياسي للمؤتمر القطري، والتقرير المركزي لحزب البعث العربي عام 1983م وفكرة التخطيط ليست فكرة حديثة، حيث إنها ترجع إلى عهد بعيد ولدت من أفلاطون إلا إنها كانت تفتقر إلى العمل والتنسيق، وقد بقيت هذه الفكرة في أذهان العديد من الاقتصاديين وبدأت تطويرها ووضعها ضمن أطر متباينة تبعاً لتباين الأنظمة والمذاهب.

أما الدول العربية فتجربة التخطيط بها بدأت بإعداد الخطط العشرية الأولى في مصر عام 1959-1969م التي أعدّ فيها تفصيل الخطة الخمسية الأولى 1959/1969م-1963م، وأعدت الخطة الخمسية الأولى في سوريا في نفس الوقت ولكن لم يكتب لها الاستمرار أو التطبيق إذ توقفت على أثر حركة الانفصال في عام 1961م، كما أعدت الخطة العشرية في السودان للسنوات (1961/62-1970/71م)، ومن بعد ذلك اتبعت نفس الأسلوب الجزائر. ولم تبدأ فترة السبعينيات بعد وكانت الأقطار العربية جميعها قد أعلنت قيام الأجهزة التخطيطية، وبدأت في إعداد خططها القطرية. (عبد العظيم، 2007م، ص271).

مفهوم التخطيط الاقتصادي:

يهدف التخطيط الاقتصادي إلى تحقيق أقصى زيادة ممكنة في معدل التنمية الاقتصادية مع الأخذ في الاعتبار الظروف الاجتماعية والاقتصادية والعمل بكل الوسائل الممكنة على توفير الرفاهية للمجتمع.

ويهتم التخطيط الاقتصادي بالعمل على رفع مستوى المعيشة بزيادة الدخل القومي

وعلاج المشكلات الاقتصادية وتيسير الحاجات الضرورية كذلك يعمل في إطار سياسات اقتصادية موجهة للقضاء على الأزمات الاقتصادية والبطالة بمظاهرها المختلفة. فهو تخطيط

يسعى من ناحية لإصلاح التركيب الاقتصادي القائم برفع الكفاية الإنتاجية للموارد المستخدمة فعلاً من خلال إعادة تنظيم استخدام هذه الموارد والعمل على تحسينها باستمرار، ويسعى من ناحية أخرى لزيادة الطاقة الإنتاجية عن طريق استثمار الموارد المعطلة وغير المستغلة والموارد التي تستحدث باتخاذ أفضل الوسائل واستخدام أحسن الطرق. (أمني، 2016م، ص13).

تعريف التخطيط:

تعددت محاولات التعريف بمفهوم التخطيط ومن هذه المحاولات ترى أن التخطيط هو "التنبؤ بالمستقبل والاستعداد له فهو بُعد النظر الذي يتجلى في القدرة على التنبؤ بالمستقبل والتحضير له بإعداد الخطة المناسبة".

كما يعرف التخطيط أيضاً بأنه " هو الأسلوب العملي الذي يتضمن حصر الموارد البشرية والمادية واستخدامها أكفاً استخدام بطريقة علمية وعملية وإنسانية لسد الاحتياجات وتحقيق الأهداف المطلوبة".

- عرفه عبد الوهاب محمد بأنه كل عمل هادف يحتاج إلى خطة لضمان تنفيذه بطريقة جيدة. (عبد الوهاب، 2007م، ص284).
- ما يراه الاشتراكيون من أنه التوجيه الواعي لموارد المجتمع لتحقيق الأهداف القومية والاجتماعية. (محمد، 1992م، ص240).
- أيضاً يُعرف بأنه تحديد أهداف معينة مع وضع الأساليب والتنظيمات والإجراءات الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف بأقل تكلفة اجتماعية ممكنة. (محمد، 2010م، ص9).
- وقد حفل الأدب الاقتصادي بتعاريف كثيرة لمفهوم التخطيط الاقتصادي إلا أن هنالك شبه اتفاق على مغزى الاصطلاح بمفهومه المجرد وهو المغزى الذي أكده المهتمون بالتخطيط في قالبه التجريدي دون تغلب المضمون الذي يطبق عليه. (جمال وآخرون، 2017م، ص11)

فالتخطيط بهذا المعنى هو المحاولة التي تتطوي على تطبيق السلوك الرشيد والمنطق السليم من أجل تحقيق غايات يصبو إليها البشر، ويترتب على ذلك أن ينظر إلى التخطيط الاقتصادي على أنه السعي إلى استخدام الموارد الإنتاجية المتاحة بالأسلوب الرشيد الذي يحقق للمجتمع أقصى عائد مع أقل قدر من الضياع في تلك الموارد. وبإضافة المضمون إلى

التعريف أعلاه فإنه يمكن تعريف التخطيط بأنه ذلك القرار الذي تتخذه السلطات العليا في الدولة لمجموعة معينة من الأهداف تلتزم بتحقيقها خلال فترة زمنية محددة في سبيل الوصول إلى غايات تبناها المجتمع من أجل تنمية قدراته اقتصادياً واجتماعياً، وبالإجراءات والترتيبات التي توضع مسبقاً، محددة كافة أوجه النظام الاقتصادي والاجتماعي ودور المؤسسات المختلفة فيها بما يكفل تحقيق تلك الأهداف التي يتوجب على مختلف الأجهزة الحكومية أداءها أما مباشرةً أو عن طريق التأثير في الوحدات التي لا تخضع للإشراف المباشر للحكومة لإحداثها بما يتيح لها النظام الاقتصادي للدولة من أساليب.

وإن هذا التعريف يبرز الأركان التالية:

- 6 - وجود غايات واضحة للتنمية.
- 7 - رسم أهداف تأخذ عادة شكلاً كمياً محدداً وتتسجم مع الغايات العامة.
- 8 - تحديد بعد زمني للخطة تقاس بمدى قيام الأهداف وبالتالي يعطي الفترة الزمنية التي تكفي لتحقيقها.
- 9 - اختيار مجموعة الإجراءات والترتيبات اللازم إتباعها لبلوغ الأهداف والتي تحيل هذه الغايات والأهداف إلى مناهج عمل واقعي.
- 10 - تصديق الجهات المسؤولة على الخطة لتخرج من حيز الدراسة الأكاديمية إلى مجال التطبيق العملي.

عرفة د. أحمد الخشاب بأنة عملية تجميع للقوى وتنسيق للجهود وتنظيم للنشاط الاجتماعي التي تبذله جماعة من الجماعات في إطار واحد مع تكامل الأهداف وتوحيد المواقف، مستقلين في ذلك خبرتهم ومعلوماتهم، مقدراتهم الذهنية والعملية، مستعينين بتجارب الماضي ووسائل الحاضر للوصول إلى أهداف تقابل حاجات المجتمع وتحقق ارتقائهم إلى حياة أفضل. (أحمد وآخرون، 1966م، ص9).

وأخيراً يمكن أن نقول إن التخطيط الاقتصادي هو تلك العملية التي يمكن من خلالها

تحديد الآتي:

4 ماذا نريد - ما هي الأهداف التي نريدها؟

5 كيف يمكن الوصول إلى تلك الأهداف؟

6 حتى وأين يتم تحقيق هذه الأهداف؟

وللتخطيط أهمية بالغه تتمثل فيما يلي:

- التخطيط ضروري بسبب التغير وعدم التأكد.
- التخطيط يركز الانتباه على أهداف المؤسسة.
- التخطيط يوفر النفقات لأنه يؤدي إلى تخفيف التكاليف.
- التخطيط أساس للرقابة.
- التخطيط يقلص من المخاطر.
- تحقيق العمل المتكامل لجميع أجزاء المؤسسة.
- يساعد التخطيط على التخلص من أسباب المشاكل والتأكيد على الأهداف البعيدة.
- يساعد التخطيط في عملية الاتصال. (أحمد واخرون، 1996م، ص9).

أهمية التخطيط الاقتصادي:

للتخطيط الاقتصادي أهمية متميزة في الفكر الاقتصادي والتطبيق العملي في جميع بلدان العالم تقريباً، ولقد برز دوره تحديداً في السنوات الأخيرة من القرن العشرين خاصةً بعد الحرب العالمية الثانية وظهور حركات التحرر الوطني ونيل العديد من البلدان النامية لاستقلالها السياسي، حيث وجدت نفسها أمام تحدي كبير، وهو كيفية النهوض بشعبها إلى الأفضل وتحقيق التنمية في كافة المجالات للحاق بركب الدول المتقدمة التي أخذت بمبدأ التخطيط كوسيلة لتحقيق غاياتها. وبالتالي تنبع أهمية التخطيط الاقتصادي من أنه الوسيلة التي يمكن من خلالها تحقيق معدلات تنموية أعلى تساعد تلك البلدان على تجاوز حالة الفقر والتخلف التي تعاني منها تلك البلدان.

أيضاً باعتباره الوسيلة الناجحة للسيطرة على المستقبل والتحكم فيه، فهو الأداة العلمية الوحيدة الجديرة بإنسان العصر الحديث. وبالرغم من أن التخطيط الحديث في مجال الاقتصاد ترجع نشأته إلى الإتحاد السوفيتي والدول الاشتراكية إلا أنه اليوم أصبح الوسيلة العلمية الأساسية لتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية ليس في الدول الاشتراكية فحسب وإنما في الدول الرأسمالية ودول العالم الثالث والعالم المتقدم أيضاً.

أهداف التخطيط الاقتصادي:

أهداف التخطيط في النظام الرأسمالي:

إن القوة المحركة لهذا النظام تتكون من المزاومة وقوانين السوق، وأن هذا النظام يسجل باستمرار نجاحات ضخمة. ويمكن إبراز أهم الأهداف العامة التي تحاول الدولة الرأسمالية الوصول إليها بإتباعها أسلوب التخطيط الاقتصادي بالنقاط التالية:

د/ تصحيح الانحرافات الناتجة عن طريق ونمط سير الاقتصاديات الرأسمالية والتي تظهر في صورة الدورات الاقتصادية (التضخم / البطالة) والأهداف هنا هي تحقيق التوظيف الكامل للموارد الإنتاجية والمادية والبشرية.

ه/ رفع معدل نمو الدخل القومي، بحيث لا تتخلف الاقتصاديات الرأسمالية عن التقدم الاقتصادي.

و/ تنمية بعض قطاعات الاقتصاد القومي التي تكون متخلفة في نموها والتي يراد تعجيل نموها بمعدل أعلى.

أهداف التخطيط في النظام الاشتراكي:

د/ أن التخطيط الاقتصادي باعتباره أحد الأسس الرئيسية للاشتراكية يهدف قبل كل شيء إلى تصفية الاقتصاديات الرأسمالية وغيرها، والتي تعترض وتعيق بناء الاشتراكية.

ه/ تكوين قطاع اشتراكي كبير يكون دعامة للحياة الاقتصادية وأداة للتوجيه الاقتصادي في المرحلة الانتقالية.

و/ دعم الجهاز الإنتاجي بالاعتماد على التصنيع وتطوير الزراعة وتكوين المؤسسات والمنظمات الاقتصادية الاشتراكية وحسن توزيع الدخل اعتماداً على أسس علمية وفنية تحقق أقصى عائد في أقرب وقت وبأقل تكلفة.

أهداف التخطيط في الدول النامية:

إن الدول النامية على اختلاف مستوياتها الاقتصادية وعلى اختلاف أنواع الاقتصاديات التي تتواجد فيها تشترك جميعها في خاصية رئيسية وهي كونها متخلفة اقتصادياً وتقنياً عن الدول المتقدمة، ويظهر التخلف في البلدان النامية في صور شتى متداخلة فيما بينها، وكثيراً

ما يكون كل منها سبباً للآخر، وتبعاً لذلك نستطيع القول بأن أهداف التخطيط في الدول النامية تتمثل في إزالة تلك الصور التي تتجسد في الآتي:

- ه/ التركيز على تنمية الموارد البشرية وهي الثروة الحقيقية للمجتمع.
- و/ رفع مستوى استغلال الموارد الطبيعية ليصبح من الممكن زيادة الدخل القومي.
- ز/ قلب بنية المجتمع ليصبح بالإمكان تحقيق توزيع صحيح وعادل للدخل القومي.
- ح/ تحقيق الاستغلال الحقيقي والتخلص من التبعية.

الأهداف العامة للتخطيط:

تتبع أهداف التخطيط من طبيعة النظام الاقتصادي الذي يمارس فيه التخطيط وهناك نظامان رئيسيان هما: النظام الرأسمالي والنظام الاشتراكي، إلى جانب غير متميز كثيراً وهو النظام الاقتصادي الذي تطبقه البلدان النامية. وتبعاً للتباين بين هذه الأنظمة تتباين أهداف التخطيط، وهنا نستعرض أهداف التخطيط بصورة عامة وهي:

تقليل التفاوت في توزيع الدخل:

تسعى الخطط الاقتصادية إلى تقليل التفاوت في توزيع الدخل لصالح الطبقات الفقيرة أو لصالح الأقاليم والمناطق الفقيرة، ويتمشى ذلك مع الفكر الكنزري الذي ينادي بإعادة توزيع الدخل لصالح الطبقات محدودة الدخل، وذلك لزيادة الطلب على الاستهلاك، ومن ثم رفع الطلب الفعال إلى مستوى التوظيف الكامل.

تحقيق التوظيف الكامل:

يهدف التخطيط إلى إتاحة الفرص لتوظيف الميد من العاملين وتوجيه الفائض من العمال الزراعيين في دول العالم الثالث إلى أوجه النشاط الإنتاجي الأخرى خاصة الصناعة، وهذا يؤدي إلى العدالة ورفع مستوى المعيشة بينهم، ويزيد من الإنتاج ويزيد من كفاءة إنتاجية العمال عن طريق رفع مستواهم الاقتصادي والاجتماعي والثقافي وتطوير قدراتهم. كما أن منح العاملين فرص عمل بأجور مجزية يؤدي إلى نجاح مشاريع التنمية الأخرى، ويجعل العمال أداة طيعة في يد الحكومة ينفذون ما يؤمنون به كل في مجاله. (علي، 2013م، ص28).

تحقيق النمو المتوازن للاقتصاد القومي:

إن نجاح التنمية الاقتصادية يقتضي تبني سياسة التنمية المتوازنة بين مختلف قطاعات الدولة (زراعة - صناعة - خدمات)، وبين مختلف مناطق الدولة الجغرافية، وما يحدث في السودان من مشاكل اقتصادية واجتماعية وسياسية وصراعات وحروب أهلية سببه التنمية غير المتوازنة.

زيادة القوة الدفاعية للدولة:

وتسعى الدول إلى التطور والتقدم في مجال الصناعات خاصة الصناعات الثقيلة التي تساعد في تعزيز القوة الدفاعية للدولة مثلما حدث في مجمع جياذ للصناعات، وقد أثبتت التجارب أن الصناعة أقرب وسيلة لدفع أجور العاملين، وأن التركيز على الصناعة في هذه المرحلة يفيد البلدان النامية كثيراً خاصة الصناعة الزراعية أكثر من التركيز على الزراعة فقط.

تحقيق توازن ميزان المدفوعات:

يهدف التخطيط الاقتصادي إلى توازن في ميزان المدفوعات ومنع العجز خاصة أن مشروعات التنمية الاقتصادية تحتاج إلى الاستيراد وإلى الافتراض من المصرف المركزي مما يؤثر سلباً على ميزان المدفوعات، وتعاني أغلب الدول النامية من عدم توازن ميزان مدفوعاتها، فلا بد من وضع خطة للحصول على المال اللازم لاستيراد متطلبات التنمية وتفادي عملية التمويل عن طريق الافتراض من الجهاز المصرفي (الإصدار النقدي) الذي من أثاره التضخم.

تحقيق الاستقرار النسبي للأسعار:

تصاحب عمليات التنمية الاقتصادية بارتفاع المستوى العام للأسعار (تضخم) وذلك بسبب زيادة الطلب الكلي على السلع والخدمات خاصة تلك ترتبط بمتطلبات التنمية الاقتصادية وهذا مع بقاء العرض ثابتاً، ولذلك يعمل التخطيط الاقتصادي لتفادي التضخم بزيادة العرض لسد الفجوة السلعية من أجل استقرار الأسعار.

تحسين مستوى المعيشة:

إن عملية التنمية الاقتصادية والتي تعنى برفع المستوى المعيشي للأفراد، وذلك بزيادة نصيب الفرد من الدخل القومي، وذلك لا يأتي إلا من خلال التخطيط الذي يمكن من خلاله

استغلال الموارد المتاحة للمجتمع بصورة سليمة تمكن من الاستفادة العنصر البشري عن طريق توفير الخدمات وفرص العمل لأفراد المجتمع.

القضاء على البطالة:

تمثل البطالة البشرية أحد أهم المشاكل التي تواجه الدول وخاصة الدول النامية فتسعى عمليات التنمية الاقتصادية للقضاء على هذه المشكلة بأنواعها المختلفة (الموسمية، المقنعة)، وذلك بخلق فرص عمل جديدة في مختلف القطاعات وباختيار تقنيات الإنتاج التي تتفق ومستوى العمالة المستهدف، وهذه الناحية يتم علاجها من خلال التخطيط الاقتصادي للموارد المتاحة.

التحول نحو الصناعة:

إن القطاع الزراعي والاعتماد عليه من سمات الدول المتخلفة والتي أقعدتها كثيراً، وحالت دونها واللحاق بركب الدول المتقدمة، فإن التخطيط يسعى إلى تحويل هذه البلدان من اعتمادها على الزراعة وذلك بتحويلها إلى الصناعة وبمعدل سريع عن طريق التوسع في الصناعات الأساسية ثم الثقيلة. (علي، 2013م، ص30).

عناصر التخطيط الاقتصادي:

هنالك ثلاث عناصر مهمة في التخطيط الاقتصادي يشمل:

4 - التحديد العلمي الدقيق لكافة موارد المجتمع وإمكاناته البشرية والمالية والمادية خلال فترة الخطة وبوسائل علمية تعتمد الخطة من أجل زيادة القدرة المتاحة من هذه الموارد والإمكانات.

5 - تحديد الأهداف بوضوح والتي يراد للاقتصاد تحقيقها خلال فترة الخطة.

6 - اختيار الوسائل والإجراءات التي يمكن أن تتوافر للاقتصاد خلال فترة الخطة.

(علاء، 2011م، ص39)

المبحث الثاني أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي

أنواع التخطيط الاقتصادي:

تختلف أنواع التخطيط باختلاف طبيعة النظام الاقتصادي، وكذلك تختلف أنواع التخطيط باختلاف الزاوية التي ينظر منها إلى التخطيط، واعتماداً على ذلك يمكن أن تكون أنواع التخطيط كالاتي:

1/ من حيث شموله.

2/ من حيث أسلوب التنظيم.

3/ من حيث الأهداف.

4/ من حيث المدة.

4 - التخطيط من حيث الشمول:

يمكن تقسيمه إلى ثلاثة أنواع وهي:

ه/ تخطيط المشروع المنفرد: وهي عملية تخطيط مشروع أي بعد الانتهاء من مشروع معين تتم البداية في مشروع آخر، وهذا النوع من التخطيط يفتقد النظرة التكاملية الشاملة للمشروعات في إطار الاقتصاد القومي، ذلك أن تخطيط هذه المشروعات وبشكل منفرد لا يقوم على أساس حصر شامل للموارد الاقتصادية المتاحة في البلد مما يمكن الجهات المختصة من تحقيق الأهداف المنشودة من عمليات التخطيط.

و/ التخطيط الجزئي: هذا النوع تأخذ به الدولة في قطاعات معينة لها أهمية دون

القطاعات الأخرى، وهو يعني تخطيط المشروع، وهذا يكون في مشروعات محددة مثل

المشروعات الاستثمارية، وتسمى الخطة بالخطة الجزئية (micro plan).

ز/ التخطيط الشامل: يتضمن صياغة كافة قطاعات الاقتصاد القومي الخاص والعام، وهو

يعني وضع مشروع تفصيلي شامل يتضمن كل أهداف الاقتصاد القومي، ومثل هذا النوع

يساعد المخططين في مهمة اختيار أفضل الاستعمالات البديلة للموارد المتاحة في المجتمع

على العكس من التخطيط الجزئي فشمول الخطة لكل القطاعات يسمح بتوجيه كل الإمكانيات

القومية من أجل كل الأهداف القومية.

ح/التخطيط من حيث التنظيم: كذلك يمكن تقسيم التخطيط من حيث أسلوب التنظيم إلى نوعين حسب درجة المركزية في اتخاذ القرار المتعلقة بالتخطيط إلى:

- 1 -التخطيط الذي يقوم على أساس اللامركزية في اتخاذ القرارات يقتصر دوره على وضع الأهداف الكلية والتي يتسنى بتحقيقها بلوغ الأهداف العامة للتخطيط مثل رفع مستوى المعيشة، واللامركزية المتطرفة يمكن أن تسود في النظام الرأسمالي، حيث تخطط كل وحدة لنفسها دون وجود خطة عامة في اقتصاد تسيره آليات السوق.
- 2 أما التخطيط المركزي هو الذي يقوم على وضع خطة عامه وتفصيلية، ولا يقتصر دوره على تحديد الأهداف الكلية، وإنما يتطرق إلى صياغة تفصيلية لكل القطاعات الاقتصادية، وهذا النوع سائد في الدول الاشتراكية. (أمينه، 2015م، ص22).

5 -التخطيط من حيث الأهداف:

ينقسم التخطيط من حيث الأهداف إلى زاويتين وهما:
أ/ التخطيط الهيكلي: ويقصد به ذلك التخطيط الذي يتضمن مجموعة من القرارات والسياسات والإجراءات التي تهدف إلى تغيير البنيان الاقتصادي والاجتماعي للاقتصاد القومي، فالدول المتخلفة تطبق هذا النوع من التخطيط لأنه يتمتع بكفاءة والكفاية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية السريعة.

ب/ التخطيط الوظيفي: وهو يعني أن يؤدي النظام الاقتصادي وظائفه دون أن يمس بنيانه وهيكله القائم وهو التخطيط السائد في الدول الرأسمالية. وكثيراً ما يتبع في البداية في الدول الرأسمالية وخاصة دول أوروبا الغربية، ومن المعروف أن هذه الدول حققت تقدماً اقتصادياً على أثر قيام الثورة الصناعية.

6 -التخطيط من حيث المدة:

يمكن تقسيم التخطيط من حيث المدى الزمني إلى ثلاثة أنواع وهي:
أ/ تخطيط قصير المدى: هو التخطيط الذي لا تتوفر فيه فرصة كافية لاختيار البدائل ولا يمكن استخدامه بكفاءة لتحقيق تغييرات هيكلية أساسية في الاقتصاد القومي وتتراوح مدته ما بين عام إلى عامين.

ب/تخطيط متوسط المدى: تتراوح مدته ما بين (3-7) سنوات، ويعبر عنه البعض بالخطة الخمسية، وتختلف الفترة الزمنية للخطة من دولة لأخرى حسب ظروف كل دولة.

ج/تخطيط طويل الأجل: يغطي هذا النوع من التخطيط فترة تتراوح (10 - 25) عام وهذا النوع هو الذي يحدد الإطار العام أو ما يسمى بالخطوط العريضة لاتجاهات التطور الاقتصادي والاجتماعي والتي ينبغي على الاقتصاد أن يسير عليها "الخطة الربع قرنية في السودان ". (محمد، 1992م، ص244).

وهناك أنواع أخرى من التخطيط مثل:

- التخطيط القومي والتخطيط الإقليمي: نجد أن التخطيط القومي يشمل جميع الأقاليم والمناطق التي يضمها البلد، فهو أشبه بالتخطيط الشامل.
- أما التخطيط الإقليمي فهو الذي يكون محصوراً في إقليم معين ومن أهدافه تحقيق درجة من التوازن في النمو في الأقاليم والمحافظات داخل الدولة وتحقيق التوازن بين إقليم الدولة، يتطلب دراسة إمكانيات كل إقليم والعمل على تخصيص الاستثمارات الأكثر ملائمة له، وهذا النوع قد يكون جزءاً من التخطيط القومي. (علي، 2013م، ص24).
- ولنجح التخطيط الإقليمي يجب أن يسبق بدراسات جدوى جزئية للمناطق والأنشطة والموارد التي يمكن أن تعتمد عليها في تحقيق المشروعات المنشودة.
- التخطيط الاقتصادي والتخطيط الاجتماعي: قد يهدف التخطيط الاقتصادي إلى تحقيق أهداف اقتصادية تتمثل في زيادة الإنتاج السلعي في قطاع الزراعة والصناعة أو زيادة إنتاج الخدمات وثيقة الصلة بالإنتاج السلعي دون غيرها من الخدمات ذات الصيغة الاجتماعية، وهنا يكون التخطيط اقتصادياً.
- أما التخطيط الاجتماعي فهو يستهدف تحقيق أهداف اجتماعية تتمثل في زيادة عناصر الخطة الاجتماعية التي تغطي بعض قطاعات الخدمات (الصحة والتعليم) ذات الصلة الاجتماعية في الاستهلاك والتي تقدمها الدولة.
- وقد يكون التخطيط اقتصادياً واجتماعياً في آن واحد، بمعنى أن الخطة القومية الشاملة تستهدف تحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية معاً، ويطلق عليها "خطة التنمية الاقتصادية"

"economic development planning".

• التخطيط الكلي والتخطيط القطاعي (التخطيط الأصلي والتخطيط المساعد): ذكرنا أن مهمة التخطيط القومي (الشامل) هي تحديد أهداف التنمية الاقتصادية، وكذلك تحديد الوسائل التي يتعين الأخذ بها لبلوغ تلك الأهداف، فإن التخطيط بحكم طبيعته هو اختصاص السلطة العامة.

كما أن الأهداف الإجمالية للخطة العامة على المستوى القومي هي محصلة الأهداف الفرعية لخطط القطاعات. ويتضمن كل قطاع أهداف فرعية خاصة، فالتخطيط الكلي (العام - الشامل) يضع أهدافاً عامة للاقتصاد القومي، إلا أن هذه الأهداف تتجزأ بدورها إلى أهداف فرعية على المستوى القطاعي، وهذا ما يسمى بالتخطيط القطاعي، ويسمى أحياناً بالتخطيط المساعد.

• التخطيط المادي والتخطيط المالي: التخطيط المادي هو الذي يقوم بتحديد الكميات المراد إنتاجها من السلع والخدمات التي يحتاج لها المجتمع. أما التخطيط المالي فهو الذي يهتم بتدبير وتوفير الأموال اللازمة لتحقيق الأهداف تحقيقها في الخطة الاقتصادية وهي صورتان لشيء واحد. فالتخطيط المالي يحدد حجم الادخار القومي، بينما التخطيط المادي يحدد حجم الإنتاج القومي من السلع والخدمات باستخدام هذا الادخار.

• التخطيط حسب نطاق التأثير:

1 - التخطيط الإستراتيجي: يعرف التخطيط الإستراتيجي بأن تحديد الأهداف الرئيسية طويلة الأجل ورسم الخطط وتخصيص الموارد المتاحة بالشكل الذي يمكن من تحقيق هذه الأهداف في إطار الفرص المتاحة والقيود المفروضة من بيئة الداخلية والخارجية، فهو التخطيط الذي يحدث تغيير نوعي في المنظمة وممارسة الإدارة العليا وتأثيره بعيد، ومن أمثلة ذلك: التخطيط لإضافة خط إنتاجي جديد أو فتح سوق جديد.

2 - التخطيط التكتيكي: يهدف إلى مساندة التخطيط الإستراتيجي للمؤسسة ويهتم بتقييم صلاحية البدائل المختلفة من الأهداف والاستراتيجيات واقتراح الجديد منها، إذ يتميز بالمرونة في اختيار ومراجعة البدائل وتمارسه الإدارة الوسطى وتأثيره متوسط المدى.

- 3 - التخطيط التشغيلي: وتختص به الإدارة الدنيا ويتم فيه تحديد تفاصيل التخطيط التكتيكي بوضع خط لأنشطة المتكررة في المؤسسة والقابلة للقياس وهذا في شكل تنبؤات، وتوضع الخطط التشغيلية في شكل موازنات ومعايير تقديرية تسمح بتحديد النتائج بطريقة واضحة وقد تكون هذه الموازنات شهرية أو أسبوعية أو يومية، وبالتالي يعمل على تقييم مدى تنفيذ خطة النوعين السابقين في شكل أرقام وقيم ومن أمثله تحديد احتياجات إدارة الإنتاج من المواد وقطع الغيار.
- التخطيط حسب الوظيفة: يكون هذا التصنيف طبقاً للأنشطة التي سيتم تنفيذها والتخطيط لها، وعلى سبيل المثال لو إننا نخطط على معيار الوظيفة في منظمة أو شركة فقد يكون التخطيط حسب المعيار الوظيفي كالتالي:
- تخطيط الإنتاج: يعرف بأنه " القيام بالتنبؤ لوضع خطة تتضمن جميع خطوات تتابع العملية الإنتاجية بالطريقة التي يمكن من خلالها تحقيق الأهداف المخطط لها، إذ تخطيط الإنتاج هو عملية تنبؤ بجميع مراحل الإنتاج واحتياجاتها للوصول إلى الأهداف المسطرة.
- التخطيط المالي: يهتم بكيفية الحصول على الأموال من عده جهات بأقل جهد وتكلفة.
- تخطيط البيع: تقوم المؤسسة بالتخطيط للمبيعات وهدفها الأول هو التوصل إلى أفضل طريقة لتصريف السلع التي أنتجتها، حيث تقوم بدراسة أهم نقاط البيع وأهم المتعاملين الذين يضمنون ترويج المنتج بأقل تكلفة.
- تخطيط التمويل: هو عملية وضع التقديرات للمواد واللوازم التي تحتاجها المؤسسة وذلك في ضوء إمكانياتها. (أمينه، 2015م، ص 281-282).

مراحل التخطيط الاقتصادي:

مراحل الدورة التخطيطية:

إن السياسة الاقتصادية الكلية للدولة هي الوجه الأساسي لتحديد أهداف الخطة بجوانبها المختلفة. ومن أهم شروط نجاح الخطة اعتمادها على قاعدة بيانات إحصاءات واسعة بغرض تحقيق الربط بين الأهداف والتصورات التي تمتلكها القيادة السياسية مع الواقعية في إعداد

الخطة، والواقعية هنا نعنى بها التعرف على إمكانية تنفيذ الأهداف المرسومة ووسائل نجاح تحقيقها.

إن عملية وضع الخطط الاقتصادية والاجتماعية يتطلب الآتي:

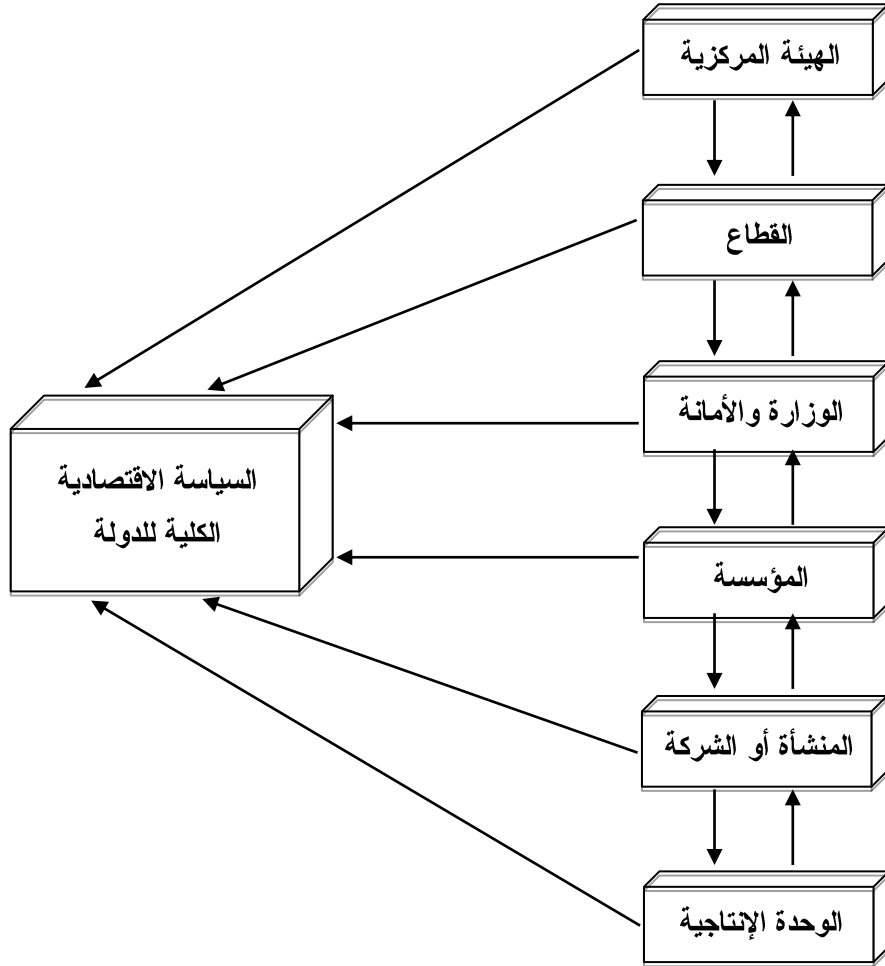
- 4 بناء أجهزة فنية مختصة لعمليات جمع البيانات وتحليلها على جميع المستويات الإدارية.
 - 5 ضمان وجود علاقة فنية بين هذه المستويات لتأمين إنسانية وتدفق المعلومات فيما بينها.
 - 6 تدعيم هذه الأجهزة بقرارات إدارية من السلطة المسؤولة عن التخطيط لتسهيل عملها وضمان تعاون الأجهزة الأخرى معها على شتى المستويات.
- إن بناء هذه القنوات الإحصائية أفقياً ورأسياً في جميع مؤسسات الدولة يضمن التدفق النوعي والكمي للمعلومات **Information's** بين القاعدة والقمة في كل المستويات عند صياغة الأهداف ومتابعة تنفيذها مما يسهل عملية الوصول إلى الهدف المنشود بالسرعة المطلوبة.
- وعند توفر هذه الأجهزة والتأكد من قدرتها على تزويد الجهات المختصة بمعلومات عن الواقع المراد التخطيط الذي تعمل فيه الخطة، وقدراتها على إرجاع المؤشرات والقرارات.
- عند ذلك تبدأ فعلاً عملية إعداد الخطة المرسومة وبدون ذلك لا يمكن أن تتصور تخطيطاً علمياً وبالتالي يكون بعيداً عن تحقيق الأهداف.
- تمر عملية التخطيط بعدة مراحل ابتداء بوضع الخطة (الإطار التخطيطي) الذي يحتوي على متطلبات الخطة والتي بدونها لا يمكن أن تحقق أية نجاح وفيما يلي يمكن استعراض مراحل التخطيط الاقتصادي.
- أولاً: إعداد الخطة: تعتبر مرحلة إعداد الخطة المرحلة الأولى والأهم في عملية التخطيط، ونجد إن عملية هذه المراحل يمر بعدة مراحل وهي:
- 7 - تكوين قاعدة البيانات والإحصاءات الأولية: تعتبر هذه نقطة البداية التي تبني عليها العملية التخطيطية وتشتمل على بيانات ومعلومات عن الموارد البشرية المتاحة والمحتملة من حيث هيكل السكان النوعي والعمرى وتوزيعه الجغرافي. وبيانات عن القوى العاملة (توزيع العاملين على الأنشطة الاقتصادية والمهارات التخصص المهني). وبيانات عن الموارد المادية المتاحة والمحتملة من حيث

الطاقات الإنتاجية ومستويات الإنتاج في كافة الأنشطة وحجم استغلالها. وبيانات عن الموارد الطبيعية المتاحة وإمكانية زيادتها ونموها ومستوى استغلالها.

8 - وضع الأهداف الأولية: وعلى ضوء ما جمع من بيانات وإحصائيات تحدد القيادة السياسية للدولة الأهداف العامة للخطة التي تسعى الدولة لتحقيقها من خلال التخطيط (Planning) ولا تكون هذه الأهداف نهائية بل هي عبارة مؤشرات يستهدى بها القائمون على أمر النشاط الاقتصادي بالبلاد.

شكل رقم (1)

يوضح السياسة الاقتصادية الكلية للدولة



↑ تعنى مؤشرات عامة وتوجيهات وقرارات

↓ تعنى بيانات وإحصائيات ومقترحات

(مخطط العلاقات الفنية بين المستويات التخطيطية في الدولة) (علي، 2013م)

9 - ديمقراطية التخطيط: يقصد بذلك (جمهرة التخطيط) أن يكتسب التخطيط الطابع الجماهيري في إخضاع أهدافه إلى مناقشات علنية مع أفراد المجتمع المستهدفين بعملية التخطيط، انطلاقاً من مبدأ (الجماهير هي مادة التنمية وهدفها) (وعادة في الدول التي تتبع أسلوب التخطيط لا يعنى بالجمهرة هنا اشتراك الجماهير في هذه العملية وإنما يتم ذلك من خلال الهيئات الشعبية والسياسية الممثلة لهم).

وبعد الانتهاء من هذه المناقشات تتمكن الجهات المختصة من تحديد معدلات النمو المطلوبة (الأهداف) ومن ثم تلتزم هيئة التخطيط المركزية بوضعها في إطار تخطيطي أولي.

10 - إعداد الإطار العام للخطة: تقوم جهات الاختصاص في هذه المرحلة بإعداد الإطار الأولى للخطة الاقتصادية وتحديد معدلات النمو القطاعية في ضوء المعدل العام على مستوى الاقتصاد القومي فإذا كان معدل النمو الاقتصادي الكلي المستهدف (6%) سنوياً، فإن ذلك لا يتحقق إلا إذا حقق القطاع الصناعي معدل نمو مقداره (8%) والزراعي معدل (5%) والخدمي (4%) والنفطي (3%) وهكذا.

وهذا معناه أن هيئة التخطيط المركزي تقوم بتحديد وتوزيع معدلات النمو القطاعية وذلك من خلال دراسة إمكانية كل قطاع وقدراته على المساهمة في تحقيق معدل النمو الاقتصادي المطلوب.

11 - الحوار بين القاعدة والقمة على مستوى الوزارة والقطاع: تصاغ الأهداف الخاصة بكل قطاع ووزارة من قبل جهاز التخطيط المركزي في إطار معدل النمو الاقتصادي المستهدف ثم يتم تجزئته إلى معدلات نمو قطاعية مختلفة بغرض تحقيقها. وترسل إلى الوزارات في شكل مؤشرات عامة وتوجيهات تقتضى وضع التفاصيل الفنية لها. فتقوم الوزارات بمناقشة هذه المؤشرات العامة ولا بد من إطلاع العاملين (في الوحدات الإنتاجية) على هذه الأهداف والتوجيهات بوضوح لأنهم هم القاعدة التي تصنع تحقيق هذه الأهداف، بالإضافة إلى أهميتهم في عمليات تنفيذ تلك الأهداف.

وبنفس القنوات يتم إرجاع آراء ومقترحات الوحدات الإنتاجية بعد تنسيقها في كل مستوى. وترفع إلى المستوى الأعلى منه إلى أن تصل إلى المستوى الأعلى وهي الوزارة وهنا يتم الخروج بصيغة موحدة تأخذ في الاعتبار جميع الآراء والمقترحات الواردة من كل المؤسسات.

وتقوم الوزارة بتصعيدها إلى جهاز التخطيط المركزي الذي يقوم بعرضها على اللجان الفنية الخاصة بكل قطاع.

12 -الإطار التفصيلي للخطة: بعد أن تجتمع لدى هيئة التخطيط المركزي ردود ومقترحات الوزارات بشأن معدلات النمو القطاعية والمشروعات والتوسعات المطلوبة يتم تنسيق ذلك من قبل اللجان الفنية القطاعية والمتخصصة في هيئة التخطيط المركزي ثم عرضها على القيادة السياسية لإقرارها بعد مناقشتها وإجراء التعديلات عليها لتتماشى مع الواقع.

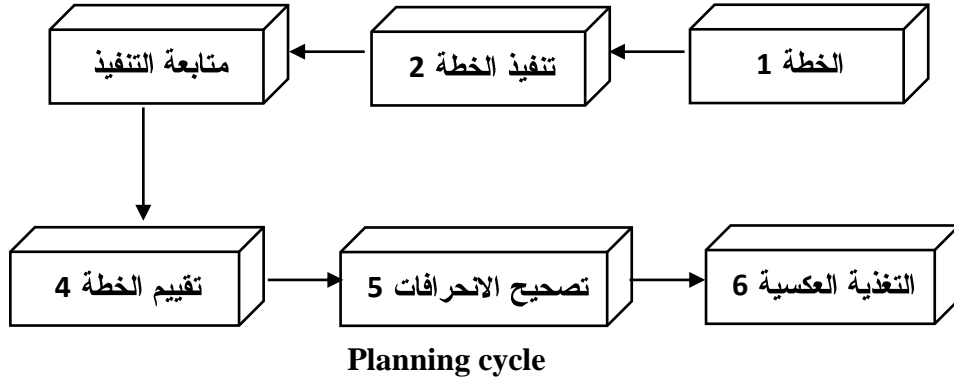
وغالبا لا تجرى السلطات تغيرات جوهرية على مضمون الخطة وإنما تعطى بعض التوجيهات والإرشادات التي تساعد على تنفيذها مراعية في ذلك (المتغيرات الداخلية والخارجية).

ثانياً: تنفيذ الخطة: بعد إقرار الخطة رسمياً من قبل الجهات المختصة تصبح عملية تنفيذها حالة إلزامية على الوزارات والوحدات الإنتاجية المختلفة في كل المستويات، فتقوم الوزارة بإنزال قرار التنفيذ إلى كل المستويات إلى أن يصل إلى أصغر وحدة إنتاجية في صورة قرار إلزامي بالتنفيذ.

وفي هذه الحالة تقوم الوحدات الإنتاجية بتحديد الموارد والاحتياجات اللازمة وفي حالة عجز الوحدة الإنتاجية أو الجهات الأعلى على تدبير الاحتياجات من الموارد الأولية يتم استيرادها من الخارج من قبل المنشأة مباشرة أو من خلال جهة مركزية في الدولة تقوم بذلك. ويعتمد ذلك على شكل النظام الاقتصادي ودرجة المركزية السائدة فيه وتجرى بعد ذلك عملية البداية في التنفيذ وفق الجدول الزمني المحدد ومن ثم تقسم الخطة إلى مراحل زمنية متتابعة (شهرية، سنوية، خمسية أو عشرية أو ربع قرنية" في السودان (2003-2027م). ويعتمد ذلك على شكل النظام الاقتصادي ودرجة المركزية السائدة فيه وتجرى بعد ذلك عملية البداية في التنفيذ وفق الجدول الزمني المحدد ومن ثم تقسم الخطة إلى مراحل زمنية متتابعة (شهرية، سنوية، خمسية أو عشرية أو ربع قرنية" في السودان(2003-2027م).

شكل رقم (2)

يوضح تصحيح الانحرافات



المصدر: (علي، 2013م)

ثالثاً: متابعة تنفيذ الخطة **Following** : تعنى أن ما تحقق يجب أن يكون مطابقاً لما تقرر في كل وحدات النشاط الاقتصادي بدءاً بالمنشأة انتهاءً بالمستوى الكلي للاقتصاد. ومن خلال المتابعة يمكن تحديد الانحرافات والخلل بين ما تم تخطيطه وما تم إنجازه. وفي حالة عدم المراقبة (فقدان الرقابة) عند أي مستوى عن المستويات التخطيطية يمكن أن ينتج عن ذلك:

- 7 - عدم وضوح المشاكل التي تظهر أثناء عملية تنفيذ الخطة.
- 8 - عدم معرفة واجبات الأفراد عند كل مستوى من مستويات تنفيذ الخطة وبالتالي تنعدم إمكانية تحديد مواطن الخلل والأشخاص المسؤولين عنه.
- 9 - تنعدم الرؤية فيما يتعلق بعملية الإيرادات والمصروفات.
- 10 - عدم معرفة واجبات الأفراد عند كل مستوى من مستويات تنفيذ الخطة وبالتالي تنعدم إمكانية تحديد مواطن الخلل والأشخاص المسؤولين عنه.
- 11 - تنعدم الرؤية فيما يتعلق بعملية الإيرادات والمصروفات.
- 12 - من الصعب وضع سياسات محددة لحل مشكلة غير واضحة لانعدام الرؤيا السليمة لغياب عملية المتابعة.

وهناك عدد من أنواع المتابعة (سابقة و متزامنة ولاحقه):

أ/ المتابعة السابقة: وتعنى المتابعة السابقة عملية فحص خطوات تنفيذ الخطة قبل عملية الشروع في تنفيذها وذلك للتأكد من إمكانية التنفيذ في إطار الظروف والإمكانيات المتاحة. (هنالك متغيرات قد تحصل بعد وضع الخطة) وهذه من أهم مراحل عملية المتابعة لتجنب

الأخطاء والخسائر التي يمكن أن تؤدي إلى آثار اقتصادية كبيرة أي باختصار أنها (متابعة وقائية قبل التنفيذ).

يعاب على هذا النوع من المتابعة بأنه لا يأخذ المتغيرات اللاحقة بشكل دقيق وقد تحدث مجموعة من الانحرافات لأسباب خارجة عن إرادة المخطط (المتغيرات المفاجئة في السياسة العامة للدولة أو وقوع كوارث أو إعلان حالة الطوارئ للحروب).

ب/ المتابعة المترامنة (step by step): وتسمى متابعة خطوة بخطوة وهي متابعة تتم أثناء عملية التنفيذ وفي كل مرحلة من المراحل التنفيذية وعند جميع المستويات التخطيطية (Planning Standard) هذا النوع يعتبر أفضل أنواع المتابعة في إطار الدورة التخطيطية وخاصة في المشروعات الجديدة.

فعند ظهور أي انحراف يمكن السيطرة عليه وعلاجه ما أمكن ذلك وعند عدم القدرة على تصحيحه لأسباب ترتبط بقصر الفترة الزمنية مثلاً أو عدم التقدير الدقيق للموارد المتاحة والمحتملة في هذه الحالة يترك للمراحل اللاحقة في الدورة التخطيطية.

ج/ المتابعة اللاحقة: هي المتابعة المتأخرة وتأتي بعد الانتهاء من عمليات التنفيذ وعندها تحدد الانحرافات وتتخذ الإجراءات اللازمة لتصحيحها، يعاب على هذا النوع من المتابعة أنه لا يمكن أن يجنب المنشأة الخسائر لأنه يجئ متأخراً ليعالج الأخطاء التي قد وقعت فعلاً. كذلك يعاب عليه أنه يهدر الموارد المالية لأن عملية تصحيح الانحرافات من خلال إعادة التنفيذ مرة أخرى عملية لها تبعاتها المالية مما يعد هدراً للموارد المتاحة وضياعاً للوقت وعدم الوصول إلى الأهداف في الفترة المحددة.

خصائص المتابعة الفعالة:

يجب أن تحظى العملية التخطيطية باستخدام نظام متابعة فعال يحقق ما يلي:

- 4 - وضوح الإجراءات الرقابية لتحديد الانحرافات بدقة.
- 5 - استخدام نظام سريع لتوصيل المعلومات والتوجيهات وتبادلها بين كافة المستويات داخل المنشأة.
- 6 - مراعاة الجوانب السلوكية لضمان دقة التنفيذ.

رابعاً: تقييم الخطة: في هذه المرحلة تقوم لجان التخطيط بعملية مقارنة بين الأداء المخطط له (ضمن الفترة الزمنية المحددة) مع ما تم تحقيقه فعلاً، ومن خلال هذه العملية سوف تبرز لنا حالتان:

3 - أن يتطابق الأداء المحقق مع الأداء المخطط ولا توجد انحرافات وهذا معناه أن الخطة تم تنفيذها بشكل سليم.

4 - الأداء المحقق غير مطابق للأداء المخطط وهناك انحرافات عن الخطة الموضوعية وهذه الانحرافات هي:

ج/ انحرافات إيجابية (الأداء المحقق أكبر من الأداء المخطط)

د/ انحرافات سلبية (الأداء المحقق أقل من الأداء المخطط)

وفى كلا الحالتين يعتبر الخروج عن الأداء المخطط انحرافات غير مرغوب فيها، فلو تجاوزت نسبة السماح المحددة في التخطيط وهي (+ أو - 10%) وهذه انحرافات عادية وعليه فلو تجاوزت الانحرافات هذه النسبة يكون الأداء المحقق أقل من (90%) أو أكبر من (110%) سيعرض الوحدة الإنتاجية للمساءلة لأنها لم تستطع استغلال الإمكانيات المتاحة بطريقة مثلى في الحالة الأولى (انحرافات سلبية) أو لأنها لم تستطع قراءة إمكانياتها المتاحة والمحتملة عند إعداد الخطة مما أدى إلى انحرافات إيجابية (Positive deviation) وذلك أيضاً قد يقود إلى نتائج غير مرغوبة على مستوى الاقتصاد القومي.

فكلا الحالتين (الانحرافات السلبية أو الإيجابية) يعتبران قصوراً في الخطة. حيث كان يمكن تفادي أخطاء الحالة الأولى أثناء مرحلة المتابعة المتزامنة والعمل على علاجها.

خامساً: تقويم الخطة: وتسمى هذه المرحلة تصحيح الانحرافات وفيها تجري عملية

تصحيح الانحرافات التي حددتها لجان المتابعة، ولا تجرى عملية تصحيح الانحرافات

العادية (+ أو - 10%) وإنما عمليات التصحيح تكون للانحرافات الاستثنائية. (Exceptional deviations).

خطوات تصحيح الانحرافات:

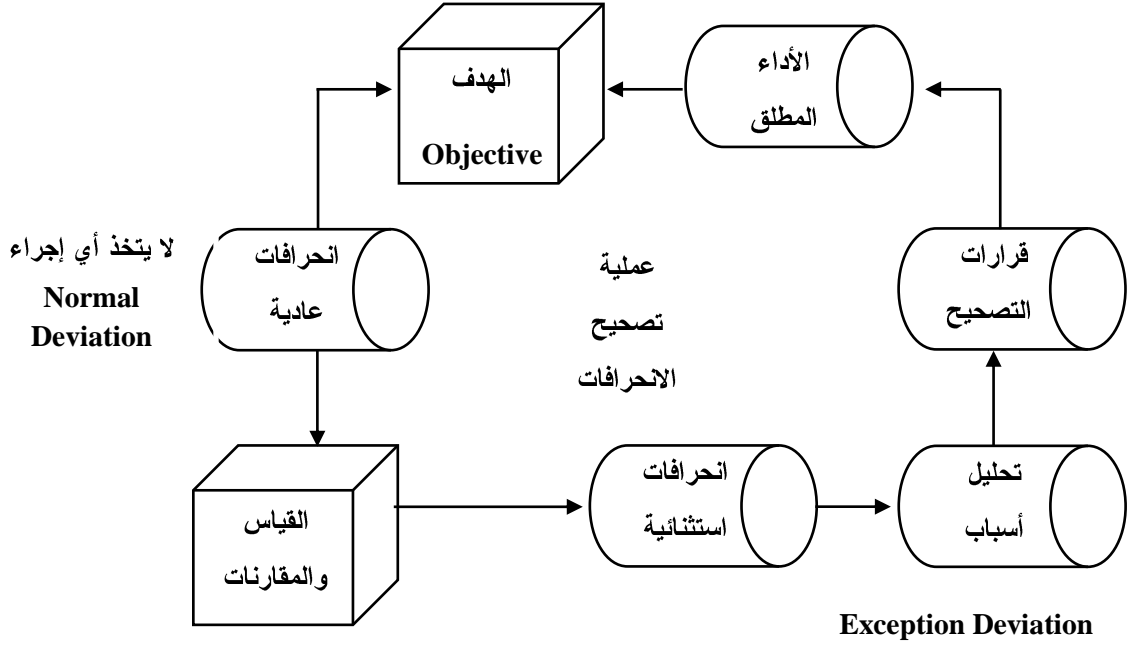
4 - دراسة وتحليل أسباب الانحرافات بشكل دقيق وتحديد المشاكل والمعوقات التي أدت إلى ظهورها ووضع الحلول المناسبة لمعالجتها.

5 - اتخاذ قرارات التصحيح لإلغاء الانحرافات الاستثنائية أو تحويلها إلى انحرافات عادية كلما أمكن ذلك.

6 - تحقيق التطابق بين الأداء المحقق بغرض تحقيق أهداف الخطة.

شكل رقم (3)

يوضح مراحل تنفيذ الخطة



المصدر: (علي، 2013م).

المبحث الثالث أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي

أسس ومبادئ التخطيط الاقتصادي:

هناك عدد من المبادئ والأسس الضرورية التي يجب الأخذ بها في عملية التخطيط

الاقتصادي على المستوى الكلي وهي:

أولوية التخطيط:

يقصد بهذا إعطاء التخطيط المرتبة الأولى في النظام الإداري للمؤسسة، لأن التخطيط هو الوحيد الذي يحدد أهداف المؤسسة والعلاقات داخل المؤسسة ونوعية الموارد البشرية المطلوبة وتوجيه نظام الإدارة والنظام الرقابي.

الواقعية:

تعتبر من أهم سمات التخطيط الاقتصادي وهي تعني أن يراعي عند وضع الخطة الواقع الاقتصادي والاجتماعي للدولة موضوع الخطة ويجب التعرف العلمي المدروس على موارد تلك الدولة (البشرية والمادية واقعيًا ودراسة احتياجاتها من هذه الموارد). وأن يتم اختيار وسائل يسمح واقعها الأخذ بها والتفاعل معها والنمو بموجبها من أجل استخدام الموارد المتاحة والمحتملة لتحقيق الأهداف الموضوعية والتي تلبي احتياجات المجتمع. إن الواقعية في التخطيط تعد أمراً ضرورياً لتحقيق أهداف الخطة إذ أن وضع أهداف تفوق الإمكانيات المتاحة يعيق عملية تحقيق تلك الأهداف مما يؤدي إلى عدم إمكانية تنفيذ الأهداف الموضوعية في الخطة. كما أن وضع أهداف أقل من الموارد والإمكانيات المتاحة يعني ذلك أن الخطة قاصرة عن الاستخدام الأمثل للموارد والإمكانيات المتاحة من أجل إشباع أكبر قدر ممكن من رغبات المجتمع.

الشمولية:

حتى تحقق الخطة أهدافها ينبغي أن تتسم بالشمولية ويقصد بالشمولية في الخطة أن يكون التخطيط شاملاً لكافة القطاعات الاقتصادية وكافة المتغيرات الاقتصادية (الاستهلاك، الادخار، الاستثمار) ولذلك يجب أن يكون التخطيط شاملاً لكل المناطق الجغرافية.

إذ إن شمول كافة القطاعات الاقتصادية ضروري جداً من أجل تنمية هذه القطاعات لأن إخضاع قطاع واحد أو قطاعات معينة وعدم إخضاع الأخرى لعمليات التخطيط يعيق عملية التخطيط في القطاعات التي يجرى التخطيط لتطويرها.

التنسيق:

يعد من الأمور الضرورية في عملية التخطيط لأنه يضمن عدم التعارض أي عدم تعارض الأهداف فيما بينها من ناحية وعدم تعارض الوسائل من ناحية ثانية. يحصل التعارض في الأهداف إذ انعدم مبدأ التنسيق في الخطة، كما يعني التنسيق ما بين اتجاهات عملية التخطيط خلال الفترات الزمنية المتعاقبة للتخطيط بحيث لا تتعارض خطة مع الخطة التي سبقتها أو التي تليها إذ يؤدي هذا التعارض إلى تعاطف خطة مع خطة أخرى.

المرونة:

وهي تعني أن الخطة تكون قادرة على استيعاب التعديل عندما يظهر أن وضع الخطة كان غير سليم أو كانت هنالك مستجدات وظروف واقعية تجعل تنفيذ الخطة الموضوعية غير ممكن أو حدوث تغيرات في الواقع الاقتصادي المحلي أو الدولي تستدعي هذه الظروف تعديل الخطة بما يتناسب مع هذه المتغيرات. ولا بد أن تحيط المرونة بقيود تحميها وتحدد حالات اللجوء إليها حتى لا تصبح المرونة مجالاً أو مدعاة لعدم تنفيذ الخطة.

الإلزام:

إن الالتزام بالخطة ضرورة تتطلبها عملية التخطيط ولو ترك الأمر للجهات ذات الصلة بتنفيذ الخطة دون قيود قد يؤدي في النهاية إلى عدم تنفيذ الخطة بشكل جزئي أو بشكل كامل مما يؤدي إلى عدم تحقيق أهدافها المحددة. وعلية فإن عدم تنفيذ الخطة جزئياً أو كلياً سيؤدي إلى إعاقة تنمية المشروعات الأخرى وخاصة التي لها علاقة بهذه الخطة (تعثر خطة القطاع الزراعي تعني إعاقة تنفيذ خطة القطاع الصناعي والعكس) لأن هنالك ترابط بين المشروعات بعلاقات متشابكة في إطار الاقتصاد الوطني.

ولتحقيق الالتزام في الخطة فإنها تصدر عادة في شكل قانون ملزم ويجرى تبليغه إلى الجهات ذات الصلة لتكون ملزمة بتنفيذه عند عدم وجود مبررات موضوعية تعيق تنفيذ الخطة (حروب والكوارث الطبيعية).

الاستمرارية:

يجب أن تكون عملية التخطيط مستمرة لارتباطها باستمرارية الأنشطة الاقتصادية، ولذلك تأخذ الدول عادة بالتخطيط المستمر لأن التخطيط لفترة معينة دون التخطيط لفترة أخرى يعيق التخطيط حتى في هذه الفترة المعينة نسبة للترابط الزمني بين الخطط حيث أن مخرجات الخطة الحالية مثلاً تستخدم كمدخلات في الخطة اللاحقة مثل القطاع الصناعي مع الزراعي أو مع بعضه البعض.

أحياناً تضاف فترة معينة إلى فترة الخطة (إضافة عام) بدلاً من أن تنتهي ويعمل بخطة جديدة.

مركزية التخطيط ولا مركزية التنفيذ:

إن المركزية في التخطيط تعد ضرورة أساسية لتوفير النظرة الشاملة لحركة الاقتصاد وتطوره بالكامل من خلال الخطة وهذه النظرة الشاملة لا يمكن أن تتوفر إلا مع وجود جهة مركزية أي أن وجود جهات متعددة يتعارض مع النظرة الشمولية. إلى جانب ذلك فإن التكامل بين عناصر الخطة يقتضى هو الآخر وجود إدارة مركزية خاصة أن هناك قدرات بشرية وفنية محددة يجب تركيزها في هيئة لديها المقدره على اتخاذ القرارات التخطيطية بدلاً من تشتيتها في عده هيئات لا تتوفر لديها مقدره اتخاذ القرار.

كما أن اللامركزية في التنفيذ يبررها صعوبة قيام هيئة مركزية بالتنفيذ لكافة المشاريع وفي كافة القطاعات والمناطق خاصة إذا كان عدد المشاريع كبيراً ودرجه تنوعها شديدة. وكلما زاد الاقتصاد تعقيداً زادت الحاجة إلى إتباع اللامركزية في التنفيذ.

التكامل:

يعتبر من الأمور الضرورية في الخطة التي يجب توفرها في الخطة فهو يهتم بدراسة العلاقات المتداخلة بين المشروعات، دراسة بشكل دقيق من خلال بيانات ومعلومات مأخوذة من الواقع الاقتصادي ومن ثم يتم اختيار المشروعات التي تتوفر فيها علاقات تكاملية أكثر من

غيرها مما يؤدي إلى تحقيق أكبر قدر من الإسهام في التحفيز على تحقيق الأهداف المرسومة في الخطة وبأقل التكاليف.

الديمقراطية:

تعني مشاركة الجماهير في الاقتراح ووضع الخطة وهذا يُعد من المبادئ الأساسية في التخطيط:

- لأن الخطة تهدف لغرض نهائي وهو رفع مستوى المعيشة لهذه الجماهير من ناحية وتستخدم موارد هذه الجماهير من ناحية ثانية.
- وحتى يتم اندفاع هذه الجماهير وتفاعلها مع تنفيذ الخطة لابد من مشاركة هذه الجماهير في وضع الخطة التي تسعى لرفع مستواهم المعيشي.

الكفاءة:

يجب أن يتوفر في عملية التخطيط عنصر الكفاءة، وأن تحقق أقصى الأهداف لإشباع أكبر قدر ممكن من الحاجات وذلك بأقل قدر ممكن من التكاليف وذلك عن طريق اختيار أفضل الوسائل وبدون ذلك يصبح التخطيط غير علمي ولا واقعي وبالتالي لا يعتبر بديلاً عن آلية السوق كوسيلة لإدارة الاقتصاد.

مقومات نجاح التخطيط:

على ضوء تجارب التخطيط في كثير من الدول النامية التي أخذت بأسلوب التخطيط من أجل التنمية، نجد أن هنالك مبادئ عامة يتوقف عليها نجاح التخطيط إلى حد كبير، ويمكن إيجازها في الآتي:

- 10 - لا بد من توافر جهاز تخطيطي قادر على وضع الخطط ومتابعتها.
- 11 - لا بد من توافر جهاز قوي قادر على التحليل التخطيطي للمشروعات بغية وضع إطار الخطة العامة والخطط السنوية التفصيلية.
- 12 - التخطيط يسبق عملية التمويل، بمعنى أن تكون أهداف الخطة أساساً لإعداد مشروع الميزانية العامة والميزانيات الملحقة، وتعد هذه على ضوء التقديرات الواردة في مشروع الخطة السنوية.
- 13 - يجب أن يكون التوزيع الجغرافي للمشروعات توزيعاً عادلاً، فليس من العدالة أن تتركز المشروعات في العواصم والمدن الكبيرة، لأن عدالة توزيع المشروعات

هو الضمان الوحيد لحسن استغلال الموارد. وضمان وصول الخدمات لكافة الأقاليم على قدم المساواة، مما يؤدي إلى الاستقرار ويجنب الدولة الصراعات والحروب الأهلية التي تزخر بها الدول الأفريقية.

14 - أن يجري تخطيط الموارد البشرية جنباً إلى جنب مع تخطيط الموارد المادية حتى لا يكون قصور بعض فئات العاملين أو الفنيين عن سد احتياجات مشروعات الخطة بمثابة اختناقات تعوق الخطة (تنفيذ الخطة)، مما يؤدي إلى عدم تحقيق أهدافها المرسومة.

15 - أن يكون إعداد الخطة وتنفيذها على أساس المشاركة الإيجابية بين جهاز التخطيط المركزي وبين الأجهزة المختلفة في الدولة على مختلف المستويات لأن هذه المشاركة ضرورية لتضافر جهود العاملين في هذه الأجهزة المعنية بالخطة.

16 - لا بد أن يقاس نجاح كل وحدة إنتاجية بمدى تنفيذ نصيبها من الخطة. ولا بد أن يقترن أي تقصير في الأداء بالجزاء الرادع وتحميل الإدارة العليا في الوحدة الإنتاجية لمسئوليتها الكاملة عن التنفيذ وعن تحقيق الأهداف.

17 - لا بد من نشر الوعي التخطيطي بكل وسائل الإعلام، حتى يعرف كل مواطن أهمية التخطيط في المجتمع ومبرراته، ويعرف الإطار العام للخطة الشاملة، ويعرف أهداف الخطة واتجاهاتها يعرف الإطار العام للخطة الشاملة ويعرف أهداف الخطة واتجاهاتها يعرف حقوقه وواجباته إزاءها كمواطن منتج أو مواطن مدخر أو مواطن ممول.

18 - الاستقرار السياسي "الأمن الداخلي والخارجي" وهذا يعد أهم المقومات لأن الخطط بأنواعها الزمنية المختلفة تحتاج لتوفير الاستقرار حتى يتم تنفيذها بالصورة المثلى، ويتحقق هدفها التنموي وهناك علاقة طردية بين التنمية والاستقرار.

معوقات التخطيط:

- نقصد هنا بالمعوقات هي الأسباب التي تؤدي إلى عدم إكمال إعداد الخطة مثل:
- 8 - نقص المعلومات: عدم الاحتفاظ بالسجلات والملفات القديمة التي تتوفر فيها المعلومات.
 - 9 - قدم المعلومات: خاصة بما يتعلق بالإيجار والأجور لأنها الأساس في حساب تكاليف المشروع الذي يعد له الخطة.
 - 10 - عدم الاهتمام بالمعلومات العامة: كالأنظمة والتعليمات الحكومية ومعدل النمو السكاني، ومستوى دخل الفرد وإحصائيات التجارة الداخلية والخارجية.
 - 11 - عدم تحديث معلومات الخطة: حيث بعض الأحيان يؤجل تنفيذ الخطة لسبب ما مما يجعل كل المعلومات التي بنيت عليها لا تتناسب ووقت التنفيذ لاختلاف الأسعار أو للتغيير في السعلة المراد إنتاجها.
 - 12 - تغيير الهدف أو انعدامه.
 - 13 - عوامل إدارية واقتصادية: وهي إجبار المدراء مرؤوسيههم على إتباع أفكارهم مهما كانت نتائجها، وعدم الإحاطة بمنقلبات أسعار العملات في السوق.
 - 14 - عوامل المهارة: من توفر الأيدي العاملة اللازمة للقيام بالخطة المرسومة بحذافيرها.

(أمينة، 2015م، ص89)

قياس التخطيط:

هنالك عشر خطوات لقياس الخطة الناجحة وهي:

- 11 - الشفافية: وتعني الوضوح في الأهداف.
- 12 - مراجعة وتحليل العمليات.
- 13 - تبسيط إجراءات العمل.
- 14 - المقترحات.
- 15 - تحديد المعايير وتبسيطها.
- 16 - إدخال الطرق الحديثة والمتطورة.

- 17 -إعداد قائمة بالعمليات ووضع رموز لها.
- 18 -دراسة وقياس العمليات.
- 19 -توظيف النشاط بصورة دقيقة تمنع التداخل.
- 20 -الترباط والاستشارة بين المستويات الإدارية لمختلف الخطط والتحكم في العمليات.
- (عبد العظيم، 2007م، ص275).

خلاصة الفصل الثاني:

تناول الفصل الثاني الإطار النظري للدراسة وذلك من خلال ثلاثة مباحث، تحدث المبحث الأول عن مفهوم وأهمية وأهداف التخطيط الاقتصادي، أما المبحث الثاني تحدث عن أنواع ومراحل التخطيط الاقتصادي، وتحدث المبحث الثالث عن أسس ومبادئ ومقومات التخطيط الاقتصادي.

الفصل الثالث

قطاع النقل في السودان

- المبحث الأول: تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان.
- المبحث الثاني: مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان.
- المبحث الثالث: واقع تخطيط النقل في السودان.

المبحث الأول تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان

بداية التخطيط الاقتصادي في السودان:

درجت الدول في عالمنا المعاصر على إعداد واعتماد التخطيط الاقتصادي والاجتماعي في المجالات الحيوية كافة مرتكزاً لتنفيذ برامج ومشروعات البناء الوطني في المراحل المختلفة الأمر الذي جعل من التخطيط منهجاً وأسلوباً لإنقاذ مشروعات الدولة الحديثة إذ لا يمكن الاستغناء عنه للحفاظ على موارد الدولة المادية والبشرية من الهدر الذي يعرقل عمليات التنمية والنهوض في أي مجتمع (محمد، 2014م، ص21).

فكانت أولى محاولات التخطيط للاقتصاد السوداني في العام 1899م مع بدايات الحكم الثنائي الإنجليزي المصري للبلاد، الذي أنشئ نظاماً إدارياً بسيطاً وفعالاً يستند على سياسة قائمة على خمس موجّهات أعدها اللورد كرومر وهي:

6 - الإدارة الجيدة.

7 - زيادة السكان.

8 - تحسين الاتصالات.

9 - توسيع إمدادات المياه وزراعة القطن.

10 - تأمين توفير كميات كافية من الوقود قليل التكلفة.

حيث كانت تلك الموجّهات أولى الجهود في مجال التخطيط للتنمية من قبل الحكومة الاستعمارية، وكان التركيز على الإدارة الجيدة من أجل فض النزاعات حول الأرض، والتركيز على زيادة السكان لأن أعدادهم كانت قليلة نتيجة للحروب والأمراض، ولذا كان مطلوباً تشجيع الزراعة بطرق وأساليب مختصره في استخدام العمالة، وأدى ذلك إلى قيام مشاريع الري الصناعي بالطمبات والقنوات على جانبي النيل الأزرق والأبيض لإنتاج بعض المحاصيل النقدية للتصدير (كالقطن).

وتعطي تلك الموجّهات فكرة عن توجيه معظم الاستثمارات للمشروعات المفضلة للحكم الاستعماري والمتمثلة في إنشاء السكة حديد والكباري والبوستان والتلغراف وبعض المنشآت العامة، وجزء ضئيل من الاستثمارات تم توجيهه لأعمال الري وزراعة المحاصيل.

برز الاهتمام بقضايا الفقر والجوع والمرض التي يعاني منها ثلث سكان العالم بانتهاء الحرب العالمية الثانية، وأدى ذلك الوعي إلى إصرار الدول الفقيرة والنامية على الإسراع بتنمية وتطوير اقتصادياتها، وكانت الإدارة في السودان على وعي بذلك التوجه وبدأ للمرة الأولى منذ قيامها بإعداد ما يمكن تسميته برمجة التنمية والتعمير.

بدأ الحديث عن إعادة البناء والتعمير بعد انتهاء الحرب، وفي عام 1945م تم تكوين لجنة أسبقيات التعمير وكانت مهمة اللجنة التأكد من سلامة مشروعات إعادة البناء والتعمير لما بعد الحرب، وكانت تلك اللجنة أول من وضع الخطوط الرئيسية لبرامج خطة التعمير الخمسية الأولى (1951/46م)، وكان البرنامج الأول للتعمير في الأساس برنامج خدمي موجهاً لتوفير خدمات مياه الشرب والكهرباء والتعليم والطرق.

وفي مطلع العام 1949م تم تكوين اللجنة الدائمة للصرف على المشروعات كلجنة فرعية للمجلس التنفيذي وحلت لجنة أسبقيات التعمير في أوائل عام 1951م.

عند انتهاء الخطة الخمسية الأولى أعتبر من الضروري الترتيب لوضع إليه تقوم بالتخطيط وإعداد الخطة الخمسية الثانية (1956/51) وتم تعيين لجنة التنمية من قبل أعضاء المجلس التنفيذي ومنح أعضائها صلاحيات واسعة تمثلت في إجراء مسح عام للموارد الطبيعية في السودان وإعداد خطة طويلة المدى من أجل حماية وتحسين المستوى المعيشي للسكان.

وبالرغم من أن برنامجي التنمية الأول والثاني لم يحققا النتائج المرجوة منهما في مجال تحسين مستويات المعيشة إلا أنها أديا إلى بعض التوسع في مجال التعليم والصحة والخدمات العامة.

ومن بعد ذلك بدأت الحكومة الوطنية أولى المحاولات في وضع خطة خمسية تغطي السنوات (1962/57م) ولكنها لم تظهر إلى حيز الوجود، إذ فاقت تكلفة المشروعات التي تقدمت بها الوزارات والمصالح الحكومية كل الموارد المتاحة المحلية والخارجية، وهكذا أستمر وضع الخطط والميزانيات السنوية حتى تغيير نظام الحكم في نوفمبر 1958م، فجاءت حكومة جديدة من خلال الانقلاب العسكري بقيادة الجنرال عبود وعززت من أهمية التخطيط القومي وأطلقت برامج طموحة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. (محمد، 2014م).

مراحل تطور التخطيط الاقتصادي في السودان:

مدخل:

بدأت خطط التنمية الاقتصادية في السودان ببرامج الاستثمار التي وضعت للفترة (1946-1951م) ثم تلاها برنامج استثمار للفترة الثانية (1951-1956م) وبعد ذلك تم وضع أول خطة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية تمتد لعشر سنوات (1960/1970م) ثم خطة خمسية للفترة (1970/1975م)، ثم تلتها الخطة الستية (1977/1983م)، ثم تلى تلك الخطط البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي (1990/1993م)، ثم الإستراتيجية القومية الشاملة (1992/2002م)، وفيما يلي نستعرض هذه الخطط والبرامج ابتداءً من الخطة العشرية وحتى الإستراتيجية القومية الشاملة بشيء من الإيجاز.

أولاً: الخطة العشرية للتنمية (1960-1970م):

لقد عرف السودان التخطيط العلمي الحديث لأول مرة في العام 1960م عندما طرحت حكومة الرئيس إبراهيم عبود الخطة العشرية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والتي كان مقرر لها أن تستمر للفترة مابين العام المالي 1960 - 1961م إلى العام المالي 1970 - 1971م والتي كان من أميز أهدافها:

1/ تشجيع وتنمية الصادرات السودانية والتقليل من الواردات إضافة إلى تنويع

الصادرات.

2/ توسيع هيكل الاقتصاد السوداني.

3/ العمل على زيادة متوسط دخل الفرد الحقيقي عن طريق زيادة الإنتاج القومي.

4/ الاحتفاظ بمستوى ثابت للأسعار نسبياً.

5/ النهوض بالأحوال الاجتماعية والخدمات وخلق فرص كافية للعمالة المنتجة.

ولتحقيق هذه الأهداف رصد مبلغ (565) مليون جنية للصرف على الاستثمارات خلال فترة الخطة، وذلك بغرض تحقيق معدل نمو متوسط في الناتج القومي يقدر بـ 5.2% في العام، وقد قرر تمويل الاستثمارات الكلية في الخطة من المدخرات المحلية بنسبة 75% من أرصدة السودان الحرة بنسبة 1% ومن القروض والمعونات الخارجية بنسبة 34%.

وبناءً على ذلك وزعت الاستثمارات الكلية في الخطة على القطاعين العام والخاص

لتغطي كل القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث نال قطاع الخدمات الاجتماعية النصيب

الأكبر من إجمالي الاستثمارات بنسبة 27% ثم تلاه القطاع الزراعي بنسبة 21%، والقطاع

الصناعي بنسبة 19%، ثم قطاع النقل والتوزيع بنسبة 17%. بيد أن هذه الخطة فشلت في تحقيق أهدافها المعلنة لأنها لم تنفذ حسبما هو مخطط لها جراء حدوث انحرافات كثيرة في تنفيذ الخطة واندلاع ثورة أكتوبر 1964م التي قطعت الطريق على بلوغ الخطة نهايتها في العام 1969م وبذلك اعتبرت الخطة العشرية الأولى ملغاة.

ثانياً: الخطة الخمسية للتنمية 1970 – 1975م (المرحلة الأولى):

في الفترة من 1965م وحتى مايو 1969م لم تكن هناك خطة واضحة المعالم وأُعدت حكومات هذه الفترة على الخطط السنوية. فيما شهد العام 1970م تحولاً كبيراً في سياسة الدولة في عهد حكومات الرئيس جعفر نميري التي أعدت خطة جديدة هي الخطة الخمسية 1970م – 1975م.

فجاءت أهداف الخطة الخمسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية أكثر تفصيلاً عما كانت عليه الخطة العشرية الأولى وهي تتمثل فيما يلي:

- 5 - إحلال الواردات مع الاهتمام بترقية الصادرات.
- 6 - إعطاء الاهتمام الأكبر لقطاع الصناعة والنقل وخاصة السكة الحديد.
- 7 - زيادة حجم الإنتاج الزراعي ب 60.8% وتنمية الإنتاج الحيواني من أجل التسويق وزيادة حجم الإنتاج بمعدل 7.6%.
- 8 - تنفيذ برنامج شامل لاستثمارات القطاع العام للخدمات الاقتصادية والاجتماعية وذلك بزيادة الاستثمارات في مجال التعليم والثقافة ب 60% والتوسع في الخدمات الصحية بمعدل 8% والمرافق العامة ب 58%.

وعلي فقد هدفت الخطة لاستثمار حوالي 385 مليون جنية خلال سنوات الخطة لتحقيق معدل نمو متوسط في الناتج القومي يقدر ب 6.7% في العام. (الخطة الخمسية، م 1970، ص15)

وفي نوفمبر 1972م حدث تعديل كبير في مسار الخطة الخمسية بزيادة عاميين إضافيين إلى زمن الخطة الخمسية الأصلية لتصبح خطة سبوعية من عام 1970-1977م، وقد أدت تلك التعديلات إلى تغيير كبير في حجم الاستثمارات وتوزيعها بين القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث حصل قطاع النقل على النصيب الأكبر من الإعتمادات، بنسبة بلغت 34% من جملة

الاستثمارات، أما القطاع الصناعي ارتفعت نسبته قليلا ليصل 18% بدلاً عن 17% في الخطة الأصلية. (علي، 1977م، ص88-ص89).

ثالثاً: الخطة الستية للتنمية الاقتصادية (1977-1983م): -

على خلاف الخطتين العشرية والخمسية جاءت الخطة الستية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لتمثل الخطة الستية مرحلة أولى من ثلاث مراحل لخطة طويلة المدى تمتد عبر ثمانية عشر عاماً 1978/1977م - 1995/1994م.

وترمي الخطة أساساً إلى تحقيق نمو مطرد ومتوازن في الاقتصاد الوطني وزيادة إجمالي الناتج المحلي وتحقيق العدالة الاجتماعية باعتبارها الهدف الاسمي للتنمية، وفي ضوء ذلك جاءت أهداف الخطة الستية (المرحلة الأولى) على النحو التالي:

- 6 - تحقيق زيادة في متوسط دخل الفرد الحقيقي من خلال زيادة الناتج القومي بمعدل نمو متوسط 7.5% في العام في كلا القطاعين الحديث والتقليدي.
- 7 - العمل على تحسين ميزان المدفوعات من خلال إنتاج سلع بديلة للواردات.
- 8 - توسيع فرص العمالة المنتجة والحد من البطالة كخطوة أولى نحو القضاء عليها.
- 9 - إعطاء المزيد من الاهتمام للتنمية الريفية والمناطق المتخلفة.
- 10 - إقامة التخطيط للتنمية على قاعدة التخطيط الإقليمي وذلك للتأكد من أن برامج ومشاريع التنمية تعكس الإمكانيات والاحتياجات الحقيقية لكل إقليم، ومن هذا شأنه أن يحدث نمو متوازن بين الأقاليم، وذلك في إطار من التخصص والتكامل الإقليمي.

ولتحقيق ذلك رصدت الخطة السداسية مبلغ (2660) مليون جنية للصرف على الاستثمارات خلال فترة الخطة، على أن يكون تمويل الخطة بنسبة 48% من المصادر المحلية مقابل 52% من المصادر الخارجية.

وعليه جاء التوزيع القطاعي لاستثمار الخطة على القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث نال قطاع الزراعة والري ما نسبته 32% من جملة الإعتمادات، وقطاع الصناعة والتعدين نال ما نسبته 25%، وقطاع النقل والمواصلات 24%، والخدمات الاجتماعية والإدارة العامة حوالي 19%. (الخطة السداسية، 1976م، ص46-47).

واجه تنفيذ الخطة السداسية (المرحلة الأولى) عقبات عديدة أهمها تضافر عوامل داخلية وخارجية كان لها أثرها على الاقتصاد السوداني، فتطلبت الحالة الاقتصادية بالبلاد بعد عامين من إعداد الخطة وضع برنامج للإصلاح الاقتصادي والمالي في يونيو 1978م، شاركت في وضعة بعثات البنك الدولي وعرف ببرنامج الاستثمار الثلاثي 1979/78م - 1981/80م، وقد أشار برنامج الاستثمار الثلاثي إلى أن البلاد واجهت مشكلات نتجت عن قصور أساسي في التركيبة الهيكلية للاقتصاد وعلى وجه الخصوص تفوق الطلب لخدمات البنيات الأساسية على العرض، وتلى ذلك برنامج الاستثمار الثلاثي الثاني 81/80 - 1983/82م، وقد واجه نفس الظروف التي واجهت البرنامج الأول، ثم أعقب ذلك برنامج الاستثمار الثلاثي الثالث 84/83 - 1986/85م، وكان من أبرز نتائجه نقص الاستثمار وانخفاض الإنتاج الزراعي وتدني الناتج المحلي، وهي الفترة التي مثلت أزمة الاقتصاد السوداني.

رابعاً: البرنامج الرباعي للإنقاذ والإصلاح والتنمية (1989/1988م - 1992/1991م):

في هذا البرنامج حصل قطاع الخدمات على الأولوية وجاء تركيزه على قطاع الزراعة كمحور أساسي لعملية التنمية إلا أنه لم يوضع موضع التنفيذ، إذ ضربت البلاد في عام 1988م موجة من السيول والأمطار التي أعاققت عملية التنمية، حيث كان لزاماً على الحكومة النظر في معالجة لما خربته السيول والفيضانات، فوضع مدى زمني للبرنامج لمدة عامين يتم تمويله بقروض ميسرة من هيئة التنمية الدولية وصندوق التنمية الإفريقي والبنك الإسلامي، إلا أن البرنامج تعسر تنفيذه نتيجة إلى مواقف سياسية في تلك الفترة ساعدت على إبطاء فترة تنفيذ البرنامج إلى أربعة أعوام بدلاً عن عامين.

خامساً: البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي (1991/1990 - 1993/1992م):

جاء هذا البرنامج في مناخ التحرير الاقتصادي الذي أعلنته الدولة في نوفمبر عام 1992م ومتضامناً مع روح الخصخصة، فشجع هذا البرنامج والسياسات التي دعمته دور القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي، وجاءت أهداف البرنامج على النحو التالي:

- 5 - تحريك جمود الاقتصاد السوداني وتوجيهه نحو الإنتاج.
- 6 - حشد كل الطاقات المتاحة وفتح الباب لمن يرغب في المساهمة داخلياً وخارجياً في تحقيق أهداف البرنامج وتعديل الهياكل الاقتصادية والمالية والمؤسسية لفتح باب المشاركة للجميع (البرنامج الثلاثي، 1993م، ص2-4).

7 - تحقيق توازن اجتماعي بحيث لا يتم تحرير الاقتصاد على حساب الفئات الضعيفة اقتصادياً.

8 - إزالة العقبات الإدارية وغيرها من العقبات أمام المستثمرين والعاملين في الحقل الاقتصادي وكذلك المستثمرين غير السودانيين، للانطلاق تحت ظل سياسات وإجراءات جديدة (سياسات التحرير).

وعلى فبالرغم من نجاح البرنامج في تحقيق أهدافه على المدى القصير والمتمثلة في إزالة التشوهات التي أعاقت نمو الاقتصاد السوداني منذ نهاية السبعينيات إلا أنه لم يوفق في تحقيق التوازن والاستقرار والنمو المستدام في المدى المتوسط وذلك للأسباب الآتية:

- د/ حصر البرنامج اهتمامه في الإصلاح الهيكلي دون ربط ذلك بالإصلاح الاقتصادي.
- ه/ تحرير العملة الوطنية وتعدد أنظمة سعر صرفها سارع في زيادة معدلات التضخم.
- و/ حدوث الجفاف والتصحر في عام 1992/91م أثر سلباً على الإنتاج الزراعي المستهدف في تحريك النمو.

سادساً: الإستراتيجية القومية الشاملة 1992-2002م: -

جاءت الإستراتيجية القومية الشاملة على إنها خطة عشرية ووصفت نفسها بأنها تعمل على تخطيط شامل يستوعب كافة قطاعات المجتمع السوداني، (الإستراتيجية القومية، 1992م، ص189). وتعمل على تطوير وتعزيز قدرات السودان الاقتصادية من خلال سعيها لتحقيق الأهداف الآتية:

- 6 تحقيق العدالة والمساواة في توزيع الدخل والثروات.
- 7 إحداث تنمية متوازنة في أقاليم السودان المختلفة.
- 8 تشجيع المبادرات الخاصة والفردية بأسس وأشكال واسعة من الملكية الخاصة.
- 9 استبدال قطاع رأسمال الدولة بصيغ الملكية الشعبية الخاصة والفردية.
- 10 - ومن واقع هذا الإطار العام لسياساتها تضمنت الإستراتيجية الاقتصادية أهدافاً للأداء الاقتصادي جاء فيها الآتي:

ه/ مضاعفة الدخل القومي خلال سنوات الإستراتيجية 20 ضعفاً.

و/ تحقيق العدالة في توزيع الدخل والمعاش.

ز/ تحقيق الاستقرار في قيمة العملة الوطنية داخلياً وخارجياً.

- ح/ زيادة الصادرات لتمويل قيمة الواردات لأغراض الاستهلاك والاستثمار.
- وفي إطار التخطيط الإنمائي أشارت الإستراتيجية إلى مرتكزات تقوم على الآتي:
- 1 - أن يشكل التخطيط الإنمائي طويل المدى الأساس للمراحل التخطيطية وذلك وفق برامج مرحلية تنتهي آجالها بنهاية الخطة.
 - 2 - يكون التخطيط الإنمائي تأشيرياً، وأن يتم في إطار حرية العمل الاقتصادي وتحرير قوى السوق وحركة عوامل الإنتاج والحوافز الفردية.

سابعاً: الإستراتيجية القومية ربع القرنية 2002-2031م:

- جاءت الإستراتيجية ربع القرنية (2002-2031م) على هدى الإستراتيجية القومية الشاملة (1992-2002م) التي مهدت الطريق للتخطيط الإستراتيجي للتنمية بالسودان بترسيخ نهج الاعتماد على الذات وتحريك قوى المجتمع الكامنة لتحقيق التنمية المستدامة.
- ارتكزت الإستراتيجية القومية الربع قرنية على الموجهات الآتية:
- 5 - إتباع المنهج العلمي في التخطيط الإستراتيجي لإنشاء مؤسسات تراعي التخطيط الإستراتيجي وإعداد وتنفيذ ومتابعة وإشراك كل فعاليات المجتمع والمؤسسات الرسمية والشعبية في الإجماع على الرؤية الكلية.
 - 6 - تطوير هياكل الدولة اتحادياً وولائياً من حيث التنظيم الإداري والقانوني والأداء العدلي والرقابي ، وذلك لأداء الخطط الإستراتيجية والبرامج المرحلية على وجه الجودة والامتياز وبما يتيح سرعة التجاوب المؤسسي مع المتغيرات.
 - 7 - الانتقال من الديوانية التقليدية إلى المشاركة الفعالة وتعزيز مقدرات المؤسسات الوطنية في الإعداد والتنفيذ والمتابعة.
 - 8 - ترجمة الرؤية الإستراتيجية إلى خطط مرحلية خمسية وبرامج معلومة الموارد والأولويات.

وجاءت موجهات القطاع الاقتصادي في الإستراتيجية ربع القرنية على الآتي:

أ/ تعظيم فعالية الأداء الاقتصادي من خلال تعبئة الموارد المالية والإنتاجية وبناء وترقية البنيات المؤسسية المنظمة للحركة الاقتصادية ترسيخاً للشفافية ومحاربة الفساد والهدر الاقتصادي.

ب/ التطوير المتجدد للمناهج الإدارية، وفوق متغيراتها العالمية، لمواكبة اقتصاديات المعرفة المعلوماتية والشراكة العالمية والتنمية المستدامة.

ج/ إسئامت الاستقرار في معدلات النمو الاقئصاءي والتوازن الهيكلي والارتفاع بها إلى معدلات نوعية من اقئصاءيات التقدم التقاني الذي يرتقي بالإنتاج الزراعي والصناعي والتبادل التجاري إلى قيمة تراكمية مضافة.

د/ تأسيس التنمية المتوازنة على قواعد العدالة والمساواة والارتقاء النوعي والكمي لمستويات المعيشة ومقومات الحياة الكريمة للمواطنين وحمايتهم من الفقر والحرمان.

ثامنا: الخطة الخمسية 2003-2007م (المرحلة الثانية): -

وفي إطار اعتماد الدولة على التخطيط كوسيلة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية إيماناً بالدور الذي لعبه التخطيط الإستراتيجي في المرحلة القادمة وذلك من خلال إنفاذ خطط التنمية وإعادة بناء ما دمرته الحرب، بتنفيذ الخطة الإستراتيجية ربع القرنية والتي حوت أهداف الألفية للتنمية وما تمخض عنه من اتفاقيات السلام (نيفاشا - ابوجا - الشرق) فلذلك كان لابد من أن تأتي الخطة الخمسية للمرحلة القادمة مرتكزة على الآتي:

3 جعل خيار وحدة السودان واقع من خلال الاستقرار السياسي والسلام الاجتماعي وذلك على أرضية عادلة من الحرية الدينية والسياسية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية ومن المشاركة في السلطة والثروة.

4 تحقيق التواءم بين الحرية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية، بحيث يكون الإنسان محور عملية التحديث والتطوير وذلك بتجفيف منابع الفقر وتمكين أفراد المجتمع من التمتع الكامل بحقوق الحياة والحرية.

جاءت أهداف الخطة الخمسية 2003-2007م في الجانب الاقتصادي على الأهداف

الآتية:

5 - قيام دولة صناعية ناهضة تتنوع فيها القاعدة الإنتاجية، وتتعدد التركيبية التصديرية وذلك بإعمال المعرفة التقنية والجودة الشاملة.

- 6 - التعدد والتنوع في التنمية الاستثمارية على جغرافية السودان الاقتصادية، مما يحقق أهداف التنمية المتوازنة ويمنح الاقتصاد ميزات التنوع الإنتاجي والتصديري ويحفظ التوازن السكاني والأمري الاجتماعي.
- 7 - تطوير الأولويات بين قطاعات النشاط الاقتصادي بوضع القطاع الخاص الإنتاجي والخدمي في موقع الريادة والمبادرة مع الارتقاء بأشكال المشاركة القطاعية الأخرى للقواعد الاجتماعية.
- 8 - ترقية التخصص والتوظيف للموارد، بتوجيه النصيب الكافي من العائدات البترولية والتعدينية وتطوير قطاعات البنية الأساسية للتنمية الزراعية والصناعية.

المبحث الثاني قطاع النقل في السودان

مقدمة:

يعتبر النقل أحد أهم عناصر التنمية الشاملة والتي تتمثل في التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية والتنمية السياسية.

والنقل في أبسط صور تعريفه هو قطع المسافات وتغيير المناطق والأماكن بالنسبة للأفراد والسلع والبضائع.

حسب ما هو معروف اقتصادياً لا تكون السلع والخدمات ذات منفعة، إلا إذا نقلت من المناطق التي تنتج فيها بكميات كبيرة إلى المناطق التي تكون فيها شحيحة. وتبعاً لذلك يقال إن النقل يوفر المنفعة المكانية، وذلك عن طريق سد الفجوة ما بين المنتج والمستهلك.

اقتصادياً نجد أن تكلفة النقل تمثل جزءاً أساسياً من سعر أي سلعة لذلك نجد أنه كلما قلت تكاليف النقل تقل أيضاً أثمان السلع والعكس، أي أنه توجد علاقة طردية ما بين أجرة أو تكاليف النقل وأثمان السلع والخدمات. وفي هذا الصدد فقد أعلن اللورد لوقارد عام 1922م بأن النمو الاقتصادي في إفريقيا يمكن تلخيصه في كلمة واحدة هي النقل (ولعل أهم الحجج والبراهين التي تساند وجهة نظر اللورد هي:

5 أن النقل يساعد ويساهم في الازدهار التجاري على أوسع مدى.

6 يؤدي النقل إلى توسيع السوق بما يمكن استيعاب الزيادة في الإنتاج، والتي تتيح من التخصص (**Specialization**) وزيادة الكفاءة من خلال اقتصاديات الحجم الكبير

(**Economics Of Scale**).

7 إن الطبيعة غير المتجانسة لسطح الأرض، تعني أن أي جزء منها لا يمكنه من توفير كل احتياجاته، وبالتالي لابد من توفير بعض احتياجاته من الأجزاء الأخرى.

8 إن النقل يؤدي إلي التمازج الاجتماعي والى الفهم الواسع للقضايا وتوجهات

المجموعة البعيدة جغرافياً. (عبد الرحيم، 2004م، ص5).

ومن هذا المنطلق يجد قطاع النقل الاهتمام المتزايد من كافة الجهات والأطراف والمؤسسات المشاركة في التخطيط للتنمية الشاملة. ونسبة لتداخل دور النقل في كافة الأنشطة الاقتصادية من إنتاج واستهلاك وتحديد مناطق وأماكن تمرکز الصناعات نجد أن كثير من

الدول والأمم قد أفردت كثير من الدراسات والبحوث لهذا المجال الحيوي الهام في قطاع الخدمات.

(نبيل، 2017م، ص17)

أيضاً نجد أن كثير من الحضارات القديمة قامت على ضفاف الأنهار نسبة لأن النقل المائي كان وسيلة النقل الوحيدة في ذلك الزمان، وهذا مؤثر على ارتباط الحضارة بالنقل. حالياً نجد أن وسائل النقل الداخلي قد تعددت وتنوعت إلى نقل بري بالسكة حديد وبالشاحنات والسيارات ونقل مائي داخلي على ضفاف الأنهار ونقل جوي، كل هذا التباين في وسائل النقل الداخلي المختلفة قاد إلى المزيد من الاهتمام بهذا القطاع الحيوي الهام. (محمد، 2009م، ص3).

أهمية قطاع النقل:

ينظر إلى النقل على إنه الأداة التي يمكن عن طريقها توسيع واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً، باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته. ويساهم النقل في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، وينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد، باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية، والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن، وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك، بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية، لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكبير. (الشريف، 1990م، ص88)

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

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة أفراد المجتمع من زاويتين هما:

أولاً: تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد

وأسرهم للمكان الذي يسكنون فيه أو المكان الذي يعملون فيه أوقات فراغهم.

ثانياً: تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية ويوضح ذلك الدور الفعال الذي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع. (محمد، 2009م، ص15)

السمات الرئيسية لقطاع النقل في السودان:

تتوفر خدمات النقل بواسطة السكة الحديد، والنقل بالعربات ، النقل النهري، النقل البحري، النقل الجوي، النقل بالأنابيب، بالإضافة للنقل التقليدي (الحمير والمواشي) ، والتي تستخدم بواسطة المجتمعات الريفية في المناطق النائية. وفي السودان تعتبر السكة حديد، والطرق أهم وسائل النقل بالنسبة للصادرات والواردات وحركة الركاب والبضائع. (النشرة الإحصائية لوزارة النقل، 1993م)

يتسم النقل في السودان بعدم الكفاية وعدم الكفاءة، وبالتالي فإن الإسراع بتطويره، ضروري لمقابلة تزايد الطلب على خدماته، وبما يحقق من النمو والتنمية.

وفيما يلي بعض السمات الرئيسية لقطاع النقل في السودان:

- 6 - تعتبر شبكة النقل متباعدة وغير كافية لقطر شاسع ومترامي الأطراف.
- 7 - الظروف المناخية وطول المسافات بين مراكز الإنتاج والاستهلاك الرئيسية، تعوق توفير النقل الرخيص الفعال والموثوق به، وتمر السكة حديد والطرق بصحار قاحلة وحارة في شمال شرق وغرب البلاد، وبمناطق طينية رطبة في أواسط البلاد، ومع ذلك فإن مراكز الكثافة السكانية والإنتاج تتباعد من بعضها البعض. كما أن منافذ السودان على العالم تقع على البحر الأحمر (بورتسودان، بشائر، سواكن)، وتبعد عن العاصمة الخرطوم حوالي (800كلم) بالطرق البرية، وتبعد المناطق الزراعية الغنية في الغرب والجنوب حوالي (1100كلم) من الخرطوم، كما تبعد المناطق المتجه حول القضارف إلى الشرق بأكثر من (800كلم) من بورتسودان. وبالتالي فإن الصادرات والواردات لا بد من أن تقطع مساحة (1000كلم) كحد أقصى بالسكة حديد وأدنى بما يقرب (2000كلم) في المتوسط.

- 8 - القطاع بين العاصمة والموانئ على البحر الأحمر. يعتبر من أهم القطاعات وتقوم به السكة حديد والطرق المعبدة وخطوط الأنابيب، أما النقل غرب الخوى وشمال دنقلا، غالباً ما يعتمد على الطرق الترابية وخطوط السكك الحديدية الخفيفة. بينما نجد أن بنيات النقل الأساسية وسط البلاد جيدة حيث توجد طرق برية تربط البلاد بالأسواق الرئيسية ومراكز الإنتاج، ويخدم النقل النهري جنوب كوستي قبل الانفصال، وحالياً إنشاءات وطاقت وبنى تحتية غير مستغلة.
- 9 - على الرغم من كبر شبكة السكة حديد والتي تغطي كل القطر وبما لها من مزية النقل لمسافات طويلة مقارنة بالنقل بالشاحنات، إلا أن هناك تدني في خدمات السكك الحديدية، والنقل النهري بمرور الوقت، مما أدى إلى تناقص كفاءة التشغيل.
- 10 - على الرغم من أن النقل البري وجد اهتماماً متزايداً خلال السنين القليلة، إلا أنه لا يزال مكلفاً ويعمل بأقل من طاقته القصوى، نسبة لارتفاع معدل إهلاك العربات نتيجة لتدني أحوال الطرق، مما جعل أصحاب الشاحنات يعملون بتكلفة عالية. وعلى الصعيد الآخر فإن نقص قطع الغيار وعدم وجود الإطارات وعدم توفر الخدمات الخاصة بالصيانة المناسبة، أدى إلى تصعيب الأمر على أصحاب الشاحنات وجعلهم يعملون بتكلفة أكثر.

مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي السوداني:

كما ذكر بروفيسور عمر محمد عثمان، السودان قطر ذو أراضي مستوية، وأن تربته وتضاريسه ومناخه لاتحد من تطور النقل فيه، كما ذكر(أ. موريس) مقال قد كتب عام 1979م عن (تطور اتصالات السودان) جاء فيه ما يلي (أن هذه الورقة كتبت من أجل أولئك الذين يرفضون الاعتقاد بأن التقدم لا يمكن أن يحدث لمجرد أن المحاسبين لا يستطيعون قفل حساباتهم، لأولئك الذين يعتقدون أن التطور ظاهرة مرضية (النشرة الإحصائية للنقل، 1991-1993م) .

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

بلغت مساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي الإجمالي حوالي 12.3% في المتوسط خلال الفترة (1978-1987م). أما في عام 1984م فقد بلغت مساهمة القطاع (14.4%). ثم بدأت في الانخفاض حتى وصلت (11% عام 1995م) أما خلال الفترة من (1998-2002م) فقد شهد القطاع انخفاضاً مستمراً حيث سجل العام (1998م) نسبة مساهمة (6.3%) انخفضت إلى (6.2% في العام 1999م) ثم إلى (6% في العام 2000م) ومثلها في العام الذي يليه إلى أن وصلت إلى (5.9% عام 2002م) كما يوضح الجدول رقم (1).

جدول رقم (1)

مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي (بملايين الجنيهات)

للفترة (1978-2002م)

الفترة	الناتج المحلي	المساهمة	النسبة
1978م	3254	364	11.1%
1980م	3972	463	11.6%
1985م	3587	774	14.4%
1986م	5937	812	13.7%
1987م	6244	870	12.5%
1991م	8111	995	12.3%
1995م	9966	1100	11%
1998م	11835	745	6.3%
2000م	13690	849	6.2%
2001م	15204	912	6.2%
2002م	16902	997	5.9%

إعداد الدارس من بيانات العرض الإقتصادي والنشرة الإحصائية.

من الملاحظة أن نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي في انخفاض مستمر 364 مليون جنية بنسبة 11.1% عام 1979م، إلا أن وصلت 997 مليون جنية، بنسبة 5.9% من إجمالي الناتج المحلي في العام 2002م.

وهكذا ينعكس الانخفاض المستمر لمساهمة شبكة النقل في الناتج المحلي في السودان.

الاستثمار في مجال النقل:

إن أهمية وجود مؤشرات للاستثمار في مجال النقل، ولحماية المستثمر الفرد والاقتصاد الوطني من الاستثمار في هذا المجال، وبدون دراسات جدوى تحميه من استخدام أمواله بدون فائدة اقتصادية مجزية، وينطبق هذا أيضاً على القطاع العام. ترجع إلى وجود جهاز قومي يقوم بهذا العمل بصفة دائمة، ومن الأفضل تبعيته لوزارة النقل والطرق والكباري. ولقد أجمع المشتركون في ندوة عن السكة الحديدية السودانية في العام 1998م، بضرورة قيام مثل هذا الجهاز ليكون الذراع المساعد للحكومة، ويتبع لوزارة النقل والمواصلات آنذاك، ولكن لم يقوم هذا الجهاز واستعاض عنه باللجنة الاستشارية لوزارة النقل، وهي لجنة ليست لها صفة اعتبارية، وتجتمع في فترات متباعدة، تزيد في بعض الأحيان عن الثلاثة أشهر حتى عام 2008م، ثم توقفت تماماً الآن.

وهذا يقودنا إلى ضرورة خلق وزارة التخطيط القومي، كما في سبعينات وثمانينات القرن الماضي، حيث شهد السودان تخطيطاً شمل كل المجالات، كالنقل، المياه والكهرباء، والزراعة، والتعليم، والصحة، والصناعة، وخلافها. إلا أنها ألغيت هذه الوزارة فأصبحت الوزارات المختلفة تخطط بمعزل عن بعضها، وأنشئ جهاز التخطيط الإستراتيجي. وبالطبع لا يمكن إجراء التخطيط السليم لأي مشروع، ما لم تكن هنالك إحصاءات دقيقة بقدر الإمكان، فالنقل يعتمد على وجود ما ينقل أصلاً من حيث النوع والكمية والمدى الزمني وأماكن الإنتاج والاستهلاك، والكميات المصدرة والمستوردة والنقل المحلي. (مصطفى، مجلة دراسات السودان).

كانت وزارة النقل في السابق، عندما كانت تحتكر النقل بنسبة 75% بالوحدات التابعة لها مباشرة حتى منتصف السبعينات تقوم بكل ذلك. تجمع المعلومات عن المحاصيل الزراعية بأنواعها المختلفة، على رأسها القطن من المشاريع المروية كالجزيرة وجبال النوبة وطوكر (السسم والذرة والصبغ العربي والإنتاج الحيواني ومخلفاته، والإنتاج الصناعي خصوصاً الصناعات التحويلية، والمواد البترولية بأنواعها المختلفة والركاب. كانت تقوم بكل ذلك من خلال إدارتها المختلفة، السكك الحديدية، والنقل النهري، والنقل البري، والجوي، ولها إدارة في الوزارة، وإدارة مساعدة في الهيئات والمصالح التابعة لها. ولكن ضعفت هذه الأجهزة المناط بها التخطيط لأسباب كثيرة منها:

- 5 - لم تكن هذه الهيئات والمصالح تحت هذه الوزارة في كل الأوقات، فمثلاً كانت الطرق والكباري، والخطوط الجوية السودانية، تفصل ثم تضاف إليها ولا تلبث قليلاً حتى تفصل منها مرة أخرى.
- 6 - نمو النقل البري بشكل عشوائي أدى إلى عدم الدقة في معرفة ما هو متاح للنقل.
- 7 - فقدان الكوادر المعدة علمياً والمدرّبة تدريباً عالياً.
- 8 - عدم استقرار الوزارة، إذ يندر أن يبقى الوزير في منصبه سنتين، وهي مدة لا تمكن من استبيان ما يجري في الوزارة، وإجراء الإصلاح المطلوب.

وسائل النقل المستخدمة في السودان:

أولاً: السكة حديد:

تدار السكة حديد بواسطة هيئة سكك حديد السودان، والتي كونت عام (1976م) وظلت تعمل كمؤسسة حكومية تحت وزارة النقل، ومقر رئاسة الهيئة في عطبرة، أما رئيس مجلس الإدارة والمدير العام وعدد قليل من الكوادر الفنية والإدارية العليا، موجودون بالخرطوم (برنامج إصلاح وإنقاذ السكة حديد، 1991م، ص23).

ظلت السكة حديد ولما يزيد عن السبعين عام هي الوسيلة الرئيسية للنقل في السودان، بدأ بإنشاء السكة حديد بخطوط قصيرة ادخلها الجيش البريطاني -المصري عند غزوة وفتح السودان وإنشائه لدولة الحكم الثنائي، ومن ثم ولدت شبكات نقل من رحم السكة حديد (النقل النهري، النقل الجوي).

تقوم السكة حديد بتشبيد خطوطها وبالتالي ترفع تكاليف تشغيلها الثابتة إلا أن السكة

حديد تمتاز بالاتي:

- إنها تسمح بتشغيل قطارات كبيرة السعة وبالتالي يقود إلى تدفق مكثف الحركة مما يؤدي إلى تخفيض النفقات الثابتة لوحدة.
 - إذا كانت كفاءة السكة حديد ممتازة فإنها منتظمة ومضمونة وسلامتها أعلى.
- وتتمثل التكلفة في السكة حديد في العناصر الأساسية للتكلفة المتعلقة بالتكلفة المباشرة والتي يمكن أن ترتبط مباشرة بالإنتاج، والتكلفة الغير مباشرة والتي لا تتغير مع الإنتاج. كذلك تصنف التكاليف إلى تكاليف محددة وتكاليف عامة وتكاليف مشتركة.

فالتكاليف المحددة هي التي ترتبط كلياً بنوع واحد من الخدمات، والتكاليف العامة تكون مشتركة بين خدمات معروفة ومحددة مثل تكلفة سائق القطار، بما يسمح بمراجعة هذه التكاليف وفقاً لكل خدمة على حدة. أما التكاليف المشتركة فهي المرتبطة بتوفير خدمتين أو أكثر والتي لا يمكن تقسيم إنتاجها لأسباب مادية بالتالي فإن توفير إحداها يؤدي تلقائياً إلى توفر الخدمة الأخرى.

يبلغ طول شبكة السكة الحديد بالسودان (9501كلم) منها (4578كيلومتر) خطوط رئيسية و(1323كلم) خطوط فرعية كلها من الخطوط المفردة باتساع (3قدم و6بوصات مفرد)، فقد شيد الاستعمار الإنجليزي معظم شبكات السكة حديد كما سيتم ذكره لاحقاً.

ثانياً: الطرق والنقل بالشاحنات:

بدأ في النصف الأول من القرن العشرين، بناء الطرق المسفلتة في الخرطوم ومدن قليلة أخرى، بينما ظلت الطرق في خارج المدن والمراكز طرقاً ترابية أو رملية أو مغطاة بالحصى تسير على آثار خطى البشر والحيوانات على الأرض، وعت إدخال اللواري اتخذت من هذه الطرق مسارا لها، ونجحت رغم المصاعب في أن تنافس السكة حديد. ازدادت أعداد اللواري العاملة في السودان بمختلف أنواعها عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، وبدأ نقاش جدي حول بناء الطرق.

قام أ.مورس بنشر مدونات وأوراق علمية عن السودان في رسائل ومدونات تعرض فكرة بناء طرق مسفلتة في السودان، وطلبت حكومة السودان رسمياً من الأمم المتحدة المشورة الفنية في الأمر، أسفرت تلك المشورة الفنية عن تقرير للجنة برئاسة كامبل (سمي تقرير كامبل)، اقترح فيه تشييد (5600) كيلومتر من الطرق القومية والإقليمية، لم يسفر التقرير عن نتيجة عملية بسبب الضغوط التي مارستها مصلحة سكة حديد السودان، وللمصاعب الاقتصادية التي واجهت البلاد في الفترة (1958-1961م)، وفي العام 1974م اقترحت إدارة المعونة الأمريكية بناء طريقين سريعين، هما طريق الخرطوم - بورتسودان عبر مدني. والخرطوم -الأبيض عن طريق كوستي. تمخض الأمر في خاتمة المطاف طريقين هما الخرطوم مدني (189كيلومتر) والخرطوم الجيلي (33كيلومتر).

حفز فشل السكة حديد في تقديم خدمات مناسبة وعاجلة، أصحاب اللواري لكسر لائحة عام(1934)، والتي تتيح للسكة حديد احتكار النقل بين الخرطوم وبورتسودان. ومن هنا بدأت

منافسة النقل البري عبر الطرق للسكة حديد. كانت النظرة السياسية قبل السبعينات أن تغذي الطرق مراكز السكة حديد إلا إن فشل السكة حديد في مقابلة الطلب المتزايد خاصة عند الذروة، فقد وجهت الجهود لتشجيع النقل البري عن طريق منح عدة تسهيلات، والتوسع في تشييد وصيانة الطرق قد أدى إلى زيادة النقل بالشاحنات، فمن جملة حوالي (50 ألف كلم شبكة طرق هناك 6 ألف كلم مسفلتة وحوالي 2600 كلم طرق خرسانية ووردميات). وتتكون شبكة الطرق البرية بصورة أساسية من طرق ترابية تستخدمها الشاحنات الخفيفة أو العربات ذات الدفع الرباعي، الطرق الترابية التي تمر بالسهول الطينية والتي تغطي معظم أوسط وشرق البلاد تكون غير صالحة لثلاثة أشهر إلى خمسة أشهر خلال الموسم، ومن ناحية أخرى فإن الطرق الترابية التي تغطيها الرمال المتحركة والتي تقع غالباً في الغرب تكون صعبة خلال فصل الصيف أما الطينية في الجنوب تكون صعبة خلال فصل الخريف الذي يصل إلى ثمانية أشهر. (عبد الرحيم، 2004م، ص75).

ثالثاً: النقل الجوي:

يمتلك السودان (17) مطار، الخرطوم وبورتسودان، مطارات عالمية، وتعمل في كل الأحوال الجوية وتستوعب الطائرات كبيرة الحجم. وهناك مطارات محلية دنقلا، الأبيض، الفاشر، نيالا، مروحي، الجنيبة، فهي مطارات متوسطة الحجم ويمكن استيعاب حركة بسيطة. كما توجد مطارات صغيرة جداً في مدن كسلا، الدمازين، كادوقلي، الدبة، القضارف، وادي حلفا.

هيئة الطيران المدني هي الجهة السيادية التي تشرف على أعمال وخدمات النقل الجوي، وتقوم عادة بتوفير البنيات الأساسية أو التحتية لخدمات المطارات. وتتفاوت الرسوم التي تفرضها تبعاً لنوعية الطائرة، ومسافة الرحلة وفترة البقاء. أما التكلفة البديلة المتعلقة برسوم إضافية على التأخير في الإقلاع، فتحسب على أساس حجم الحركة وطاقة المطار، التكلفة البديلة المتعلقة برسوم إضافية على التأخير في الإقلاع تقترب من الصفر في حالة حجم الحركة خفيف.

من أهم المشاكل الخاصة بخطوط الطيران، تتعلق بكيفية تحديد الطاقة المتاحة لمقابلة الطلب الناشئ من الخط الذي تعمل فيه بالصورة التي تبقى فيها نسبة الطاقة المستقلة أو معامل

الشحن كبيراً عند مستوى الأسعار أو الرسوم السائدة، حتى يمكن التغطية الكاملة المخصصة لنفقات التشغيل، وتحقيق بعض الفوائض.

وفي الواقع فإن الحصول على معدل شحن يغطي النفقات يختلف كثيراً نظراً لنوعية الخدمات، فعلاوة على التفرغ بين الرحلات الداخلية والخارجية، وبين نقل الركاب وشحن البضائع، هناك فرق بين العمليات المجدولة والغير المجدولة، فالعمليات المجدولة في مجال النقل الجوي كغيرها من وسائل النقل، تتضمن التزامات من جانب الناقل في النقل الجوي بتوفير خدمات للجمهور بصورة منتظمة، ويعتمد عليها وينتج عن ذلك معدلات شحن منخفضة، عكس ما هو عليه الحال في العمليات الغير مجدولة، والتي تتيح فيها تعديل خدماتهم وفقاً لنمط الطلب.

إن مسؤولية حركة النقل الداخلي، تتحملها بصورة أساسية شركات الخطوط الجوية السودانية، كقطاع عام وبعض شركات القطاع الخاص، كشركة تاركو، شركة صن إير، شركة مارسيلاند، شركة بدر للطيران، شركة عزة، والخطوط العاملة الخرطوم-بورتسودان، دنقلا، جوبا، ملكال، الفاشر، نيالا، الأبيض.

بالرغم من أن القطاع الخاص يمكنه أن يساهم في تمويل وإدارة البنيات الأساسية، نسبة لضمان العائد وإمكانية سرعة تحصيله، إلا أنه من حيث السيادة والأمن وخاصة في مجال النقل الجوي، تقوم الدولة بتوفير وإدارة وإنشاء وصيانة وتأهيل المرافق وكل البنيات الأساسية وتفرض رسوم استعمال لهذه المنشآت.

كما يتمتع قطاع النقل الجوي من حيث امتلاك الطائرات بدرجة عالية من التحرير من حيث حرية الامتلاك والتسعير وتحديد الفئات، مما يساعد على إنشاء عدة شركات يملكها القطاع الخاص، تعمل في مجال نقل الركاب والبضائع، إلا أن ارتفاع أسعار الطائرات وكبر المكون الأجنبي منها، وتكلفة الاستيراد والصيانة، قد حال دون التوسع بالصورة المطلوبة بالإضافة إلى آثار المقاطعة الأمريكية والظروف الاقتصادية للسودان، والتي تعتبر العامل الأهم في عدم التوسع في مجال النقل الجوي.

الآن تعمل بعض شركات القطاع الخاص في مجال النقل الداخلي والشحن، وتفرض هذه الشركات أسعار تخضع للعرض والطلب مع وضع في الاعتبار تكلفة التشغيل. إن تكاليف

النقل الجوي مرتبطة بالمبيعات وخدمات الركاب وخدمات الشحن بالنسبة للبضائع، والتكاليف
الجارية ترتبط بتشغيل الطائرة وعمرها الافتراضي وساعات التشغيل.
(عثمان وآخرون، 2004م، ص461).

رابعاً: النقل النهري:

أستعمل النقل النهري على الأنهر منذ بدء الخليقة، أما النقل النهري التجاري الحضري في السودان، فقد بدأ مع الغزو البريطاني في نهاية القرن التاسع عشر، النقل النهري يمكنه إحداث تغييرات اقتصادية كبيرة على مستوى الاقتصاد الوطني، إذ يبلغ طول المجاري النهرية في السودان حوالي 5000 كلم في النيل الأبيض والنيل الأزرق وروافده المتعددة، لكن المستعمل منها لا يزيد عن (2500كلم) صالحة للملاحة طوال أيام السنة. وعموما فإن النقل النهري يستغل لخواهر الركاب والجرارات الحديثة التي أدخلت الخدمة في أوائل ثمانينات القرن الماضي، تنقل حوالي (350000) طن من البضائع وعدد بسيط جداً من الركاب، في الوقت الذي كان يمكن أن يتضاعف ثلاثة مرات ليصل إلى مليون طن (1600000راكب) كما تشير كل الدراسات التي أجريت بواسطة الجيش الأمريكي وخلافها . (عثمان وآخرون، 2004م، ص460)

خامساً: النقل البحري:

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

- يختص ميناء بورتسودان الشمالي بمناولة البضائع العامة والزيوت والموالاص وصادرات المواشي والبضائع الصب مثل الأسمنت وال صمغ والسماط وطاقته الاستيعابية(9) مليون طن في العام.
- يختص الميناء الجنوبي بمناولة الحاويات والغلل وطاقته (100000) في العام ويمكن أن تصل إلى (3000000) في العام.
- يختص الميناء الأخضر البضائع الصب الجاف والبضائع العامة.
- يختص ميناء الخير داما بمناولة المشتقات البترولية وطاقته الاستيعابية (2.5) مليون طن في العام.

- يختص ميناء الأمير عثمان دفنة بحركة بواخر الركاب والأمتعة الشخصية والعربات وبواخر المواشي والبضائع العامة وتصل طاقته الاستيعابية (1600000) في العام.
 - يختص ميناء أوسيف بتصدير خام الحديد والمعادن.
- (عثمان وآخرون، 2004م، ص463).

الهيئة القومية للطرق والجسور:

الهيئة القومية للطرق والجسور مسئولة عن تخطيط وتشديد وصيانة شبكة الطرق ما بين المدن، وتعمل جاهدة من أجل تحسين إمكانيات الصيانة وإعادة التشييد والمحافظة على الشبكة الموجودة، على الرغم من الظروف الصعبة للطرق فقد شهد النقل البري بالشاحنات نمواً تدريجياً ليصبح وسيلة النقل الأولى في السودان، ففي خلال الفترة من (1970-2000م) شهد أكبر زيادة في عدد الشاحنات الثقيلة والتي تضاعفت إلى أكثر من إحدى عشر مرة وبلغت الزيادة في الباصات واللوارى 635%، على التوالي وعربات الركاب والبكاسي بحوالي (44%) خلال نفس الفترة.

أصبح النقل البري البديل الأفضل للسكة حديد، ليس فقط في الطرق المعبدة بل في الطرق الترابية عبر ولايات السودان المختلفة حيث أن السكة حديد كان من المفترض أن تكون الأفضل نتيجة الأوضاع السيئة للطرق، وبما أن النقل بالشاحنات ظل لفترة طويلة غير منظم ويعمل بحرية تامة ومنافسة حرة، وبالرغم من ذلك احتل المرتبة الأولى وسيطر على قطاع النقل وأصبح الداعم الأوحى في عمليات نقل البضائع والركاب، وربما يرجع ذلك للمرونة التي يتمتع بها بالإضافة للسرعة والحرية.

أهمية النقل البري للاقتصاد القومي:

إن الجهود التي بذلت لتحسين وتطوير النقل كانت كبيرة جداً إذ أن نمو الأمم والأقاليم والمدن والصناعات والشركات التجارية يعتمد اعتماداً كبيراً على توفر خدمة النقل فالتطور الاقتصادي والثقافي والعلمي ظهر في المناطق التي تتوفر فيها خدمة النقل المتطور باستمرار وبشكل كافي.

حيث نجد أن المناطق البعيدة عن وسائل النقل لم تطور أنماط النقل وفي العصر الحديث نجد أن هنالك مناطق داخل قارة أفريقيا ما زالت إلى حد كبير غير متطورة اقتصادياً وثقافياً.

وذلك لسبب قد يعود جزئياً إلى تلك المناطق حيث لا يمكن الوصول إليها فهي معزولة لعدم توفر وسائل النقل الحديثة لربطها ببقية أجزاء القارة والعالم (الشريف، 1990م، ص102). أما بالنسبة لأهمية قطاع النقل للاقتصاد القومي فإنه يجعل من الممكن أن يكون هنالك تخصص جغرافي في الإنتاج ، كذلك تقسيم العمل وذلك من خلال وجود خدمة النقل، تستطيع المناطق والأقاليم أن تتخصص في إنتاج السلع والخدمات التي تتلاءم ما متوفر فيها من عناصر الإنتاج وإذا لم يحدث ذلك التقسيم والتخصيص الجغرافي سوف تضطر تلك المناطق والأقاليم إلى تخفيض كمية مواد الإنتاج والسلع التي لم تكن قادرة على إنتاجها بسبب عدم توفر الظروف الملائمة مما يؤدي إلى تدني الكفاءة الإنتاجية في الإنتاج وإلى انخفاض مستوى المعيشة في الاقتصاد القومي.

أنواع النقل البري:

أولاً: النقل البري عبر الطرق:

ويقصد به النقل البري عبر طريق البر، سواء كان بالعربات أو الدواب، وهو وسيلة مهمة، ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليه هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل، سواء كان لنقل الأفراد أو البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات والشاحنات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع، ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في عملية الاتصال، بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات. إن التطور في النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير للطرق لتوفير انسيابية كبيرة وسهولة في الاستخدام، وتحديث لشبكات النقل بتعبيد الطرق وإنشاء الكباري والأنفاق وخلافه من بنى تحتية وإنشائية لتسهيل عملية النقل.

ويمكن تناول أنواع الطرق من حيث المسافات وهي ثلاثة أنواع:

1/ طرق قصيرة: وتتميز بقصر المسافة والحركة الدورية.
2/ طرق متوسطة: وتتميز بالمسافة المتوسطة والحركة بها تكاد تكون أقل ازدحاماً من الطرق السريعة.

3/ الطرق السريعة: وتتميز بالمسافة الطويلة وليس بها ازدحام بالصورة المعروفة

ولكن قد يتواجد أحيانا أيام الذروة (الأعياد والمناسبات العامة مثلاً).

وتنتشر حالياً شبكات من الطرق المرصوفة وتتباين على مستوى الدول والقارات من حيث الاتساع والمواصفات العامة التي تعكس كفاءتها ومستوى تشغيلها ويمكن أن نميز بين نمطين من الطرق المرصوفة في العالم هما شبكة الطرق التقليدية والطرق السريعة. وتتميز شبكة الطرق السريعة بميزة السرعة وهي أحدث بصورة عامة من شبكة الطرق التقليدية فهي تأخذ شكل خطوط مستقيمة (أو شبة مستقيمة) بواسطة الكباري والأنفاق وتمتد بعيداً عن المحلات العمرانية غالباً وقد تخترق نطاقات زراعية دون أن تخدمها، إذ تخدم أساساً أغراض النقل السريع بين المدن الرئيسية في حالة وجود شبكة طرق تقليدية ذات كفاءة عالية.

(محمد، 2009م، ص84-ص85).

ويمكن تصنيف وسائل النقل بالطرق السريعة حسب نوع الخدمة التي تقدمها:

3 -ناقلات الركاب.

4 - ناقلات البضائع.

والتي يمكن تناولها كما يلي:

1/ ناقلات الركاب: وهي تقوم بخدمة نقل المسافرين لأغراض متعددة وذلك من مكان

لآخر. ويعتمد تقييم هذا النوع من وسائل النقل على عدة عوامل منها تفضيلات الأفراد

وأذواقهم الشخصية من حيث الشعور بالراحة والأمان خلال الفترة التي تستغرقها رحلة

الانتقال.

نجد أن ناقلات الركاب تتخذ أشكالاً عدة:

د / البصات السياحية.

هـ / السيارات الخاصة.

و / الحافلات.

2/ ناقلات البضائع: وهي عبارة عن شاحنات ضخمة متنوعة تتميز بالسرعة والمرونة

في استخدام خدمة النقل فضلاً عن السهولة في عمليتي الشحن والتفريغ.

وكذلك قدرة المستهلك للخدمة على اختيار التوقيت والمكان الملائمين للانطلاق علاوة

على التحكم في انتقاء مراكز التوقف والوصول بغرض اختلاف المواصفات الخاصة للسلع

والبضائع المطلوب نقلها من حيث الأنواع والحجم والوزن، وهو ما يتطلب تزويد تلك

الوحدات بالحاويات الضخمة في حالة نقل السلع كبيرة الحجم ثقيلة الوزن، أو أنظمة التبريد الكهربائي اللازمة لضمان درجة البرودة للحفاظ على صلاحية السلع المنقولة في حالة نقل البضائع سريعة التلف، أضف إلى كل ذلك الأجهزة الخاصة بامتصاص الصدمات في حالة نقل البضائع القابلة للكسر علاوة على أجهزة الأمان اللازمة لتأمين نقل المواد سريعة الاشتعال.

عيوب وسائل الخطوط السريعة:

- 5 - تكاليف الحوادث.
- 6 - تكاليف الازدحام.
- 7 - تكاليف تلوث الهواء الجوي.
- 8 - تكاليف التلوث السمعي.

أهمية ومزايا النقل بالطرق السريعة:

- تتمثل أهم عناصر أهمية ومزايا النقل بالطرق السريعة فيما يلي:
- 7 - التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية من خلال التأثير على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسوق.
 - 8 - المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات النقل على تيسير عملية انتقال المعرفة والتي تؤدي إلى رفع معدلات النمو الاقتصادية وزيادة الإنتاجية والتي تعتبر من أهم محددات التنمية الاقتصادية.
 - 9 - العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصيص وتقسيم العمل وتنظيم المنافع الإنتاجية.
 - 10 - تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية.
 - 11 - تدعيم علاقات الترابط والتكافل الاقتصادي بين القطاعات الاقتصادية المختلفة.
 - 12 - تحقيق رغبات المجتمع بما يتماشى مع دخل الفرد في الدولة.

خصائص النقل البري بالطرق:

يعتبر النقل البري بالطرق حديثة المنشأ مقارنة بالوسائل الأخرى (السكك الحديدية) رغم أنه نال عناية كبيرة في معظم دول العالم وفي السودان وخصوصاً في الربع الأخير من القرن العشرين، وشكل مع النقل بالسكك الحديدية علاقة إحلال وتكامل على السواء فهناك تنافس بينهما يفوز به النقل بالطرق للمسافات القصيرة. عموماً للنقل البري الخصائص التالية:

• الإيجابيات:

- مرونة التشغيل والملائمة لأنواع الحملات ومنافسته لوسائل النقل الأخرى.
- تكامله مع باقي وسائل النقل الأخرى السكك الحديدية أو المائية بنوعها النهري والبحري وأيضاً الجوي.
- اقتصادي في حالة المسافات القصيرة.
- غير مقيد بمواعيد محددة للانطلاق.
- إمكانية تطبيق سياسة النقل من الباب إلى الباب.
- سرعة الوصول إلى نقطة النهاية أو جهة المقصد.
- لا توجد فترات انتظار ما عدا في حالة القوافل.

• السلبيات:

- محدودية الحمولة قياساً بوسائل النقل الأخرى وكل شحنة تحتاج إلى عربة مستغلة.
- تأثره بالعوامل والأحوال الجوية وكثرة وقوع حوادث بالطرق مما يؤدي إلى تعطيل حركة السير.
- انخفاض مستوى الجسور على الطرق يمنع في كثير من الأحيان تستيف مزدوج للشاحنات.
- غير اقتصادي للمسافات البعيدة.
- انخفاض معدل السلامة والأمان بصورة كبيرة.
- عدم وجود شركات متخصصة في نقل الحاويات في الدول العربية.
- يعمل على تلوث البيئة بدرجة كبيرة وخصوصاً في حالات الازدحام في الطرق.

ثانياً: النقل بالسكة حديد:

تبرز أهمية النقل بالسكة حديد، من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى، حيث بلغت سرعة القطارات 210 كلم/ساعة. كما تبرز أهميتها من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان، وإيجاد المجتمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكة حديد فيها. ويلاحظ أن العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي ازدهرت نتيجة لوجود ومرور خطوط السكة حديد بها. وتعتبر السكة حديد في مقدمة وسائل النقل التي اعتمدت عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف

الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ولذلك تقوم الدولة بتأسيس سكة حديد تربط جميع أطراف القطر، وتنفق عليها مبالغ ضخمة وتحديثها بالوحدات المتحركة، مع مراعاة خصائص الاستثمار في السكك الحديدية التي يمثل أهمها، في ضخامة الاستثمارات الموجودة، ولأن السكة حديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأسمال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات جديدة ذات سرعات عالية، لابد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعة العالية . وكذلك تعتبر السكة حديد عاملاً من عوامل التوطن الصناعي، حيث تبرز أهميته في مرحلة الإنتاج والتوزيع، حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك. ومن مميزاته:

- السكة حديد أقل مرونة، مقارنة مع النقل بالشاحنات.
 - إنشاء خطوط السكة حديد يحتاج لتكلفة عالية مقارنة مع إنشاء وتعبيد الطرق.
 - قدرة السكة حديد لجر عربات بحمولات كبيرة.
 - لا تستطيع السكة حديد العمل في المناطق وعرة التضاريس وشديدة الانحدار.
- (عبد الرحيم، 1977م، ص10).

المبحث الثالث واقع تخطيط النقل في السودان

تخطيط النقل البري في السودان:

إن من أكثر الضوابط الحكومية وضوحاً وتأثيراً بصورة أساسية على النقل في السودان ولمدة طويلة هي سياسة تحدد خدمات وسائل النقل بهدف تحجيم خدمات وسائل النقل بخلاف السكة حديد بغرض وحيد وهو وضع المنافسة بين وسائل النقل والسكة حديد. إن شبكة السكة حديد والتي أنشئت في البداية لتمكين التدخل العسكري قد تطورت بصورة متجانسة مع وسائل النقل الأخرى مثل النقل البحري، النقل النهري والجوي. فالنقل النهري مثلاً صمم ليعمل كرافد للسكة حديد سهلاً ولفنّادي المنافسة غير المجدية تم تركيب السكة حديد بمحاذاة النيل الأبيض والذي يعمل في نفس الخط. وحتى بداية السبعينات لم يكن هنالك أي تشجيع لدخول القطاع الخاص. وقد تم رفض خصخصة السكة حديد وبيعها للقطاع الخاص مرتين عند بداية تشييدها في عام 1922م.

إن الضوابط المتعلقة بعدم السماح بالمنافسة بين السكة حديد ووسائل النقل الأخرى والقلق على المحافظة على عمليات النقل داخل القطاع العام، ترجع إلى أن مؤسسات النقل تلك ذات أهمية بالغة لقدرة البلاد المالية. وعلى الرغم من أن عملية توفير خدمة النقل استوعبت أكثر من 65% من المصروفات العامة إلا إنها مصدر هام للتمويل المحلي حيث أن الإيرادات المتحصلة من خدمات النقل كبيرة وبالتالي تمارس الدولة رقابة لصيقة لهذه الموجودات القيمة. وعند نهاية السبعينات وبداية الثمانينات قررت الدولة حل ملكية مؤسسات النقل النهري والجوي كما تمت دعوة القطاع الخاص للاستثمار في هذه القطاعات، وقد تم منح عدة تسهيلات لذلك. وعندما ظهر للدولة فشل السكة حديد في تلبية الطلب على النقل وبالتالي حل مشكلة الاختناقات وحتى داخل السكة حديد فإن صلاحيات تحديد الفئات احتفظ بها وزير المالية حتى 1990م. حيث لا يسمع لإدارة السكة حديد بإعادة النظر في هيكل الفئات بدون موافقة مسبقة من الوزير. خاصة فيما يتعلق بالسلع الإستراتيجية مثل الوقود، القمح، السكر، والسلع الاستهلاكية الأخرى. والمنطق وراء ذلك هو المحافظة على تكاليف منخفضة لنقل هذه السلع، وبالتالي أسعار السوق للمستهلكين. وتؤثر سياسة السكة حديد بصورة بالغة على الأداء

المالي للسكة حديد، حيث ننتج خسائر من التشغيل مما أدى إلى دعم السكة حديد من وزارة المالية وتم إلغاء هذه السياسة حالياً. (محمد، 2010م، ص62)

أما فيما يتعلق بمجال النقل بالشاحنات والضوابط المطبقة على عمليات هذا القطاع فتقع في إطار المجموعات التالية:

أولاً: السياسات والضوابط المتعلقة بالمؤسسات العامة في مجال النقل:

انتهجت حكومة السودان سياسات لصالح تكوين الأعمال عموماً وخاصة حرفة النقل، حيث يتم بمقتضاها الإعفاء من ضرائب الأرباح لفترة معينة والإعفاء من رسوم الاستيراد للشاحنات والبصات، وقطع الغيار والإطارات ومنح قطعة أرض بسعر مدعوم، وقد أدت هذه الحوافز حتى الآن إلى زيادة الاستثمار في مجال الشاحنات وبعض الاستثمارات في مجال البصات ما بين المدن ، ويبدو أنها لم تتجح في خلق الاستثمارات في مجال بصات المدن وتعمل الإجراءات لصالح المؤسسات الكبيرة في مجال النقل مقارنة بالحرف الأخرى (ليس بالضرورة أن تكون لشركات النقل الكبيرة تكلفة تشغيل منخفضة أكثر من الشركات الصغيرة أو الكبيرة أو الملك /السائق) ، ويجب أن تتساوى الحوافز للاستثمارات الكبيرة والصغيرة وذلك رسوم استرداد مخفضة عموماً في حالة الاستثمارات، ومرتفعة في حالة وجود فائض في السوق.

ثانياً: تطبيق القوانين المتعلقة بالحجم، الوزن، والصلاحية الفنية للعربات:

أظهرت مسوحات وفحوصات الحمولة التي أجريت في السودان، بأن العربات تحمل غالباً أكثر من حمولتها المقررة، كما وضحت بأن الصيانة غير الكافية جعلت عربات كثيرة غير صالحة للاستعمال. وحتى الآن فإن القوانين والمسؤوليات غير واضحة إضافة لشح المصادر المتاحة لعمليات الرقابة حيث لم تبذل أي مجهودات جادة لغرض الحمولة القصوى والرقابة على الصلاحية الفنية للعربات. كما أن فرض ضوابط الوزن ومتطلبات السلامة تؤدي إلى عدم المساواة بين أصحاب الشاحنات والشركات، فالشركات التي تلتزم بالضوابط الحالية تكون في وضع تنافس مجحف مقارنة بالتي تتجاهل أو لا تكثرث للحمولات الزائدة لوسائلها، ولا تحافظ على عرباتها في المستوى المطلوب لأداء خدمات النقل.

وحتى في ظل الزيادة الطفيفة في إجمالي عدد الناقلات التجارية فإنه يتطلب زيادة حالية في تدفق عربات جديدة. وكذلك وفي أثناء تشغيل أسطول الناقلات فإنه لا بد من أن يكون

هنالك عمليات استبدال سنوية للعربات نتيجة لنقص العمر للأسطول والتعطيل والحوادث، وفي حالة عدم وجود استبدال منظم للعربات يقل تدريجياً متوسط عمر العربة مما يؤدي إلى تعطيل كبير أو احتياجات صيانة متكررة. وهذه الحقيقة لأبد من وضعها في الاعتبار من قبل أصحاب البصات والشركات المالكة للشاحنات وسلطات تراخيص الاستيراد وعلى الشركات المالكة للشاحنات وأصحاب البصات الذين يعملون بتكاليف صيانة منخفضة منح تراخيص كافية على الأقل لعدد من العربات، وللاستبدال الطبيعي لكل الأسطول.

ثالثاً: السياسات والضوابط المتعلقة بعرض وأسعار الوقود: -

إن عرض وأسعار الوقود التي لها أثر خاص على هذه الحرفة والتي تعتمد بدورها على صورة أساسية على هذه السلعة النادرة نتيجة للظروف الاقتصادية، كما أنها تحت سيطرة الدولة. والذي يخضع للترشيد من قبل الحكومات المحلية التي تمنح حصص من قبل المؤسسة العامة للبترول.

هنالك خواص هامة للندرة على حرفة النقل:

- 6 - التعطيل أو الوقوف لفترات وتقليل استخدام الشاحنات واللوارى.
- 7 - في حالة النقل لمسافات طويhle فإن الوقود يحمل في العربة مما يؤدي إلى تقليل أو زيادة وزن العربة.
- 8 - وجود محاباة في التنافس بين الشركات الكبيرة للشاحنات والمالك / السائق والشركات الصغيرة، وذلك لان الشركات الكبيرة لها مصادر كافية وأساليب لحل مشكلة نقص الوقود بصورة أفضل من الشركات الصغيرة.
- 9 - إمكانية ارتفاع أسعار للوقود وذلك لعامل الندرة في المنتجات البترولية.
- 10 - تعاني الشركات الحكومية المركزية أو المحلية في مجال الشاحنات أو البصات من مشاكل نقص الوقود.

رابعاً: السياسات المتعلقة بصيانة العربات وتوفير قطع الغيار، الإطارات، والأجزاء الإضافية

تمتلك الشركات التي تملك وتشغل أساطيل كبيرة ورش صيانة خاصة بها ويتم تشيد الورش عادة بواسطة الشركات المصنعة للعربات كجزء من صفقة البيع كما يقوم بتدريب المشرفين والعاملين السودانيين في مصانعهم وفي الورش.

هنالك عدد كبير من العربات لا يتم صيانتها بالطريقة المطلوبة ويسبب ذلك التوقف المفاجئ لتقليل الثقة في التشغيل، وترك عدد كبير من الأسطول غير العامل كما أنها تزيد من معدلات خطورة القيادة وما تخلقه من إصابات وموت في الطريق بالإضافة في التكاليف الجارية، وهنالك عدة أسباب وراء ذلك أهمها نقص قطع الغيار الذي يؤدي إلى التوقف وتشغيل العربات غير الصالحة للعمل في الطريق بجانب الشح السائد في النقد الأجنبي والذي يؤدي لنقص قطع الغيار وهو جانب مهم من المشكلة. وكذلك عدم كفاءة السائقين وعدم حرصهم إجراء الصيانة الوقائية والإصلاحات الطفيفة في الورش وتساهل وعدم كفاية عملية الفحص الآلي ومن قبل شرطة المرور. وانعدام عمليات التخطيط بواسطة المنتجين والوكلاء والحكومة، ونوعية قطع الغيار المتوفرة والأجراء الإضافية وقدم موديلات العربات.

خامسا: السياسات والضوابط المتعلقة بفئات النقل والمنافسة:

إن التطور المستقبلي لقطع النقل يعتمد لحد كبير على ماهية السياسات التي سوف تنتجها الحكومات المركزية.

وتتحكم الحكومات الإقليمية في أسعار النقل بين المدن وداخلها، وكذلك تسجيل وتوافق على توسيع خدمات البصات فيما بين المدن وإصدار تراخيص التاكسي.

وواحد من الخواص الجلية لنقل الركاب في السودان يتمثل في عدم كفاية العرض، وصعوبة استبدال الأسطول القديم، وعدم القدرة على إصلاح أغلب المركبات المتعطلة.

ويجب أن يتم حصر دور الحكومات فيما يتعلق بالتحكم في فئات نقل الركاب في: ج/الإشراف على الأسعار.

د/ اتخاذ القرارات التي تحد من زيادة غير المعقولة في الفئات المعلنة وعلى استقرارها لمدى زمني معين.

كما يجب على السلطات جمع البيانات الإحصائية السائدة والخاصة بعمليات النقل، وحتى يمكنها متابعة نمو الحركة وهياكل الحركة، واقتصاديات النقل وظروف سوق النقل وكذلك على السلطات ادخره الحوافز المتعلقة بتوفير خدمات جديدة أو تقديم التوصيات الخاصة بطلبات مثل تلك الحوافز (بمعني وفق لقانون تشجيع الاستثمار) وفقا للمنافسة، السائدة.

كذلك يجب أن تكون لسلطات الحركة إمكانية السيطرة على تحديد رسوم استخدام الطريق، والمحافظة على التوازن المجدي اقتصادياً، ما بين مجموعة المركبات والرسوم المفروضة على الملكية، استخدام وشراء المركبات، واستخدام الطريق.

في مجال نقل السلع من الصعوبة أن تدخل الحكومة في سوق النقل على الرغم من أن القانون يفرض على السلطات تحديد أسعار النقل البري.

ويمكن أن تساهم الحكومة في تنظيم أسواق النقل بصورة واضحة الأثر، عن طريق السيطرة على الشروط العامة للنقل وذلك بتحريك أو عدم تشجيع الاستثمار في أنشطة النقل بواسطة الأدوات الاقتصادية أو القانونية المتاحة كما على المؤسسات الحكومية المختصة إنشاء أنظمة للإشراف على أسعار النقل السائدة عن طريق تنظيم جمع ومقارنة الأسعار المدفوعة لمختلف المهمات النقلية في كل السودان كأساس لإصلاح السياسات.

وهناك مشكلة خاصة فيما يتعلق بسوق نقل السلع وهو التذبذب الكبير في الطلب على النقل بسبب نقل كميات الغذاء والضروريات الأخرى من الخارج على اللاجئين ضحايا الجفاف والتصحر.

أما النقل المنتظم للسلع الأخرى فيصبح بعد أداء تلك المهمات الخاصة فلا يمكن أن تنخفض فئات النقل إلى مستوى التكلفة الحدية على المدى القصير أو أدنى من ذلك مما يؤدي إلى مشاكل اقتصادية لأصحاب الشاحنات وبالتالي يتطلب نقل هذه المهمات جلب شاحنات من الخارج لنقلها ثم يعاد تصديرها مرة أخرى.

غير أن عدم تصدير هذه الشاحنات يمكن أن يكون له أثار عكسية على أسواق النقل المحلي مما يؤدي إلى الزيادة في الاعتماد على المنح في المدى الطويل كما في الحالات الأخرى. وبالتالي فإن تكييف السوق يمكن أن يتم وفق الشروط التي تتطلب الاشتغال الكامل لكل تكاليف الصيانة والاستبدال، بواسطة كل المنتجين للنقل. (محمد، 2010م، ص63).

الأهداف الرئيسية في تخطيط النقل:

إن تخطيط عمل النقل وتنميته له أهمية بالغة في النظام العام لتخطيط الاقتصاد الكلي في القطر فالنقل يجمع كل القطاعات في الاقتصاد والمناطق الاقتصادية ضمن منظومة اقتصادية واحدة. وعملية الإنتاج في قطاع ما لا تعد قد أكملت إلا بعد أن، يكون النقل قد نقل المنتجات من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك.

وتتمثل الأهداف الرئيسية لتخطيط النقل فيما يلي:

- 1/ التخفيض في تكاليف الإنتاج.
- 2/ تنمية النقل على أساس إحداث الإنجازات العلمية والتكنولوجية.
- 3/ توزيع نقل السلع بين مختلف وسائط النقل تبعاً للخصائص التكنولوجية والاقتصادية لكل واسطة منها.
- 4/ تكوين الروابط الاقتصادية المثلى بين المشروعات.
- 5/ تحسين إدارة النقل.

وعندما يخطط عمل النقل ينبغي المحافظة على التناسب بين تنمية النقل وتنمية الاقتصاد، بمعنى أن حجم نقل السلع ينبغي أن يتطابق مع تطابق الإنتاج الزراعي والصناعي وتنمية التجارة الخارجية والداخلية وتطور العلاقات الاقتصادية والثقافية والموقع الإقليمي للقوى المنتجة، كما ينبغي المحافظة على التنمية الصحيحة في تجهيز النقل بمستلزماته المتعلقة بالمواد والأجهزة (قاطرات، ناقلات، عجلات متحركة، وقود).

ونتيجة للمحافظة على النسبة الصحيحة في تجهيز النقل بمستلزماته فإن شبكة النقل بأثرها تزداد كفاءة مما يجعل الطلب على النقل يسد بمدى أوسع.

إن تطابق جميع العناصر في كل وسيلة مع بعضها البعض (كطاقات تناول السلع لدى خطط السكك الحديدية والمحطات، وأسطول السفن وطاقات الموانئ وطاقات ورش التصليح) كل ذلك يتيح الانتفاع الأعظم بكل وسيلة من وسائل النقل كما يضمن التشغيل المستمر مما يزيد الكفاءة لدى تسهيلات النقل الأساسي والاستثمارات. (محمد، 2010م، ص64).

معوقات ومشاكل النقل البري في السودان:

توجد في السودان شبكة طرق متعددة تربط المدن بعضها ببعض خاصة بالعاصمة، وهي طرق منها المشيد بالأسفلت وأخرى بدون الإسفلت ويبلغ طول الطرق أكثر من 3500 كلم ويعتبر الطريق الذي يربط الخرطوم بميناء بورتسودان أكبر الطرق المسفلتة بالسودان ويعتبر هذا الطريق بمثابة شريان للحياة الاقتصادية والاجتماعية، كما تربط الخرطوم بعدة طرق حيوية تربط أهم المدن بالخرطوم مثل الخرطوم - الدمازين، وآخر يربط الخرطوم بكوستي والأبيض وطريق الخرطوم - عطبرة - هيا وهناك طرق أخرى.

كما ستشهد السنوات القادمة تعبيد عدد من الطرق المسفلتة بالولايات المختلفة مما سيزيد من حركة النقل بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك وموانئ التصدير، كما تم إدخال شاحنات ذات حمولات كبيرة الأمر الذي جعل النقل البري يتبوأ المركز الأول من حيث الكميات المنقولة من بين الوسائل الأخرى على الرقم من تكلفته العالية. (محمد، 2006م، ص156).

وهناك بعض المشاكل والمعوقات التي تواجه قطاع النقل البري والتي تتمثل فيما يلي:

- 7 - درجة صلاحية شاحنات النقل.
- 8 - تكلفة التشغيل العالية لقطع الغيار وعدم توفرها وعدم مطابقتها للمواصفات.
- 9 - رداءة الطرق وتعرضها للأخطار بفعل الأمطار.
- 10 - صعوبة الحصول على قطع الغيار نتيجة للحصار الاقتصادي في السابق أو ضعف التمويل في الوقت الراهن.
- 11 - ضعف السياسات وغياب الخطط السليمة للإدارة لهذا القطاع.
- 12 - فرض الجبايات و الضرائب على الطرق القومية.

خلاصة الفصل الثالث:

تناول الفصل الثالث قطاع النقل في السودان وذلك من خلال ثلاثة مباحث، تحدث المبحث الأول عن تاريخ التخطيط الاقتصادي في السودان، وتناول المبحث الثاني مفهوم وأهمية وأنواع النقل البري في السودان ومساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي السوداني، وتحدث المبحث الثالث عن واقع تخطيط النقل البري في السودان.

الفصل الرابع

دراسة حالة (هيئة سكك حديد السودان)

المبحث الأول: نشأة وتطور هيئة سكه حديد السودان

المبحث الثاني: مشاكل ومعوقات تنمية وتطور السكة حديد.

المبحث الأول نشأة وتطور السكة الحديد في السودان

المقدمة :

تعتبر السكك الحديدية أحد أهم وسائل النقل حول العالم حالياً ومستقبلاً وذلك لمزاياها العديدة، وقد أظهرت كثير من الدراسات على مستوى العالم أن السكة حديد أكثر أماناً للمسافرين والمنقولات، وتتميز بالسرعات الفائقة في كثير من الدول، وتتضمن كافة أسباب الراحة والرفاهية ومعقولة تكاليف النقل السككي.

هذه المزايا والتفوق النوعي لبعض السكك الحديدية جاء نتيجة لمجهودات تنموية جادة وكبيرة واستثمارات ضخمة بذلت في تأسيس وبناء وتطوير البنية التحتية للسكك الحديدية، أثمرت هذه القدرات والإمكانات المتميزة مما مكنها من المنافسة مع وسائل النقل الأخرى أن تحوز على نسبة مقدره من فرص نقل المسافرين والمنقولات على مستوى العالم.

السكة حديد في السودان ومنذ بدء إنشائها في العام 1897م لخدمة أهداف الاحتلال الإنجليزي العسكرية، وخلال مراحل بنائها وتشيد امتداداتها لمعظم أنحاء البلاد، وعبر مراحل تطويرها المختلفة، ظلت السكة حديد تلعب أدواراً حيوية وهامة في إحياء وإثراء الحياة الاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية، والسياسية في السودان.

كانت السكة حديد وسيلة المواصلات الأولى والناقل الرئيسي لحركة المسافرين والبضائع داخل القطر، وبضائع الصادر والوارد حتى تجاوزت مساهمة السكة حديد 70% من حصة حركة النقل العام خلال الفترة من (1970-1983م). (عبد الرحمن واخرون، 2011م، ص32).

عانت السكة حديد تدهوراً مستمراً منذ بداية السبعينات جعلها تتراجع إلى المركز الثاني بين وسائل النقل خلف قطاع الطرق البرية. كان ذلك لضعف الاستثمارات المالية وإهمال الدولة لهذا المرفق مما أدى إلى مشاكل مالية وفنية وتشغيلية، جعل إسهام السكة حديد في حركة نقل البضائع ينخفض إلى 6% في العام 2005م.

وبالرغم من ارتفاع هذه النسبة إلى (11%-15%) في الفترة (2007-2011م) نتيجة للإجراءات الصارمة التي اتخذت لإنعاش قطاع السكة حديد حيث شملت بعض مشاريع التأهيل وشراكة القطاع الخاص في تشغيل السكة حديد، إلا أنه ما زالت السكة حديد تحتاج إلى

المزيد من الإصلاحات الهيكلية والتنظيمية وضخ المزيد من الاستثمارات الكبيرة لتنمية وتطوير البنى التحتية، واهتمام ودعم الدولة. (الخطة العشرية لقطاع النقل، ص16).

الخلفية التاريخية لإنشاء سكك حديد السودان:

أول محاولة لبناء سكة حديد بدأت في عهد الخديوي إسماعيل وقد وصل الخط الحديدي في عهده من حلفا إلى امبكول أي لمسافة 266 كيلومتراً وقد توقف عمل السكة الحديد في عكة في أبريل 1875م نسبة لتواجد صخور ضخمة الشيء الذي استوجب استيراد معدات من الخارج لتكسيروها وقد تواصل العمل فيما بعد حتى وصل الخط سنة 1877م إلى صرص (حلفا القديمة) وفي ذلك الوقت كان الجنرال غردون حاكماً عاماً للسودان ولم يحبذ المشروع إذ رأى انه سوف يلقي عبئاً ثقيلاً على السودان لا سيما وأن الأحوال المالية في مصر كانت سيئة جداً الشيء الذي جعل العمل يتوقف بوصول السكة الحديد إلى صرص. وفي عام 1884م اقتضت الإستراتيجية العسكرية الاستمرار في مد الخط الحديدي الذي توقف في صرص، وبدأ العمل في بناء الخط مرة أخرى حتى وصل إلى عكاشة كيلو 141 (محطة في الشمالية) في أغسطس 1885م ونسبة لاحتلال الخرطوم بواسطة قوات المهدي في ذلك الحين توقف بناء الخط في تلك المنطقة.

بدأ العمل للمرة الثالثة في سنة 1896م واستمر حتى وصل إلى كريمة (كرمة النزول شمال السودان) في مايو سنة 1897م وبذا أصبح طول الخط من نقطة البداية إلى نقطة النهاية 327 كيلومتراً. وكذلك اقتضت الإستراتيجية الحربية مد خط السكة الحديد ليربط بين وادي حلفا (حلفا القديمة) والخرطوم. وبدأ العمل في سنة 1897م ووصل إلى أبو حمد في نوفمبر من تلك السنة. واستمر مد الخط من أبو حمد حتى وصل إلى مدينة عطبرة في يوليو سنة 1898م وفي أغسطس سنة 1898م تم تشييد كبري نهر عطبرة ووصل الخط إلى الحلفاية (الخرطوم بحري) في 31 ديسمبر سنة 1899م.

ومن ناحية أخرى فقد اتضح أن نقل الصادرات والواردات عن طريق الموانئ المصرية كان يشكل معوقاً أساسياً للتطور الاقتصادي للسودان وعليه فقد تقرر إنشاء خط حديدي فرعي يربط سواكن بالخط الحديدي الرئيسي في عطبرة، وبناء على ذلك فقد بدأ العمل في بناء الخط من سواكن في عام 1904م ومن الناحية الأخرى فقد بدأ الخط من عطبرة بعد ذلك بزمن يسير، والتقى الخطان في أكتوبر سنة 1905م بمحطة سلوم الحالية (شرق السودان).

في بداية عام 1905م بدأ تشييد الميناء الجديد قرب نقطة تسمي شيخ برغوث (شرق السودان) وفي نهاية 1905م بدأ بناء خط حديدي من محطة سلوم إلى الميناء الجديد وفي 28 يناير سنة 1906م احتفل اللورد كرومر رسمياً بافتتاح سكة حديد البحر الأحمر في بورتسودان.

ولما أصبح خط حلفا كرامة غير ملائم من الناحية الاقتصادية وتقرر قفله في عام 1905م، وتقرر مد خط يربط محطة نمرة 10 بالخط الرئيسي مع كريمة (شمال السودان) وقد تم تشييد ذلك الخط في سنة 1906م.

في أبريل سنة 1909م بدأ العمل في مد الخط من الخرطوم تجاه مدني وفي نهاية ذلك العام وصل الخط إلى مدني واستمر تشييد الخط غرب النهر حتى وصل الأبيض في ديسمبر سنة 1911م وهكذا فليق بناء 962 كيلومتر من الخط الحديدي بين الخرطوم والأبيض كان له الأثر الفعال في ربط كل من الجزيرة وأواسط كردفان بأسواق العالم. ولذلك تم التفكير في مد خطوط إضافية تربط تقاطع سنار بالقضارف وكسلا وبورتسودان وكان قد بدأ في مارس سنة 1928م تشييد خط من كساب الدوايب (شرق سنار) (التي وصلها خط من تقاطع سنار في عام 1926م) ووصل السوكي (شرق سنار) في أكتوبر سنة 1928م.

وفي نهاية نوفمبر سنة 1928م بدأ من ناحية القضارف تشييد خط نحو نهر الدندر عبر الكبرى الذي شيد هنالك وفي فبراير سنة 1929م تقابل الامتدادان شرق الدندر وبدا أكتمل خط هيا سنار بطول 802 كيلومتر.

وفي السنوات الأولى لاستقلال السودان تم تشييد خطوط إضافية لربط المناطق النائية في غرب السودان وجنوبه بالخط الرئيسي وذلك لكي تصبح تلك المناطق أكثر فعالية وتكاملاً مع الاقتصاد السوداني.

وفي مايو سنة 1956م تم امتداد الخط من محطة عرديبه (غرب السودان) على الخط الرئيسي إلى أبو زبد (غرب السودان) واستمر الامتداد حتى وصل إلى بابنوسة في سنة 1957م وإلى نيالا في سنة 1959م وقد تم تشييد خط الجنوب الذي يصل ما بين محطة بابنوسة ومحطة واو في الفترة ما بين مارس سنة 1959م وفبراير 1962م. ويبلغ طول الخط عرديبه/ نيالا 986 كيلومتر وبابنوسة/ واو 445 كيلومتر في عام 1954م. وامتد الخط من سنار إلى الدمازين سنة 1958م ويبلغ طول الخط 227 كيلومتر.

وفى العام 1962م اكتمل تشييد الخط الذي يربط خشم القربة وحلفا الجديدة وطوله 70 كيلومتر وقد بلغت أطوال الخطوط الرئيسية خلال الستينات من القرن العشرين 4757 كيلومتراً بالإضافة لخطين شيئا عام 1942م لمواجهة ظروف الحرب العالمية الثانية الأول من ربك للجبلين وقد تمت إزالته والثاني من ملويا (كسلا - شرق السودان) إلى تسني وقد أوقف. كان آخر امتداد للخطوط الحديدية هي خطوط نقل خام البترول السوداني من محطة المجلد إلى أبوجابره بطول 52 كلم ومن مصفاة البترول بجبل أبوخريز شمال الأبيض إلى محطة الأبيض بطول 10 كيلومتر والخط الذي يربط بين محطة شارف (غرب السودان) وآبار البترول بمدينة شارف بطول 10 كيلومتر وقد اكتمل تشييدها جميعها بين العام 1995م و1996م. ومؤخراً خط سد مروى من محطة ألبان (شمال السودان) إلى موقع السد على نهر النيل بمروى بطول 16 كيلومتر في العام 2002م. وبهذا تبلغ جملة أطوال خطوط السكك الحديدية (الطولية) جملة 4456 كيلومتر.

وتتمركز الورش الرئيسية لصيانة القوتين الساحبة والناقلة والمعدات وورش معدات الإشارات والاتصالات بعطبرة، وتوجد ورش مساعدة في كل من الخرطوم وبورتسودان. (عبد الرحمن وآخرون، 2011م، 40-41)

دور السكة الحديد في التنمية الاقتصادية والاجتماعية:

1 - ظلت السكة الحديد منذ إنشائها وحتى منتصف السبعينات من القرن الماضي وسيلة النقل الرئيسية بالبلاد وكانت تقوم بنقل أكثر من 90% من صادرات وواردات القطر.

2 - ساهمت السكة الحديد في تنفيذ المشروعات التنموية الإستراتيجية بالبلاد ابتداءً بمعدات واحتياجات مشروع الجزيرة ومؤخراً ما يلي:

أولاً: معدات استكشاف واستغلال خام البترول السوداني:

- قامت الهيئة بنقل معدات وآليات المشروع وعلى رأسها معدات مصافي الأبيض والخرطوم وجزء من مواسير خط الأنابيب.
- شيدت خطوط فرعية من المجلد إلى مواقع آبار البترول ب أبوجابره بطول 52 كيلومتراً وخط فرعي آخر من محطة الأبيض إلى مصفاة البترول بجبل أبوخريز شمال الأبيض بطول 10 كيلومتر.

- قامت بنقل خام البترول السوداني من آبار النفط إلى مصفاة البترول منذ العام 1996م وحتى تشييد خط أنابيب البترول في العام 1999م.

ثانياً: مشروع سد مروبي:

قامت السكة الحديد بتشبيد خط فرعي من محطة ألبان على الخط أبو حمد/كريمة وحتى موقع السد بمروي على نهر النيل بطول 16 كيلومتر. وأوفت السكة الحديد بكل تعاقداتها لنقل آليات ومعدات ومواد السد من محطة بورتسودان لمسافة تزيد عن 1200 كيلومتر. وتشمل النقلات معدات وآليات ضخمة يفوق طولها 35 قدم.

ظلت السكة الحديد تقوم بالإيفاء بكل متطلبات النقل الاستراتيجي وتحت ظروف تشغيلية صعبة ومعقدة للغاية وشمل ذلك ما يلي:

- قيامها بنقل مواد العون الغذائي من الميناء وحتى ولايات دارفور الكبرى لمسافة ترحيل تزيد عن 2100 كيلومتراً، والأمن الغذائي (ترحيل القمح، الدقيق وسيقا).
- قامت بالإيفاء بكل التزاماتها نحو نقل المخزون الاستراتيجي من ولايات النيل الأبيض وسنار حتى محطة نيالا بغرب السودان.
- ساهمت في مقابلة معظم الاحتياجات الترحيلية لبعثة الأمم المتحدة إلى ولايات دارفور الكبرى.
- المساهمة في النهضة العمرانية والاجتماعية: ارتبط قيام الكثير من المدن الرئيسية بالسودان بوصول الخط الحديدي إليها ومثال ذلك مدينة عطبرة التي تعتبر عاصمة السكك الحديدية وهيا وجبيت بالشرق وبابنوسة ونيالا والرهد بالغرب الخ.
- كما أن السكة الحديد ظلت هي المورد الرئيسي لإمداد الكثير من المدن والتجمعات السكانية التي تقع على الخط الحديدي بمياه الشرب العذبة وتوصيل الإمداد الكهربائي من مولداتها الضخمة المنتشرة في العديد من المحطات النائية.
- تنتشر في كل السكك الحديدية الرئيسية أندية ثقافية ورياضية ليست حكرًا على عاملها بل تستوعب كل المواطنين المقيمين حول هذه المحطات.
- ساهمت السكة الحديد أيضاً في إنشاء المدارس والمراكز الصحية والصيدليات في العديد من محطاتها الرئيسية وفي زمن مبكر لم تكن هذه الخدمات في حجم انتشارها الحالي. فقد أنشأت السكة الحديد مدارس الخدمات الاجتماعية الثانوية العليا للبنين

والبنات بمدينة عطبرة والتي آلت مؤخراً لوزارة التربية. كما تملك حالياً مركزاً صحياً ضخماً بمدينة عطبرة يحتوي على أحدث المعدات والأجهزة الطبية ويقدم خدماته لكل المواطنين وهناك خطة طموحة لتحويله لمستشفى كامل للعاملين بالهيئة والمواطنين وبالمدينة. كما أنشأت السكة الحديد صيدليات لتقديم الدواء للعاملين والمواطنين بمدينة عطبرة وبابنوسة وكريمة (عبد الرحمن واخرون، ص39).

مشاركة القطاع الخاص في أنشطة الهيئة (الاستخصص):

تضمنت توصيات ورشة عمل السكة الحديد التي عقدت في منتصف ديسمبر من العام 1998م والتي أجزيت بواسطة مجلس الوزراء في 31 مارس من ذات العام، تضمنت توصية مهمة وهي السماح بقيام شركات مساهمة عامة في كل أنشطة السكة حديد ما عدا البني التحتية، ذلك البرنامج الذي اعتمد في خطة السكة حديد الانتقالية (1999 - 2001م) مما أتاح الفرصة لشركات القطاع للمشاركة والمساهمة في أنشطة الهيئة وفي مجال التشغيل لتسيير قطارات الركاب والبضاعة.

شركة شيخو للنقل الحديدي:

كانت أولى التجارب الرائدة في العام 1999 بشركة شيخو للنقل الحديدي التي قامت بتأهيل عربات ركاب ووابورات وسيرت قطارات ركاب بين الرهد ونيالا.

شركة السككيون:

شركة مساهمة تملك الهيئة والعاملين فيها نسبة 51% من جملة أسهم الشركة وتعمل في مجال نقل الركاب والبضاعة، قامت بتأهيل عدد من واپورات وعربات الهيئة، كما قامت باستجلاب عربات جديدة.

شركة البازم للنقل الحديدي السريع (السعودية):

دخلت العمل في النقل السككي العام 2000م، وقامت بتأهيل عدد من واپورات وعربات الهيئة، كما قامت باستجلاب عربات جديدة إذ لديها ستة واپورات وهي من الشركات الأكثر جدية في استثماراتها وأدائها.

شركة الأسواق الحرة للنقل الحديدي:

بدأت العمل في العام 2003م بتأهيل عدد 5 واپورات و200 عربة وتعمل في مجال نقل البضائع.

شركة سيقا:

تعتبر من الشركاء الاستراتيجيين للهيئة في مجالات الاستثمار وكانت لها المبادرة في استغلال عربات السطوح في نقل الحاويات، وكذلك استجلاب عربات الهوبر في نقل القمح، وقامت بتأهيل واستجلاب عدد من الوابورات والعربات.

شركة ترحيلات جنوب دارفور:

بدأت بتأهيل وأبورين وعدد 25 عربة لكنها توقفت ولم تستكمل مشروعها. وفي 2003م أهلت عدد 3 ووابورات و 7 عربات وتعمل في مجال نقل البضائع في ولايات دارفور الكبرى.

شركة سار للنقل الحديدي:

وهي أحدث الشركات دخولا للاستثمار في النقل السككي إذ ولجت في العام 2006م وتتميز بأنها دخلت العمل بوابورات وعربات جديدة ملكها، جملتها عدد 7 ووابورات و 70 عربة.

حققت تجربة مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في النقل السككي نجاحاً يتلخص

فيما يلي :

- 1 بلغ عدد الشركات المشاركة في التشغيل بنقل البضائع والركاب نحو 6 شركات هي شركة شيخو للنقل الحديدي وشركة السككيون وشركة البازم وشركة الأسواق والمناطق الحرة وشركة أم جمالا وشركة سيقا. ويعتبر هذا لوحده إنجازاً ضخماً إذ انه كما هو معلوم فلن الاستثمارات في مجال النقل السككي تأتي في مرتبة متأخرة في استثمارات القطاع الخاص لضخامة المبالغ التي تتطلبها المشروعات الاستثمارية بالسكك الحديدية.
- 2 قامت تلك الشركات بدفع مبالغ مقدره بالعملة المحلية والأجنبية بلغت في مجملها نحو 15 مليون دولار أمريكي. وقد تم استغلال هذه المبالغ في إعادة تأهيل جزء من القوة الساحبة والناقلة المتوقفة عن الخدمة. إذ بلغ عدد عربات البضاعة المؤهلة للقطاع الخاص عند نهاية العام 2004م نحو 534 عربة بضاعة و 16 واپور وعدد 67 عربة ركاب.

- 3 مكنت مشاركة القطاع الخاص من رفع كفاءة التشغيل من خلال إدخال أساليبها الناجحة في التشغيل وتتمثل أهم مؤشرات الأداء في: زيادة الطن المنقول ونقلات

الركاب وارتفاع متاحيه الوابورات والعربات وزيادة إنتاجية العامل كل ذلك مقارنة بأداء الهيئة المناظر.

4- إشراك القطاع الخاص في أنشطة الهيئة يمكن من ترقية الخدمات وتجويدها وذلك لوجود المنافسة والاهتمام الأكبر الذي ستجده القطاعات التي لا تشكل أولوية بالهيئة كقطاع نقل.

5- ومثال ذلك توفر خدمة للركاب بين الرهد/نياالا بواسطة شركة شيخو وتزويد العربات ببعض وسائل الراحة كالكراسي المنجدة والمبردات والوجبات الخ.

6- تم إيجار مصنع الأوكسجين والستلين لمدة عشرة أعوام ابتداء من العام 2003م. (صديق، 2005م، ص16-19).

أهم أسباب تدنى الأداء للهيئة هي:

- 1- ضعف مقومات البني التحتية من خطوط واتصالات وإشارات.
- 2- قلة المتاح من وحدات ساحبة وناقلة وضعف مستوى الصيانة والتأهيل والتجديد لهذه الوحدات.
- 3- ضعف السياسات العامة للدولة وقطاع النقل مما أسهم في ضعف إيرادات الهيئة وعدم قدرتها على الإيفاء بالتزاماتها المالية.
- 4- عدم موائمة ومواكبة الهيكل الإداري والتنظيمي لمتطلبات برامج تنمية وتأهيل السكة حديد والعجز في الكوادر الفنية المؤهلة لمقابلة احتياجات الهيئة الحالية والمستقبلية.

سياسات هيئة السكة حديد:

السياسات الكلية:

السياسات الكلية للسكة حديد تشمل خطط العمل لتنفيذ البرامج المستهدفة في المجالات

الآتية:

- 1 - تنفيذ برامج صيانة شبكة الخطوط الحديدية لضمان استمرارية مسير القطارات المخططة بجدول المسير.
- 2 - توفير العدد المطلوب من الوابورات السفيرية وعربات البضاعة المطلوبة لتنفيذ خطط النقل السنوية بكفاءة عالية.

- 3 - إتباع سياسة تشغيل فعالة ترتبط بأساليب التسويق وخدمة الزبون لتحقيق معدلات التشغيل المستهدفة بخطة النقل السنوية.
- 4 - تكثيف أعمال المتابعة والرقابة لرفع كفاءة الأداء.
- 5 - جذب القطاع الخاص للمشاركة في كل أنشطة السكة حديد.

السياسات القطاعية:

تعمل هيئة السكة حديد في إطار السياسة الكلية لقطاع النقل والتي تتضمن الآتي:

- 1 - إصدار اللوائح والقوانين التي تنظم عمل السكة حديد وفق لنصوص الدستور القومي.
- 2 - تحديد موجبات سياسة تشغيل للسكة حديد في إطار سياسة الدولة الكلية للأنشطة الاقتصادية والإنتاجية.
- 3 - مراجعة الخطوات الإجرائية لإدارة وتشغيل السكة حديد حسب نظم العمل القومية .
- 4 - إجازة الموازنة السنوية للسكة حديد ورفعها لوزارة المالية للاعتماد النهائي.

السياسات الهيكلية:

يعتبر مشروع إعادة هيكلة السكة الحديد من أهم السياسات الهيكلية التي تسعي السكة الحديد لتنفيذها من خلال موجبات الخطة الخمسية الثانية 2012 - 2016م، وهذا المشروع أجازته مجلس الوزراء منذ العام 2007م والملاح العامة لمشروع إعادة الهيكلة تغطي الجوانب الآتية:

- فصل البنية التحتية عن التشغيل، حيث تكون الدولة مسؤولة عن تشييد خطوط جديدة بمواصفات فنية عالية بعرض قياسي وقضيب ملحوم وتظليل المسار الترابي للخط، واستخدام فلنكة خرصانية بالإضافة لتحديث وتطوير أجهزة الإشارات ووسائل الاتصال.
- يقوم القطاع الخاص من شركات النقل الوطنية بكل مهام التشغيل والأعمال الفنية من تأهيل القوي الساحبة من الوابورات وصيانة القوي الناقلة من عربات البضاعة والركاب وتوفير قطع الغيار الضرورية للتشغيل والصيانة.
- تصبح السكة الحديد جهاز تنظيم ورقابه لبرمجة وتنفيذ أعمال التشغيل وإجراء العمليات الفنية من تشييد الخطوط وشراء الأسطول الناقل وتحديد المواصفات الفنية

للأسطول الناقل والمعدات والأدوات ودقة إجراء العمليات الفنية وتجويد تقديم خدمة النقل بتطبيق منهجية الجودة الشاملة.

تسعي الدولة لتوفير التمويل لمشاريع تحديث وتطوير البنية التحتية لشبكة خطوط الحديدية ووسائل الاتصالات والإشارات من مصادر تمويل مضمونة ومقتدرة. وتتيح فرصة تشغيل السكة حديد للقطاع الخاص بتسيير قطارات الركاب والبضاعة على كل خطوط الشبكة.

وتقوم شركة وطنية خاصة تؤول لها كل الأصول الثابتة المملوكة للسكة حديد لتعمل جنباً إلى جنب مع شركات القطاع الخاص في التشغيل.

الأداء التشغيلي:

أولاً: حجم البضائع (good):

جدول رقم (2)

معدلات حجم البضائع خلال فترة الدراسة

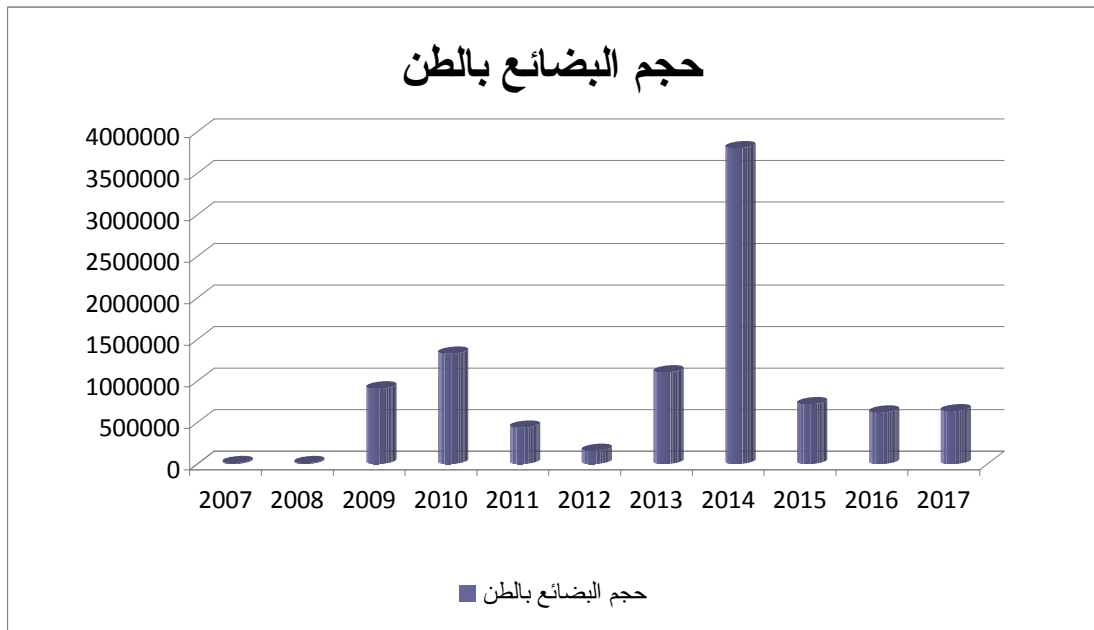
2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	العام
635.465	618.16	717.65	799	1.102	1.56	437	1.326	9.72	1.0081	1.091	حجم البضائع

المصدر: تقارير بنك السودان المركزي.

هيئة سكة حديد السودان.

الشكل رقم (4)

التمثيل البياني لحجم البضائع بالطن لهيئة سكة حديد السودان.



المصدر: إعداد الباحث باستخدام برنامج spss

يلاحظ من الشكل السابق عدم استقرار حجم البضائع في الأربعة أعوام الأولى حيث كانت تتقلب بين الزيادة والنقصان ولكن استقرت على الزيادة في الأعوام الأخيرة، ويعزى ذلك لدخول قطارات نقل جديدة إضافة إلى إعادة تشغيل بعض الخطوط المتوقفة عن العمل.

ثانياً: عدد الركاب (person):

جدول رقم (3)

عدد الركاب خلال فترة الدراسة

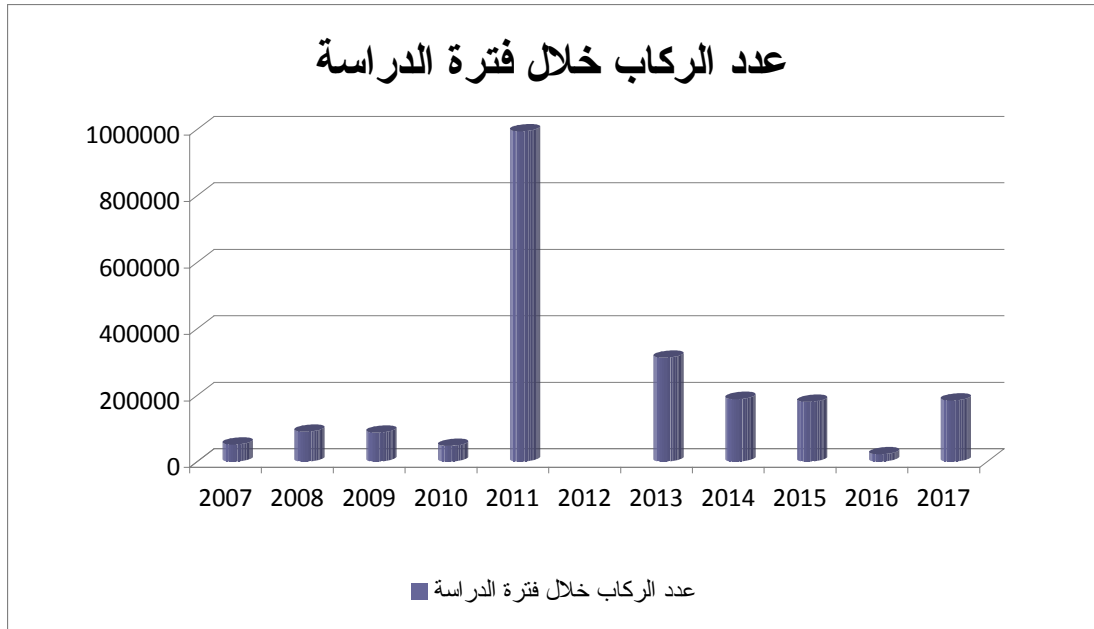
العام	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
عدد الركاب	51.3	90.9	87.4	47.4	99.4	-	31.2700	188	179.34	21.852	183.977

المصدر: بنك السودان المركزي.

هيئة سكة حديد السودان.

الشكل رقم (5)

التمثيل البياني لعدد الركاب لهيئة سكة حديد السودان



المصدر: إعداد الباحث باستخدام برنامج spss

يلاحظ من الشكل السابق عدم استقرار عدد الركاب في الأعوام الأولى حيث كانت تتقلب بين الزيادة والنقصان ولكن استقرت على النقصان في الأعوام الأخيرة، ويعزى هذا

الانخفاض إلى توقف قطار التحدي حلفا/الخرطوم لفترات طويلة وتخفيض عدد رحلات قطارات السلام ونيالا، إضافة لعدم وجود نشاط في عام 2012م لتخصيص بعض القطارات لنقل البضائع.

تأهيل الخطوط الحديدية:

- 1 بدأت السكة الحديد منذ العام 2006م بتنفيذ مشروع تأهيل شبكة الخطوط الحديدية المتدهورة وذلك بتغيير القضبان القديمة والفنكة الخشبية وأدوات الربط التالفة بخطوط غرب السودان الرهد - بابنوسة و بابنوسة - نيالا وتأهيل خط الجنوب بابنوسة - واو لاستيعاب حركة مسير القطارات بين الشمال والجنوب منذ فبراير 2009م بالإضافة لتأهيل وتغيير التربة وتزليط خط الخرطوم - عطبرة بطول 310 كلم كمرحلة أولى من الخط الرئيسي الخرطوم بورتسودان بطول كلي 787 كلم.
- 2 تعمير الوابورات السفرية المتوقفة عن الخدمة لفترة طويلة بسبب نقص قطع الغيار وإجراء الكشوفات الدورية والصيانة للوابورات الشغالة.
- 3 تكثيف صيانة عربات البضاعة وتوفير آليات والتصدمات وخرطوم ألباكام وذلك لتوفير أعداد مقدره من عربات البضاعة الجديدة والسطوحه. لترحيل الاسمنت من مصانع الاسمنت بولاية نهر النيل وكذلك فناطيس نقل الزيوت لترحيل الفيرنس لمحطات التوليد في مدن نيالا والأبيض بغرب السودان.
- 4 تفعيل ومتابعة مسير القطارات المبرمجة والسائرة على الشبكة لضبط قيام ووصول القطارات حسب جداول مسير القطارات.
- 5 تطوير أساليب التشغيل بإتباع أساليب التسويق من التواصل مع الزبائن لكسب ثقتهم وتقديم خدمات نقل فعالة حسب متطلبات المتاح الحرة في سوق النقل واستخدام وسائل الترويج والابتكار والمبادرة.
- 6 تقوية الموقف المالي للهيئة وذلك بترشيد الصرف بتحديد أولويات تخفيض الإيرادات وبنود الصرف الأساسية للتشغيل والصيانة وتخفيض الفصل الأول الذي بلغ أكثر من 6% من جملة الإيرادات لعام 2010م إلى 25% في العام 2011م بتوفير فائض مالي للصرف على مشروعات تحسين بنية العمل.

7 تفعيل دور التسويق في الترويج للأفضلية النسبية من حيث توفير الأمانة وسلامة المنقولات دون أعباء تأمين إضافية لتقليل تكلفة النقل مع إعطاء تسهيلات النقل من الباب للباب وتوفير الشحن مما يساعد في زيادة الإنتاجية برفع الكفاءة الفنية للأسطول الناقل. (عبد الرحمن وآخرون، 2011م، ص15).

المبحث الثاني

المشاكل والمعوقات التي تعوق تنمية وتطوير السكة حديد

تتمثل المشاكل والمعوقات التي تعوق تنمية وتطوير السكة حديد في الآتي :

مشاكل التشغيل:

تمتلك الهيئة حالياً أسطولاً متقادماً من الوابورات والعربات والفناطيس تعمل بعضها بكفاءة فنية متدنية، ويتضح ذلك فيما يلي:

القوة الناقلة – عربات البضاعة وفناطيس الزيوت:

- العهدة الموجودة حالياً للسكة الحديد 142 و ابور سفري (الشغال منها 58) و 33 و ابور مناورة (الشغال منها 28) و 4930 عربية بضاعة (الشغال منها 2814) و 926 فنتاس مواد بترولية (الشغال منها 266) و 167 عربية ركاب (الشغال منها 131)، ويمكن ملاحظة تدنى نسبة الشغال إلى العهدة بصورة واضحة ويعود تدري الكفاءة بصوره ملحوظة للأسباب التالية:
- تجاوزت معظم العربات الموجودة بالعهدة عمرها الافتراضي المحدد بنحو 30 عاما بفترات طويلة، فان 1010 من جملة العربات الشغالة حالياً 2399 عربية أعمارها أقل من العمر الافتراضي وتشكل نسبة 42% فقط من إجمالي الأسطول العامل.
- معظم العربات الموجودة بالعهدة ذات بواجى غير متوازنة ولا تمكن من مسير القطارات بالسرعات القصوى المقررة للخطوط المختلفة.
- معظم العربات الموجودة بالخدمة ذات حمائل صغيره لا تتجاوز في المتوسط 30 طنا في حين أن معظم السكك الحديدية تستخدم عربات تفوق حمائلها 50 طنا وأكثر.
- وهذا لا يمكن السكة الحديد من الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير التي تشكل أحد الميزات التفضيلية الرئيسية للسكك الحديدية.

القوة الساحبة (الوابورات):

العهددة الموجودة حالياً للسكة الحديد 142 و ابور سفري (الشغال منها 58) و 33 و ابور مناورة (الشغال منها 28)، وتجاوزت معظم الوابورات عمرها الافتراضي المحدد بنحو 20 عاماً بفترات طويلة. (مجلة السكة حديد، 2001م، ص2)، ويؤكد ذلك حديث السيد مدير عام السكة حديد السابق في حوار أجرته معه مجلة السكة حديد، سئل فيما تتمثل أبرز مشاكل السكة حديد؟، جاءت إجابته عن السؤال: قوة ساحبة ضعيفة غير مناسبة مع الحركة المتوقعة ومستوى صيانة متدني.

الوابورات الموجودة خارج الخدمة معظمها و ابورات أمريكية أو أمريكية المنشأ وتأثرت بصورة كبيرة بالحظر الأمريكي المفروض على البلاد منذ منتصف العام 1997م. صرح السيد مدير عام السكة حديد الأسبق عمر محمد نور في افتتاحية مجلة السكة حديد، أن سياسات الحظر الأمريكي في عام 1997م فرضت العديد من السلبيات على كفاءة الكثير من الوابورات وذلك لأن أكثر من 75 % من الوابورات العاملة أمريكية وقد أدت تلك السياسات إلى تدني كفاءة الكثير من الوابورات وتوقف بعضها عن العمل.

الخطوط:

تشكل الخطوط أساس البني التحتية بالسكك الحديدية. وقد ظلت هذه الخطوط لعشرات السنين بدون إعادة تأهيل. ونتج عن ذلك تعدد الحوادث ووضع الإحتراسات وتدني السرعات في بعضها إلى أقل من 15 كيلومتر/الساعة. علماً بأن خطوط السكة الحديد مشيدة على جسور ترابية وجميعها غير مزلطة وقضبانها غير ملحومة.

أدى هذا الوضع المتدهور لإمكانيات الهيئة المتاحة إلى تردي كفاءة أدائها التشغيلي والذي تمثل فيما يلي:

أ/ تعمل السكة الحديد حالياً بأقل من 25% من طاقاتها الكامنة. إذ أن إجمالي الطن المنقول خلال العام 2010م لم يتعدى 1.033 مليون طن بينما الطاقة الكامنة للسكة الحديد تبلغ 4.5 مليون طن.

ب/ المواصفات الفنية الضعيفة تحول دون تشغيل القوى الساحبة والناقلة بكفاءة عالية حيث لا تتعدى السرعة القصوى 60 كلم في الساعة والوزن المحوري للوحدات المتحركة 16.5 طن.

ج/ أثر هذا الوضع في المقدرة المالية للهيئة وعدم تمكنها من الإيفاء حتى بمصروفاتها التشغيلية. إذ أن ما يتحقق من نقلات يقل بنسبة 45% عن نقطة التعادل التي قدرت في العام 2010م بنحو 2.2 مليون طناً.

د/ تدنت مؤشرات الأداء والكفاءة الإنتاجية وتمثلت في ارتفاع دورة العربات إلى أكثر من 22 يوماً بالمقارنة مع المعيار القياسي والمحدد بنحو 12 يوماً لمسافة نقل وسطية تقدر بنحو 900 كيلومتراً.

هـ/ ارتفع زمن المسير على الخط الرئيسي بورتسودان/الخرطوم من 29 ساعة إلى أكثر من 40 ساعة.

و/ تدنت كفاءة الواحورات إلى أقل من 42% بالمقارنة مع المعيار القياسي المحدد بما لا يقل عن 80%.

ز/ تصاعد معدلات الحوادث على الخط الطولي وكذلك أعطال الواحورات التي بلغت خلال العام 2004 حوالي 5339 عطل بمعدل عطل كل 440 واطور/ كيلومتر.

واضطرت الهيئة بسبب الشح الكبير في الواحورات إلى إيقاف سفريات بعض قطارات الركاب وتخفيض تواتر السائر منها ومثال ذلك قطار سيوبر عطبرة/ بورتسودان والذي أصبح يسير مرة كل شهر بدلاً عن ثلاث مرات في الأسبوع. وذكر السيد نائب المدير التشغيل، أن المعوق الثاني للنقل والتشغيل في السكة حديد قدم بعض الخطوط وضعف كفاءتها بالرغم من بعض التأهيل والتجديدات التي تمت والتي تؤثر في سرعه القطارات.

وهو ما أكده السيد مدير عام السكة حديد السابق الفاضلابي، حين سئل فيما تتمثل أبرز مشاكل السكة حديد؟، وأجاب بنية تحتية متخلفة التصميم ابتداءً ومنهارة تماماً.
(مجلة السكة حديد، 2008م، ص4-5).

مشاكل البني التحتية:

الخطوط:

تعمل السكة الحديد على شبكة من الخطوط الحديدية تجاوزت عمرها الافتراضي المحدد له 50 عاماً بعشرات السنين حيث أنها تمثل بدايات تكنولوجيا وصناعة السكك الحديدية. فقد اكتمل تشييد هذه الشبكة عام 1930م منذ 72 عام وهي خطوط مفردة ضيقة العرض باتساع (1067 ملم) وقد توقف بناء الخطوط الحديدية في السودان عام 1962م ولم تنتشأ امتدادات

جديدة خلال الأربعين عاماً الماضية إلا عدد 62 كيلومتر فقط لربط حقول النفط بمصافي البترول بمحطتي الأبيض والمجد بجنوب غرب البلاد كذلك تم تشييد الخطوط الداخلية لمصفاة الجيلي للبترول وربطها بخط الخرطوم بورتسودان الرئيسي. هذه الخطوط مشيدة على جسور ترابية ومثبتة على فلنكات خشبية. وهو ما أكده السيد نائب المدير للخطوط والإنشاءات أن وضع الخطوط في السودان ثبتت على الأرض مباشرة على جسور ترابية وفلنكات خشبية وحديد وبدون بلسن وشكل هذا أكبر عناصر ضعف البنى التحتية خلاف ما هو موجود في مصر على جسور جيدة وبلسن والخطوط نفسها ذات سعة ضيقه (1067ملم) تلك كانت البنى التحتية التي أسسها المستعمر الإنجليزي في السودان خلاف على ما تم في مصر فقد كانت مقومات البنى التحتية أفضل من السودان وهذه المواصفات الفنية الضعيفة تجعل الحاجة ملحة وضرورية لإعادة تأهيل وتقوية شبكة الخطوط الحديدية وتطويرها. (عبد الرحيم، 2005م، ص109).

وسائل الاتصالات والإشارات:

السكة الحديد تعمل بنظام إشارات الارتباط الميكانيكي ذات السلك المزدوج. وذلك في المحطات الصغيرة وبناظم الملونيات ذات الارتباط الميكانيكي من نوع المواسير في المحطات الكبيرة. وقد شهدت وسائل الاتصال والإشارات في السكك الحديدية الإقليمية المشابهة والعالمية تطورات هائلة وأصبحت الوسائل المستخدمة في معظمها حالياً الأجهزة الإلكترونية والأوتوماتيكية والتي تعتمد على استخدام الألياف الضوئية. وهو ما يجعل الحاجة ملحة وضرورية لتطوير وتحديث وسائل الاتصالات والإشارات لسكك حديد السودان.

الوضع القانوني والمؤسسية للسكة الحديد:

ظلت السكة الحديد منذ إنشائها في أواخر العام التاسع عشر وحتى مطلع السبعينات من القرن الماضي تتمتع بدور احتكاري في سوق النقل. وكانت في ظل ذلك الوضع تقوم بتقديم الخدمة العمومية بأي ثمن وفي أي وقت. وقد كان ذلك أحد الأسباب الأساسية في التدهور الذي لحق بالسكة الحديد، شأنها في ذلك شأن العديد من مؤسسات القطاع العام الأخرى وعدم تمكنها من الإيفاء بما هو مطلوب من التزامات وتكاليف.

كذلك فإن التحولات الكبيرة التي حدثت في الأنشطة الاقتصادية والناجمة عن زيادة حدة المنافسة أدت إلى تحرير هذه الأنشطة وإزالة القيود عنها وأصبح استمرار أي منشأة أو بقاءها مرتبطا ارتباطا وثيقا بجودة خدماتها وكفاءة تشغيلها.

أصبحت السكك الحديدية حاليا أحد الوسائل الهامة لخدمة التكتلات الاقتصادية الإقليمية والعالمية وأحد أدوات تحرير التجارة العالمية وذلك يضيف إليها دورا جديدا بضرورة ربطها لكل أنحاء القطر ومعظم دول الجوار.

هذا الدور الجديد الذي يجابه تحديات ضخمة والتزامات كبيرة لا يمكن القيام به في ظل الوضع الحالي للسكة الحديدية وبأساليب القطاع العام المعروفة. ويتطلب إصلاحات هيكلية كبيرة وإنشاء كيانات متعددة للقيام بهذه الأنشطة بالكفاءة المطلوبة. وفي هذا الصدد لابد من أن يعاد النظر في تحديد نوعية الخدمة العمومية وأن يكون مبدأ التكلفة زائدا العائد المعقول (COST-PLUS) هو الأساس لتقديمها.

وفي ظل ذلك لابد أن يعاد تعريف الدور الاقتصادي للسكة الحديدية بحسبانها مرفق اقتصادي يعمل على أسس تجارية بحتة ويخضع لما تقدمه من خدمات لاعتبارات دراسات الجدوى ومقارنة العائد بالتكلفة وأن تكون كل نظمها المالية والإدارية موجهة لتحقيق أكبر عائد ممكن وبأقل تكلفة ممكنة. وتسعى للعمل بالطرق والأساليب العلمية الحديثة للإدارة وتمتيز بالمرونة والابتكار على الصعيدين الإداري والمالي. وكانت أولى الخطوات لتحقيق ذلك إحدى التوصيات لمؤتمر إنقاذ هيئة السكة الحديدية عام 1991م أن تعتبر السكة حديد هيئة مستقلة تعمل على أسس تجارية في تعاملها مع القطاع العام والخاص.

(مجلة السكة حديد، 1991م، ص3-5).

وكذلك نادى به الأستاذ على احمد عبد الرحيم رئيس مجلس إدارة السكة حديد السابق في حوار أجرته معه مجلة السكة حديد إذ أكد أن إعادة هيكلة السكة حديد يتطلب تحرير إدارة السكة حديد من كل القيود القانونية والإدارية والإجراءات التحكمية لإطلاق يدها في التدبير والتشغيل وتمكينها من المنافسة على أساس الجودة وسعر الخدمة الأمر الذي يتطلب تعديلا في القوانين التي تحكم الهيئة، لتضمن هذه المفاهيم (مجلة السكة حديد، 2000م، ص14).

وذلك ما وصت به دراسة الخطة القومية الشاملة لوزارة النقل (2010م) في مجال سياسات التسعير بلن تلتزم الحكومة بتحرير تعريفه أجور النقل وأن تواكب أسعار خدمات

الطرق، المطارات، الموانئ، السكة حديد والخدمات الأخرى والزيادة في تكاليف الخدمة وتحسين الإنتاجية (وزارة النقل، 2010م، ص17).

عدم توفر التمويل للاحتياجات التشغيلية:

ظلت السكة الحديد منذ إنشائها تعتمد اعتمادا رئيسيا على الدولة وبضعف إمكانات الدولة اعتمدت على المنح والقروض الخارجية في تمويل مشروعاتها الاستثمارية وتوفير مستلزمات تشغيلها التي تستجلب معظمها من خارج البلاد. وقد كان آخر القروض التمويلية للسكة الحديد برنامج إعادة تأهيل السكة حديد والذي مولته عدة مؤسسات تمويلية عالمية من بينها البنك الدولي، بنك التسليف الألماني، البنك الأفريقي للتنمية والذي بدأ في العام 1990م وانتهي في منتصف العام 1993م وبتكلفة بلغت نحو 86 مليون دولار. وكان من المفترض أن يكمل ذلك المشروع بخطة خمسية للفترة من 1994م - 1998م بتكلفة تفوق 200 مليون دولار إلا أنه ولأسباب سياسية لم تنفذ تلك الخطة التي تم بالفعل وضعها بواسطة خبراء المساعدة الفنية الذين شاركوا في تنفيذ المشروع (إدارة التخطيط والإحصاء، 2002م، ص8).

وأبرز المشاكل المالية للسكة حديد هي أن الاستثمار في السكة حديد يحتاج إلى رأس مال ضخم وتمويل خارجي عبر الاتفاقيات الدولية والمنح والقروض ولا يكفي التمويل الذاتي أو تمويل الدولة وهذه هي المشكلة الأساسية.

منذ ذلك التاريخ لم يتوفر للسكة حديد الحد الأدنى من التمويل الذي يمكن على الأقل من الحفاظ على استمرارية القوة الساحبة والناقلة بالخدمة وإجراء الإصلاحات الضرورية للخطوط الحديدية وقد نتج عن ذلك تدنيا مستمرا في متاحيه القوة الساحبة والناقلة وتدهورا في حالة البني التحتية من خطوط ووسائل إشارات واتصالات وإذا أخذنا مثلا لذلك موقف القوة الساحبة (الوابورات) التي تعتبر الدينامو المحرك للتشغيل بالسكك الحديدية نجد أن متاحيتها خلال السنوات الأخيرة قد تأثرت بصورة كبيرة كما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (4)

يوضح متاحية القوة الساحبة

الوابورات الشغالة	العام
47.1	2007م

59	2008م
59	2009م
58	2010م
55	2011م
59	2012م
62	2013م
65	2014م
70	2015م
35	2016م
36	2017م

المصدر: إعداد الدارس من بيانات الإدارة العامة للتخطيط والاحصاء والتقارير السنوية لهيئة سكة حديد السودان.

في العشر سنوات الأخيرة تبنت الدولة تمويل مشروعات البني التحتية مثل مشروع تأهيل خط الخرطوم عطبرة وخط بابنوسة أبوجابرة وبمواصفات حديثة وتم التعاقد لتأهيل الخط عطبرة بورتسودان وأبوجابرة نيالا وكذلك تمويل وشراء وابورات وعربات سكة حديد بتكلفة فاقت المائة مليون دولار، وتدفع الدولة حالياً مبلغ 3.000 ثلاثة مليون جنيه شهرياً للسكة تعويض عن تبعات الترحيل في الإقليم الغربي كردفان ودارفور في ظل ظروف خاصة نتيجة للمشاكل الأمنية في ولايات دارفور التي لا تتيح للسكة حديد الترحيل والنقل عبر الأسس التجارية والاقتصادية.

وهذا ما أكده السيد الفاضلابي مدير عام السكة حديد السابق في مجلة السكة حديد أنه خلال أكثر من عام وعلى مدى عامين تم دعم السكة حديد مجال في القوى الساحبة والناقلة بما لا يقل عن مائة مليون دولار وكان لها الدور في إنعاشها. وتتولى الحكومة متمثلة في وزارة المالية في تنفيذ برامج السكة حديد ودعم وتطوير العجز بين الإيرادات والمصروفات (مجلة السكة حديد، 2010م).

طرحت الهيئة بعض المشروعات للتمويل بنظام البوت، كخط الخرطوم بورتسودان القياسي، وخط لظزليت هيا كسلا سنار وخط سنار الدمازين، لكن لم تنجح الهيئة في استقطاب ممولين.

والنظام المتبع حاليا في تنفيذ المشروعات، توفير التمويل والمساهمة في التنفيذ بواسطة ممولين وطنيين، تجربة تأهيل الخط الخرطوم بورتسودان المرحلة الأولى وخط بابنوسة أبوجابره

أثر الحظر الأمريكي:

خلفت العقوبات الاقتصادية الأمريكية المفروضة على السودان خسائر فادحة وكان لها تأثير عميق على الاقتصاد كما تضرر منه المواطن السوداني بشكل مباشر، إذ كبدت قطاع النقل خسائر فادحة لاعتماده الكلي على استيراد الإسيترات ومعدات الصيانة وقطع الغيار، وبالرغم من أن واشنطن انتهجت سياسات إيجابية في التعاطي مع ملف الحظر على الخرطوم لصالح رفع العقوبات كليا.

وبحسب تقارير وزارة النقل والطرق والجسور أن الخسائر المالية المترتبة على فرض العقوبات القسرية على قطاع النقل في مجملها بلغت (1,501,068,660) دولار، تشمل شركة الخطوط الجوية السودانية والتي كانت أكثر خسارة وتأثرا بالحصار بجانب هيئة السكة حديد وشركة الخطوط البحرية وهيئة المواني البحرية، هذا بالإضافة إلى هذه القطاعات الأخرى التي فقدت مبالغ مخصصة لتمويل الوحدات بلغت جملتها (352,148,520) دولار، حيث بلغت الخسائر الناتجة من استئجار الطائرات بدلا من امتلاكها حوالي (220) مليون دولار كما بلغت الخسائر الناتجة من فرق الأسعار في الحصول على قطع الغيار (100) مليون دولار أما الخسائر الناتجة من توقف التشغيل في عدد كبير من المحطات فقد تجاوز (230) مليون دولار خلال فترة الحظر بإجمالي يصل إلى (550) مليون دولار خسائر فعلية بالإضافة إلى الخسائر الناتجة من الفرص المفقودة وفق التطور المفترض فتقدر بحوالي (1,800,000000) مليون دولار.

وبلغت مجمل خسائر شركة الخطوط الجوية السودانية المالية حوالي (550,000,000) دولار، الأمر الذي أدى إلى تدهور الشركة وتقلصت خطوط الشركة العالمية والإقليمية من (36) خط جوي إلى (9) خطوط، فيما الخسائر المتلاحقة على كافة حسابات الشركة منذ العام (1999م)، وفي العام 2015م اضطرت الشركة إلى تقليص العمالة أكثر من مرة لتفادي توقف الخدمات وترشيد العاملين.

أما هيئة السكة حديد قد لحقت بها خسائر فادحة حيث فقدت مبالغ مخصصة لتمويل الوحدات بالهيئة بلغت في جملتها (250,000,000) دولار، بينما الخسائر المالية وصلت (277,600,000) دولار، في ذات الوقت لحق تأثير الحظر بقطاع النقل البحري والمواني البحرية بجانب النقل البري حيث انعكس ذلك سلبا على المواطن السوداني بشكل مباشر، وتم إيقاف كل التعاملات البنكية مع نظيراتها من البنوك السودانية وأثر ذلك في التحويلات المالية والتسهيلات الائتمانية والحصول على القروض من البنوك لتسيير حركة التجارة والنشاطات المختصة في حركة الاستيراد مما يتطلب التحويل عبر السفارات وذلك يؤثر في ارتفاع كلفة المال والوقت بما لا يقل عن مليون دولار سنوياً.

فقد أثر هذا الحظر على استجلاب الإسبيرات وأصبحت معظم الوابورات الأمريكية خارج الخدمة. وتدنى إسهام السكة حديد في قطاع النقل العام إلى أقل من 10% من النقل البري في السودان بعد أن كان في فترة ما في السابق أكثر من 80% من النقل العام. هذا ما ذكره السيد نائب المدير العام للتشغيل. وأيضاً أكده السيد عمر محمد نور مدير عام السكة حديد السابق في افتتاحية مجلة السكة حديد العدد الثالث يناير 2001م، أنه فرضت سياسات الحظر الأمريكي العديد من السلبيات على كفاءة الوابورات وذلك لأن أكثر من 75% من الوابورات العاملة أمريكية ولقد أدت تلك السياسات إلى تدنى كفاءة كثير من الوابورات وتوقف بعضها عن العمل. وقد كان الحل في اتجاه السكة حديد إلى إيجار وابورات من جنوب أفريقيا واستجلاب وابورات جديدة من جنوب شرق آسيا (الهند والصين) وعدم الاعتماد على أمريكا والدول الغربية وكانت هذه سياسة الإدارة العليا لرفع كفاءة التشغيل.

واتجهت السكة حديد لشراء احتياجاتها من وابورات وعربات ومعدات من دول شرق آسيا، نتيجة للحصار الاقتصادي غير المعلن من الدول الغربية بعد مجيء ثورة الإنقاذ والحظر الأمريكي، وتوقف كل القروض والمنح والمساعدات الفنية، كان لابد من السعي لكسر هذا الطوق واختراق الحاجز فكان وإن اتجهت الدولة شرقاً وفتحت آفاقاً للتعاون الاقتصادي مع بعض الدول كالصين والهند وإيران وماليزيا استفادت منه السكة حديد في توفير احتياجاتها الأساسية لصيانة البني التحتية وشراء الجديد من وابورات وعربات وآليات ومعدات. وهو الاتجاه الذي مكن الهيئة من وقف التدهور ومن ثم الدخول في المرحلة الإنعاشية للسكة حديد. (عبد الرحمن وآخرون، 2011م، ص73).

الأزمة المالية العالمية:

بدأت جذور الأزمة المالية العالمية الحالية مع بدايات العام 2002م. وشهد نهاية العام 2008م انفجار الأوضاع وتأثر السودان بالأزمة المالية العالمية كنتاج لما خلفته الأزمة على بعض العوامل والعناصر، خاصة تدني أسعار النفط نسبة لاعتماد الموازنة العامة للدولة في السودان بصورة كبيرة (50%) على إيرادات النفط، وانخفاض أسعار النفط بالأسواق العالمية حيث أنخفض سعر برميل النفط من حوالي 140 دولار إلى 40 دولار، وإنخفاض أسعار الصادرات الأخرى نتيجة لانخفاض الطلب والكساد العالمي الذي أصاب معظم الاقتصاديات، فقد انخفضت أسعار وكميات الصادرات الأخرى غير البترولية إلى معدلات أثرت بصورة كبيرة على الموازنة العامة للدولة. وشمل أثر الأزمة على السودان، توقف التمويل الخارجي عن السودان بسبب توقف المؤسسات المالية عن التمويل نتيجة لما أصابها من أزمات سيولة وموارد، إلى جانب انخفاض التدفقات الخارجية وتشمل القروض الرسمية والمنح ومدخرات السودانيين العاملين بالخارج، أيضا أثر الأزمة امتد إلى الاستثمار الخارجي المباشر نتيجة لتفشي حالة من عدم اليقين ومخاطر عدم التأكد، فقد أحجم المستثمرون الأجانب عن الدخول في استثمارات وخاصة مع الدول ذات المخاطر العالية والناشئة من الظروف الاقتصادية والسياسية.

ومن هنا يتضح أن أثر الأزمة المالية على الاقتصاد السوداني كان كبيراً وأصاب كل مصادر إيرادات الدولة من صادرات بترولية وغير بترولية وكذلك التدفقات الخارجية سواء كان ذلك عن طريق التمويل أو التدفقات الخارجية من قروض ومنح ومدخرات مغتربين أو الاستثمار الأجنبي المباشر.

اثرت الأزمة على القطاعات الاقتصادية في السودان اما عن قطاع المالية العامة، أنه قبل أن تحل الأزمة المالية العالمية على الاقتصاد العالمي كان قطاع المالية العامة في السودان قد تأثر في العام 2006م - 2007م بأزمة مالية عامة نتجت عن تراكم سياسات اقتصادية ومالية أدت إلى ظهور عجوزات كبيرة في الموازنة العامة للدولة سببها التوسع الكبير في الإنفاق العام مع عدم وجود الموارد الكافية لمقابلة التزامات الدولة السياسية والأمنية والعسكرية إضافة إلى اقتسام الموارد حسبما نصت عليه اتفاقيات السلام التي تم توقيعها في جنوب وغرب وشرق السودان في العام 2005م وما تلاه وقبل أن يتعافى الاقتصاد السوداني من هذه الأزمة حلت

الأزمة المالية العالمية التي ظهرت آثارها جلية في انخفاض عائدات البلاد من النفط الذي تراجعت مبيعاته إلى نسبة تفوق الـ 80% مع اعتماد الموازنة عليه بنسبة تفوق الـ 50% إضافة إلى ما خلفته الأزمة من اثر على القروض والمنح الخارجية مما أدى إلى تفاقم العجز الحكومي مما جعل الحكومة تلجأ إلى المعالجات السريعة كالاستدانة من النظام المصرفي والجمهور لسد العجز مع ما يعتري ذلك من مخاطر عدم الاستقرار الاقتصادي والنقدي. اما القطاع الحقيقي قد تأثر بانخفاض الطلب على الصادرات وخفض الإنفاق الحكومي والذي أدى إلى تراجع النشاط وتزايد معدلات البطالة والتعثر عن سداد الالتزامات.

ومن هذا الواقع كان الأثر السالب على هيئة السكة حديد بالآتي:

- 1 -توقف المنح والقروض الواردة لمؤسسات الدولة ومنها السكة حديد.
- 2 -توقف التمويل الخارجي عن السودان بسبب توقف المؤسسات المالية عن التمويل نتيجة لما أصابها من أزمات سيولة وموارد.
- 3 - أحجم المستثمرون الأجانب عن الدخول في استثمارات وخاصة مع الدول ذات المخاطر العالية والناشئة في الظروف الاقتصادية والسياسية مما جعل سياسة الخصخصة ذات خيارات محدودة.
- 4 -انخفاض عائدات البلاد من النفط قلل المنقول بواسطة السكة حديد وبذلك قل العائد من النقلات.
- 5 -العجز في الموازنة أدى إلى إحجام الدولة عن دعم مرفق السكة حديد.
- 6 -تأثرت السكة حديد بانخفاض الطلب على الصادرات والواردات.

المبحث الثالث مناقشة الفرضيات

الفرضية الأولى: (يوجد تخطيط بصورة علمية في السودان):

أثبتت الدراسة صحة الفرضية وذلك من خلال الفصل الثاني المبحث الأول أن التخطيط في السودان يقوم بالطريقة العلمية إلا أن الطرق والوسائل المستخدمة في التخطيط بدائية وتقليدية مما أدت إلى قصور عملية التخطيط الاقتصادي، أيضا مشاكل السودان الاقتصادية والسياسية أدت إلى تعقيد سير وتنفيذ الخطط في السودان وهيئة سكة حديد خاصة لذلك لم تحقق النتائج المرجوة.

الفرضية الثانية: (عدم توفير التمويل اللازم أثر سلبا على تنفيذ مشروعات السكة حديد):

أثبتت الدراسة صحة الفرضية من خلال الفصل الرابع المبحث الثاني، أن أبرز المشكلات التي تواجه تنفيذ مشروعات الهيئة هي عدم توفير التمويل اللازم، ومن أبرز المشاكل المالية للسكة حديد هي أن الاستثمار في السكة حديد يحتاج إلى رأس مال ضخم وتمويل خارجي عبر الاتفاقيات الدولية والمنح والقروض ولا يكفي التمويل الذاتي أو تمويل الدولة وهذه هي المشكلة الأساسية.

كما أفاد نائب مدير إدارة المشروعات أن الهيئة طرحت بعض المشروعات للتمويل بنظام البوت، لكن لم تنجح الهيئة في استقطاب ممولين. والنظام المتبع حاليا في تنفيذ المشروعات هو توفير التمويل والمساهمة في التنفيذ بواسطة ممولين وطنيين.

الفرضية الثالثة: (تهلاك البني التحتية وتدهور ورش التأهيل والصيانة أدى إلى تدهور السكة

حديد):

أثبتت الدراسة صحة الفرضية من خلال الفصل الرابع المبحث الثاني، أن البني التحتية وارتفاع تكلفة بناءها وصيانتها فهي لا تستطيع إلا أن تقوم بها الدولة. مما أدى إلى تدهور إيرادات السكة حديد والعملية الصعبة مما تسبب في عدم مقدرتها على توفير معينات تشييد وصيانة البني التحتية من قضييب ومكنه وخلافه وبالتالي تعثرت مشروعات التطوير والتنمية في السكة حديد. أيضا بدائية أشغال الصيانة إذ لا زالت تعتمد على العمل اليدوي المباشر بالرغم من استجلاب بعض الماكينات والأدوات البسيطة من الخارج. أيضا مشكلة تأهيل

الوابورات الأمريكية الصنع والألمانية والتي تشكل نسبة عالية من وابورات الهيئة. ومشكلة ضعف الكوادر الفنية وعدم التأهيل والتدريب أدى إلى ضعف الكفاءة في الأداء.

الفرضية الرابعة: (كانت لمشاركة القطاع الخاص في تشغيل السكة حديد أثار إيجابية):

أثبتت الدراسة صحة الفرضية من خلال الفصل الرابع المبحث الأول، إفادة السيد نائب مدير المشرعات أن إسهام القطاع الخاص في النقل السككي وزيادة إيرادات الهيئة محدود، كما أفاد أن الاستثمار في السكة حديد يحتاج النفس الطويل في التمويل وشركات القطاع الخاص تسعى إلى العائد الربحي السريع، ومعظم الشركات ما عدا شركة سيقا التي تعمل في مجال النقل التخصصي أصبحت تعاني في سداد التزاماتها، ويمكن تقييم تجربة مشاركة القطاع الخاص بأنها غير ناجحة وكان إسهامها محدودا.

الفرضية الخامسة: (أثر الحظر الأمريكي على السودان سلبا على أداء السكة حديد).

أثبتت الدراسة صحة الفرضية وذلك من خلال الفصل الرابع المبحث الثاني أن الحظر الأمريكي أثر سلبا على أداء السكة حديد بسبب توقف كل الوابورات الأمريكية لعدم توفر إسيبرات الصيانة لها مما أدى رفع تكلفة نقل البضائع من مناطق الإنتاج إلى الاستهلاك، أيضا أثر الحظر الأمريكي على إسهام السكة حديد في قطاع النقل العام (حاليا لا يتعدى 10%) من النقل البري في السودان بعد أن كان في فترة ما في السابق أكثر من (80%) من النقل العام.

خلاصة الفصل الرابع:

تناول الفصل الرابع دراسة حالة هيئة سكة حديد السودان وذلك من خلال مبحثين، تناول المبحث الأول النبذة التاريخية لهيئة سكة حديد السودان ودور الهيئة ف التنمية الاجتماعية والاقتصادية إضافة ل مساهمة القطاع الخاص في تطور الهيئة، أما المبحث الثاني فتناول مشاكل ومعوقات تنمية وتطوير سكة حديد السودان، ومناقشة الفرضيات.

الخاتمة

النتائج و التوصيات

النتائج: Findings

أولاً: النتائج العامة. general finding.

ثانياً: النتائج الخاصة. special finding.

التوصيات: Recommendations

أولاً: التوصيات العامة .recommendation general.

ثانياً: التوصيات الخاصة. special recommending.

النتائج العامة :

- 1 -يوجد تخطيط بصورة علمية في السودان.
- 2 -عدم توفير التمويل اللازم أثر سلبا على تنفيذ مشروعات السكة حديد.
- 3 -تهالك البني التحتية وتدهور ورش التأهيل والصيانة أدى إلى تدهور السكة حديد .
- 4 -أسهمت تجربة مشاركة القطاع الخاص في رفع الكفاءة التشغيلية للسكة حديد وزيادة طاقة النقل.
- 5 -الحظر الأمريكي على السودان أثر سلبا على هيئة السكة حديد.
- 6 -الفشل في وضع خطط اقتصادية متناسقة وعدم وجود جهاز إداري كفاء للتخطيط وانعدام نظريات واضحة تحدد معالم اقتصاد السودان.
- 7 -عدم وجود أجهزة للبحث العلمي والدراسات اللازمة في مجال التخطيط الاقتصادي.
- 8 -بدائية الوسائل المستخدمة في جمع المعلومات في عملية التخطيط.
- 9 -عدم وجود رقابة فعالة وعدم قدرة الأجهزة السياسية على تطوير عملية التخطيط المستمر.
- 10 - هناك تعدد في وسائل وشبكات النقل الحديثة في السودان، والتي تربط معظم مناطق السودان خاصة السكة حديد والطرق المعبدة لكنها تعاني من مشاكل عديدة منها قلة التمويل، ضعف الصيانة، غياب الخطط والسياسات المتكاملة لإدارة هذا القطاع.
- 11 - اعتمدت السكة حديد اعتمادا رئيسيا على الدولة في بداية إنشائها وبضعف إمكانات الدولة اعتمدت على المنح والقروض الخارجية في تمويل مشروعاتها الاستثمارية وتوفير مستلزمات تشغيلها.

النتائج الخاصة:

- 1 - الحظر الأمريكي على السودان تسبب في عدم حصول السكة حديد على الإسبيرات للوابورات أمريكية الصنع مما أدى إلى تدنى كفاءتها وتوقف بعضها عن العمل.

- 2 - ساهمت الأزمة الاقتصادية العالمية في تدهور السكة حديد، بسبب توقف التمويل الخارجي، المنح والقروض، الاستثمارات الخارجية، قلة مدخرات المغتربين، وإحجام الدولة عن الدعم.
- 3 - تجربة مشاركة القطاع الخاص لم تحقق النجاح المطلوب، وكان إسهامها محدوداً، عدا تجربة شركة سيقا التي تعمل في مجال النقل التخصصي.

التوصيات العامة:

- 1 - العمل على بناء مؤسسات أكاديمية تخطيطية متخصصة لها القدرة على أداء دورها في مد هذا المجال بالكوادر البشرية ذات التأهيل والتدريب العالي.
- 2 - فتح مجال للخبراء والمتخصصين والمحللين السياسيين والاقتصاديين لدراسة الوضع الذي تمر به الدولة لتحديد الخطط الجيدة التي يمكن تنفيذها على أرض الواقع.
- 3 - أهمية التخطيط الاقتصادي السليم وتقييم أداء البرامج والمشروعات ومتابعتها وذلك لتسهيلها وإمكانية تنفيذها.
- 4 - ضرورة توفير الدعم المادي والفني حتى يتثنى للقائمين بأمر التخطيط من أداء واجبهم في وضع خطط محكمة ومتوازنة وفق المعطيات المطلوبة.
- 5 - أهمية الاعتماد في التخطيط الاقتصادي مواكبة التطور التقني والتكنولوجي للأجهزة في كافة المجالات.
- 6 - دعم البنية التحتية وتعبيد الطرق وتوفير التجهيزات اللازمة لتطوير قطاع النقل عامة وخاصة هيئة سكة حديد السودان.
- 7 - إشراك القطاع الخاص في أنشطة الهيئة يمكن من ترقية الخدمات وتجويدها وذلك لوجود المنافسة والاهتمام الأكبر الذي ستجده القطاعات التي لا تشكل أولوية بالهيئة كقطاع النقل.
- 8 - العناية بالكادر البشري لأنه العنصر الأساسي المساعد للدولة في جميع العمليات وبهم يرقى المجتمع ويصل إلى حد التقدم.

9 - ضرورة مواصلة الدراسات في مجال التخطيط الاقتصادية لأهميته في تحقيق النمو الاقتصادي وصولاً إلى معرفة الأسباب التي أفضت هذا المجال عن لعب دور في الاقتصاد.

10 - ضرورة توفير التمويل اللازم لقطاع النقل البري بجانب معينات العمل المختلفة كقطع الغيار والتكنولوجيا اللازمة إضافة لصيانة وتجديد شبكات النقل والمواصلات المختلفة لتكون مواكبة لبرامج التنمية الاقتصادية المختلفة.

التوصيات الخاصة:

بناءً على نتائج الدراسة، يوصى الباحث بالمجموعة التالية من التوصيات على أمل أن تكون مفيدة في معالجة مشكلة الدراسة:

- 1 - ضرورة تنمية وتطوير السكة حديد لرفع أداء وكفاءة التشغيل.
- 2 - توسعة الشبكة الحديدية وتحديثها وميكنة كل أعمال الصيانة والتجديدات.
- 3 - السعي لتوفير تمويل خارجي بواسطة منح وقروض وصناديق التمويل العالمية وتفعيل اتفاقيات التعاون مع الدول الصديقة، وابتكار أساليب تمويل غير تقليدية (تجربة التمويل بواسطة الشركات الوطنية) الماضية حالياً وتوسيعها.
- 4 - إعادة هيكلة السكة حديد بما يتوافق مع مراحل إعادة بناء السكة حديد وتطويرها وتنميتها.
- 5 - الاستفادة القصوى من تقانة المعلومات وأنظمتها لإدخال تحسينات جذرية على أعمال الهيئة بما يحسن مستوى البنية التحتية ويزيد من كفاءة العمليات الإدارية والتنظيمية والتشغيلية والتسويقية للهيئة.
- 6 - تدريب وتأهيل الكوادر الفنية المتخصصة والعاملين وتبادل المعلومات في مجال البحث العلمي وإقامة دورات تدريبية وبحثية من خلال المنظمات المتخصصة والسكك الحديدية المتطورة.

المقترحات:

يقترح الباحث إجراء دراسات مستقبلية في:

- 1- دراسة معوقات التخطيط الاقتصادي في السودان.
- 2- تقييم تجربة القطاع الخاص في تشغيل السكة حديد.

المراجع

أولاً: القرآن الكريم.

سورة الحديد الآية 25.

ثانياً: المراجع

- 1/ أحمد الخشاب وآخرون 1996م، الطريق الصعب طريق التنمية، دار الجيل للطباعة، بيروت.
- 2/ أمنيه سالم 2015م، إدارة الأزمات والتخطيط الرقابي، المكتب العربي للمعارف، بدون طبعة.
- 3/ الشريف بابكر 1990م، قراءات في اقتصاديات النقل والاتصالات، جامعة الخرطوم، بدون طبعة.
- 4/ عبد العظيم سليمان المهل 2007م، التنمية الاقتصادية والتخطيط الاقتصادي، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 5/ عقيل جاسم عبد الله 1999م، التخطيط الاقتصادي، عمان، دار مجدلاوي للنشر.
- 6/ عبد الوهاب الأمين 2007م، اقتصاديات التنمية والتخطيط، الطبعة الأولى.
- 7/ علاء فرج الطاهر 2011م، التخطيط الاقتصادي، بدون طبعة.
- 8/ علي أحمد سليمان 1977م، خطط وبرامج التنمية في جمهورية السودان، بدون طبعة.
- 9/ عبد الرحيم أحمد إبراهيم 2004م، اقتصاديات النقل في السودان، بدون طبعة، دار عزة للنشر.
- 10/ صديق قسم الله 2005م، تجربة مشاركة القطاع الخاص في سكة حديد السودان، بدون طبعة.
- 11/ محمد محمد الماحي 2010م، تخطيط وتمويل التنمية (المناهج، النماذج، التطبيق)، الطبعة الأولى، بستان المعرفة للنشر.
- 12/ محمد عبد المنعم عفر 1992م، التنمية والتخطيط الاقتصادي وتقويم المشروعات في الاقتصاد السوداني، الطبعة الأولى، دار الوفاة للطباعة والنشر، المنصورة.

13/ محمد درار الخضر 2009م، اقتصاديات النقل في السودان، بدون طبعة، دار عزه للنشر والبحوث.

ثالثاً: الرسائل الجامعية

أ/ الدكتوراة:

1 - علي الحسن محمد نور زروق (2015م)، أثر التخطيط الإستراتيجي على التنمية

الاقتصادية في السودان، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة، جامعة بخت

الرضا.

2 - بهاء الدين حسن علي ادم (2013م)، دور التخطيط الإستراتيجي في تطوير أداء

القيادات الإدارية بالمؤسسات الحكومية، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة،

جامعة النيلين.

3 - عبد الله ادم خميس ضحية (2010م)، أثر التخطيط الإستراتيجي على الأداء

الضريبي في السودان، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة، جامعة السودان

للعلوم والتكنولوجيا.

4 - محمد عبد الله محمد أحمد (2010م)، دور التخطيط الإقليمي في التنمية الاقتصادية

والاجتماعية في السودان، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشوره، جامعة

السودان للعلوم والتكنولوجيا.

5 - نبيل محمد الحسن عبد الرحمن (2017م)، أثر النقل النهري في التجارة الخارجية

للسودان، رسالة دكتوراه في الاقتصاد غير منشوره، جامعة السودان للعلوم

والتكنولوجيا.

6 - عبد الرحمن شريف، بابكر الرضي، جعفر بابكر إبراهيم، محي الدين عثمان،

الجلاء نور الدايم، أسماء بخيت، رقية فرج (2011م)، تنمية وتطوير هيئة سكة

حديد السودان، أكاديمية السودان لعلوم الاتصال.

ب/ الماجستير:

1 - عبد القادر هجو السر (2016م)، أثر التخطيط الاقتصادي على أداء الهيئات العامة،

رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشوره، جامعة وادي النيل.

- 2- أماني بابكر ادم حسن نصر (2015م)، دور التخطيط الاقتصادي في تنشيط الصادرات السودانية، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشوره، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 3- نجوان عمر حسين طاهر (2012م)، أثر التخطيط الاقتصادي في جذب الاستثمار الأجنبي لقطاع السياحة السوداني، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشوره، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 4- عادل محمد أحمد صالح (2008م)، أثر الإستراتيجية القومية الشاملة على أداء الجهاز المصرفي السوداني، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشوره، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

رابعاً: المجلات والنشرات:

- 1 -مجلة السكة حديد 2006م، حوار مع السيد المدير العام، العدد الرابع، سبتمبر.
- 2 -مجلة السكة حديد الافتتاحية 2001م، دور الدولة في تطوير هيئة السكة حديد، العدد الثالث، يناير.
- 3 -مجلة السكة حديد 2000م، حوار مع رئيس مجلس إدارة السكة حديد، العدد 59، يناير.
- 4 - إدارة التخطيط والإحصاء والدراسات ونظم المعلومات 2002م، هيئة سكه حديد السودان، الوضع الراهن والمشاكل والحلول.
- 5 -النشرة الإحصائية للنقل(1991-1993م) 2010م، نشرة تصدر عن وزارة المالية والتخطيط القومي، الخرطوم.

خامساً: الأوراق العلمية

- 1 - عبد الرحيم محمد عبد الرحيم 2005م، نائب المدير العام للبنى التحتية لسكة حديد السودان، البناء والتشييد لسكة حديد السودان، الندوة الثانية عشر للإتحاد العربي للسكة حديد، الخرطوم، 18-21 سبتمبر.
- 2 - محمد زروق سعيد 2014م، مراحل تطور التخطيط الاقتصادي والاجتماعي في السودان، الخرطوم، سونا، 7:54.

3 - الوسيلة الأمين، دور السكة حديد في تحقيق المصالح الوطنية والإستراتيجية، بدون تاريخ.

4 - دراسة الدور الرائد لهيئة سكه حديد السودان في مجال النقل البري 2016م.

5 - الخطة الخمسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (1970-1971م، 1974-1975م) المجلد الأول، وزارة التخطيط، الخرطوم.

6 - الخطة السادسة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (1977-1978م) 1976م، المجلد الأول، الخرطوم.

7 - الإستراتيجية القومية الشاملة(1992-2002م)، المجلد الأول.

8 - البرنامج الثلاثي للإنقاذ الاقتصادي(1990-1993م).

9 - السكة حديد 1991م، توصيات مؤتمر إنقاذ السكة حديد.

سادسا: المقابلات:

1 - عبد الرحمن الشريف، مدير إدارة التخطيط والمشرعات، الخرطوم، هيئة سكة حديد السودان، 2018/3/12م، 10:30ص.

2 - محمد عثمان، إدارة التخطيط والدراسات، الخرطوم، هيئة سكه حديد السودان، 2018/3/15م، 1م.

سابعا: الإنترنت:

1/ جمال داؤود سليمان وآخرون، التخطيط الاقتصادي ، 2017/11/28م الساعة العاشرة صباحا، موقع الأكاديمية العربية الدنمارك.

ثامنا: المطبوعات:

1/ علي أحمد الأمين 2013م، اقتصاديات التنمية والتخطيط، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

الملاحق

Statistics

		person	Goods
N	Valid	10	11
	Missing	1	0
	Mean	215493.90	883555.18
	Std. Deviation	287474.230	1056250.385
	Range	972148	3788919
	Minimum	21852	10081
	Maximum	994000	3799000