

الفصل الخامس

تحليل ومناقشة فرضيات الدراسة

المبحث الأول : تحليل بيانات الدراسة :

يقوم الباحث في هذا المبحث بعمل تحليل لبيانات الدراسة من خلال تحليل آراء المبحوثين باستخدام أساليب الأحصاء الوصفي من خلال التوزيع التكراري والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري للبيانات ، بالإضافة إلى اختبار فروض الدراسة .

المطلب الأول : الأساليب الاحصائية للدراسة :

أولاً: الأساليب الاحصائية للدراسة :

يهدف هذا الجزء من البحث إلى عرض أهم الأساليب الاحصائية التي استخدمت في الدراسة ، من اختيار لعينة الدراسة ، مصادر جمع البيانات باستخدام الاستبيان ، وتحليل اجابات المبحوثين في محاولة للوصول إلى النتائج والتوصيات من خلال الدراسة التطبيقية .

ثانياً: اختيار عينة مجتمع الدراسة :

تم توزيع استمارة الاستبيان على عينة مختارة من العاملين في مجال النقل الجوي ومن مجتمع الدراسة تم إختيار عدد من المختصين ذوي الخبرات الطويلة التي تجمع بين الكفاءة العالية في المجال الفني والاقتصادي والاداري ، حيث تم توزيع عدد (25) استمارة على النحو التالي :

- 1/ عدد (10) استمارة للمتخصصين في النقل الجوي بالطيران المدني .
- 2/ عدد (10) استمارة للمتخصصين بشركة الخطوط الجوية السودانية .
- 3/ عدد (5) استمارات وزعت على الشركات الخاصة .

ثالثاً: الادوات الاحصائية المستخدمة :

يستخدم الباحث ادوات الاحصاء الوصفي ، باستخدام جداول التوزيع التكراري والانحراف المعياري للبيانات ، واستخدام اختبار كا² لإثبات الفرضيات و معامل الارتباط R ، وللحصول على نتائج أكثر دقة تم استخدام برنامج التحليل الاحصائي SPSS .

المطلب الثاني : تحليل آراء المبحوثين:

السؤال الاول : هل تختلف صناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات الاخرى؟

جدول رقم (5-1)

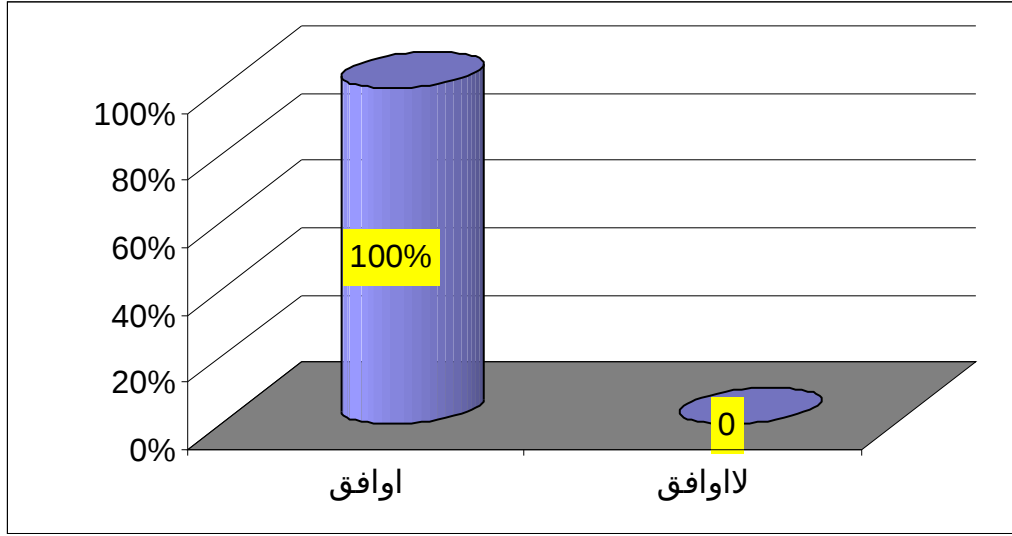
نتائج اختلاف صناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات

الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	النسبة %	التكرار	البيان
0.0000	1	100	25	اوافق

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-1)

نتائج اختلاف صناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات



المصدر ر: الباحث

من الشكل أعلاه رقم (5-1) وبيانات الجدول أعلاه رقم (5) - كانت اجابات المبحوثين على السؤال الأول بمتوسط حسابي (1) وانحراف معياري (0.0000) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين .

يتضح أن جميع المبحوثين يوافقون بنسبة 100% على إختلاف صناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات الاخرى ، وذلك لعدة اسباب تتعلق بالسلامة الجوية وارتباطها بالمعايير الدولية وأن التحول في هذه الصناعة يحدث على المستوى الدولي أولاً وبموافقة الدول الاعضاء في منظمة الطيران المدني الدولية (الايكاو) ، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الالاتا).

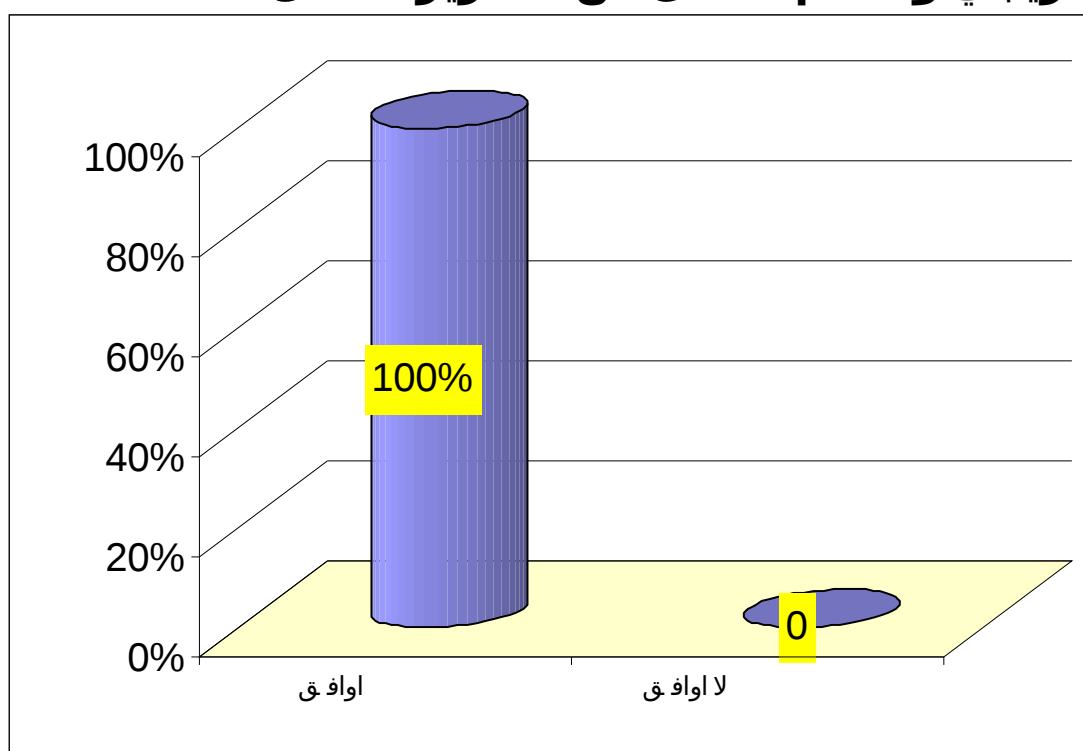
السؤال الثاني : تطبيق سياسة تحرير اسواق النقل الجوي بشكل تدريجي ومنظم افضل من التحرير الكامل ؟

جدول رقم (5-2)
تطبيق سياسة تحرير اسواق النقل الجوي بشكل تدريجي ومنظم افضل من التحرير الكامل

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	25	100	1	0.0000

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (2-5) تطبيق سياسة تحرير اسواق النقل الجوي بشكل تدرجي ومنظم افضل من التحرير الكامل



المصدر : الباحث

من بيانات الجدول أعلاه رقم (2-5) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الاول بمتوسط حسابي (1) وانحراف معياري (0.0000) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، يتضح أن جميع المبحوثين يوافقون بنسبة 100% على أن تطبيق سياسية التحرير بشكل تدريجي ومنظم افضل من تطبيق سياسة التحرير الكامل ، ومن خلال الدراسة لم يجد الباحث أي دولة قامت بتطبيق سياسة التحرير مباشرة وبشكل كامل ، إنما اتبعت معظم الدول التدرج في التطبيق .

السؤال الثالث: التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي لم يأتي بارادة المسؤولين وانما جاء نتيجة لدوافع وضغوط غير ارادية ؟

جدول رقم (3-5)

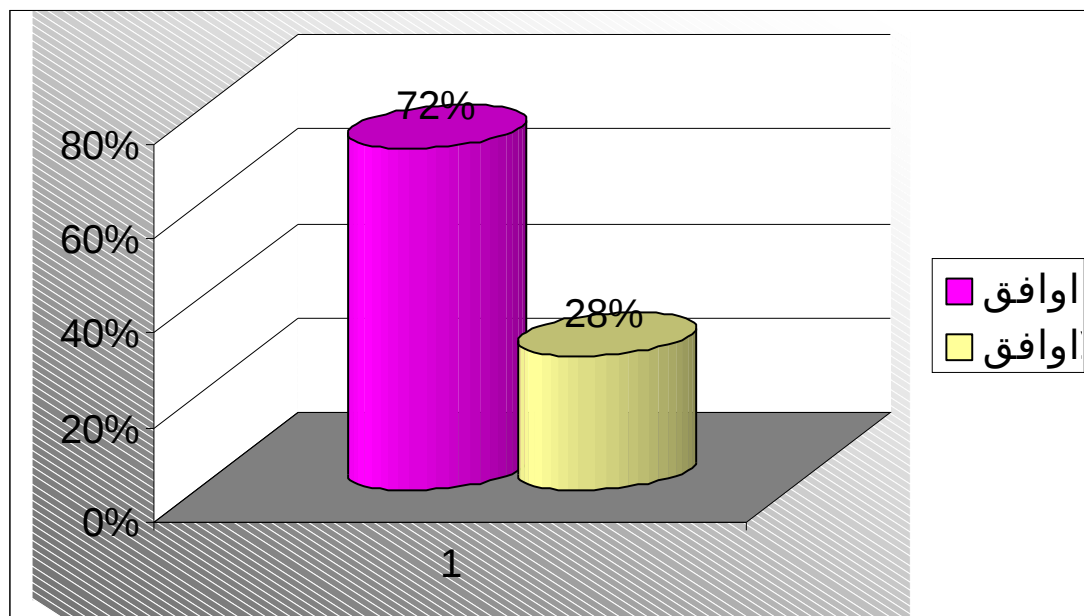
التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي لم يأتي بارادة المسؤولين وانما جاء نتيجة لدوافع وضغوط غير ارادية

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أوافق	18	72	1.28	0.4583
لا أوافق	7	28		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (2-5)

التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي لم يأتي بارادة المسؤولين وانما جاء نتيجة لدوافع وضغوط غير ارادية



المصدر: الباحث

يتضح من الشكل رقم (3-5) ونتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (3-5) كانت إجابات المبحوثين على السؤال الثالث بمتوسط حسابي (1.28) وانحراف معياري (0.4583) وتشير هذه القيمة إلى تجانس إجابات المبحوثين ، نجد أن نسبة 72% من المبحوثين يوافقون ، على أن التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي لم تأتي بإرادة المسؤولين ، وإنما جاءت نتيجة لدوافع وضغوط غير إرادية ، وأن 7% منهم لا يوافقون . ويتوافق رأي الباحث مع نسبة الـ 72% حيث توصل الباحث من خلال الدراسة إلى أن عملية التحول لمشاركة القطاع الخاص كانت نتيجة للضغوط التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية على قطاع النقل الجوي ، بالإضافة إلى الضغوط المالية التي واجهت هذا القطاع ، وبالتالي فإن عملية التحول لم تكن نتيجة للفوائد التي حققتها الخصخصة .

السؤال الرابع : يتعبّر قطاع النقل الجوي غير جاذب للاستثمارات الخاصة نسبة لضخامة الاموال المستثمرة فيه وقلة العائدات؟

جدول رقم (4-5)

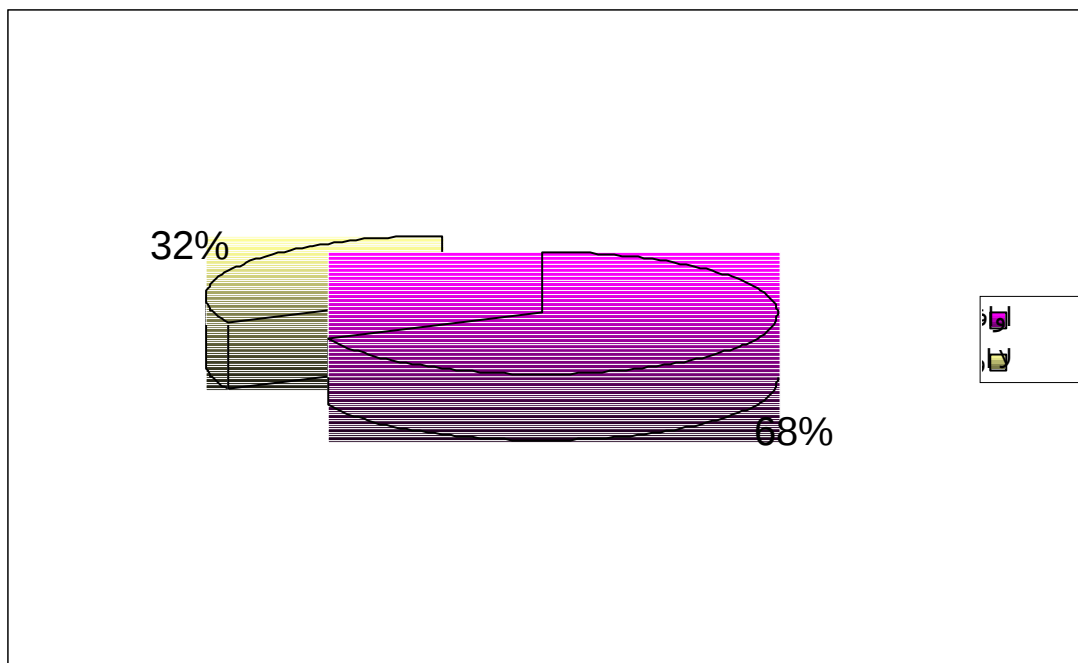
يتعبّر قطاع النقل الجوي غير جاذب للاستثمارات الخاصة نسبة لضخامة الاموال المستثمرة فيه وقلة العائدات

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	17	68	1.32	0.4761
لا اوافق	8	32		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (4-5)

**يتغير قطاع النقل الجوي غير جاذب للاستثمارات الخاصة
نسبة لضخامة الاموال المستثمرة فيه وقلة العائدات
المصدر : الباحث**



يتضح الشكل رقم (4-5) و نتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (4-5) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الرابع بمتوسط حسابي (1.32) وانحراف معياري (0.4761) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، أن 68% من المبحوثين يوافقون على أن قطاع النقل الجوي يعتبر غير جاذب للإستثمارات الخاصة نسبة لضخامة الاموال المستثمرة فيه وقلة العائدات ، ويتفق الباحث مع هذه الفئة من خلال ما توصل اليه في الدراسة النظرية حيث أن المستثمر من القطاع الخاص يبحث عن العائدات السريعة وهذا ما لا يتوفر في قطاع النقل الجوي حيث العائدات تحتاج إلى فترات طويلة الاجل وهذا ما لا يتحملة القطاع الخاص ، وبالتالي فإن درجة التجاوب مع استثمارات النقل الجوي من القطاع الخاص ضعيفة مما تشكل عائقاً لتمويل الكثير مشاريع تطوير النقل الجوي ، وان مانسبتهم 32% لا يوافقون وتعتبر قطاع النقل الجوي جاذب للاستثمارات .

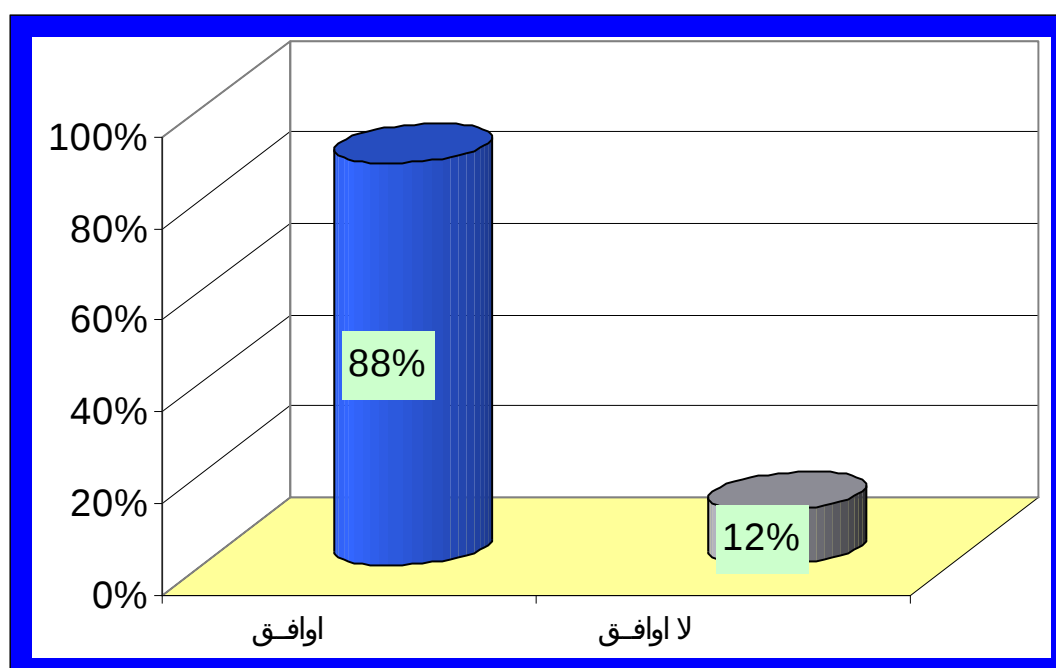
السؤال الخامس : اتجهت الدول الي خصخصة شركاتها الوطنية نسبة للصعوبات المالية التي واجهت تلك الشركات بشكل رئيسي؟

جدول رقم (5-5)
اتجهت الدول إلى خصخصة شركاتها الوطنية نسبة
للمصعوبات المالية التي واجهت تلك الشركات بشكل رئيسي

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	22	88	1.12	0.3317
لا اوافق	3	12		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-5)
اتجهت الدول إلى خصخصة شركاتها الوطنية نسبة
للمصعوبات المالية التي واجهت تلك الشركات بشكل رئيسي
المصدر: الباحث



يتضح الشكل رقم (5-5) و نتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-5) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الخامس بمتوسط حسابي (1.12) وانحراف معياري (0.3317) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، أن نسبة 88% من العينة محل الدراسة توافق على أن إتجاه الدول إلي خصخصة شركاتها الوطنية نتيجة للمصعوبات المالية التي واجهت تلك الشركات بشكل

رئيسى ، وأن 12% ترى أن الصعوبات المالية لم تكن العنصر الأساس لخصخصة الشركات الوطنية ، ويوافق الباحث رأي هذه الفئة ، ولكن الصعوبات المالية تمثل العامل ذو الثقل الأكبر في معظم الشركات الوطنية التي تمت خصصتها .

السؤال السادس : هل تشكل التحديات الاقتصادية للعولمة من نقل للملكية والتحالفات والمنافسة تحديا مباشرا لصناعة النقل الجوي ؟

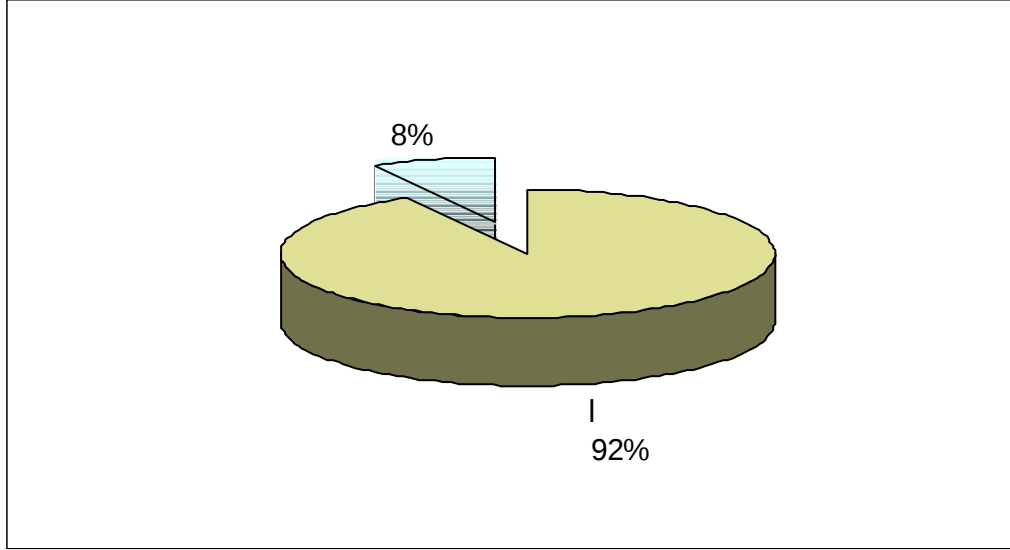
جدول رقم (5-6)
هل تشكل التحديات الاقتصادية للعولمة من نقل للملكية والتحالفات والمنافسة تحديا مباشرا لصناعة النقل الجوي

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	23	92	1	0.2769
لا اوافق	2	8		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-6)

هل تشكل التحديات الاقتصادية للعلومة من نقل للملكية والتحالفات والمنافسة تحدياً مباشراً لصناعة



النقل الجوي

المصدر: الباحث

يتضح من الشكل (5-6) نتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-6) كانت اجابات المبحوثين على السؤال السادس بمتوسط حسابي (1) وانحراف معياري (0.0000) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، كانت اجابات المبحوثين علىالسؤال السادس بمتوسط حسابي (1) وانحراف معياري (0.2769) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، أن 92% من آراء المبحوثين يوافقون على أن التحديات الاقتصادية للعلومة تشكل تحدياً مباشراً لصناعة النقل الجوي ، وأن 8% منهم لا يوافقون على ذلك ، وتتوافق آراء المبحوثين مع رأي الباحث .

السؤال السابع : رغم الفرص المتاحة لقطاع النقل الجوي بالسودان إلا أنه يظل غير قادر على مواجهة تحديات المنافسة العالمية ؟

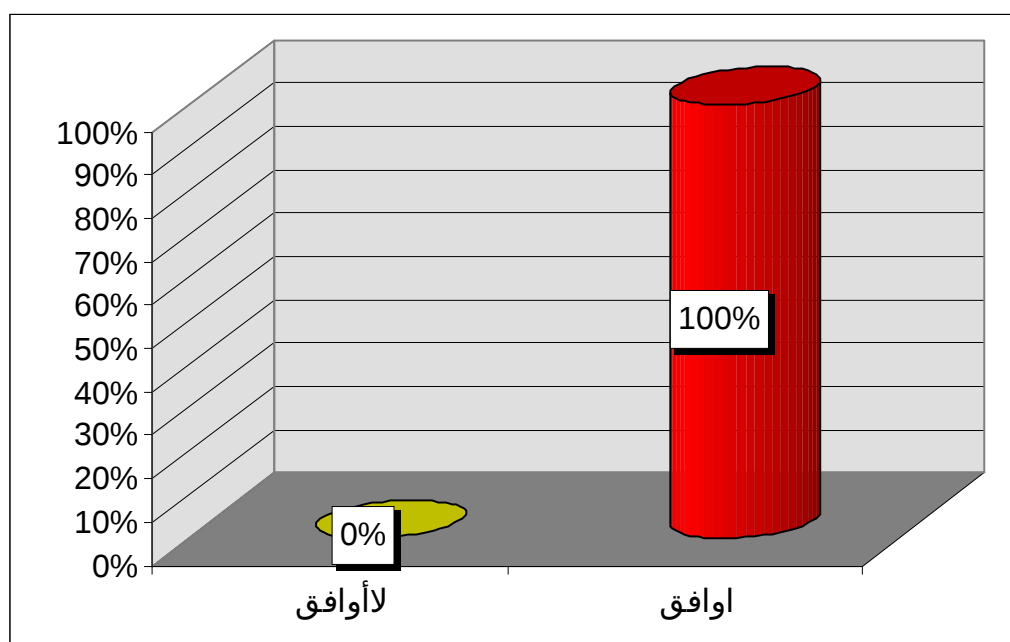
جدول رقم (5-7)

**رغم الفرص المتاحة لقطاع النقل الجوي بالسودان الا
انه يظل غير قادر على مواجهة تحديات المنافسة
العالمية**

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	25	100	1	0.0000

المصدر: نتائج برنامج spss

**شكل رقم (7-5)
رغم الفرص المتاحة لقطاع النقل الجوي بالسودان الا
انه يظل غير قادر على مواجهة تحديات المنافسة**



العالمية

المصدر:الباحث

يتضح من الشكل رقم (7-5) و نتائج التحليل بالجدول أعلاه
رقم (7-5) كانت إجابات المبحوثين على السؤال السابع بمتوسط

حسابي (1) وانحراف معياري (0.0000) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، أن جميع العينة محل الدراسة يوافقون بنسبة 100% على أنه رغم الفرص المتاحة لقطاع النقل الجوي بالسودان إلا أنه يظل غير قادر على مواجهة تحديات المنافسة العالمية ، ويوافق هذا الرأي رأي الباحث ، فقطاع النقل الجوي رغم المساحات الشاسعة وتباعد مناطق السودان ، وعدم ربطها بالطرق البرية الكافية ، بالإضافة إلى موقعه المميز جغرافياً ، وموارده الوفيرة وغيرها من الفرص المتاحة لخلق صناعة نقل جوي على مستوى دولي ، إلا أن عدم قدرة هذا القطاع على جذب الاموال والاستثمارات ، وضعف البنيات التحتية للمطارات ، وعدم اهتمام الدولة خلق قطاعاً ضعيفاً لايقوى على المنافسة العالمية .

السؤال الثامن : هل تعتبر اموال قطاع النقل الجوي بالسودان امولا مهدرة وغير موظفة لتطويره ؟

جدول رقم (5-8)

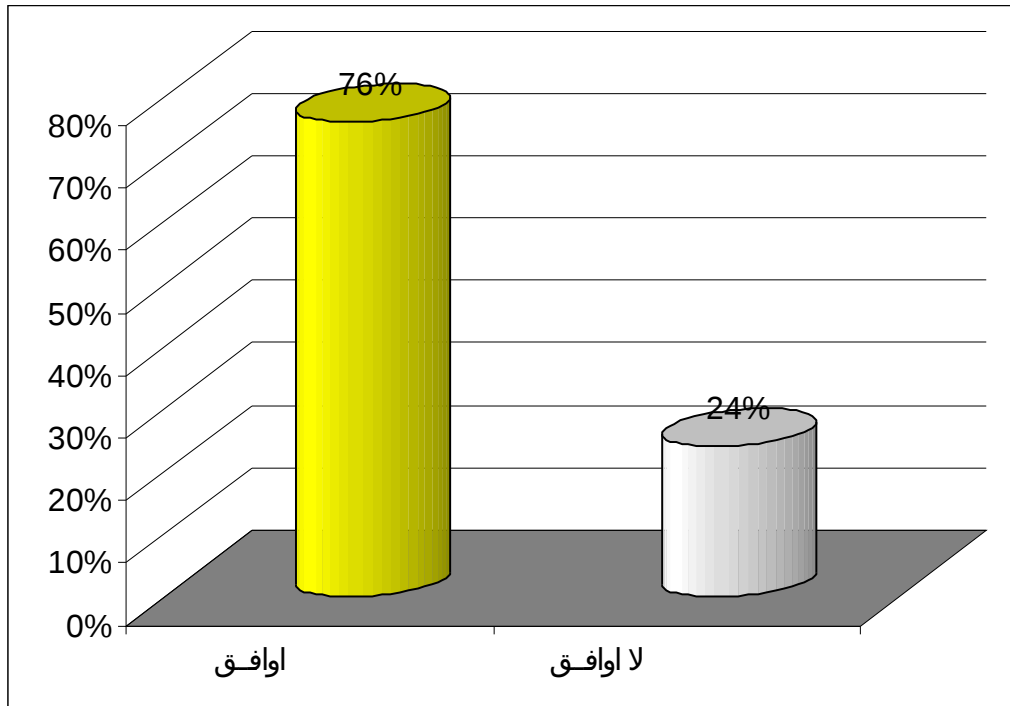
هل تعتبر أموال قطاع النقل الجوي بالسودان أموالاً مهدرة وغير موظفة لتطويره

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أوافق	19	76	1.24	0.4359
لا أوافق	6	24		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-8)

هل تعتبر أموال قطاع النقل الجوي بالسودان أموالاً مهدرة وغير موظفة لتطويره



المصدر: الباحث

يتضح الشكل (8-5) و نتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (8-5) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الثامن بمتوسط حسابي (1.24) وانحراف معياري (0.4359) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، إن الذين يوافقون من أفراد العينة محل الدراسة على أن أموال قطاع النقل الجوي بالسودان أموالاً مهدرةً وغير موظفة لتطويره تمثل بنسبتهم 76% ، والذين لا يوافقون تمثل نسبتهم 24% ، ويرى الباحث أن أموال قطاع النقل الجوي بالسودان تعتبر مهدرة بسبب عدم التخطيط السليم ، والتدخل الحكومي في شؤون النقل الجوي .

السؤال التاسع : عدم التخطيط السليم من مؤشرات تدهور النقل الجوي بالسودان ؟

جدول رقم (9-5)

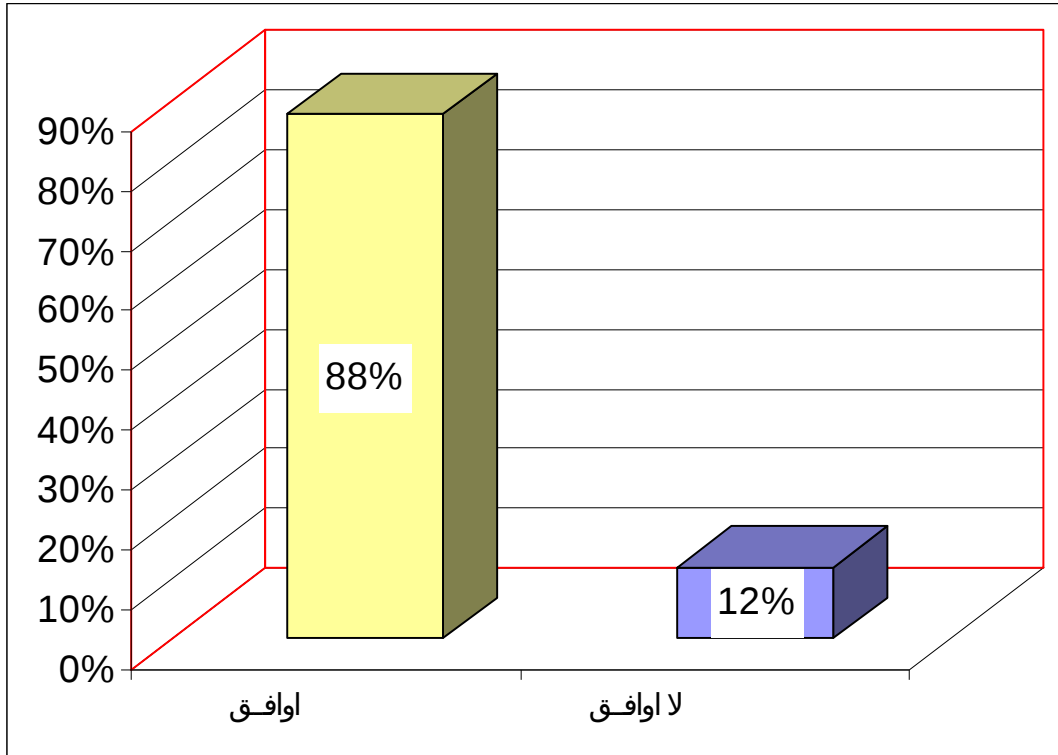
عدم التخطيط السليم من مؤشرات تدهور النقل الجوي في السودان

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أوافق	22	88	1.12	0.3317
لا أوافق	3	12		

المصدر: نتائج برنامج spss

جدول رقم (5-9)

عدم التخطيط السليم من مؤشرات تدهور النقل الجوي



في السودان

المصدر : الباحث

يتضح من الشكل (5-9) ونتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (9-5) كانت اجابات المبحوثين على السؤال التاسع بمتوسط حسابي (1.12) وانحراف معياري (0.3317) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، إن الذين يوافقون من أفراد العينة محل الدراسة على أن عدم التخطيط السليم يعتبر مؤشراً من مؤشرات تدهور قطاع النقل الجوي بالسودان تمثل بنسبتهم 88% ، والذين لا يوافقون تشمل نسبتهم 12% ، ويرى الباحث أن عدم التخطيط السليم أدى إلى تدهور عمل المطارات وشركات الطيران الخاصة وشركة الخطوط الجوية السودانية جميعها ، حيث لا توجد خطط وأهداف واضحة .

السؤال العاشر: عدم الاستقرار الإداري والذي يتمثل في التغيير المستمر للقيادات العليا بمؤسسات النقل الجوي من مؤشرات تدهور صناعة النقل الجوي؟

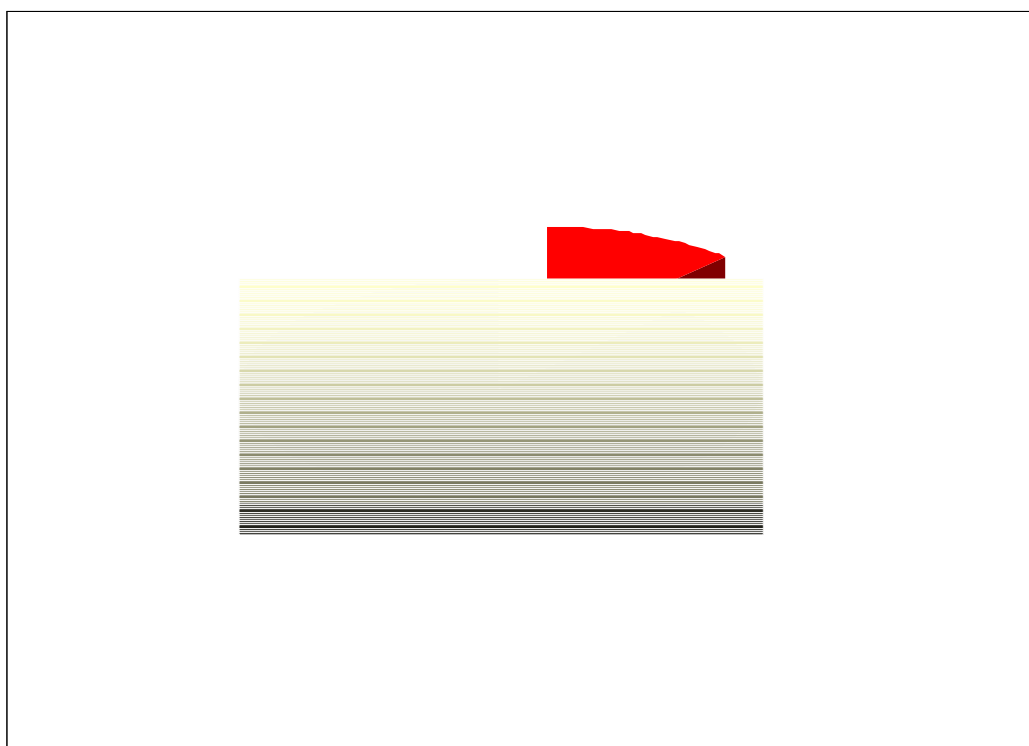
جدول رقم (5-10)

عدم الاستقرار الاداري بمؤسسات النقل الجوي من مؤشرات تدهور صناعة النقل الجوي

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	22	88	1.12	0.3317
لا اوافق	3	12		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-10) عدم الاستقرار الاداري بمؤسسات النقل الجوي من



مؤشرات تدهور صناعة النقل الجوي

المصدر: الباحث

يتضح من الشكل رقم (5-10) ونتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-10) كانت اجابات المبحوثين على السؤال العاشر بمتوسط حسابي (1.12) وانحراف معياري (0.3317) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، إن الذين يوافقون من أفراد العينة محل الدراسة على أن عدم الاستقرار الإداري والذي يتمثل في التغيير المستمر للقيادات العليا بمؤسسات النقل

الجوي من مؤشرات تدهور صناعة النقل الجوي، تمثل بنسبتهم 88% ، ويوافق الباحث رأي هذه الفئة ، حيث أن تعيين المديرين ينبنى على أساس الولاء السياسي وليس على القدرات والكفاءات والذين لا يوافقون تشمل نسبتهم 12% من حجم العينة .

السؤال الحادي عشر: التدخل الحكومي في شؤون النقل الجوي يعتبر من مؤشرات تدهور النقل الجوي في السودان ؟

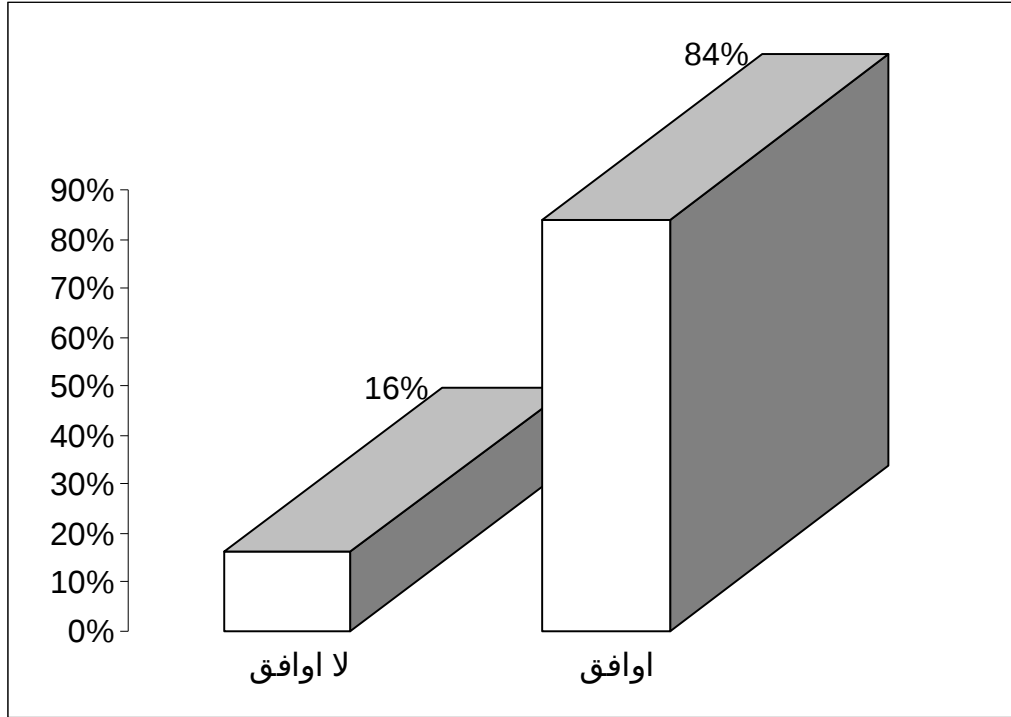
جدول رقم (5-11)
التدخل الحكومي في شؤون النقل الجوي يعتبر من مؤشرات تدهور النقل الجوي في السودان

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	21	84	1.16	0.3742
لا اوافق	4	16		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-11)

التدخل الحكومي في شؤون النقل الجوي يعتبر من



مؤشرات تدهور النقل الجوي في السودان

المصدر: الباحث

يتضح من الشكل رقم (5-11) ونتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-11) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الحادي عشر بمتوسط حسابي (1.16) وانحراف معياري (0.3742) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين أن 84% من العينة محل الدراسة يوافقون على أن التدخل الحكومي في شؤون النقل الجوي يعتبر من مؤشرات تدهور النقل الجوي في السودان ، أن 16% منهم لا يوافقون بينما يرى الباحث أن التدخل الحكومي في شؤون الادارة والتعيين واستحلال الاموال لخدمة الاغراض السياسية ، أدت إلى عدم تطور هذا القطاع عبر الحقبة المختلفة .

السؤال الثاني عشر: في رأيك هل تؤدي خصخصة سوداني الى رفع كفاءتها الاقتصادية ؟

جدول رقم (5-12)

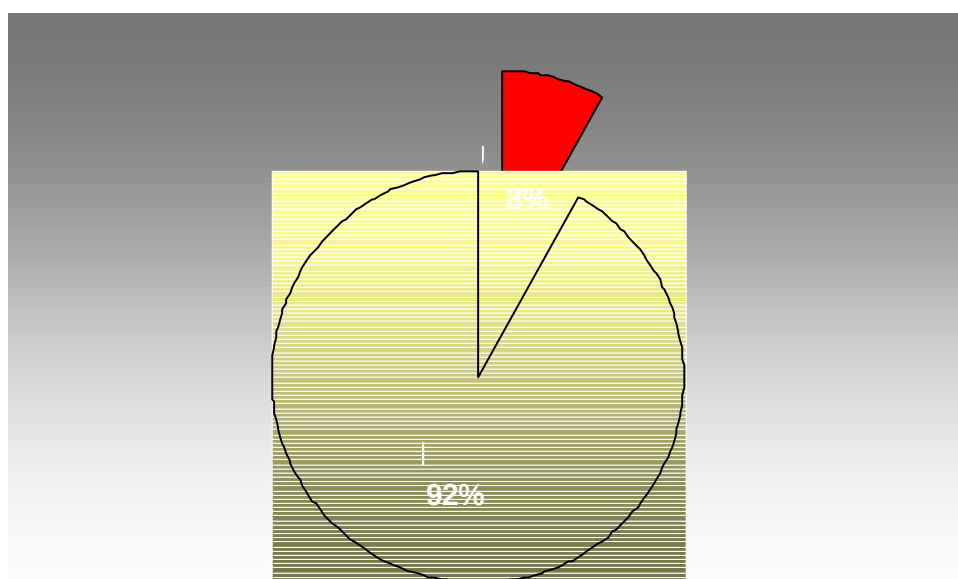
هل تؤدي خصخصة سودانير إلى رفع كفاءتها الاقتصادية

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	23	92	1.08	0.2769
لا اوافق	2	8		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-12)

هل تؤدي خصخصة سودانير إلى رفع كفاءتها



الاقتصادية

المصدر: الباحث

يتضح من الشكل رقم (5-12) و نتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-12) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الثاني عشر بمتوسط حسابي (1.08) وانحراف معياري (0.2769) وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين أن غالبية العينة محل الدراسة يوافقون على أن خصخصة سودانير تؤدي إلى رفع كفاءتها الاقتصادية وتمثل نسبتهم 92% ، وأن 8% من أفراد العينة لا يوافقون ، ويرى الباحث أن رفع الكفاءة يمكن أن تحدثه

الخصخصة إذا تمت خصصتها بشفافية بعد تأهيلها أولاً واكسابها سمعة جيدة في السوق .

**السؤال الثالث عشر: شركات القطاع الخاص السوداني
شركات ضعيفة ولا تخلق نوع من المنافسة الداخلية ؟**

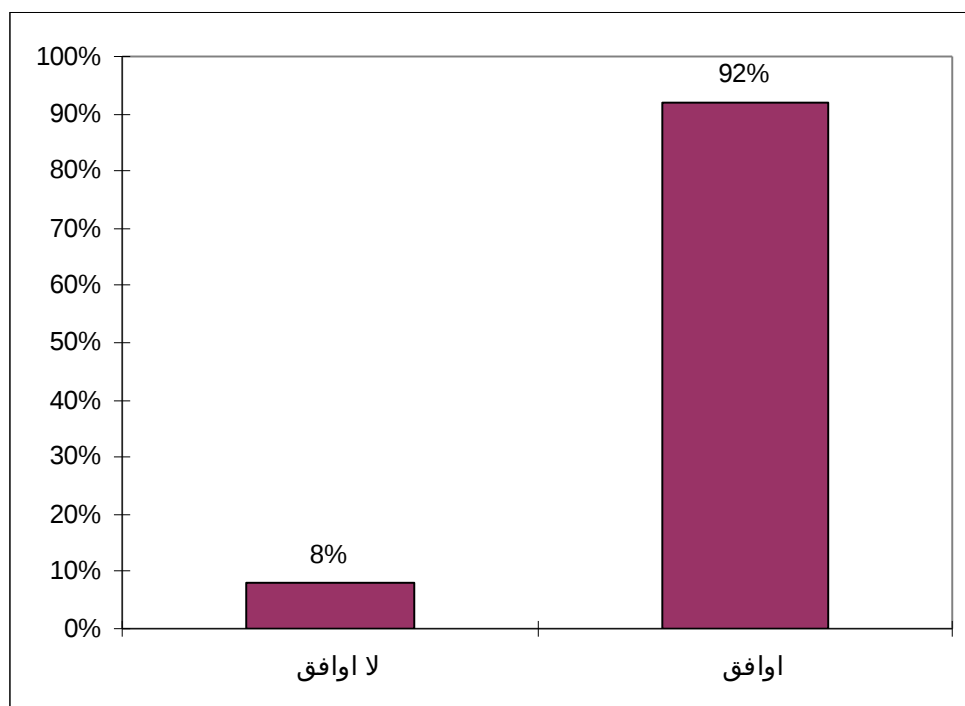
**جدول رقم (5-13)
شركات القطاع الخاص السوداني شركات ضعيفة
ولا تخلق نوع من المنافسة الداخلية**

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
اوافق	23	92	1.08	0.2769
لا اوافق	2	8		

المصدر: نتائج برنامج spss

شكل رقم (5-13)

شركات القطاع الخاص السوداني شركات ضعيفة



ولاتخلق نوع من المنافسة الداخلية

المصدر: الباحث

يتضح من الشكل اعلاه رقم (5-13) ، و نتائج التحليل بالجدول اعلاه رقم (5-13) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الثالث عشر بمتوسط حسابي (1.08) وانحراف معياري (0.2769) ، وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين ، أن غالبية العينة محل الدراسة يوافقون ونسبتهم 92% على أن شركات القطاع الخاص السوداني شركات ضعيفة ولاتخلق نوع من المناسبة الداخلية ، أن 8% منهم لا يوافقون هذا الرأي . أما الباحث فيرى الضعف في الشركات الخاصة لأنها قامت على أسس غير سليمة وماليكيها أغلبهم ليس لهم علاقة بالنقل الجوي وكثيري التدخل في تشغيل الطائرات ، أدى ذلك إلى كثرة حوادثها علاوة على ضعف وصغر طرازاتها ، مما أفقدها الثقة في السوق .

السؤال الرابع عشر : هل صناعة النقل الجوي في السودان مؤهلة لتطبيق سياسات تحرير الاحواء في الوقت الحاضر؟

جدول رقم (5-14)

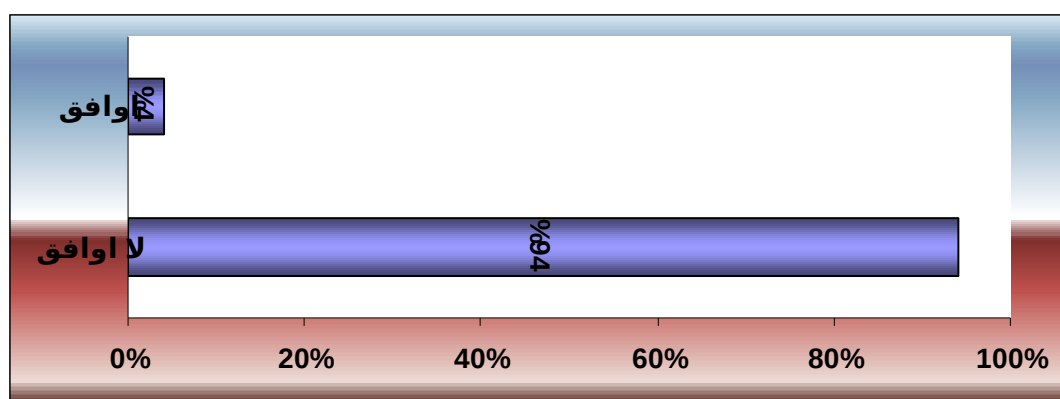
هل صناعة النقل الجوي في السودان مؤهلة لتطبيق سياسات تحرير الأجواء في الوقت الحاضر

البيان	التكرار	النسبة %	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أوافق	1	4	1.96	0.2000
لا أوافق	24	96		

المصدر: نتائج برنامج spas

شكل رقم (5-14)

هل صناعة النقل الجوي في السودان مؤهلة لتطبيق



سياسات تحرير الأجواء في الوقت الحاضر

المصدر: الباحث

يتبن من الشكل رقم (5-14) ونتائج التحليل بالجدول أعلاه رقم (5-14) كانت اجابات المبحوثين على السؤال الاول بمتوسط حسابي (1.96) وانحراف معياري (0.2000) ، وتشير هذه القيمة إلى تجانس اجابات المبحوثين أن نسبة 96% من افراد العينة محل الدراسة لا يوافقون على أن صناعة النقل الجوي في السودان مؤهلة لتطبيق سياسات تحرير الأجواء في الوقت الحاضر ، بينما يوافق السؤال 4% فقط من افراد العينة . وان الرأي الاول يتوافق ورأي الباحث بإعتبار فقدان السودان لكثير من البنيات التحتية لفتح أجواءه في الوقت الحاضر .

المبحث الثاني : اختبار فرضيات الدراسة :

الفرضية الاولى : وجود اختلاف قليل في صناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات الاخرى تجعل من تحولها نحو

تحرير الاسواق والأجواء تحولاً جزئياً ، وتدرجياً ، ومنظماً .

التحليل :

يكمن الاختلاف القليل لصناعة النقل الجوي عن باقي الصناعات في ارتباطها ببعض الأحكام القياسية التي لا يمكن تجاوزها والمتعلقة بالسلامة والأمان والسيادة الوطنية ، لذلك تحتاج هذه الصناعة إلى حماية خاصة وبصفة أكثر خصوصية شركات الطيران والمستهلك . فتحرير صناعة النقل الجوي كلياً و على نسق السياسات الاقتصادية قد يخلق نوعاً من المنافسة غير العادلة التي تؤدي في النهاية إلى عدم الاهتمام بعنصري السلامة والأمان في سبيل الحصول على الأرباح ، ومن خلال اختبار هذه الفرضية فقد فإن (25) من المبحوثين كانت اجابتهم بالموافق بنسبة 100% في كل من السؤالين الأول والثاني المتعلقين بختبار الفرضية .

جاءت هذه الاجابات لتؤكد رؤية الباحث التي توصل اليها حيث إتفاق دولي من أجل سوق تام تكتمل فيه مظاهر المنافسة الكاملة ، بل توصل إلى أن لكل دولة الحق في إختيار درجة تحريرها لأسواقها حسب حاجتها ، وخصوصيتها ، وأهدافها ، مستخدمة في ذلك إتفاقاً ثنائياً او إقليمياً أو عالمياً لتنسيق أحوالها ، ولهذا جاءت معظم سياسيات تحرير النقل الجوي على نحو تدرجي ، ومنظماً كما في المراحل التالية :

المرحلة الاولى : مرحلة تحرير الاسواق ، والتي بدأتها الولايات المتحدة الامريكية عندما رأت ضرورة تحرير سوقها الداخلي ففتحت المجال أمام شركاتها لتعمل في السوق الداخلي دون قيود وحماية للناقل الوطني .

المرحلة الثانية : اتبعت الولايات المتحدة سياسة إعادة التنظيم لنقلها الجوي العالمي بإعادة الحوار حول اتفاقياتها الثنائية وجعلها أكثر تحراً من القيود التنظيمية المتعلقة بالسعة والأسعار وعدد الرحلات ولكنها أكثر محدودية للشركات غير الامريكية ، وتبعت بقية دول العالم الاسلوب الامريكي في تحرير اتفاقياتها الثنائية التقليدية .

المرحلة الثالثة : وفيها تم اتبعت سياسة فتح السموات ، وفيها إتجهت الدول الي مزيدٍ من التحرر من القيود التنظيمية وحرية دخول الاسواق فكانت التحالفات والاندماج بين شركات الطيران ، ونقل الملكية إلي القطاع الخاص وفق ضوابط تنظيمية محددة ، لذلك فإن معظم سياسات نقل الملكية تمت بشكل تدريجي ، حيث إمتلك شركات الطيران الحكومية الجزء الأكبر من حصتها وبيع الجزء الآخر للقطاع الخاص ، ولاحقاً باعت الأجزاء الباقية ولكن في معظمها فضلت القطاع الخاص المحلي ووضعت القيود أمام الاستثمار الاجنبي .

أما بالنسبة للمطارات وخدمات الملاحة الجوية فقد تدرجت بإنشاء وحدات حكومية مستقلة لإدارة وتشغيل المطارات ثم تحولت إلى شركات حكومية ، ثم تحولت إلى شركات مساهمة تمتلك الحكومة الجزء الأكبر فيها ، ثم تحولت إلي القطاع الخاص وبطرق مختلفة لمشاركة القطاع الخاص .

الفرضية الثانية : إن التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي لم يأت بإرادة المسؤولين ، او بسبب الضغوط المالية بشكل أساسي ، وإنما كان نتيجة لدوافع غير إرادية في كثير من الأحيان

**جدول رقم (5-15)
نتائج اختبار كا 2 للفرضية الثانية**

	Value	Sig
Chi-Square	1.326	0.250
Pearsons R	230.-	0.268

المصدر : نتائج برنامج SPSS

من خلال التحليل الاحصائي كما في الجدول أعلاه رقم (5-15) تبين وجود علاقة عكسية ضعيفة وذلك للإشارة السالبة لمعامل الارتباط الذي قيمته -0.23 ، وعدم وجود دلالة معنوية Sig 0.268 وهي اكبر من مستوى المعنوية 0.05 ، وفي هذه الحالة يقبل الفرض العدم الدال على أن التحول الحكومي لمشاركة القطاع الخاص في ملكية مؤسسات النقل الجوي جاء بإرادة المسؤولين ، وللضغوط المالية بشكل أساسي ، وليس لدوافع غير ارادية .

ويرى الباحث أن إرادة المسؤولين في التحول لمشاركة القطاع الخاص كانت ضعيفة ، وإن الصعوبات المالية كانت سبباً ولكن ليس السبب الوحيد الذي قاد إلي التحول ، وذلك من خلال النتائج التي توصل اليها الباحث وهي :

1/ عانت معظم شركات الطيران الوطنية من صعوبات مالية تمثلت في الخسائر الفادحة التي تعرضت لها وخاصة في بداية التسعينيات بالإضافة إلي تراكم الديون نتيجة لسوء الإدارة والتشغيل ، مما شكلت عبء كبيراً على الدولة .

2/ إتجاه كثير من الدول إلى وقف الدعم الحكومي لمؤسسات النقل الجوي لأنها لا تمثل أولوياتها وخاصة أن صناعة النقل الجوي تحتاج الي توفير أموال ضخمة تعجز كثير من الدول عن توفيرها وبالتالي اتجهت للبحث عن مصادر التمويل لدى القطاع الخاص

3/ بالنسبة للمطارات وخدمات الملاحة الجوية أكدت الدراسات أن النمو السريع في الحركة الجوية يزداد مرتين بمعدل نمو سنوي يتراوح ما بين 5 % الي 6 % عن نمو الناتج الاجمالي العالمي سنوياً بمعدل نمو يتراوح ما بين 2.5 % الي 3 % . فهذا النمو المتسارع في الحركة الجوية لابد أن يقابله توسع في التجهيزات الملاحية ، وتشبيد المطارات وزيادة سعة الصالات والمدرجات الموجودة أصلاً الأمر الذي شكل تحدياً كبيراً للحكومات في توفير التمويل اللازم للقيام بمثل هذه الأعمال فوجدت نفسها مضطرة للاتجاه نحو مشاركة القطاع الخاص .

4/ كانت للسياسات الامريكية التي تمثلت في إعادة تنظيم صناعة النقل الجوي فيها ، وإعادة مناقشة الاتفاقيات الثنائية على اسس جديدة تحصل فيها على حريات اوسع ، شكلت بها ضغطاً

على الدول الاخرى ، مما قاد هذه الدول إلى توقيع إتفاقيات جديدة أكثر تحرراً ، مما شكل عبءً عليها وجعلها تبحث عن طرق أخرى لمقابلة احتياجات هذا التحرير فلجأت إلى القطاع الخاص .

الفرضية الثالثة : إن التحديات الاقتصادية التي أفرزتها العولمة تمثل تحدياً كبيراً أمام صناعة النقل الجوي بحيث تصعب مواجهتها كلياً وإنما يمكن الحد منها.

التحليل : لبيان مدى صحة هذه الفرضية نجد أن 92% من المبحوثين اثبتوا صحة الفرضية ، وإن 8% من لايوافق على صحة الفرضية ، ويضع الباحث رأيه مع الفئة الاولى 92% من خلال النتائج التي توصل اليه وهي:

1/ خلقت سياسة فتح الأجواء نوعاً من العجز في البنيات التحتية للمطارات تمثلت في العجز في سعة المدرجات والصالات وهذا العجز ناتج عن كثافة الحركة الجوية فأصبحت معظم المطارات غير قادرة على استيعاب كل هذه الحركة فخلقت بذلك بعض المشكلات الفنية مما تطلب القيام بعمليات لزيادة القدرة الاستيعابية للمطارات ، ونظراً لوجود عدة عوائق مثل قلة الاراضي في بعض الدول ، وظهور جماعات البيئة ، بالاضافة الي الكلفة العالية لبناء مطارات جديدة فإن صناعة النقل الجوي يصعب عليها التغلب على هذا العجز بشكل كلي .

2/ معظم الدول التي إتبعَت سياسة الخصخصة الجزئية أو الكلية فضلت تحويل ملكيتها للقطاع الخاص المحلي وفرضت القيود على الاستثمار الأجنبي مع فرض السيطرة الفعلية على مؤسساتها الوطنية ، وبالتالي يكمن التحدي في أن تطبيق سياسات التحرير تتطلب التحرير الكامل وإزالة القيود والعقبات أمام حرية التجارة العالمية وهذا فإن التقييد بمفهوم السيادة الوطنية ، وفرض القيود أمام الشركات الاجنبية ومتعددة الجنسيات أمر غير وارد في المستقبل ، وإن سيطرة و امتلاك الشركات العالمية للشركات الوطنية أمر غير مقبول .

3/ إن التحالفات الاقتصادية واحدة من إفرازات العولمة فقد لجأت اليها شركات الطيران لضمان بقائها في الاسواق العالمية

لنقل الجوي في ظل وجود منافسة شرسة يكون فيها البقاء للأقوى ولكن معظم شركات الطيران الضعيفة أصبحت تواجه مشكلات سيطرة الحليف الأقوى عليها فأصبحت بمثابة المتحالف الضعيف

4/ فتح المجال أمام حرية المنافسة خلق نوع من التنافس غير الشريف بين مؤسسات النقل الجوي فظهر ما يسمى بحرب الأسعار ، وظهور شركات الطيران ذات التكاليف المنخفضة والتي مثلت تحدياً كبيراً لشركات النقل الجوي المنتظم .

الفرضية الرابعة : عدم التخطيط السليم ، لصناعة النقل الجوي في السودان جعل من أموال هذا القطاع أموالاً مهددة وغير موظفة لتطويره .

**جدول رقم (5-17)
نتائج اختبار كا 2 للفرضية الرابعة**

	Value	Sig
Chi-Square	10.795	0.001
Pearsons R	0.66	0.0000

المصدر : نتائج برنامج SPSS

التحليل : ثبت من خلال الدراسة كما في الجدول أعلاه رقم (5-17) صحة هذه الفرضية إحصائياً حيث بلغت قيمة كا 2 (10.795) وبمستوى معنوية (0.001) ، بالإضافة إلى وجود معمل ارتباط قوي (0.66) والعلاقة ذات دلالة معنوية عالية (0.000) ويتوافق صحة الفرضية مع النتائج التي توصل إليها الباحث التالية :

1/ الاستخدام غير المرشد للأموال و استخدامها في غير أغراض تطوير النقل الجوي ، حيث وجد أن الصرف لم يتجاوز على معظم مشاريع تطوير النقل الجوي الـ 40% . فتذهب بقية الأموال إلى الإلتزامات الكبيرة التي تفرضها وزارة المالية على هيئة الطيران المدني و سودانير ، ووجود بنود ذات إتمادات كبيرة للمساهمة العامة لمؤسسات النقل الجوي الحكومية في المناسبات السياسية ، والخيرية للدولة وقد تجاوزت هذه البنود في جميع المرات حجم الاعتمادات، بالإضافة إلى الترهل الإداري ، وعدم

إتباع خطط دقيقة مبنية على أسس التخطيط المالي ، أدى ذلك إلى ارتفاع نسبة المصروفات على الإيرادات والتي بلغت نسبتها حوالي 56 % في المتوسط مما سبب خسائر مستمرة في أغلب المطارات الولائية بلغت 11% في المتوسط ، وفي شركة الخطوط الجوية السودانية كانت الخسائر المتلاحقة .

2/ فقدان الكثير من الأموال بسبب التدخل الحكومي في برامج تطوير الطيران المدني وبالتالي نجد عدم وجود خطط واضحة لتنفيذ برنامج لتطوير النقل الجوي بصفة عامة ، والمطارات بصفة خاصة ، أما الموجود فهو حبيس الإدراج بسبب استعجال الحكومات على تنفيذ مشاريع بناء أو توسعة أو تحديث بعض المطارات أو صالات نتيجة لترقيات سياسية أو حدث معين مثل ما حدث في بناء الصالة الرئاسية الجديدة بمطار الخرطوم لاستقبال رؤساء دول الكوميسا ، و تحديث مطارات ملكال وكادوقلي التي صرفت فيها أموال ضخمة دون جدوى إقتصادية إضافة إلى أن العجلة في التشييد تُظهر إخطاء التنفيذ وربما عدم الصلاحية على المدى الطويل .

الفرضية الخامسة : التدخل الحكومي في شؤون مؤسسات النقل الجوي خلق و نوعاً من عدم الاستقرار الإداري مما أدى إلى تدهور هذا القطاع .

جدول رقم (5-18) نتائج اختبار كا 2 للفرضية الرابعة

	Value	Sig
Chi-Square	6.512	0.011
Pearsons R	0.51	0.009

المصدر : نتائج برنامج SPSS

التحليل : ثبت من خلال الدراسة كما في الجدول أعلاه رقم (5-18) صحة هذه الفرضية إحصائياً حيث بلغت قيمة كا 2 (6.512) وبمستوى معنوية (0.011) بالإضافة إلى وجود معمل ارتباط قوي (0.51) والعلاقة ذات دلالة معنوية عالية (0.000) ويتوافق صحة الفرضية مع النتائج التي توصل إليها الباحث التالية :

1/ تتدخل الحكومة كثيراً في إدارة مؤسسات النقل الجوي ، فسياسات تعيين المديرين في كثير من الأحيان لا تتم على أسس علمية مبنية على الكفاءة والقدرة على النهوض بهذه المؤسسات

، وإنما ينبغي على الولاء السياسي والالتمعية ودرجة التقرب إلى السلطات العليا ، إضافة إلى قصر فترات بقائهم في الإدارة وبالتالي إنعكس التغيير المستمر للمديرين على عدم الاستقرار الإداري وتنفيذ الخطط وبالتالي إنعقدت القدرة على إتخاذ القرارات التي تنصب في مصلحة تطوير النقل الجوي ، وغلبة المصالح الشخصية على المصالح العامة .

الفرضية السادسة : رغم الفرص المتاحة لصناعة النقل الجوي في السودان إلا أنها تظل غير قادرة على مواجهة تحديات المنافسة العالمية إذا ما اتبعت الدولة سياسة تحرير الأجواء داخلياً او خارجياً .

ثبت صحة هذه الفرضية من خلال تحليل آراء المبحوثين ، فكانت الموافقة بنسبة 100% من المبحوثين عند سؤالهم عن أنه رغم الفرص المتاحة لقطاع النقل إلا أنه يظل غير قادر على مواجهة تحديات المنافسة العالمية ، وكذلك أن 92% من المبحوثين أثبتوا أن شركات الطيران للقطاع الخاص السوداني ضعيفة ولا تخلق نوعاً من المنافسة الداخلية ، وتوافقت آراء المبحوثين في صحتها مع النتائج التي توصل إليها الباحث وهي :

1/ ضعف سوق النقل الجوي في السودان على المستويين الداخلي والعالمي حيث لا تتعدى مساهمة هذا السوق نسبة 1% من الناتج الإجمالي ، وهي نسبة ضعيفة جداً تبين ضعف هذا السوق ، ولهذا فإن تطبيق سياسة فتح الأجواء لا تعمل على تحسين هذا السوق ، والأمر الذي يؤكد ذلك وجود عدد كبير من شركات الطيران تعمل في النقل الداخلي دون قيود تذكر ولكنها تعاني من قلة الطلب ، بالإضافة إلى ضعف هذه الشركات ، وكذلك وجود عدد من الاتفاقيات الثنائية المبرمة مع عدد من الدول تصل إلى 52 اتفاقية بين الدول ورغم ذلك فإن شركات الطيران العالمية التي تعمل في هذا السوق لا تتعدى الـ 14 شركة .

2/ تتيح سياسة تحرير الأجواء إلى زيادة المنافسة بين الشركات العالمية وسيطرتها على الأسواق العالمية ، وبالتالي فإن شركة الخطوط الجوية السودانية غير قادرة على المنافسة عالمياً بسبب صغر وضعف حجم أسطولها الجوي ، وبنيتها التحتية ،

فإنَّ الشركات التي ترغب في لعب دور عالمي يجب أن يتمتع
إسطولها بالكفاءة العالية ، إضافة إلى زيادة عدد طائراته عن
(100) طائرة ذات طرازات جيدة ذات ساعات كبيرة

3/ تطبيق سياسة فتح الاجواء يلزمه مطارات تتمتع بتجهيزات
ملاحية حديثة وصلات ذات ساعات ضخمة ، ودرجات إضافية تسع
كثافة الحركة الجوية ، وهذا النوع من المطارات لا يوجد بالسودان
فمعظم المطارات ذات قدرات ضعيفة من ناحية التجهيزات
الملاحية والطاقة الاستيعابية وبالتالي فإن أي تفكير في تحسينات
من هذا النوع تؤدي إلى زيادة الكلفة المالية والتي تشكل عبء في
الاصل بسبب ضعف السوق والعائد منه مما جعل جذب الاستثمار
والتمويل أمراً صعباً في المستقبل القريب .

4/ ثبت إن عدم الاستقرار السياسي له تأثير كبير على تطوير
صناعة النقل الجوي في السودان ، حيث أن الفترات التي تعاقبت
فيها الحكومات والانقلابات العسكرية وحرب الجنوب أثرت على
معدلات نمو الحركة الجوية وضعف الإيرادات .

5/ ثبت أيضاً أن عدم الاستقرار الاقتصادي للدولة له تأثير كبير
على نمو وتطور صناعة النقل الجوي في السودان ، فعدم ثبات
السياسات المالية والنقدية أدى إلى عدد من الاختلالات الهيكلية
في الاقتصاد ، فارتفاع معدلات التضخم في الحقب المتلاحقة
بلغت أعلى مستوياتها ، واستمرار العجز في الميزان التجاري
والميزانيات العامة ، وارتفاع حجم الديون التي وصلت إلى 13.9
مليار دولار وتمثيلها لنسبة 22% من الناتج المحلي الإجمالي ،
إضافة إلى الكوارث الطبيعية التي مرت على البلاد من جفاف
وتصحّر وفيضانات ، كل هذه العوامل ساعدت في تخلف قطاع
النقل الجوي باعتباره واحد من القطاعات الاقتصادية المهمة
والتي لها ارتباط مباشر بالاقتصاد .

6/ السياسة التي تتبعها الحكومة في حماية سودانير سوى كانت
بطريقة مباشرة أو غير مباشرة تعمل على إضعاف المنافسة
وتؤدي إلى تدهور شركات القطاع الخاص رغم ضعفها فهي غير
قادرة على تطوير نفسها بسبب السياسات الحكومية الخفية تجاه
سوانير.

الخاتمة

الخاتمة

: أولاً : نتائج البحث

أ/ النتائج العامة :

1/ إن صناعة النقل الجوي ليست ذات طبيعة إحتكارية ولكنها تميل إلي إحتكار القلة .

2/ إن التحول الذي حدث لصناعة النقل الجوي وإتجاهه نحو سياسات التحرير كان نتيجة للضغوط الامريكية التي مارستها الحكومة الامريكية على قطاع النقل الجوي في إعادة تنظيم النقل الجوي الامريكي الداخلي ، وأصبحت تشكل ضغطاً عالمياً من أجل تغيير نظام النقل الجوي العالمي .

3/ ثبت أن تنظيم صناعة النقل الجوي العالمي أفضل من اطلاق المنافسة التامة ، فغياب تنظيم دخول الاسواق يؤدي الي ضعف المنافسة ، بسبب إن الشركات الداخلة حديثاً إلي الأسواق ستحاول إنشاء نفسها من خلال عرض أسعار أقل بين الأسعار المعروضة ، وذلك يقود إلي حربٍ في الأسعار والتي تنعكس عواقبها على جميع المشاركين .

4/ لا يوجد اتفاق دولي من أجل تحرير تام للاسواق ، وإنما لكل دولة الحق في اختيار درجة تحرير اسواقها حسب حاجاتها وخصوصياتها ، وأهدافها ، مستخدمة في ذلك اتفاقاً ثنائياً أو إقليمياً او عالمياً لتنسيق أحوالها . على الرغم من وجود الملحق الخاص بتحرير خدمات النقل الجوي ضمن اتفاقية GATS .

5/ تعتبر الاتفاقية الثنائية الحديثة بين الولايات المتحدة وهولندا هي اول اتفاقية لتحرير النقل الجوي ، ولكن بشكل تدريجي وتبعت هذا النموذج الكثير من الدول بعد ذلك .

6/ لازالت هناك دول كثيرة تتمسك باتفاقيات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) واتفاقية المنظمة العالمية للطيران المدني (ICAO) من بينها دول افريقيا وامريكا الجنوبية والشرق الاوسط حيث لازالت تعمل على التنظيم التقليدي للنقل الجوي .

7/ إن تحرير النقل الجوي في أوروبا كان على عدة مراحل بتطبيق نظام حزم التحرير فكانت الحزمة الأولى والثانية والثالثة التي خلقت نظاماً داخل المجتمع الاوربي ولكنها وضعت القيود على أسعار السفر بالإضافة الي القيود على دخول طرف ثالث من خارج الاتحاد الاوروبي .

8/ بظهور التحولات الاقتصادية العالمية ، وإنتشار ملكية القطاع الخاص في شركات الطيران الوطنية أصبح مفهوم الناقل الوطني الذي حددته شروط اتفاقية شيكاغو أصبح غير ملزم .

9/ الصعوبات المالية التي واجهت معظم شركات الطيران الحكومية من خسائر مالية كبيرة ومستمرة وتراكم الديون نتيجة لسوء الادارة ، وتسييس الخدمة والتغيير المستمر للمديرين ، ونفوذ النقابات واتحادات العاملين ، والعمالة الفائضة ، وغياب البعد الاستراتيجي في التخطيط ، والبيروقراطية وتمركز الادارة ، وتقديم خدمات رديئة مثلت السمات العامة المشتركة لشركات الطيران الحكومية ، مما جعل الدول تفكر في التخلص منها ببيعها للقطاع الخاص .

10/ تحقيق الشركات الامريكية للأرباح نتيجة لتطبيقها نظام الخصخصة لشركاتها، في الوقت الذي منيت فيه شركات الطيران في معظم أنحاء العالم بخسائر فادحة خلال الفترة من 1991 الي 1993م أغرى هذه الشركات إلي الاتجاه نحو الخصخصة .

11/ رغم اتجاه المطارات وخدمات الملاحة الجوية الي مشاركة القطاع الخاص ، الا أنها تختلف في طريقة اختيار المشاركة ولكن في اغلبها لم تصل إلي الخصخصة الكاملة .

12/ هناك الكثير من العوامل التي جعلت المطارات وخدمات الملاحة الجوية تطبق نظام التشغيل التجاري ، أهمها التحوط من التقلبات التي قد تتعرض لها الحركة الجوية ، بالإضافة إلي الحاجة للحصول على موارد اضافية للتوسع في نشاط النقل الجوي .

13/ تتطلب عملية الخصخصة إجراءات يجب أن تتم بدرجة عالية من الكفاءة والشفافية للحصول على إيرادات مناسبة حتى لا تتحول إلي نهب للثروات الوطنية كما حدث في العديد من الدول .

14/ معظم الدول فضلت نقل ملكيتها للقطاع الخاص المحلي ، ووضع القيود أمام الاستثمارات الأجنبية وبخاصة في الدول النامية .

15/ ضعف القطاع الخاص المحلي ، والتكاليف الكبيرة المترتبة على عمليات الخصخصة ، ومقاومة العمال وبعض الإدارات ذات المصالح ، وضعف ومحدودية السوق المالية المحلية تمثل هذه العوامل المعوقات الرئيسة لعمليات الخصخصة في الدول النامية .

16/ اتجهت شركات الطيران العالمية إلي تكوين تحالفات استراتيجية فيما بينها نتيجة لإقتناعها بأن المنافسة غير العادلة لاتفيد في مواجهة التحديات الدولية .

17/ تعتبر التحالفات وسيلة لبسط وتدعيم محاسن المنافسة ، من خلال التعاون والتكامل والتنسيق المشترك ، والبديل للمنافسة غير الشريفة .

18/ أدت التحالفات الي تبادل الخبرات والامكانيات والتقنية والاستفادة من الميزات التسويقية وتقليل التكاليف ، وتجنب مخاطر رأس المال الاجنبي المباشر بالاضافة الي التوسع في الشبكة العالمية .

19/ إن إزالة العقبات لدخول أسواق النقل الجوي ، قد زاد من التنافس بين شركات الطيران وذلك بكسر الاحتكار ودخول شركات جديدة الي الأسواق.

20/ لا يوجد تساوي في المنافسة في كل الطرق الجوية بل توجد إختلافات تزداد فيها المنافسة نتيجة لخصائص بعض الطرق وشروط تنظيمها .

21/ نتيجة لتطبيق سياسات التحرير ظهرت في التسعينيات شركات الطيران الاقتصادية والتي اصبحت تنافس شركات الطيران المنتظمة وغير المنتظمة وخاصة في الطرق الجوية ذات المسافات القصيرة والمتوسطة حيث انها تقدم اسعار نقل تتمتع

بانخفاض معدل سعر يتراوح ما بين 10% الى 14% عن بقية الشركات .

22/ تراجعت نسبة الطبيعة الاحتكارية للخطوط في الاسواق الداخلية في اوروبا والتي كانت تمثل حوالى 90% حتى عام 1992م الى 81% عام 1997م ثم الى 76.2% و 73.2% في الاعوام 1999م و 2000م على التوالي نتيجة لتطبيق سياسة التحرير .

ب/ نتائج خاصة :

1/ يمثل مطار الخرطوم مركز ثقل الحركة الجوية في السودان الحركة الجوية ، حيث يمثل نسبة 50% من الحركة الداخلية و اكثر من 90% من الحركة العالمية.

2/ رغم تذبذب حركة نقل الركاب بمطار الخرطوم إلا أنها تزداد سنوياً في حجمها ولكن ببطء ، فقد زاد متوسط النمو السنوي من 2.1% في الفترة من 1985 إلى 1994م الى 8% للفترة من 1995 إلى 2003م، واثبتت ذلك معادلات الاتجاه العام .

3/ انخفاض متوسط معدل النمو للحركة الداخلية من 9.3% في الفترة من 1985 إلى 1994م الى 3.4% للفترة من 1995 إلى 2003م ، ويرجع ذلك إلى انخفاض مستويات السفرات الداخلية للخطوط الجوية السودانية .

4/ ارتفاع متوسط معدل نمو حركة الركاب العالمية بمطار الخرطوم من 3.0% في الفترة من عام 1985 إلى 1994م إلى 10.4% ، و في الفترة من عام 1995 إلى 2003م ، بسبب الاستقرار النسبي للفترة الأولى عن الفترة الثانية .

5/ تعتبر حركة الركاب بمطار الخرطوم ضعيفة جداً مقارنة بحركة الركاب العالمية في بعض المطارات العالمية الكبرى ذات التصنيف العالمي حيث تراوحت نسبة مطار الخرطوم ما بين 2% الى 7% بالنسبة الى الأربعين مطار الأولى عام 1989م.

6/ تعتبر حركة الركاب بمطار الخرطوم ضعيفة مقارنةً ببعض المطارات الاقليمية والمشابهة والتي يقع ترتيبها بين 82 إلى 170 حسب التصنيف العالمي ، حيث تتراوح نسبة مطار الخرطوم بين 8.8% إلى 26.8% منها .

10/ تحتاج حركة الركاب إلى زيادة أربعة أضعاف لتصل إلى أقل المطارات الاقليمية والمشابهة حركة .

11/ تزايد عدد الأطنان المنقولة من البضائع عبر مطار الخرطوم زيادة مضاعفة ، حيث كانت جملتها حوالي (528,771) طن خلال الفترة من 1985 إلى 1994م بلغت في جملتها حوالي (1,003,600) طن للفترة من 1995 إلى 2003م.

12/ توزعت حركة البضائع المنقولة عبر مطار الخرطوم بنسبة 63% للحركة الداخلية ، و 37% للحركة العالمية خلال الفترة من 1985 إلى 2003م .

13/ معظم شركات الطيران التابعة للقطاع الخاص تعمل في مجال الشحن الجوي ، وبالتالي فإن مساهمتها في زيادة المنقول من البضائع يعتبر جيداً ولكنها ليست بالمساهمة المطلوبة نظراً لضعف هذا الشركات.

14/ وجود ارتباط قوي وعلاقة طردية بين حركة البضائع المنقولة عبر مطار الخرطوم وتطورها عبر الزمن .

15/ تذبذب معدلات نمو حركة البضائع بمطار الخرطوم رغم زيادة حجمها سنوياً

16/ يعتبر مؤشر حركة البضائع المنقولة عبر مطار الخرطوم جيداً مقارنةً بالمطارات العالمية الكبرى ، حيث مثل نسبة 8.4% من حركة البضائع بمطار جون كنيدي - نيويورك الذي صنف المطار الأول عام 1989م ، ونسبة 37.2% من مطار سيدني والذي ترتيبه رقم خمسة وعشرون .

17/ نمو حركة الطائرات بمطار الخرطوم بمتوسط سنوي 14.9% للحركة الداخلية ، و 5% للحركة العالمية ، و 8% للحركة الاجمالية .

18/ نمو حركة الطائرات الداخلية لايغني زيادة كبرى في نسبة الحركة المنقولة فإن معظم الشركات التي تعمل في النقل الداخلي تستخدم طائرات صغيرة الحجم .

19/ الزيادة في حجم حركة الطائرات لاتعطي الزيادة الحقيقية للحركة التجارية ، حيث تشمل هذه الطائرات ، الطائرات الحكومية ، وطائرات الاغاثة .

20/ زيادة حركة الطائرات العالمية بمطار الخرطوم نتيجة لمنح بعض الشركات الداخلة حديثاً إلى السوق السودانية بعض الميزات في السعة ، و عدد الرحلات فأصبحت بعض شركات الطيران تسيّر رحلات يومية .

21/ ضعف حركة الطائرات بمطار الخرطوم مقارنة ببعض المطارات العالمية ، حيث تمثل نسبة 10.6% و 9.1% بالترتيب من حركة الطائرات بمطار شارل ديغول ، والذي يأتي ترتيبه في المركز الخامس والثلاثين عام 1989، الاول في عام 1999م .

22/ مؤشرات الحركة في معظمها تعطي مؤشرات غير واقعية بسبب أن الحركة الجوية في معظمها عارضة ولم تمثل معدلات نمو حقيقية نتيجة للتقلبات التي تطرأ عليها باستمرار لعدم استقرار الاوضاع السياسية والاقتصادية .

23/ صعوبة تحديد المصروفات الفعلية لمطار الخرطوم بسبب ضعف النظام المحاسبي وعدم تحميل كل مطار بمصروفاته الفعلية .

24/ إعتداد مطار الخرطوم على الإيرادات المتولدة من الانشطة الطيرانية بنسبة 95% تقريباً .

25/ تمثل الإيرادات المتولدة من الانشطة غير الطيرانية نسبة ضعيفة جداً ومعظمها ينحصر في الإيجارات والتي تمثل 3.7%

من جملة الإيرادات ، بالإضافة إلى إمتياز اشركة السودانية المتحدة للخدمات والتي لاتظهر إيراداتها بالميزانية .

26/ اعتماد هيئة الطيران المدني على رسوم العبور والتي تمثل نسبة 80% تقريباً من الإيرادات الكلية للهيئة .

27/ تصل الإيرادات غير الطيرانية في بعض المطارات العالمية والاقليمية إلى أكثر من 50% .

28/ معظم المطارات الولائية في السودان أنشئت على أسس استراتيجية وسياسية وليست على أسس اقتصادية .

29/ يعتبر مطار بورتسودان المطار الولائي الأول من حيث حركة الركاب ، يليه في الترتيب مطارات الابيض ، نيالا ، دنقلا ، الفاشر ، جوبا.

30/ يعتبر مطار الابيض المطار الأول من حيث حركة الطائرات ، يليه في الترتيب مطارات جوبا ، بورتسودان ، نيالا ، الفاشر ، دنقلا.

31/ لاتتعدى حركة الركاب في أفضل المطارات الولائية نسبة 10% من حركة الركاب في مطار الخرطوم ، حيث بلغت أعلاها 9.6% في مطار بورتسودان أما بقية المطارات فجميعها أقل من 5%.

32/ لاتتعدى حركة الطائرات في أفضل المطارات الولائية نسبة 20% من حركة الطائرات في مطار الخرطوم ، حيث بلغت أعلاها في بمطار الابيض 18.7% و 11.7% في مطار جوبا ، أما بقية المطارات فهي ضعيفة جداً.

33/ جميع المطارات الولائية لاتوجد بها أنشطة غير طيرانية تذكر، مما أدى إلى تدهور الأداء المالي فيها لإعتمادها على الأنشطة الطيرانية الضعيفة .

34/ معظم المطارات الولائية تتسم بضعف البنية التحتية وفائض العمالة .

35/ صغر حجم الاسطول حيث لا يتعدى الخمس عشرة طائرة منذ إنشائها بالإضافة إلى أنها ذات ساعات متوسطة ومتنوعة الطرازات حيث ان تنوع الطرازات في حجم أسطول صغير يؤدي الي زيادة التكاليف .

36/ عدد كبير من طائرات الشركة مؤجرة أو تعمل كتشغيل مشترك مع بعض شركات الطيران العالمية .

37/ انخفاض معدل استغلال الطائرات بسبب تخلف الأسطول وعمله في المسافات القصيرة والمتوسطة الطول ، وصعوبة الحصول على قطع الغيار .

38/ متوسط معامل حمولة الركاب أقل من المتوسط العالمي 60% للشركات المنتظمة

39/ تعتمد الشركة على الإيرادات التشغيلية للطائرات بشكل أساسي حيث تمثل 95.1% من جملة إيراداتها .

40/ تمثل نسبة تكاليف الطيران في المتوسط حوالى 40% من إجمالي التكاليف .

41/ تدني مستوي خدمات الركاب تؤكد نسبة تكاليف خدمات الركاب إلى إجمالي التكاليف حيث تتراوح بين 3.8% الي 4.6% .

ثانياً : توصيات البحث : **أ/ توصيات عامة:**

1/ عقد المؤتمرات الدولية لمناقشة المستجدات العالمية أولاً بأول بهدف الوصول إلى مقترحات وتوصيات تحافظ على صناعة النقل الجوي في جانب السلامة والأمان ، ومع وضع وتعديل القوانين المنظمة لها .

2/ التعاون الدولي بين قطاعات النقل الجوي في البلدان المختلفة للاستفادة وتقديم الدعم الفني والمادي والمعنوي لهذه الصناعة

في الدول النامية حتى لاتصبح عرضة لافتراس السوق العالمي وخروج شركاتها من هذا القطاع .

3/ إنشاء آلية للتعاون المشترك بين الدول ذات الاقليم الجغرافي الواحد ، بهدف تقوية البنيات التحتية وتقديم خدمات قادرة على المنافسة العالمية بتكامل القدرات العلمية والتقنية والاعتماد على الاساليب الحديثة في إدارة المشروعات المشتركة ، وتوفير الاطر التشريعية والتنظيمية التي تساعد على حماية تلك المشاريع .

4/ قيام تحالفات بين شركات الطيران في الاقليم على أساس الشراكة العادلة لمواجهة آثار سياسة فتح الأجواء أمام الشركات العالمية الاخرى ، وأن تعمل هذه التحالفات على الحفاظ على سيطرتها على السوق الاقليمي بدرجة عالية ، وتضييق السوق على الشركات الاخرى .

5/ إنشاء التكتلات الاقتصادية بين دول الاقليم باتباع سياسة التحرير الكامل في جميع النواحي الاقتصادية ، والقانونية والمتعلقة بحريات الحركة والتنقل بين الدول الاعضاء ، وتوافق الإرادة السياسية فيما بينها ، وبصفة خاصة في الدول النامية التي ستستفيد من الإستثناءات التي قررتها اتفاقية التجارة العالمية ، حيث سمحت للدول النامية بتبادل مزايا تفضيلية فيما بينها دون تطبيق مبدأ الدولة الاولى بالرعاية ، إضافة إلى فرصة الاستفادة من الإستثناء الخاص بمناطق التجارة الحرة والاتحادات الجمركية إي إن إنشاء التكتلات الاقليمية يزيد من الصعوبات على شركات الطيران الأخرى من المنافسة داخل الاقليم .

6/ فتح المجال أمام القطاع الخاص الاقليمي للدخول في مشروعات النقل الجوي المشتركة القائمة أو التي يمكن إقامتها مستقبلاً مع توفير الضمانات والمحفزات والتسهيلات اللازمة لمثل هذه المشاريع لرفع القدرة التنافسية لها من خلال دراسة سبل إدماج بعضها ولو على أساس ثنائي أو متعدد الاطراف . كما يجب الاستفادة من الفرصة المتاحة من قبل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) على فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات المالية المتصلة بنشاط النقل الجوي .

7/ يجب على الدول عند تطبيق سياسات تحرير الاجواء فيها بشكل يراعي فيه التحرر من القيود التنظيمية التقليدية تدريجياً بما يتوافق وأوضاعها وخصوصيتها ومصالحها .

8/ عدم إطلاق المنافسة بشكل تام وذلك بوضع تنظيم لها يعمل على عدم الاحتكار وتحقيق منافسة عادلة .

9/ يجب دراسة الواقع الاقتصادي بعمق عند تطبيق نظام الخصخصة على إحدى مؤسسات النقل الجوي لمعرفة الجوانب المختلفة ودورها في خدمة الاقتصاد الوطني ، وتحديد نقاط القوة والضعف فيها .

10/ يجب إختيار الوسائل العلمية والفنية والادارية الأكثر ملائمة لتقييم أصول مؤسسات النقل الجوي التي يراد خصخصتها حماية لمصالح الاقتصاد القومي ، وعدم إفساح المجال للجهات المشتريه لإستغلال الخصخصة .

11/ يجب إعطاء الأولوية لنقل الملكية للقطاع الخاص المحلي أولاً ، ثم قطاع الاستثمار الاجنبي ، مع ضرورة وضع الشروط في حدود المصالح العليا للدول .

12/ ضرورة مطالبة الاجهزة الاعلامية للقيام بشرح عملية الخصخصة و أهميتها عند تطبيقها بالاسلوب السليم ، كيفية تحقيقها للمكاسب للجميع حتى تزول المعوقات الرئيسية لعمليات الخصخصة .

13/ يجب تشجيع قيام شركات الطيران ذات التكلفة الاقل في جميع الدول بغرض زيادة المنافسة .

14/ على الرغم من الجهود التي بذلت لتطوير صناعة النقل الجوي في السودان إلا أنه لاتوجد سياسة واضحة للدولة تجاه النقل الجوي ، حيث تتعارض كثير من السياسات فيما بينها .

ب/ توصيات خاصة :

1/ يجب الاهتمام من قبل الدولة بالبنيات التحتية لصناعة النقل الجوي وقيامها على أسس اقتصادية وعلمية

2/ ضرورة توفير البيئة الملائمة لتطوير صناعة النقل الجوي بالسودان بتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحقيق الاستقرار السياسي .

3/ يجب إعطاء العنصر البشري إهتماماً خاصاً بوضع الاستراتيجيات الخاصة بتأهيل وتدريب الموارد البشرية والفنية والإدارية .

4/ يجب الاهتمام بمراكز البحوث والتدريب القائمة حالياً مع العمل على إنشاء مراكز بحوث متخصصة في مجال النقل الجوي طبقاً لمتطلبات العصر الحالي من تقنيات متطورة مع أهمية تبادل الخبرات .

5/ عدم تدخل الدولة في الشؤون الادارية والمالية والفنية لمؤسسات النقل الجوي .

6/ ضرورة خلق تعاون في الشؤون الإدارية والمالية و الفنية بين مؤسسات النقل الجوي في القطاعين العام والخاص.

7/ يجب إعادة تنظيم التشريعات المتعلقة بصناعة النقل الجوي بما يواكب التطورات في هذا القطاع .

8/ على سودانير أن تحدد الدور الذي يمكن أن تلعبه أولاً ، فهل ترغب في أن تلعب دوراً عالمياً أم اقليمياً أم محلياً ، فوضوح الرؤية يسهل وضع الاستراتيجية الصحيحة للنجاح على المدى الطويل والبقاء في الأسواق التي تحددها ، أما على المدى القصير فإنها تساعد الادارة على إتخاذ القرارات التي تنجز العمل والأهداف المرسومة .

9/ العمل على تقليل التكاليف والحصول على مصادر إيرادية جديدة بالتخلي عن الاسلوب التقليدي في التشغيل والذي تقوم فيه الشركة بتقديم جميع خدماتها بنفسها واعتبارها واحدة من

عملها الاساسي مثل : خدمات الصيانة ، والشحن ، وتوزيع وتسويق الخدمات ، وتقديم الوجبات ، وخدمات المناولة الارضية وغيرها ، ولهذا السبب يرى الباحث على الشركة اتباع الاسلوب الذي اتخذه شركة لوفتهانزا وشركة الخطوط السويسرية بأن تقوم بهذه الخدمات وحدات منفصلة تدعم نشاط الشركة الأساسي في نقل الركاب بالإضافة إلى توفيرها لمصادر دخل جديدة من تقديم خدماتها لجهات خارجية .

10/ عدم التوسع في الشبكة العالمية للشركة بشغل خطوط غير مربحة والتركيز على الخطوط الربحية والتي تنافس فيها الشركة الشركات الأخرى بهدف زيادة مساهمتها السوقية في تلك الخطوط .

11/ إذا رغبت الشركة في تمديد شبكتها العالمية فعليها الدخول في تحالفات مع شركات تملك شبكات محورية عالمية مما يجعلها تشارك في النظام العالمي دون خسائر .

12/ ضرورة الاستمرار في برنامج الخصخصة وفقاً للإطار العام الذي وضعته الشركة القائم على ايجاد الشريك الاستراتيجي مع الجدية في تأهيل الشركة بالمستوى الذي يجعلها جاذبة للشريك الاستراتيجي المطلوب .

13/ يجب على الحكومة الاستفادة من القروض التي تقدمها مؤسسات التمويل الدولية في دعم وإعادة تأهيل الشركة لمواجهة الكلفة العاليو لعملية الخصخصة .

14/ تفعيل الاتفاقيات الثنائية ، وابرام اتفاقيات جديدة في دول ذات أسواق واعدة والاستفادة من سياسات تحرير الأجواء في استغلال حقوق النقل .

15/ دمج جميع شركات الطيران التابعة للقطاع الخاص في ناقل واحد أو اثنين فقط لخلق منافسة بينها وبين سودانير .

16/ العمل على مشاركة القطاع الخاص في بناء وحدات المطارات وتشغيلها على أسس تجارية في جميع المطارات

الولائية ، ويفضل ذلك على أن يكون على النظام الذي اساسه نظام الـ (BOT) نظراً لنجاحه في العديد من الدول .

17/ يجب التوسع في مصادر الإيرادات بمطار الخرطوم بالتنوع والتوسع في الأنشطة التجارية غير الجوية لتصل إلى معدلات أكثر من 30% لتفادي مشكلات قلة الحركة في بعض الاوقات .

18/ للاستعداد لتطبيق سياسات تحرير الأجواء يجب إنشاء مطار الخرطوم الدولي الجديد بموصفات عالمية لمقابلة الحركة الجوية في السنوات الاخيرة . بإتباع نظم التمويل الحديثة . BOT . BOOT . PPP

19/ العمل على تحديث المطارات الولائية ذات الجدوى الاقتصادية وتوسعاها في النشاط التجاري خاصة الترفيهي لتكون متنفس للمدينة التي يقع فيها المطار ، ومحولة اشراك القطاع الخاص الولائي في تمويل هذه الأنشطة .

20/ يجب خفض الرسوم في المطارات الولائية وعدم مساواتها برسوم مطار الخرطوم بغرض تشجيع السفر الداخلي وزيادة المنافسة بين شركات الطيران لتعمل على هذه المطارات .

21/ ضرورة الاهتمام بنقل البضائع وخاصة مطار الخرطوم بتوفير المخازن وتأهيلها وإنشاء قرى للبضائع بمواصفات عالمية وذلك لوجود مؤشر جيد لهذه الحركة عند مقارنتها بالمستوى العالمي .

22/ يجب تنشيط عمل الوحدات الرقابية بهيئة الطيران المدني لتكون أكثر تدقيقاً وحسماً في مراقبة عمل الشركات الخاصة لضمان سلامة النقل الجوي .

23/ ضرورة وضع شروط واضحة ودقيقة لدخول الشركات الخاص للعمل في مجال النقل الجوي وعدم التهاون في منح التراخيص .

23/ ضرورة الاستفادة من الموقع الجغرافي المميز للسودان بإنشاء مركز عالمي لخدمات الملاحة الجوية بتقنيات حديثة ومتطورة و مواكبة للعصر لجذب الحركة العابرة مع وضع رسوم العبور في الاعتبار .

24/ ضرورة إنشاء وحدة لتزويد الطائرات بالوقود بمطار الخرطوم تعمل على درجة عالية من الكفاءة لجذب المزيد من الحركة العابرة مع مراعاة مقارنة اسعار الوقود في الطرق الجوية القريبة الاخرى .

25/ يجب وضع نظام مالي جيد يقوم على فصل حسابات المطارات عن بعضها مع تدريب المحاسبين جيداً للقيام بالتطبيق الجيد للنظام .

26/ ضرورة الاهتمام بوحدات المعلومات والاحصاء ودمجها في قسم واحد لتوحيد مصدر البيانات وتحري الدقة عند جمع البيانات مع الاهتمام بتدريبهم جيداً .

27/ يجب على الدولة وضع سياسة واضحة للنقل الجوي في السودان تتوافق مع القوانين المحلية والعالمية ولاتفاقيات الاقليمية.

ج/ توصيات بدراسات مستقبلية :

يوصي الباحث بدراسة :

1/ أثر النقل الجوي على التنمية الاقتصادية في السودان .

2/ دور شركات الطيران المملوكة للقطاع الخاص في تنمية وتطوير قطاع النقل الجوي في السودان .

3/ قياسية للعوامل المحددة للطلب على خدمات النقل الجوي في السودان ، من خلال بناء نماذج قياسية للطلب على تقديم خدمات الركاب والبضائع .

4/ سوق النقل الجوي في مطار الخرطوم من خلال دراسة حجم العرض والطلب على خدمات النقل الجوي بمطار الخرطوم .

5/ تحليلية لأسباب خروج بعض الشركات العالمية من سوق النقل الجوي في السودان .

- 6/ دقيقة لشركة الخطوط الجوية السودانية ومدى إمكانية نجاحها في حالة خصصتها في ظل المتغيرات الدولية .
- 7/ إمكانية تشغيل المطارات الولائية على أسس تجارية .

قائمة المراجع

