



دور ميناء كوستي الجاف في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بولاية النيل الأبيض

د. المهدي موسى الطاهر موسى¹ عمر عبد الرحمن محمد منصور² أ. محمد النور محمد كيلاني³

¹أستاذ الاقتصاد القياسي المشارك، جامعة بخت الرضا، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، قسم الاقتصاد القياسي والاحصاء الاجتماعي.

¹أستاذ التنمية الريفية المساعد، جامعة بخت الرضا، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، قسم التنمية الريفية.

³طالبا دكتوراه، جامعة بخت الرضا، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، قسم الاقتصاد قسم التنمية الريفية.

مستخلص

هدف البحث لمعرفة دور ميناء كوستي الجاف في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بولاية النيل الأبيض خلال الفترة (2010-2016م). تمت صياغة مشكلة الدراسة في السؤال الرئيس التالي: ما دور ميناء كوستي الجاف في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بولاية النيل الأبيض؟ إفتترضت الدراسة أن لميناء كوستي الجاف دور كبير في تسهيل حركة التجارة الخارجية. إتبعنا الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التاريخي. أهم نتائج الدراسة ساهم ميناء كوستي الجاف في حل مشكلة تكديس البضائع. لميناء كوستي الجاف تأثير إيجابي كبير في خدمة مشاريع التنمية المختلفة بالولاية. ولموقع الميناء الدور الإيجابي الكبير في خدمة المنظمات الانسانية وذلك بتسهيل امداد الاغاثة خاصة لدولة جنوب السودان. أوصت الدراسة بالتوسع في انشاء موانئ جافة ببقية مدن السودان الاستراتيجية بهدف التقليل من مشكلة تكديس البضائع بميناء بورتسودان والمواني الأخرى. والاستفادة من المعلومات الاحصائية التي توفرها الموانئ الجافة في عمليات التخطيط الاستراتيجي. **كلمات مفتاحية:** المواني البحرية، النقل النهري، التنمية الاقتصادية، ولاية النيل الأبيض، ميناء كوستي الجاف.

Abstract

The study aimed to know the role of Kosti Dry Port in the economic development of the White Nile State during the period (2010-2016). The study problem was formulated in the following main question: What is the role of Kosti dry port in the economic and social development in White Nile State? The most important hypotheses of the study Kosti Dry Port plays a major role in facilitating the movement of foreign trade. The study followed the descriptive, analytical, historical approach. The results of the study that the dry port of Kosti in solving the problem of mail congestion. Kosti's dry mooring had a significant positive impact on the service of development projects in the state of the state and the great positive location of the port in the service of humanitarian organizations by facilitating the provision of special relief to the state of South Sudan. The study recommended expanding the establishment of dry ports in the rest of the strategic cities of Sudan in order to reduce the problem of cargo accumulation in Port Sudan and other ports. And to benefit from the statistical information provided by the dry ports in the strategic planning processes.

Keywords: Dry Ports, River transport, Economic Development, White Nile State, Kosti.

مقدمة

الموانئ الجافة هي منشآت متصلة بالموانئ البحرية مباشرة وتعكس التطورات العالمية في شتي مجالات الحياة الاقتصادية بدءاً من ظهور الحاويات في ستينيات القرن الماضي، وإستحداث سفن جديدة متطورة، وابتكار أنظمة اتصالات حديثة ساهمت في انسياب البضائع على الموانئ الجافة. ظهرت الموانئ الجافة في السودان في العام 2005م، وشهد هذا العام تكديس الموانئ الجافة بالبضائع بصورة غير مسبوقة. إن مشكلة تكديس الموانئ البحرية تدل على زيادة معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد وزيادة حركة التجارة الخارجية عبر النقل متعدد الوسائط، واللوجستيات، هذا بالإضافة لما تحدثه الموانئ الجافة من فوائد اقتصادية واجتماعية بولاية النيل الأبيض. الموانئ الجافة تعمل على دعم ومساعدة مشروعات التنمية الاقتصادية وذلك بتوفير مدخلات الانتاج، وتشجيع الاستثمار، وتنشيط الحركة التجارية بين الولايات، كما تقوم بدور تنموي اجتماعي يتمثل في تقليل نسبة البطالة من خلال توفير فرص عمل. كما ان انشاء الموانئ الجافة بعيدة من المدن نسبياً يعطي المنطقة قيمة كبيرة من خلال امدادها بالخدمات الاقتصادية الاجتماعية. تتمثل أهمية الدراسة في معرفة الدور التنموي الذي يقوم به ميناء كوستي الجاف بولاية النيل الأبيض، إضافة لمعرفة مفهوم وتعريف مفاهيم الموانئ الجافة، النقل اللوجستي، محطات متعددة الوسائط، وتزويد المكتبة السودانية بمثل هذا النوع من الدراسات لمساعدة الباحثين وطلاب العلم في هذا المجال. إن الوظيفة الاساسية للموانئ الجافة هي القيام بدور الميناء البحري في الداخل، وهي إحدى مطلوبات التجارة الدولية، والهدف النهائي منها تقليل تكلفة السلع لاسيما ما يمكن في ظل المنافسة الحادة، ومنع تكديس الحاويات في الموانئ البحرية. وفي السودان بدأ التفكير في موضوع إنشاء الموانئ الجافة كحل لمشكلة تكديس الموانئ البحرية العام 2004م، وكان إنشاء أول ميناء جاف هو ميناء كوستي الجاف في العام 2006م. يمكن صياغة مشكلة الدراسة في السؤال الرئيس التالي: ما دور ميناء كوستي الجاف في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بولاية النيل الأبيض.

منهجية الدراسة

يتكون مجتمع البحث من مجموعة الجهات ذات الصلة الموانئ الجافة والتي يمكن تقسيم هذه الجهات الي فئات متجانسة هي: الموانئ البحرية وتضم موظفي الحكومة من: (الجمارك السودانية (50) مفردة، هيئة الموانئ البحرية السودانية (20) مفردة، وهيئة المواصلات والمقاييس (5) مفردة، الحجر الزراعي (2) مفردة، الحجر البيطري (2) مفردة، والامن الوطني



(1) مفردة). قطاع الشاحنين ويضم (وكلاء الخطوط الملاحية (1)، وقطاع النقل (2) مفردة). المتفدين من خدمات الميناء الجاف: ويضم (المخلصين (5) مفردة، الموردين والمصدرين (3) مفردة، البنوك (1) مفردة، شركات التأمين، (1) مفردة، المنظمات الانسانية (3) مفردة). المجتمع يضم (العمال (30) مفردة، اصحاب العقارات (1) مفردة الرسميين (1) مفردة). يتضح من الاحصائية ان عدد مجتمع البحث (128) مفردة). اعتمد البحث علي العينة العشوائية البسيطة، نسبة لوجود سمات مشتركة بين كل فئة من فئات المجتمع الاصلي¹ وكان حجم مفرداتها (50) مفردة.

الدراسات السابقة

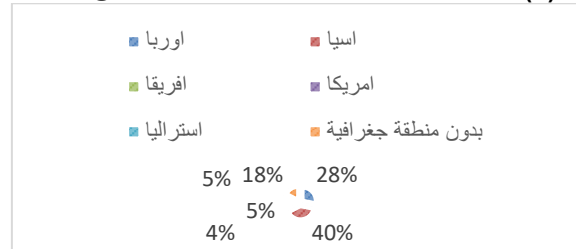
حاولت هيئة الجمارك السودانية (2017م)²: دراسة الاسباب التي ادت الي تدني الايرادات الجمركية في المواني الجافة في العام 2016م. تفترض للدراسة ان المواني الجافة احدي الحلول الرئيسية لتحسين ونمو الاقتصاد العالمي من خلال تيسير وتنظيم حركة التجارة. توصلت الدراسة لتدني الايرادات الجمركية للعام (2016م) بكل المواني الجافة عدا عطبرة والقضارف. اوصت الورقة بتوحيد السياسات الجمركية بكل المواني الجافة في السودان ومعالجة مشاكل الاتصالات، والتدريب العلمي والعمل لضباط المواني الجافة.

كشف خير بك (2013م)³: عن مدي تاثير المرفأ الجاف كعنصر جديد ضمن شبكة النقل اللوجستي علي الشبكة ككل، ومشكلة الدراسة تتمثل في عدم وجود مساحة كافية لتداول البضائع في المواني البحرية السورية ادي الي تكديسها، ونتج عن التكدس اثار سلبية من الناحية الجمالية والبيئية في المواني السورية، فكان لا بد من البحث عن البدائل والحلول، ومن فرضيات الدراسة ان وجود الميناء الجاف يزيد من كفاءة نظام النقل بتقليل التكلفة والزمن، منطقة حسياء في سوريا هي المنطقة المؤهلة بنسبة 70% لاقامة الميناء الجاف. اهم النتائج ان وجود الميناء الجاف في منطقة حسياء الصناعية يزيد من كفاءة نظام النقل نظرا لتخفيف كلفة النقل وزمنه بنسبة 18%، وان المناطق الصناعية الجنوبية هي أكثر المناطق المستفيدة، ومنطقة الحسياء الصناعية مؤهلة بنسبة 70% لاقامة الميناء الجاف. اوصت الدراسة بتفعيل دور النقل بالسكة حديد بصورة اكبر بالاهتمام بالبنية التحتية.

سعي حسن (2012م)⁴: للتأكيد علي اهمية المواني الجافة في تخفيض الضغط علي ميناء بورتسودان، وكانت مشكلة الدراسة تتمثل في ما يسمى بظاهرة تكدس المواني بسبب زيادة الانتاج العالمي من السلع والخدمات وابتكار الحاويات وسفن الحاويات. اقتضت الدراسة ان وجود سياسة مرنة ومشجعة لاسعار خدمات المواني ستؤدي الي منافع عدة منها زيادة القدرة التنافسية. توصلت الدراسة الي أن ميناء سوبا الجاف ساهم في تخفيف الضغط على ميناء بورتسودان وهذا الامر واضح من خلال عدد الحاويات التي تم تخليصها في ميناء سوبا الجاف للعام (2010م) (22724) حاوية مقارنة بعدد الحاويات الواردة الي ميناء بورتسودان (157139) حاوية بنسبة 14.46% من اجمالي الحاويات الواردة. اوصت الدراسة برفع كفاءة المواني الجافة لكي تساهم بقدر كبير في حل مشكلة التكدس وبالتالي دعم القدرة التنافسية للمواني السودانية اقليميا ودوليا.

كشف دوشان (2012م)⁵: عن كيفية تطوير ميناء بورتسودان وتحويله من ميناء رافدي الي ميناء محوري حتي يدعم تجارة السودان الخارجية. اهم فرضيات الدراسة ان تاهيل الميناء يساهم في تحويله الي محوري وهو امر يساعد في زيادة كفاءة وتمكنه من المنافسة الاقليمية وبالتالي انتاجية الميناء تكون ذات عائد اقتصادي. توصلت الدراسة الي ان تطوير ميناء بورتسودان سوف تزيد انتاجية الميناء، والتحول الي ميناء محوري، وتحسين اسلوب التشغيل ورفع كفاءة الاداء سوف يزداد السفن التي تتردد على الميناء خاصة وان لميناء بورتسودان ميزة تتمثل في وجود منطقة ظهير متنوعة جغرافيا واقتصاديا. بحث ⁶ Merk, O, 2010 : في أهمية المواني البحرية على اعتبار أنها المحرك للنمو الاقتصادي. أهم فرضيات الدراسة ان مجموعات الخدمات البحرية، والتنمية الصناعية، وتطوير الواجهة البحرية المتعلقة بالميناء، تزيد الكثير من الفوائد الإضافية من المواني. اهم نتائج الدراسة هناك مجموعة متنوعة من ادوات السياسة للتخفيف من الآثار السلبية للمواني، بدءًا من التنظيم إلى الحوافز السوقية وترقيات المعلومات والتكنولوجيا. اوصت الدراسة بالتنسيق بين الفاعلين في بيئة النقل البحري العالمي انطلاقا من السياسات العامة للدول، وروابط المنتجين، والعملاء، وأسواق العمل ومؤسسات التدريب.

شكل (1) نسبة الدراسات عن المواني الجافة حسب المناطق الجغرافية.



¹ عمر الحسن علي البشاري (2005م)، الاتصال التنظيمي المكتوب والتنمية الادارية البشرية، حالة الجمارك السودانية، دار القومية العربية للثقافة والنشر، ص 27.

² جمهورية السودان، وزارة الداخلية، هيئة الجمارك (2017م)، ادارة الدراسات والبحوث، ورقة بحثية عن اسباب تدني الايرادات بالمواني الجافة.

³ يارابراهيم خير بك، (2013م)، دراسة تاثيرات المرفأ الجاف المقترح في مدينة حسياء الصناعية على قطاع النقل اللوجستي، بحث ماجستير (غير منشور)، قسم المواصلات والنقل، كلية الهندسة، جامعة تشرين، سوريا.

⁴ فواز المرضي حسن (2012م)، النور اللوجستي للمواني الجافة واثره على المواني السودانية، بالتطبيق على ميناء بورتسودان، بحث ماجستير (غير منشور)، قسم اقتصاديات النقل البحري، كلية الاقتصاد والعلوم الادارية، جامعة البحر الاحمر.

⁵ مختار احمد دوشان محمد (2012م)، دور المواني البحرية في دعم تجارة السودان الخارجية دراسة تطبيقية على ميناء بورتسودان (1995-2005م)، بحث دكتوراه (غير منشور)، قسم اقتصاديات النقل البحري، كلية الاقتصاد والعلوم الادارية، جامعة البحر الاحمر.

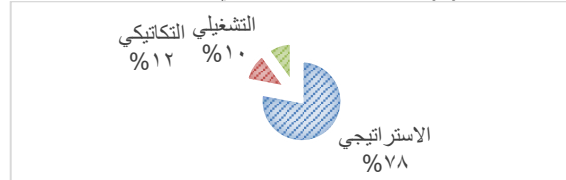
⁶ Merk, O. (2010), Synthesis Report on The Competitiveness of Global Port-Cities, (OECD) Port-Cities Programme.



Source: Bentaleb, F. and Mabrouki, C. and Semma, A. (2015), Dry Port Development: A Systematic, Journal of Eta Maritime Science, 3(2): 75-96.

نلاحظ من الشكل ان قارة اسيا هي أكبر المناطق الجغرافية التي اجريت فيها دراسات في الموانئ الجافة، وتليها قارة اوربا، اما افريقيا فهي ادنى القارات، وتعاذلت قارتي امريكا واستراليا، اما الدراسات العامة دون تحديد مناطق جغرافية معينة شكلت ما نسبته 18% من بين الدراسات والنتيجة العامة من هذه المعلومات هي الاهتمام العالمي بالدراسات في مجال الموانئ الجافة. اما بالنظر الي مستويات القرار المنشئ للميناء الجاف، فنجد المستوي الاستراتيجي هو اعلي نسبة 78%، وتلية نسبة 12% للمستوي التكتيكي، و10% للمستوي التشغيلي، وهي نسب تعكس مدي اهمية الموانئ الجافة لدول العالم.

شكل (2) مستويات القرار المنشئ للميناء الجاف.



Source: Bentaleb, F. and Mabrouki, C. and Semma, A. (2015), Dry Port Development: A Systematic, Journal of Eta Maritime Science, 3(2): 75-96.

مفهوم الموانئ الجافة

الموانئ لغة: مفردا ميناء، وتطلق علي كل مرسي للسفن¹. الموانئ اصطلاحا: كلمة الميناء (port) مشتقة من الكلمة اللاتينية (porta) والتي تعني معبر أو ممر (Gateway) ² وهو بهذا المعنى لا يقتصر علي الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري والميناء الجوي والمعايير الحدودية. وهناك تعريف اخر للميناء: هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكبها، ويكون في العادة مجهزة بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ)، وتخزينها، ومزود بوسائل النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات بناء وإصلاح السفن، وتوفير متطلبات السفن للسطح، ولوازم الماكينات، وتمويل السفن من الأغذية والوقود، ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل العمليات بكفاءة وفعالية في اقصر وقت ممكن³ واول ما تجد كلمة ميناء مجردة تعني في الغالب الموانئ البحرية، وهي بمثابة منافذ مصرح بها من قبل الدولة بالدخول والخروج منها، لذا يستخدم الاضافة للتمييز بين الموانئ البحرية والموانئ الاخرى مثل الموانئ الجافة، والموانئ الجوية(المطارات)، لكن لا يقصد بهذا المصطلح استبعاد موانئ المياه العذبة مثل موانئ الأنهار أو موانئ البحيرات التي تبعد كثيرا عن المياه المالحة إلا أنها مماثلة من حيث وظائفها ومشاكلها وتنظيمها وكذا الحال بالنسبة لموانئ المحيطات⁴.

اما **مصطلح الموانئ الجافة**: هناك عدة مصطلحات تستعمل بالتناوب للإشارة الي الموانئ الجافة، او يستخدم الميناء الجاف للإشارة الي هذه المصطلحات، مثل عقد النقل في شبكات المناطق النائية من الموانئ، والموانئ الداخلية، ومراكز الخدمات اللوجستية الداخلية، وقرى الشحن الداخلي، ... ومحطات النقل متعددة الوسائط الداخلية، وما إلى ذلك⁵. لكن هناك من الكتاب من يميز بين المصطلحات المختلفة التي تستخدم في سياق الموانئ الجافة⁶، ومن التعريفات التي تبين الفرق بين الموانئ الجافة والمصطلحات الاخرى⁷: مستودع التخليص الداخلي: هو مرفق داخلي للاستعمال المشترك بخلاف ميناء بحري أو منفذ جوي. يتمتع بمركز سلطة عامة، ومجهز بتركيبات ثابتة، ويقدم خدمات للمناولة والتخزين المؤقت لأي نوع من السلع (بما في ذلك الحاوية). هذا المرفق وضع تحت مراقبة الجمارك لتكملة اجراءات البضائع للاستخدام المنزلي، المخازن، القبول المؤقت، إعادة التصدير، التخزين المؤقت للعبور، والصادرات المباشرة.

مستودع الحاويات الداخلية: هو مرفق للاستخدام المشترك تحت رقابة السلطة العامة، ومجهز بالمنشآت الثابتة، ويقدم خدمات التخزين مؤقت للاستيراد/او التصدير الخاصة بالحوايات معبأة اوفارغة.

مركز الشحن المتعدد الوسائط: خاص بالشركات المستقلة الاقتصادية العاملة في مجال نقل البضائع وتكملة الخدمات في منطقة معينة، حيث يمكن من تغيير وسائل النقل المختلفة.

محطة الشحن الداخلي: هي أي مرفق، باستثناء ميناء بحري أو مطار، يعمل على أساس الاستعمال المشترك، حيث يتم استلام أو نقل البضائع في التجارة الدولية.

ميناء جاف: هو ميناء يقع في المناطق النائية ويخدم منطقة صناعية / تجارية، متصل بميناء واحد أو عدة موانئ بواسطة السكك الحديدية و/أو النقل البري، ويقدم خدمات متخصصة بين الميناء الجاف والوجهات البحرية العابرة.

ويرجع المفهوم الرسمي للموانئ الجافة إلى أوائل الثمانينات عندما تم استخدام الحاويات بصورة فعالة في النقل الدولي للبضائع، وبحلول ذلك الوقت أشارت صناعة النقل إلى المحطات الداخلية، والتي تم تحديدها في مؤتمر الامم المتحدة في

1 لويس معلوف، المنجد في اللغة، ص 782.

2 الصادق محمد سعيد محمد، (2003م)، التحديث والتطوير لميناء بورتسودان واثرة على تجارة السودان الخارجية، بالاشارة لمحطة الحاويات بالميناء الجنوبي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، قسم اقتصاديات النقل البحري، كلية الاقتصاد والعلوم الادارية، جامعة البحر الاحمر، السودان، ص 16.

3 ايمن النحراوي، (2009م)، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص 25.

4 شريف ماهر هيكل، (2008م)، ادارة وسياسات الموانئ البحرية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص 4.

5 Zheng, C. Theo, N. and Jing, L. (2015) A Two-Phase Model for Dry Port Location with an Application to The Port of Dalian in China, Antwerp Maritime Academy, University of Antwerp, Belgium, P.1.

6 Notteboom, T. and Rodrigue, J. P (2009) Inland Terminals Within North American and European Supply Chains, Transport and Communications Bulletin for Asia and The Pacific, No. 78, P 3.

7 Jarzemskis, A. and Vasiliauskas, A.V. (2007), Research on Dry Port Concept as Intermodal Node, Transport, 22:3, P. 208.



اولث(1982)¹: (محطة داخلية تصدر إليها شركات الشحن سندات الشحن الخاصة بها فيما يتعلق بشحنات الاستيراد/التصدير مع تحملها المسؤولية الكاملة عن التكاليف والظروف الخاصة بهذه الشحنات). والموانئ الجافة هي محطات داخلية للدول التي لديها موانئ بحرية، وكذلك محطات نائية في البلدان غير الساحلية لديها ارتباط بواحد أو أكثر من ميناء بحري في الدول الساحلية المجاورة.

هذه الأماكن (المحطات الداخلية) يشار إليها أيضا بأنها مراكز اللوجستيات الداخلية، أو مراكز اللوجستيات متعددة الوظائف حيث تعمل مجموعة متنوعة من الشركات وتنفذ أنشطة اللوجيستيات²، وفي وقت لاحق تم استعمال الموانئ الجافة أو مستودع التخليص الداخلي لوصف المحطات الداخلية³، وأبرزت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) الدور الهام للمفهوم كمرفق للاستعمال المشترك في نقل البضائع، وأصدر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) تعريف لمستودع التخليص الداخلي: بأنه مرفق عام للاستخدام المشترك، مجهز بالآليات والمعدات الثابتة، ويقدم خدمات التسليم المباشر، والتخزين المؤقت لأي نوع من أنواع السلع (بما في ذلك الحاويات) التي يتم نقلها في إطار إجراءات العبور الجمركي (transit) بأي وسيلة من وسائل النقل. هذا المرفق تحت الرقابة الجمركية. والجمارك وغيرها من الوكالات المختصة تقوم بإجراءات تخليص السلع والبضائع سواء كانت للاستخدام المنزلي أو التخزين المؤقت أو إعادة تصدير أو التخزين المؤقت للعبور والتصدير المباشر⁴. ومن المؤكد أن فكرة الموانئ الجافة، أي المراكز التجارية الداخلية ذات وصلات إلى الموانئ البحرية ليست جديدة. فقد تحدث دكتور الشامي عن العلاقة بين الموانئ الباطنية علي ساحل البحر الأحمر ودولة مروي القديمة كمركز تجاري في الداخل منذ سنة 300 الي 200 قبل الميلاد⁵، لكن الجديد هو الاهتمام العالمي بموضوع الموانئ الجافة ودخوله في حيز الدراسات الأكاديمية واكتسب المفهوم بعض الأهمية خلال تسعينات القرن الماضي نتيجة لظاهرة العولمة والتي حدد بعض الكتاب أربعة أركان تقوم عليها هذه الظاهر هي تحرير التجارة، ثورة الاتصالات، الحاويات (التوحيد القياسي العالمي)، والتقدم التكنولوجي خاصة في مجال الشحن البحري⁶، وهذا ادي الي تدفق البضائع الي الموانئ البحرية. وفي المقابل هناك نقص متزايد في قدرة الموانئ البحرية على التعامل مع الزيادة في الحاويات. وتزامن ذلك بازدياد إنشاء البنية التحتية متعددة الوسائط في أنحاء العالم من أجل تعظيم فوائد الحاويات لذا تم تقديم تعريفات جديدة تتناول جوانب مثل الملكية والخدمات⁷. ووصفت هيئة التحكيم التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بأنها "أي مرفق، بخلاف الميناء البحري أو المطار، يعمل على أساس مشترك، يتم فيه استلام أو إرسال البضائع في التجارة الدولية. وعلي رغم من شمول هذه التعريفات، إلا أنها لم تعالج مجالين أساسيين⁸ هما: هل المراكز اللوجستية / المحطات متعددة الوسائط مرتبطة بالموانئ البحرية أم لا؟ وما هو نطاق الخدمات التي تقدمها هذه المراكز بالتفصيل؟ هذه الاسئلة أدت إلى إجراء شكلي جديد للمفهوم، وأدركت الجهات الفاعلة (الموانئ البحرية ومشغلي السكك الحديدية ومشغلي الطرق والشاحنات والشاحنين و المجتمع) وأصحاب المصلحة في نظام النقل الدولي الحاجة إلى التكامل الداخلي لخدمات الموانئ⁹، وبدأوا الحديث عن النقل المشترك وفي مؤتمر لوزراء النقل الأوروبيين والمفوضية الأوروبية في عام 2001، تم تحديد مفهوم الميناء الجاف بشكل رسمي باعتباره محطة داخلية ترتبط مباشرة بميناء بحري¹⁰، وهذا يمثل تطوراً للمفهوم الذي أخذ المحطات الداخلية متعددة الوسائط إلى مستوى أعلى في نظام النقل. لكن وبالنظر الي الاهتمامات البيئية في الفترة الأخيرة وما يمكن ان يسببه النقل الطرقي (العربات) من اضرار بيئية، وازدحام علي الطريق، والحوادث المرورية، والتأخير، وغيرها من الاضرار تم ادخال تحسينات علي مفهوم الموانئ الجافة وقد عرفت الميناء الجاف: محطة داخلية متعددة الوسائط متصلة مباشرة بالميناء البحري بأنماط مختلفة من وسائل الحركة بفضل ان تكون عالية السعة (السكة حديد مثلا أو الصنادل عن طريق القنوات الداخلية)، تمكن هذه المحطة العملاء من الاستلام (في حالة استيرادهم للبضائع) أو التجميع (في حالة تصديرهم للبضائع) لبضائعهم في وحدات التحميل متعددة الوسائط كما لو كان ذلك مباشر بالميناء البحري¹¹. وظل هذا المفهوم هو الذي يشار اليه في الدراسات التي تناولت الموانئ الجافة ومن هذه الدراسات: دراسة رابطة مراكز

¹ Dry Port Defined, (1982), Handbook on the Management and Operation of Dry Port, United Nations Conference on Trade and Development (Unclad) Geneva, P2.

² Roso, V. and Lumsden, K. (2010) A Review of Dry Ports, Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Gothenburg, Sweden, pp:7-8.

³ Dry port defined, Op.Cit, p2.

⁴ "Ibid", P2.

⁵ صلاح الدين الشامي، (1961م) الموانئ السودانية، دراسة في الجغرافية التاريخية، مكتبة مصر، ص 26، 48.

⁶ Corbett, J.J., and Winebrake, J. (2008), The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity. International Transport Forum paper. Guadalajara: OECD, p 4.

⁷ Dussan, R.C. (2012), Relationships between Maritime Container Terminals and Dry Ports and Their Impact on Inter-Port Competition, Jonkoping International Business School, Jonkoping University, P 13.

⁸ Roso, V. and Lumsden, K. (2010) Op.Cit, P 7.

⁹ Roso, V. (2009). Emergence and Significance of Dry Ports – The Case of Port Of Goteborg. World Review of Intermodal Transportation Research, 2(4), 296-310, P 15.

¹⁰ Dussan, R.C. Op.Cit, P, 13.

¹¹ Roso, V. and Lumsdon, K. (2009). The Dry Port Concept: Moving Seaport Activities Inland, Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific; No. 78, p.91

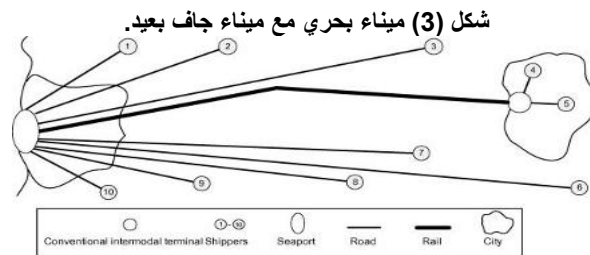


النقل والخدمات اللوجستية الدنماركية (FDT 2007)¹. و دراسات الاستاذة (Crainicand, T.G .et.al,2013)². ان الميناء الجاف هو نوع خاص من المحطات الداخلية، وهناك فهم مشترك بأن التنفيذ الناجح لميناء جاف يقلل من الازدحام المروري والتأثير البيئي من خلال التحول في وسائط النقل من الطرق الي وسائط نقل اقل ضررا للبيئة وذات احجام كبيرة (القطارات والبورج). و يمكن أن تمتد الفوائد الي الجهات الفاعلة في نظام النقل جوانب أخرى، مثل زيادة القدرة والإنتاجية في الموانئ البحرية، والتنمية الإقليمية، وخدمة عملاء بشكل أفضل. وحتى يكون الميناء الجاف امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية في الداخل، وكتيتميز بينها والمحطات الداخلية الاخرى (محطات النقل متعددة الوسائط الداخلية التقليدية)، لابد ان تتوفر فيه خدمات مثل التخزين، التوحيد، مستودع تخزين الحاويات الفارغة، صيانة وإصلاح للحاويات، التخليص الجمركي، وما إلى ذلك. وهكذا، تكون الموانئ الجافة أكثر تطورا بكثير من المحطات الداخلية الاخرى، ويتم التركيز على الأمن والسيطرة عن طريق استخدام نظم المعلومات والاتصالات، وفي هذا الصدد نجد تعريف اخر للموانئ الجافة: (الميناء الجاف هو منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر، تقام لاتمام النقل المتعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية ولمنع تكس الموانئ البحرية وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة ان يتوفر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة، وشبكة اتصالات عالية الكفاءة، وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركيا)³. ان الفرق الرئيسي بين الموانئ الجافة والمصطلحات الاخرى التي تستعمل في سياق الموانئ الجافة، هو ان الموانئ الجافة تكون باقرار من السلطة العامة في البلد ان هذا الموقع هو ميناء جاف، ومن لوازم ذلك وجود دائم للسلطات العامة (الجمارك، الموصفات والمقياس، هيئة الموانئ وغيرها من السلطات)، على ان ينص في بوليصة شحن البضائع ان الوجهة النهائية او البداية للبضائع هي الميناء الجاف.

تصنيف الموانئ الجافة

تتطلب الدراسة التفصيلية للموانئ الجافة تقسيمها الي فئات متباينة وفق اسس ومعايير معينة من بينها⁴ الحجم (ويقاس بعدد الحاوية المكافئة التي يمكن معالجتها في السنة) الي الموانئ الجافة الصغيرة والمتوسطة والكبيرة، ووفقا لوسائل الحركة الرابطة بينها والموانئ البحرية مثل عدد مسارات السكك الحديدية والطرق والصنادل الداخل والخارج من الميناء الجاف، ووفقا لخدمات القيمة المضافة كتنجئة / وتفريغ الحاويات، وصيانتها والمناولة وتخزين البضائع المبردة / المجمدة والخطرة وما الي ذلك. لا يزال هناك الكثير من المناقشات الأكاديمية حول تصنيف الموانئ الجافة، حيث أن مجال البحث في تجارة الحاويات واللوجستيات قد تطور في المستقبل القريب، لكن التصنيف الموجود حتي الان هو علي اساس الموقع الجغرافي من الميناء البحري، ووسائل الحركة من والي الموانئ الجافة. هناك ثلاثة انواع من الموانئ الجافة من حيث الموقع الجغرافي للميناء الجاف بالنسبة للميناء البحري وباي واسطة من الوسائط يرتبط الميناء الجاف بالجهات الاخرى. هذه الثلاثة انواع هي: ميناء جاف بعيد المدى، ميناء جاف متوسط المدى، ميناء جاف قريب المدى للميناء البحري. وهذا التقسيم للموانئ الجافة مناسب للوظيفة التي يودها الميناء الجاف بالنسبة للميناء البحري.

الميناء الجاف بعيد المدى⁵: هو من أكثر الأنواع الثلاثة شهرة والأقدم من حيث التاريخ والسبب الرئيسي لتنفيذه هو ببساطة أن طول المسافة وحجم التدفق البضائع (اقتصاديات الحجم الكبير) تجعل السكك الحديدية أو البواخر هما الوسيلة الانسب للاستخدام.



Source: Woxenius, J. Roso, V. Lumsden, K. The Dry Port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail, p 5. ان تنظيم ميناء جاف بعيد يزيد من القدرة التنافسية للسكك الحديدية على حساب النقل البري مما يؤدي إلى تقليل الازدحام في بوابات الميناء والمناطق المحيطة بها، حيث أن قاطرة واحدة يمكن أن تحمل محل 40 شاحنة في اوروبا وأكثر من 100 شاحنة في امريكا، وهذا يؤدي الى انخفاض الآثار البيئية والحوادث المرورية والازدحام على طول الطريق. ومن وجهة نظر الشاحنين فهو يوفر-الميناء الجاف البعيد - مجموعة أكبر من الخدمات اللوجستية في منطقة الميناء الجاف. وتستفيد المدينة الساحلية من انخفاض حركة المرور على الطرق وبالتالي تحسين نوعية الحياة للمواطنين، كما أن حركة المرور الأقل قد تترك مساحة قيمة حول مركز المدينة لأغراض أخرى غير حركة المرور. ومن الأمثلة على الميناء الجاف البعيد

1 (FDT)-Association of Danish Transport and Logistics Centers,(2007), Feasibility Study on The Network Operation of Hinterland Hubs (Dry Port Concept) to Improve and Modernise Ports' Connections to The Hinterland and to Improve Networking , p 8.

2 Crainicand, T.G .Olmo, P.D.Ricciardi, N. and, Sgalambro,A. (2013),Optimizing Dry-Port-Based Freight Distribution Planning, Interuniversity Research Center on Enterprise Networks, Logistics and Transport (CIRRELT) p 4.

3 سامي زكي عوض ، (2004 م) ، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة ، منشأة المعرفة ، الاسكندرية ، ص 81.

4 Gabriel, C. C .& Cuza,A.I.(2010) ,Performance Assessment in Operating Dry Ports, Faculty of Economics and Business Administration, University Of Iaui.

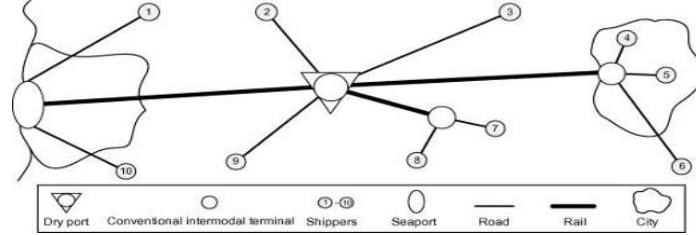
5Woxenius, J. Roso,V.and Lumsden, K. (2004)•The Dry Port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail,Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Gothenburg, Sweden , p8.



ميناء إيساكا¹ الجاف في تنزانيا، والذي كان محطة حاويات داخلية، ثم صارت ميناء جافاً في عام (1999)، وتحويل إيساكا إلى ميناء جاف يعني أن جميع الوثائق الجمركية يمكن أن يتم في إيساكا بدلاً من ميناء دار السلام، مما يمكن للمستوردين القيام بإنجاز جميع الوثائق اللازمة وتسليم البضائع الخاصة بهم في إيساكا. وميناء إيساكا الجاف يوفر خدمة مريحة للبلدان المجاورة غير الساحلية مثل رواندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي. فقبل تحويل إيساكا إلى ميناء جاف، كان على الشاحنين القيام بالاجراءات مباشرة في ميناء دار السلام على بعد 800 كم. وكان هذا يستغرق أسبوع والآن يومين فقط لإرسال حاوية إلى الميناء.

2-3-1-2 الموانئ الجافة متوسطة المدى: يعمل الميناء الجاف المتوسط كنقطة توطيد لخدمات السكك الحديدية المختلفة، مما يعني أن هناك حاجة ماسة إلى المعدات الإدارية والتقنية الخاصة بالنقل البحري، مثل المساحات الضوئية للأشعة السينية اللازمة لعمليات التفتيش الأمنية والجمركية، في محطة واحدة، ويقوم بدور محطة متعدد الوسائط التقليدية (سكة حديد، شاحنات، صنادل، مطارات) ووجود التنافس بين أنماط الحركة يؤدي إلى أسعار نقل مناسبة. إن ميزة الميناء الجاف متوسط المدى تتمثل في التدفقات العالية للبضائع من وإلى الميناء البحري مدعومة بقصر المسافة مما يتيح إمكانية استخدام قطارات متخصصة ومن ثم يكون الميناء الجاف منطقة تخزين مؤقت يخفف من ضيق منطقة ترانس الحاويات في الميناء البحري.

شكل (4) ميناء بحري مع ميناء جاف متوسط المدى.



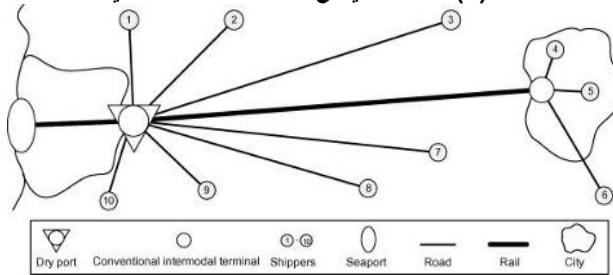
Source: Woxenius, J. Roso, V. Lumsden, K. The Dry Port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail, p7.

هنا يتم تقديم خدمة للشاحنات 2 و3 و9 مباشرة من قبل الميناء الجاف ويتم تقديم خدمة للشاحنات 7 و8 من قبل أقرب محطة متعددة الوسائط التقليدية. وميناء فرجينيا الداخلي هو منفذ جاف متوسط المدى، حيث وسائط النقل المستخدمة تنقسم بين شاحنات (طرق مسفلتة) والسكك الحديدية لنقل الحاويات من وإلى ميناء فرجينيا، وخاصة محطاتها في هامبتون. ويقع ميناء فرجينيا الداخلي في فرونت رويال على بعد 330 كم من هامبتون وتتوفر مجموعة كاملة من الخدمات الجمركية للشاحنين وقد تم اختيار موقع الميناء بصورة مدروسة من أجل زيادة خدمة المناطق النائية لميناء فرجينيا البحري في وادي أوهايو.

الموانئ الجافة القريبة³

مراكز النقل دائماً ما تولد حركة مزعجة بين وضمن المدن الرئيسية وهذا مصدر إزعاج لسكان المدن، ومع تزايد النقل البحري في شكل الحاويات، فإن المشاكل الرئيسية التي تواجهها الموانئ البحرية اليوم هي عدم وجود المساحات الكبيرة لتداول البضائع، والوصول غير الملانم إلى الداخل. يمكن للموانئ البحرية أن تزيد من طاقتها النهائية من خلال إنشاء ميناء جاف قريب على حافة المدينة الساحلية؛ وبزيادة قدرة المحطة الاستيعابية تأتي القدرة على زيادة الإنتاجية للميناء البحري؛ وبدخول سفن الحاويات العملاقة لدائرة النقل البحري، صار لزاماً على الموانئ البحرية إيجاد ميناء جاف موصول بالسكك الحديدية إلى الميناء البحري و يدمج النقل البري مع السكة حديد خارج منطقة الميناء؛ وهذا بطبيعة الحال يؤدي إلى تخفيف شوارع المدينة وبوابات الميناء كما في الشكل أدناه.

شكل (5) ميناء بحري مع ميناء جاف قريب المدى.



Source: Woxenius, J. Roso, V. Lumsden, K. the Dry Port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail, p8.

في هذه الحالة، الشاحنات (1-3 و7-10) الذين يستخدمون الميناء الجافة القريب من الميناء البحري ولا يولد - النقل البري - الازدحام عند بوابته من الشاحنين على مسافات طويلة أو متوسطة المدى. وبالمقارنة مع الأنواع الأخرى من الموانئ الجافة فهو يوفر إمكانات أكبر لتخزين الحاويات التي حين تحميلها على قطارات السكك الحديدية في تسلسل ومزامنة مع التحميل السفينة في الميناء. ومن الواضح أن هذا يتطلب خدمة سكك حديدية موثوقة جداً (انضباط في زمن الوصول متزامناً مع وصول السفن إلى الميناء) حتى لا تحدث زيادة في أوقات الانتظار لسفن الحاويات، ومن آثار الميناء الجاف القريب على أصحاب النقل بالشاحنات أن يفقدوا حصة سوقية هامشية (هي طول المسافة بين الميناء البحري والميناء الجاف القريب)

¹ Woxenius, J. and et. al, Op.Cit, p 9.

² "Ibid", p9.

³ Woxenius, J. and et al, Op.Cit, p 9.



ولكنهم سيستفيدون من عمليات أسرع. وفي المدن التي لا تسمح بمرور مركبات الطرق الطويلة أو الملوثة، فإن وجود ميناء جاف قريب هو بديل لتغيير مركبات الطرق إلى مركبات أقل تلوثاً. إن ممر (الأميدا) الذي يبلغ طوله 32 كم والذي يربط منافذ لوس أنجلوس ولونغ بيتش إلى المحطات متعددة الوسائط بالقرب من وسط مدينة لوس أنجلوس، يمكن الإشارة إليها كمثال على ميناء جاف قريب، حيث كانت الحاويات في السابق يتم نقلها بين المحطات والموانئ بواسطة خطوط السكك الحديدية الصغيرة المتدهورة، مما استدعى الأمر إلى تحديثها. وكمثال آخر لميناء جاف قريب محطة شحن الحاويات في وسط مدينة غوتنبورغ السويدية والتي ترتبط مع ميناء غوتنبورغ بالسويد في الوقت الحالي بموك السكك الحديدية المحلية والذي يقع على بعد حوالي 10 كم من الميناء البحري من أجل الخروج من زحمة الأنشطة التي تتطلب فضاءات أرحب من الميناء. في السودان مثال لميناء جاف قريب هو ميناء سلوم الجاف في بورتسودان وهو عبار عن محطة تخزين الحاويات الفارغة. لكل ميناء جاف حسب التصنيفات الثلاثة فوائد للجهات الفاعلة في نظام النقل¹ ومن أمثلتها تخفيض نفقات النقل الكلية، تعزيز وتقوية حلول النقل متعدد الوسائط، توفير فرص عمل في المناطق التي قامت بها، تسريع وصول السلع الاستراتيجية إلى الداخل ودعم أنشطة الصادرات بتسريع الإجراءات وتكتملها بمناطق الإنتاج³ زيادة إنتاجية الموانئ البحرية . كما أنه يقلل من ازدحام وسائل النقل في بوابات الموانئ البحرية باستخدام السكة الحديد، أو البواخر. وعلى الصعيد الداخلي لميناء المواني فهو يقلل من الازدحام في المدن الساحلية بوسائل الحركة المختلفة، ومن خطر حوادث الطرق بها، ومن تكاليف صيانة الطرق، ومن التأثير البيئي بالتلوث باستخدام أقل وسائل الحركة تلوثاً للبيئة (القطارات والبواخر). وهو يكون بمثابة مستودع تخزين للبضائع لخدمة مفاهيم اللوجستيات فيما يتعلق بالتسليم في الزمن المحدد، وايضا كتخزين احتياطي لمواجهة الكوارث الأمنية والبيئية ... الخ. كما يزيد من تحسين وصول خدمات الميناء البحري إلى المناطق النائية.

شكل (6) اجوبة لمبحثين عن اهمية الموانئ الجافة



Source: Feasibility Study on The Network Operation of Hinterland Hubs (Dry Port Concept) to Improve And Modernise Ports' Connections to The Hinterland and to Improve Networking p, 25.

حيث يتبين من الشكل ان تعزيز حلول النقل متعدد الوسائط، وتقليل الازحام هما من اهم مزاي الموانئ الجافة، وبشكل عام يمكن القول بان المستجيبين لديهم مواقف ايجابية عن حصول فوائد ومزايا من انشاء الموانئ الجافة. ان تعظيم فوائد الموانئ الجافة يفترض ان هناك مناقشات وخطط سابقة لعملية الانشاء هذه الموانئ، حتى يتم تلافي السلبيات الناتجة عن العوامل اخري مرتبطة بالموانئ الجافة، مثل كثرة الموانئ الجافة في بلد ما زيادة عن اللازم، الظروف الاقتصادية العامة للبلد، مدي الانسجام بين المؤسسات ذات الصلة بالموانئ وهكذا. ففي السودان نجد من العوامل التي تحول دون تعظيم الاستفادة من الموانئ الجافة هو التوسع الشديد في انشائها من دون دراسات جدوي سابقة لها، وهذا الامر من اثاره السلبية⁴ عدم وجود البات تفريغ وشحن في بعض الموانئ، ضعف الشبكة وصعوبة الاتصال، ارتفاع رسوم الجبايات الولائية وغيرها من الاثار. عدم التكامل بين الموانئ الجافة والقطاعات الاخرى خاصة النقل بالسكة حديد. ضعف التنسيق والانسجام وأحيانا عدم احترام بين المؤسسات المسؤولة عن الافراج عن البضائع في الموانئ - والجافة خاصة. عدم استقرار ووضوح السياسات الاقتصادية للدولة وانعكاس ذلك على قطاع الصادرات والواردات. وأكبر العوامل عدم الاستقرار السياسي للدولة وهو عامل مؤثر على التجارة الخارجية بصورة مباشرة، لان التجارة الخارجية في الاساس تقوم علي العلاقات السياسية بين الدول.

وظائف الموانئ الجافة

للموانئ الجافة وظائف كثيرة بدليل كثرة المصطلحات التي تستخدم في سياقات مختلفة للدلالة علي مفهوم الميناء الجاف⁵، وفي دراسة اجريت في منطقة البلطيق⁶ عن اهم وظائف الموانئ الجافة تمثلت في التخليص الجمركي، ودعم سلسلة النقل، ومحطة الحاويات متعدد الوسائط، وادارة تدفق الحاويات، والتخزين والمستودعات، وتقديم خدمات قيمة مضافة (التعبئة - اعادة التعبئة، العلامات التجارية، اصلاح الحاويات ... الخ)، والشكل رقم (2-5) يبين نتائج هذه الدراسة.

1 Roso, V. (2008), Op.Cit, p 6.

2 FDT - Association of Danish Transport and Logistics Centers, Op.Cit.

3 Roso, V. (2008) Op.Cit., p5.

4 وزارة الداخلية، (2017)، مرجع سابق، ص 6.

5 PAUL, J. and NOTTEBOOM, T. Op.Cit, P 2.

6 FDT - Association of Danish Transport and Logistics Centers, Op.Cit,P 19.



شكل (7) اجوبة المبحوثين عن اهم وظائف الموانئ الجافة.



Source: Feasibility Study on The Network Operation of Hinterland Hubs (Dry Port Concept) to Improve and Modernise Ports' Connections to The Hinterland and to Improve Networkin, P 19.

يتضح من الشكل ان وظيفة الخدمات الاضافية والتخليص الجمركي من اهم وظائف الموانئ الجافة، لكن بشكل عام كل الوظائف تعتبر مهمة من وجهة نظر المبحوثين. وبالرجوع الى الاسباب التي ادت الى ظهور الموانئ الجافة المتمثلة في تكديس الموانئ البحرية بسبب ضيق مساحات تداول البضائع فيها، وصعوبة الوصول اليها بسبب الازدحام، وما يترتب علي هذه المشكلة من خسائر علي الميناء مثل تلف البضائع وضياها داخل الموانئ، وتأخير السفن في اماكن الانتظار خارج الميناء والذي يصل الي مرحلة دفع غرامات بسبب هذا التأخير، وقد يصل الامر الي احجام بعض السفن عن التعامل مع تلك الموانئ والتحول الي موانئ اخرى¹، بالرجوع الي هذه الاسباب نستطيع الوصول الي وظائف الموانئ الجافة علي سبيل المثال لا الحصر وباعتبار انها حلول لمشاكل معينة.

الموانئ الجافة ومنع تكديس الموانئ البحرية

مصطلح التكدس - في إطار الموانئ البحرية - يشير الي ازدحام الساحات المخصصة لتداول البضائع بصورة تشل حركة الميناء، ومن اسباب التكدس: ازدياد تدفق البضائع الي الموانئ البحرية. صعوبة التواصل بين الموانئ البحرية ومناطق الانتاج والاستهلاك داخل البلاد. تخلف المعدات والاليات المستخدمة في الموانئ. الضعف الاداري من قبل ادارة الميناء. وفي دراسة مسحية² عن العوامل التي تحول دون نمو وتطور الموانئ في اقليم بحر البلطيق ومن بين ثلاثة عشرة عامل جاءت العوامل: ضيق مساحة التخزين، وعدم قدرة الموانئ علي التوسع في اماكنها والقوانين والقيود البيئية هي من اكثر الاسباب والشكل ادناه يبين هذه العوامل.

شكل (8) العوامل المعيقة لتطوير الموانئ الجافة.



Source: Trainaviciute, L. (2009), The Dry Port - Concept and Perspectives, p 17.

تقليل مشكلة التكدس

إن اول حل يمكن طرحه هو: توسعة ساحات الموانئ البحرية بعمل مرافق جديدة، لكن هذا الحل غير عملي لعدة اعتبارات³ حيث يحتاج الي وقت طويل لتنفيذه، وليس كل موضع يصلح لكي يكون مرفئ، وبالتالي ربما احتاج الي معالجات فنية مكلفة مالياً، ضيق اراضي الموانئ بسبب نمو المناطق الحضرية في بعض مدن الموانئ، القيود البيئية التي تحول دون السماح بتوسعة الموانئ البحرية⁴، تظل الحاجة الي وصول الموانئ البحرية الي داخل الدول قائمة، والاتجاه العالمي في جعل الموانئ البحرية هي بوابات عبور للبضائع فقط⁵. والحل الثاني المناسب هو اقامة موانئ الي داخل البلاد كموانئ بديلة للموانئ البحرية، حيث تمارس فيها أنشطة الموانئ البحرية. تقوم الموانئ الجافة بخدمة الموانئ البحرية فيما يلي مشكلة تكديسها، باستيعاب حركة المرور لوسائل النقل بصورة افضل، كما تقدم خدمات اصبحت مكلفة للغاية، ومستحيلة بعض الاحيان عند تقديمها في الموانئ البحرية مثل (ساحات لكشف وتصنيف البضائع والمستودعات والحاويات الفارغة) او الخدمات التي من طبيعتها يمكن تقديمها خارج الميناء البحري⁶. اذن تساهم الموانئ الجافة بوظيفة منع تكديس الموانئ

1 حسين مسعود ابو مدنين، (2005م)، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، دار مكتبة الشعب للنشر والتوزيع، مصراتة، ليبيا، ص 9.

2 Trainaviciute, L. (2009) the Dry Port - Concept and Perspectives, FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, p 17.

3 Trainaviciute, L. Op. Cit, P 16-18.

4 "Ibid", P 39.

5 سامي زكي عوض، مرجع سابق، ص 84.

6 Paul, L. and Notteboom, T. Op. Cit, p 5.



البحرية بالبضائع لانها في حقيقة الامر عبارة عن موانئ بحرية لكنها في داخل البلاد، لذا نجدها تحتوي على كل مستلزمات معالجة البضائع من اليات ومعدات، وساحات للكشف، ومخازن ومستودعات للبضائع والحاويات الفارغة، والهيكلي الاداري من الموظفين وكل المعنيين بأمر الاستيراد والتصدير للبضائع، وفي هذا سياق يمكن فهم احد تعريفات الموانئ الجافة بانها مستودع تخليص جمركي في الداخل. في ظل حرية التجارة الدولية، والازدياد الملموس في حجم التبادل التجاري بين الدول، صارت الموانئ البحرية جزء من نظام النقل متعدد الوسائط، بل وتتنافس من اجل الحصول على القدر المناسب من تجارة العالم المنقول بحرا. وقد احتاجت هذه الموانئ الي مناطق داخلية (موانئ جافة) حديثة تكون المراكز اللوجستية التي تحقق قيمة المضافة للميناء (مثل أنشطة التعبئة والفرز والدمج ووضع العلامات التجارية وغيرها من الخدمات) وتقديم خدمات مثل انهاء جميع الاعمال الادارية من وكالات ملاحية وبنوك وشركات التامين والجمارك ومراكز المعلومات والاتصالات، بالاضافة الي شبكة من الطرق النهرية والبرية والسكك حديد والجوية ان أمكن. مما سبق يتبين ان الموانئ الجافة بالنسبة للموانئ البحرية تقوم بعمليات التخزين التي كانت تتم في الموانئ البحرية، بالاضافة للقيام بخدمات الامداد والتوزيع (لوجستيات)، وبالتالي يمكن للموانئ البحرية من اداء وظائفها بصورة افضل وزيادة انتاجيتها بشكل ملحوظ وتكاد تختفي كلمة التكدس بتلك الموانئ¹.

وظيفة الموانئ الجافة في نظام النقل متعدد الوسائط.

لكي تقوم الموانئ الجافة باتمام نظام النقل متعدد الوسائط، تقام هذه الموانئ في نقطة تلاقي عقد المواصلات، حتي يتم فيها تغيير وسيلة النقل وهناك عدد من الموانئ الجافة تكون لديها وظيفة واحدة هي منطقة تبديل وسائل النقل من السكة حديد الي النهر او الطرق وبالعكس، ويمكن ان تكون الموانئ الجافة مراكز تحميل الشحنات الي الاسواق المحلية والاقليمية، خاصة اذا كان هناك انتعاش اقتصادي محلي او اقليمي. للموانئ الجافة اهمية في نظام النقل العابر (transit) وفي هذه الحالة تشكل الموانئ الجافة مراكز تداول للبضائع بين وسائل النقل المختلفة (سكة حديد / نهر / طريق) او في نفس الوسيلة كان يكون التداول من السكة حديد الي سكة حديد اخري. الميناء الجاف في هذه الحالة يكون مركز توزيع إما اصل او مقصد للشحن الذي يتم تداوله. وكثيراً ما توجد هذه الموانئ في الحدود بين البلدان بهدف الجمع بين العمليات الادارية المرتبطة بالحركة العابرة للحدود، والانشطة الخاصة بتوزيع وامداد السلع².

وظيفة الموانئ الجافة في تحقيق المفاهيم اللوجستية³

الميناء الجاف كمحطة لتجميع المواد الخام: وهي تقام لتقليل تكلفة نقل عناصر الانتاج، بالاضافة الي الحصول علي افضل الاسعار (خصم الكمية) عند شراء كميات كبيرة وتخزينها في الميناء الجاف وارسالها الي مواقع الانتاج طبقا للجدول الموضوع مسبقا وبدقة.

الميناء الجاف كمحطة تجميع السلع تامة الصنع: تقام هذه الموانئ في منطقة ذات صناعات متقاربة وبالتالي تخفيض تكاليف النقل لأقل ما يمكن بتقليل مسافات النقل للأسواق، مع امكانية تحقيق رغبات المستهلكين في الحصول علي احتياجاتهم في الوقت المحدد، والغاء عملية التخزين بالمصانع، وتقليل المصروفات الادارية المصاحبة لكل طلبية.

الميناء الجاف كمحطة توزيع السلع للأسواق: تقام هذه الموانئ بالقرب من الاسواق - مناطق الاستهلاك - حيث يقوم الميناء الجاف بتجميع انتاج المصانع ثم اعداد طلبات كل سوق على حدة من جميع المنتجات وارسالها في دفعة واحدة، وبالتالي يستطيع الميناء الجاف تحقيق اهداف اللوجستية من خلال تخفيض تكاليف النقل، مع وجود دائم للسلع بالاسواق، وامكانية الاستغناء عن المخازن الموجودة بالمصانع.

وظائف اخري للموانئ الجافة

الميناء الجاف كم منطقة داخلية للميناء البحري: ومفهوم المنطقة الداخلية للميناء البحري هي منطقة قارية، يخدمها الميناء البحري بتكلفة اقل مما يمكن ان يفعله ميناء بحري اخر، ووظيفتها ضمان تدفق الحركة الناشئة من الميناء البحري ويمكن ان يكون هناك اكثر من منطقة داخلية للميناء البحري الواحد⁴.

تسهيل التجارة : وذلك بتعزيز قطاع الصادرات والواردات في المنطقة، خاصة للمشاريع الصغيرة التي لا تستطيع توفير وفورات الحجم من تلقاء نفسها، وفي هذه الحالة تقوم الموانئ الجافة بتحسين ظروف هذه المشاريع في الوصول الي الخارج والتعامل معه، وهذا يعني اسواق وفرص جديدة لهذه المشاريع⁵.

مواقف توزيع: مواقف التوزيع هي اماكن انتظار أو منتزهات لوجستية متطورة بتجهيزات وتسهيلات شاملة لعمليات التوزيع في موقف واحد بالقرب من محطة البضائع، وبها تسهيلات النقل متعدد الوسائط، مع توظيف أحدث تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات. وتعد مواقف التوزيع من مطلوبات الشاحنين وشركات النقل دعما لاسلوب التسليم في نفس الوقت، وتوفر هذه المواقف مساحات تخزين وتسهيلات لاعمال الشحن مثل مناولة البضائع والتستيف والترييب، وخدمات القيمة المضافة مثل التغليف واعادة التغليف ووضع العلامات التجارية والتجميع والتصنيف واصدار الفواتير ووثائق ومستندات التصدير والاستيراد⁶. الجدير بالذكر ان وظائف الموانئ الجافة كثيرة بحيث لا يمكن حصرها، والسبب في ذلك مرونة الموانئ الجافة كظواهرها وقابليتها للتشكل حسب مقتضي الظروف.

إدارة الموانئ الجافة

1 سامي زكي عوض، مرجع سابق، ص 86.

² Paul, J.and Notteboom, T., Op. Cit, P 5.

3 سامي زكي عوض، مرجع سابق، ص 87 - 90.

1 ياسر ابراهيم خير بك، مرجع سابق، ص 39.

2 Paul, J.and Notteboom, T. Op.Cit, P 7.

6 شريف ماهر هيكل (2008م)، ادارة وسياسات الموانئ البحرية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص 19 – 20.



شكل ادارة الموانئ الجافة يختلف علي حسب الملكية وتنفيذ العمليات (المشغل اليومي للميناء)¹. والملكية تعني ملكية الموقع والمرافق بما فيها المعدات، وهي تختلف من دولة لاخري حسب القوانين التي تحكم ذلك ولكن بشكل عام يمكن ان تكون الموانئ الجافة مملوكة للقطاع العام، او القطاع الخاص، او ملكية مزدوجة بين القطاعين العام والخاص. الملكية العامة هي الشكل الأكثر شيوعا نظرا لاهميتها الاقتصادية والاستراتيجية للبلدان، وبموجب الملكية العامة تقوم السلطة العامة بانشاء الميناء الجاف، وتوفير معدات المناولة ولديها الموظفين، وتقوم بادارة الميناء. اما العمليات التشغيلية فيمكن ان تسند للقطاع الخاص بموجب عقود تاجير. اما الملكية الخاصة للموانئ الجافة فهي الشكل الأقل شيوعا في هذا المجال، بحيث يقوم القطاع الخاص بانشاء البنية الأساسية للميناء، اما العمليات اليومية يمكن ان تقوم بها جهات اخري. وفيما يلي الخيارات الموجودة لأسلوب إدارة الموانئ الجافة:

الملكية العامة للموانئ الجافة

يتم انشاء الميناء الجاف من خزينة الدولة²، او من خلال مؤسسات القطاع العام مثل هيئات الموانئ، او هيئات الجمارك، او هيئات السكة حديد، او سلطات الولايات، او غيرها من السلطات العامة، وفي المقابل تحصل الدولة³ علي الإيرادات فضلا عن السيطرة علي عمليات التشغيل ووسائل النقل. والملكية العامة لها مزايا مثل المساواة بين كل الاطراف المتعاملة مع الميناء ومن مسوغات قيام الدول بانشاء الموانئ الجافة ان طبيعة الاستثمار في الموانئ الجافة من نوع كثيفة راس المال، وطويلة الاجل، وبالتالي يحجم القطاع العام من الدخول فيه، كما ان الموانئ الجافة تعتبر من المنشآت ذات الاهمية الاستراتيجية للدولة، وتكون الملكية والادارة متسقة مع السياسات الاقتصادية للدولة. لكن ايضا لهذا النوع من الملكية عيوب مثل الاستجابة البطيئة جدا لظروف سوق خدمات الموانئ عن طريق الابقاء على تكاليف اسعار الخدمات المقدمة مرتفعة، كما ان القطاع العام يعاني من عدم الخبرة في مجال الاعمال التجارية لطبيعته غير الربحية مقارنة بالقطاع الخاص. كما انه في حالة ظهور عدم الكفاءة في اداء الميناء الجاف وكان الامر يتطلب تطوير الميناء، هناك صعوبة في بعض الاحيان في توفير الميزانية لهذا التطوير بسبب الاعتماد علي الاولوية الوطنية في الصرف المالي والملكية العامة للموانئ الجافة لها عدة صور⁴:

الادارة القومية: تدار هذه الموانئ علي اساس الاشراف المركزي (ادارة حكومية مركزية) وللصالح العام للدولة، وتعتبر إحدى مرافق الدولة التي تخضع للخطة القومية التي تهدف الي تطوير سلسلة النقل والتي تعتبر الموانئ حلقة من حلقاتها. والحصول علي الدعم المالي من الدولة. مراقبة الرسوم وتوحيد النظم الحسابية واعادة النظر في القوانين وتقديم اي مساعدات للميناء. يمكن الحصول على كفاءة اعلي وتكاليف اقل إذا استغلت الموارد الموجودة الاستغلال الأمثل. لكن من عيوب هذا الشكل من الادارة ان مركزية الادارة تضعف روح المنافسة وتؤثر على كفاءة التطوير والتشغيل، كما ان الادارة عرضة للتعرض على الضغوط السياسية نتيجة لزيادة التمثيل الحكومي، وعدم تمثيل لعملاء الميناء.

تشكل هيئة ادارة الميناء بعد التصديق عليها من السلطة التنفيذية، وتدار بواسطة هيئة تحت اشراف الوزارة المختصة علي اساس ان الميناء من المنافع العامة. من امثلة هذا النوع ميناء كوستي وسلوم الجاف حيث يتبعان لهيئة الموانئ السودانية.

الموانئ التابعة للحكم المحلي: توضع هذه الموانئ تحت اشراف الحكم المحلي، وتتدخل الحكومة المركزية في اضيق نطاق عندما يتعلق الامر بالصالح العام. وتدار هذه الموانئ بواسطة المجلس المحلي للمدينة وذلك من خلال مجلس ادارة الميناء الذي يتولي مسؤوليات التخطيط والتشغيل والصيانة والتطوير وتعريف الخدمات. ويعتبر المجلس المحلي هو المالك للوصول الراسمالية للميناء ويقوم باصدار القرارات التي تتعلق بالمسؤوليات القانونية والمالية، يتميز هذا النوع من الموانئ: السيطرة والمراقبة الفعالة من قبل المجلس المحلي للمعرفة عن قرب لظروف الميناء. سياسة التسعير لخدمات الميناء تتماشى مع ظروف المحلية. الاستجابة والتصرف بسرعة في حالة الطوارئ. اما العيوب: فهي صعوبة توفير استثمارات. تعرض ادارة الميناء لضغوط سياسية من تيارات المحلية.

الموانئ ذات الادارة المستقلة: ادارة هذا النوع من الموانئ تتم بواسطة هيئة شبه حكومية، لكنها مستقلة عنها وبعيدة من الضغوط السياسية، وتقوم هذه الهيئة بالاشراف ورسم وتنفيذ السياسة العامة للموانئ في الدولة (كلاستثمار، والتخطيط، ... وكافة البحوث المتعلقة بتطوير خدمات الموانئ)، ويتم ذلك في إطار السياسة العامة للدولة. ومما يجدر ذكره ان السلطة التشريعية والتنفيذية تقوم باصدار القوانين الخاصة بتشكيل الهيئة التي تتولي ادارة الميناء.

الموانئ التابعة للسكة حديد: في هذا النوع نجد ان هيئات او شركات السكة حديد هي التي تمتلك هذا النوع من الموانئ، وتدار على اساس التنسيق بين الجهات التي ترتبط عملها بالموانئ. حيث يتم التنسيق بين الميناء والسكة حديد، لتوفير عربات تناسب نوعية البضائع المنقولة بها معدات المناولة مما يؤدي الي تخفيض التكاليف التي يجب ان يسدها منفعي الميناء. من امثلة هذا النوع من الموانئ نجد ميناء السبينة الجاف في سوريا.

الموانئ التابعة للجمارك: في هذا النوع من الموانئ الجافة إن سلطة الجمارك هي التي تتولي ادارة هذه الموانئ، وهي التي تمتلكها، وتمتاز بكفاءة عالية وتكاليف معتدلة. معظم الموانئ الجافة في السودان من هذا النوع (ما عدا مينائي كوستي وسلوم الجاف). من نماذج الموانئ الجافة ذات الملكية العامة: محطة تريلوجيبورت (Trilogiport) متعدد الوسائط في بلجيكا، المالك لها هو مشروع استثمار العام لمنطقة (Liege) و (Antwerp) وتقع المحطة في منطقة (liege) في بلجيكا. ايضا ميناء فرجينيا الداخلي في الولايات المتحدة الامريكية مملوك من قبل سلطة ولاية فرجينيا، وهي هيئة عامة والسلطة هي

¹ Trainaviçute, l., Op. Cit, p 43.

² Dry Port Defined, Op.Cit, p 52.

³ Trainaviçute ,l. Op.Cit, p 44.

⁴ سميرة ابراهيم محمد ايوب، (2003م)، اقتصاديات النقل البحري دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الاسكندرية، ص 36.



المسؤولة عن عمليات وأمن ميناء فرجينيا الداخلي، وقد أنشأت هيئة ميناء فرجينيا محطات فرجينيا الدولية كمؤسسة غير ربحية لغرض تشغيل جميع المحطات البحرية المملوكة من قبل الهيئة، بما في ذلك ميناء فرجينيا الداخلي.

الملكية الخاصة

ملكية القطاع الخاص للموانئ الجافة ينظر إليها نظرة ايجابية، باعتبارها نجاح في جذب القطاع الخاص للاستثمار في مشاريع البنى التحتية في البلد. ولهذا الشكل من الملكية مزايا مثل مرونة أكبر واستجابة أسرع للتجارة خاصة التغيرات في هيكل التعريفات والاستجابة السريعة لأنماط المتغيرات السوقية، وتوفير الاحتياجات بشكل يومي. لكن أيضا له عيوب بسبب عقود الاحتكار وبالتالي خروج السيطرة على الاسعار بسبب دافع الربح الذي يحرك القطاع الخاص. ومن نماذج الموانئ الجافة ذات الملكية الخاصة: ميناء (Muizen) الجاف في بلجيكا تملكها وتديرها شركة خدمات النقل الخاصة (قوارب العبارات المشتركة)، لدي الميناء وصلات مع عدد من الموانئ مثل (Antwerp, Rotterdam, Zeebrugge and Dunkerque) توفر الشركة المالكة للميناء (شركة خدمات النقل الخاصة) حلول النقل المتكاملة عن طريق السكك الحديدية، والبارات والشاحنات، والتعامل مع الجمارك، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، على مدار 24 ساعة.

الموانئ الجافة - الملكية المشتركة من القطاعين العام والخاص¹

من طبيعة المرافق العامة الاستجابة البطيئة للسوق في بعض الأحيان، كما ان الإفراط في الاستثمارات في الجوانب غير الاقتصادية أيضا من خصائص القطاع العام. بما أن المحرك للقطاع الخاص في الاستثمار هو الربح، وبالتالي الشراكة معه مفيد في هذا الجانب. توفر الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص مرونة أكبر في الاستجابة للسوق، وتطوير الموانئ الجافة، لكن حتى يتم تعظيم الفائدة من الشراكة يجب وضوح العلاقة بين القطاعين في الاتفاق الأول، كما ان نصوص الاتفاق لابد ان تكون من المرونة بحيث يمكن تعديلها متى اقتضى الظروف. نموذج للملكية المشتركة (ميناء جاف HenaresAzuqueca de) وتقع على بعد 30 كم من مدريد تأسست في عام (1995) وهي مملوكة للقطاع الخاص والدولة. ولديه خطوط السكك الحديدية تربطه مع الموانئ الإسبانية الرئيسية (برشلونة، بلباو وسانتاندرس) مع خدمة النقل اليومية. الشكل ادناه يلخص مزايا الرئيسية والعيوب لأنواع الملكية والإدارة المختلفة للموانئ الجافة:

مفهوم التنمية

التنمية في اللغة: تعنى الزيادة في كم، الأشياء، ونوعها، وكيفية. فنجد مثلا نما الزرع، ونما المال، اي زاد ونما الخصاب في اليد والشعر، أي ازداد حمرة وسوادا².

اما التنمية اصطلاحا: فتنوعت التعريفات حولها، ولا نكاد نحصل على تعريف متفق عليه بين الباحثين³. والتنمية كمصطلح بدأ عند الأوربيين مقتصرًا على الجانب الاقتصادي، ويقصد به الانتقال بالاقتصاد من حالة الركود إلى حالة الانتعاش وهو تعبير مناسب للاقتصاد الغربي في ذلك الوقت، ووفقا لهذا المعنى تم تعريف التنمية بأنها (الزيادة السريعة والمستمرة في مستوي الدخل الفردي عبر الزمن)⁴. وهذا التعريف في الحقيقة ليس للتنمية، إنما للنمو الاقتصادي، والذي يعرف بأنه: (حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي (أو الدخل القومي الإجمالي) بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي). أما التنمية بالإضافة إلى النمو الاقتصادي يجب يلزمه تغيير في الهيكل الاقتصادي للدولة، فالتنمية هي العملية التي من خلالها تتحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي، على مدار الزمن وهذه الزيادة تحدث من خلال تغييرات في كل من هيكل الإنتاج، ونوعية السلع والخدمات، إضافة إلى إحداث تغيير في هيكل توزيع الدخل لصالح الفقراء⁵. وعرفت التنمية أيضا بأنها: (تحقيق معدل سريع في التوسع الاقتصادي يؤدي بالدول المتخلفة من معيشة الكفاف إلى مستويات مرتفعة من الرفاهية الاقتصادية)⁶. تم ذكر أن اهتمام التنمية في بداية الأمر خاصة بالنسبة للدول النامية، منصب حول كيفية الخروج من حالة التخلف واللاحق بركب الدول المتقدمة، فكان التركيز على تكوين رأس المال والاستثمار المادي، بالتالي حظي موضوع المعونات والمساعدات بأكبر قدر من الاهتمام خلال الستينيات من القرن العشرين. بعد ذلك انتقل الاهتمام بالجوانب المؤسسية، والنظام الاقتصادي الأنسب لدفع للتنمية، وانتقل الاهتمام بالإنسان (رأس المال البشري). وعلي اثر هذا توسع مفهوم التنمية ليشمل مجالات أخرى مثل المجال الاجتماعي والثقافي والبيئي وغيرها. ومن التعريفات الجديدة في هذا الإطار، وكون التنمية عبارة عن سياسة الدولة للتخلص من مظاهر التخلف، والنهوض بكافة القطاعات السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية وذلك بتحسين الإنتاج وارتفاع مستوي الدخل نجد تعريف للتنمية هي: ((التحريك العلمي المخطط لمجموعة من العمليات الاجتماعية والاقتصادية من خلال (عقيدة) معينة لتحقيق التغيير المستهدف والانتقال من حالة غير مرغوب فيها إلى حالة مرغوب فيها))⁷. هي العملية التي تنتج عنها زيادة في فرص الحياة والخيارات المتاحة للفرد في تخطيط وممارسة حياته حسب أرائه الشخصية في السعادة ومطالب الحياة))⁸. هناك الحاجات البشرية التي تواجه أي مجتمع، مثل المأكل، والمشرب، ... والامن، وهي حاجات اساسية لا يمكن الحياة بدونها، وبالإضافة الي هذه الحاجات هناك متع الحياة التي تصبو إليها النفس البشرية. ولتتحقق اشباع لهذه الحاجات من خلال انشطة الكسب المختلفة

¹ Trainaviciute, I. Op. Cit, p 45.

² المعجم الوسيط، مادة نما، ص 956 معجم مقاييس اللغة لابن فارس 479/5

³ طلعت مصطفى النرويحي، (2001م)، التنمية الاجتماعية الواقع والمثال، مركز نشر الكتاب الجامعي، جامعة حلوان، مصر، ص 14-21.

⁴ إبراهيم عيسوي، (2001م)، التنمية في عالم متغير، دار الشروق، القاهرة، ص 13.

⁵ محمد عبد اللطيف عجمية، وإيمان عطية ناصف، (2000م) التنمية الاقتصادية دراسات نظرية وتطبيقية، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، ص 51.

⁶ محمد عبد اللطيف عجمية وإيمان عطية ناصف، مرجع سابق، ص 56.

⁷ عبد الكريم بكار، (1999م) مدخل إلى التنمية المتكاملة، رؤية إسلامية، دار القلم للنشر، دمشق، ص 9.

⁸ عباس احمد محمد حامد، (2013م)، العمل الطوعي الاجتماعي واثره في التنمية الريفية، ولاية غرب دار فور نموذجا، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، الخرطوم، ص 45.



سواء كانت زراعية، او صناعية، او تجارية ... وغيرها. ولما كانت هذه الأنشطة جماعية وليست فردية، لزم الأمر وجود ترتيبات إدارية، تنظم فعالية الإنتاج، وترتيبات سياسية تنظم الحياة بشكل عام. إن الطاقة التي تدفع أنشطة الكسب، هي الموارد الطبيعية وهي أرصدة ذات قيمة اقتصادية، يترتب علي استغلالها، تيار من المنافع أو الإشباع¹، وهذه الموارد تحتاج إلي عمل وخبرة تنظيمية وخبرة تقنية (الموارد البشرية). الموارد تواجه بتحديات وفرص متعددة ومتغيرة، من قبيل النمو السكاني، والهجرة، وتتطور العلوم والتقنية، والتفاعلات الخارجية، كل هذه العوامل تؤثر وتتأثر، وبالتالي يتولد عنها حاجات جديدة تحتاج إلي إشباع، وفرص لأنشطة جديدة. تعمل هذه الفعاليات في إطار ثقافي موجه، وبحسب ضبط هذه الفعاليات، ومدى انسجامها، عدم تعارضها، وبقدر إحكام خططها بعيدة المدى، تكون عملية التنمية. وفي ضوء التعريفات المتعددة للتنمية ومن خلال ما أمكننا الاطلاع عليه نجد هناك اتفاق علي جوهر التنمية وهي الارتقاء والانتقال إلي الوضع المناسب، وان اختلفت في نوعها، وكيفية الوصول إليها. والتنمية بهذا المعنى (تعني، بكل بساطة، التمكن من الوصول باستمرار إلي المستوى عيش جيد من الناحيتين المادية والمعنوية)². وهنا يمكن طرح السؤال التالي: ما هي حدود الوضع المناسب الذي يود أي مجتمع من الوصول اليه عن طريق التنمية؟ خاصة وان التنمية المسوغ الأساسي لوجودها هو الحاجات الإنسانية، والتي تتميز بخاصية اللانهاية. هذا الأمر حدي بالباحثين المسلمين علي صياغة تعريف للتنمية يتوافق مع نظر الإسلام للحياة فعرّفوا التنمية: (عملية بناء اجتماعي واقتصادي شامل، علي هدي نموذج متميز حدد معالمه الوحي الإلهي بما يحقق سعادة الإنسان في الدنيا والآخرة)³. وقد سماها عبد الكريم بكار بالتنمية المتكاملة وعرفها: (مجموعة الجهود المتنوعة والمنسقة التي تؤهل المجتمع للقيام بأمر الدعوة)⁴. وتعريفنا الاجرائي للتنمية يتلخص في ان عملية التنمية علي الرغم من انها عملية شاملة لكل جوانب الحياة الاجتماعية، والاقتصادية، والسياسية، والثقافية، الا انها عملية تختلف من مجتمع لآخر، حسب معطيات الواقع الاجتماعي لكل دولة. وتأسيسا علي هذا نجد ان تركيز جهود التنمية خاصة في حالة الدول النامية (السودان) جزء منها يجب ان ينسب علي الميادين الفرعية للتنمية من زراعية، وريفية، بما يؤدي الي انبثاق وتفجير للامكانيات والطاقات لدي افراد وجماعات المجتمعات الريفية ومحاولة ايجاد اطر قوية بين هذه المجتمعات والمؤسسات خاصة الرسمية الموجودة فيها لكي تعزز من فرص التنمية الامر الذي في نهاية يؤدي الي خلق وضع افضل للفرد والمجتمع ويكفل العيش الكريم له.

أنواع التنمية

التنمية الاقتصادية: التنمية الاقتصادية هي موضوع الساعة اليوم، وبدا الاهتمام بدراستها بعد الحرب العالمية الثانية، واول ما يثار في موضوع التنمية الاقتصادية هو التفريق بين النمو والتنمية الاقتصادية، فكلاهما يعني زيادة الدخل القومي الحقيقي لاقتصاد ما، فيميل البعض الي المساواة بين النمو والتنمية الاقتصادية – اي استخدامهما كمترادفين⁵. ويميل عدد اخر من الكتاب الي استخدام النمو الاقتصادي الي الدول المتقدمة، والتنمية خاصة بالدول النامية، الا ان الراي الاعم هو قيام اختلاف بين المصطلحين.

النمو الاقتصادي: وقد تم تعريفه علي انها العملية التي يرتفع بموجبها الدخل القومي الحقيقي خلال فترة محددة من الزمن⁶. وبالتعمق في المفهوم يتعين التاكيد علي النقاط الاتية⁷: زيادة الدخل الحقيقي المشار اليها تعني ان معدل الزيادة في الدخل يفوق معدل الزيادة في السكان. زيادة الدخل الحقيقي المشار اليها تعني مراعاة المستوي العام للأسعار والا تكن زيادة نقدية وليست حقيقية. زيادة الدخل الحقيقي المشار اليها تعني زيادة علي المدى الطويل وليست زيادة مؤقتة سرعان ما تزول بزوال اسبابها.

مفهوم التنمية الاقتصادية

يعرفها البعض بانها العملية التي بمقتضاها الانتقال من حالة التخلف الي حالة التقدم⁸. هذا الانتقال يقتضي العديد من التغيرات الجذرية في الهيكل الاقتصادي، وعلى العموم التنمية الاقتصادية هي تلك العملية التي من خلالها تتحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي على مدار الزمن، والتي تحدث من خلال تغيرات في كل من هيكل الانتاج، ونوعية السلع والخدمات المنتجة، بالإضافة الي إحداث تغيير في هيكل توزيع الدخل لصالح الفقراء. وعلى ذلك فان العناصر التي تنطوي عليها عملية التنمية هي⁹: أن جميع ما انطوت عليها عملية النمو مثل زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل، الزيادة تكون حقيقية وليست نقدية والزيادة تكون علي المدى الطويل. ومن ناحية أخرى هنالك عوامل أخرى تنفرد بها التنمية مثل التغيير في الهيكل والبنيان الاقتصادي، اعادة توزيع الدخل لصالح الطبقة الفقيرة وضرورة الاهتمام بنوعية السلع والخدمات المنتجة، واعطاء الاولوية للاساسيات الانسانية.

مفهوم التنمية الاجتماعية: يختلف المفكرون الاجتماعيون في تحديد مفهوم التنمية الاجتماعية كل علي حسب تخصصه، فيعرفها البعض بانها عملية توافق اجتماعي، وآخرون يقولون بانها تنمية طاقات الفرد باقصي حد مستطاع، او انها اشباع الحاجات الاجتماعية للانسان، او عملية تغيير اجتماعي موجه، الا ان جوهر التنمية الاجتماعية هو الانسان باعتباره الوسيلة والهدف. إذن تعرف التنمية الاجتماعية بانها: عملية تغيير حضاري تتناول افاق واسعة من المشروعات التي تهدف الي

1 محمد فوزي وآخرون، (2005م)، اقتصاديات الموارد والبيئة، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر، ص 8.
2 دراسة عن التنمية المستدامة من منظور القيم الإسلامية وخصوصيات العالم الإسلامي، إعداد : المنظمة الإسلامية للدراسات والعلوم والثقافة، متاح علي الرابط p-
<http://iefpedia.com/arab/5006> تاريخ النسخ 6/يناير 2016.
3 احمد صالح علي بافضل، مرجع سابق، ص 36.
4 عبد الكريم بكار، مرجع سبق ذكره ، ص 100.
5 عباس احمد محمد حامد، (2013م)، العمل الطوعي الاجتماعي واثره في التنمية الريفية، مطابع السودان للعملة المحدودة، الخرطوم، ص 55.
6 عباس احمد محمد حامد، مرجع سبق ذكره، ص 55.
7 محمد عبد العزيز عجمية ، و ايمان عطية ناصف، مرجع سبق ذكره، ص 51 - 55.
8 "المرجع نفسه"، ص 55.
9 "المرجع نفسه"، ص 56-59.



خدمة الانسان، وتوفير الحاجات المتصلة بنشاطه وعمله، ورفع مستوي الانسان الثقافي والصحي والفكري والروحي¹. وهي كعملية تعمل على استخدام الطاقات البشرية بمختلف انواعها لرفع مستوي معيشة الفرد، وخدمة اهداف التنمية على المستوي الاقتصادي والاجتماعي والثقافي والفكري. والتنمية الاجتماعية عملية معقدة ولا يمكن فهمها دون التطرق الي بعض المفاهيم المتعلقة بالمجتمع نفسه، وقد ذكر دكتور عبد الكريم بكار² في كتابه التنمية المتكاملة هذه المفاهيم:

المجتمع: هو تعبير انساني عن مجمل العقائد، والمفاهيم، والاعراف، والعلاقات، والمصالح، التي تسود رقعة مكانية معينة، وتخضع لها مجموعة بشرية محددة. الفكر: وللفكر دور مهم في بناء المجتمعات وفي تغييرها، إلا أن طبيعة المجتمع يميل الي الجمود بسبب ان الحالة الاجتماعية السائدة في المجتمع وما هي الا تعبير عن قوة التوازنات الفكرية، والاقتصادية، والثقافية، والسياسية السائدة في المجتمع، وبالتالي هو لا يتغير الا إذا حدث تغيير ملموس في هذه التوازنات الفرد: اهمية الفرد تكمن في عضويته في الجماعة لانها توفر له الرصيد الانساني اللازم لكونه انسان. والمهام الاساسية للتنمية الاجتماعية هي دعم العلاقات الاجتماعية (مثل علاقات الاخوة، القرابة، الزمالة ... الخ). وقد عرفت بانها عملية تستهدف تقوية العلاقات والروابط الاجتماعية القائمة في المجتمع، ورفع مستوي الخدمات التي تؤمن للفرد نومه وغذائه، ورفع مستوياته الصحية والثقافية والاجتماعية، وزيادة قدرته علي تفهم مشاكله، وحثه علي التعاون مع افراد مجتمعة لحياة افضل³. ايضا نجد من يحصر التنمية الاجتماعية في تنمية الانسان لعلاقاته المتبادلة مع الآخرين⁴. ومما ذكر سابقا ان موضوع التنمية الاجتماعية قد تناوله العلماء الاجتماعيين بمختلف تخصصاتهم، فوجد مثلا المصلحين الاجتماعيين يعنون بالتنمية الاجتماعية توفير التعليم، والصحة، والسكن الملائم، والعمل المناسب لقدرات الانسان، والدخل الذي يوفر احتياجاته، والانتفاع بالخدمات الاجتماعية، مع الاحتفاظ لكل مواطن الادلاء برايه في كل ما ذكر وفيما ينبغي ان يكون عليه مستوي ادائه⁵. اما علم النفس الاجتماعي فقد ذكر تعريف للتنمية الاجتماعية بانها: الجهود اللازمة لاجداث سلسلة من التغيرات الوظيفية والهيكلية اللازمة لتنمية المجتمع، وذلك بزيادة قدرة الانسان لاستغلال الطاقة المتاحة لاقصي حد ممكن، لتحقيق اكبر قدر من الحرية والرفاهية للأفراد⁶. ولعل من المفيد ذكر الوظائف الاساسية للمجتمع⁷: تامين الشروط الاساسية للحياة المادية للأفراد، توفير شروط الحياة المعنوية والروحية والحرية، تنظيم الطاقة الحيوية للفرد حتي لا يكون عنصر تدمير للمجتمع، ادارة التكامل وحل التوترات بين المكونات المختلفة للحياة الاجتماعية. وذلك بترجمة المكاسب الاقتصادية التي حصل عليها شريحة من الناس الي مكاسب اجتماعية، وتلطيف الثمن الاجتماعي الذي يدفعه المجتمع نتيجة لانتساع المدن وتراجع الحياة الريفية. وهذا دور الحكومات في المقام الاول. بقي ان نشير الي اساليب ووسائل⁸ التنمية الاجتماعية: مسح القيادات المحلية للمشكلات الاجتماعية، تغيير نظرة الناس للعمل اليدوي والخدمة الذاتية، الاتجاه الي اللامركزية في انظمة الحكم والادارة، توفير اطر محلية لتنمية الحياة الاجتماعية، واشاعة روح التعاون الشعبي.

التنمية الريفية: يتكون مفهوم التنمية الريفية من كلمتين هما التنمية والريف، وحتى يتضح لنا المفهوم نقوم بتعريف مصطلح الريف⁹. الريف: لغة الخصب والسعة في الماكل، والريف ما قارب الماء من ارض العرب، وقيل الريف حيث يكون الحضر والمياه، وقيل ارض زرع وخصب، ورافت الماشية رعت الريف. اما الريف في الاصطلاح صفة تطلق علي كل ماينصل بالريف، وهو ضد الحضر، واذا اطلقت علي الشخص فمعناه انه يسكن الريف، اي ممن يقومون باعمال تتصل بالزراعة، ويمكن ان تطلق مجازا علي كل من سكن الريف وان لم يشتغل بالفلاحة. ايضا تستخدم كلمة ريف ويعني بها البيئة التي يعيش فيها الفلاحون ويمارسون فيها نشاطهم، هذا رأي الجغرافيين. وقد قام ابن خلدون¹⁰ بتقسيم المجتمعات الي بدو وحضر، لكنه عم البدو لتشمل الريف حينما قسم البدو الي البدو العاملين بالزراعة والقيام بالفلاح وهذا القسم القيام به اولي من الطعن وهؤلاء هم سكان المدر والقرى والجبال، فهو لم يذكر الريف بالاسم لكنه ذكر صفاتهم واهمها الاستقرار والزراعة. ايضا ذكر اهم صفات المجتمع الريفي وهي: قلة السكان بالقياس بسكان المدن، قوة العلاقات الاجتماعية بين سكان الريف، التمسك بالعادات والتقاليد والاعراف.

مفهوم التنمية الريفية: مفهوم التنمية الريفية لا يختلف عن مفهوم التنمية بشكل عام، ذلك ان التنمية الريفية لا تتم بمنعزل عن التنمية بوجة عام، والاختلاف يرجع الي الواقع الجغرافي والاجتماعي لسكان الريف، حيث يتصف الريف في هذا الإطار بالتخلف النسبي في مجال الخدمات الاساسية، كما يحتفظ بواقع اجتماعي خاص به يختلف في قيمه وعاداته وتقاليده عن غيره من الجهات. التنمية الريفية هي عملية انتقال المجتمع الريفي من وضع الي وضع افضل، وبالتالي هي ارادة وادارة. والتنمية الريفية هي تحسين¹¹ الاوضاع الاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية، لسكان الريف، مع التركيز علي تنمية قدرات العنصر البشري كمحور اساس، وتوسيع مداركه لاستغلال الموارد المتاحة في الريف تلبية لاحتياجاته بطرق علمية رشيدة ومستدامة. التنمية الريفية هي مجموعة البرامج والعمليات المتكاملة التي تخطط وتنفذ لاجداث تغيير اقتصادي واجتماعي مرغوب فيه في المناطق الريفية، هذه البرامج تتضمن تطوير وتنظيم البيئة الريفية، وحصر مواردها المتاحة بغية

¹ مولود زايد الطيب، (2001م)، التنشئة السياسية ودورها في التنمية الاجتماعية، المؤسسة العربية الدولية للنشر، عمان، الاردن، ص 18.

² عبد الكريم بكار، مرجع سبق ذكره، ص 242 - 246.

³ مولود زايد الطيب، مرجع سبق ذكره، ص 19.

⁴ "نفس المرجع"، ص 19.

⁵ عباس احمد محمد حامد، مرجع سبق ذكره، ص 57.

⁶ مولود زايد الطيب، مرجع سبق ذكره، ص 20.

⁷ عبد الكريم بكار، مرجع سبق ذكره، ص 20.

⁸ "نفس المرجع"، ص 20.

⁹ زين شيخ علي و بوعكاز عامر، (2016م)، المخطط الوطني للتنمية الفلاحية و تأثيره علي التنمية الريفية دراسة حالة المناطق الريفية لبلدية الادريسية (2000-2015)، بحث ماجستير (غير منشور)، قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر ص 36.

¹⁰ حسن عبد الرازق منصور، (2006م)، الحضارة الحديثة والعلاقات الانسانية في مجتمع الريف، ط 2، دار فضاءات للنشر، عمان، الاردن، ص 72 - 74.

¹¹ محمد محبوب بشير، (2005م)، الآثار الاقتصادية والاجتماعية لمشاريع التنمية الريفية في السودان (دراسة حالة مشروع كبوشية الزراعي نهر النيل)، بحث ماجستير (غير منشور)، قسم الجغرافيا، كلية الاداب، جامعة الخرطوم، ص 26.



تتميتها الى أقصى حد ممكن، بالاعتماد على الجهود المشتركة بين الحكومة وأهالي الريف. كما أن تعريف البنك الدولي¹ للتنمية الريفية على أنها: الاستراتيجية المرسومة لتحسين الحياة الاقتصادية والاجتماعية لفقراء الريف. اما منظمة الاغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة فاعتبرت التنمية الريفية هي: مجموعة من عمليات التغيير المستمرة والمخططة والشاملة لعدة نظم في المجتمع الريفي لزيادة دخل الفقراء في الريف وتحقيق العدالة في توزيع الدخل وتحسين البنية الأساسية والتسهيلات الاجتماعية في إطار المشاركة الشعبية والاعتماد على الذات والمحافظة على التوازن البيئي بهدف ازالة صور الظلم والفقر والتخلف في الريف وتحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية للريفيين. في الحقيقة إن التعريفات التي ذكرت في التنمية الريفية كثيرة لكن بامعان النظر فيها نخلص الى ان التنمية الريفية هي عملية بموجها يتم الانتقال من وضع غير مرغوب فيه الى وضع مرغوب لسكان المناطق الريفية. وتاريخ ميلاد التنمية الريفية من حيث الفكرة والتطبيق هو فترة السبعينيات من القرن العشرين، هكذا يقول دكتور عبد الله التوم عبد الله² وقد سبق ذلك تفاؤل كبير وسط الاقتصاديين والمخططين خلال فتر الستينيات من القرن الماضي، تفاؤل بامكانية تحقيق الامن الغذائي عن طريق التنمية الزراعية في البلدان المتخلفة بفضل الاكتشافات العلمية في مجال البذور المحسنة وهي ما اطلقت عليها الثورة الخضراء. لكن هذا التفاؤل لم يلبث ان يدوم طويلا حتي حل محله التفكير الجاد في ايجاد امثل الطرق والمناهج لجعل الانتاج الزراعي في البلدان المتخلفة يمتاز بالاستمرارية والبقاء وبالتالي دائما ما ينظر الي التنمية الريفية علي انها التنمية الزراعية، لان الزراعة هي النشاط الاقتصادي الاول³ في الريف.

دور الموانئ الجافة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السودان

تشكل الموانئ اهمية اقتصادية كبرى من خلال تأثيرها على التجارة الخارجية، بالإضافة الى انها تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها، وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة، تسهل تدفق البضائع- والموانئ السودانية ليست بمنعزل عن هذا - فهي تقوم بدور استراتيجي في نقل تجارة السودان الخارجية، وهي الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات المينائية، لتواكب التطورات العالمية والحفاظ علي الوضع التنافسي للموانئ السودانية، وللتغييرات في التجارة العالمية واللوجستيات ونظم سلاسل التوريد ذات تأثير على نظام الميناء علي مستوي الدول وفي السودان.

جمهورية السودان

الموقع⁴: يقع السودان في الجزء الشمالي الشرقي من قارة أفريقيا ويمتد بين خطي عرض (23.8-8.45) شمالا وخطي طول (38.34-21.49) شرقا، ويجاور سبع دول (ارتريا - اثيوبيا - دولة جنوب السودان -افريقيا الوسطي -تشاد -ليبيا - مصر). وبجوار المملكة العربية السعودية عبر البحر الاحمر الذي يمثل المنفذ البحري الوحيد للسودان وتقع عليه الموانئ البحرية السودانية والتي تمثل معبرا لعدد من الدول الافريقية المجاورة.

شكل (9) خريطة جمهورية السودان.



المصدر: http://mofa.gov.sd/new/images/sudan_map 2016/7

المساحة⁵: تبلغ مساحة السودان (1882000) كلم مربع محتلا المركز (16) عالميا والثاني افريقيا.

السكان⁶: يقدر عدد سكان السودان (33,419,625) مليون نسمة محتلا المركز (35) عالميا و (9) افريقيا و(3) عربيا.

نبذة عن الموانئ البحرية السودانية⁷

نعد هيئة الموانئ البحرية السودانية أكبر هيئات الوزارة (وزارة النقل والطرف والجسور)مسؤولة عن إدارة الموانئ البحرية في البلاد وهي بورتسوان، وسواكن(ميناء عثمان دقنة)، وأوسيف، بالإضافة إلى مينائي كوستي و حلفا النهري وموخرا ميناء كوستي الجاف.

أ/ ميناء بورتسوان⁸: يعتبر الميناء الرئيسي والمنفذ البحري للسودانويكون من أربعة موانئ هي:

1/الميناء الشمالي: يتضمن (12) مربط بطول (1866) متر.

2/ الميناء الأخضر: يتضمن (4) مربط بطول (1226) متر.

¹ محمد الحافظ الشريف مصطفى، (2012 م)، الاثر الاقتصادي والاجتماعي والبيئي لمشروع خور ابو جبل الزراعي - ولاية شمال كردفان، بحث دكتوراه (غير منشور) في التنمية الريفية، كلية دراسات المجتمع والتنمية الريفية، جامعة جوبا، ص 76.

² عبد الله التوم عبد الله محمد، (2006م)، اساسيات التنمية الريفية، ط 2، جامعة الخرطوم للنشر، ص 3.

³ حسن عبد الرازق منصور، مرجع سبق ذكره، ص 72.

⁴ جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور، هيئة الموانئ البحرية (2011م)، النشرة الإحصائية السنوية، ص 2.

⁵ وزارة النقل والطرق والجسور (2011م)، مرجع سبق ذكره، ص 2.

⁶ "المرجع نفسه" ص 2.

⁷ جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور، هيئة الموانئ البحرية،(2009م) النشرة الإحصائية السنوية، ص 8.

⁸ جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور، هيئة الموانئ البحرية(2014م)، النشرة الإحصائية السنوية، ص 1-2.



3/ الميناء الجنوبي: يتضمن (6) مربط بطول (1564.8) متر: وهو ميناء الحاويات الرئيسي في السودان ومنه تتحرك الحاويات الي كل الموانئ الجافة في السودان.

جدول (1) امكانيات الميناء الجنوبي في السودان.

رقم المربط	العمق بالمتر	الطول بالمتر	الاستخدام
13	16	400	حاويات
14	16	400	حاويات
15	10.7	198.6	صب بضائع وغلل
16	10.7	146.2	حاويات
17	12.5	210	حاويات
18	12.5	210	حاويات

المصدر: جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور، هيئة الموانئ البحرية(2015م)، النشرة الاحصائية السنوية، ص 20.

شكل (10) سفينة حاويات في الميناء الجنوبي بورتسودان.



المصدر: كاميرا الباحث 6 / مارس 2017 م.

كل هذه المربط مجهزة بالتجهيزات اللازمة من كرينات جسيه، وعلاقة، وكرينات ساحة مطاطية تبلغ في مجملها (8) كرينات جسيه و(23) كرين مطاطي.

4/ ميناء الخير¹: وهو ميناء متخصص في مناولة المواد البترولية ويحتوي علي مربط واحد بطول (310) متروعمق (14.6) متر مع كامل التجهيزات اللازمة لخدمة سفن البترول.

ب/ ميناء الأمير عثمان دقنة²: يقع بمدينة سواكن جنوب ميناء بورتسودان بحوالي (60) كلم وبه صالة مغادرة وصالة قدوم للركاب مجهزة بكافة الخدمات الخاصة بالركاب.

3-3-2 أسباب أنشاء المواني الجافة في السودان

أ/ تكلس الموانئ البحرية: ان الموانئ البحرية السودانية المطلة علي البحر الاحمر هي المنافذ البحرية الوحيدة ومعبر لتجارة السودان الخارجية من قديم الزمان، لكن وفي الاونة الاخيره وبسبب عدة عوامل متعلقة بالتجارة العالمية مثل السفن الحديثة، ونقل البضائع عن طريق الحاويات، ادت الي تدفق البضائع علي الموانئ بصورة اكبر من امكانية التعامل معها واصبح البحث عن الحلول لها من الضروريات من اجل المحافظة علي تنافسية الموانئ البحرية السودانية.

شكل (11) سفينة العربات والليات المتحركة في الميناء الشمالي بورتسودان.



كاميرا الباحث 6 / مارس 2017 م.

شهدت الموانئ البحرية السودانية في الربع الأخير من عام 2004م زيادات مفاجئة فاقت التوقعات في عدد الحاويات³.

جدول (2) الزيادة في عدد الحاويات في الميناء الجنوبي في النصف الاول من عامي 2004 2005م.

الشهر	العام 2004م	العام 2005م	نسبة الزيادة
يناير	14687	22415	%52.6
فبراير	14214	19535	%37.4
مارس	16942	19801	%17
ابريل	15790	16570	%4
مايو	17857	21138	%18

المصدر: جمهورية السودان، وزارة المالية والاقتصاد الوطني، تقرير لجنة تفريغ ميناء بورتسودان(2005م).

¹ وزارة النقل والطرق والجسور(2014م)، مرجع سبق ذكره، ص 2.

² ذات المرجع، ص 25.

³ جمهورية السودان، وزارة المالية والاقتصاد الوطني لجنة تفريغ ميناء بور تسودان لاحتواء ظاهرة التكلس(2005م).



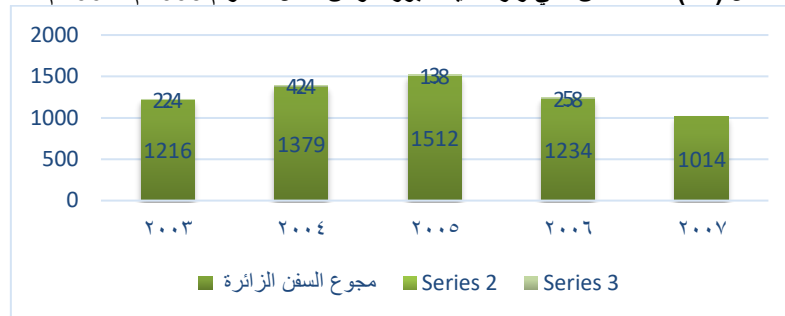
هذه الظاهرة سميت بمشكلة تكديس الحاويات¹. وعند رصد عدد السفن التي تعاملت مع الموانئ السودانية من العام 2003م - 2007م.

جدول (3) عدد السفن التي زارت ميناء بورتسودان خلال الاعوام من 2003م - 2007م.

الاعوام	المجموع السفن الزائرة
2003م	1216
2004م	1379
2005م	1512
2006م	1234
2007م	1014

المصدر: جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور، هيئة الموانئ البحرية(2007م)، النشرة الاحصائية السنوية، ص 2. بعد العام 2005م أكثر الاعوام من حيث عدد السفن الزائرة لميناء بورتسودان حيث بلغت جملة السفن الزائرة (1512) سفينة.

شكل (12) عدد السفن التي زارت ميناء بورتسودان خلال الاعوام 2003م - 2007م.



المصدر: جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور(2007م)، هيئة الموانئ البحرية، النشرة الاحصائية السنوية، ص 2. واضح من خلال الرسم ان العام 2005 م و 2004 م من أكثر الاعوام التي زارت فيها السفن ميناء بورتسودان. ومظهر التكديس هو طول فترة بقاء الحاوية بالميناء (وهي الفترة من استلام الحاوية من الباخرة و حتي تفريغها وتسليمها لوكيل الباخرة)، وبناء علي دراسة أعدها بيت خبرة الماني من ميناء هامبورج حيث بلغت هذه الفترة 43 يوم، والمعييار الدولي هو 7 ايام² ومن الجهات المتسببة في التأخير هم الموردين ويتحملون 60% من زمن تأخير. ومن اسباب التكديس³:

- 1/ تزايد الإغاثة واعمال المنظمات الانسانية.
 - 2/ تلبية احتياجات المشاريع التنموية والتي انتظمت البلاد وعلى سبيل المثال مشروع سد مروي.
 - 3/ انتعاش الحركة التجارية والاستثمارية نتيجة للاستقرار الاقتصادي.
 - والعنصر الاخر الداعم لهذه المشكلة هو الترحيل من الميناء إلي داخل البلاد بسبب بعد المسافات وتباعدا مراكز التوزيع (منطقة مروي - إغاثة في دا فور - بترول في الجنوب).
 - 4/ عدم تفاعل بعض الاجهزة الرسمية المرتبطة بعمليات الصادر والوارد بما يناسب الحركة المتزايدة.
- وظاهرة تكديس ليست جديدة فخلال عامي (1978-1979م) عاني ميناء بورتسودان من تكديس البضائع مما أدى إلي تأخر تفريغ البواخر من البضائع الواردة وتزايد السفن المنتظرة خارج الميناء وارتفاع قيمة النولون الشيء الذي أثر علي عمليات شحن سفن الصادر⁴. هذا الأمر دعا اتحاد ملاك السفن لفرض غرامات علي ميناء بورتسودان. وكان لابد من خطة عاجلة لإفراغ الميناء، والتفكير الجاد في تطوير خدمات الميناء، ووضع خطة مستقبلية لتحديث الميناء. ومسببات أزمة التكديس عامي 1978م-1979م⁵ المشاريع التنموية التي قامت بها الحكومة في تلك الفترة في أقاليم السودان المختلفة وأيضاً نتيجة لارتفاع مستوي المعيشة للمواطنين، وزيادة الاستهلاك مما أدى إلي تزايد الواردات. إضافة إلي اعتماد البلاد علي ترحيل من والي بورتسودان علي السكة حديد التي أصبحت تعاني خلال تلك الفترة من العجز في الواحرات الساحية. الملاحظ إن أسباب تكديس الموانئ السودانية سواء كانت في عام 1978-1979م أو عام 2005م هي نفس الأسباب المتمثلة في زيادة الواردات من البضاعة بصورة اكبر من مقدرة الميناء كما وان مشكلة الترحيل لها الدور البارز في المساهمة في زيادة المشكلة.

حل مشكلة التكديس: وفي إطار السعي لحل هذه المشكلة تم اتخاذ عدة تدابير من عدة جهات يمكن تقسيمها الي:
المرحلة الاولى⁶: ما قبل تكوين لجنة تفريغ الميناء ومن المعجلات التي تمت في هذا الجانب قامت هيئة الموانئ البحرية بنقل الحاويات الفارغالي منطقة (مالمما) وزيادة منطقة الكشف الجمركي بتوسعة الميناء واستجلا بليات مناولة جديدة. وفي إطار اشراك مجتمع الميناء (جمارك، المواصلات، حجر صحي وزراعي، وكلاء البواخر، مخلصين الي الخ)،

¹ التكديس ظاهرة لها عدة مسببات منها: تخلف البات الشحن والتفريغ في الميناء البحري. عدم وجود ايدي عاملة مدربة على استعمال هذه الالات. ضعف التنسيق والتعاون بين الاجهزة الموجودة بالميناء. القرارات الفجائية. التكديس المعني هنا هو الناتج من تدفق البضائع بصورة مستمرة وأكبر من امكانية الميناء البحري.

² Jeevan, J. & CHEN, S-L. & Lee, E-S. (2015), The Challenges of Malaysian Dry Ports Development, The Asian Journal Of Shipping and Logistics, Volume 31 Number 1 March 2015 pp. 109-134.

³ وزارة المالية والاقتصاد الوطني، مرجع سبق ذكره، ص 10.

⁴ جمهورية السودان، هيئة الموانئ البحرية، (2006م)، مسيرة مائة عام من الإنجاز والأعجاز (1905-2005)، الخرطوم، ص 65.

⁵ "نفس المرجع"، ص 66.

⁶ وزارة المالية والاقتصاد الوطني، مرجع سبق ذكره، الملحق رقم (2).



وتبصيرهم بحجم المشكلة، قامت هيئة الموانئ البحرية بعقد ورشة عمل اولي في مدينة بورتسودان في ابريل 2005م وخرجت الورشة بالعديد من التوصيات التي ساهمت من تخفيف حدة الازمة.

المرحلة الثانية¹: قرار وزارة المالية والاقتصاد الوطني رقم (84) لسنة 2005م بإنشاء لجنة سميت بلجنة تفريغ ميناء بورتسودان لاحتواء ظاهرة التكدس في 29 اغسطس 2005م. وقد اتخذت اللجنة عدة تدابير من اهمها انتشار مواني جافة ومناطق خاصة داخل القطر، و تكوين لجنة من الجهات التالية لإعادة النظر في التشريعات الخاصة بالصادر والوارد وتحريك البضائع إلى المواني الجافة والجهات هي: (وزارة النقل- وزارة التجارة - وزارة المالية والاقتصاد الوطني- وزارة العدل- الجمارك- المواني- والمواصلات- والحجز الزراعي - والحجز الصحي- وكلاء البواخر- واتحاد أصحاب العمل) والاهتمام بمعايير زمن التخليص وذلك للاستفادة من نتائج الدراسة التي تقوم بها إدارة شرطة الجمارك. وتأهيل مواني النقل النهري خاصة من كوستي الى الجنوب لتطوير النقل النهري وزيادة الحجم المنقول من البضائع. وعلي اثر هذا تم تأسيس ميناء كوستي الجاف في ولاية النيل الابيض في العام 2006 م، ومن ثم توالى الموانئ الجافة في حواضر الولايات المختلفة.

(4) عدد الموانئ الجافة في السودان وتاريخ الانشاء.

الرقم	اسم الميناء الجاف	الولاية	التاريخ
1	ميناء كوستي الجاف	النيل الابيض	2006م
2	ميناء قضايف الجاف	ولاية القضايف	2009م
3	ميناء مدني الجاف	ولاية الجزيرة	2010م
4	ميناء عطبرة الجاف	نهر النيل	2012م
5	ميناء دنقلا الجاف	الولاية الشمالية	2013م
6	ميناء ابيض الجاف	شمال كردفان	2016م

المصدر: جمهورية السودان، وزارة النقل والطرق والجسور (2007م)، هيئة الموانئ البحرية، النشرة الاحصائية السنوية، ص 2.

تعريف الموانئ الجافة في السودان

تم تحديد ثلاثة مواضيع رئيسية والتي تنقسم الي تسع فئات فرعية لتعريف بالموانئ الجافة السودانية، ويمكن القول ان هناك ثلاثة أنواع رئيسية للموانئ الجافة في السودان وهي ميناء بحري في الداخل، ومناطق خاصة داخلية، ومحطات حاويات². تعتبر الموانئ الجافة في السودان هي منافذ داخلية إقليمية تربط الموانئ البحرية والمناطق الداخلية بشبكة من الطرق البرية والسكة حديد. وهي أيضاً أنشئت للمساعدة في أنشطة الموانئ البحرية وللمساعدة المصنعين واصحاب الاعمال على توجيه حاوياتهم من وإلى الموانئ البحرية في أقصر وقت وبأقل تكلفة من أجل تعزيز قدرة الميناء على المنافسة. تعتبر الموانئ الجافة في السودان مماثلة للموانئ البحرية من حيث الوظيفة ولكنها تقع في المناطق الحضرية. والموانئ الجافة تكون فعالة في تشغيلها إذا كانت تقع بالقرب من مناطق التصنيع أو المجمعات الصناعية لدعم حركة الحاويات من وإلى الميناء دون أي عوائق مثل ازدحام المرور أو التأخير في تخليص الحاويات. بالإضافة إلى ذلك، فإن استخدام الموانئ الجافة من قبل الشركات المصنعة أو الجهات المعنية الأخرى يقلل من الضغط على مرافق الموانئ البحرية ويخفف من القيود التي تواجه الموانئ البحرية الرئيسية في السودانية.

تصنيف الموانئ الجافة السودانية

بالاستناد الي المسافة التي تفصل الموانئ الجافة عن الموانئ البحرية في السودان يمكن تصنيف الموانئ الجافة السودانية الي موانئ جافة بعيدة وقريبة المدى. وتقسّم الموانئ الجافة الي بعيدة، ومتوسطة، وقريبة من الموانئ البحرية³ فميناء (لوسكا) الجاف في تنزانيا يعتبر ميناء جاف بعيد، وذلك بالنظر الي المسافة التي تفصل بينه والميناء البحري في دار السلام (800 كلم) وبالتالي افضل وسيلة نقل هي السكة حديد من منظور التكلفة والميزات الاخرى. اما ميناء فرجينيا الداخلي في امريكا⁴ كمثال لميناء جاف متوسط المدى فالمسافة بينه وميناء فرجينيا الساحلي حوالي 330 كلم. وهناك مثال للميناء الجاف القريب في استراليا والمسافة 18 كلم من ميناء سندي الحري. فمثلا كل من ميناء (عطبرة ، دنقلا، قضايف، مدني، كوستي، الابيض) تعد من الموانئ الجافة البعيدة، وبالتالي الوسيلة المناسبة للنقل من الناحية الاقتصادية والبيئية هي السكة حديد. اما ميناء سلوم الجاف فهو مثال لميناء جاف قريب المدى.

جدول (5) طول المسافة بين ميناء بورتسودان والموانئ الجافة في السودان.

اسم الميناء الجاف	البعد من ميناء بورتسودان	من الخرطوم العاصمة
عطبرة	491	330
دنقلا	707	453
القضايف	766	417
مدني	932	189
الابيض	1212	414
سلوم	10	830

المصدر: ورقة بحثية بعنوان اسباب تدني الايرادات بالموانئ الجافة يناير 2017، ص 8.

¹ "نفس المرجع" الملحق رقم (8).

² صابر علي ابراهيم (2013م)، مذكر عن الحاويات، ادارة جمارك ولاية النيل الابيض- فرع الميناء الجاف كوستي.

³ Roso, V. & Woxenius, J. & Olandersson, G. (2006) Organisation of Swedish Dry Port Terminals, Division of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Göteborg, P6.

⁴ Roso, V. & Woxenius, J. & Olandersson, G. Organisation of Swedish Dry Port Terminals, Op.Cit, P 8.



يتضح من جدول (5) ان الموانئ الجافة في السودان تقع في نطاق الموانئ الجافة بعيدة المدى. وبالتالي من الافضل ان تكون موصولة بالميناء الرئيسي عن طريق السكة حديد، وهو امر يؤكد الكثرة من الدراسات، ولكن رغم وجود الموانئ الجافة نجد ان مشكلة التكديس بسبب النقل تظهر في بعض الاحيان.

2-3-6 ما هو دور الموانئ الجافة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية

الموانئ الجافة في السودان تعمل علي وصول السلع والخدمات بشكل أفضل وبالتالي تدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية محليا (الولايات) وقوميا (السودان) واقليميا (دول الاقليم).

2-3-6-1 التأثيرات الاقتصادية للموانئ الجافة

انخفاض تكاليف النقل تنعكس في انخفاض الأسعار للسلع المتداولة وهي ضروري للإنتاج والرفاهية. انخفاض أسعار السلع المتداولة تقدم حوافز للتجارة ونمو الناتج المحلي الإجمالي. من المفترض أن يولد الاستثمار في مرافق الموانئ الجافة أنشطة اقتصادية أخرى في المنطقة المجاورة (مناطق اقتصادية خاصة). تحسين وصول السلع السودانية إلى الموانئ البحرية (المسمر - الموز - المانجو). خدمات لوجستية أرخص (المخازن، ساحات للحاويات). وصول أكثر كفاءة للخدمات التخليص الجمركي. الوصول إلى خدمات لوجستية إضافية (التغليف، وضع العلامات، التخزين).

فوائد الموانئ البحرية من الموانئ الجافة

منع تكديس الموانئ البحرية يعمل علي دعم القدرة التنافسية للموانئ البحرية السودانية وهذا يعني المحافظة و استمرار الخطوط الملاحية وزيادتها لما تتميز بها الموانئ السودانية من موقع استراتيجي علي البحر الاحمر ويمكن اعتبار القدرة التنافسية إيجابية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لأنها تؤدي إلى تحسين الإنتاجية والكفاءة وزيادة الحصة السوقية للموانئ وتعتبر بيانات المنافسة اليوم والاستراتيجيات التنافسية من القضايا الاستراتيجية في إدارة الموانئ وعادة ما يتم تقييم القدرة التنافسية لموانئ البحرية على أساس عوامل¹ مثل عدد خطوط الشحن المتاملة مع الميناء وقت الانتظار، وشغل المراسي، وسرعة التحميل/ التفريغ، ووقت الدوران، ومعدات المناولة، ومساحة ساحات الكشف، وأنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تدعم العمليات، والخدمات الإضافية للبضائع، ومرافق استقبال نفايات السفن وخطوط النقل الداخلي. منع تكديس الموانئ البحرية يتيح للموانئ البحرية السودانية امكانية التطوير والمواكبة والتعامل مع السفن الكبيرة (وقورات الحجم) وهذا يعني تقليل التكلفة مما ينعكس ايجابا على اسعار البضائع. منع تكديس الموانئ البحرية من مطلوبات اندماج الاقتصاد الوطني في الاقتصاد العالمي لان الاتجاه العالمي ينحو نحو جعل الموانئ البحرية هي بوابات (Gateway) عبور فقط اما العمليات الاخرى تجري في الداخل ففي المستقبل سيتم نقل الشحنات التجارية والتخليص الجمركي مباشرة بين الميناء الداخلي في بلد واحد وميناء داخلي آخر في البلد آخر². منع تكديس الموانئ البحرية يعني المحافظة على البضائع وعدم تعرضها للعوامل السالبة (السرقه التلف الضياع وما الي ذلك).

الفوائد الاجتماعية والبيئية للموانئ الجافة

بالنسبة للسكان في المناطق النائية وجود الميناء الجاف في الولاية المعنية يساهم في ايجاد فرص عمل جديد للمواطنين الموجودين بالمنطقة (العمال، اصحاب المقاهي واماكن الاطعمة والشراب، الاتصالات، المواصلات، البنوك، شركات التأمين، الترحيل، وغيرها). وجود الميناء الجاف بالمنطقة يعمل علي تنمية المنطقة بالعمران، لان غالبية الموانئ الجافة الموجودة في السودان تقع خارج عواصم الولايات بمسافات تفوق العشر كيلومترات واكثر (مناطق خلوية)، وهذا يتطلب ايصال الخدمات الاجتماعية (من مياه، وكهرباء، واتصالات، وطرق مسفلته) الي الميناء الجاف، لكن لانتقف هذه الخدمات عند الميناء الجاف فقط، وانما تمتد للمواطنين، ومن ثم نجد العمران (الخطة الاسكانية) قد امتد علي طول المسافة بين الميناء الجاف واطراف عاصمة الولاية، وليس هذا فحسب انما نجد العمران امتد لمسافات حول منطقة الميناء، كما ان القرى الموجودة بمنطقة الميناء الجاف هي الاخرى تستفيد من الميناء الجاف وتمتد اليها خطوط مواصلات منتظمة. هذا الامر مشاهد في كل من موانئ الجافة الموجودة في مدني، ودنقلا، والابيض. غالبا ما يصاحب افتتاح الموانئ الجافة في الولايات ان يتم استيعاب دفعات جديدة في الجمارك سواء كانت ضباط او الجنود، ويتم استيعاب هؤلاء من ابناء المنطقة خاصة الجنود وهذا يعكس مدي مساهمة الميناء في خلق فرص عمل جديدة في المنطقة. الموظفون العاملون بالميناء واغلبهم من (موظفي الجمارك) قوة شرائية كبيرة للمنطقة، بالإضافة الي ارتفاع اسعار ايجارات العقارات بالمنطقة. والمثال على هذا ميناء كوستي الجاف تم استيعاب عمال النقل النهري منذ العام 2010م وكذلك ميناء دنقلا الجاف استيعاب المسرحين من الطيران المدني (مطار دنقلا). ولمدن الميناء فرص أفضل لاستخدام الأراضي. وللمجتمع ككل الطريق أقل ازدحام (من المفترض استخدام النقل بالسكة حديد) وانخفاض عدد حوادث الطرق من خلال عدد أقل من الشاحنات وانخفاض الازدحام على شبكة الطرق. انخفاض غازات الدفيئة من خلال التحول النموذجي من الطرق الي السكة حديد وهذا الامر يحتاج الي دراسات في السودان. اما الدور الاكبر للميناء الجاف في التنمية فيتمثل في الدور الغير مباشر من خلال دور المؤسسات (أكبر المؤسسات العاملة في الميناء الجاف هي الجمارك)، لذا ننظر الي هذا الدور من خلال دور الجمارك في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

دور الجمارك في التنمية

من المعروف ان اي عملية تبادل خارجي للبضائع، سواء كانت استيرادا او تصديرا، لا بد وان تمر بدائرة جمركية ومنفذ جمركي، سواء في البلد المصدر او البلد المستورد. لذا تعتبر العملية الجمركية المرحلة الاخيرة من عمليات التجارة الخارجية. وللعملية الجمركية تأثيرات اقتصادية مختلفة وهي ما اصطلح عليها باقتصاديات الجمارك³ والتي فيما تظم الاثار

¹ Dussán, R.C, Op.Cit ,P 1.

² study , (2015), PLANNING DEVELOPMENT AND OPERATION OF DRY PORTS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE, Transport Division, ESCAP, Bangkok on 25 and 26 November 2015, P 5 .

³ محمود حامد عبد الرازق، (2009م)، اقتصاديات الجمارك بين النظرية والتطبيق، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص19.



الاقتصادية للتعريف الجمركية، الآثار الاقتصادية لالغاء وتخفيض القيود الجمركية،... النظم الجمركية الخاصة واثارها. والجمارك Customs تشير الى الجهة الحكومية التي تمتلك السلطة لتنفيذ القوانين الخاصة بتوفير الحماية للصادرات والواردات، وتنظيم عملية دخول وخروج البضاعة بين الدول، ولتحقيق هذا تقوم الجمارك بمجموعة من العمليات والإجراءات التي تضم عدد من العناصر أهمها الرقابة الحدودية لمواجهة كافة اشكال الإدخال غير المشروع أو التهريب من والى الدولة¹. وتطلق الجمارك ايضا على الضريبة التي تفرض على المنتجات المستوردة، وأصل مصطلح الجمارك يعود للغة التركية، وهو مشتق من كلمة (كمرك) وتعني انفاذ مجموعة القوانين والوائح والاجراءات بغية تحقيق عدد من الاهداف من بينها الهدف المالي²، وعرفت باللغة العربية بكلمة (مكس). ومن تعريفات الجمارك ايضا هي مكان يوجد في المطارات والحدود الدولية والموانئ البحرية، ويشرف عليه مجموعة من الأفراد المسؤولين عن متابعة المسافرين والبضائع المتبادلة بين الدول.

تاريخ الجمارك السودانية

قبل عام 1905م كان تحصيل الرسوم الجمركية يتم على نظام التوكيلات بصور المنشورات³ من الحاكم العام الى مديري المديرية اللذين يقومون بتحصيل الرسوم والضرائب الجمركية ويوردون الحصيلة للسكترير المالي. في العام 1905 م صدر أول قانون للجمارك بموجبه تم انشاء ادارة الجمارك، واستقلت من مصلحة المالية واصبحت تحصل ايراداتها وتحدد منصرفاتها وتراجع حساباتها دون تدخل من مصلحة المالية. وفي نفس العام تم تعيين أول مدير للجمارك الكابتن هايس سادلر (HIS SADLAR) وكان برتبة العميد ومارس أعماله في بداية يناير 1906 م. أهم ما قام به كابتن هايس سادلر هو وضع خطة لإنشاء وتطوير العمل الجمركي وقد كان العمل يسير في كل المحطات الجمركية (سواكن، وادي حلفا، بورتسودان) وفقا للنظام الجمركي المصري. ومن ثم قام بتحديد المواقع وأنشاء سبعة عشر مركزا جمركيا هي (سواكن، وادي حلفا، بورتسودان، الخرطوم، كسلا، القضارف، قنبيلا، قلابات، الروصيرص، الكرمك، ابوهاشم، شنينة، قرورة، سنا، الدند، وابونعامة). ويلاحظ أنه أهمل الشمال والغرب، ذلك أن الشمال به محطة وادي حلفا وكان التحصيل فيها يتم لصالح الحكومة المصرية. أما الغرب فلم يتم الالتفات له الا بعد افتتاح مطار الجنيينة عام 1940م. بالإضافة لذلك فان من أهم أعمال الكابتن سادلر تنظيم العلاقة بين ادارة الجمارك الوليدة مصلحة المالية ومصلحة التجارة. تعاقب على ادارة الجمارك ثمانية من الانجليز آخرهم المستر ووكلي⁴ والذي عمل كثيرا فترة لاتزيد عن ستة أشهر تمت بعدها سودنة الوظائف بالجمارك. تعاقب على ادارة مصلحة الجمارك بعد الاستقلال ثلاثة عشر مديرا آخرهم اللواء شرطة دكتور بشير الطاهر بشير الجعلي.

التطور القانوني للجمارك⁵

قانون عام 1905م: أول قانون للجمارك اصدره المستر ونجت باشا حاكم عام السودان عبارة عن موجبات مبسطة جدا لاتتعدى نصف الصفحة استنادا الى اتفاقية الحكم الثنائي لعام 1899م، واهم ما جاء في هذا القانون هو اعفاء البضائع المستوردة من مصر من الرسوم الجمركية وتخفيض الرسوم الجمركية على سلع الانشاء والتعمير والمواد الغذائية.

قانون عام 1913م: صدر هذا القانون مع ظهور أول ميزانية لحكومة السودان كما تزامنت مع وقف الدعم المصري لتغطيه العجز في الموازنة العامة بالإضافة لذلك وقف توريد الايرادات للحكومة المصرية. تم ادخال بعض الانظمة الجمركية الخاصة مثل (الدرويك، والترانسيت، والنقل من سفينة الى اخرى).

قانون عام 1926م: هذا القانون لا يختلف كثيرا عن قانون 1913م وانما أشتت تعديلات مثل رفع الفئات الجمركية على السلع الكمالية وهي (السجائر والخمور والتبأك).

قانون عام 1939م: صدر هذا القانون لدواعي امنية خالصة مع ارضاءات قيام الحرب العالمية الثانية لدرء آثارها السالبة عند نشوبها. وقد اشتمل على تقييد بعض السلع عند الاستيراد والتصدير وارتفاع قيمة التعريفات الجمركية عموما ويلاحظ ان هذا القانون قد الحققت به اللوائح التي تنظم عمل المصالح الاخرى ذات الصلة بالعمل الجمركي كما الحق به كتاب تعليمات ضباط الجمارك وهو المرشد المهم الذي ينظم العمل الجمركي.

قانون عام 1984م: هو أول قانون يصدر في السيادة الوطنية، افرد القانون فصلا كاملا عن الجرائم والمخالفات، و اشار الى المعهد الجمركي الذي يختص بتدريب وتأهيل واعاد امتحان الترقى. وفي ضوء ازدياد حركة التجارة العالمية اعطي القانون لامين عام الجمارك وهو تسمية القانون لمدير الجمارك اعطي سلطة ابرام الاتفاقات خاصة مع هيئات ذات شخصية اعتبارية بشأن البضائع المصدرة لغير الاغراض التجارية، وكلك منح سلطة وضع اللوائح.

قانون عام 1404هـ: استمر العمل بقانون 1939م حتي عام 1984م عندما أمر الرئيس الأسبق جعفر نميري العمل بموجب الشريعة الإسلامية وأصدر قانون الجمارك لعام 1404هـ.

ومن أهم اسباب صدور القانون الاتي: تحويل مصلحة الجمارك من مصلحة مدنية إلي قوات نظامية عسكرية. والعمل بقوانين الشريعة الإسلامية بديلا للقوانين المدنية الوضعية. وتطور الحياة التجارية وتنوع واختلاف اساليب الشحن والتهريب والتحايل على الجمارك كما أصبح السفر خارج الحدود متاحا لقطاعات كبيرة من السودانيين... وغيرها من الاسباب.

ومن مميزات هذا القانون أنه: صدر باللغة العربية. وتحويل الجمارك لقوة نظامية تتبع لرئاسة الجمهورية. ونص القانون لأول مرة على نظام تجارة الحدود. كما عالج القانون الأسواق الحرة ضمن المستودعات والزم الأمين العام بالتصديق بفتح فروع في المدن والأسواق والمحطات الجمركية.

2 عبد الرحيم ابو القاسم، (2013م)، تقييم وتنطوير استراتيجية مكافحة التهريب في ظل انضمام السودان لمنظمة التجارة العالمية، ردمك للطباعة والنشر، الخرطوم، السودان، ص 8.

² "نفس المرجع"، ص 5.

³ <http://customs.gov.sd> الموقع الرسمي للجمارك السودانية، تاريخ التصفح، 2017/9/22.

⁴ بشير الطاهر بشير الجعلي، (2014م)، التطور التاريخي والتحويلات الكبرى في جمارك السودان (1956-2014)، ردمك للطباعة والنشر، السودان، ص 4.

⁵ "نفس المرجع"، ص 53.



قانون 1986: بصدر قانون 1986م الغي قانون 1404هـ، واهم ما يميز هذا القانون هو ما يتعلق بالاحكام الاسلامية مثل منع استيراد الخمر وادوات الميسر استمر العمل بهذا القانون حتى عام 2010م حيث اضيف له بعض التعديلات بلغت في جملتها (54). بجانب هذا القانون هناك عدد من اللوائح (20 لائحة)¹ التي تنظم العمل الجمركي.

وضعية الجمارك بين وزارتي المالية والداخلية

المشرع في قانون الشرطة لسنة 1991م اكد عي خصوصية وفنية المهام والواجبات التي تقوم بها الجمارك. فحسب المادة (13) الفقرة (4) من قانون الشرطة لسنة 1991م ورد الاتي فيما يتعلق بسلطات المدير العام لقوات الشرطة (بتولي المدير العام والمدير رسم الخط وضع البرامج الكفيلة بتنفيذ واجبات قوات الشرطة، وادارتها، وتوزيعها... ويكون مسئول عن جميع المهمات والاموال الخاصة بهذه القوات)². لكن المشرع استثنى الجمارك من هذه المادة، وذلك في المادة (13) الفقرة (5) (على الرغم من سلطات المدير العام المنصوص عليها في البند (4) يكون المدير العام للجمارك مسؤولاً عن تنفيذ قانون الجمارك والقوانين الضرورية الاخرى... وتنفيذ ما يناف به من السياسات والخطط والبرامج التي تعدها وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي).

اهداف الجمارك³

- 1/ تحصيل الضرائب غير المباشرة على السلع المستوردة والمصدرة والمنتج محليا.
- 2/ حماية الصناعة المحلية من خطر المنافسة الاجنبية.
- 3/ تنفيذ القوانين الاخرى الرامية لحماية الامن والصحة العامة واخلاق وقيم المجتمع.
- 4/ توفير المعلومات الاحصائية عن تجارة السودان الخارجية والصناعات المحلية.
- 5/ وبتحويل الجمارك الي قوة نظامية شرطية وفقا لقرار مجلس الوزراء (1137) بتاريخ 1991/12/1م اصبحت للجمارك اهداف امنية اخري مثل مكافحة التهريب بشتي انواعها، والمساهمة مع قوات الامن الاخرى في توفير الامن للمواطن والوطن. هذا بالإضافة الي اهداف اخري مثل المشاركة في وضع السياسات المالية الدولية، تمثيل السودان في الاتفاقيات الثنائية والاقليمية والدولية.

الوظائف الجمركية وتأثيراتها الاقتصادية والاجتماعية

تحصيل الضرائب الجمركية: هي ضرائب تفرض علي السلع الصادرة والواردة وذلك حين اجتيازها لحدود الدولة⁴، ولها تأثيرات اقتصادية واجتماعية أهمها⁵: الضرائب الجمركية تعد أداة الاكبر لرفد خزينة الدولة بالإيرادات اللازمة لتمويل عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية، نسبة لعجز القطاع العام عن تحقيق فوائض من المشاريع الاقتصادية العامة كالمشاريع الزراعية والنقل والطاقة، بالإضافة إلى ضعف إيرادات الضرائب المباشرة. ومن المعلوم ان الدول النامية والسودان واحد منها تعتمد علي الضرائب الجمركية بشكل اساسي من جملة الإيرادات العامة للدولة. فوفقا لاحد التقديرات ان جملة الإيرادات النقدية المتحصلة من الضرائب الجمركية علي الصادرات والواردات في 47 دولة نامية، قد وصلت الي مل يقارب من ثلث اجمالي الإيرادات الضريبية في تلك الدول⁶. وفي السودان دائما الضرائب الجمركية تكون هي الاعلى من بين جملة الإيرادات الضريبية، فخلال الفترة من 1996 وحتى 2005 كانت مساهمة الإيرادات الجمركية هي الاكبر من بين الإيرادات الضريبية الاخرى⁷. والدولة تحصل علي هذه الإيرادات لتنفقها علي النفقات العامة والتي تختلف في اولوياتها من دولة الي اخري، وفي السودان نجد الاولويات الامنية هي في الصدارة، وغني عن القول ان القطاع العام هو المخدم الرئيسي والاساسي في الدولة مقارنة بالقطاع الخاص واذا نظرنا الي ان القطاع العام هو اكبر مخدم في الدول يتضح لنا مدي اهمية الإيرادات الجمركية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السودان. وفي هذا الصدد افادت وزيرة المالية السابقة بولاية شمال كردفان سميرة احمد رجب: "بان المبالغ التي تصل من المركز مبالغ كبيرة لكن جلها ان لم تكن كلها تصرف في الفصل الاول المتعلق بالمرتبات والاجور"⁸.

الضريبة الجمركية إحدى ادوات السياسة الاقتصادية: السياسة الاقتصادية هي مجموعة التوجهات والإجراءات الاقتصادية التي تتخذها حكومة من الحكومات من أجل دفع الاقتصاد الوطني نحو التقدم والنمو. وتعد الضريبة الجمركية جزءاً أساسياً من السياسة الاقتصادية إلى جانب السياسات الأخرى كسياسات الضرائب والأسعار والإقراض والتصنيع وغيرها. وتسعى الحكومات عادة من خلال الضريبة الجمركية إلى التأثير في حركة تبادل السلع فتشجع الصادرات وتقلص الواردات لتحقيق توازن في الميزان التجاري مع العالم الخارجي. ويجب أن تكون السياسة الجمركية منسجمة مع الوضع الإنتاجي والاستهلاكي في البلد المعني إذ تفرض رسوم جمركية عالية على البضائع المستوردة المنافسة للمنتجات الوطنية في حين تخفض هذه الرسوم على المواد الأولية لتشجيع الإنتاج الصناعي الوطني وتدعيم قدرته التنافسية⁹.

تسهيل حركة التجارة وتحقيق الرقابة الفاعلة: يتم التوازن بين متطلبات المجتمع التجاري وحركة التجارة العالمية والدور التقليدي للجمارك في فرض الرقابة وتحصيل الإيرادات ويغطي هذا الدور العناصر التالية: تنفيذ القوانين واللوائح الجمركية والجهات الاخرى لتنظيم حركة السلع والأشخاص، الرقابة السابقة والمقبلة للتخليص، المراجعة الداخلية الفاعلة، تطبيق مفاهيم ونظم تقويم وإدارة المخاطر، إزالة الحواجز غير الجمركية، تسريع وتبسيط اجراءات التجارة المشروعة وفق المعايير

¹ بشير الطاهر بشير الجعلي، مرجع سبق ذكره، ص 63-64.

² بشير الطاهر بشير الجعلي، مرجع سبق ذكره ص 65.

³ "مرجع نفسه"، ص 34-35.

⁴ محمود حامد عبد الرازق، مرجع سبق ذكره، ص 20.

بشير الطاهر بشير، مرجع سبق ذكره، ص 252.

⁶ محمود حامد عبد الرازق، مرجع سبق ذكره، ص 25.

⁷ عبد الرحيم ابو القاسم، مرجع سبق ذكره، ص 66.

⁸ قسوم خيري بلال، (2013م)، السودان صدمة الانفصال والطريق الي التعافي الاقتصادي، شركة مطابع العملة المحدودة، المكتبة الوطنية، السودان، ص 183.

⁹ بشير الطاهر بشير الجعلي، مرجع سبق ذكره، ص 25.



الدولية (اتفاقية كيوتو 1999)، إضفاء الشفافية والنزاهة على القوتين واللوائح والإجراءات الإدارية بالقدر الذي يقلل من زمن التخليص والتكلفة المالية. اما الرقابة الجمركية الفاعلة فهي من أهم الأدوار للجمارك بالأخص خلال القرن الواحد والعشرين الذي تضاعف فيه الدور الإيرادي للجمارك. واليات الجمارك للقيام بهذا الدور إدارة التفتيش العام، والمراجعة الداخلية امن الشرطة الإدارية القانونية مكافحة التهريب.

أنفاذ الاتفاقيات الاقتصادية للدولة: من خلال محاور السياسات التجارية تنفيذ الاتفاقيات الدولية، والإقليمية، والثنائية، وتجارة الحدود، والترانزيت، ومعايير الجودة الفنية للسلع، والضوابط الصحية، وتطبيق الإعفاءات الممنوحة للمشروعات الاستثمارية، وحماية الإنتاج الوطني من خلال التعريفات الجمركية للقطاعات الزراعية، والصناعية، والأستراتيجية. السياسة المالية، والنقدية، تطبيق لائحة النقد الأجنبي والتقييد بالمستندات المصرفية التي تنظم حركة الاستيراد والتصدير، تسهيل حركة التجارة الدولية، وتحقيق الرقابة الجمركية الفاعلة، وحماية المجتمع - مثل حقوق الملكية الفكرية ومكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، وغسل الأموال.

وظيفة احصاءات التجارة الخارجية: معلوم اهمية الاحصاء في مجال التنمية، حيث للمعلومات الاحصائية مساهمة فعالة في عملية التخطيط ورسم السياسات الاقتصادية، بالإضافة الي معرفة ميزان المدفوعات للدولة، كما انها تقوم بدور هام في تقويم الخطط والبرامج بعد تنفيذها¹. والجمارك عالميا هي الجهة الرئيسية في توفير الاحصاءات المتعلقة بالتجارة الخارجية، حيث تتطلب القوانين المحلية ان يقوم المستوردين، والمصدرين للبضائع بالإبلاغ عن معاملاتهم الي الجمارك من أجل تقدير الرسوم والضرائب، ولاغراض تتعلق بالصحة العامة، والبيئة، ولاغراض احصائية، وكثير من البلدان يعتبر عدم تقديم الاقرار المطلوب، او تقديم بيانات غير دقيقة في الاقرار عن عمد، او اهمال، يعتبر هذا الامر جنائية يعاقب عليها القانون، هذا ما يجعل سجلات الجمارك مصدر للبيانات الموثوق به. ومن مزايا استعمال سجلات الجمارك تغطيتها الواسعة للتجارة الخارجية، وغير مكلفة مقارنة بمصادر البيانات الاخرى مثل اجراء مسح احصائي لبعض المؤسسات². في الجمارك السودانية وبفضل التطور التقني والتكنولوجي الذي شهدته، حيث تم ادخال الحاسب الالى في العمليات الجمركية، واستخدم أحدث تقنية للكمبيوتر هي نظام الاسكودا العالمية الذي اتاح الحصول على المعلومات الاحصائية سليمة ولاي فترة زمنية وبأقل جهد ووقت. ومن المعلومات التي يوفرها النظام علي سبيل المثال لا الحصر بيانات عن السلع المستوردة من حيث كمياتها وقيمتها والرسوم الجمركية والدول التي استوردت منها، وحجم عمل الموردين والمصدرين للبضائع، والسلع المضرة حسب عقوبات الصادر وعائدات الصادر³.

النظم الجمركية الخاصة ودورها التنموي: الاصل العام في النظم الجمركية هو خضوع البضائع الواردة للرسوم المقررة في التعريفات الجمركية، بالإضافة الي الضرائب الرسوم الاخرى المقررة. الا ان قانون الجمارك اضاف الي هذا الوضع العام اوضاع خاصة يتم فيها الافراج عن البضائع الواردة دون تحصيل الرسوم المقررة وتسمى بالنظم الجمركية الخاصة. **نظام المستودعات:** والمستودع عبار عن مخزن خاص يخزن فيه بضائع غير مدفوعة الرسوم تحت الاشراف الجمركي. وهذا يمكن المستورد من استيراد كميات كبيرة من البضائع، كما ان تعليق دفع الرسوم يمكن المستورد من دفع الكتل النقدية في السوق ليمت دورتها الاقتصادية فتستفيد منها قطاعات اخرى من الاقتصاد.

نظام المناطق الحرة: المنطقة الحرة جزء من اقليم الدولة، يتم تحديد نطاقها المكاني، وتقام فيها مشروعات اقتصادية، ويأخذ حكم الارض الاجنبية فيما يتعلق بالصادر والوارد من البضاعة.

نظام الافراج المؤقت: هو نظام تم العمل به في السودان كحافز للمغتربين ان يقضوا اجازاتهم في السودان، بمعنى استقطاب مدخرات المغتربين الي داخل البلاد.

نظام الدروباك: هو نظام يتعلق ببرد الرسوم التي تم تحصيلها على المواد الاجنبية التي استوردت اما لاصلاحها او تصنيعها عند تصديرها الي الخارج وهو نظام جمركي عالمي.

نظام الاستيراد المؤقت: هو نظام يتعلق ببرد جزء من الرسوم عند اعادة تصدير اي بضاعة من نوع غير متوفر في السودان مثل الآلات والمهمات التي استوردت للمشاركة الاقتصادية الكبرى (كهرياء ام دياكر في النيل الابيض).

نظام العبور (transit): هو نظام جمركي خاص يتم وفق احكام نقل البضائع الاجنبية من محطة جمركية على الحدود الي محطة جمركية اخرى على الحدود داخل اقليم الدولة تحت الرقابة الجمركية.

ولاية النيل الابيض: البيئة والسكان

الخصائص الطبيعية:⁵ تقع ولاية النيل الأبيض بين خطى طول 33 - 31° شرقا وخطى عرض 33 - 15° شمالا، وتبلغ مساحتها حوالي اربعين الف كيلو متر مربع أو ما يعادل 9,452,610 فدان، او ما يعادل (39,700,962 هكتار). وهي تجاور ولاية شمال كردفان من ناحية الغرب والشمال الغربي، وولاية جنوب كردفان من ناحية الجنوب الغربي، وولاية الخرطوم من الشمال، وولاية الجزيرة من الشمال الشرقي، وولاية سنار من ناحية الشرق والجنوب الشرقي. وولاية النيل الأبيض كانت إحدى الولايات الوسطى، أنشئت في العام 1994م بموجب القرار الجمهوري رقم (10) ⁶. بعد انفصال

بشير الطاهر بشير، مرجع سبق ذكره ص 76-1.

2 الامم المتحدة، ادارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية، احصاءات التجارة الدولية في البضائع(2004م)، نيويورك، ص 7.

بشير الطاهر بشير، مرجع سبق ذكره، ص 76-3.

4 عبد الرحيم ابو القاسم، مرجع سبق ذكره، ص 70-79.

5 عمران عباس يوسف، وعلي محمد زين، (2012م)، الاستثمار في السودان، والرؤية المستقبلية للاستثمار في ولاية النيل الابيض، دار عزة للنشر والتوزيع، الخرطوم، السودان، ص 107.

6 جمهورية السودان، وزارة الداخلية، رئاسة قوات الشرطة، شرطة ولاية النيل الابيض، شرطة المباحث المركزية بالولاية(2015م) ورقة علمية بعنوان العمل الجنائي بالولاية ودور المباحث المركزية في مكافحة الجريمة، ص 1.



جنوب السودان وتكوين دولتين عام 2011م أصبحت ولاية النيل الأبيض ولاية حدودية تجاور دولة جنوب السودان من الناحية الجنوبية والجنوبية الغربية بحدود حوالي 160 كيلومتر.
جغرافية ولاية النيل الأبيض¹:

جدول (6) جغرافية ولاية النيل الأبيض - السودان.

الرقم	انواع المناطق	المساحة / كلم	النسبة
1	منطقة التلال الصخرية وسفوحها	378	1%
2	منطقة وادي النيل الرسوبية	4051	10%
3	منطقة الاراضي الرسوبية الطينية الرملية	9317	24%
4	منطقة السهول الطينية المنبسطة.	13209	32%
	-الضفة الشرقية للنيل.	960	-
	-الضفة الغربية للنيل.	1249	-
5	منطقة الأراضي شبه الصحراء الرملية	2648	8%
6	منطقة القيزان	10098	25%
	المجموع	39701	100%

المصدر: عمران عباس، علي محمد زين، الاستثمار في السودان، والرؤية المستقبلية للاستثمار بولاية النيل الأبيض، ص 109.
من جدول (6) نستنتج ما يلي: منطقة التلال: تنحصر في الجزء الجنوبي الشرقي من الولاية وأهمها جبال (الجبليين) و (التبون) وهي جبال صخرية والتربة في سفوحها طينية رملية، وتقدر هذه المساحة بحوالي (378) كيلو متر مربع أو 1% من مساحة الولاية. منطقة وادي النيل الرسوبية: هي أراضي رسوبية إلى شبه منبسطة، وبعض أجزائها معرضة للغمر الموسمي بالمياه، تربتها طينية رمادية تتخللها بعض الجزر مثل الجزيرة أبا - أم جر - الجزيرة مصران. تقدر المساحة بحوالي (4051) كلم² أي نحو 10% من مساحة الولاية. منطقة الأراضي الرسوبية الطينية الرملية: تتواجد بالضفة الشرقية للنيل الأبيض وعلى امتدادها من الشمال إلى الجنوب، وينحصر استغلالها في الزراعة المطرية الآلية الغير مخططة والزراعة المروية والرعي. تقدر مساحتها بنحو (9317) كلم² أي نحو 10% من مساحة الولاية. منطقة السهول الطينية: تغطي النسبة الأكبر من أراضي الولاية نحو (13209) كلم² أي حوالي 32% من مساحة الولاية في الجزء الجنوبي من الولاية شرقا وغربا وهي أراضي طينية منبسطة وشبه منبسطة تتخللها بعض الخيران. والاستغلال الحالي يتمثل في الزراعة المطرية الآلية والتقليدية الرعي بالإضافة إلى المشاريع الزراعة المروية. منطقة الأراضي شبه الصحراء الرملية: تقع في الجزء الشمالي من الولاية وهي عبارة عن أراضي متموجة ذات تربة رملية خرسانية وصخرية وأخرى طينية تقدر مساحة المنطقة (2648) كلم² حوالي 8% من مساحة الولاية والنشاط الممارس الرعي والزراعة التقليدية. منطقة القيزان الرملية: تغطي حوالي (10098) كلم² أي تشكل نحو 25% من مساحة الولاية تغلب أراضي الكثبان الرملية علي هذه المنطقة كما يجري خور أبو حبل في اقصاها، والنشاط الممارس في هذه المنطقة هو الرعي الموسمي في الخريف بالإضافة الي الزراعة التقليدية لإنتاج السمسم والفول السوداني والذرة والدخن فضلا عن المنتجات الاخرى مثل الصمغ العربي.

الموارد الطبيعية بالولاية

المياه: تتكون من مياه النيل الأبيض، حيث يجري النيل الأبيض من جنوب السودان إلى الشمال مع ولاية الخرطوم بمسافة 605 كلم، مياه الأمطار الغزيرة، مياه الأودية والخيران، والمياه الفائض من المشاريع الزراعية.
موارد نباتية: تتمثل الموارد النباتية بالولاية في الغابات الطبيعية، والغابات المزروعة، والعلف الطبيعي، وعلف المشاريع الزراعية.

موارد حيوانية: تتمثل في الإبل، الأبقار، الضان، الماعز، الاسماك، الدواجن، طيور برية.

موارد أخرى: مثل الجير، الجبس، الجلود، مخلفات المصانع الصغيرة، المواصلات، مخلفات قصب السكر، خام الاسمنت.

التقسيم الإداري وتوزيع السكان بالولاية²

التقسيم الإداري: تضم ولاية النيل الأبيض تسعة محليات وهي محلية ربك (عاصمة الولاية)، محلية كوستي، محلية الدويم، محلية القطينة، محلية أم رمته، محلية قلي، محلية تندلتي، محلية السلام، محلية الجبليين.
أدناه تفاصيل كل محلية ومميزاتها³:

محلية ربك: مميزاتها: تحتل المرتبة الأولى في صناعة الاسمنت بالولاية، وبها مؤسسات استراتيجية مثل محطة كهرباء أم دباكر، وصومعة الغلال، والمستودع الاستراتيجي للمواد البترولية.

محلية كوستي ومن مميزاتها: يوجد بها رئاسة النقل النهري وبها ميناء كوستي الجاف وهي ملتقي الطرق بين الشمال والجنوب: وهي من اكبر محليات الولاية.

محلية الدويم: يوجد بها المركز القومي للمناهج ببخت الرضا. وتتوافر بها الثروة الحيوانية اللازمة.

محلية القطينة: تتميز بموقع حيوي نسبة لقربها من العاصمة وبها مشروع سكر النيل الأبيض.

محلية أم رمته: بها منطقة باجة السباحية. وتتوافر بها الثروة الحيوانية اللازمة لازدهار صناعة منتجات الالبان.

محلية قلي: بها مساحات كبيرة من الاراضي صالحة لزراعة قصب السكر (200) ألف فدان.

محلية تندلتي: تمتاز بتربة رملية طينية خصبة تصلح لزراعة الحبوب الزيتية. ويمر بها خط السكة حديد.

1 عمران عباس يوسف، علي محمد زين، مرجع سبق ذكره، ص 109.
2 علاء الدين احمد بابكر مهدي، فبراير (2016م)، دور التمويل الاصغر في التخفيف من حدة الفقر بولاية النيل الأبيض، دراسة حالة مصرف الادخار والتنمية الاجتماعية فرع كوستي في الفترة من 2009 - 2014، بحث ماجستير (غير منشور)، جامعة الامام المهدي، ص 81.
3 عمران عباس يوسف، وعلي محمد زين، مرجع سبق ذكره، ص 111-115.



محلية السلام: تمثل ملتقى طرق حيث تربط عدد (4) ولايات. تتمتع بثروة حيوانية ضخمة حوالي (1425966) رأس من الماشية بانوعها. بها ابار بترول (بترول الراوات).

محلية الجبلين: يوجد بها بترول في المربعات (4 و7) وبها أكبر مصنع لانتاج السكر بافريقيا (مصنع سكر كنانة). وبها أكبر وحدة معالجة للبترول بافريقيا (مصفي بترولدار بالجبلين).

جدول (7) التوزيع السكاني حسب محليات ولاية النيل الابيض -السودان.

المحلية	عدد السكان	النسبة
كوستي	404763	23.38%
ربك	239665	13.85%
الجبلين	177414	8.25%
السلام	106419	6.15%
تندلتي	142530	8.24%
قلي	130654	7.13%
الدويم	295695	14.09%
أم رمته	118919	6.78%
القطينة	245183	12.04%
الجملة	1861242	100%

المصدر: علاء الدين احمد بابكر مهدي، دور التمويل الاصغر في التخفيف من حدة الفقر بولاية النيل الابيض، ص 81.
من جدول (7) نجد ما نسبة 64% من السكان يقطنون الارياف والوادي ويمتهنون حرفتي الزراعة والرعي، و 36 % من السكان يقطنون الحضر ويمتهنون التجارة والوظائف الحكومية والمهن الاخرى.

الانشطة الاقتصادية بالولاية¹

القطاع الزراعي: النشاط الاقتصادي المهيمن في الولاية هو الزراعة، فمعظم اراضي الولاية عبارة عن سهول طينية منبسطة صالحة للزراعة، وتنوع الزراعة فيها من زراعة مطرية تقليدية (700 الف فدان) الي مطرية الية(18000 فدان) وري فيضي في الجروف (265000 فدان) واراضي زراعية بالري الانسيابي وهي اكبر مساحة (657458 فدان) واراضي مروية بالطلمبات(152622 فدان).ومن المحاصيل الزراعية التي تنتج بالولاية الذرة، البيضاء، وقصب السكر، والسمسم، والدخن، والفول السوداني، والكردي، والبطيخ، واللوبياء، والاعلاف، والخضر.

الصيد السمكي: احد النشاطات الاقتصادية الهامة بالولاية نسبة للميزة التي تتمتع بها الولاية حيث مجري النيل من اقصى الجنوب الي اقصى شمال الولاية بطول حوالي (605) كيلو متر، تكثر الخلجان والجزر وتقل سرعة التيار، مما يشكل بيئة ملائمة لتكاثر الاسماك². يشكل الانتاج السمكي (18%) من الناتج الولاية وحوالي (7000) طن في العام.

القطاع الصناعي: يشمل صناعات الخفيفة والثقيلة موزعة على عدد من مناطق الولاية تمثلها مصانع السكر، الاسمنت، الزيوت، ومصانع الصابون، والصناعات الغذائية وتمثلها مصانع الحلويات، الطحن، المكنونة، الشعيرية، المشروبات الغازية، الثلج، ومطاحن الغلال، للثااث، والبلاط، والجير، والاحذية ودباغة الجلود، ومصانع النسيج، والمطابع.

المقومات الاقتصادية والاجتماعية للولاية – ومساهمة الميناء الجاف فيها

الوظيفة الاساسية للميناء الجاف هي القيام بوظيفة الميناء البحري في الداخل فيما يلي تخليص البضائع سواء كانت صادرات او واردات، وما يستتبع عملية التخليص من تحصيل ايرادات مالية للدولة، حماية المجتمع من السلع الضارة، والغير مطابق للمواصفات والمقاييس، بالاضافة للدور الاحصائي في مجال التجارة الخارجية. وهناك وظائف اخري مساعدة للميناء الجاف في المنطقة، مثل دور الميناء الجاف في نظام النقل متعدد الوسائط، وايضا دوره في الامداد والتوزيع للسلع (الدور اللوجستي). لكي يكتسب اي ميناء جاف اهميته لايديا من وجود طلب علي خدماته، لان العرض وحده لا يكفي . والطلب علي خدمات الموانئ – الجافة يتوقف علي جوانب كثيرة لايدا ان تتوافر في المنطقة الموجود فيها الميناء الجاف، واهمها وجود اعداد كبيرة من الناس متواجدين حولي الميناء الجاف (يشكلون العمال، والموظفون، والتجار، وغيرهم) ووجود مناطق متنوعة الانشطة الاقتصادية في نطاق مناطق الميناء الجاف يسهل الوصول اليها، وهذا يعني وجود تجارة بحاجة الي استخدام الميناء الجاف³.

المشروعات الاستراتيجية بالولاية:

هناك عدة مشروعات استراتيجية بالولاية والتي تعتمد في مدخلات انتاجها، اوفي توزيع منتجاتها علي التجارة الخارجية منها مشروعات انتاج السكر (سكر كنانة نموذجا)⁴ حيث بدا الإنتاج عام 1978م ويقع مشروع سكر كنانة في الاتجاه الجنوب الشرقي لمحلية ربك بحوالي 15 كيلو متر.

1 علاء الدين احمد بابكر مهدي، مرجع سبق ذكره، ص 78 .

2 عمران عباس يوسف، علي محمد زين، مرجع سبق ذكره، ص 128.

3 شريف ماهر هيك، (2008م)، ادارة وسياسات الموانئ البحرية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص 5.

4 يوسف الخير فضل الله ، (2004م)، الآثار الاقتصادية والاجتماعية لتركز صناعة السكر بمنطقة كنانة، بحث البكالوريوس (غير منشور)، قسم الجغرافيا، كلية تربية، جامعة الزعيم الاز هري.



إسهامات كنانة على الصعيد الاقتصادي القومي: توفير فرص عمل مباشر، كما اوجدت فرص عمل أخرى كالأسواق والتجارة لعدد كبير من السودانيين؛ وكذلك لها المساهمة في توفير سلعة إستراتيجية هامة وضرورية. والمساهمة في تطوير تقنية تصنيع السكر والاهتمام بتأهيل الكادر الإداري للمصانع الأخرى.

إسهاماتها على الصعيد العالمي: أدخلت السودان في عضوية اللجنة الإدارية لمنظمة السكر العالمية، وبوائته موقعا مميزا ضمن مصدري السكر في العالم، والمشاركة في المجال الزراعي لاستنباط نوعيات باسم كنانة تم اجازتها عالميا، وإدخال السودان في ما يسمى بالاقتصاد الأخضر وذلك بإنتاج الأيثانول. ومثل هذا الامر ينطبق على مصنع سكر عسلاية، ومصنع سكر النيل الأبيض. كل الواردات اللازمة لعمل المشروع بالضرورة تأتي عن طريق الموانئ السودانية سواء كانت البحرية منها أو الجافة وكذلك الصادرات، الأمر الذي يعكس مدى اهمية الميناء للمشروع. ومن المشروعات المهمة بالولاية والتي تعتمد في بعض مدخلات انتاجها (مواد التغليف، قطع غيار) خارج مصنع اسمنت ربك.

3- من المشروعات الاستراتيجية الاخرى مثل محطة كهرباء ام دباكر، والمستودع الاستراتيجي للمواد البترولية بربك، وصومعة الغلال. ومصفي البترول بمحلية الجبلين. كل هذا يشكل عوامل طلب على خدمات الميناء الجاف.

البنية التحتية بالولاية¹

ترتبط الولاية بمظم مدن البلاد بطرق معبدة، وخطوط السكة حديد، وايضا مع دولة جنوب السودان بالنقل النهري، وبالتالي يمكن ان تكون الولاية المؤهلة لقيام ميناء جاف وفقا للمعايير العالمية. اما فيما يتعلق بالاتصالات فنجد ان كل ارجاء الولاية مغطى بشبكة الاتصالات والهاتف السيار.

ميناء كوستي الجاف²

ميناء كوستي الجاف هو أحد أفرع هيئة الموانئ البحرية، ويهدف الى دعم حركة التجارة، وتسهيل انسياب حركة الصادرات والواردات الخاصة بمناطق جنوب وغرب ووسط السودان. وجاء اختيار مدينة كوستي بولاية النيل الأبيض لموقعها الاستراتيجي المتميز، والذي عبره تتحقق دورة سلسلة النقل متعدد الوسائط (نقل نهري – سكة حديد – نقل بري)، وتطبيق نظام التسليم في الحال، وانشاء المراكز اللوجستية لتهيئة وقيام أنشطة القيمة المضافة.

اضافة للاستفادة من جميع المواد الخام لقيام الصناعات في المناطق الخلفية ومن ثم تقديم صادرات نوعية ذات جودة عالية تنافس في الاسواق العالمية.

المزايا والتسهيلات التي يوفرها ميناء كوستي الجاف

1/ قبول كافة انواع البضائع والسلع لاكتسابه ميزة الوسط الحاكم المتصالح مع كافة وسائل النقل والتي تشمل نقل نهري – سكة حديد – نقل بري لكافة مناطق السودان. يستوعب الميناء مناطق خلفية مهيئة ومعدة لاستقبال كل مقومات الميناء من نقل – ترحيل – تفريغ – تستيف – تخزين ومناولة وساحات ومناطق في جملتها (2 مليون متر مربع) بها مخزن بمساحة 4000 متر مربع ومخزن بمساحة 1000 متر مربع، أضف الى ذلك المعدات والآليات التي تساهم في تفريغ وشن ونقل البضائع وتسليمها مع امكانية فتح فرص لانشاء مستودعات ومخازن ومناطق تخزين خاصة بالميناء. يوجد بالميناء مكاتب للعملاء والجهات الرئيسية، طرناطة لوزن البضائع – موقف للشاحنات والسيارات الخصوصية – خدمات اتصالات – بوفيهات – كافتريا؛ يعمل الميناء بنظام النافذة الواحدة وذلك بتجميع جميع شرائح العمل المينائي (جمارك، ومواصفات ومقاييس، وحجر زراعي، وحجر صحي، ومخلصين، ووكلاء شحن، ونافذة بنكية) في مبنى واحد تتم كل اجراءات التخليص من داخله.

2- تخفيض لكافة الاجور والرسوم بنسبة 25% ماعدا خدمات الرصيف.

3- واردات وصادرات الجنوب تمنح تخفيض 50 % من الارضيات.

4- الحاويات الفارغة تمنح ثلاثة ايام مجانياً بعد اكتمال تفريغها.

5- تمنح رسائل ميناء كوستي الجاف وبضائعها مدة فترة سماح 15 يوماً بميناء كوستي الجاف.

6- توفير امكانية التفريغ الوقي للحاوية او البضائع او السيارات في حالة الحاوية يتم تفريغ الحاوية على ظهر الشاحنة.

مقومات الحركة والانشطة المتعددة:

مما لا شك فيه ان الوسط دوماً يمثل نقطة التقاء، وذلك الوصف ينطبق على وضع مدينة كوستي، بحيث انها تمثل رابط حقيقي ما بين شرق السودان والغرب والجنوب بوضع محوري اشتمل على معظم اذرع النقل والتي تمثل ادوات الحركة التبادلية مثل الطرق البرية، السكة حديد، النقل النهري، اصف الى ذلك تركيز مقومات الحركة وانشطتها المتعددة ومجالاتها المتكاملة مثل:

الزراعية: (السماذ، الخيش، المبيدات، تصدير، سكر، اعلاف، حبوب، منتجات غابية) .

الحيوانية: (الامصال، الادوية البيطرية، تصدير المواشي، الجلود، الصناعات التحويلية).

الصناعية: (السكر، الاسمنت، المولاص، المطاحن الخ).

مقومات الانتاج: (اسبيرات، المصانع، الزيوت، الشحوم).

ما يستوعبه الميناء من مناشط: مثل مواقع للشركات الصناعية والملاحية والمخلصين والبنوك، الاتصالات، مخازن مبردة / مخازن عادية، مكاتب ادارية، ومحطة كهرباء.

الفوائد العائدة على الاطراف: مثل مواقع الشركات لتتبع التخزين الممتد والارضيات بلا قيود، السحب على نظام With

Draws عند الحاجة والطلب، التخزين الامن بالميناء بدلاً من والمواقع.

1 عمران عباس يوسف، علي محمد زين، مرجع سبق ذكره، ص 107.

2 وزارة النقل والطرق والجسور (النشرة 2014م)، مرجع سبق ذكره، ص 14 - 15.



الناحية الاقتصادية: تتمثل في توفير مصروفات التخزين بالميناء الرئيسي والاستفادة من فترة السماح، توفير المواد والمعينات بكميات كبيرة وبقر من مواقع الانتاج تحسب لاي طارئ يلم بالنقل، وتفاذي تذبذب سعر الصرف.

المستندات المطلوبة (من بورتسودان): مثل المنفستو يقدم قبل 72 ساعة من رسو الباخرة محددا به حاويات كوستي مفصولة، يتم النقل في مدى 48 ساعة من الانزال، تحمل حاويات كوستي ديباجة خاصة من ميناء الشحن، المطلوب لكوستي محليا يتم ذلك التدبير بواسطة الوكيل، عند التخليص النهائي لتسليم البضائع بموجب افراج جمركي اضافة لبوليصة الشحن بالاضافة لفاتورة الميناء.

الهيكل التنظيمي لميناء كوستي الجاف

ميناء كوستي الجاف هو أحد أفرع هيئة الموانئ البحرية، وبالتالي الملكية والادارة من مسؤولية هيئة الموانئ البحرية، والهيكل التنظيمي من هذه الناحية عبارة عن صورة من التنظيم الهرمي الوظيفي، حيث يوجد على راس الهرم مدير الميناء يمثل مستوى الادارة العليا في الميناء، ويليه مجموعة من الاقسام مثل الحسابات، التسويق، التفيتش. والعمل في ميناء كوستي الجاف بنظام النافذه الواحدة وهذا يعني ان هناك وحدات اخري موجودة بالميناء مثل الجمارك التي تمثل بمستوي فرع في الهيكل التنظيمي، حيث هناك فرع جمارك الميناء الجاف، بالاضافة للوحدات الاخرى مثل جهاز الامن الوطني، والحجر الصحي، الحجر البيطري وغيرها.

اداء ميناء كوستي الجاف: مجموع الربط المقرر على ميناء كوستي خلال فترة البحث مبلغ قدره (4155600)، بمتوسط (593657).

جدول (8) اداء الميناء الجاف كوستي من حيث تحصيل اليرادات الجمركية في الفترة 2010 - 2016م

العام	الربط المقرر (جنبيه سوداني)	التحصيل	نسبة التحصيل
2010	2600000	3415362.66	%131.36
2011	3070000	10964158	%357.14
2012	24350000	56862465/42	%233.52
2013	36750000	63474416.27	%172.72
2014	150000000	78780652	%75.029
2015	105000000	80810043/66	%76.96
2016	96130000	27512935.49	%28.62

المصدر: البيانات: تقارير ايرادات إدارة جمارك النيل الأبيض - فرع الميناء الجاف.

يتضح من جدول (8) ان التحصيل الفعلي للايرادات خلال سنوات البحث (321820031)، بمتوسط سنوي (45974290)، اما مجموع نسبة الاداء لسنوات البحث 2049% بمتوسط نسبة الاداء السنوي 150%. كما نلاحظ من الجدول الاعوام 2010 م و 2011 م و 2012 م و 2013 م كان هناك ارتفاع في نسبة الاداء بصورة كبيرة، 131.36% للعام 2010 م و 357.14% عام 2011 م و 233.52% عام 2012 م و 171.72% للعام 2013م بالنسبة الي تقدير الربط السنوي المقرر تحصيله وهي الاعوام التي كانت العلاقات التجارية نشطة مع دولة الجنوب وهو دليل واضح لاهمية العلاقات التجارية الخارجية للميناء.

جدول (9) اداء الميناء الجاف كوستي عدد الشهادات الجمركية في الفترة 2012 - 2016م

العام	شهادات صادر	شهادات الوارد	الجملة
2012	10	1006	1016
2013	18	1546	1564
2014	14	1075	1089
2015	13	679	692
2016	18	193	211

المصدر: شعبة الاحصاء إدارة جمارك النيل الأبيض - فرع الميناء الجاف.

يتضح من جدول (9) ان الواردات أكثر من الصادر، أي هنالك عجز في الميزان، ولايبدأ من وجود دراسات توضح كيفية النهوض بالصادرات. كما ان العام 2013م هو الاعلى من حيث شهادات الصادر وهو ذات العام الذي بدأت فيه الحرب الاهلية في دول جنوب السودان مما يعني ان هذه الشهادات عبارة عن صادرات المنظمات الانسانية.

جدول (10) التوزيع التكراري لأفراد المجتمع المدروس وفقاً لمتغير النوع.

النوع	التكرار	النسبة%
ذكر	44	91.7
أنثى	4	8.3
المجموع	48	100

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (10) أن 91.7% من أفراد العينة ذكور، بينما 8.3% إناث بسبب طبيعة العمل بالمواني البحرية والجافة.

جدول (11) التوزيع التكراري لأفراد المجتمع المبحوث، وفقاً لمتغير العمر.

العمر	التكرار	النسبة%
25-18	3	6.3
40-26	19	39.6
اكبر من 40	25	52.1
لم يفصح عن العمر	1	2.1
المجموع	48	100

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.



يتضح من جدول (11) أن 6.3 % من أفراد عينة الدراسة أعمارهم تقع أعمارهم في الفئة العمرية (18-25)، 39.6 % أعمارهم في الفئة (26-40)، وكانت 52.1 % أعمارهم أكبر من 40 سنة، بينما 2.1 % ممن تتكون عن الإفصاح بأعمارهم من هنا فإن من تزيد أعمارهم عن 26 سنة يمثلون 91.7 % من المبحوثين مما يدل على رشدتهم وخبرتهم في العمل بالموانئ البحرية مما يعطي مؤشراً واضحاً لمعرفتهم بدور الموانئ الجافة في تخفيف العبء على الموانئ البحرية.

جدول (12) التوزيع التكراري لأفراد المجتمع المبحوث وفقاً لمتغير المستوى التعليمي.

المستوى التعليمي	التكرار	النسبة %
أمي	1	2.1
أساس	5	10.4
ثانوي	7	14.6
جامعي	30	62.5
فوق الجامعي	5	10.4
المجموع	48	100

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (12)، أن 12.5 % من أفراد عينة الدراسة تلقوا تعليماً أساسياً أو أميين، 14.6 % تلقوا تعليماً ثانوياً، بينما 72.9 % تلقوا تعليماً جامعياً فما فوق. فإن هذه النسبة العالية للمتعلمين وسط هذه العينة تعكس مدى صدق وعلمية إجابات المبحوثين عما تقوم به الموانئ الجافة من تأثير على الموانئ البحرية والاقتصاد بصورة خاصة.

جدول (13) التوزيع التكراري لأفراد المجتمع المبحوث وفقاً لمتغير الوظيفة.

الوظيفة	التكرار	النسبة %
موظفي جمارك	11	22.9
موظفي موانئ	3	6.3
موظفي مواصلات ومقاييس	2	4.2
موظفي الحجر الزراعي	1	2.1
موظفي الحجر الصحي	2	4.2
موظفي الامن	1	2.1
مستفيد شركات النقل	2	4.2
مستفيد وكيل ملاح	2	4.2
مستفيد بنوك	1	2.1
مستفيد شركات تأمين	1	2.1
مستفيد المخلصون ومساعدو التخليص	5	10.4
مستفيد الموردون والمصدرون	4	8.3
مستفيد أصحاب عقارات	1	2.1
مستفيد عمل الشحن والتفريغ	1	2.1
مستفيد المنظمات الانسانية	3	6.3
أخرى	8	16.7
المجموع	48	100

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (13) أن 41.7 % من أفراد عينة الدراسة كانوا من موظفي الموانئ الحكوميين، وأن نسبة 41.7 % من المبحوثين تمثل الجهات التي تستفيد من الموانئ مع اختلاف مسمياتها، وأما البقية فهي أخرى غير محددة بنسب 16.7 % من جملة المبحوثين وهذا التوزيع يدل على شمول العينة وتمثيلها لجميع الجهات المستفيدة والعاملة بالموانئ.

جدول (14) التوزيع التكراري لإجابات المبحوثين عن أسئلة الفرضية الأولى.

العبارة	المقياس	لا أوافق بشدة	لا أوافق	محايد	أوافق	أوافق بشدة
الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكديس الموانئ البحرية بالبضائع	التكرار	0	2	1	18	27
	النسبة	0	4.2	2.1	37.5	56.3
حل مشكلة التكديس يزيد القدرة الانتاجية للموانئ البحرية	التكرار	0	1	3	16	28
	النسبة	0	2.1	6.3	33.3	58.3
النقل البحري متأثر جداً بالتكدس	التكرار	0	0	3	17	28
	النسبة	0	0	6.3	35.4	58.3
يتم تلافي الظواهر السالبة مثل الضياع والسرقة للبضائع بحل التكديس	التكرار	0	1	3	17	27
	النسبة	0	2.1	6.3	35.4	56.3

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (14) أن أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكديس الموانئ البحرية بالبضائع، بلغت (93.8) %، بينما نسبة غير الموافقين على ذلك (4.2) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة نسبتهم (2.1) %، أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على حل مشكلة التكديس يزيد القدرة الانتاجية للموانئ البحرية، بلغت (91.6) %، بينما نسبة غير الموافقين على ذلك (2.1) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة نسبتهم (6.3) %، أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على النقل البحري متأثر جداً بالتكدس، بلغت (93.7) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (6.3) %، وأعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على يتم تلافي الظواهر السالبة مثل التلف والضياع والسرقة للبضائع بحل مشكلة التكديس، بلغت (91.7) %، بينما نسبة غير الموافقين على ذلك (2.1) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (6.3) %.



جدول (15) التوزيع التكراري لإجابات المبحوثين عن أسئلة الفرضية الثانية.

العبارة	المقياس	لا أوافق بشدة	لا أوافق	محايد	أوافق	أوافق بشدة
عدم وجود علاقة تجارية مع بعض دول الجوار يؤثر على عمل الموانئ الجافة	التكرار	0	0	0	25	23
	النسبة	0	0	0	52.1	47.9
لكي تحقق الموانئ الجافة أغراضها يجب أن يتابع أمرها من قبل مسؤولي الدولة على كافة المستويات	التكرار	0	1	4	25	18
	النسبة	0	2.1	8.3	52.1	37.5
توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموانئ الجافة	التكرار	0	0	1	17	30
	النسبة	0	0	2.1	35.4	62.5
الموانئ الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج الى مناطق الانتاج	التكرار	1	2	4	18	23
	النسبة	2.1	4.2	8.3	37.5	47.9

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (15) أن نسبة أفراد العينة الموافقين على عدم وجود علاقة تجارية مع بعض دول الجوار يؤثر على عمل الموانئ الجافة بلغت (100) %، بلغت نسبة أفراد العينة الذين يوافقون لكي تحقق الموانئ الجافة أغراضها يجب أن يتابع أمرها من قبل مسؤولي الدولة على كافة المستويات (89.6) %، بينما نسبة غير الموافقين (2.1) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (8.3) %، أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموانئ الجافة بلغت (97.9) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة نسبتهم (2.1) %، وأعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على الموانئ الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج الى مناطق الانتاج (85.4) %، بينما نسبة غير الموافقين (6.3) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة نسبتهم (8.3) %.

جدول (16) التوزيع التكراري لإجابات المبحوثين عن أسئلة الفرضية الثالثة.

العبارة	المقياس	لا أوافق بشدة	لا أوافق	محايد	أوافق	أوافق بشدة
الموانئ الجافة تعمل على زيادة دوران الحركة التجارية في المجتمع	التكرار	1	2	4	16	25
	النسبة	2.1	4.2	8.3	33.3	52.1
الموانئ الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة	التكرار	0	0	5	23	20
	النسبة	0	0	10.4	47.9	41.7
المعلومات الاحصائية التي توفرها الموانئ الجافة تساهم في التخطيط	التكرار	0	3	5	19	21
	النسبة	0	6.3	10.4	39.6	43.8
تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد	التكرار	0	0	3	19	26
	النسبة	0	0	6.3	39.6	54.2

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (16) أن نسبة أفراد العينة الذين يوافقون على الموانئ الجافة تعمل على زيادة دوران الحركة التجارية في المجتمع (85.4) %، بينما نسبة غير الموافقين على ذلك (6.3) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (8.3) %، أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على الموانئ الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة بلغت (89.6) %، بينما لا يوجد احد غير موافق على ذلك، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (10.4) %، أعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على المعلومات الاحصائية التي توفرها الموانئ الجافة عناصر ضرورية للعملية التخطيطية بلغت (83.3) %، بينما نسبة غير الموافقين على ذلك (6.3) %، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (10.4) %، وأعلى نسبة من أفراد العينة يوافقون على تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد بلغت (93.7) %، بينما لا يوجد احد غير موافق على ذلك، أما أفراد العينة الذين لم يبدوا إجابات محددة بلغت نسبتهم (6.3) %.

جدول (17) الإحصاء الوصفي لبيانات الفرضية الأولى:

العبارة	الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	الترتيب	النتيجة
الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكس الموانئ البحرية بالبضائع	0.74	4.46	4	أوافق بشدة
حل مشكلة التكس يزيد القدرة الانتاجية للموانئ البحرية	0.71	4.48	2	أوافق بشدة
النقل البحري متأثر جداً بالتكس	0.62	4.52	1	أوافق بشدة
يتم تلافي الظواهر السالبة مثل التلف والسرقة للبضائع بحل مشكلة التكس	0.71	4.46	3	أوافق بشدة
المتوسط	0.57	4.48		

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (17) إن جميع العبارات التي تعبر عن الفرضية الأولى يزيد متوسطها عن الوسط الفرضي (3)، وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على كل العبارات التي تقيس الفرضية الأولى، أهم عبارة من عبارات الفرضية الأولى هي (النقل البحري متأثر جداً بالتكس)، بلغ متوسط الإجابة عليها (4.52)، بانحراف معياري (0.62)، أما أقل عبارة من حيث الأهمية هي (الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكس الموانئ البحرية بالبضائع)، حيث بلغ متوسط الإجابة عليها (4.46)، بانحراف معياري (0.74)، 3- كما بلغ متوسط جميع العبارات (4.48) وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على جميع العبارات التي تقيس الفرضية الأولى، بانحراف معياري (0.57)، مما يدل على تركز القيم حول وسطها الحسابي.

جدول (18) الإحصاء الوصفي لبيانات الفرضية الثانية:



العبارة	الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	الترتيب	النتيجة
عدم وجود علاقة تجارية مع بعض دول الجوار يؤثر على عمل الموانئ الجافة	0.50	4.48	2	أوافق بشدة
لتحقيق الموانئ الجافة أغراضها يجب متابعة أمرها من قبل المسؤولين بكفاءة المستويات	0.70	4.25	4	أوافق بشدة
توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموانئ الجافة	0.54	4.60	1	أوافق بشدة
الموانئ الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج الى مناطق الانتاج	0.93	4.25	3	أوافق بشدة
المتوسط	0.41	4.40		

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (18) إن جميع العبارات التي تعبر عن عبارات الفرضية الثانية يزيد متوسطها عن الوسط الفرضي (3)، وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على كل العبارات التي تقيس المحور الثاني، أهم عبارة من عبارات الفرضية الثانية هي (توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموانئ الجافة)، بلغ متوسط الإجابة عليها (4.60)، بانحراف معياري (0.54)، وأقل عبارة من حيث الأهمية هي (لكي تحقق الموانئ الجافة أغراضها يجب أن يتابع أمرها من قبل مسؤولي الدولة على كافة المستويات)، حيث بلغ متوسط الإجابة عليها (4.25)، بانحراف معياري (0.70)، كما بلغ متوسط جميع العبارات (4.40)، وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على جميع العبارات التي تقيس الفرضية الثانية، بانحراف معياري (0.40) مما يدل على تركز القيم حول وسطها الحسابي.

جدول (19) الإحصاء الوصفي لعبارات الفرضية الثالثة:

العبارة	الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	الترتيب	النتيجة
الموانئ الجافة تعمل على زيادة دوران الحركة التجارية في المجتمع	0.94	4.29	3	أوافق بشدة
الموانئ الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة	0.66	4.31	2	أوافق بشدة
المعلومات الإحصائية التي توفرها الموانئ الجافة عناصر ضرورية للعملية التخطيطية	0.87	4.21	4	أوافق بشدة
تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد	0.62	4.48	1	أوافق بشدة
المتوسط	0.54	4.32		

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (19) إن جميع العبارات التي تعبر عن عبارات الفرضية الثالثة يزيد متوسطها عن الوسط الفرضي (3)، وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على كل العبارات التي تقيس المحور الثالث، أهم عبارة من عبارات الفرضية الثالثة هي (تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد)، حيث بلغ متوسط الإجابة عليها (4.48)، بانحراف معياري (0.62)، وأقل عبارة من حيث الأهمية هي (المعلومات الإحصائية التي توفرها الموانئ الجافة عناصر ضرورية للعملية التخطيطية)، حيث بلغ متوسط الإجابة عليها (4.21) بانحراف (0.87)، كما بلغ المتوسط (4.32)، وهذا يدل على موافقة أفراد العينة على جميع العبارات التي تعبر عن الفرضية الثالثة، بانحراف معياري (0.54) مما يدل على تركز القيم حول وسطها الحسابي.

جدول (20) اختبار مربع كاي لعبارات الفرضية الأولى

العبارة	قيمة مربع كاي	درجات الحرية	القيمة الاحتمالية	القرار
الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكديس الموانئ البحرية بالبضائع	40.17	3	0.000	دالة
حل مشكلة التكديس يزيد القدرة الانتاجية للموانئ البحرية	39.50	3	0.000	دالة
النقل البحري متأثر جداً بالتكدس	19.63	2	0.000	دالة
يتم تلافي الظواهر السالبة مثل التلف والضياع والسرقة للبضائع بحل مشكلة التكديس	37.67	3	0.000	دالة

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (20) بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الأولى التي تنص على (الموانئ الجافة أفضل الحلول لمشكلة تكديس الموانئ البحرية بالبضائع) عند درجات حرية (3) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وهذا يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على هذه، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الثانية والتي نصت على (حل مشكلة التكديس يزيد القدرة الانتاجية للموانئ البحرية) عند درجات حرية (3) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على أنه إذا حلت مشكلة التكديس بالموانئ البحرية يزيد ذلك من إنتاجيتها، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق للعبارة الثالثة (النقل البحري متأثر جداً بالتكدس) بلغت (19.63) عند درجات حرية (2) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وهذا يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على أن التكديس أثر على كفاءة الموانئ البحرية، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الرابعة التي تسأل عن تلافي الظواهر السالبة مثل التلف والضياع والسرقة للبضائع يتم بحل مشكلة التكديس (37.67) عند درجات حرية (3) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وهذا يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على أن التكديس اظهر بعض الظواهر السالبة والتي من أمثلتها التلف والضياع أو السرقات.

جدول (21) اختبار مربع كاي لعبارات الفرضية الثانية:

العبارة	قيمة مربع كاي	درجات الحرية	القيمة الاحتمالية	القرار
1-عدم وجود علاقة تجارية مع بعض دول الجوار يؤثر على عمل الموانئ الجافة	0.08	1	0.773	غير دالة



2- لكي تحقق الموائى الجافة أغراضها يجب أن يتابع أمرها من قبل مسؤولي الدولة على كافة المستويات	32.50	3	0.000	دالة
3- توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموائى الجافة	26.38	2	0.000	دالة
4- الموائى الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج الى مناطق الانتاج	43.04	4	0.000	دالة

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (21) أن قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق للعبارة الأولى (0.08) عند درجات حرية (1) ومستوى دلالة 0.773 أكبر من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة لصالح الموافقين علن عدم وجود علاقة تجارية مع بعض دول الجوار يؤثر على عمل الموائى الجافة، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق للعبارة الثانية التي جاء فيها لكي تحقق الموائى الجافة أغراضها يجب أن يتابع أمرها من قبل مسؤولي الدولة على كافة المستويات (32.50) عند درجات حرية (3) ومستوى دلالة 0.000 أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير لوجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق للعبارة الثالثة والتي عبرت عن توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموائى الجافة (26.38) عند درجات حرية (2) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وهذا يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على أن توفر البنى التحتية عوامل لازمة لكفاءة الموائى الجافة، و بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق للعبارة الرابعة التي تقرر ان الموائى الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج الى مناطق الانتاج (43.04) عند درجات حرية (4) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وهذا يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على ان الموائى الجافة تعمل على تسهيل وصول عوامل الانتاج لمناطق الانتاج.

جدول (22) اختبار مربع كاي لعبارة الفرضية الثالثة

العبارة	قيمة مربع كاي	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية	القرار
الموائى الجافة تعمل على زيادة دوران الحركة التجارية في المجتمع	45.96	4	0.000	دالة
الموائى الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة	11.63	2	0.000	دالة
المعلومات الإحصائية التي توفرها الموائى الجافة عناصر ضرورية للعملية التخطيطية	21.67	3	0.000	دالة
تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد	17.38	2	0.000	دالة

المصدر: إعداد الباحثين من واقع بيانات الدراسة الميدانية 2017م.

يتضح من جدول (22) أن قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الأولى التي قررت أن الموائى الجافة تعمل على زيادة دوران الحركة التجارية في المجتمع (45.96) عند درجات حرية (4) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على هذا التقرير، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الثانية الموائى الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة (11.63) عند درجات حرية (2) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين علن الموائى الجافة تساهم في زيادة إيرادات الدولة، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الثالثة (21.67) عند درجات حرية (3) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على المعلومات الإحصائية التي توفرها الموائى الجافة عناصر ضرورية للعملية التخطيطية، بلغت قيمة مربع كاي المحسوبة لدلالة الفروق بين أفراد عينة الدراسة للعبارة الرابعة (17.38) عند درجات حرية (2) ومستوى دلالة 0.000 وهي أقل من (5%)، وعليه فإن ذلك يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد العينة ولصالح الموافقين على أن تقليل زمن التخليص عنصر حيوي للاقتصاد.

اختبار الفرضيات

الفرضية الأولى: بما أن متوسط إجابات المبحوثين يمثل 4.48 وهو وفق مقياس لكرات الخماسي المعدل يعني الموافقة وبشدة على جميع العبارات بانحراف معياري 0.57 مما يعني جودة تمهيد البيانات واتساقها مع بعضها البعض في الدلالة على المطلوب ، وبما أن جميع العبارات ذات دلالة احصائية 0.000 فإنه يمكن القول ان ميناء كوستي الجاف له تأثير ايجابي على حل مشكلة تكسد الميناء الرئيس في بورتسودان وبالتالي وبناء على أن العينة المسحوبة في الاستبيان كانت عينة عشوائية بسيطة اتبعت فيها الطرق الاحصائية المعروفة عند أخذ العينات ، فإنه يمكن القول أن الموائى الجافة لها تأثير على الموائى البحرية وبالتالي فان الفرضية صحيحة.

الفرضية الثانية: بما أن متوسط إجابات المبحوثين لأسئلة هذه الفرضية يمثل 4.40 وهو وفق مقياس لكرات الخماسي المعدل يعني الموافقة وبشدة على جميع العبارات بانحراف معياري 0.41 مما يعني جودة تمهيد البيانات واتساقها مع بعضها البعض في الدلالة على المطلوب ، وبما أن جميع العبارات ذات دلالة احصائية 0.000 ما عدا العبارة الاولى فإنها لم تدل على معنوية مؤكدة الا أنها نوعا ما تعتبر مقبولة احصائيا - فإنه يمكن القول ان ميناء كوستي الجاف له تأثير ايجابي على تحسن الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الولاية وبالتالي وبناء على أن العينة المسحوبة في الاستبيان كانت عينة عشوائية بسيطة اتبعت فيها الطرق الاحصائية المعروفة عند أخذ العينات ، فإنه يمكن القول أن الموائى الجافة لها تأثير على تحسن الحياة الاقتصادية والاجتماعية في البلد، وبالتالي فان الفرضية صحيحة.

الفرضية الثالثة: بما أن متوسط إجابات المبحوثين يمثل 4.32 وهو وفق مقياس لكرات الخماسي المعدل يعني الموافقة وبشدة على جميع العبارات بانحراف معياري 0.54 مما يعني جودة تمهيد البيانات واتساقها مع بعضها البعض في الدلالة على المطلوب، وبما أن جميع العبارات ذات دلالة احصائية 0.000 فإنه يمكن القول ان ميناء كوستي الجاف له تأثير



إيجابي على سهولة انسياب الحركة التجارية في المجتمع. وبالتالي وبناء على أن العينة المسحوبة في الاستبيان كانت عينة عشوائية بسيطة اتبعت فيها الطرق الإحصائية المعروفة عند أخذ العينات، فإنه يمكن القول إن المواني الجافة لها تأثير على وسهولة انسياب الحركة التجارية في المجتمع السوداني، وبالتالي فإن الفرضية صحيحة.

النتائج:

1/ ساهم ميناء كوستي الجاف من ضمن المواني الجافة السودانية في حل مشكلة تكديس واثارها السلبية على المواني البحرية السودانية.

2/ لميناء كوستي الجاف تأثير إيجابي كبير في خدمة مشاريع التنمية المختلفة بالولاية.

3/ ميناء كوستي الجاف صار البديل للعمال العاطلين بسبب توقف نشاط النقل النهري بانفصال دولة جنوب السودان.

4/ لموقع الميناء الدور الإيجابي الكبير في خدمة المنظمات الإنسانية وذلك بتسهيل امداد الاغاثة خاصة لدولة جنوب السودان.

التوصيات

1/ التوسع المدرس في انشاء المواني الجافة لحل مشكلة تكديس ميناء بورتسودان لزيادة القدرة الانتاجية للميناء وتلافي جميع الظواهر السالبة.

2/ الاهتمام بالمواني الجافة القائمة لضمان وصول عوامل الانتاج لمناطق الانتاج الداخلية مع الاهتمام بالعلاقات التجارية مع دول.

3/ تغليب المصلحة الاقتصادية في اختيار موقع الميناء الجاف، وذلك بتحديد موقع الميناء الجاف ومدي قربه من السكة حديد، والمجري النهري، والطرق المعبدة، ومتي ما اجتمعت هذه الميزات في موقع واحد كان هو الافضل.

4/ الاستفادة من المعلومات الإحصائية التي توفرها المواني الجافة في عمليات التخطيط الاستراتيجي.

المصادر والمراجع

- 1/ لويس معلوف، المنجد في اللغة.
- 2/ المعجم الوسيط، مادة نما.
- 3/ معجم مقاييس اللغة، لابن فارس 479/5.
- 4/ احمد صالح علي بافضل، (2014م)، الفروض الكفائية سبيل التنمية المستدامة، وزارة الأوقاف والشئون الإسلامية، دولة قطر.
- 5/ احمد مجذوب احمد علي، (2013م)، الاقتصاد السوداني بين المتطلبات العلمية والاختيارات السياسية، هيئة الاعمال الفكرية، شركة مطابع السودان المحدودة. السودان.
- 6/ ادم الزين محمد، موسي ادم عبد الجليل، صديق اميده، ومحمدين التجاني سيف النصر، (2003م)، التنمية مفتاح السلام في دار فور، مركز دراسات السلام والتنمية، جامعة جوبا.
- 7/ ايمن النحراري، (2009م)، المواني البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية.
- 8/ بشير الطاهر بشير، (2014م)، التطور التاريخي والتحول الكبري في جمارك السودان، المكتبة الوطنية، السودان.
- 9/ حازم عبد العزيز البيلالي، (1998م) دور الدولة في الاقتصاد، ط 1، دار الشروق، القاهرة.
- 10/ حسن عبد الرازق منصور، (2006م)، الحضارة الحديثة والعلاقات الإنسانية في مجتمع الريف، ط 2، دار فضاءات للنشر والتوزيع والطباعة.
- 11/ حسين مسعود ابو مدين، (2005م)، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، دار مكتبة الشعب للنشر والتوزيع، مصراتة، ليبيا.
- 12/ سامي زكي عوض، (2004م)، المواني الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- 13/ سميرة ابراهيم محمد ايوب، (2003م)، اقتصاديات النقل البحري دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الاسكندرية.
- 14/ صلاح الدين الشامي، (1961م) المواني السودانية، دراسة في الجغرافية التاريخية، مكتبة مصر.
- 15/ طلعت مصطفى النرويحي، (2001م)، التنمية الاجتماعية الواقع والمثال، مركز نشر وتوزيع الكتاب الجامعي، جامعة حلوان، مصر.
- 16/ عباس احمد محمد حامد، (2013م)، العمل الطوعي الاجتماعي واثره في التنمية الريفية، ولاية غرب دار فور نموذجاً، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، الخرطوم.
- 17/ عبد الرحيم ابو القاسم، (2013م)، تقييم وتطوير استراتيجية مكافحة التهريب في ظل انضمام السودان لمنظمة التجارة العالمية، ردمك للطباعة والنشر، الخرطوم، السودان.
- 18/ عبد الكريم بكار، (1999م)، مدخل إلى التنمية المتكاملة، رؤية إسلامية، دار القلم، دمشق.
- 19/ عبد الله التوم عبد الله محمد، (2006م)، اساسيات التنمية الريفية، ط 2، دار جامعة الخرطوم.
- 20/ عمر الحسن علي البشاري، (2005م)، الاتصال التنظيمي المكتوب والتنمية الادارية البشرية، حالة الجمارك السودانية، دار القومية العربية للثقافة والنشر، ص 27.
- 21/ عمران عباس يوسف، وعلي محمد زين، (2012م)، الاستثمار في السودان، والرؤية المستقبلية للاستثمار في ولاية النيل الابيض، دار عزة للنشر والتوزيع، الخرطوم، السودان.
- 22/ قسوم خيرى بلال، (2013م)، السودان صدمة الانفصال والطريق الي التعافي الاقتصادي، المكتبة الوطنية، شركة مطابع العملة المحدودة، السودان.
- 23/ مازن موفق هاشم، الانسجام الثقافي شرط التنمية الراشدة، اشكالية التنمية ووسائل النهوض، رؤية في الإصلاح (2014م)، نخبة من الباحثين، مركز البحوث والدراسات، وزارة الاوقاف والشئون الإسلامية، دولة قطر.
- 24/ محمد عبد اللطيف عجمية، وإيمان عطية ناصف، (2000م) التنمية الاقتصادية دراسات نظرية وتطبيقية، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية.
- 25/ محمود حامد عبد الرازق، (2009م)، اقتصاديات الجمارك بين النظرية والتطبيق، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة.
- 26/ مصطفى حجازي، (2005م)، التخلف الاجتماعي مدخل الي سايكولوجية الانسان المقهور، ط 9، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء، المغرب.
- 27/ مولود زايد الطيب، (2001م)، التنشئة السياسية ودورها في التنمية الاجتماعية، المؤسسة العربية الدولية للنشر، عمان، الاردن.
- 28/ نصر محمد عارف، نظريات التنمية السياسية المعاصرة، دراسة نقدية مقارنة في ضوء المنظور الحضاري الاسلامي، دار القارئ العربي، مصر الجديدة، القاهرة.
- 29/ ابراهيم عيسوي، (2001م) التنمية في عالم متغير، دار الشروق، القاهرة.
- 34/ فواز المرضي حسن، (2012م)، الدور اللوجستي للمواني الجافة واثره علي المواني السودانية، بالتطبيق علي ميناء بورتسودان، بحث ماجستير (غير منشور) في اقتصاديات النقل البحري، جامعة البحر الاحمر.



- 35/ محمد الحافظ الشريف مصطفى، (2012م)، الاثر الاقتصادي والاجتماعي والبيئي لمشروع خور ابو حبل الزراعي- ولاية شمال كردفان، بحث دكتوراه (غير منشور) في التنمية الريفية، قسم التنمية الريفية، كلية دراسات المجتمع والتنمية الريفية، جامعة جوبا.
- 6/ مختار احمد دوشان محمد (2012م)، دور الموانئ البحرية في دعم تجارة السودان الخارجية دراسة تطبيقية علي ميناء بورسودان (1905-2025م)، بحث دكتوراه (غير منشور) في اقتصاديات النقل البحري، جامعة البحر الاحمر.
- 7/ يارا ابراهيم خير بك، (2013م)، دراسة تأثيرات المرفأ الجاف المقترح في مدينة حسياء الصناعية علي قطاع النقل اللوجستي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، قسم المواصلات والنقل، كلية الهندسة، جامعة تشرين، سوريا.
- 10/ علاء الدين احمد بابكر مهدي، (2016م)، دور التمويل الاصغر في التخفيف من حدة الفقر بولاية النيل الابيض، دراسة حالة مصرف الادخار والتنمية الاجتماعية فرع كوستي في الفترة من (2009-2014)، بحث ماجستير (غير منشور)، جامعة الامام المهدي.
- 1/ دراسة عن التنمية المستدامة من منظور القيم الإسلامية وخصوصيات العالم الإسلامي، إعداد: المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة، تاريخ التصفح 6/ يناير 2016م. متاح علي الرابط : <http://iefpedia.com/arab/5006>
- 2/ الموقع الرسمي للجمارك السودانية، تاريخ التفصح، 2017/9/22. <http://customs.gov.sd>
1. FDT - association of Danish transport and logistics centers, (2007), feasibility study on the network operation of hinterland hubs (dry port concept) to improve and modernize ports, connections to the hinterland and to improve networking, integrating logistics centre networks in the Baltic Sea region.
2. Bentaleb, F.& Mabrouki, C.&Semma, A. (2015), Dry Port Development: A Systematic, Journal of ETA Maritime Science, 3(2): 75-96.
4. Crainicand, T.G .Olmo, P.D.Ricciardi, N. and, Sgalambro, A. (2013), Optimizing Dry-Port-Based Freight. Distribution Planning, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT).
6. Dussan, R.C. (2012), Relationships between Maritime Container Terminals and Dry Ports and their impact on Inter-port competition, Jönköping international business school, Jönköping university.
8. Gabriel, C. C .& Cuza, A. I. Performance Assessment In Operating Dry Ports, Faculty of Economics and Business Administration, University of Iaui.
9. J .L. Rodrigue, and T. Notteboom. (2012). Dry Ports in European and North American Intermodal Rail Systems: two of a kind? ALRT Conference – Vancouver.
10. Jarzemskis, A. And Vasiliauskas, A.V. (2007), RESEARCH ON DRY PORT CONCEPT AS INTERMODAL NODE, Transport, 22:3, .
11. Jeevan ,J. & Chen· S-I & Lee, E-S. (2015), the Challenges of Malaysian Dry Ports Development, the Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 31 Number 1 March pp. 109-134.
12. Khalid, N. & Ang, M. & Joni, Z. M. (2009), the Importance of the Maritime Sector in Socio-Economic Development, a South East Asian Perspective.
13. Merk, O. (2010), Synthesis Report on The Competitiveness of Global Port-Cities, (OECD) Port-Cities Programme.
14. Notteboom, T. and Rodrigue, J.P (2009) Inland Terminals within North American and European Supply Chains , Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific , No. 78, p3.
15. Paul, J. and Notteboom, T. (2012) Dry Ports in European and North American Intermodal Rail Systems: two of a kind? Conference – Vancouver.
16. Roso, V. and Lumsdon, K. (2009). The Dry Port Concept: Moving Seaport Activities Inland, Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific; No. 78.
17. Roso, V. (2009), The Dry Port Concept, Thesis for The Degree of Doctor of Philosophy, (Unpublished), Department of Technology Management and Economics Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden, P4.
18. Roso, V. and Lumsden· K. (2010), a Review of Dry Ports. Maritime Economics & Logistics, 12, 196-213.
19. Roso, V. (2009). Emergence and significance of dry ports – The case of Port of Göteborg. World Review of Intermodal Transportation Research, 2(4), 296-310.
20. Roso, V. & Woxenius, J. & Olandersson· G. (2006) Organisation of Swedish dry port terminals , Division of Logistics and Transportation , Chalmers University of Technology, Göteborg.
21. study, (2015), Planning Development and Operation of Dry Ports of International Importance, Transport Division, ESCAP, Bangkok on 25 and 26 November 2015.
22. Trainaviciute, L. (2009) the Dry Port - Concept and Perspectives, FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres.
23. Tseng, Y. And Yue, W.L. (2005), the Role of Transportation In Logistics Chain, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 1657 – 1672.
24. WOXENIUS, J. Roso, V. And LUMSDEN, K. (2004). The Dry Port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail , Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, GOTHENBURG, SWEDEN .
25. Zheng, C. Theo, N. and Jing, L. (2015) A two-phase model for dry port location with an application to the port of Dalian in China· Antwerp Maritime Academy , University of Antwer· Belgium·p·.