

عنوان البحث

**أثر التطورات في ميناء بورتسودان على نقل تجارة السودان الخارجية بالاشارة لحطة
الحاويات بالميناء الجنوبي (2009-2019م)**

مها جعفر محمد احمد¹، د. أمين موسي الحاج¹

¹ كلية الدراسات العليا، جامعة البحر الأحمر، قسم اقتصاديات النقل البحري، السودان.

HNSJ, 2025, 6(9); <https://doi.org/10.53796/hnsj69/31>

المعرف العلمي العربي للأبحاث: <https://arsri.org/10000/69/31>

تاريخ النشر: 2025/09/01م

تاريخ القبول: 2025/08/15م

تاريخ الاستقبال: 2025/08/07م

المستخلص

تهدف الدراسة إلى بيان أثر التطورات الفنية والتنظيمية في ميناء بورتسودان—وخاصة محطة الحاويات بالميناء الجنوبي—على كفاءة نقل تجارة السودان الخارجية خلال الفترة (2009–2019)، وانعكاس ذلك على تعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني. اعتمدت الدراسة المنهج التاريخي والوصفي والتحليل الإحصائي، وجمعت البيانات من مصادر ثانوية (كتب وتقارير ودوريات وخرائط) ومصادر أولية (استبانة ومقابلات وملاحظة ميدانية). وُرعت الاستبانة على مجتمع الميناء واستُعِيدت (80) استبانة، وحُلَّت البيانات باستخدام برنامج SPSS.

أظهرت النتائج أن التطوير الجاري بالميناء—لا سيما تحسين أساليب التشغيل ورفع الأداء في الميناء الجنوبي—أسهم بوضوح في زيادة تردد سفن الخطوط الملاحية وتيسير التحول نحو نظام التحويلة والسلاسل اللوجستية. كما أكد أغلب المبحوثين إمكانية تحويل الميناء إلى ميناء محوري (97%)، وأن التطوير الحالي يمثل خطوة فاعلة لزيادة الإنتاجية والتنافسية (91%). وأقرّوا بدور الميناء المركزي في دعم التجارة الخارجية وتعظيم عائدها الاقتصادي (97%). وتبيّن أن استغلال الموارد السودانية المتنوعة—خصوصًا الزراعية—مع تحديث الميناء وسياساته يمكن أن يرسخ موقع السودان كمركز إقليمي للتجارة والعبور. أوصت الدراسة بمواصلة التحديث العاجل للميناء—خصوصًا الميناء الجنوبي—ومراجعة تعرفه الأراضي والمستودعات وخدمات الميناء بما يحقّز الصادر والوارد، ومعالجة أوضاع العمل اليدوي في الشحن والتفريغ، وتبسيط إجراءات بضائع الترانزيت، وتفعيل المنطقة الحرة، وتطبيق نظام النافذة الواحدة لتسريع حركة الصادر والوارد والعبور.

الكلمات المفتاحية: ميناء بورتسودان، محطة الحاويات، التحويلة، التجارة الخارجية، النافذة الواحدة.

RESEARCH TITLE

The Impact of Developments in Port Sudan on Sudan's Foreign Trade Transport: A Case Study of the Container Terminal at the Southern Port (2009–2019)

Abstract

This study aims to examine the impact of technical and organizational developments at Port Sudan—particularly the container terminal at the southern port—on the efficiency of Sudan's foreign trade transport during the period 2009–2019 and their implications for national economic competitiveness. The research employed historical, descriptive, and statistical methods, relying on both secondary sources (books, reports, journals, and maps) and primary sources (questionnaires, interviews, and field observations). A total of 80 questionnaires were analyzed using SPSS. The findings indicate that improvements in operations and performance at the southern port significantly increased the frequency of liner services and facilitated the shift towards containerization and integrated logistics chains. Results further show that 97% of respondents agreed on the feasibility of transforming the port into a regional hub, while 91% affirmed that current developments enhance productivity and competitiveness. The study underscores the port's central role in supporting foreign trade and strengthening its economic returns. Recommendations include accelerating modernization, revising land and warehouse tariffs, addressing labor-related challenges in cargo handling, simplifying transit procedures, activating the free zone, and adopting a single-window system to streamline export, import, and transit operations.

Key Words: Port Sudan, Container Terminal, Containerization, Foreign Trade, Single

مقدمة:

يُعتبر النقل البحري من أهم الأنشطة الاقتصادية والتجارية والاجتماعية التي تُسهم في ربط الدول وتيسير تبادل السلع والخدمات. إذ يُشكل وسيلة النقل الرئيسية لأكثر من 80% من التجارة العالمية المنقولة بين القارات، وهو ما يجعله العمود الفقري للتجارة الدولية وسلاسل الإمداد العالمية. (UNCTAD, 2023) وتُعد السفن الركيزة الأساسية لهذه المنظومة، حيث لعبت التطورات التقنية والهندسية منذ الثورة الصناعية دورًا محوريًا في تطويرها من حيث الحجم، والقدرة الاستيعابية، وأنظمة الملاحة، مما انعكس مباشرة على الموانئ البحرية التي اضطرت إلى تحديث بنيتها التحتية لاستقبال هذه السفن العملاقة. (Stopford, 2009)

تطور صناعة النقل البحري

أدى إدخال التكنولوجيا الحديثة والاعتماد على النظم المعلوماتية والمعدات الإلكترونية إلى خفض تكاليف التشغيل وزيادة الدقة والكفاءة، مما جعل النقل البحري أكثر تكاملاً مع العولمة الاقتصادية. وقد أسهم ذلك في ربط مواقع الإنتاج بالأسواق الاستهلاكية على الصعيدين الإقليمي والدولي، وساعد على تجاوز العقبات الجغرافية التقليدية في حركة التجارة. (Alderton, 2008) كما أسهمت التكتلات الاقتصادية الإقليمية في تعزيز دور النقل البحري كأداة للتكامل الاقتصادي والسياسي بين الدول، لتصبح الموانئ الحديثة ركيزة رئيسية في دفع عجلة النمو الاقتصادي والاجتماعي (Cullinane & Wang, 2006).

الموانئ ودورها في دعم الاقتصاد

تلعب الموانئ البحرية دورًا استراتيجيًا بوصفها بوابات رئيسية للتجارة الخارجية ومراكز لوجستية متكاملة. فهي ليست مجرد نقاط لشحن وتفريغ البضائع، بل مؤسسات اقتصادية تقدم خدمات ذات قيمة مضافة مثل التخزين، التوزيع، والصناعات المرتبطة بالنقل. وقد باتت الموانئ الحديثة أداة فعالة في التسويق الدولي من خلال جذب السفن والشركات العالمية بفضل بنيتها التحتية المتطورة وخدماتها المتكاملة، بما في ذلك إنشاء المناطق الحرة والمراكز التجارية. (Alderton, 2008)

موقع السودان وإمكاناته البحرية

يمتلك السودان موقعًا جغرافيًا استراتيجيًا على ساحل البحر الأحمر يمتد لأكثر من 800 كيلومتر، مما يمنحه فرصة استثنائية ليكون محورًا إقليميًا للنقل والعبور البحري. كما يتميز السودان بموارده الطبيعية والزراعية المتنوعة، وهو ما يجعله مرشحًا ليصبح "سلة غذاء العالم" في المستقبل. (UNCTAD, 2023) لكن تحقيق هذا الدور يتطلب تطوير الموانئ السودانية، وعلى رأسها ميناء بورتسودان، لمواكبة المتغيرات العالمية والتنافسية المتزايدة في قطاع النقل البحري.

ثورة الحاويات (Containerization)

لقد أحدث نظام الحاويات نقلة نوعية في صناعة النقل البحري، إذ ساعد على تقليل تكاليف المناولة، رفع كفاءة تداول البضائع، وتقليل الفاقد والسرقة. وقد دفع هذا النظام معظم الموانئ العالمية إلى إنشاء محطات متخصصة مزودة بالآليات الحديثة لاستيعاب السفن العملاقة وزيادة الأرصفة وساحات التخزين وتأهيل الكوادر البشرية. (Stopford, 2009; Cullinane & Wang, 2006) كما فرض على الدول النامية، ومنها السودان، ضرورة تبني هذا النظام لمواكبة متطلبات التجارة العالمية وتعزيز قدراتها التنافسية.

موانئ ومحطات الحاويات

أصبحت الحاويات الركيزة الأساسية في نظام النقل البحري الحديث، حيث أحدثت ثورة لوجستية غيرت شكل الموانئ ووظائفها على مستوى العالم. فالموانئ لم تعد مجرد مواقع لتفريغ و شحن البضائع، بل تحولت إلى مراكز متكاملة للخدمات اللوجستية، التخزين، التوزيع، والصيانة. وقد أشار البحراوي (2009) إلى أن تطور محطات الحاويات جاء استجابةً للحاجة إلى سرعة التداول، تقليل التكاليف، وضمان سلامة نقل البضائع في ظل تزايد حركة التجارة العالمية.

أولاً: تعريف ميناء الحاويات (Container Port)

يشمل ميناء الحاويات مجموعة من المحطات (Container Terminals) المجهزة بأرصعة لاستقبال السفن، وروافع خاصة بمناولة الحاويات، وساحات تخزين، بالإضافة إلى مواقع التعبئة والتفريغ، وورش صيانة، ومكاتب الإدارة، وأنظمة الحاسب الآلي لإدارة العمليات. ويُعد ميناء الحاويات منظومة متكاملة من الموارد المادية والبشرية التي تُقدّم من خلالها خدمات تداول وتخزين الحاويات ضمن إطار النقل الدولي متعدد الوسائط، بما يضمن تحقيق الكفاءة التشغيلية وتقليل التكلفة. (Alderton, 2008; Stopford, 2009).

ثانياً: الميناء المحوري (Hub Port)

الميناء المحوري هو ميناء رئيسي يقع في موقع جغرافي متميز ويضم محطة أو أكثر من محطات الحاويات، بحيث يقدم خدمات وأنشطة متكاملة تُمكنه من أداء دور محوري في شبكة النقل البحري الدولي. ويُقسم دوره إلى ثلاثة مراكز رئيسية (Cullinane & Wang, 2006):

1. مركز تحميل الحاويات (Container Load Center): يختص بنقل الحاويات من الميناء إلى الأسواق الخلفية العريضة، بكفاءة عالية وتكلفة مؤثرة.
2. مركز عبور الحاويات (Container Transit Center): يؤدي الوظائف الأساسية لتداول وتخزين الحاويات، مع تقديم خدمات إضافية مثل الإصلاح والصيانة ونقل الحاويات من الباب إلى الباب.
3. مركز توزيع الحاويات (Container Distribution Center): يمثل منظومة لوجستية متكاملة تهدف إلى تحقيق أفضل تدفقات للبضائع من السفينة إلى الميناء أو الوجهة النهائية باستخدام وسائط نقل متعددة بأقل تكلفة ممكنة.

ثالثاً: الأنواع المختلفة لمحطات الحاويات

تشير الدراسات (عوض، 2005؛ البحراوي، 2009) إلى وجود أربعة أنواع رئيسية لمحطات الحاويات وفقاً للتخطيط ونوع المعدات ونظام التشغيل:

1. محطات حاويات الشاسيهات (Terminal Chassis)

في هذا النوع، توضع جميع الحاويات على شاسيهات مباشرة بعد تفريغها من السفينة أو قبل شحنها للتصدير.

• المزايا:

- انخفاض تكاليف تجهيز وصيانة الأرض.
- تقليل الحاجة إلى تحركات إضافية داخل المحطة.

○ استخدام عمالة متوسطة التدريب وصيانة بسيطة.

• العيوب:

○ الحاجة إلى مساحات كبيرة للتخزين.

○ صعوبة رص الحاويات فوق بعضها.

○ ارتفاع تكاليف المقطورات.

○ محدودية الأتمتة.

تُستخدم هذه المحطات غالبًا في الدول النامية كمحطات بداية بطاقة محدودة، خاصة عندما يميل النقل الداخلي إلى الكفاءة العالية للفرد.

2. محطات حاويات الناقلات المرجية (Straddle Carrier Terminals)

تتميز هذه المحطات بالمرونة والكفاءة العالية، حيث تتيح الناقلات المرجية سرعة كبيرة في الأداء والاستخدام الأمثل للمساحات.

• المزايا:

○ معدلات أداء عالية.

○ ملائمة للموانئ التي تستقبل أعدادًا كبيرة من الحاويات.

• العيوب:

○ ارتفاع تكاليف الصيانة.

○ تقادم عمر المعدات.

○ محدودية الرؤية للسائقين.

وقد تغلبت بعض الشركات المصنعة على هذه المشكلات من خلال تحسين تقنيات الصيانة وزيادة الاعتمادية التشغيلية، مما جعلها خيارًا شائعًا في الموانئ المتوسطة والكبيرة. (Notteboom & Rodrigue, 2008)

3. محطات الحاويات ذات الرافعات القنطرية المتحركة (Gantry Crane Terminals)

تُعتبر هذه المحطات الأكثر كفاءة في استغلال المساحات، حيث تسمح برص الحاويات حتى سبع طبقات رأسية.

• المزايا:

○ الاستخدام الاقتصادي الأمثل للمساحات.

○ تقليل تكاليف تجهيز الأرض.

• العيوب:

○ ارتفاع التكاليف الأولية.

- الحاجة إلى تدريب مكثف للعمال.
- محدودية المرونة التشغيلية.
- خطورة الحوادث التشغيلية.

4.محطات الحاويات المشتركة(Mixed Terminals)

أصبحت أكثر شيوعاً مع تزايد أحجام السفن وتنوع البضائع. وهي تعتمد على مزيج من المعدات مثل الأوناش الشوكية الثقيلة، المقطورات الخاصة، والناقلات المرجية بأحجام مختلفة.

• المزايا:

- مرونة تشغيلية عالية.
- القدرة على التعامل مع أنواع متعددة من البضائع.

• العيوب:

- ارتفاع تكاليف التشغيل نتيجة تنوع المعدات.

يرى الباحثان إن تطور محطات الحاويات يُمثل أحد أهم ركائز النقل البحري الحديث، حيث يربط بين متطلبات التجارة العالمية ووسائل النقل المختلفة. فالموانئ التي تتبنى هذه النماذج الحديثة تضمن مكانتها في الشبكات البحرية العالمية، بينما تواجه الموانئ التي تتأخر في التحديث صعوبة في المنافسة وجذب الاستثمارات.

خلفية تاريخية:

تعتبر هيئة الموانئ البحرية السودانية البوابة الخارجية للدولة والتي يتم من خلالها نقل المصانع والركاب وتبع أهميتها بأنها العامل الرئيس المنظومة النقل المحلة وبالتالي تقوم بمضاعفة الاقتصاد الدولة إلى النمو الاقتصادي أول مؤشر له نجاح الوظائف الرئيسية للميناء في توفير وتسهيل حركة وكفاءة التداول البضائع والعمل على تقليل تكلفة خدمات الميناء وتلبية رغبات العملاء الوضع الحالي المواني البحرية السودانية يتمثل في مجال البنية التحتية حيث أقامت هيئة الموانئ البحرية العديد من المشروعات مثل ميناء سواكن وميناء الخير - الميناء. الأخضر - الميناء الجنوبي - ميناء أوسيف - ميناء بدار - رصيف الغاز وسفلة الساحات التخزينية ، وهي مجال البنية الفوقية استجابت المواني البحرية مزيد من الآليات والمعدات مما أدى ذلك الارتفاع معدل مناولة مبني على العالم والمهارة والمعرفة البضائع، وفي مجال التدريب تقوم هيئة المواني البحرية متمثلة في مركز تدريب المواني في تأصيل وشروب الكادر البشري في شتى المجالات لرفع كفاءة العاملين، حيث أن طبيعة عمل المواني التعامل مع العالم الخارجي.

بدأت هيئة المواني تتحرر من القيود الحكومية تدريجيا الى مجال الشحن والتفريغ ثم ربط الأجر بالإنتاج القول القطاع الخاص في استخدام وإيجار بعض الآليات. بعض الأنشطة الصناعية والانتاجية بالميناء مثل شركات الأسمت وشركات الحبوب غير الصواب.

اهتمت الدولة اهتماما كيا بتطوير وتحديث وتوسيع الوافي باعتبارها أحد ركائز الاقتصاد الوطني ومنعنا من المنافذ الأساس التي تريد بلادنا بالعام الخارجي وله من منتجات البلاد إلى العالم الخارجي وتقوم المواني دور هام للترويج الصبابات والواردات السودانية ، وقد كان لهذا الاهتمام أثره البالغ في توسيع وتحديث أنشطة المواني من حيث الزيادة في حجم

البضائع والحاوية المتداولة بالإضافة إلى تطور وتنامي خدمات الشحن والتفريغ والمناولة والخدمات الأخرى، بالرغم من المجهودات المذكورة أعلاه لا زالت البراني البحرية السودانية تواجه بعض المشاكل التي تعاني منها مولى الدول النامية والتي تمثل في النظرة العامة للسنياء باعتباره بقرة حلوب الخزينة العامة الدولة بعض المواني تقاثل في مواكبة متطلبات التجارة العالمية البعد موقعها. الجغرافي استجلاب معدات المواني بفضل في مواكبة متطلبات التجارة العالمية البعد موقعها الجغرافي استجلاب معدات ومعينات بصورة خاطئة عند المال العام أو إنشاء مواني غير مدروسة في مواقع غير صحيحة استخداما في أغراض اجتماعية لمحاربة البطالة أو تشغيل العمالة المحلية إجراءات تخليص وتفتيش الضائع عقيمة مما يولد الدراسات ممارسة الله الله في المواني مثل مشكلة العمالة الزائدة تزيد من تكلفة السلعة الأخطاء في هيكله خصخصة بعض المواني الحساد والرشوة في بعض المواني يؤدي إلى زيادة الأسعار عدم مواكبة المواني للمتطلبات العالمية مصاريف إضافية السياسات والقوانين في بعض المواني احد من المنافسة ولا تساعد على نمو الخدمات وخاص.

نشأة ميناء بورتسودان:

يعتبر ميناء سواكن من أقدم المواني السوداني ومنذ أو القرن الخامس عشر الميلاني تعتبر في الميناء الرئيس الوحيد للسودان حيث تصل اليها السفن من أسمها الشرقية الجنوبية والغربية، وهناك صلات وثيقة وقديمة بينها وبين مواني بلاد العرب ترجع إلى عهد مملكة سببا حي الدهر النشاط التجاري العربي على الساحل الغربي البحر الأحمر ظلت قيمة سواكن كميناء عرضة للدين فهي طورا قمة الشهرة والمجد، وحينا آخر في عالم النسيان ويعود ذلك للعامل البشري ونشاطه برا وبحر على تدخلت ظروف طبيعية غيرت من طبيعة شكل. الساحل نسبة للنمو المرجاني المتنامي حتى أصبح بشكل حاجزا كان بعد مدخل الميناء، إضافة لذلك أن المرباط لا يمكن أن تتحمل الا عددا محدوداً من السفن، الأمر الذي لا ينفي مع الحركة المنتظرة للسفن وسلامة الملاحة بالميناء.

شهد القرن التاسع عشر افتتاح قناة السويس للملاحة من زاد من قيمة الساحل السوداني وميناء سواكن بصفة. خاصة، وأصبح الطريق من السودان وأوروبا قصيرا والمسانيا ، أيضا أدى التطور في صناعة السفن في ريكة حجمها مما أدى ذلك إلى مسعودة دخولها إلى سنياء سوانان ، وحتى عام 1904م كانت سواكن ميناء السودان الوحيد على البحر الأحمر حيث كانت مركزا تجاريا هانا وميناء الحجاج، وبعد ذلك أصبحت الحاجة ملحة لقيام ميناء جديد وشهدت السنوات الأولى من القرن العشرين نهاية ميناء سواكن والتفكير في فيلم ميناء جديد . شهدت السنوات الأولى من القرن العشرين نهاية ميناء سواكن والتفكير في قيام ميناء بورتسودان في عام 1905م بدأ الشروع في إنشاء ميناء بورتسودان جام بورتسودان وليدة الجهود التي عليت بالتوجه البحري السودان، وقد بذلت بريطانيا تلك الجهود كجزء من منها العامة في تيسير الوصول للسودان بطريق البحر الأحمر، خصوصا بعد افتتاح قناة السويس، ويعتبر هذا الطريق حيوية في نظر البريطانيين ويفوق في قيمته الاقتصادية طريق رأس الرجاء يرجع الاهتمام البريطاني بموقع بورتسودان إلى العام 1874م عندما مر بها الملازمان واللس" و "الموال" وكنا يستخدمان السائل في طريقهما على مديرية خط الاستواء وأشار والطين في مذكراته (مرسي شيخ برغوث و قرر أنه أفضل من سواكن، وأشار أيضا اللورد (فلاشيا) في مطلع القرن التاسع عشر إلى موقع الشيخ برغوث وقيمه وخلوه من الصخور المرحلية وسهولة مرور السفن فيه، ومدى ما يقدمه هذا الشوم من تأمين السفن، ورشح كل من (واس) و (كلشتر) و (ويتحيت) موقع الشيخ برغوث الخدمة التجارة السودانية في التجادلة الحديثة (الشامي، 1958)

دار (ويتعيت) مرسي الذخ برغوث زيارة استكشافية وتبعاً لذلك صدرت التعليمات بتشكيل لجنة رباعية في عام 1904م للدراسة الفعالة ووضع التقرير اللازم من ذلك المشروع، وقد وصلت اللجنة إلى الساحل السوداني في أغسطس عام

1904م عندها استجابت حكومة السودان أرغبة كينيدي الملحة وحملت له الأوامر إننا بالمضي الما في المشروع وإعداد الفصيلات اللازمة للنهوض العمل في الموقع الجديد أو كل حق الإشراف على الميناء المصلحة الجمارك حتى عام 1994م من الحب والإشراف على الأرضية والمرباط والشرفت السكة حديد على المخازن وخطوط المارة حديد وخطوط التخزين وعمليات الشحن والتفريغ والشرف مصلحة القوافي والمدارة في جزء من مصلحة النقي على الأنوار والفوانيس والقارات المتعلقة بالملاحة والإشارة على الحوض ومراقبة ربط وإقلاع السون وفي عام 1916م صدر قرار بأن تشرف السكة حديد على الميناء، سارت التصينات والإضافات حسب الخطة المرسومة لمواكبة المناورات المتوقعة في إنتاج القطن السوداني والتطور الذي نظرا على شكل السفن وأحجام، وارتبط الميناء بمناطق الإنتاج عمر خط السكة حديد الذي تم افتتاحه في 27 يناير 1906 حيث استقبل ميناء بورتسودان أول سفينة في عام 1906م وافتتح رسمياً للتجارة في 1909م، حيث كان تنظيم المرفأ وإعداد أرصفته ملائمة الاستقبال السفن وبعد ذلك تضامن التجارة منذ الافتتاح الرسمي الميناء مما استوجب حلية تطوير الميناء مع تطور التجارة وزيادة أعداد السفن، كان طول الرصيف الرئيس يبلغ (200) قدما يسمح.... خمس سان لا يزيد طول الواحدة منها عن (400) قدم ويبلغ عمق الرصيف 38 قدما كما يوجد بالميناء رصيفين حتياطين يبلغ طول الرصيف الشرقي (250) قدم، أما الرصيف العرب (300) قدماً.

أعدت خطة لإحداث التطورات والإنشاء، التي ترتقي بالميناء من حيث الإعداد الذي يساير التقدم في الفترة ما بين 1925م، 1937، وسارت التحسينات والإضافات حسب الخطة المرسومة حتى نشوب الحرب العالمية الثانية . حدوث التطوير والزيادة في حركة الملاحة والإنتاج بعد عام 1953م، مما جعل الحكومة فكر في التعاقد مع شركة هولندية للنهوض بتحسين الميناء، وزيادة الطوال الأرصفة، إن مرحلة التوسع الأخير التي ما زال العمل بها قائماً تعتبر المرحلة الثانية من مراحل التوسع وستها بإذن الله تعالى بالميناء إلى المستوى اللازم الخدمة التجارة السودانية التي تتخذ لنفسها طريقاً في هذا الاتجاه.

إنشاء هيئة المواني البحرية:

قل صدور قرار إنشاء هيئة المواني كان المساء الجمارك الإشراف العام على الميناء على علم 1914م والذي يتمثل في الإشراف على الأرصفة المرباطة أما السكة حديد قال لها الإشراف على المعازي وخطوط السكك الحديدية وخطوط الامن وعليك الشحن والتفريغ، أما مصلحة المواني والمناير الإشراف على الأنوار والقوانين والقدرات المنطقة بالملاحة والإشراف على العرض مراقبة ربط وإقلاع السفن أصبح من السعودة انتظام الأعمال بهذا الأسلوب الخاصة بعد معنى السنوات الأولى من إنشاء ميناء بوار نمودن من ردادات حركة السلامة وزيادة حركة التجارة الخارجية (الصادر والوارد)، أصبح من الضرور القضاء على هذا التوزيع في تسير الميناء فكان لا بد من وضع الأمور في به مصلحة واحدة التمار كل المسؤولية في النهوض بالاحتياجات الخدمة في الميناء، حيث وقع الاختيار على مصلحة الى حديد عام 1916م العمل معا جميع المصالحوالبات السابقة من حيث الأشرفاها على الميناء .

أصبحت الميناء تتبع الملك جديد السودان مع الحالاتها بخصوصيتها في العمل الله علي ومثل الميناء يعمل وفق أحكام المواني والتبعن بعد تحديثه عام 1910م إضافة القانون سلك من السودان الذي متر في 19/12/1922م واللائحة العامة السيناء رودان المارة في 12 1917م ولائحة الإضاءة البحرية الضاية السان الصادرة في 15/ 1941م ظل المساء يعمل وفي القوانين واللوائح التي تحكم على ملك حديد السودان على 1973 على السكة حديد مدير التطور الميناء وتشرف عليه المسلمة تابعة لها منذ عام 1916م على من قرار الحكومة رقم (33) تاريخ 191664م يتكوين لجنة الدراسة فصل الميناء إداریا وهيا عن هيئة سكك حديد السودان يطول عام 1974م صدر قرار رئيس الجمهورية لذلك عملا بأحكام المادة

(225) من المستور القرار رقم (3) لسنة 1974 من بإعلان إنشاء هيئة المواني البحرية السمانية كجلة لها استقلاليتها المالية والإدارية بهدف الطلاقها في تطوير خدماتها وذلك بتاريخ 18/10/10.

جاءت المادة الثانية من القانون العام الهيئة المواني البحرية للعام ١٩٧٤م أن كلمة وزير بقصد بها وزير الدفاع وكان وقتها وزير الدفاع الفريق أول عرض خلف الله وهو الذي يقوم بتعيين أعضاء مجلس الإدارة وملا - الهيئة تتبع الوزارة الدفاع حتى عام ١٩٧٧م، حيث انت البحتها . بعد ذلك إلى وزارة النقل والمواصلات، وتركز عمل المجلس إدارة الهيئة خلال الفترة من ١٩٧٤م إلى عام ١٩٧٧م حوا فصل الهيئة إداريا وماليا عن هيئة سكك حديد السودان وكانت. قرارات المجلس خلال الفترة تتناسب وصل الهيئة الوليدة بوزارة العدل، في عام ١٩٦٧م أصدرت الدولة قائما بتحويل هيئة سكك حديد السودان إلى هيئة مستقلة وذلك بهدف إنشاء جهاز كفاء لخدمة أهداف النقل في إطار تطوير وسائل النقل واقتصاديات البلاد والوفاء بالمتطلبات المسته آية، مما ألقي على كاهل الميناء أعباء تطوير خدماته وتحسين أوضاعه المقابلة التطورات المتوقعة في حجم العمل درت تعديلات عديدة على اللائحة التي تحكم عمل الميناء للعام ١٩٦٣م لتصبح مواكبة للتطورات التي يشهدها العمل بالميناء وذلك في عام ١٩٧٩م والتي منها عدة منشورات استلزمت إجراء التعديلات اللازمة لكي تواكب التطورات في عمل الميناء، في عام ١٩٩٦م أصدر المجلس الوطني قانون تنظيم المؤسسات والهيئات والشركات العامة ليجري العمل بموجبه، أولت هيئة المواني البحرية السودانية اهتمام كبير في تنفيذ هذا القانون وتوفيق أوضاعها بما يتوافق وأحكام هذا القانون، ثم أصدرت الدولة قانون الهيئات الجديد العام ٢٠٠٣م والذي تعمل وفقه هيئة المواني حاليا والذي أتاح لهيئة المواني البحرية الحق في إنشاء وتطوير المواني والمراقي والمدارات البحرية، وأن تحقق الهيئة نظاماً متكاملاً يتسم بالكفاءة والاقتصاد الخدمات المواني والعراقي والمدارات البحرية مع مراعاة السلامة في التشغيل والحفاظ على مستوي الخدمات التي تقدمها المولى وحماية الاقتصاد السوداني وسمعة المواني السودانية جاء بقانون البيئات الحديد بأنه يجوز الهيئة المواني البحرية أن تتقدم بتوصية للوزير بمنح ترخيص لأي شخص أو جهة انشاء مرفأ، على ما اقتنعت أن المصلحة العامة تقتضي ذلك أيضا التاج القانون الهيئة أن تخذ من الإجراءات ما أراء ضروريا لات وتوسيع وتحسين خدمات المواني والعراقي الفئارات البحرية بالطريقة التي تمكنها بالكتاب بالقدر المناسب من الوفاء بالمطالب الحاضرة. المستقبلية ويجوز لها تحقيق هذا العرض في عرض في السودان أو من الخارج الأموال من البنوك أو المؤسسات الأخرى المالية .

هيئة المواني البحرية تمثل إحدى وحداد وزارة النقل والطرق والجسور وتعتبر دعمه من دعامات الاقتصاد الوطني ومعبراً رئيسيا الصادرات والواردات، وهي السلطة الرسمية المسؤولة عن إنشاء المواني وتقديم الخدمات البنائية وذلك من خلال إدارتها وتشغيلها لكل العراقي على السواحل السودانية بالبحر الأحمر وتشرف هيئة المواني على عدد من المواني البحرية وميناء نهري وميناء جاف وهي:

بورتسودان الرئيس ويختص بالبضائع العامة والزيوت والمولامن والسلع الله الأسمنت والسماد) والعربات الميناء الجنوبي ويختص بمناولة الحلويات والشحوم والغلال والعربات الميناء الأخضر ويختص بمحاولة السابع الصف الجاف والمعدات الثقيلة كريمة لولي ميناء الخير ويختص بمقاولة المواد البترولية ومشتقاتها مياه الأمير شريفه ريختم بحركة بواخر الركاب والأسمنت والدار والماشية ميناء أو سيف ويختص بتر حام الحديد والمعادن ميناء الشهيد المشير من ويختص بحركة التجارة والتركات من السودان ومصر ميناء كوستي الجاف ويعتمد العربي ومدلولة وتسليم الحاويات المنقولة إلى كوستي المحطة تسليم نهائي جنسي توليفة الشدي وضعت هيئة الدولي البحرية وإيام إلى السعر المخيفها من خلال خطط وبرامج تحقيقاً لأداء مستمر .

مساهمة الموانئ البحرية في الاقتصاد القومي:

قامت الموانئ بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للدولة وهي:

وظيفة التبادل التجاري الحقن الآلي الموالى ذات الكفاءة العالية تزيد من حجم الله التجاري الدولة وتقع خاف الصادرات زيادة وتحسين النقل البحري فى الموالى مباشرة للاسم فى العالمية بول وسطاء برجوا من كه مما جربة من العارة النفسية الله فرصة الدولة الاستيراد الاحتياجات مباشرة، قيام الامانة العديدة التى تخدم صناعة والتوكيلاتك ، التامين ، إصلاحالسفن التموين وهذا فى الرفاء الاقتصادى للدولة.

وظيفة العمالة تحقق الآتى توفر الموانئ فرص عمل كثيرة فى مختلف الأنشطة تساعد على خلق كوادر رئيسية فى مجال الإدارة والتشغيل يمكن الاستفادة منها فى الطور صناعة الموانى تعداد فرص العمل على نوع الميناء ونوع النشاط الذى يقوم به.

وظيفة صناعية تطلق الآتى القوم معظم المواد الآن بالتصنيع وأصبحت كلى مؤسس سنة تجارية تقوم بالصناعات ذات الطبيعة التصديرية والتي تعتمد على المواد العام التى تستورد من الخارج مثل مثل صناعة السفن صناعة العديدة الصلب وتجميع السيارات معامل تكرير البترول وظيفة الموارد المالية تحقق الآتى: الموانى من أهم المصادر الحصول على الصلات الصعبة التى تطاها الدولة ومصدرها الرسوم التى تحصل من الله السفن الرسوم الجمركية.

من البضائع الواردة الواردة والعملات والعب التى تحققها احتكام السفن والركاب الوظيفة سياسية تحقق الآلى الموالى دور ، عيم الاستقلال الاقتصادى والسياسى تتمتع الدولة بمتأكد باشرة (موالى بحرية على العالم الخارجى دو جى دون ضعوه من أى دول مجاورة أن الموانى فى العالم فى مراعاة م نهضة اقتصادية واجتماعية فى المنطقة وبالننا نطلقة وبالتالي لها مردود مباشر على الاقتصاد القومى وهذا ظهر جليا فى عام فى ت القيام نهم الاثار الاجتماعية والاقتصادية وزيادة الناتج القومى القومى الرقبة البحرية السودة السودانية فى فى إحدى و وحدات وزارة النقل والمارقي والحمد الصادرات والتشجير ور والتشجيع التوسيعها، هيئة الموانى تعتبر شفاء من دعامات الاقتصاد الوطنى ومحو رئيسيا للصادرات والقواريات فى الدار الاجتماعية والاقتصادية وزيادة المغاتيج الرمي الى الاقتصاد السودانى تظهر جليا فى منطقة بورسودان و استطلق على مرأها حيث كه شبه أن منطق بورشويان. تحركت من منطقة وعادة مهجورة إلى منطقة عشيرة بكل مسكرين حيث يومها جميع سكان السودان سواد كلوا تجار أو زائرين، وبعد أن كانت منطقة غير عالية المسحت منطقة علنية من الجماعات ومكتب التخليص وكل سبل كسب العيش بعد أن كان السليل الرسم هو تربية الأمان والأعلام والتجوال أيضا فيلم مهام بورتسودان أدى إلى ترقية الصادرات وزيادتها وتحيلها والقديم التسهيلات لها وتحسين سال المحالة حلبية هيئة الموالى لها دور مهم فى النهضة الاقتصادية والاحتماء فى المنطقة وبالتالي لها مردود حائز على الاقتصاد السودانى وهذا الدور يمكن التعرف عليه من خلال كل النشاط الاجتماعى بالهيئة على محلات الإنتاج والكار النشاط الاقتصادى بالهيئة على معدلات الإنتاج لا شك أن العصر البشرى يختبر من الأعمدة الأمان فى المالية والارامية بالجدة لذا عقوم الهيئة بالعالية. والاهتمام بالطاقة البشرية فى الميناء بهدف تحقيق زيادة الإنتاج ويمكن حصر النشاط الاجتماعى فى الآلى خدمات الاسكان حيث تقوم الهيئة بتوفير السكان المحامى المعاش مع الملفات الخاصة بانشاء النازل الخاصة توفير السلع المختلفة للعاملين من المؤسسة التعاونية للهيئة التقديم حماك الفلاح العاملين وأسرههم غير مستشفى متكامل ومجهز لتوفير النصر والبحر الراين أسعار على من الدراق عن مزرعة الهيئة. التقديم السلفيات والمنح والإعانات فى مجالات على من الكوارث ومساعدة أبناء العاملين فى المدارس لجنة المناشط التربوية والتعليمية برفع كتامة المدارس وقت نور الحصالة العاملى وريادى الأطفال والمدارس هذه المددك الاجتماعية التى تقدمها هيئة الموالى لها اكثر إيجابية فى زيادة الإنتاج وبالتالي من الأقمار

السوداني أما الأكثر الاقتصادية بالنسبة لميناء بورتو ان كمال في زيادة النشاط الإداري خمسة بورسيان ونمو المدينة وتطورها شعا وتحديث الميناء حيث است. بورتسودان من السان التجارية الكبرى في السودان ونشطت فيها حركة الأنشطة التجارية والخدمية والجماعية والاستشارية الصدعت اليوم من أهم المرات التجارية في السودان حيث تتم عبرها حركة التجارة المالية مع العالم الخارجي لا تطورت الصدمات بكلية بكل أنواعها تماشيا مع متطلبات النهضة التي حملت راضية ربط هذا النشاط سواء كان تجارية أو حسيا أو صناعيا له تأثير مباشر وواضح على الإقامة الكوس حيث يقوم ميناء بورتسودان بالترويج المترات والواردات حتى يمكنها المنافسة في الأسواق الإقليمية و العالمية وبالتالي يؤدي الى زيادة الوبر القومي.

في جميع مواني العالم بحد أنواع عديدة من الرسوم ان عرض على شكل مستفيد من الخدمات أو السهلات التي يقدمها الميناء وهيئة المواني السودانية للعمل على هذه العادات من الرسوم المعروضة على السفن ويتحملها ملاك السفن.

وفيما يلي بيان أهم أنواع الرسوم الرئيسية التي تخلصها المواني من ملاك السفن:

رسوم المرقا أو رسوم الميناء رسوم الرصيف رسوم الإرساء أو الرباط رسوم القطن رسوم الإدارة الرسوم المفروضة على البضائع ويتحملها المصدرون أو اللوزتون حصيلة عمليات محاولة الصالح احمد على تشغيل معدات المناولة والعربات .

هيئة المواني البحرية لها تأثير كبير على التنمية الأمنية في السودان لأن المواني القوم بتقديم خدمات مجانية متميزة اتحاد السلط وتخصصات الفن أنها الأردية النجم المصانع المداولة في التجارة الخارجية والتبادل الداخلي، وتكمن أهمية الميناء على تشغيله بكامل الله وقدرته على الماز الخدمة المطلوبة منه على الوجه الأمثل والتي تؤدي الى زيادة الدخل القومي والمتمثل في القيمة المضافة والتي تعبر بين مدى مساهمة الاستثمارات في الدخل القومي ويجب أن تكون القيمة المضافة والتي تعبر عن مدى مساهمة الاستثمارات في الدخل القومي في مجالات النقل البحري يجاد فرص عمل بالنسبة للعاملين بالمنطقة توفير العقد الأجنبي من خلال الحصول على الإيرادات نتيجة تعريف الميناء وعوائد عمليات مناولة المصالح الجدي إلى زيادة رست الدولة من الله الأمني لعنة حزينة الدولة من خلال الربط السنوي المقرر على هذا المواني الذي يقرر من قبل وزارة المالية اعمال مصادر شمال هيئة المواني البحرية الرئيسية في الرسوم الى العمل عليها نظير تقيم حف في اقرار الحر لعملاتها.

الدراسة الميدانية:

هدفت الدراسة إلى توضيح دور ميناء بورتسودان لدعم تجارة السودان الخارجية وبالتالي دعم الاقتصاد الوطني، حيث يعتبر ميناء بورتسودان حالياً ميناء رافدي بينما يتجه العالم إلى المواني المحورية الظهور إتفاقية منظمة التجارة العالمية والتي فرضت واقعاً جديداً للمواني البحرية نحو اتجاهات الخصخصة وظهور نظام السلسلة اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والتعامل مع التجارة الإلكترونية والسياسات التسويقية الخدمات المواني حيث المنافسة العالمية المستمرة مما يخضع خدمات المواني للمعايير الدولية.

حيث جاءت أهداف هذه الدراسة على أهمية رفع القدرة الانتاجية لميناء بورتسودان الإستيعاب الانتاج السودانية. المتزايد الموارد السودان وبالتالي إمكانية منافسته للمواني الإقليمية حتى يستطيع الترويج للصادرات والواردات.

تم تصميم الاستبانة هذه بحيث تكون من محورين، المحور الأول هيئة المواني البحرية السودانية (ميناء بورتسودان) تتكون من (٤٠) سؤال والمحور الثاني تجارة السودان الخارجية تتكون من (٤٠) سؤال تم توزيعها على مجتمع الميناء حيث استهدفت رؤساء الاقسام بإداراتها المختلفة بميناء بورتسودان والجهات المتخصصة التي تتعامل مع الميناء من شركات ومؤسسات، وتم جمع (٨٠) استبانة وتم تحليل بيانات الدراسة باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS .

محور هيئة الموانئ البحرية السودانية (ميناء بورتسودان)

المحور الأول :

معلومات شخصية

جدول رقم (1) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب النوع

العبارة	النسبة
ذكر	89%
انثى	11%
المجموع	100%

المصدر: اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (1) التوزيع النسبي لأفراد عينة الدراسة وفقاً لمتغير النوع. ويتضح أن نسبة الذكور بلغت (89%)، بينما بلغت نسبة الإناث (11%) فقط. وهذا يشير إلى أن غالبية مجتمع الدراسة يغلب عليه الطابع الذكوري، وهو أمر متوقع نظراً لطبيعة العمل في الموانئ والنقل البحري الذي يرتبط في الغالب بالمهام الإدارية والفنية واللوجستية التي يهيمن عليها الرجال. ومع ذلك، فإن وجود نسبة من الإناث (11%) يعكس دخول المرأة تدريجياً في مجالات النقل والخدمات البحرية، وإن كان بشكل محدود مقارنة بالذكور.

جدول (2) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب نوع العمل في المجال البحري

نوع العمل من المجال البحري

العبارة	النسبة
مهندس	8%
إداري	59%
تخصص بحري	25%
اكاديمي	8%
المجموع	100%

يبين الجدول (2) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب نوع العمل في المجال البحري. ويتضح أن النسبة الأكبر منهم يشغلون وظائف إدارية بنسبة (59%)، مما يعكس تركيز مجتمع الدراسة على الجوانب التنظيمية والإدارية داخل الميناء. كما أن نسبة العاملين في التخصصات البحرية بلغت (25%)، وهو ما يبرز الدور المهم للكوادر الفنية والبحرية في تشغيل وإدارة الأنشطة الملاحية. أما المهندسون فبلغت نسبتهم (8%)، وهي نسبة محدودة قد تُفسّر باعتماد الميناء على عدد أقل من الكوادر الهندسية المتخصصة مقارنة بالإداريين. في حين جاءت نسبة الأكاديميين (8%) لتعكس مشاركة قطاع التعليم والبحث العلمي في دعم وتطوير القطاع البحري، وإن كان بشكل أقل نسبياً.

جدول (3) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب المستوى التعليمي

العبارة	النسبة
ثانوي	16%
جامعي	31%
فوق الجامعي	53%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (3) توزيع أفراد العينة وفقاً للمستوى التعليمي. ويتبين أن النسبة الأكبر من المشاركين يحملون مؤهلات فوق الجامعية بنسبة (53%)، وهو ما يعكس ارتفاع مستوى التأهيل الأكاديمي لدى مجتمع الدراسة، الأمر الذي يُعزّز من دقة آرائهم وخبراتهم في موضوع البحث. كما أن نسبة الحاصلين على مؤهل جامعي بلغت (31%)، وهي نسبة معتبرة تدل على حضور الكوادر الجامعية في القطاع البحري. أما حملة المؤهل الثانوي فقد بلغت نسبتهم (16%)، وهي نسبة أقل نسبياً، قد ترتبط بالأعمال التشغيلية أو المساندة داخل الميناء.

هذا التوزيع يعكس أن غالبية مجتمع الدراسة يتمتع بمستوى تعليمي مرتفع، وهو مؤشر إيجابي على قدرة الميناء في الاعتماد على كوادر متخصصة ومؤهلة أكاديمياً، مما يسهم في تحسين الأداء ورفع كفاءة إدارة وتشغيل الأنشطة البحرية واللوجستية.

جدول (4) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب سنوات الخبرة

العبارة	النسبة
من (11-20 سنة)	11%
من (12-30 سنة فأكثر)	89%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (4) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب سنوات الخبرة. ويتضح أن الغالبية العظمى من المشاركين لديهم خبرة تتراوح بين 21-30 سنة فأكثر بنسبة (89%)، مما يدل على أن معظم أفراد العينة يتمتعون بخبرة عملية طويلة في المجال البحري. هذا يعكس قدرة مجتمع الدراسة على تقديم رؤى دقيقة وعميقة مبنية على التجربة الطويلة في العمل داخل الموانئ.

في المقابل، بلغت نسبة ذوي الخبرة المتوسطة (11-20 سنة) حوالي (11%) فقط، وهي نسبة محدودة قد تمثل شريحة من الكوادر الأصغر سناً أو الأقل خبرة مقارنةً بزملائهم.

هذا التوزيع يشير إلى أن مجتمع الدراسة يغلب عليه الطابع **الخبروي المتقدم**، وهو ما يُكسب نتائج البحث مصداقية أكبر، نظراً لاعتمادها على آراء أشخاص مارسوا العمل البحري والإداري لفترات طويلة، وبالتالي فهم أكثر دراية بتطورات الموانئ والتحديات التي تواجهها.

المحور الثاني : بند الفرضية الاولى

هل تعتقد أن الموانئ البحرية السودانية (ميناء بورتسودان) الحالية تفي حاجة التجارة الخارجية حالياً؟

جدول (5) آراء أفراد العينة حول مدى كفاية الموانئ البحرية السودانية (ميناء بورتسودان) لتلبية احتياجات التجارة الخارجية حالياً

العبارة	النسبة
اوافق	70%
لا اوافق	25%
محايد	5%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (5) آراء أفراد العينة حول مدى قدرة الموانئ البحرية السودانية، وبخاصة ميناء بورتسودان، على تلبية احتياجات التجارة الخارجية في الوقت الراهن. وقد أبدت غالبية العينة موافقتها بنسبة (70%)، وهو ما يشير إلى إدراك واسع بأن الميناء يؤدي دوراً أساسياً في دعم الصادرات والواردات السودانية.

في المقابل، رأى (25%) من المستجيبين أن الميناء لا يلبي هذه الاحتياجات بالشكل المطلوب، وهو ما يعكس وجود قصور أو تحديات تشغيلية وإدارية تحتاج إلى معالجة. أما نسبة (5%) فقد كانت محايدة، ما يدل على وجود شريحة غير حاسمة في تقييمها، ربما لعدم اطلاعها الكامل على تفاصيل الأداء التشغيلي.

هذا التوزيع يعكس أن الميناء يتمتع بمكانة مهمة وفاعلة في التجارة الخارجية، لكنه لا يزال بحاجة إلى تحسينات لزيادة كفاءته ورفع قدرته على المنافسة إقليمياً ودولياً.

المحور الثالث : بند الفرضية الثانية

هل يمكن تحويل ميناء بورتسودان إلى ميناء حديث لمواكبة المتطلبات العالمية ؟

جدول (6) آراء أفراد العينة حول إمكانية تحويل ميناء بورتسودان إلى ميناء حديث يواكب المتطلبات العالمية

العبارة	النسبة
اوافق	97%
لا اوافق	3%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (6) آراء أفراد العينة حول إمكانية تحويل ميناء بورتسودان إلى ميناء حديث يتماشى مع المتطلبات والمعايير العالمية. وقد أبدت الغالبية الساحقة من المشاركين موافقتها بنسبة (97%)، وهو ما يعكس قناعة قوية بأن الميناء يمتلك المقومات الأساسية التي تؤهله للقيام بدور محوري في شبكة النقل البحري الإقليمي والدولي إذا ما تم تطويره بالشكل المناسب.

أما نسبة (3%) فقط فقد رأت عكس ذلك، وهو ما يمثل شريحة صغيرة قد تعتقد أن التحديات الاقتصادية أو الإدارية الراهنة قد تعيق الميناء عن تحقيق هذا التحول في المدى القريب.

تشير هذه النتائج إلى وجود تفاؤل واسع وثقة عالية في قدرة ميناء بورتسودان على أن يصبح ميناءً محورياً منافساً للموانئ الإقليمية، شريطة الاستثمار المستمر في بنيته التحتية، وتحديث أنظمة التشغيل، وتبني تقنيات النقل البحري الحديثة.

المحور الرابع : بند الفرضية الثالثة

يمثل التطور الجاري حالياً لميناء بورتسودان خطوة لتطوير وزيادة الانتاجية والتنافسية

جدول (7) آراء أفراد العينة حول أثر التطور الجاري بميناء بورتسودان في رفع الإنتاجية والتنافسية

العبارة	النسبة
وافق	91%
لا اوافق	6%
محايد	3%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (7) آراء أفراد العينة بشأن ما إذا كان التطور الجاري في ميناء بورتسودان يمثل خطوة مهمة لزيادة الإنتاجية والتنافسية. وأظهرت النتائج أن النسبة الغالبة (91%) من المشاركين وافقت على هذا الطرح، وهو ما يعكس إدراكاً واسعاً لأهمية عمليات التحديث والتطوير الجارية في تعزيز كفاءة الميناء ودوره الاقتصادي.

في المقابل، رأى (6%) من المستجيبين أن هذه التطورات لا تسهم بالقدر الكافي في رفع الإنتاجية والتنافسية، بينما تبني (3%) موقفاً محايداً.

تشير هذه النتائج إلى أن أغلبية العاملين والمهتمين بقطاع النقل البحري في السودان يدركون القيمة المضافة للتطورات الحالية في الميناء، لكن تبقى هناك بعض التحديات أو التحفظات لدى شريحة محدودة ترى أن حجم التطوير لا يزال دون الطموحات أو يواجه عقبات في التطبيق الفعلي.

يساهم ميناء بورتسودان في الاقتصاد الوطني وبالتالي دعم تجارة السودان الخارجية

جدول (8) آراء أفراد العينة حول مساهمة ميناء بورتسودان في الاقتصاد الوطني ودعم تجارة السودان الخارجية

العبارة	النسبة
وافق	97%
لا اوافق	2%
محايد	1%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (8) آراء أفراد العينة حول مدى مساهمة ميناء بورتسودان في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز تجارة السودان الخارجية. وتظهر النتائج أن الغالبية العظمى من المشاركين (97%) أقرّوا بأهمية الميناء ودوره المركزي في تحريك عجلة التجارة الخارجية، وهو ما يعكس وعياً واسعاً بكونه البوابة التجارية الرئيسية للسودان ومصدراً أساسياً لعائداته الاقتصادية. في المقابل، لم تتجاوز نسبة من يرون أن الميناء لا يساهم بالشكل الكافي (2%)، بينما اتخذ (1%) موقفاً محايداً، وهي نسب ضئيلة مقارنة بإجماع الأغلبية.

تشير هذه النتائج إلى أن ميناء بورتسودان يُعد رافعة اقتصادية حيوية، حيث يمثل حلقة وصل رئيسية بين الإنتاج المحلي والأسواق العالمية، ويُسهم في دعم الناتج القومي الإجمالي وتعزيز مكانة السودان التجارية على الصعيدين الإقليمي والدولي.

جدول (9) آراء أفراد العينة حول دور ميناء بورتسودان في الترويج لصادرات وواردات الدولة

العبارة	النسبة
وافق	70%
لاوافق	18%
محايد	12%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (9) آراء أفراد العينة بشأن دور ميناء بورتسودان في الترويج لصادرات وواردات السودان. وأظهرت النتائج أن أغلبية المشاركين (70%) وافقوا على أن للميناء دوراً بارزاً في تعزيز حركة الصادرات والواردات وجذب الأنشطة التجارية، ما يدل على إدراكهم لأهمية الميناء كمنصة لوجستية وتجارية تدعم الاقتصاد الوطني.

في المقابل، أبدى (18%) من أفراد العينة عدم موافقتهم، وهو ما قد يُفسّر بوجود قصور في بعض الجوانب التسويقية أو التنافسية للميناء مقارنةً بالموانئ الإقليمية المنافسة. أما نسبة (12%) فقد تبنت موقفاً محايداً، ربما نتيجة رؤيتهم أن الميناء يؤدي دوراً متوسطاً دون تميز واضح في الترويج التجاري.

تشير هذه النتائج إلى أن ميناء بورتسودان يُسهم بالفعل في الترويج التجاري لصادرات وواردات السودان، إلا أن هناك حاجة إلى تعزيز سياساته التسويقية وتطوير خدماته اللوجستية ليصبح أكثر قدرة على المنافسة في السوقين الإقليمي والدولي.

تطوير وتحديث ميناء بورتسودان يساعد كثيرا في جذب الاستثمار ودعم تجارة السودان الخارجية

جدول (10) آراء أفراد العينة حول أثر تطوير وتحديث ميناء بورتسودان في جذب الاستثمار ودعم تجارة السودان الخارجية

العبارة	النسبة
وافق	76%
لاوافق	21%
محايد	3%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (10) آراء أفراد العينة بشأن أثر تطوير وتحديث ميناء بورتسودان في جذب الاستثمارات وتعزيز تجارة السودان الخارجية. وأظهرت النتائج أن غالبية المشاركين (76%) يعتقدون أن عمليات التحديث والتطوير تمثل عاملاً أساسياً في زيادة جاذبية الميناء للاستثمارات المحلية والأجنبية، فضلاً عن دورها في تسهيل حركة الصادرات والواردات.

في المقابل، يرى (21%) من المستجيبين أن هذه التطويرات لا تحقق الأثر المطلوب في جذب الاستثمارات أو دعم التجارة، وربما يعود ذلك إلى معوقات إدارية أو تنظيمية تحد من الاستفادة الكاملة من عمليات التحديث. بينما اتخذت نسبة صغيرة (3%) موقفاً محايداً، ما يعكس تردداً أو نقصاً في المعلومات لديهم حول جدوى هذه التطويرات.

تشير هذه النتائج إلى أن هناك إجماعاً نسبياً على أهمية التحديث كمدخل رئيسي لجذب الاستثمارات وتعزيز التبادل التجاري، إلا أن نجاح هذه العملية يتطلب بالضرورة إصلاحات موازية في النظم الإدارية والقانونية لضمان تحقيق الأثر المرجو.

محور تجارة السودان الخارجية

هيئة الموانئ البحرية

الاستبانة :

المحور الاول : معلومات شخصية

جدول (11) لتوزيع النسبي لأفراد العينة حسب النوع (محور تجارة السودان الخارجية)

النوع

النسبة	العبارة
91%	ذكر
9%	انثى
100%	المجموع

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (11) التوزيع النسبي لأفراد العينة في محور تجارة السودان الخارجية وفقاً لمتغير النوع. وتوضح النتائج أن غالبية المشاركين كانوا من الذكور بنسبة (91%) ، بينما شكلت الإناث نسبة (9%) فقط من العينة.

هذا التوزيع يعكس أن الأنشطة المرتبطة بالتجارة الخارجية والنقل البحري في السودان ما زالت يغلب عليها الطابع الذكوري، وهو أمر متوقع نظراً لطبيعة هذا القطاع الذي يتطلب تواجداً ميدانياً وإدارياً أكبر من الرجال. ومع ذلك، فإن وجود نسبة من الإناث ولو محدودة، يشير إلى أن المرأة بدأت تدخل تدريجياً في مجالات التجارة والنقل البحري، وهو ما يعكس تغيراً في طبيعة مشاركة القوى العاملة في هذا القطاع.

نوع العمل في المجال البحري

جدول (12) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب نوع العمل في المجال البحري (محور تجارة السودان الخارجية)

العبارة	النسبة
إداري	63%
تخصص بحري	20%
مهندس	9%
اكاديمي	8%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (12) التوزيع النسبي لأفراد عينة الدراسة وفقاً لطبيعة عملهم في المجال البحري. وتظهر النتائج أن النسبة الأكبر من المشاركين يعملون في الوظائف الإدارية بنسبة (63%) ، وهو ما يعكس الطابع الإداري المسيطر على مجتمع الميناء والتجارة الخارجية.

كما بلغت نسبة ذوي التخصصات البحرية (20%)، وهو ما يبرز أهمية الكوادر الفنية المتخصصة في الأنشطة الملاحية. أما المهندسون فقد مثلوا (9%) من العينة، وهي نسبة محدودة تدل على أن الدور الهندسي في هذا السياق أقل حضوراً مقارنة بالجانب الإداري. وأخيراً، شكّل الأكاديميون (8%) من العينة، ما يشير إلى وجود بعد علمي وبحثي يسهم في تطوير المعرفة والخبرة داخل القطاع البحري.

هذا التوزيع يوضح أن قطاع التجارة الخارجية عبر ميناء بورتسودان يعتمد بصورة أساسية على الإدارة والتنظيم، مع مساهمة مكملية من الكوادر الفنية والهندسية والأكاديمية بما يحقق التكامل بين الجوانب النظرية والعملية.

المستوى التعليمي

جدول (13) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب المستوى التعليمي (محور تجارة السودان الخارجية)

العبارة	النسبة
ثانوي	11%
جامعي	30%
فوق الجامعي	59%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (13) المستوى التعليمي لأفراد العينة المشاركة في محور تجارة السودان الخارجية. وتظهر النتائج أن غالبية المستجيبين يحملون مؤهلات فوق جامعية بنسبة (59%) ، ما يعكس ارتفاع مستوى التأهيل الأكاديمي، وبالتالي القدرة على تقديم تقييمات دقيقة وواعية لموضوعات البحث.

كما بلغت نسبة الحاصلين على مؤهل جامعي (30%)، وهي نسبة معتبرة تدل على حضور الكوادر الجامعية المتخصصة في المجال البحري والتجاري. في حين بلغت نسبة حملة المؤهل الثانوي (11%) فقط، وهي نسبة محدودة قد ترتبط بالمهام التشغيلية أو المساندة في الميناء.

هذا التوزيع يعكس أن مجتمع الدراسة يتميز بمستوى تعليمي مرتفع، وهو ما يدعم **موثوقية النتائج**، ويؤكد أن التطوير والتحديث في قطاع الموانئ والتجارة البحرية يعتمد بدرجة كبيرة على كوادرات مؤهلة علمياً وبحثياً.

سنوات الخبرة

جدول (14) التوزيع النسبي لأفراد العينة حسب سنوات الخبرة (محور تجارة السودان الخارجية)

العبارة	النسبة
من (11-20 سنة)	13%
من (21-30 فاكتر)	87%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (14) توزيع أفراد العينة وفقاً لسنوات الخبرة في المجال البحري والتجاري. وتظهر النتائج أن الغالبية العظمى من المشاركين يتمتعون بخبرة تتجاوز 21 سنة فأكثر بنسبة (87%) ، ما يعكس سيطرة الكوادرات ذات الخبرة الطويلة على مجتمع الدراسة، ويضيف مصداقية وقوة على آرائهم وتقديراتهم.

أما نسبة ذوي الخبرة المتوسطة (11-20 سنة) فقد بلغت (13%) فقط، وهي نسبة أقل لكنها تمثل شريحة مهمة من الكوادرات التي ما زالت في طور التقدم المهني.

هذا التوزيع يوضح أن مجتمع العينة يغلب عليه الطابع **الخبروي المتقدم**، حيث تمثل آراؤهم حصيلة خبرة عملية طويلة في إدارة وتشغيل الموانئ والتعامل مع حركة التجارة الخارجية، مما يعزز قيمة النتائج المستخلصة من هذه الدراسة.

المحور الثاني - بند الفرضية الاولى

معدلات الانتاج في صادرات الذرة تسهم في زيادة معدل الصادر

جدول (15) آراء أفراد العينة حول دور صادرات الذرة في زيادة معدل الصادر

العبارة	النسبة
اوافق	30%
لا أوافق	28%
اوافق إلى حد ما	28%
محايد	14%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (15) آراء أفراد العينة بشأن إسهام صادرات الذرة في زيادة معدل الصادر السوداني. وتظهر النتائج تقارباً ملحوظاً في وجهات النظر؛ إذ بلغت نسبة الموافقين (30%)، بينما جاءت نسبة غير الموافقين متقاربة (28%)، وكذلك نسبة من وافقوا "إلى حد ما" (28%)، في حين شكّل المحايدون (14%).

هذا التوزيع يشير إلى وجود **تباين في تقييم دور محصول الذرة في دعم التجارة الخارجية**؛ فبينما يرى البعض أن له تأثيراً

مباشراً على زيادة معدلات الصادر، فإن آخرين يشككون في ذلك نظراً لاحتمال تقلب الإنتاج أو عدم استقرار الطلب العالمي عليه. أما الفئة المحايدة فقد تعكس حالة من عدم اليقين أو نقص المعلومات حول إسهام الذرة مقارنة بمحاصيل أخرى مثل القطن أو السمسم.

تؤكد هذه النتائج أن دور الذرة في التجارة الخارجية السودانية لا يزال محدوداً أو غير محسوم، ويحتاج إلى سياسات إنتاج وتسويق أكثر فاعلية ليصبح من السلع التصديرية الرئيسية.

يحتل الصمغ العربي احدى اهم صادرات السودان مما يدعم تجارة السودان الخارجية

جدول (16) آراء أفراد العينة حول دور الصمغ العربي في دعم تجارة السودان الخارجية

العبارة	النسبة
اوافق	30%
لا أوافق	31%
اوافق إلى حد ما	33%
محايد	6%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (16) آراء أفراد العينة بشأن أهمية الصمغ العربي كأحد أهم صادرات السودان ودوره في دعم التجارة الخارجية. وتظهر النتائج أن الآراء كانت متقاربة نسبياً؛ حيث وافق (30%) من المشاركين على أن الصمغ العربي يُعد سلعة محورية للتجارة الخارجية، بينما لم يوافق (31%)، ورأى (33%) أنه يساهم "إلى حد ما"، في حين كانت نسبة المحايدين (6%).

هذا التوزيع يعكس وجود تباين في تقدير الدور الفعلي للصمغ العربي في الاقتصاد الوطني. فبالرغم من أن السودان يُعد أكبر منتج عالمي لهذه السلعة الاستراتيجية، إلا أن العوائد الاقتصادية قد لا تكون متناسبة مع هذه المكانة نتيجة لعوامل مثل ضعف سياسات التسويق، تقلب الأسعار العالمية، وتدخل الوسطاء في عمليات التصدير.

تُشير هذه النتائج إلى أن الصمغ العربي يمتلك إمكانات تصديرية كبيرة يمكن أن تدعم الاقتصاد السوداني بشكل أكبر إذا ما وُضعت استراتيجيات تسويقية فعّالة، وتم تحسين سلسلة القيمة والإنتاج.

اهتمام الدولة بمحصول القمح

جدول (17) آراء أفراد العينة حول اهتمام الدولة بمحصول القمح ودوره في دعم التجارة الخارجية

العبارة	النسبة
اوافق	37%
لا اوافق	35%
اوافق إلى حد ما	20%
محايد	8%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (17) آراء أفراد العينة حول مدى اهتمام الدولة بمحصول القمح باعتباره أحد المحاصيل الإستراتيجية ذات الأثر على التجارة الخارجية. وتوضح النتائج أن نسبة الموافقين بلغت (37%)، مقابل (35%) لا يوافقون، بينما أشار (20%) إلى أنهم يوافقون "إلى حد ما"، في حين اتخذ (8%) موقفاً محايداً.

هذا التوزيع يعكس حالة من التقارب والانقسام في وجهات النظر؛ فبينما يرى جزء من المشاركين أن الدولة تهتم بمحصول القمح بوصفه من المحاصيل الأساسية للأمن الغذائي وربما للتصدير مستقبلاً، فإن نسبة كبيرة تكاد توازيهم ترى أن هذا الاهتمام غير كافٍ، خاصة في ظل اعتماد السودان على استيراد القمح لتغطية الاستهلاك المحلي.

تشير هذه النتائج إلى أن محصول القمح يُنظر إليه على أنه محصول ذو بعد استراتيجي أكثر من كونه سلعة تصديرية رئيسية في الوقت الراهن. ويظل تعظيم دوره في التجارة الخارجية مرهوناً بتحقيق الاكتفاء الذاتي أولاً، ثم زيادة الإنتاج بغرض التصدير.

زيادة معدلات الفول السوداني تسهم في معدل الصادر

جدول (18) آراء أفراد العينة حول دور الفول السوداني في زيادة معدل الصادرات

العبارة	النسبة
وافق	33%
لا أوافق	41%
وافق إلى حد ما	22%
محايد	4%
المجموع	100%

المصدر :اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يوضح الجدول (18) آراء أفراد العينة بشأن دور الفول السوداني كأحد محاصيل السودان الرئيسية في دعم وزيادة معدل الصادرات. وتبين النتائج أن نسبة الموافقين بلغت (33%)، بينما كانت نسبة غير الموافقين أعلى وبلغت (41%)، في حين رأى (22%) أن دوره قائم "إلى حد ما"، واتخذ (4%) موقفاً محايداً.

هذا التوزيع يعكس أن هناك تبايناً واضحاً في تقييم دور الفول السوداني في التجارة الخارجية؛ فبينما يعترف جزء من المشاركين بأهميته، يرى آخرون أن مساهمته في دعم الصادرات لا تزال محدودة أو لا ترقى إلى مستوى التوقعات، ربما نتيجة لتذبذب الإنتاج أو ضعف تسويقه في الأسواق العالمية.

وتشير هذه النتائج إلى أن الفول السوداني يمثل محصولاً استراتيجياً ذا إمكانات تصديرية معتبرة، إلا أن استغلاله الكامل يتطلب تعزيز الإنتاجية، وتطوير أساليب التسويق الخارجي، وتحسين البنية التحتية المرتبطة بسلاسل الإمداد والتصدير.

صادرات القطن السوداني ذات اهمية لرفع الناتج القومي

جدول (19) آراء أفراد العينة حول دور صادرات القطن السوداني في رفع الناتج القومي

العبارة	النسبة
وافق	55%
لا اوافق	28%
وافق إلى حد ما	11%
محايد	6%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (19) آراء أفراد العينة بشأن أهمية صادرات القطن السوداني في رفع الناتج القومي. وتوضح النتائج أن غالبية المشاركين (55%) أقرّوا بأهمية القطن كمحصول استراتيجي يساهم في تعزيز الاقتصاد الوطني من خلال الصادرات، بينما رأى (28%) أن دوره محدود ولا يحقق الأثر المطلوب. وأشار (11%) إلى أن دوره قائم "إلى حد ما"، في حين اتخذ (6%) موقفاً محايداً.

هذا التوزيع يعكس أن القطن ما يزال يُنظر إليه كأحد المحاصيل التقليدية المهمة التي شكلت عبر التاريخ مصدراً رئيسياً لعائدات السودان من العملات الأجنبية. غير أن التراجع في نسب الزراعة والإنتاج، وضعف آليات التسويق العالمي، إضافةً إلى المنافسة من الدول الأخرى، قد أثرت سلباً على مساهمته الاقتصادية في العقود الأخيرة.

تشير النتائج إلى أن القطن السوداني يمثل فرصة اقتصادية كبيرة إذا ما أُعيد تنظيم إنتاجه، وتطوير تقنيات زراعته، وتحسين تسويقه عالمياً بما يعزز من موقعه كسلعة رئيسية في التجارة الخارجية ويرفع من مساهمته في الناتج القومي.

المحور الثالث : بند الفرضية الثانية

ارتفاع معدل صادر البترول ذات اثر ايجابي في زيادة معدل الدخل القومي

جدول (20) آراء أفراد العينة حول أثر ارتفاع معدل صادر البترول في زيادة معدل الدخل القومي

العبارة	النسبة
وافق	61%
لا اوافق	31%
محايد	8%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (20) آراء أفراد العينة بشأن أثر ارتفاع معدل صادر البترول على زيادة معدل الدخل القومي في السودان. وتوضح النتائج أن غالبية المشاركين (61%) يرون أن صادرات البترول كان لها أثر إيجابي مباشر على تعزيز الدخل

القومي، خاصة في السنوات التي شهدت ارتفاعاً في الأسعار العالمية، مما وفر مورداً رئيسياً للعملة الأجنبية ومصدراً مهماً لتمويل الموازنة العامة.

في المقابل، أبدى (31%) من أفراد العينة عدم موافقتهم، وهو ما قد يُعزى إلى إدراكهم لعدم استقرار مساهمة البترول نتيجة تقلب أسعاره عالمياً، إضافة إلى التحديات الداخلية مثل ضعف البنية التحتية، وتراجع الإنتاج في بعض الحقول. بينما شكّل المحايدون (8%) نسبة محدودة، ربما تعكس غياب تصور واضح لديهم حول العلاقة بين صادرات البترول والدخل القومي.

تشير هذه النتائج إلى أن البترول يُمثل سلعة استراتيجية في الاقتصاد السوداني، غير أن الاعتماد المفرط عليه يُعد مخاطرة، ما يستوجب تنويع القاعدة الإنتاجية والتصديرية لتحقيق استدامة في الإيرادات القومية.

المحور الرابع : بند الفرضية الثالثة

السودان من اهم الدول للمصادر الحيواني للدول العربية ومنطقة الخليج

جدول (21) آراء أفراد العينة حول دور السودان في المصادر الحيواني للدول العربية ومنطقة الخليج

العبارة	النسبة
اوافق	63%
لا اوافق	33%
محايد	4%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (21) آراء أفراد العينة حول مكانة السودان في مجال المصادر الحيواني للدول العربية ومنطقة الخليج. وأظهرت النتائج أن غالبية المشاركين (63%) وافقوا على أن السودان يُعد من أهم الدول المصدرة للثروة الحيوانية إلى هذه الأسواق، وذلك نظراً لما يتمتع به من قطاع كبير ومتنوع تلبي احتياجات الطلب الإقليمي، خاصة في مواسم الحج والأعياد الإسلامية.

في المقابل، لم يوافق (33%) من المستجيبين، وهو ما قد يُشير إلى إدراكهم لوجود معوقات تحد من قدرة السودان على الاستفادة القصوى من هذه الميزة النسبية، مثل ضعف البنية التحتية، الأمراض الحيوانية، والتحديات المتعلقة بالنقل والتخزين. بينما اتخذ (4%) موقفاً محايداً، ربما نتيجة عدم اطلاعهم الكافي على حجم المصادر الحيواني وأثره الاقتصادي.

تشير هذه النتائج إلى أن السودان يتمتع بميزة نسبية واضحة في قطاع المصادر الحيواني، إلا أن تعظيم الاستفادة منها يتطلب سياسات داعمة، تشمل تحسين صحة الحيوان، تطوير مراكز الحجر البيطري، وتبني استراتيجيات تسويقية حديثة تستهدف الأسواق الخليجية والعربية بشكل أكثر فاعلية.

جدول (22) آراء أفراد العينة حول استغلال موارد السودان الزراعية لتحقيق مقولة "سلة غذاء العالم"

العبارة	النسبة
اوافق	80%
لا اوافق	18%
محايد	2%
المجموع	100%

يبين الجدول (22) آراء أفراد العينة حول إمكانية استغلال موارد السودان الزراعية لتحقيق مقولة أنه قد يصبح "سلة غذاء العالم". وتوضح النتائج أن الغالبية العظمى من المشاركين (80%) أبدوا موافقتهم، وهو ما يعكس إيمانًا واسعًا بالإمكانات الزراعية الكبيرة التي يمتلكها السودان من حيث الأراضي الخصبة، المياه، والتنوع المناخي.

في المقابل، لم يوافق (18%) على هذا الطرح، ربما نتيجة إدراكهم للتحديات الواقعية التي تواجه القطاع الزراعي مثل ضعف البنية التحتية، محدودية الاستثمارات، وعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي. بينما اتخذت نسبة صغيرة (2%) موقفًا محايدًا.

تشير هذه النتائج إلى أن السودان يمتلك مقومات زراعية ضخمة تؤهله ليكون قوة إقليمية ودولية في الأمن الغذائي، إلا أن تحقيق ذلك يتطلب إصلاحات هيكلية عميقة تشمل تحديث نظم الري، تبني التكنولوجيا الزراعية، جذب الاستثمارات الأجنبية، وتطوير شبكات النقل والتخزين لضمان وصول المنتجات إلى الأسواق بكفاءة.

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

جدول (23) آراء أفراد العينة حول دور النشاط التجاري الخارجي كقوة اقتصادية للدولة وتعزيز علاقاتها التجارية

العبارة	النسبة
اوافق	70%
لا اوافق	24%
محايد	6%
المجموع	100%

المصدر : اعداد الباحث من بيانات الاستبانة 2025م

يبين الجدول (23) آراء أفراد العينة حول أهمية النشاط التجاري الخارجي في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز العلاقات التجارية للدولة مع العالم الخارجي. وتوضح النتائج أن غالبية المشاركين (70%) وافقوا على أن النشاط التجاري الخارجي يمثل قوة اقتصادية حقيقية للدولة، إذ يسهم في تنويع مصادر الدخل، زيادة العائدات من العملات الأجنبية، وفتح أسواق جديدة للمنتجات الوطنية.

في المقابل، لم يوافق (24%) من أفراد العينة، وهو ما قد يُعزى إلى اعتقادهم أن ضعف السياسات التجارية أو المعوقات الإدارية والوجستية تحد من الدور الفعلي للنشاط التجاري الخارجي في الوقت الراهن. بينما شكّلت نسبة المحايدين (6%)

شريحة محدودة، ربما تعكس عدم وضوح الرؤية لديهم حول الأثر المباشر للنشاط التجاري الخارجي.

تشير هذه النتائج إلى أن النشاط التجاري الخارجي يُعتبر رافعة اقتصادية للدولة ومصدرًا أساسيًا لتقوية علاقاتها الاقتصادية والدبلوماسية، إلا أن الاستفادة المثلى منه تتطلب تطوير التشريعات التجارية، تحسين بيئة الاستثمار، وتعزيز البنية التحتية للنقل واللوجستيات.

محور تجارة السودان :

أن السودان كدولة منتجة ومصدرة للقول السوداني والسمسم والذرة والصمغ العربي بنسب مقدرة ولك مستقبلًا سترتفع معدلات الانتاج للسلع المذكورة أعلاه ، بالإضافة إلى التوقعات من دخول سلعة الاسمنت والقمح بعد انتقالها من مرحلة الاكتفاء الذاتي إلى مرحلة التقدير .

الخاتمة:

أظهرت نتائج تحليل الجداول (1 حتى 23) صورة متكاملة عن خصائص عينة الدراسة واتجاهاتها نحو دور ميناء بورتسودان وتجارة السودان الخارجية خلال الفترة المدروسة.

فعلى مستوى الخصائص الديموغرافية، بينت الجداول (1 حتى 4) أن غالبية المشاركين من الذكور، يتمتعون بخبرة عملية طويلة تتجاوز 21 عامًا، ومستوى تعليمي مرتفع (غالبية فوق الجامعي)، ويشغل معظمهم مناصب إدارية في الميناء. هذا التكوين يعكس أن العينة المدروسة تضم كوادر مؤهلة وخبيرة في القطاع البحري، مما يُضفي مصداقية على آرائهم ونتائج الدراسة.

أما فيما يتعلق بفرضيات الدراسة (الجدول 5 حتى 10)، فقد أظهرت النتائج أن هناك إجماعًا واسعًا على أهمية تطوير ميناء بورتسودان ودوره في دعم التجارة الخارجية والاقتصاد الوطني. حيث وافق معظم المشاركين على أن الميناء قادر على تلبية احتياجات التجارة، ويمكن تحويله إلى ميناء حديث، وأن التطوير الجاري يسهم في رفع الإنتاجية والتنافسية وجذب الاستثمارات. هذا يؤكد أن التطوير المستمر للميناء ليس خيارًا بل ضرورة استراتيجية لمواكبة المتغيرات العالمية وتعزيز موقع السودان التجاري.

أما فيما يخص محور تجارة السودان الخارجية (الجدول 11 حتى 23)، فقد عكست النتائج أن هناك وعيًا كبيرًا لدى العينة بإمكانات السودان الزراعية والحيوانية والموارد الطبيعية، حيث اعتبر 80% أن السودان قادر على أن يكون "سلة غذاء العالم". كما أكد غالبية المشاركين على أهمية الصادر الحيواني والبتترول والقطن كمصادر رئيسية للدخل القومي. في المقابل، أظهرت بعض الجداول (مثل الذرة والقول السوداني والقمح) تباينًا في الآراء حول دورها في دعم الصادرات، وهو ما يُشير إلى أن مساهمة هذه السلع في التجارة الخارجية لا تزال غير مستقرة أو دون المستوى المطلوب، وتحتاج إلى سياسات إنتاج وتسويق أكثر فاعلية.

بشكل عام، يمكن القول إن التحليل الكمي يعكس اتجاهين رئيسيين:

1. اتفاق واسع على الدور المحوري لميناء بورتسودان في دعم التجارة الخارجية والاقتصاد الوطني، مع قناعة بضرورة تطويره وتحويله إلى ميناء محوري إقليمي.

2. إدراك واضح لإمكانات الموارد السودانية الزراعية والحيوانية، لكن مع اعتراف بوجود تحديات تحد من استغلالها الكامل في التجارة الخارجية، مثل ضعف البنية التحتية، محدودية الاستثمارات، وقصور السياسات التسويقية.

وبناءً على ذلك، تؤكد نتائج الدراسة أن تحقيق التنمية الاقتصادية في السودان عبر قطاع النقل البحري والتجارة الخارجية يتطلب رؤية استراتيجية شاملة تجمع بين تطوير البنية التحتية للموانئ، تعزيز القدرات التشغيلية واللوجستية، وتبني سياسات إنتاج وتسويق حديثة للموارد الوطنية.

الاستنتاجات:

استناداً إلى نتائج التحليل الكمي للجدول (1 حتى 23) والقراءة المتأنية لمعارف وممارسات عينة الدراسة، يمكن استخلاص الاستنتاجات الآتية:

1. ميناء بورتسودان يمثل العمود الفقري للتجارة الخارجية السودانية، حيث يُسهم بشكل مباشر في حركة الصادرات والواردات ويدعم الاقتصاد الوطني، مع إدراك واسع لأهمية تطويره ليواكب المتغيرات العالمية.
2. هناك قناعة كبيرة بإمكانية تحويل الميناء إلى ميناء محوري إقليمي، خاصة مع موقع السودان الاستراتيجي على البحر الأحمر وامتلاكه إمكانات لوجستية تؤهله للقيام بدور رئيسي في التجارة العابرة (الترانزيت).
3. تتسم عينة الدراسة بخصائص علمية وخبرات طويلة (غالبية فوق الجامعي وذوي خبرة تزيد عن 21 سنة)، مما يجعل النتائج أكثر موثوقية ومبنية على خبرات عملية متراكمة في المجال البحري والتجاري.
4. على الرغم من أن هناك إجماعاً على أهمية السلع التصديرية التقليدية (مثل القطن، الصمغ العربي، الثروة الحيوانية، والبترو)، إلا أن مساهمة بعض المحاصيل مثل الذرة والفول السوداني والقمح ما تزال محل تباين في الآراء، وهو ما يعكس قصوراً في استغلال إمكاناتها التصديرية.
5. هناك تحديات هيكلية تعيق تطوير التجارة البحرية، من بينها ضعف البنية التحتية اللوجستية، محدودية الاستثمارات، ضعف التشريعات التجارية، وتعقيد الإجراءات المرتبطة بالصادر والوارد.
6. إدراك غالبية المشاركين أن السودان يمتلك الموارد الزراعية والحيوانية الكافية ليكون "سلة غذاء العالم" يعكس إمكانات ضخمة غير مستغلة بالشكل الأمثل.

التوصيات:

بناءً على الاستنتاجات السابقة، تقدم الدراسة التوصيات الآتية:

1. تطوير وتحديث ميناء بورتسودان بصورة عاجلة عبر التوسع في الأرصفة وساحات التخزين، وتبني التكنولوجيا الحديثة في عمليات الشحن والتفريغ، وتحويله إلى ميناء محوري يخدم التجارة الإقليمية والدولية.
2. تسهيل الإجراءات الجمركية واللوجستية من خلال تطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Window System)، بما يسهم في تسريع حركة الصادر والوارد وتقليل التكاليف وزمن التداول.
3. تنويع قاعدة الصادرات السودانية عبر دعم القطاعات الزراعية (القمح، الذرة، السمسم، الفول السوداني) وتحسين تقنيات الإنتاج والتخزين والتسويق لزيادة قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.
4. تعزيز الصادر الحيواني من خلال تحسين خدمات الحجر البيطري، وتطوير أنظمة النقل المبرد، وتبني معايير الصحة الحيوانية العالمية لتلبية متطلبات أسواق الخليج والدول العربية.
5. إعادة إحياء محصول القطن عبر دعم مشروعات الري وتبني تقنيات حديثة في الزراعة والحصاد والتسويق.

العالمي، ليعود كمصدر رئيسي للعملات الأجنبية.

6. جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية في قطاع النقل البحري واللوجستيات، مع توفير بيئة تشريعية محفزة وخالية من التعقيدات البيروقراطية.

7. بناء قدرات الكوادر البشرية العاملة في الموانئ عبر برامج تدريبية متخصصة في الإدارة البحرية، التكنولوجيا اللوجستية، وإدارة سلاسل الإمداد، بما يضمن رفع كفاءة التشغيل.

8. إنشاء مناطق حرة تجارية ولوجستية مرتبطة بميناء بورتسودان لجذب الاستثمارات وزيادة القيمة المضافة للبضائع، بما يعزز موقع السودان كمركز إقليمي للتجارة.

9. تبني سياسات حكومية طويلة المدى تستند إلى رؤية استراتيجية لقطاع النقل البحري والتجارة الخارجية، تضع في اعتبارها المتغيرات الاقتصادية والسياسية الإقليمية والدولية.

المصادر والمراجع :

- النقل والشحن والتأمين التدريب في علوم القانون الدولي / نكيد يوسف حسن يوسف 2013م
- النطاح ، (بدون) دور المؤسسات في صناعة النقل البحري وتنامي الحوادث تأليف محمد احمد
- اقتصاديات وسياسات النقل البحري ناك ايمن الحراري (0)
- الاستراتيجيات التسويقية الدوالي وشرب النداء التحري وليد محمد محمود السيرقي ، (بدون)
- السفينة وصناعة النقل التي تأليف السيد حسين جلال (2)
- البحث العلمي الدليل التعليمي السلطان وخليفة - السيولي محمد حجارة
- التطورات المنهجية وعمارة التحف العاني / تأليف اجد العلى ريست حال (بدون)
- التفكير العلمي والمنهجية / تأليف حال عليم ، (النور)
- اقتصاديات التجارة الخارجية / تأليف القسم عازم شديد البري Long
- التجارة الخارجية / تأليف جمال مو بدال الأعمال ، (تمون)
- التجارة الخارجية / تأليف - رخاء المصادر وطبان الشريف وعكم داوود و مصطفى سلمان ، (بدون)
- التجارة الخارجية بمنظور علمي منقطع شارة ان خالد احمد فرد ان المنهالي . (ستون)
- التجارة الخارجية / تاليت - طاقة الامين ، ولون)
- اقتصاديات التجارة التجارية والسلام علي داود والدن، مصور والدسم البرايمة وعداد سكان ، ولم).

المراجع الأجنبية:

- Alderton, P. M. (2008). *Port Management and Operations* (3rd ed.). London: Informa Law.
- Cullinane, K., & Wang, T. F. (2006). Container terminal development, ownership and operation in China. *Maritime Policy & Management*, 33(2), 149–160.

<https://doi.org/10.1080/03088830600612765>

- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.
- UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org/>
- Alderton, P. M. (2008). *Port Management and Operations* (3rd ed.). London: Informa Law.
- Cullinane, K., & Wang, T. F. (2006). Container terminal development, ownership and operation in China. *Maritime Policy & Management*, 33(2), 149–160.
<https://doi.org/10.1080/03088830600612765>
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2008). Containerisation, box logistics and global supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 10(1-2), 152–174.
<https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100196>
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.