

Multi-year Expert Meeting  
on Transport, Trade Logistics and Trade  
Facilitation:

**Third Session:  
Small island developing States:  
Transport and trade logistics challenges**

24 – 26 November 2014

Statement by

**Mr. Ahmed Yusif Yagoob**  
National Secretariat for WTO Affairs  
Ministry of Trade, Republic of the Sudan

This expert paper is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the view of the United Nations.

جمهورية السودان  
THE REPUBLIC OF THE SUDAN

مقدم الورقة:  
احمد يوسف يعقوب – الخبير في مجال النقل  
AHMED YUSIF YAGOOB

# أمانة منظمة التجارة العالمية

MULTI - YEAR EXPERT MEETING ON  
TRANSPORT, TRADE LOGISTICS AND TRADE  
FACILITATION

GENEVA 24 – 26 – NOVEMBER 2014

بسم الله الرحمن الرحيم

يعتبر النقل بإشكاله ووسائله المختلفة من أهم وسائل تنشيط التبادل التجاري محلياً وإقليمياً ودولياً. وذلك من خلال تبادل البضائع وحركة رؤوس الأموال والأفراد، وللنقل أهمية عظيمة في الاقتصاد وظهر انه أهم جزء من النشاط الإنتاجي للقطاعات الاقتصادية مثل (الزراعة، الإنتاج الحيواني، الصناعة، السياحة والتجارة) بالإضافة إلي دوره الرائد في التنمية الاجتماعية والأمن الغذائي.

السودان يمتلك كل أنواع النقل البري، السكة حديد، النقل الجوي، النقل البحري والنهري. منذ قيام منظمة التجارة العالمية استخدمت قواعد وموضوعات جديدة في التجارة وفي هذا الإطار يأتي النقل ضمن الاتفاق العام لشأن التجارة والخدمات بجانب خدمات وسائل النقل في قيمة التجارة العالمية. من هنا ظهرت اتفاقيات دولية لتنظيم هذه الخدمة ونشير هنا إلي عدم وجود منظمة دولية ممثلة للحكومات حتى الان تحكم قطاع النقل البري كما هو الحال لنشاط النقل الجوي والنقل البحري.

السودان كغيره من الدول يسعى حثيثاً لتطوير علاقاته الاقتصادية علي المستوى الإقليمي والثنائي والدولي وخاصة مع دول الجوار مستفيداً من الموقع الجغرافي الذي يربطه بحدود مشتركة مع سبعة دول لها علاقات تجارية واجتماعية وهي:

(1) مصر (2) ليبيا (3) تشاد (4) إفريقيا الوسطي (5) جنوب السودان (6) إثيوبيا (7) ارتريا

وقد تم ربط السودان مع كل من جمهورية مصر العربية وإثيوبيا وارتريا وأصبحت الحركة التجارية والتنقل بين هذه الدول متاحاً مع التجارة الحدودية مع هذه الدول.

بالنسبة للدول العربية يعتبر السودان دولة زراعية إذ له من الأراضي والثروات المائية والبنية التحتية في مجال الكهرباء وشبكة الطرق مما يمكنه لزراعة كل ما يحتاج إليه الإقليم إن مساعي السودان للانضمام إلي منظمة التجارة العالمية له اعتبارات كبيرة لا بد من مزيد من التطوير لقطاع النقل واقتصادياته وخدماته اللوجستية لأجل تخصيص التكلفة وخاصة تكلفة الصادر حتى يتسني له المنافسة في الأسواق العالمية.

يؤدي النقل إلي توسيع السوق واستيعاب تكلفة الزيادة المتوقعة في الإنتاج ورفع الكفاءة من خلال اقتصاديات الحجم الكبير.

إن الطبيعة الغير متجانسة لاقتصاديات الدول تعني إن أي دولة لا يمكنها توفير كل احتياجاتها ولا بد من توفير بعض الاحتياجات من الدول الأخرى بالإضافة إلي إن النقل يؤدي للتواصل بين الشعوب وتوفير السلع الضرورية ورفع مستوى المعيشة ويساعد علي الاستقرار والحد من الهجرة من الريف إلي المدن.

السودان يمتلك خطة عامة (master plan) بين وزارة النقل ووزارة المالية موجهة نحو كل قطاعات النقل ولقد جرت تحسينات كبيرة وامتدت شبكة الطرق إلي كل أنحاء البلاد هنالك طريق يربط الولايات الخمسة بدارفور مع شبكة الطرق يسمى الطريق الغربي وقد أدي إلي تحسن في الأسعار وساعد في حركة المواطنين علي السفر بالإضافة إلي طريق تحت التشييد يسمى طريق بارا - الأبيض حيث انه يوجد أكبر سوق للمحاصيل والصمغ العربي في العالم.

#### النقل البري:

تقسيم الطرق في السودان Asphalt Paved Roods

طرق خرسانية Gravel Roods

طرق ترابية Earth roads

Inland water ways

#### السكة حديد:

السودان يمتلك أطول خط سكة حديد بعد دولة جنوب إفريقيا وطوله 4578 كيلو وانشأ سنة 1890م وللأسف الشديد لم يجد اهتمام وافر من كل الحكومات السابقة حتى تدني هذا القطاع وخاصة بعد الحصار الاقتصادي علي السودان وقد تأثر هذا المجال تأثير مباشر لعدم وجود قطع الغيار اللازمة والقاطرات الكبيرة ولذلك نري إن رفع الحصار عن السودان سيؤدي إلي تحسن كثيراً في نشاط هذا المجال مما يساعد في انسياب الحركة التجارية بين الدول الحبيسة والدول المجاورة لها وربط السكة حديد بالطرق البرية والنهرية.

إن هذا الحصار قد وقع أثره الكبير علي المواطنين فكم من أسرة فقدت مصادر دخلها بسبب توقف بعض المؤسسات والخدمات وهنالك حوادث الطائرات التي راح ضحيتها الكثيرين من أبناء الشعب بسبب منع قطع الغيار التي اعتمدت عليها السكة حديد والنقل الجوي.

#### النقل البحري والنهري : maritime transport

Inland water ways

في السودان توجد ثلاثة طرق مائية عن طريق النيل الأزرق - النيل الأبيض - نهر النيل وهي غير مستغلة استغلال كامل ومعروف ان النقل النهري من ارخص وسائل النقل ولا يحتاج لبنيات تحتية كثيرة وعليه نأمل في ان يستغل استغلال جيد البحر الاحمر :-

هذا النوع من النقل البحري يتمركز في بورتسودان وهو المخرج الوحيد للصادر والوارد وتصدير البترول من بشائر كما يوجد ميناء في سواكن يلعب دوراً كبيراً في تزويد حركة المسافرين خاصة إلى المملكة العربية السعودية، ومن ايجابيات هذا القطاع يعتمد اعتماداً كاملاً علي التمويل الذاتي.

تم تطوير جهاز الجمارك في الفترة الأخيرة بالنظم الحديثة وذلك لسرعة التخليص الحديثة وتطبيق المعايير الدولية كما توجد كوادر مدربة لدي سلطات الجمارك تتفهم دورها في تسهيل حركة البضائع وذلك علي حسب متطلبات النظم التجارية الحديثة وتطبيق المعايير الدولية واعد البنك الدولي دراسة تشخيصية لتخصيص تكلفة التجارة للاستفادة منها في دمج التجارة في التنمية.

يمتلك السودان 11 مطاراً موزعة علي الأقاليم بالإضافة لمطار الخرطوم الدولي وذلك لترحيل الفواكه والخضروات واللحوم للأسواق العربية، مطار الخرطوم محدود في البنية التحتية وذلك لعدم قدرته للتصدير الجوي هذا القطاع من أكثر القطاعات التي تأثرت بالحصار المفروض علي السودان وذلك لعدم وجود اسبيرات وتوجد طائرات تابعة في المطار لعدم وجود الاسبيرات.

هنالك خطة لعمل مطار جديد يبعد 40 كيلو متر غرب الخرطوم له المقدره لاستيعاب اكبر الطائرات في العالم ويستقبل أكثر من 12 مليون مسافر في السنة وله مخازن بمساحة 6 ألف متر مربع.

تقرير منظمة الزراعة العالمية 1997م بان السودان يمتلك القدرة لتزويد العالم باللحوم مشتقاتها لأكثر من مائة وخمسة وتسعون مليون نسمة عدد الدول التي استوردت اللحوم من الخارج مع دول أخرى يزيد عن 161 دولة مما يدل علي زيادة درجة التبادل بين الدول الاخرى لتغطية احتياجاته.

### مشكلة الدول الحبيسة التي تجاور السودان : landlocked countries

للسودان فرصة كبيرة تمكنه من خدمة دول الجوار وخاصة الدول الحبيسة مثل تشاد، إفريقيا الوسطى، إثيوبيا، جمهورية جنوب السودان. ويمكن ربط الطرق البرية مع دول الجوار مثل طريق الجنينة تشاد وكوستي مع جوبا عن طريق النيل.

ونسبة للأداء المنخفض لهذه الدول إن هذه الفرصة عظيمة للسودان وذلك من خلال الجدول الآتي الذي يبين حوجة الدول الحبيسة نسبة لبعدها من الموانئ مما زاد قيمة تكلفة الترحيل وزمن العبور للبضائع، ان توصيل شبكة الطرق البرية والسكة حديد مع الدول الحبيسة ليكون السودان (corridor) ومخرج رئيسي لهذه الدول وذلك بتقليل التكلفة وزمن العبور.

City in landlocked country	Port. Man corridor	mode	Distance (km)	Transit time (days)	Transit (18-40)tones container
BANGUI . CAR	DOUALA (CAMEROON)	ROAD	1445	28	US\$6000
N. DJAMENE . CHAD	DOUALA CAMEROON NGAOUNDERE	ROAD/RAIL	1830	60-28	US\$8500
ADDIS ABABA. ETHIOPIA	DJIBOUTI	ROAD	771	30	US\$1472
JOBA. SOUTH SUDAN	MOMBASA (KAENYA) VIA KAMPALA	ROAD RAIL	1835	20	US\$8376

Reface: dtis2014 data:date

### مشكلة الدول SIDS:

1. أما بالنسبة للدول SIDS فان التحسين في تطبيق مبادئ الحكم المؤسسي الراشد (Corporate Governance) يعتبر من المعايير الهامة لمواجهة المشاكل من خلال تطبيق الشفافية والإفصاح وتحمل المسؤولية الاجتماعية وخاصة من الدول الصناعية الكبرى التي تسببت في التغير المناخي climate change.

2. علي هذه الدول ان ترسم خارطة طريق وإستراتيجية واضحة وخطة عامة (Master plan).

علي الخبراء المشاركين في هذا المؤتمر ان يتبنوا خطط ودراسات علي حسب الموقع الجغرافي لهذه الدول من الدولة SID لضمان انسياب السلع والبضائع والانفتاح علي العالم.

## المشاكل والمعوقات:

توجد ثلاثة معوقات كبيرة وهي:

### Infrastructure Regulation Services

معروف ان هنالك تلازم وثيق بين التجارة والنقل وتعتبر المعوقات من المشاكل المزمنة داخل القطاع نفسه أو من العوامل الخارجية تتطلب تحديدها لدراسة أسبابها واضعين في الاعتبار حجك القطاع وقيمة الاستثمارات المالية لمشروعات النقل البري ضرورة رفع الكفاءة وخفض تكلفة التشغيل وأهمية دور الدولة رعاية القطاع.

(1) تمثل تكاليف النقل قيمة عالية من قيمة السلع المنقولة وتلتهم 30% من عائدات الصادر والوارد.

(2) الاستثمار الانطباعي تجربة سلبية أدى إلي ما يسمي Over Supply ولذلك لعدم وجود دراسات الجدوى الاقتصادية الدقيقة مما خلق عدم توازن بين الطاقة وحجم الطلب علي الخدمة صادراً ووارداً.

(3) المنافسة الشديدة في عرض أسعار الترحيل تجربة سلبية وطريقة دفع النولون أدى إلي انخفاض في العائد وبالتالي علي عدم القدرة علي الصيانة والتأهيل.

(4) تقادم أساطيل الشاحنات من حيث الموديل وتطبيق برنامج صيانة بالإضافة إلي طول زمن الرحلة وعدم التغطية التأمينية أو تطبيق طرق النقل الحديثة.

(5) عدم الاهتمام لحساب التكلفة والإهلاك.

(6) غياب الخبرة الإدارية والفنية وإتباع النظم الحديثة للتشغيل.

(7) ضعف الأداء للموانئ وربط إجراءات المناولة والمساحات المخصصة واستلام وتسليم البضائع بالإضافة إلي إجراءات التخليص التي بدأت تتعافي.

(8) تداخل القوانين وتضارب وتعدد السلطات بين الجهات ذات الصلة بخدمة النقل.

(9) اكبر مشكلة persistent ومتجددة رغم الجهود المبذولة وهي شبكة المواصلات

الداخلية وخاصة داخل العاصمة نسبة لتكدس مواعين النقل الصغيرة مع محدودية الطرق وضيقها داخل العاصمة مما سبب في الاختناقات المرورية والحوادث بنسبة عالية وخاصة بين المشاة

،،،،، وشكراً جزيلاً،،،،،