

هيئة سكة حديد السودان

مهندس/ عمر محمد محمد نور

النشأة:

تعتبر هيئة السكة الحديد إحدى أطول الشبكات الحديدية بأفريقيا والوطن العربي وتبلغ أطوال خطوطها الرئيسية حوالي 4578 كيلومترا . كما تبلغ جملة أطوال الشبكة بما فيها الخطوط الفرعية حوالي 59.1 كيلومترا من الخطوط المفردة باتساع 3 قدم و 6 بوصات (أي ما يعادل 1.67 مليمترًا).

لقد بدأ إنشاء الخطوط عام 1897م في ظل الاحتلال الإنجليزي المصري واكتمل معظمها قبل عام 1930م . تمتد الخطوط الرئيسية من بور سودان مرورا بعطيره للخرطوم - كما يوجد خط مناوب يربط الميناء بور سودان عن طريق كسلا. تمتد الشبكة نحو الشمال بخطوط فرعية لكل من كريمة ووادي حلفا . وفي اتجاه الغرب لتصل الأبيض ثم نيالا التي وصلتها عام 1959م وواصلت امتدادها حتى واو في الجنوب عام 1962م .

وقد كان آخر الإمتدادات هي خط المجلد أبو جابره (52 كم) وخط المصفاة الذي يربط بين المصفاة ومحطة الأبيض بطول (1.1 كم) الذي شيد عام 1996م وخطوط مصفاة الخرطوم بطول 12 كيلومتر والتي اكتمل تشييدها في 3 يونيو 2000م (الخرطة مرفقة).

النظام الإداري للهيئة :

تدار هيئة السكة الحديد بوساطة مجلس إدارة ومدير عام يقوم بتنفيذ سياسات المجلس ويعاونه خمسة نواب . وتحقيقا لسياسة اللامركزية في التشغيل تم تقسيم الهيئة إلى خمسة أقاليم: وهي الإقليم الشرقي ورناسته بور سودان ، الإقليم الشمالي رناسته عطيره ، الإقليم الأوسط ورناسته الخرطوم ، الإقليم الجنوبي ورناسته كوستى ، الإقليم الغربي ورناسته باننوسه .

الدور الاقتصادي والاجتماعي :

- 1- تقوم السكة الحديد بنقل الصادر من الحاصلات الزراعية والحيوان وبأسعار تصل إلى نصف فئات النقل بوسيلة النقل البديلة - الشاحنات وتساهم بذلك في تعزيز المقدره التنافسية للصادرات السودانية.
- 2- تحافظ السكة الحديد بمواعين نقلها المتخصصة لمختلف أنواع السلع - عربات الهوير - عربات نقل الحيوان - الثلاجات... الخ على خصائص السلع المنقولة وأيضا سلامة وصولها بوقايتها من العوامل الطبيعية وحمايتها من السطو والسرقة.
- 3- تتفرد السكة الحديد بخاصية مقابلة متطلبات نقل المعدات ذات الأطوال والأحجام الكبيرة وذلك بوضعها على أكثر من عربة حسب طول المعدة. وقد قامت السكة الحديد بنقل كل المعدات من هذا النوع وأخرها معدات وآليات مصافي البترول وخط أنابيب نقل المواد البترولية .

- 4- تقوم السكة الحديد بتقديم خدماتها ليس فقط بدافع الربح ولكن في بعض الأحيان لدواعي اجتماعية وإنسانية - وخير مثال لذلك تسيير قطار ركاب الخرطوم / حلفا والذي يسير في أوقات كثيرة بنسبة مشغولية للمقاعد لا تتعدى 30% .
- 5- ظلت السكة الحديد ورغم شح الإمكانيات التي واجهتها وعدم توفر الاحتياجات الملحة من قطع الغيار تفي بكل متطلبات النقل الاستراتيجي. فقد قامت الهيئة خلال السنوات الماضية بتسيير قطارات السلام لمناطق بحر الغزال بجنوب السودان. وقامت الهيئة أيضا بمقابلة متطلبات نقل المخزون الاستراتيجي إلى نبالا لتغطية الفجوة الغذائية بغرب البلاد حيث لا وسيلة أخرى لإنقاذ الموقف خلال هذا العام.
- 6- تعتبر السكة الحديد بوصفها ناقلا قوميا رئيسيا مثبتا لأسعار النقل - ويؤثر السعر صعودا وهبوطا بأداء السكة الحديد. ففي الفترة الأخيرة مثلا وتحديدًا خلال شهر سبتمبر وأكتوبر الماضي ونتيجة لتراجع الأداء بالسكة الحديد فقد ارتفع سعر الطن بالشاحنات من بورتسودان إلى الخرطوم إلى 12,000 دينار بالمقارنة مع 6,500 دينار قبل مطلع العام - علما بأن فئات النقل بالسكة الحديد لا تتجاوز 5,000 دينار .
- 7- تساهم السكة الحديد بتحقيق قيمة مضافة للاقتصاد القومي تقدر بمليارات الدنارات.
- 8- تعتبر السكة الحديد من أكبر المؤسسات الإنتاجية والخدمية التي تخلق فرص عمالة للمواطنين وفي مختلف أنحاء القطر ويتجاوز عدد العاملين بها حاليا 13,700 ألف مستخدما.

مزايا السكك الحديدية :

السرعة :

منذ حوالي أكثر من ثلاثين عاما رأت شركات جديدة للسكك الحديدية ذات السرعات الكبيرة النور في العالم مثل اليابان وفرنسا حيث تبلغ السرعة 300 كم/ساعة وأكثر.

الأمان :

إن تصميم السكك الحديدية جعل منها إلى حد كبير وسيلة النقل الأكثر أمانا. إن تحليل إحصائيات الحوادث مثلا في فرنسا وبمقارنة حوادث الوفيات في وسائل النقل المختلفة نجد أنه إذا كانت واحدة في السكة حديد تكون عشرة في الطائرات ومائة في الطرق البرية.

تلوث البيئة :

بالنسبة للتلوث الجوي تتفوق قطارات الديزل على المحرك الذي يشتغل بالبنزين في السيارات وذلك في مجال التلوث الجوي. إن ما تحدثه السكة الحديد من تلوث جوي يقل عشرين مرة مما يبعثه المحرك الذي يشتغل بالبنزين. وفي الحدود التي يكون فيها خط السكك الحديدية مكهربا لا يحدث أي تلوث مباشر.

استهلاك الطاقة :

بالنظر للتطور الكبير في استهلاك الطاقة في العالم ولمحدودية الطاقة المتوفرة المحدودة خاصة في المجال النفطي فمن المرغوب فيه جدا تخفيف هذا الاستهلاك إلى أدنى حد ممكن وقد أظهرت الدراسات التي أجريت في هذا المجال إن وسائل النقل في الدول المتطورة تستهلك حوالي 25 في المائة من طاقة البلد (أكثر من 40% من استهلاك البترول) بينما تستهلك السكك الحديدية أكثر بقليل من 1 في المائة وهذا ما لا يتناسب مع أحجام نقل المسافرين والبضائع. كما إن السكك الحديدية هي وسيلة النقل الوحيدة القادرة على استخدام الطاقة الكهربائية التي يقل سعرها كثيرا عن سعر البترول.

مراحل تطور هيئة السكة حديد

الحقبة الأولى 1897 - 1960

تشييد الخطوط الحديدية التي اكتمل معظمها في العام 193. وكان عدد الواورات البخار 112 وابور سفري وعدد 61 وابور مناورة وعدد 5281 عربات بضاعة وعدد 530 فنتاس.

الحقبة الثانية : 1960 - 1970

تم خلالها شراء 65 وابور ديزل وادخلت التصادمات الأتوماتيكية وتغيير خط بورسودان / الخرطوم إلى قضيب زنة 90 رطل وخط كسلا / هيا إلى قضيب زنة 75 رطل للياردة . بتكلفة بلغت 83 مليون دولار وتحقق خلال الفترة رقم قياسي لنقلات في العام 1964 بترحيل 3.1 مليون طنا من البضائع .

الحقبة الثالثة: 1970 - 1975

تم خلال الفترة دعم القوة الساحبية والناقلة بشراء 14. عربة ركاب و 58 وابور ديزل سفريه وتوفير معدات للورش وبلغ جملة ما تم صرفه في هذه الفترة 33 مليون دولار .

الحقبة الرابعة : 1975 - 1990

شهدت إهمالا متعمدا من قبل السلطة الحاكمة آنذاك للسكة الحديد ونتج عن ذلك نقص كبير في احتياجات الهيئة التشغيلية مما أدى إلى انخفاض النقلات إلى حوالي نصف مليون طن.

الحقبة الخامسة : 1990 - 1995

بدأت منذ العام 1990م مع حدثين هامين أولهما اندلاع ثورة الإنقاذ الوطني واهتمامها بالسكة الحديد ورعايتها لمؤتمر إنقاذها الجامع الذي انعقد في العام 1991م وتبنيها لكل توصياته التي أكدت دور السكة الحديد المتعاطم في الاقتصاد السوداني وسمحت لها بحرية الحركة والتصرف. والحدث الثاني ممثل في مشروع إعادة التأهيل الذي شارك في تمويله مجموعة من مؤسسات التمويل العالمية وعلى رأسها البنك الدولي بحجم تمويل بلغ 76 مليون دولار خصص لإجراء الإصلاحات الملحة للبنية التحتية وتأهيل القوة الساحبية والناقلة وتوفير معدات الورش وقد أدت هذه الجهود إلى تمكين الهيئة للارتقاء بالطن المنقول إلى 2 مليون طنا خلال العام 1996م. وقد كان من المفترض إن يستمر مشروع إعادة التأهيل عبر خطة

خمسية تبدأ بعد نهاية مشروع التأهيل في مطلع يوليو 1993م وتنتهي في 3 يونيو 1998م ولم يتم ذلك بسبب للأوضاع العالمية المعلومة.

الحقبة الأخيرة : 1996 – 2000

بدأت منذ العام 1996م وحتى الوقت الحاضر. فعدم تنفيذ الخطة الخمسية المكتملة لمشروع إعادة التأهيل لم يمكن من ثبات واستمرار قوة الدفع التي بدأت منذ تنفيذ المشروع وشكل ذلك عاملاً رئيساً في بداية تراجع الهيئة في مطلع العام 1997

وكما إن الحظر الأمريكي الذي بدأ في نهاية العام 1997م شكل عاملاً رئيساً آخر في استمرار وتصاعد تدهور الأداء الذي انعكس بوضوح في متاحية القوة الساحبة والتي وصلت في الوقت الحاضر إلى ما لا يزيد عن 30 واطوراً. ونتج ذلك عن عدم توفر قطع الغيار للوابورات الأمريكية والتي تشكل أكثر من 75% من عهدة الوابورات بالهيئة إضافة إلى فرض الجمارك على الهيئة منذ يونيو 1998م.

ورشة العمل عام 1998م

سعت هيئة السكة الحديد لمواجهة ما ذكر من تحديات لعقد ورشة عمل يوم 15/12/1998م تحت عنوان (السكة الحديد ومتطلبات القرن الحادي والعشرين) وذلك بالتحضير المبكر واختيار كوكبة من العلماء والمختصين من داخل وخارج الهيئة تحت إشراف مركز الدراسات الاستراتيجية بالخرطوم. وبعد مداوات عديدة بين كل المشاركين تم عمل ستة موجهات استراتيجية تمثلت في الآتي :-

- 1- فصل البنى التحتية عن التشغيل.
 - 2- تبنى الدولة لتشييد وتطوير البنية التحتية من خطوط ووسائل اتصالات و اشارات.
 - 3- السماح بقيام شركات مساهمة عامه في كل الأنشطة عدا البنى التحتية وذلك بالتدرج الذي يضمن قيامها على أسس علمية رصينة
 - 4- إلزام الدولة بتوفير المتطلبات اللازمة للمرحلة الانتقالية وفق الخطط والبرامج المعدة بوساطة الهيئة.
 - 5- فتح مجال الاستثمار الكامل في تشييد وتشغيل امدادات الخطوط المقترحة والمستقبلية في كل أنحاء القطر لكل مستثمر.
 - 6- قيام مجلس عالي للنقل ومنحه الصلاحيات الملزمة للتنسيق بين وسائل النقل ووضع أولويات تنفيذ المشروعات الاستثمارية ويكون تابعا للأمانة العامة لمجلس الوزراء.
- وقد تم عرض كل ذلك على مجلس الإدارة ووزارة النقل وتم نقاش وإجازة كل التوصيات بوساطة القطاع الاقتصادي لمجلس الوزراء في جلسة تاريخية ترأسها الفريق الركن عمر حسن احمد البشير رئيس الجمهورية يوم 10/3/1999م.

وبعد ذلك تواصلت الجهود عبر الاجتماعات المكثفة والدراسات الجادة ووضعت خطة عمل واضحة ومحددة المعالم لتحويل تلك التوصيات إلى واقع ملموس في إطار خطة عمل لبرنامج الفترة الانتقالية وباستصحاب كل

ما برز من آراء ومقترحات خلال كل المداولات. وقد كان التنفيذ دون الطموح مما حتم مراجعة الأمر العام الماضي وتم ترتيب لقاء على كافة مستويات الدولة. وقد كللت هذه المساعي بزيارة غير مسبوقه للسيد رئيس الجمهورية للهيئة في اليوم الرابع والعشرين من شهر أكتوبر عام 2000م واجتماعه بالقيادة العليا للهيئة وإصداره للعديد من التوجيهات لمختلف جهات الاختصاص لدعم وتقوية قدرات السكة الحديد وتعزيز موقفها التنافسي وتتلخص تلك التوجيهات فيما يلي :-

- 1- تكوين لجنة لاعادة هيكلة السكة الحديد.
 - 2- إلزام كل الجهات الرسمية بسداد التزاماتها المالية التي تخص الهيئة و اجراء التسويات اللازمة.
 - 3- إن تتبنى وزارة المالية إعادة بناء السكة الحديد.
 - 4- توفير مبلغ (خمسة مليون وخمسمائة ألف دولار) لتعزيز القوة الساحبة (الوابورات).
 - 5- تخصيص مبلغ ثمانية عشر مليون دولار قرض صيني لتعزيز البنى التحتية للسكة الحديد وبذل الجهد لدفع المبلغ.
 - 6- توفير مبلغ عشرة مليون دولار من وزارة المالية وبنك السودان كقرض حسن للهيئة للبدء في تنفيذ البرنامج المقترح للخطة الاسعافية.
 - 7- إلزام جميع الولايات بتسجيل اراضي هيئة السكة الحديد ورسوم اسمية وإعادة كل الاراضي التي سبق الاستيلاء عليها.
- وقد تم بحمد الله وتوفيقه الشروع في تنفيذ التوصية الأولى الهامة الخاصة بإعادة هيكلة السكة الحديد وحوى التقرير كل خطوات الاصلاح الهيكلى المطلوب لتمكين السكة الحديد من مواجهة التحديات وتأمين بقائها واستمرارها في سوق نقل يتسم بالمنافسة الحادة. وقد أجاز وزراء القطاع الاقتصادي توصيات اللجنة ومن ضمنها التوصية الخاصة بإنشاء شركة مساهمة عامة .
- وأما بقية التوجيهات وبالاخص المسائل المالية المتعلقة بإعادة التأهيل فيجرى حالياً متابعتها وحث المسؤولين على اعلى المستويات لتنفيذها اذ انها تشكل حلولا عاجلة واسعافية لايقاف التدهور الذي لحق بالسكة الحديد وكاد ان يشل قدراتها .

الخلاصة :

- (1) لتوضيح وضع السكة الحديد منذ إنشائها حتى اليوم ولسهولة الإستدلال يرجى الرجوع للملحق (1) والملحق (2).
- (2) دور النقل في التنمية الاقتصادية وأهمية وضع خطة قومية للنقل بالرغم من تعدد أهداف التنمية الاقتصادية من قطر لآخر لكن هنالك أهداف مشتركة تتلخص في :-

- * نمو الدخل القومي الاجمالي مصحوبا بالتوزيع العادل بين السكان ومختلف أنحاء القطر .
- * الزيادة في نوعية ونقلات السلع النهائية والخدمات المتاحة للمستهلك والقطاع الصناعي.
- * تطوير البنية القومية الصناعية والزراعية لتحقيق الاكتفاء الذاتي وزيادة المصادر
- * إيجاد فرص عمالة اضافية للمواطنين والمحافظة على استمرارية هذه الفرص.

ولتحقيق كل هذه الاهداف بالكفاءة المطلوبة فإنه لابد من وضع خطة قومية للنقل يراعى فيها الآتي :

- 1- تكاملية وسائل النقل وليس تنافسيتها ويجب ان يشكل أهم متطلبات الرؤية الجديدة لقطاع النقل بالبلاد .
- 2- إنشاء مجلس عالي للنقل يتبع للأمانة العامة لمجلس الوزراء لتنسيق سياسات النقل وتحديد المشروعات الاستثمارية .
- 3- التقييد بالموصفات الفنية في استخدامات الطرق كالأوزان المحورية المقررة وفرض الرسوم الواقعية لاستخدام الطرق التي تعكس التكاليف الحقيقية لإنشائها واعادة تأهيلها لخلق شروط المنافسة العادلة بين وسائل النقل المختلفة .
- 4- تضمين مشروعات الطرق القومية الموازية للخطوط الحديدية كلفة إنشاء الكبارى العلوية أو المعابر الارضية وذلك لتوفير متطلبات السلامة عند التقاطعات الرئيسية .
- 5- مراعاة تشييد ممرات مياه بالطرق في مناطق السيول قبالة الممرات الموجودة بالخطوط الحديدية لتصريف المياه وتفادي القطوعات .

ملحق (1)

الإمكانات المتاحة ونتائج الأداء
 خلال الحقب المختلفة منذ بدء تشغيل الهيئة حتى عام 2002م

الحقبة	الإمكانات المتاحة				نتائج الأداء	
	الوابورات السفريّة الشغالة	وابورات المناورة	عربات البضاعة الشغالة	فناطيس الزيت الشغالة	الطن (بالآلف)	الطن الكيلومتري (مليون)
الأولى 1960 - 1897 (العام 1960)	118	52	4455	424	2.4	2.16
الثانية 1970 - 1960 (العام 1970)	123	58	4611	603	3.2	2785
الثالثة 1975 - 1970 (العام 1975)	1.9	52	3627	500	2.5	2274
الرابعة 1990 - 1975 (العام 1990)	41	10	2332	441	60	551
الخامسة 1995 - 1990 (العام 1995)	53	15	3127	490	109	1713
السادسة 2000 - 1996 (العام 2000)	35.1	15.6	2316	455	1.5	1213

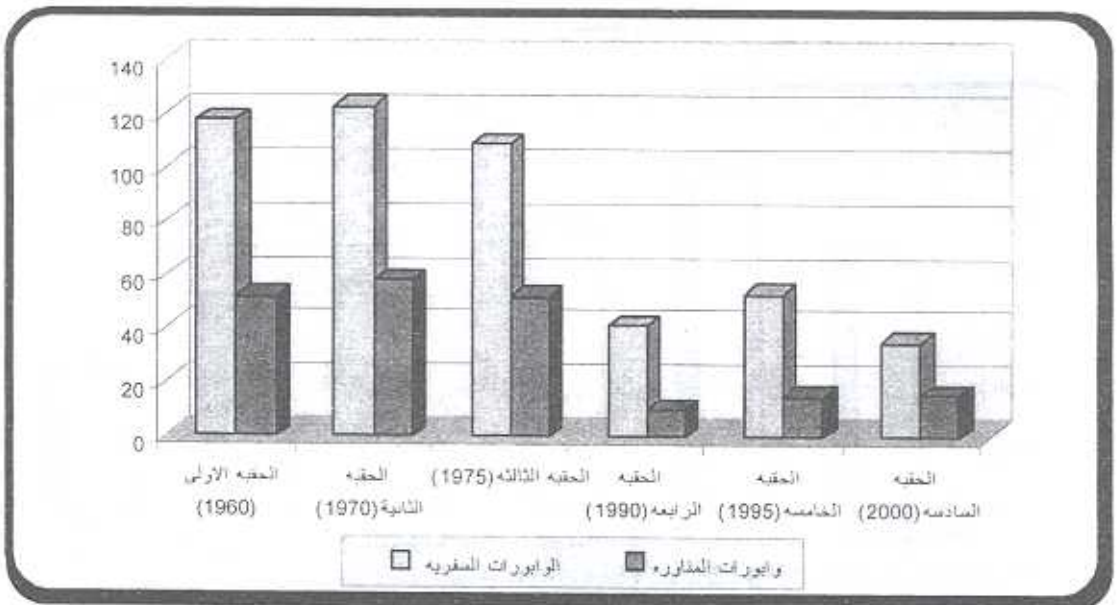
ملحق (2)

جدول يوضح نقلات الصادر
خلال الحقبة الرئيسية في مسيرة السكة الحديد

النسبة	الواردات والصادرات من وإلى الميناء			السكة الحديد		السنة	
	وارد	صادر	واردات الف طن	صادرات الف طن	واردات الف طن		صادرات الف طن
%96	%95		1.480	898	1.421	853	73/72
%87	%88		1.718	927	1.494	815	76/75
%60	%61		1.500	575	900	350	81/80
%21	%23		2.289	148	481	34	85/84
%14	%20		2.077	671	291	80	90/89
%32	%41		2.585	849	828	348	95/94
%23	%8		2.878	927	646	78	2000

الامكانيات المتاحة

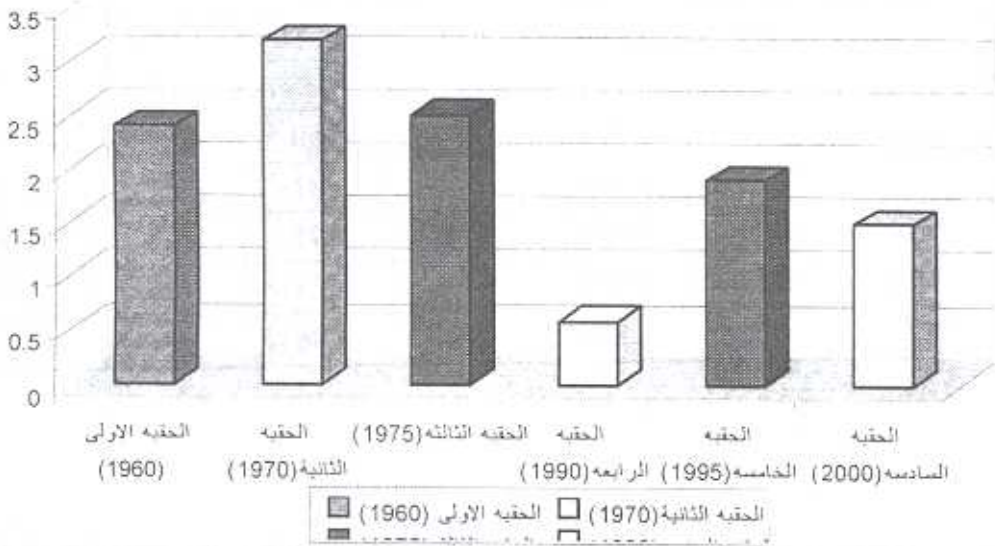
الوابورات (سفريه - مناوره)



العربات والفناطيس

نتائج الأداء، بالطن والطن الكيلومتري :

(1) الطن المنقول (بالالف)



(2) الطن الكيلومتري (بالمليون) :

