

يفترض أن يشمل مجال عمل النقل النهري الخطوط التالية :

1. الخطوط الجنوبية:

الخط	الطول	فترة العمل
كوستي - جوبا	1436 كيلومتر	طول العام
الخرطوم - كوستي	319 كيلومتر	طول العام
كوستي - ملكال	501 كيلومتر	طول العام
كوستي - جمبيلا	1069 كيلومتر	موسمي
كوستي - بانتيو	211 كيلومتر	موسمي
كوستي - الناصر	821 كيلومتر	موسمي

2. الخطوط الشمالية:

الخط	الطول	فترة العمل
كريمة - دنقلا	287 كيلومتر	طول العام
دنقلا - كريمة	60 كيلومتر	موسمي

3. خط النيل الأزرق:

الخط	الطول	فترة العمل
السوكي - الروصيرص	210 كيلومتر	موسمي

العوائق الملاحية :

تتلخص العوائق الملاحية فيما يلي:

- 1- أعشاب النيل : وتشكل عائقًا ملاحيًا في الخطوط الجنوبية
- 2- الرمال المتحركة : تتكاثر في نهر النيل بالإقليم الشمالي وبين تركاكا وجوبا في الإقليم الجنوبي وتجعل من العيسر السير خلال ساعات الليل في تلك المناطق .
- 3- المنعطفات : توجد منعطفات حادة في الإقليم الجنوبي وينتج عن ذلك بعض الأخطار وضياع الكثير من الوقت هنالك دراسات جاهزة لمعالجة ذلك والعلاج الجذري هو قيام قناة جونقلي إذ توجد هذه المنحنيات الحادة شمال مدينة بور .

هيئة النقل النهري السودانية

1. مقدمة :

لا يمكن لأحد أن يحدد متى بدأ الإنسان بالفعل استخدام النيل لأغراض الملاحة فكلما تأثر الإنسان بالنيل تأثر بطرق استخدامه أما إذا أردنا أن نحدد استعمال النقل النهري للأغراض التجارية في السودان فيمكننا القول أنه بدأ في الفترة ما بين العامين 2000 - 1700 قبل الميلاد عندما كان السودان معروفاً باسم الدولة الوسطى وخاضعاً للحكم المصري .

وشهد العام 1820م أول محاولة لإدخال الوابورات البخارية كوسيلة من وسائل النقل النهري في عهد إسماعيل باشا عندما جهز جيشاً لغزو دنقلا في يونيو 1820م وفي فترة حكم الخديوي محمد سعيد باشا بدأ تاريخ النقل النهري الحديث عندما أرسل ستة بواخر للسودان . أنشأ غردون باشا أول ورشة ترسانة في الشجرة عام 1884م وفي عام 1885م تم تركيب أول وابلور للسودان وهو إسماعيل وقد سميت إدارة هذا الأسطول مصلحة الترسانة أول ترسانة كان مكانها وزارة الأشغال (الحكم الإتحادي الحالي). ثم نقلت إلى أم درمان في مكان المدرسة الثانوية الحالية وكانت الترسانة أو الحوض تابعة لإدارة الجيش المصري وفي أواخر سنة 1901م أصبحت مصلحة حكومية وفي مارس 1903م نقلت الترسانة من مكانها بأم درمان إلى مكانها الحالي بالخرطوم بحري ومنذ ذلك أصبحت مصلحة الوابورات مصلحة قائمة بذاتها كانت تسمى آنذاك بمصلحة الوابورات والمراكب حسب قانونها لعام 1907م . والجدير بالذكر أن أول علاقة بين مصلحة السكة حديد ومصلحة الوابورات كانت في عام 1912م عندما تقرر تبعية قسم حلفا الشلال إلى مصلحة السكة حديد ومنذ ذلك ظلت مصلحة الوابورات كجزء من السكة حديد حتى فصلت في العام 1972م وفي يوليو 73 صدر قانون سماها هيئة النقل النهري السودانية وهكذا أصبحت هيئة مستقلة ذات شخصية اعتبارية وذلك بهدف تحقيق وتطوير نظام متكامل يتسم بالكفاءة والإقتصاد لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد والحيوانات على أسس فنية وتجارية سليمة والعمل على تطوير وتنظيم شبكة الخدمات التي تقدمها وتجديد الآليات والمعدات التي تستخرجها .

2. الوضع الحالي القائم في قطاع النقل النهري :

ترعى الخدمة النهرية في السودان مؤسستان حكوميتان هما هيئة النقل النهري السودانية ومصلحة الملاحة النهرية الداخلية والأخيرة تقوم بتشجيع القطاع الخاص بالدخول في الإستثمار في مجال النقل النهري وقد أنشئت أخيراً الشركة السودانية للنقل النهري بمواعين استقطعت من هيئة النقل النهري .

هيئة النقل النهري إحدى مؤسسات القطاع العام تقوم في الوقت الراهن بعدة مناشط في مجال النقل النهري بجانب عملية النقل والترحيل فهي تصمم وتركب المواعين وبنائها وتمتلك الأسطول الناقل كما انها تملك الأحواض العائمة لبناء السفن والمزلقات والورش اللازمة لهذا الغرض كما عليها حالياً تطوير ونظافة المجرى الحالي ووضع العلامات عليه في شمندورات وعمدان مسافات وتأهيل الموانئ القائمة الحالية .

وتتملك الهيئة في مجال الورش والأحواض :

- 1- حوض الخرطوم بحري وبه مزلقان به ثلاثة خطوط و(3) أحواض عائمة وجميع الورش المتخصصة للصيانة والعمرمة العمومية لتوضيب وتجميع المواعين الجديدة .
- 2- الإقليم الجنوبي كوستي وبه حوض واحد عائم وملحق به ورشة مؤهلة للصيانة الخفيفة والجسيمة .
- 3- ورشة ملكال وجوبا وهما مؤهلتان للصيانة الخفيفة .
- 4- إقليم كريمة وبه مزلقان وورش مؤهلة للصيانة الدورية وتركيب المواعين وعمره أجسام الوحدات الموائى والمراسي :

1- خط كوستي وجوبا:

يحتوي على 26 ميناء ومرسى أهمها ميناء كوستي مرسى الرنك ميناء ملكال ومرسى شامي ومرسى بور ومرسى منقلا ومرسى تركاكا وميناء جوبا .

2- خط كريمة دنقلا :

به ميناءين وهما ميناء كريمة وميناء دنقلا وعدد (24) محطة عبارة عن مراسي موزعة بين الميناءين .

3. الأسطول العامل :

منذ مطلع القرن الماضي وقيام مصلحة البواخر النيلية امتلكت حوالي (60) وحدة ساحبة وتحوي (150) وحدة ناقلة بالإقليم الجنوبي و (10) وحدات ساحبة و(30) وحدة ناقلة بالإقليم الشمالي .

وبعد قيام هيئة النقل النهري في عام 1973م تم إحلال الأسطول القديم بجلب أسطول آخر على النحو التالي :

- 1- قرض إيرلندي لجلب (6) جرارات طاقة (2000) طن للواحد و(28) صندل حمولة (500) طن للواحد وقد تم تحويل هذه الجرارات إلى الشركة السودانية للنقل النهري في أوائل التسعينات .
- 2- قرض نرويجي لجلب (16) جرارات طاقة (2000) طن للواحد وعدد (28) صندل حمولة (500) طن سطح حمولة (500) طن للواحد و (10) صنادل زيوت حمولة(300) طن للواحد و أصبحت العمود الفقري في عمليات النقل النهري التشغيلية الآن.
- 3- قرض بلجيكي لجلب أربعة باخر ركاب للدرجات العليا اولي ممتاز حمولة (272) راكب للباخرة الواحدة.
- 4- جلب عدد سبعة بصات نهريه حمولة الواحد 160 راكب .
- 5- جلب صندل عائم لتركيب وصيانة المواعين حمولة (600) طن وجلب عدد إثنتين رافعة عائمة حمولة الواحدة (45) طن وجلب (2) زورق بخاري للتفتيش .

ولقد ظل الأسطول الإنجليزي يعمل بكفاءة عالية حتى نهاية العقد الثامن من القرن العشرين ثم بدأ تقليصه تدريجياً لإحلاله محل القديم يعادل في سعته ثلاثة أضعاف القديم وكان كافياً لتغطية إحتياجات وتغطية طلب الإقليم الجنوبي حيث تقارب طاقته نصف مليون طن سنوياً مقابل الإحتياجات التي لم تتعد حينها الـ (300) ألف طن في العام . الأسطول النرويجي والذي يعتبر العمود الفقري للأسطول العامل للهيئة فقد ظل يعمل بكفاءة عالية إلا أن نشوب التمرد في الجنوب أدى إلى توقف 25% من قوته الساحبة إما بتعطّلها أو غرقها ولقد تم إنقاذ بعضها وجاري العمل في إنقاذ بقية المواعين الغارقة أو المعطلة لتأهيلها ضمن تأهيل أسطول النقل النهري والعمل به قد اكتملت خطواته وتم التوقيع على الإتفاقية في أكتوبر الماضي 2001م .

4. العلاقة بين السكة حديد والنقل النهري :

لقد ظل النقل النهري أحد وحدات السكة حديد ضمن وحداتها الموجودة مثل الموانئ والمرطبات . خلال الربع الأول من القرن العشرين تطورت (مصحلة الترسانة) والتي صارت (مصلحة البواخر) والتي أخذت تشرف على على بناء وتركيب وتشغيل البواخر النهرية وذلك عندما تم بناء الخطوط الحديدية ووصلت إلى كريمة في شمال البلاد وكوستي في وسط البلاد . عملت مصلحة البواخر كامتداد طبيعي لشبكة النقل الحديدي التي أصبحت تربط شمال بشرقها وجنوبها وقد ظلت مصلحة البواخر تعمل تحت إدارة السكة حديد حتى تم فصلها في عام 1972م كما أسلفنا وقد كان لنظام النقل الطولي الذي يمكن من نقل البضائع من ميناء بورتسودان وحتى جوبا أو دنقلا وقد أثر هذا النظام في تخفيض تكلفة النقل واطمنان الزبون إلى وصول بضاعته وكان يمكن أن يستمر هذا الوضع حتى بعد إنفصال تلك الوحدات إلا أن المتغيرات الإقتصادية والإجتماعية ودخول النقل البري كمنافس أو كساحم بقدر كبير في نطاق النقل أدى إلى ارتفاع التكلفة التي أثقلت كاهل وسائل النقل وبالتالي المواطن .

5. أقتصاديات النقل النهري :

- بداية تتحصر وسائل النقل بين شمال وجنوب البلاد في ثلاثة وسائل جوي وبري ونهري . وبمقارنة سريعة للجدوى الإقتصادية لهذه الوسائل المختلفة مقارنة بالنقل النهري بالتركيز على النقل للجنوب يمكن قول الآتي:
- النقل الجوي غير إقتصادي من حيث التكلفة علاوة على ضالة الكميات التي ينقلها مقارنة بالنقل النهري وهو غير متاح بالدرجة التي يعتمد عليها ولا يغطي إلا أماكن معينة تتوافر فيها المطارات والنقل البري ونقص وسائل العربات والشحنات بنقل كميات قليلة وتكلفة عالية وينحصر في أماكن محددة لعدم وجود الطرق المعبدة وتتوقف كلية أيام الخريف .
 - النقل البري بالسكة الحديد رغم أنها تنقل كميات كبيرة وضخمة إلا أنها تتحصر في مناطق محددة بتكلفة أعلى من النقل وكان رأينا ومنذ بدايات إنشاء الطرق وبالتحديد في مؤتمر أركويت في أوائل السبعينات أن تكون الطرق البرية روافد للسكة الحديد والنقل النهري بحسبان أن السودان بلد فقير وإنتاجه قليل وكل ما يلي النقل مملوكة للدولة .

النقل النهري يعتبر الشريان الرئيس الذي يربط شمال البلاد بجنوبها ويقوم بنقل الحجم الكبير بتكلفة زهيدة مقارنة بالوسائل الأخرى بين كويتي وملكال وجوبا .

ملكال والناصر وملكال وبانتيو ويعتبر الوسيلة الاقتصادية المثلى لربط شمال البلاد بجنوبها .

ويمكن القول بأن الأهمية الإستراتيجية التي يلعبها النقل النهري بالسودان تتمثل في الآتي :

أ- امتداد نهر النيل وفروعه الكثيرة عبر السودان من أقصى الجنوب لأقصى الشمال وهو بذلك يربط الكثير من أجزاء القطر ببعضها البعض .

ب- تخترق هذه الأنهار مناطق ذات طبيعة جغرافية صعبة الترحال بوساطة وسائل النقل البري المعتاد وبالتالي المجرى الملاحي يكاد يكون هو الطريق العملي الوحيد كما في الولايات الجنوبية .

ج- أن طبيعة الإقتصاد السوداني الذي يعتمد على الزراعة كنمط أساسي وبعد مناطق الإنتاج من مناطق الاستهلاك أو التسويق الأمر الذي يحتاج إلى ترحيل محاصيل كبيرة الحجم ثقيلة الوزن إلى مسافة طويلة ويرتبط ذلك برخص أجر الترحيل وتكلفته بالنقل النهري مقارنة بالوسائل الأخرى .

وبما أن التباين في تركيبة السكان والطبيعة الجغرافية ينتج عنه إختلاف كبير على خدمات النقل وبما أن نهر النيل وروافده أهم الظواهر الطبيعية بالبلاد ومعظمه للملاحة وبه ممرات للنقل أدى هذا بالضرورة إلى إيجاد ميزة تفضيلية للنقل بالنهر من ناحية وصوله إلى مناطق يصعب وصولها عبر وسائل النقل الأخرى .

وإذا أخذنا درجة المنافسة بوسائل النقل الأخرى مع النقل النهري نجد أن الطرق تتنافس النقل النهري بصورة مباشرة في منطقة النيل الأزرق وبين كريمة ودنقلا وبين الجلين وكوستي والرنك على النيل الأبيض وبنفس الوضع بين السكة حديد والنقل النهري والذي يظهر في النيل الأزرق والجزء الشمالي من النيل الأبيض (حتى كوستي) وهنالك تنافس حاد بين الطرق والسكة حديد لمناطق السودان شرقاً ووسطاً وغرباً .

وإذا أخذنا الطرق العادية لتشغيل النقل النهري بمعنى السفريات المبرمجة ما قبل التمرد وتأثيره على مسير المواعين والرحلات فنجد أن الواقع أظهر التكلفة الاقتصادية لكل طن/كيلومتر مقارنة بين وسائل النقل الأخرى تظهر :

النقل النهري	تعادل	0.0066 ديناراً .
الطرق	تعادل	0.0129 ديناراً بدون حساب الإهلاك .
	تعادل	0.0119 ديناراً بعد حساب الإهلاك .
السكة حديد	تعادل	0.0085 ديناراً .

6. المقارنة في العام (1983/82م) قبل إندلاع التمرد :

مقارنة التكلفة تظهر ميزة لكل من النقل النهري والسكة حديد مقارنة بالنقل النهري . ولقد حدد إستراتيجية خطة النقل القومية الشاملة والتي أعدتها وزارة النقل أهداف إستراتيجية وسياسات تتمثل في :

- (1) الإستقلال الأمثل للخصائص الفنية لوحدات النقل المختلفة .
- (2) التكامل بين وحدات النقل المختلفة وتقليل التنافس غير الإقتصادي وتشجيع حرية التنافس المرتبط بكفاءة التشغيل .

1-6 وتهدف الإستراتيجية على المدى القصير إلى :

- (1) العمل على إزالة الإختلافات الحالية في قطاع النقل .
- (2) توفير خدمات النقل بأقل تكلفة ممكنة بهدف تقليل تكلفة مشروعات التنمية .

2-6 أما على المدى المتوسط والطويل هدفت إلى :

- (1) تحقيق أهداف التنمية القومية والإقتصادية والإجتماعية .
- (2) من أجل دعم الترابط السياسي والإجتماعي .
- (3) التكامل بين وسائل النقل في إطار الكفاءة اللازمة للتشغيل في أي وسيلة والتنسيق بين وسائل النقل .

3-6 وفي السياسات العامة التي تم اعتمادها فأبرز ما فيها:

- (1) اعتماد شبكة الطرق كمنفذ رئيسي لوسائل النقل الأخرى .
 - (2) إستغلال النيل كمجرى طبيعي ورئيسي .
- وإذا وضعنا هذه الأهداف الإستراتيجية والسياسات على مدى أهمية النقل بالنهر فنجد أن النقل النهري يمثل عنصراً رئيساً و رابطاً بين شمال البلاد وجنوبها وحامياً للوحدة الوطنية ومعبراً نحو تنمية الولايات الجنوبية على أن تتكامل وحدات النقل المختلفة لتحقيق هذا الهدف .

4-6 أداء النقل النهري خلال المراحل المختلفة :

يظهر هنا الأداء التشغيلي لهيئة النقل النهري لمراحل مختلفة يظهر الأداء التشغيلي للأسطول العائم ومرحلة إدخال الأسطول الحديث ثم مرحلة توقف المسير المنتظم إلى الولايات الجنوبية منذ العام 1985م نتيجة للظروف الأمنية وبعد تحسن الظروف الأمنية .

5-6 مرحلة الأسطول القديم :

وهي مرحلة ما بعد المصالحة والسلام بالجنوب وتتدفق النقلات والإحتياجات ما بعد السلام .

الركاب المنقولين بالآلاف	الطن المنقول بالآلاف	العام
232	107.8	1975 - 74
308	102	1976 - 75
233	104	1977 - 76
246	102	1978 - 77
139	97	1979 - 78

6-6 مرحلة بدء إدخال الأسطول الحديث (النرويجي) :

107	83	1980 - 79
80	91	1981 - 80
75	156	1982 - 81
92	144	1983 - 82
47	115	1984 - 83

ويلاحظ هنا الارتفاع الواضح خاصة من العام 82/81 بعد إدخال قطع الجرارات والصنادل (القرض النرويجي) والذي غطى كل المشحونات المقدمة في مجال البضائع مما يلاحظ أن مستوى نقل الركاب انخفض بنسبة لتقدم وخروج عدد كبير من صنادل الركاب من الخدمة في الجنوب ودخول النقل البري منافساً خاصة بعد ظهور شركات النقل البري بالأقاليم الشمالية .

كان يمكن أن تتصاعد وتيرة الزيادة وتلبية الطلب في نقلات البضائع والركاب خاصة في الإقليم الجنوبي وبعد بدء خطوات التنمية إلا أن اندلاع التمرد أدى إلى انحسار واضح في النقلات بل وتوقف المسير المنتظم إلى الاستوائية وحتى أعالي النيل في ذروة التمرد وبعد تحسن الظروف الأمنية أمكن تسيير سفريات منتظمة إلى ولاية أعالي النيل مع تسييرها عن طريق القوافل والتي تعتمد عليها القوات المسلحة اعتماداً كلياً وأيضاً نقلات الإغاثة والمون دعماً للإستقرار والسلام .

ويظهر هذا الموضوع في الإحصائية أدناه :

الركاب بالآلاف	الطن بالآلاف	العام
17	49.8	1985 - 84
12	46.6	1986 - 85
10	54	1987 - 86
16	51	1988 - 87
12	58	1989 - 88
10	59	1990 - 89
2	51	1991 - 90
18	35	1992 - 91

مرحلة ما بعد تحسن الواقع في الموقف الأمني فإذا كان تسيير قوافل منتظمة تحت رعاية القوات المسلحة إضافة لإنظام سفريات المحليات لأعالي النيل يظهر تحسن ووضع أفضل من السنوات الأخيرة الموضحة أدناه:

11	62	1993 - 92
10	60	1994 - 93
14	197	1995 - 94
21	278	ديسمبر 1995
20	174	1996
17	175	1997
10	133	1998
15	87	1999

هذه الإحصائية تبين مدى الحوجة للسلام والاستقرار حتى يعود النقل النهري لسابق كفاءته وأدائه وتغطية الطلب للولايات الجنوبية حيث تقارب طاقة الأسطول الحديث نصف مليون طن سنويًا مقابل الإحتياجات التي لم تتعدى حينها الـ (300) ألف طن في العام وتماشياً مع توقعات وتبشير السلام يقوم النقل النهري حالياً ببرنامج طموح لتأهيل جراراته وصناده ووابورات ركابه وإضافة نحو (50) صندلاً جديداً .

مشروع التأهيل هذا خطط لتمويله بما يقارب الواحد وعشرون مليون دولار حتى يكون جاهزاً وبكامل طاقته لمقابلة إحتياجات الإستقرار والسلام من مؤن وبضائع ونقلات معدات وآليات تنمية الولايات الجنوبية وعودة المواطنين النازحين .

7. سياسة الخصخصة ودور القطاع الخاص :

(أ) نص برنامج الإنقاذ الثلاثي الأول حول النقل النهري جاء مختصراً في نقطة واحدة هي فك إحتكار الدولة للنقل النهري .

(ب) سياسة الدولة بالإتجاه نحو الخصخصة لابد وأن تطال النقل وسوف يتأثر بذلك قطاع النقل النهري وهذا يعني عدم إحتكار الدولة في مجال النقل النهري وإستعداد الدولة لقبول أي إستثمارات خاصة في المجال وفتح الباب أمام القطاع الخاص لتسيير بواخر ومواعين تعمل في مجال النقل النهري .

في نظرة تحليلية نجد أن هنالك فكاً للإحتكار قائماً منذ أمد طويل حتى قبل صدور قانون مصلحة الملاحة النهرية الداخلية والتي أعطت صلاحيات الترخيص والتفتيش للمواعين النهرية للأفراد والجماعات كان الهدف في إصدار قانون تنظيم الملاحة النهرية الداخلية والذي صدر في 1980م وهو تشجيع القطاع الخاص لولوج مجال النقل النهري بوصفه ميداناً حيويًا لابد للقطاع الخاص أن يلعب دوره فيه في الواقع لم تكن الإستجابة ذات أثر ملموس إذ أنه:

- 1- يوجد عدد من الأفراد والشركات ممن دخلوا مجال النقل النهري وهم يباشرون أعمالهم بالجنوب شركة صنادل النيل - المواطن عبد الوهاب عبد الرحمن - المواطن بشير أبو سنيينة . وقد باشرت شركة سفرون وشركة توتال والشركة الفرنسية (C.C.I) أعمالهم لنقل إحتياجاتهم الخاصة .
- 2- إنشاء مصلحة الملاحة النهرية الداخلية كانت أحد أهم الآليات الرئيسة في هذا الجانب حيث أصبح من صلاحيتها كمصلحة سيادية الترخيص لمن يطلب العمل في مجال النقل النهري والتصديق لمن يشاء وترخيص وحدات نهرية خاصة بعيداً عن أي هيمنة لهيئة النقل النهري كناقيل حكومي .
- 3- رغم ذلك فإن فك الإحتكار ودخول القطاع الخاص تعثر لأسباب يذكر منها :

- أ- الإستثمار في مجال النقل النهري يتطلب إمكانيات ورؤوس أموال ضخمة غالباً لا تتوفر للراغب في الدخول في هذا المجال خاصة في مجال البنيات الأساسية .
- ب- لعل السبب الأساس في هذه الإستجابة المتدنية يعود للأحوال الأمنية في جنوب البلاد كما أن موسمية العمل في بعض الخطوط تجعل من الصعب المخاطرة بتخصيص إستثمارات ضخمة فيها .

8. خاتمة :

لقد وضع النقل النهري في إطار التخصصية إلا أن الجهات المسؤولة بعد دراسة لكافة الظروف المحيطة بالنقل النهري والولايات الجنوبية التي يخدمها في ظروف أمنية وإجتماعية وإقتصادية رأّت ضرورة استمرار النقل النهري كما كان عليه .

إن فك الإحتكار أعطى مجالاً واسعاً للآخرين والشركات للولوج في مجال النقل النهري إلا أن الإستجابة الضعيفة والظروف الأمنية خاصة تمكن من القول بأن يظل النقل النهري قائماً حتى يعم السلام والإستقرار وتظهر بيئة جديدة قابلة لتنفيذ التخصصية حسب طريقة علمية تراعي الواقع والمتغيرات وتشجيع القطاع الخاص تنمية وتأهيل البنى الأساسية خاصة المجرى الملاحي الفرعي لأبد من تطوره وإعطاء الحق لكل من يدخل هذا المجال وإمتلاك وإنشاء الموانئ والورش والآليات المساعدة وتكون هيئة النقل النهري هي الأخرى تمتلك أسطوله وموانئه وورشه دون هيمنة على الآخرين .

ونرى أن مصلحة الملاحة النهرية الداخلية تمثل قطاعاً سيادياً يكون مسنولاً عن السياسات العامة لنشاط النقل بالنهر ومسئولة عن المجرى الملاحي وتطويره وتحديثه بجانب صلاحيتها من تصديق وترخيص وتفتيش وتسجيل المواعين لكل من القطاع العام والخاص كما نص عنها في قانون تنظيم الملاحة النهرية الداخلية لعام 1980م .

وبذلك يمكن أن تقوم أرضية مثبتة تشجيع على إقتحام العمل في مجال النقل النهري خاصة إذا وضعنا في الإعتبار رياح العولمة القادمة وما تشكله من منافسة للقطاع الوطني خاصة إذا ما حدث الإستقرار والسلام هذا ويجعلنا ننادي بقيام كيان وطني ضخم في هذا المجال لمقابلة المنافسة القادمة من وراء البحار والشركات الأجنبية التي ستدخل هذا المجال لتتوه بمجرد دخول السودان إلى منظمة التجارة العالمية .