

السكة حديد بالسودان بعد قرن من إنشائها

أ.د مصطفى محمد خوجلي

قسم الجغرافيا – كلية التربية – جامعة الخرطوم

من المسلّم به أن طرق النقل الحديثة من مستلزمات الاقتصاد التجاري والسكة حديد من أهم وسائل النقل الحديث ، وهذا البحث يتناول أسباب ونتائج إنشاء السكك الحديدية بالسودان ، كما يتناول أسباب تدهورها ، ثم محاولات النهوض بها مرة أخرى .

لقد كانت هناك محاولات لإنشاء سكك حديد عام 1837م ولكننا نعتبر التاريخ الحقيقي لبناء خطوط السكة الحديد في السودان هو 31 ديسمبر 1899م عندما افتتح رسمياً خط حلفاالخرطوم بحري . ويمكن تقسيم تاريخ بناء خطوط السكة الحديد في السودان إلى ثلاث فترات: تبدأ الفترة الأولى من عام 1899م وتنتهي عام 1929م . ثم أعقب ذلك فترة ركود في بناء الخطوط ألا ثلاثة خطوط قصيرة أنشأت لخدمة المجهود الحربي أثناء الحرب العالمية الثانية ثم أهملت بعد ذلك .

والفترة الثانية تبدأ من عام 1954م وتنتهي عام 1962م .
والفترة الثالثة وهي فترة قصيرة جداً كانت عام 1995م عندما أنشأت بعض الخطوط القصيرة لنقل معدات استخدام الترول ونقل الترول إلى مصفاة الأبيض .

الفترة الأولى

بناء خط حلفا – الخرطوم بحري:

بعد أن فتح إقليم دنقلا عام 1896م تقرر فتح الخرطوم . وكان لزاماً لذلك تحريك الجيوش عبر صحراء العتومور . وبالفعل بدأ في بناء خط سكة حديد لذلك الغرض عام 1897م من حلفا إلى أبي حمد عبر الصحراء ثم محازياً للنيل إلى الخرطوم بحري . وقد كان لبناء ذلك الخط الأثر الكبير في المعارك الحربية ، ووصل إلى الخرطوم بحري بعد معركة كرري عام 1898م بقليل ، وافتتح رسمياً يوم 31 ديسمبر 1899م . ولقد لعب ذلك الخط دوراً هاماً في التنمية الاقتصادية والسياسية في السودان .

مما يعطي أهمية خاصة لخط حلفا – الخرطوم بحري انه اصبح المثال لكل الخطوط الحديدية التي أنشأت بعده . فقد انشأ الخط والخطوط اللاحقة بعرض 3 أقدام و6 بوصات (1.067 متراً) وبوزن قضيب 50 رطل للباردة (22.2 كيلو للمتر) . ولهذا فالخط – وبقية الخطوط – تختلف عن الخطوط المصرية التي بنيت بالمقياس العالمي العريض . ويعتقد أن الإنجليز قصدوا أن لا يكون هناك اتصال بين الخطين .

ثم نلاحظ أن المهندسين الذين اشرفوا على بناء خطوط السكة الحديد في السودان كانوا جميعهم من فرقة المهندسين الملكية – جزء من الجيش البريطاني ، واصبحوا بعد ذلك مديرين للسكك الحديدية في القطر حتى عام 1942م . وربما يفسر دور المهندسين البريطانيين في بناء خطوط السكة الحديد في الفترة الأولى وتقلدهم المناصب الإدارية الهامة بذلك المرفق إصرار المهندسين السودانيين فيما بعد أن يكون المدير العام منهم بغض النظر عن الكفاءة القيادية والمقدرة على التنسيق بين الأقسام المختلفة .

لقد كان لبناء خط حلفا / الخرطوم بحري آثار هامة من الناحية السياسية والاقتصادية . فمن الناحية السياسية نجد انه يمر بمناطق قاحلة ولكنه ربطها مع بقية أنحاء

القطر . ولذا فقد بدأ الشعور القومي ينمو . أما الناحية الاقتصادية فقد انتعشت الحياة الاقتصادية واصبح هناك تبادل تجاري بين السودان ومصر إذ أن المحاصيل الزراعية مثل الصمغ العربي والسمسم وجدت طريقاً سهلاً إلى مصر . كذلك ساهم خط السكة الحديد في حركة السكان بين مصر والسودان - ومن ضمنهم الموظفين الإنجليز وخاصة كان لديهم مراجعة المندوب السامي البريطاني في القاهرة - كذلك الموظفين المصريين الذين يعملون بالسودان . وظل هذا الخط احسن خطوط السكة الحديد بالسودان حتى بعد بناء بقية الخطوط . وذلك من ناحية أن قطارات الركاب على ذلك الخط كانت سريعة - اكسريس - وبها عدد من عربات الدرجة الأولى والدرجة نوم - كما كانت تفضل في مواعيد قيامها ووصولها على قطارات بقية الخطوط - وخاصة قطار كريمة وقطار الأبيض . وظل ذلك الوضع حتى خروج الجيش الإنجليزي والمصري . ثم بعد ذلك بدأ النقل الجوي يتطور فقلل من أهمية خط حلفا .

كان خط حلفا ينتهي عند الخرطوم بحري ، ولكن عام 1908م أنشأ كبري النيل الأزرق القديم فانتقلت نهاية الخط إلى الخرطوم بحري على نبط بناء المحطات الإنجليزية - أي محطة مقفلة ومعروشة وبها عدد من الأرصفة . أما محطة الخرطوم فقد كان بناؤها مؤقتاً وبدون أرصفة حتى تتحسن الظروف المالية . ومن الغريب أنها ظلت كذلك طول حياتها .

خط بورتسودان / عطبرة:

مع بناء خط حلفا اصبح اتصال السودان بالعالم الخارجي عن طريق ميناء الإسكندرية . ولكن ذلك الطريق لم يكن احسن الطرق لانقطاع الخط الحديدي بين حلفا وأسوان واستبدائه بالنقل النهري - وكذلك لاختلاف عرض سكة خط سكة حديد مصر . ثم أن المسافة بين الخرطوم والإسكندرية تتصف بالبعد المكاني ، ولذا فقد

فكر الإنجليز في ربط أواسط السودان بالبحر الأحمر عن طريق السكة الحديد ، لذا فقد بُني خط سكة حديد من عطبرة إلى سواكن في الوقت الذي كان يُنظر إلى سواكن على إنها ميناء لا تصلح لرسو السفن الكبيرة . لقد تم بناء خط سواكن عام 1905م ، وفي أثناء بناء ذلك الخط بدأ العمل في إنشاء ميناء جديد عند مرسى الشيخ برقوت - وتم العمل أيضاً عام 1906م وافتتح الخديوي باشا الميناء وسط حملة مصرية عنيفة على الإدارة البريطانية على أساس أن هدف الإدارة من تحويل النقل من ميناء الإسكندرية إلى ميناء بورتسودان كان لفصل السودان عن مصر . وفي الحقيقة يفهم ذلك العمل على ذلك النحو الذي فهمته الصحافة المصرية . غير إننا نقول أن تجارة السودان مع العالم الخارجي ومنذ القدم كانت تمر عبر البحر الأحمر بدليل نمو عدد من الموانئ السودانية مثل عيذاب وسواكن وغيرهما .

ونتيجة لبناء خط وميناء بورتسودان تحولت التجارة السودانية مع العالم الخارجي إلى طريق البحر الأحمر - ومن ذلك التاريخ وحتى يومنا هذا صار بين 93% و100% من تجارة السودان الخارجية تمر عبر ذلك المنفذ . وبالتدرج حلت بورتسودان محل سواكن كميناء رئيسي للتجارة السودانية - لم يستفد من خط بورتسودان الجزء الصحراوي من الطريق ولكن المستفيد الأول كان أواسط السودان بإمكاناته المختلفة والذي أصبح الظهير الأساسي للميناء عن طريق الخط .

خط سكة حديد أبو حمد / كريمة:

ولربط شمال السودان بوسطه فقد انشأ الإنجليز خطاً ملاحياً على النيل بين دنقلا وكريمة ليعمل طول موسم الفيضان ، وبين أبي فاطمة - شمال ارقو - ودنقلا ومن ثم كريمة ليعمل طول أيام السنة . أما من كريمة لأبي حمد قد بني خط سكة حديد وكان ذلك عام 1905م . والخط في الحقيقة يبدأ من محطة نمرة 10 حيث يتفرع الخط إلى

فرعين أحدهما يتجه إلى حلفا والآخر يتجه إلى كريمة . وقد كان لخط كريمة بعض الأهمية الاقتصادية - ولكن جدواه في حركة السكان كانت أكبر على الرغم من أن منطقة دنقلا كانت تعاني من رداءة وسائل النقل حيث أن الرحلة من دنقلا إلى الخرطوم كانت تستغرق بالنقل النهري والسكة الحديد ثمانية أيام كاملة ، ولذا فعندما ظهرت اللواري بدأ السكان في استعمالها وقل استعمالهم للنهر والسكة الحديد . وبانتهاء بناء هذه الخطوط المذكورة أصبحت عطبرة والخرطوم بحري أهم مراكز السكة الحديد . عطبرة لأنها ملتقى خطوط حديد بورتسودان وحلفا وكريمة وبها ورش السكة الحديد ، أما الخرطوم بحري فقد كانت نهاية تلك الخطوط حتى عام 1908م .

خط سكة حديد الخرطوم / الأبيض:

يتكون الهدف من بناء خط حديدي يربط الخرطوم بغرب السودان من شقين:

(أ) هدف سياسي واستراتيجي .

(ب) هدف اقتصادي .

فالهدف الأول كان لان غرب السودان كان منطقة توتر سياسي فالإدارة البريطانية كانت تنظر للغرب على انه كان المؤيد الأول للثورة المهديية . ولذا فقد كان ينبغي إنشاء خط حديدي لنقل الجنود بسرعة لإخماد الثورة إذا حدثت (ومثل ذلك التفكير كان أيضاً وراء بناء خط حديدي آخر في أفريقيا - هو لاغوس / كانو في نيجيريا) .

أما الهدف الاقتصادي فقد كان يتكون من شقين أيضاً:

الأول: هو تنمية سهل الجزيرة حتى يساعد ذلك في تغطية تكاليف الإدارة في

السودان بدلاً عن الإعانة المالية التي كانت تقدمها مصر لإدارة السودان .

أما الشق الثاني: فهو من نفس الشق السابق ولكن في هذه الحالة تنمية إقليم السافانا المنتج لكثير من المنتجات الزراعية والحيوانية: الفول و السمسم والجلود . إن الطريق الذي سلكه الخط من الخرطوم إلى الأبيض يعتبر طريقاً طويلاً وذلك لأنه يعطف غرباً محاذياً للنيل الأزرق حتى سنار ، ثم بعد ذلك ينعطف غرباً حتى مدينة كوستي ثم إلى مدينة الأبيض . ولذلك فإن مؤشر الانعطاف (detour index (طول الطريق الفعلي مقسوماً على طول الطريق بخط مستقيم $\times 100 : 689 \times$ $100 \div 390 = 176.6\%$) يعتبر مرتفعاً جداً . والسبب في اختيار ذلك الطريق هو تحاشي الطريق المباشر الذي سيمر بمناطق قليلة الإنتاج وذات كثافة سكانية مختلطة في حين أن الحكومة كانت تريد تنمية إقليم الجزيرة وإقليم غرب السودان في نفس الوقت . وقد تم بناء سكة حديد الأبيض وافتتح عام 1912م . وكانت نتائج الطريق باهرة: أولاً قد شعرت الإدارة بشيء من الأمان السياسي . وثانياً بدأ اقتصاد غرب السودان – وخاصة اقتصاد المناطق القريبة من الخط يتغير ليصبح اقتصاداً مختلطاً بين الإنتاج الزراعي المعيشي (إنتاج الذرة والدخن) ، وإنتاج المحاصيل التجارية – الفول و السمسم والصمغ ، وظلت هذه السمة حتى يومنا هذا . ثالثاً أصبحت مدينة الأبيض بوابة لكل غرب السودان و أكبر سوق للمحاصيل بذلك الجزء . ورابعاً عندما أدخلت زراعة القطن المصري إلى منطقة جبال النوبة وجدت في السكة الحديد ناقلاً جديداً . والنتيجة الخامسة لبناء هذا الخط هو قيام عدد من المدن الأخرى – وهي الرهد وأم روابة وتدلتي و كوستي . والمدينة الأخيرة لم يكن لها وجود إلا في شكل عدد صغير من القطاطي ، وكان يمر بتلك النقطة عدد من القبائل البدوية أثناء تنقلاتهم الفصلية . ولكن إنشاء أحد التجار الإغريق وكان يسمى كوستي – كنتيناً صغيراً يُخدم عمال بناء الكبري والخط . ثم أن كوستي أصبحت أيضاً نقطة تقاطع للسكة الحديد وللنقل النهري ، ومع الزمن أصبحت كوستي – وليس الدويم المدينة الرئيسية على النيل الأبيض

في وسط السودان وقد تدعم هذا الوضع فيما بعد عند إنشاء مشاريع النيل الأبيض المروية ومشاريع زراعة قصب السكر وصناعة السكر من القصب . وكذلك أصبحت ربك على الجانب الأيمن من النيل الأبيض توأماً لكوسبي .

خط سنار / هيا:

كان يعرف أن بشرق السودان بعض الإمكانيات الاقتصادية الهامة . فقد حاول ممتاز باشا - في العصر التركي - إدخال زراعة القطن في دلنا طوكر ثم أن التجربة قد برهنت انه يمكن زراعة القطن طويل التيلة في دلتتي طوكر والقاش . وفي العشرينيات من القرن العشرين - وعلى الرغم من إنشاء مشروع الجزيرة - فقد كانت مصانع القطن في لانكشير لا تزال تشعر بالجوع وتطلب مزيداً من القطن طويل التيلة . ولهذا السبب كون اتحاد منحي الصناعات القطنية في بريطانيا جماعة ضغط على الحكومة البريطانية لإنشاء خط حديدي يمر بدلتنا القاش - وبدون ذلك الخط فلم يكون من الممكن زراعة القطن على أسس تجارية . وبدورها ضغطت الحكومة البريطانية على الإدارة البريطانية في السودان لبناء ذلك الخط . وبالفعل تم بناء الخط ولكن على مراحل ابتداءً من عام 1923م وحتى عام 1929م . وبداية هذا الخط من سنار التقاطع وحتى تقاطع هيا ومن ثم يعتبر جزءاً من طريق الخرطوم بورتسودان .

من النتائج الهامة لهذا الخط انه شجع زراعة القطن في طوكر والقاش - كما شجع فيما بعد على الزراعة المطرية الآلية في منطقة القلابات / القصارف . وقد كان من الممكن أن يكون لذلك الخط تأثير اقتصادي أكبر مما هو عليه لولا بعض المشاكل الفنية التي أدت إلى أن يكون انسياب الحركة عليه انسياباً قليلاً (شكل رقم 1) . وقد كان يظن - ولا تزال نأمل أن يتحسن وضع الخط وذلك للأسباب الآتية:

1. المسافة بين بورتسودان وكل من الأبيض ونيالا وواو عن طريق كسلا اقصر من المسافة بين بورتسودان والمدن المذكورة عن طريق الخرطوم كما يوضحها الجدول رقم (1) .
2. خط الخرطوم / بورتسودان مزدحم جداً وكان من الممكن تخفيف الضغط عليه وذلك بتحويل كل الحركة من الغرب والجنوب و جنوب الجزيرة والمنتجه إلى بورتسودان إلى هذا الخط .
3. عندما تحل المشاكل الفنية على هذا الخط يمكن أن يكون للسودان طريقاً حديدياً ثانياً يصلح للخدمة في حالة توقف الحركة لأي من الأسباب على طريق الخرطوم .

جدول رقم (1) مقارنة الطرق الرئيسية إلى بورتسودان (كلم)

الطول	الطريق إلى بورتسودان عبر	الطول	الطريق إلى بورتسودان عبر
1262	الخرطوم - كسلا	786	الخرطوم - عطبرة
1355		1410	
2043	الأبيض - كسلا	2101	الأبيض / الخرطوم - عطبرة
2146	نيالا - كسلا	2206	نيالا - الخرطوم
	واو - كسلا		واو - الخرطوم

المراجع: THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE SUDAN TRANSPORT STATISTICAL BULLETIN 1974. P.22.

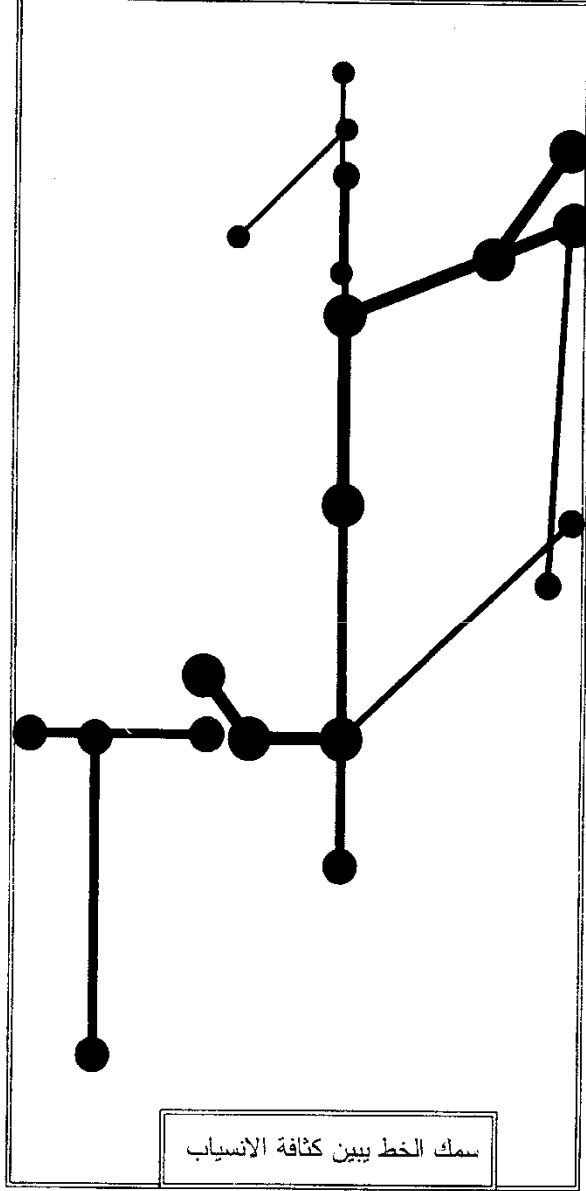
وبنهاية بناء خط سنار / هيا يكون قد انتهت الفترة الأولى من بناء شبكة السكة الحديد والتي بدأت عام 1899م وانتهت عام 1929م وبلغ طول هذه الشبكة حوالي 3094 كيلو متراً .

الفترتان الثانية والثالثة

عندما كان السودان على أعتاب الاستقلال السياسي بدأت فترة بناء عدد من خطوط السكة حديد . ورافق ذلك البناء فترة نمو اقتصادي هام . وهذه الخطوط الجديدة هي خط سنار / الدمازين ، وخط عردية نيالا وخط المجلد / واو ، وخط حشم القربة / دغيم . وبناء كل هذه الخطوط كان في الفترة الثانية التي بدأت عام 1954م وانتهت عام 1962م .

خط سنار / الدمازين:

لقد كان الهدف من بناء ذلك الخط يمتد من تقاطع سنار إلى الدمازين هو



شكل رقم (1) مسافة انسياب الحركة على خطوط السكة الحديد بالسودان

خدمة نقل المعدات والمواد اللازمة لبناء سد الروصيرص . وبالفعل فقد قام الخط بالدور المنوط به . وبالإضافة إلى ذلك فقد ساهم الخط في نقل منتجات المشاريع المروية على ضفتي النيل الأزرق والمنتجات المطرية على شمال ويمين النهر .
خط نيالا:

يبدأ هذا الخط من عردية على خط الأبيض ماراً ببابنوسة والضعين وينتهي عند نيالا . انتهى بناء الخط عام 1959م .

وكان الهدف من بناء الخط سياسي / اقتصادي . فقد كانت دارفور لفترة طويلة من الزمن شبه معزولة عن بقية السودان . وكانت محاصيل تلك الولاية تنقل أولاً بالجمال - ثم عندما أدخلت اللواري أصبحت تنقل الأشخاص والمحاصيل إلى الأبيض . غير أن الطريق من الأبيض إلى الفاشر والجنية أو نيالا يمر بمناطق رمال ووديان ، وان الطريق طويل ، وتأخذ الرحلة باللواري بين 7 إلى 10 أيام - وربما أكثر وخاصة في موسم الأمطار حيث تجد اللواري مشقة بالغة في عبور الأودية والمناطق الطينية على قلتها .

ولذا فكرت الدولة - وهي حديثة الاستقلال في ربط دارفور بخط سكة حديد - أولاً لتطوير دارفور اقتصادياً - كما طورت أجزاء من كردفان بناء خط الأبيض ، وثانياً حتى يشعر أهالي دارفور ان عزلتهم عن بقية السودان قد انتهت .

وبالفعل فقد صار خط نيالا شرياناً هاماً لحركة السكان ، كما بدأ الاقتصاد الزراعي يتحول بالتدرج إلى اقتصاد معيشي / تجاري فاصبح الزراعة ينتجون - بجانب الذرة والدخن - السمسم والبقول والكر كدية ، واقبلوا على طق الصمغ العربي . ولكن هذا الخط لم يرقم بدور كبير في التنمية الاقتصادية كما كان متوقفاً ، ويشهد على ذلك الإنتاج الزراعي التجاري المتواضع ، والسبب في ذلك أن المزارع يهتم أولاً بإنتاج المحاصيل المعيشية الذرة والدخن وإذا بقي له فائض من الأرض ومن العمالة فانه يزرع

المحاصيل النقدية - وقد كان الباحث يسأل الزراع عن لماذا لا يتخصصون في زراعة المحاصيل النقدية وهي ذات عائد اقتصادي اكبر ويشترون الذرة والدخن . وكان الجواب بديهي وهو ان المحاصيل المعيشية هي التي تحفظ عليهم الحياة ، ولا يتقون في ان مثل تلك المحاصيل ستنقل لهم من مشاريع جبال النوبة أو من القضارف بسعر قليل - وربما لا تنقل لهم أصلاً (ولنا رجعة لهذه النقطة) .
خط واو . (بابنوسة / واو):

بدأ العمل في ذلك الوقت بعد الانتهاء من خط نيالا مباشرة أي عام 1959م وانتهى عام 1962م . وكان الهدف من الخط هو ربط الجنوب - خاصة الجنوب الغربي (ولاية بحر الغزال) ببقية القطر - وذلك حتى تسهل حركة السكان وكذلك للتنمية الاقتصادية . والنتيجة أن الخط حدم حركة السكان والإداريين والجيش ، ولكن تأثير الخط على الناحية الاقتصادية كان قليلاً ، والسبب في ذلك أن جنوب السودان منذ عام 1954م ظل منطقة توتر سياسي وحرب أهلية أعاق ذلك التنمية الاقتصادية .
خط خشم القربة - دغيم:

انشأ هذا الخط الجانبي القصير (70 كيلو) ليخدم خزان خشم القربة - ثم بعد ذلك عندما ينشأ المشروع الزراعي يُخدم الخط في نقل محاصيل الصادر للميناء وانداحل القطر . وقد أفاد الخط في نقل معدات ومواد بناء الخزان وكذلك نقل الصادر والوارد إلى ومن الميناء . ولكن يلاحظ أن ليس للخط أهمية كبيرة في نقل المحاصيل والأشخاص إلى داخل البلاد - وخاصة إلى الخرطوم الكبرى ، وذلك لأن الأشخاص والشاحنات تفضل استعمال الطريق البري القصير والمباشر بين حلفا الجديدة والعاصمة بدلاً من الخط الحديدي الدائري والطويل الذي يمر عبر خشم القربة وسنار ثم إلى الخرطوم .
إن مجموعة أطوال الخطوط التي بنيت في الفترة الثانية هو 1173 ك ، هناك فترة ثالثة وقصيرة جداً . والخطوط التي بنيت أثناءها خطوط قصيرة لخدمة نقل معدات

استخراج البترول - وبعد ذلك نقل البترول . مجموعة أطوال هذه الخطوط هو 72 ك بناؤها عام 1995م - وهذه الخطوط الثلاثة هي:

المجدد — أبو جابرة 52 كيلو متراً

شارف — الحقل 10 كيلو متراً

الأبيض — المصفاة 10 كيلو متراً

ونلاحظ أن الخطين الأولين يتفرعان من خط عردية / نيالا في حين أن الخط الثالث يتفرع من خط الأبيض عند الأبيض - ويقدر أن هذا الخط ينقل حوالي 150000 طنناً من البترول الخام في اليوم . وبنهاية الفترة الثالثة يكون مجموع أطوال الخطوط الحديدية التابعة للهيئة بالسودان (لا يدخل في ذلك خطوط مشروع الجزيرة الخفيفة) حوالي 5898 كيلو متراً ، منها 4595 كيلو متراً خطوط رئيسية و1303 كيلو متراً خطوط جانبية ، جدول رقم (2) وبالرجوع إلى الجدول يمكن أن نخرج بملاحظتين هامتين:

أولاً: أن كثافة الخطوط الحديدية محسوبة بالنسبة لمجموع مساحة القطر أو بعدد مجموع السكان كثافة منخفضة فبمقياس المساحة تكون الكثافة حوالي كيلو متر سكة حديد لكل 423.7 كيلو متر مربع . أما الكثافة بالنسبة للسكان فتصل إلى كيلو متر واحد إلى 4797 فرد من السكان . وضحالة كثافة السكة الحديد دلالة على أن اقتصاد السودان لا يزال في مرحلة متدنية .

والملاحظة الثانية - وهي ذات ارتباط بالملاحظة الأولى أن هناك تركيز لخطوط السكة حديد في وسط السودان ، وذلك خلافاً للوضع في شمال وجنوب السودان . فشمال السودان - شمال مدينة الخرطوم الكبرى منطقة صحراوية ، ويكاد الإنتاج الاقتصادي يكون محصوراً على مناطق ضفاف النيل - وهي مناطق ضيقة وتكون في شكل جيوب متفرقة . وإزاء ذلك ليس هناك خطوط حديد بعد أبي حمد سوى خط

حديد كريمة وخط حلفا وهما يعبران مناطق شديدة الجفاف حتى أن المحطات على طريق حلفا وعددها عشرة بين أبي حمد وحلفا يشار إليها بالأرقام من واحد إلى عشرة. أما جنوب السودان حيث تختلف المناطق بين السافانا الغنية وشبه الاستواء فانه إقليم في مجمله ذو إمكانات كامنة . ولا تخدم هذا الإقليم من خطوط السكة الحديد سوى خط واو . وهو خط لا يؤدي وظيفته على الوجه الأكمل نسبة إلى بعد المسافة بين الجنوب ومناطق الكثافة المرتفعة نسبياً في وسط السودان ومن باب أولى بعد المسافة بين الجنوب وميناء بورتسودان ، كما أن جنوب السودان ظل منطقة توتر سياسي منذ 1954م حتى وقتنا الحاضر، ويمكن إذا استتب الأمن وبنيت خطوط سكة حديد أن تحدث تنمية اقتصادية به .

جدول رقم (2) تاريخ إنشاء خطوط السكة حديد السكة بالسودان ، والطول

الكلي للقطاعات (كلم) ووزن القضيب:

مسار الخط	تاريخ الانتهاء والتركيب	طول الخط (كلم)	وزن القضيب
حلفا-أبو حمد	1898-1899	350	257كلم وزن
	1898	244	50رطل و 93
أبو حمد-عظيرة	1898-1899	313	كم
عظيرة-الخرطوم	1904-1906	474	وزن 75رطل
	1905	222	244 كغم وزن
عظيرة-بورتسودان	1909-1912	689	75 رطل
	1923-1924	347	313 كغم وزن
نمرة 10-كريمة	1924-1923	218	90 رطل
	1924-1928	237	90 رطل
الخرطوم-كوسبي-	1928-1924	220	373 كغم وزن
	1928-1929	354	90 رطل
الابيض	1953-1954	335	90 رطل
	1956-1957	444	222 كغم وزن
هيا-كسلا	1956-1957	70	

50 رطل	25	1959-1957	كسلا-القضارف
588 كلم وزن	10	1965-1959	القضارف-سنار
75 رطل 101	10	1962	سنار-الدمازين
كلم		1995	عردية-بابنوسة
وزن 90 رطل		1995	بابنوسة-نيالا
347 كلم وزن		1995	بابنوسة-واو
75 رطل			خشيم القرية-دعيم
218 كلم وزن			المجلد-ابوجايرة
75 رطل			شارف-الحقل
237 كلم وزن			الابيض-المصفاة
75 رطل			
220 كلم وزن			
50 رطل			
346 كلم وزن			
75 رطل 7			
كلم وزن 90			
رطل			
335 كلم وزن			
50 رطل			
444 كلم وزن			
75 رطل			
70 كلم وزن			
75 رطل			
52 كلم وزن			
50 رطل			
10 كلم وزن			
50 رطل			
10 كلم وزن			
75 رطل			

أهمية السكة الحديد للاقتصاد السوداني

إن بناء الخطوط الحديدية في السودان كان مستلزماً أساسياً للتنمية ، وهي تنمية زراعية ، متجانها ثقيلة الوزن ومنخفضة السعر والمسافات شاسعة من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك أو الميناء . وكانت السكة الحديد انسب وسائل النقل للتجارة الداخلية وللتجارة الخارجية . وكان ذلك هو السبب في انه حتى الحرب العالمية الثانية - أي قبل دخول اللواري للسودان بشكل كبير - كانت السكة حديد تستأثر بنقل أكثر من 90% من البضائع في السودان ، وبنفس النسبة تقريباً في نقل الركاب . ولكن بدخول اللواري بدأت نسبة البضائع والركاب المنقولين بالسكة الحديد تنخفض - وكذا انخفضت نسبة الطن الكيلو متري للبضائع والركاب - ففي عام 1973م كانت نسبة البضائع المنقولة بالسكة حديد حوالي 75.7% من جميع البضائع المنقولة ، كما كانت نسبة الركاب حوالي 71% أما باقي النسبة فقد كانت من نصيب النقل النهري وللطرق .

وسنلاحظ أن نصيب السكة الحديد قد نقص بشكل كبير بعد عام 1973م حتى أنه صار حوالي 10% من نقل البضائع ونسبة قليلة جداً من نقل الركاب - عام 1990م - 1991م ، والسبب في ذلك هو ولوج اللواري والبصات سوق النقل وما تبع ذلك من إنشاء الطرق المسفلتة . وقد استعادت السكة الحديد بعد تأهيلها جزءاً من أهميتها في نقل البضائع حيث لها تساهم حالياً من نقل حوالي 38% 40% من مجموع منقولات البضائع في السودان . أما نقل الركاب فيبدو ان السكة الحدي قد خسرت في شكل شبه نهائي فهي لا تنقل أكبر من 5% من مجموع الركاب في السودان وربما سيستمر الانخفاض كما سنرى فيما بعد .

وأهمية السكة الحديد في نقل البضائع تظهر في الثلاث مجالات: الصادر والوارد والتجارة الداخلية . والجدول رقم (3) يبين نسب ما نقلته السكة الحديد من بضائع

الصادر والوارد والمحلي إلى مجموع نقليات السكة الحديد في ثلاثة فترات تمثل الوضع العام .

جدول رقم (3) النسبة المئوية للصادر والوارد وللمحلي إلى مجموع نقليات السكة الحديد في سنوات مختارة عشوائياً:

السنة	نسبة الصادر	نسبة الوارد	نسبة المحلي	مجموع النسب
1956/1955	33	29	38	100
1957/1956	30	31	29	100
1958/1957	36	25	39	100
1972/1971	48	30	22	100
1973/1972	19	29	22	100
1974/1973	51	26	23	100
1996	44	12	44	100
1997	36	14	50	100

المراجع:

1. أرقام سنوات 1955-73/71 من جمهورية السودان ، مرجع سابق .
 2. أرقام 1996/1997 من تقرير هيئة السكة الحديد ، 1997م حساب النسب من عند الباحث .
- والمعروف أن بضائع الصادر وبضائع النقل المحلي ومعظم الواردات هي بضائع ثقيلة الوزن وقليلة الثمن . وتختلف بضائع الوارد فيما بينها اختلافاً كبيراً ، فبعضها خفيف الوزن ومرتفع الثمن مثل الشاي والأدوية والروائح العطرية ، وبعضها مثل الآلات ثقيلة الوزن ولكن أثمانها مرتفعة .
- وعلى الرغم من أهمية السكة الحديد في السودان إلا أنها قابلت بعض المشاكل - خاصة في الثلاثة عقود من الستينات حتى بداية التسعينات - حينما بدأ الكثيرون يفقدون الأمل في السكة الحديد .

مشاكل السكة الحديد في السودان

على الرغم مما قدمته السكة الحديد من خدمات للاقتصاد السوداني إلا انها عانت من بعض المشاكل المرتبطة ببعضها بعض وهذه المشاكل يرتبط بعضها بالطبيعة الذاتية السكة الحديد وبعض آخر بطبيعة اقتصاد السودان ، ومشاكل أخرى جاءت نتيجة لما يمكن أن يسمى بالتشغيل غير العقلاني للآليات والمنشآت . وفي هذا الجزء سنناقش طبيعة هذه المشاكل المختلفة ، ثم نعرض بعد ذلك لمحاولات إحياء السكة الحديد وللخطة الخمسية من يناير 1997م إلى ديسمبر 2001م التي تأمل هيئة السكة الحديد الدخول بها إلى القرن الحادي والعشرين .

المشاكل الذاتية للسكة الحديد تتمثل في أنها تنقل من محطة إلى أخرى ولا تنقل من باب إلى باب كما هو الحال في الشاحنات بأحجامها المختلفة ، ولذا فهناك دائماً عملية ترحيل من المزرعة أو المخزن إلى محطة السكة الحديد ، ثم تفريغ وشحن على عربات السكة الحديد . وفي محطة الوصول تفرغ عربات السكة الحديد ويشحن المنتج إلى حيث يراد له . ولذا فعمليات الشحن والتفريغ وإعادة الشحن والتفريغ مرة أخرى تزيد من تكلفة النقل ، وهذه المشكلة في طبيعة السكة الحديد ترجع إلى أن القطارات تسير على الخط الحديدي ولا يمكن أن تتعداه بأي حال من الأحوال . ولذا فمع التقدم الكبير في تكنولوجيا وصناعة السيارات ، وكذلك في هندسة الطرق فقدت السكة الحديد أهميتها النسبية في كل العالم وخاصة في النقل لمسافات قصيرة . غير أن السكة الحديد ظلت تحتفظ ببعض مزاياها وخاصة في أقطار زراعية واسعة مثل السودان . إن السعة النقلية للسكة الحديد كبيرة وقد تصل إلى ما يزيد عن 2000 طن للقطار الواحد ، ويتوقف ذلك على ثقل وزن القضيب وعدد العربات التي يجرها القطار وحمولة كل عربة ، ونوع الأرض التي تبني عليها القضبان الحديدية . كما ان نسبة العمالة إلى الطن المنقول في حالة التشغيل العقلاني للآليات والمنشآت تكون قليلة

بالمقارنة مع الشاحنات . ولذا فنقل الركاب والبضائع بالسكة الحديد وخاصة للمسافات الطويلة يعتبر أرخص أنواع النقل بعد النقل المائي ، أن المسافات في السودان طويلة - مثلاً المسافة من الأبيض إلى بورتسودان بالسكة الحديد تصل إلى 1410 كيلو متر ، ومن نيالا إلى الميناء البحري تصل إلى 2101 كيلو متر . أما المنتج فهو زراعي والمحاصيل الزراعية مثل الذرة والبقول السوداني والسمسم وحتى القطن فوزنها ثقيل وثمانها قليل ، ولذا فهي تحتاج إلى نقل رخيص . أما الواردات فهي متنوعة ومنها الثقيل مثل الآلات والماكينات وإطارات السيارات وإن كانت أسعارها مرتفعة ومنها الخفيف مرتفع الثمن مثل الأدوية والروائح العطرية . وعلى العموم فإن السكة الحديد تعتبر انسب الوسائل لنقل الغائبية.العظمى من الصادرات وجزء كبير من الواردات ومعظم بضائع التجارة الداخلية .

وهناك مشاكل ذاتية خاصة بسكك حديد السودان . وأهمها ان الخط الحديدي منفرد وان الخطوط مبنية على فلنكات على الأرض الطبيعية الرخوة وإن كانت هناك بعض المقاطع مبنية على جسر قليل الارتفاع مما حوله من الأرض . وفي الغالب لا يزيد ارتفاع هذا الجسر عن قدمين . ومشكلة الخط المنفرد تمكن في إجراءات السلامة الفائقة الدقة ، وفي التأخير الذي يصيب القطارات ، وذلك لأنه عندما يكون هناك قطاران يسيران في اتجاهين متقابلين فعلى أحد القطارين ان يخرن في المحطة حتى يسمح للقطار الآخر بالمرور . ونظرياً يمكن ضبط مواعيد قيام القطارات ووصولها إلى المحطات المختلفة غير انه عملياً عندما يتأخر أحد القطارين على الخط فإن كل المواعيد الأخرى تتعرض للاضطراب .

إن بناء الخط على الأرض الرخوة وإن كان على الفلنكات الحديدية أو الخشبية فنتج عنه مشكلتان: الأولى: ان الخط يكون عرضة للانجراف بواسطة السيول . ليس ذلك فقط بل مجرد ان يبدأ هطول المطر حتى وإن كان رذاذاً فإن القطار يتوقف في

المحطة لحين ان يكشف الخط بواسطة فريق الطوارئ. وإذا بدأ هطول المطر بعد مغرب الشمس فان القطار يبيت في المحطة في اغلب الأحوال . ولهذين السببين فان من مظاهر تدهور السكة الحديد بين الستينات والثمانينات ان حوالي نصف القطارات المتحركة كانت تصل متأخرة عن مواعيدها . وزادت هذه النسبة حتى وصلت إلى اكثر من 90 % في نهاية الفترة . ولكن ينبغي ان نذكر ان تأخير القطارات يرجع ايضاً للقصور في تشغيل سير الحركة كما سنبين بعد قليل .

والمشكلة الثانية في موضوع بناء الخطوط على الأرض الهشة (والغالبية العظمى من أراضي السودان يتكون من ارض هشة من رمال أو طين) انه يحتم على القطارات ان تسير بسرعة منخفضة جداً ولا تزيد عن 40 كيلو متر في الساعة وفي اغلب الأوقات تقل عن ذلك كثيراً . وذلك هو سبب ان يقطع القطار المسافة بين الخرطوم إلى بورسودان (786 ك) في اكثر من 26 ساعة ، وعند إضافة ساعات التوقف بالمحطات فتستغرق الرحلة اكثر من 30 ساعة . وهذا يقال عن كل قطارات الخطوط الأخرى: حلفا ، كريمة ، والأبيض . ففي كل هذه القطارات على الراكب أن ينوم ليلة في القطار . اما عدد ليالي المبيت في قطارات نيالا وواو فتتمتد إلى بين ثلاثة إلى خمسة ليالٍ وربما اكثر .

ونتيجة لمشاكل انحراف خط السكة الحديد والذي يتطلب إصلاحه عدداً من الأيام ، وكذلك للتأخير الذي يحدث لاسباب مختلفة فقد أصبحت السكة الحديد لا تصلح لنقل البضائع القابلة للتلف مثل الخضار والفواكه وخاصة في موسم الأمطار . أما المشاكل المتعلقة بالسكة الحديد وارتباطها بالاقتصاد الزراعي السوداني فتتلخص في موسم الإنتاج في كل أنحاء السودان عدا المنطقة الشمالية . فغالبية الأراضي الزراعية تعتمد على الأمطار - وهي موسمية ، وحتى المناطق المروية مثل مشروع الجزيرة فإننتاجها موسمي لان اتفاقات مياه النيل قد حددت مواعيد سحب المياه من الأنهار .

ومعنى هذا أن الغالبية العظمى من الإنتاج الزراعي يكون موسمياً: من منتصف أكتوبر وحتى منتصف أبريل . بداية حصاد المحاصيل من فول وسمسم وذرة في غرب السودان تكون في أكتوبر ويبدأ طق الصمغ العربي في نوفمبر . وحصاد الفول السوداني في المناطق المروية يكون في نوفمبر . وكذا حصاد السمسم والذرة في المشاريع المطرية في شرق السودان ، وفي منتصف يناير يبدأ لقيط القطن وبعد مدة قصيرة يبدأ حلجه .

وبمنتصف أبريل يكون حلق القطن قد اكتمل . بمعنى آخر تكون كل هذه المحاصيل جاهزة للترحيل ابتداءً من منتصف أكتوبر وحتى منتصف أبريل . وعليه فإن السكة الحديد في هذه الفترة تكون تحت ضغط شديد لترحيل كل المحاصيل . ولكن إمكانات السكة الحديد لا تستطيع الوفاء بالنقل إلا إذا توزع الترحيل على كل شهور السنة . وفي بعض السنوات كلها - كما حدث في عام 1962م عندما فشلت السكة الحديد في نقل كل المحصول (تقرير صوفرييل: البنك الدولي - ص 5) وربما قد حدث ذلك في سنوات أخرى ولكن التقارير لا تشير إليه وينتج الآتي عن عدم مقدرة السكة الحديد على نقل المحصول فور تقديمه للنقل .

1. يصبح رأس المال مربوطاً في شكل محصول . ويعود ذلك بالخسارة على التجار لانهم لا يستطيعون تدوير رأس المال بالسرعة المطلوبة ، وتكون الخسارة كبيرة إذا كانت عليهم التزامات لسداد ما عليهم من ديون لدى البنوك أو إذا كانوا مرتبطين بعقودات خارج السودان .

2. المحصول يتعرض لفقدان في الوزن أو للإصابة بالحشرات أو الأمراض . كما عليهم مصاريف تخزين إذا ادخل المحصول داخل مخازن مغطاة . أما إذا كان مخزوناً في العراء فهو عرضة للأمطار المبكرة أو السرقة أو الحرائق .

3. عدم إمكانية النقل في وقت مبكر فتح باب الفساد والرشوة على مصراعيه ، إذا أن كل تاجر يريد أن يرحل محصوله قبل محصول الآخر . وباءت كل

الوسائل بالفشل في الحد من ذلك الفساد . أما لماذا تكون مقدرة السكة الحديد محدودة ولا تمكنها من ترحيل كل المحاصيل في فترة وجيزة فيرجع لكون الإدارة لا تستطيع الاستثمار في قوة ساحبة وعربات ومنشآت أخرى تعمل ستة أو على الأكثر سبعة اشهر في العام وتبقى معطلة بقية شهور السنة . فعدد القاطرات والعربات محدود ، وبعضها قديم وورش الصيانة لا تعمل على الوجه الأكمل (احمد الأمين حميدة ، مؤتمر الجمعية الفلسفية 1966م) . وبغض النظر عن مقدرة الاستثمار أو عدمه فان مشكلة الذروة من المشاكل المتكررة في كل وسائل النقل في العالم .

مشاكل التشغيل والإدارة

في الفترة الأولى من إنشاء السكك الحديدية في السودان كانت الخطوط الجديدة تبنى على فترات ، وكان المهندسون يأتون من فرقة المهندسين التابعة للجيش البريطاني ، وظل مدير السكة الحديد تابعاً لتلك الفرقة حتى الأربعينات من القرن العشرين ، وكان يدير السكة الحديد بطريقة الضبط والربط التي عرف بها الجيش البريطاني . وعلى أي حال كان الاقتصاد السوداني بسيطاً والطن المنقول قليلاً . ولكن مع تباشير نيل السودان استقلاله وفي مدة قصيرة من عام 1954م إلى عام 1962م أنشأ عدد من الخطوط الجديدة ، وبدأ الاقتصاد السوداني في النمو السريع . ومما لا شك فيه أن المهندسين والإداريين السودانيين الذين حلوا محل البريطانيين قاموا بمجهود كبير في تنفيذ بناء الخطوط وفي الإدارة . ولكن وكما كتب احمد الأمين حميدة "السكة الحديد وجدت نفسها مضغوطة حتى النهاية" المرجع السابق - ص 35" . وكان ذلك هو السبب في اضطراب التشغيل للآليات والمنشآت . ونتج عن ذلك أن السكة الحديد لم تستطع الوفاء بالتزامات النقل على الوجه المطلوب ولذا فقد بدأ مستعملو السكة الحديد يدعون إلى إنشاء طريق مسفلت بين الخرطوم وبورتسودان . وفي دفاعه عن السكة الحديد ومعارضته لطريق بورتسودان قال حميدة: "إن السكة الحديد قد حسنت

خدماتها في السنوات الماضية للحد الذي أصبحت معه متقدمة في مقدرتها على النقل عنها في طلب النقل . فكل الصادرات والواردات تنقل بدون تأخير . ولذلك فيبدو أنه لا داعي لبناء طريق موازي لخط السكة الحديد" الجمعية الفلسفية – ص 31 .
وقد تكون السكة الحديد قد حسنت خدماتها لعام أو عامين ، ولكنها على العموم ومنذ عام 1958م وحتى عام 1990م ظلت في حالة تدهور مستمر وان كانت صور التدهور تظهر في بعض الجوانب أسرع من الجوانب الأخرى . وكان اظهر جوانب التدهور في الآتي:

1. عدم مقدرة السكة الحديد على نقل كل المحاصيل في وقت قصير . فقد جاء في تقرير بيت الخبرة صوفرريل Sofrerail الذي كلفه البنك الدولي دراسة السكة الحديد الآتي:

- عام 1962م فشلت السكة الحديد في نقل محصول القطن قبل حلول فصل الأمطار ، ونتج عن ذلك خسارات كبيرة بالإضافة لتأخير نقل البضائع الأخرى - والصمغ العربي والبقول السوداني ... الخ التي لها أسبقية أقل من القطن في النقل . وعليه فلم ينقل جزء كبير من تلك المحاصيل حتى أغسطس/ أكتوبر .

- وفي عام 1960 و 1961م لم يكن من غير العادة ان تجد واردات تنتظر النقل من بورتسودان لمدة تزيد عن عام (صوفرريل فصل 7) . وذلك ينطبق على السكة الحديد حتى عام 1990م .

2. على الرغم من ان الطن المنقول ظل في تزايد من عام 1955/ 1956م حتى عام 1971/ 1972م إلا انه بعد ذلك بدأ يتناقص حتى وصل في ذلك العام إلى أدنى مستوى له عام 1990/ 1991م ففي ذلك العام بلغت نسبة الطن المنقول بالسكة الحديد 10% فقط من مجموع الطن المنقول في السودان .

3. على الرغم من ان عدد سكان السودان تضاعف منذ عام 1955م حتى عام 1973/1974م فان عدد الركاب لم يزد إلا زيادة قليلة جداً من 2710000 إلى 2810000 ركباً ثم بعد ذلك بدأ العدد ينخفض بشكل سريع ليصل عام 1990/1991م إلى 424000 ركباً . وذلك لان الركاب بدأوا يفضلون استعمال الباصات واللوارى رغم ما تسببه من تعب جسماني ولكنها تختصر وقت الرحلة . وفوق ذلك هي مضمونة في مواعيدها اكثر من القطارات كما أن القادرين مادياً من الركاب اصبحوا يسافرون بالجو إذا وجدت الطائرات .
4. التأخير الشنيع في مواعيد قيام ووصول مختلف القطارات – ركاب وبضاعة فعندما كتب بيت الخيرة – صوفربيل تقريره عام 1962م كانت القطارات المتأخرة حوالي 50 % من مجموع القطارات المسافرة ، ولكنها زادت بعد ذلك حتى بلغت 99.59% في آخر الثمانينات من القرن الماضي .
5. التدهور الشنيع في عدد القطارات العاملة بالنسبة للعدد الذي بالعهد ففي عام 1989م بلغ عدد قاطرات الديزل السفرية العاملة 25 قاطرة بالمقارنة مع عدد 155 قاطرة بالعهد . وفي نفس العام كان عدد وابورات المناورة العاملة 6 وابورات بالمقارنة إلى 96 قاطرة . وذلك التدهور كان يرجع كما يقول بعض المسؤولين إلى عدم الصيانة وعدم توفر قطع الغيار .
6. مدة دورة العربات ظلت تتزايد من 8.4 يوماً عام 1963/1964م إلى 15.6 عام 1973/1974م وإلى 27 يوماً عام 1990/1991م .
7. قفلت بعض الخطوط وبعض المحطات لعدم وجود الصيانة اللازمة وعلى سبيل المثال قفل خط سنار – الدمازين – على أهميته إذ انه يمر بمنطقة إنتاج هامة .

8. قصور شديد في خدمات الركاب . لقد أصبح من الظواهر العامة وليس من الشواذ ان لا يجد الراكب ماء للشرب . وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت عربات القطارات - حتى الدرجات العليا متسخة وفرشها مهمل .

نتج من قصور السكة الحديد في نقل البضائع والركاب فقداها احتكار نقل البضائع من الميناء إلى داخل القطر وفقدان النقل من داخل إلى الميناء . ان القانون الذي سن في آخر العشرينات واولئ الثلاثينات من القرن العشرين أعطى ذلك الاحتكار للسكة الحديد ، واشترط على أي ناقل يريد النقل من وإلى الميناء موافقة إدارة مديرية البحر الأحمر على ذلك ، وإدارة المديرية من جانبها تحصل على الموافقة من السكة الحديد وفي المقابل أدخلت السكة الحديد فئات مختلفة - عددها 17 فئة لنقل المواد المختلفة ، فهناك بعض المنقولات مثل الرمل والذرة تنقل بالحسارة . وهناك محاصيل تنقل بسعر التكلفة ، وهناك بضائع تنقل بالربح . الصورة العامة ان تريح السكة الحديد. ولكن مع تراكم البضائع في الميناء بدأ بعض أصحاب اللواري يأخذون الإذن ، وكان الإذن يعطى لهم . ولكن بالتدرج ومع استمرار فشل السكة الحديد أصبحت اللواري تنقل بدون إذن ولا أحد يحاسبها على ذلك بل وتجد الدعم من إدارة المديرية . ولذا أصبح القانون المشار إليه خيراً على ورق . ثم أكثر من ذلك ان الدولة أنشأت طريقاً معبراً من الخرطوم إلى الميناء على الرغم من معارضة هيئة السكة الحديد - ذلك الطريق الذي رأينا السيد/ احمد الأمين حميدة يعارضه في اجتماع الجمعية الفلسفية عام 1966م . وقد عارضه آخرون أيضاً من منطلق ان مشاكل السكة الحديد مشاكل عارضة تحل عندما تجد التمويل اللازم لشراء الآليات وقطع الغيار والصيانة .

وبالطبع فقد كانت اللواري انتقائية في نقلها: انها تنقل من الميناء إلى داخل القطر البضائع ذات العائد المجزي لها ، وتترك الباقي للسكة الحديد وفي رحلة العودة - وبدل الرجوع فارغة - فإنها كانت تنقل بعض المحاصيل والبضائع الأخرى بسعر

التكلفة وربما بخسارة قليلة في بعض الأحوال . ولذا فقد وجدت السكة الحديد نفسها تنقل البضائع الثقيلة الوزن وقليلة الثمن في بعض الأحوال . وذلك كان هو السبب في ان مصاريف التشغيل (معامل التشغيل) بلغت عام 1990م نسبة 10.58% من دخل السكة الحديد في حين ان النسبة عام 1986/1969م كانت 97% وبذكر انه وقت ان تحولت إدارة السكة الحديد من مصلحة حكومية إلى هيئة شبة مستقلة كانت السكة الحديد تدفع للحكومة المركزية مبلغ 800.000 جنيه (2.400.0000 دولار) نظير المنشآت والآليات الحكومية المركزية التي كانت قد قامت بإنشائها قبل قيام الهيئة . أما وقد أصبحت السكة الحديد تعمل بالخسارة التي كانت فلم تستطع الالتزام بدفع ذلك المبلغ - وأكثر من ذلك ظلت السكة تستدين لمقابلة منصرفاتها . وفي ذلك الوقت أصبحت السكة الحديد عبئاً على الخزينة العامة بعد ان كانت مصدر دخل لها .

لقد جرت العادة عند بعض المسئولين السابقين تفسير التدهور الكبير الذي أصاب السكة الحديد بأنها تحتاج لتمويل لشراء قطع الغيار والمعدات اللازمة . ولم يتيسر لها الحصول عليه ولكن ذلك التفسير غير مقنع لان السكة الحديد كانت تحصلت على قروض من دولة الكويت ومن البنك الدولي . ويبدو ان التفسير الصحيح هو ما ورد في تقرير بيت الخبرة - صوفربيل في أن التدهور يعتبر أكثر من الحاجة في عددها ولكنها كانت لا تجد التشغيل العقلاني الصحيح فسواعة القاطرات رديئة والصيانة متدنية ومراقبة سير القاطرات معدومة . وظل تدهور السكة الحديدي مستمراً إلى ان ظهرت محاولات إحيائها عام 1989م . ولكن من الملاحظات الهامة أنه منذ بداية السبعينات وحتى عام 1985م ظلت تقام المهرجانات السنوية التي تسمى أعياد الإنتاج وتقسّم بها الأنواط والجوائز ، ولكن لا إنتاج يذكر . كذلك كان هناك صراع خفي في من يكون مديراً عاماً . أمن فئة المهندسين أم من غيرهم ؟ وكان المهندسون ينظرون إلى

وظيفة المدير العام على انها حق لهم ورثوه من يوم ان انشأ أول خط حديدي بالسودان - أنشأته فرقة المهندسين التابعة للجيش البريطاني .

محاولات إحياء السكة الحديد

جاء في التقرير السنوي لهيئة السكة الحديد لعام 1997م أن عام 1996م يعتبر عام الانطلاق للهيئة . فقد شهد العام تحقيق أعلى معدل للطن المنقول خلال العقدين السابقين حيث بلغ 2.05 مليون طنًا . ولكننا نلاحظ ان الرقم 2.05 مليون طن هو اقل مما كانت تنقله السكة الحديد سنوياً منذ عام 1960/1961م حتى عام 1973/1974م . ولكن مما لا شك فيه انه ابتداءً من عام 1991/1992م بدأ الطن المنقول يرتفع . والذي حدث للسكة الحديد يمكن تلخيصه في مجالين:

أولاً: الجانب المالي والتجاري .

ثانياً: الجانب التشغيلي .

فيما يختص بالجانب المالي والتجاري فعندما شعرت الدولة بجدية إدارة السكة الحديد لها قدمت الدعم المالي متمثلاً في إعفائها من الديون ومنحها عشرة ملايين دولار لشراء معدات وقاطرات .

ومن ناحيتها التجارية فقد ألغت السكة الحديد فئات الترحيل السابقة والتي كانت تنقسم إلى 17 فئة واستبدالها بفئة واحدة تبين القيمة الحقيقية لنقل السلعة . وفي نفس الوقت سلكت النظرة التجارية وذلك بإبرام اتفاقات وعقودات طويلة الأجل مع الوحدات الحكومية والقطاع الخاص مما مكن الهيئة من التخطيط المسبق للإيفاء بالتزاماتها كاملة . وبالإضافة إلى ذلك فقد خفضت السكة الحديد عدد العاملين بها من حوالي 30.000 إلى حوالي 15.000 عامل وكان في ذلك توفير كبير للمنصرفات .

أما في الجانب التشغيلي فقد حاولت السكة الحديد عمل الآتي:

(1) الاستغلال الأمثل للقوتين الساحبة والناقلة وخطوط الإشارات . وذلك بعد صيانة تأهيل عدد كبير من هذه المعدات الموجودة بالفعل .

(2) إدخال نظام التحكم المركزي لحركة سير القطارات بعد ان أدخلت نظم القطارات ان حدث تحسن مستمر في دورة العربات . فقد كانت دورة العربة حوالي 27 يوماً عام 1991/1990م وظلت تتناقص عاماً بعد عام حتى أصبحت 20 ثم 16 ثم 10 ثم 7 أيام عام 1995/1996م . وهذه الدورة هي احسن مما كانت عليه عام 1963/1964م إذا كانت وقتئذٍ 84 يوم .

وقد انعكس ذلك بدوره على الطن المنقول فوصل إلى 2.06 مليون طن عام 1996م بعد أن كان قد انخفض إلى 0.242 مليون طن عام 1990/1991م .

ولا بد أن نذكر أن وضع السكة الحديد حالياً هو غير ما كان عليه في الخمسينيات من القرن الماضي إذ كانت في ذلك الوقت هي الناقل الأول والأساسي في نقل البضائع والركاب . ويتذبذب نصيبها في النقل حسب أدائها . ففي عام 1990/1991م كان نصيب السكة الحديد من مجموع نقل البضائع في السودان 10% فقط . وقد ارتفعت تلك النسبة إلى 38-40% عام 1996/1997م بعد أن تحسن الأداء . ولكن في أحسن الأحوال لن ترتفع نسبة السكة الحديد إلى ما كان عليه في الخمسينيات وذلك للأسباب الآتية:

1. تزايد استثمارات القطاع الخاص في اللواري والشاحنات والبصات . وهذه أصبحت تربط كل أجزاء القطر سواء أكانت هناك طرق مرصوفة أو ترابية . وبعض هذه الشاحنات ذات سعة كبيرة مقارنة باللواري - وهي 7 طن .
2. رصفت عدد من الطرق - مثل طريق الخرطوم / بورتسودان والخرطوم/ عطبرة والخرطوم / الأبيض ... الخ .

3. الملاحظ ان اللواري والبصات تسير في طرق اقصر من بعض طرق السكة الحديد . مثال ذلك يبلغ طريق السكة الحديد من الخرطوم إلى كسلا 805 كيلو متراً ، ولكن طول الطريق البري الخرطوم / كسلا عبر البطانة يبلغ 200 كيلو متراً وما يقال عن تقصير البصات واللواري لمسافة الأرضية - يقال ايضاً عن تقصيرها لزمن الرحلة . وعليه يمكن ان يقال ان السكة الحديد قد فقدت نسبة كبيرة جداً من سفريات الركاب والبضائع في المسافات القصيرة والمتوسطة ويبدو ان خسارة السكة الحديد في نسبة النقل ستزداد اكثر كلما رصفت طرق اخرى . اما مقدار الخسارة في ذلك المجال فيتوقف لحد ما على أداء السكة الحديد .

الخطة الخمسية 1997 - 2002م

بعد النجاح الذي حققته السكة الحديد في إعادة الروح استحدثت خطة خمسية تبدأ من أول يناير 1997م وانتهت في 31/ ديسمبر 2002م لتتمكن من دخول القرن الحادي والعشرين بوجه مشرق . وكما في مقدمة الخطة أن تكون حجر الزاوية في التمكن من الدخول في مرحلة الانطلاق في مجال النقل السككي . كذلك تقوم السكة الحديد خلال فترة الخطة بتوسيع خدماتها لتربط معظم أنحاء القطر وتبدأ في مرحلة ربط بعض دول الجوار ، (الخطة الخمسية - ص 1) النقطة الأساسية في الخطة هي الاستمرار في تأهيل وصيانة الآليات والمنشآت والكباري والخطوط وشبكات الاتصال مع التحكم العقلاني في سير القطارات وذلك حتى تتمكن الهيئة من زيادة الطن المنقول من 2 مليون طن كما كان عليه الحال عام 1995/ 1996م إلى 4.50 - 5 مليون طن بنهاية الخطة . وليس في الخطة الجديدة إشارة لخطوات عملية لإنشاء خطوط جديدة سوى الحديث النظري عن توسيع خدماتها لتربط معظم أجزاء القطر وتبدأ ربط بعض دول الجوار . ولكن بجانب التأهيل والصيانة هناك إشارات لإنشاء كباري جديدة

لمعالجة مشكلة السيول والقطاعات وتغيير وزن القضيب ليكون 90 رطلاً ، وزيادة الوابورات العاملة وذلك بتأهيل المزيد من الوابورات وشراء وابورات جديدة .
وقد ذكرت الخطة أن عربات البضاعة التي ستتوافر بعد التأهيل سيكون حوالي 6.000 عربة ولكن الحاجة تدعو إلى زيادتها إلى حوالي 10.000 عربة لمقابلة المنقول بعد تنفيذ الخطة القومية الشاملة للقطاعات الاقتصادية المختلفة ، ولم تنس الخطة موضوع التدريب وتحسين شروط الخدمة .

ويبدو أن الذين وضعوا الخطة اهتموا بتأهيل السكة الحديد أكثر من تحديثها . ولهم العذر في ذلك ، فلم يريدوا تشتيت الجهد في فترة قصيرة ، كما أرادوا أن يكونوا واقعيين فلم يخططوا لأشياء فوق طاقة السكة الحديد أو طاقة القطر . ويظهر ذلك في مجالين:

I. أن سرعة القطارات حتى بعد تنفيذ الخطة ستظل متدنية وهي بين 55 و 60 كيلو متر في الساعة في حين أن هذه السرعة لم تزد كثيراً عن سرعة قطارات في بداية هذه القرن وفي الوقت تقدمت التكنولوجيا الحديثة وسمحت بإنتاج قطارات شديدة السرعة. كذلك لم تظهر في الخطة سوى إشارة عابرة لتبليط طريق الخرطوم/ بورتسودان ، ولكن إلى أي مدى سيسمح ذلك التبليط بزيادة السرعة أو تقليل الحوادث ؟ فلا يعرف بعد .

كذلك لم تشر الخطة إلى محاولة ازدواج الخط الرئيسي الخرطوم/ بورتسودان - وكان المؤمل أن يتضمن ذلك عندما وضعت للصيانة وإنشاء كباري جديدة - حتى إن كان العمل سيسير ببطء في عملية الازدواج .

والحديث عن زيادة سرعة القطارات وكذلك ازدواج الخط ليس من قبيل أن تظهر السكة الحديد على أنها حديثة ومجارية للعصر ، ولكن أكثر من ذلك لارتباط الخاصيتين بقصر زمن الرحلات والتي بدورها يكون لها مردود في جانبين هامين:

أولاً: تقصير دورة الواورات والعربات وبالتالي زيادة الطن المنقول وتقليل فترة انتظار المحاصيل التي تنتظر دورها في الترحيل .
ثانياً: في قطاع سفريات الركاب فحالياً يفضل الركاب السفر بالباصات لان زمن الرحلة قصير ، فمثلاً الرحلة من الخرطوم إلى بورتسودان بالباصات تستغرق 8 – 9 ساعات في حين أن الرحلة بالسكة الحديد إلى بورتسودان تستغرق 28 ساعة أو أكثر مع ما قد يكون في ذلك من تعب . وسبب التفضيل هو الطول الزمني لرحلة القطار وقصرها بالباصات .

ولقد جاء في أهداف الخطة "توسيع خدماتها لتربط معظم أنحاء القطر وتبدأ مرحلة ربط بعض دول الجوار" . غير أن هذا الجانب لم يشر إليه بعد ذلك لا من قريب ولا من بعيد . وظلت مناطق واسعة جداً من السودان بدون وسائل نقل حديث – مثال ذلك المنطقة الجنوبية الشرقية من السودان من الدمازين مروراً بمنطقة الكرمك ومنطقة الناصر وحتى جوبا . ثم أن دول الجوار الغربية مثل تشاد وأفريقيا الوسطى – وهي دول ليس لها واجهة بحرية – وتحتاج أن تستفيد من سكك حديد السودان . وفي الحقيقة هي فائدة مشتركة وذلك لان امتداد الخط من نيالا غرباً سيخدم منطقة لها إمكانات زراعية جيدة ، وان الخط الذي يمتد حتى حدود أو قرب حدود أفريقيا الوسطى سيخدم منطقة حفرة النحاس وهي منطقة لها إمكانات زراعية ورعوية وتعدنية جيدة . وذلك بالإضافة إلى النواحي السياسية الخاصة بالسودان أن تكون هذه الأجزاء مرتبطة ببقية أجزاء القطر – ومن الناحية السياسية الأفريقية أن تكون تلك الدول مرتبطة بتعاون اقتصادي وسياسي مع السودان . وقد تكون هذه الخطوط في بداية إنشائها غير مربحة ، بل ربما تعمل بالخسارة لفترة من الزمن .

على أي حال فإن قانون هيئة السكة الحديد رقم (39) والصادر عام 1973م قد نص على أن تخلق السكة الحديد "خدمات جديدة كلما اقتضت الحاجة الوطنية بدون

اعتبار للخسائر المبدئية التي تكبدها الهيئة". ويبدو أن الهيئة لا تريد أن تؤكد أي خسائر من خطوط جديدة. ولذا فهي تحاول الابتعاد عن ذلك المجال. وفي نظر الباحث أن نقطة الضعف في القانون المشار إليه أن الدولة تريد إلقاء العبء على السكة الحديد في حين أن الحاجة الوطنية تستدعي أن تتحمل الدولة الخسارة أو جزء منها.

المراجع

1. هيئة سكة حديد السودان، تقرير الأداء التشغيلي والمالي، 1996م.
2. _____، الخطوط الخمسية الشاملة، 1998/2002م.
3. The Sudan Railway Corporation, Statistical year Book of the Sudan Railway 1996.
4. The Democratic Republic of the Sudan, transport Statistical Bulletin, 1997.
5. The International Bank for Reconstruction and Development, Solerrail Report on its Sudan Railway.
6. Khogale, M. M. the Significance of its Railways to the Economic Development of the Sudan, with Special Reference to the Western provinces, M A thesis the University of Wales