



حزب بناء السودان  
Binaa Sudan Party

حزب بناء السودان

# حكومة ظل حزب بناء السودان

## وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي

حلول مؤقتة وجزئية لأزمتي الخبز والوقود بالسودان



/BinaaSudanParty



/BinaaSudanParty

www.Binaa-Sudan.org



حزب بناء السودان  
Binaa Sudan Party

## حزب بناء السودان

### تقديم:

خلال الاجتماعات السنوية لصندوق النقد والبنك الدوليين في واشنطن قال السيد إبراهيم البدوي أن برنامجه الاقتصادي يتكون من ثلاث مراحل، تبدأ المرحلة الأولى من الأول من نوفمبر وحتى نهاية يونيو ٢٠٢٠، ويكون فيها التركيز على هيكلية القطاع المصرفي وعجز الموازنة. أما المرحلة الثانية التي تبدأ من شهر يوليو وحتى نهاية العام ٢٠٢٠ فيكون العمل فيها على رفع الإيرادات الحكومية لتبلغ ١٠٪ من الناتج الإجمالي المحلي، وسيكون فيها (توحيد) سعر الصرف والانتقال من دعم السلع الى دعم المواطنين. أما المرحلة الثالثة والأخيرة فتبدأ مطلع العام ٢٠٢١ بالتركيز على تقليل الاقتراض من المصارف، وترشيد الإنفاق مع مراجعة بنود الموازنة وإدارة السيولة.

الذي يهمننا في هذه اللحظة هو المرحلة الثانية، إذ هي محاولة لعلاج جذري لمشكلتي الخبز والوقود. وبغض النظر عن الألية التي سيتبعها السيد وزير المالية فإننا في وزارة مالية حكومة ظل حزب بناء السودان متفائلون بأنه لو نجحت الحكومة في تحويل الدعم من السلع الى الأفراد فإنه هذا الإجراء سيكون كفيلا بانها مشكلتي الخبز والوقود في السودان الى غير رجعة.

يمكننا أن نعتبر أن العام ٢٠١١ هو تاريخ ميلاد الأزمة الاقتصادية في البلاد، وذلك عقب انخفاض انتاج السودان من النفط من ٤٥٠ ألف برميل يوميا الى أقل من ١٠٠ ألف وأصبحنا نستورد أكثر من ٦٠٪ من حوجتنا ، ولكن أعراض هذا الأزمة اجتهدت الحكومة السابقة في كتمها ونكرانها بدلا عن معالجتها حتى جاء العام ٢٠١٨ وافتضح السر تماما، فكيف تنكر أزمة بعدما شهدت بها عليك صفوف الجاز والخبز؟! ولكن رب ضارة نافعة، فاستفحال هذه الأزمة عجل بسقوط السبب الرئيس لكل مشاكل السودان.



/BinaaSudanParty



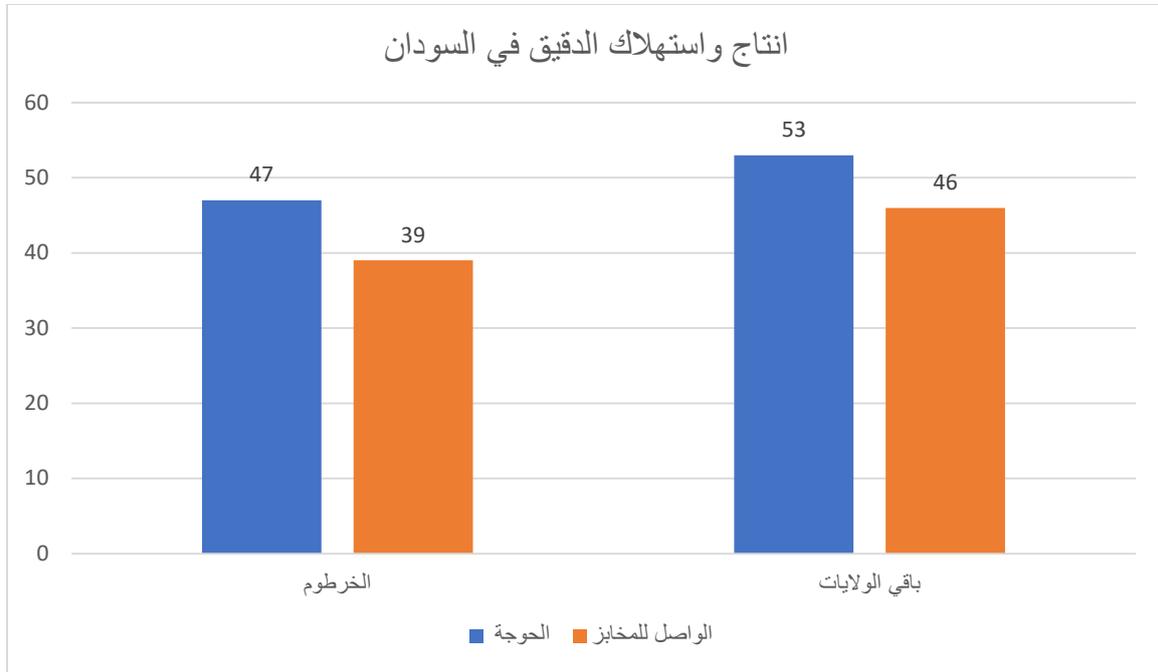
/BinaaSudanParty

www.Binaa-Sudan.org



## عرض لأسباب مشكلتي الخبز والوقود:

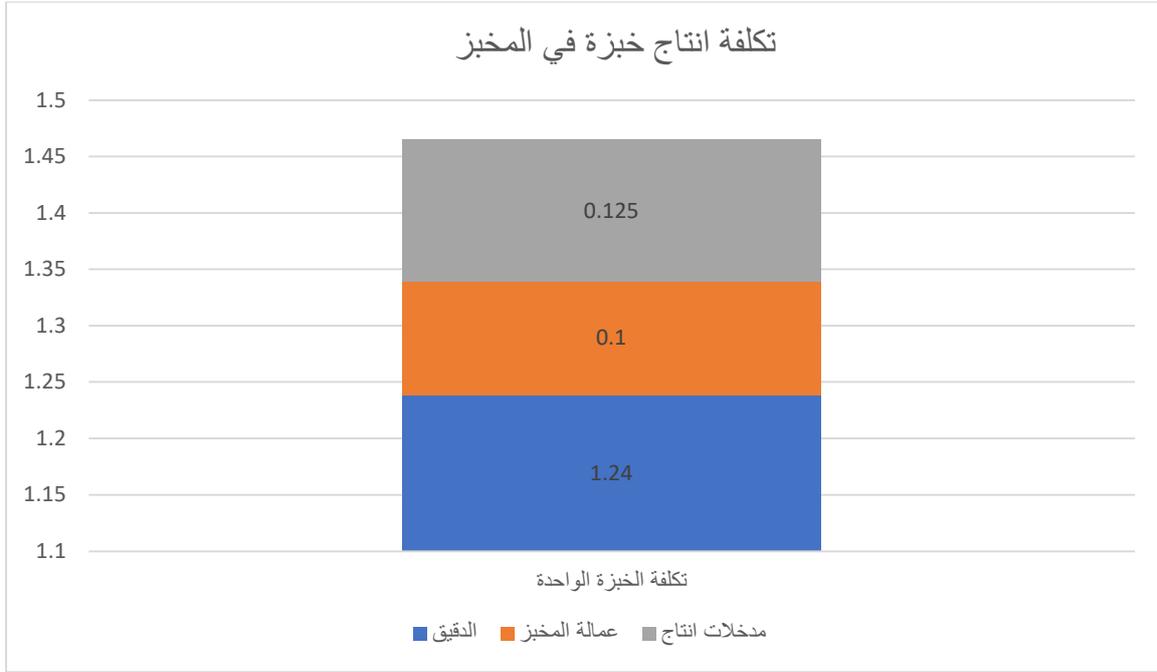
### أ/ الخبز



الشكل أعلاه يوضح أن حوجة السودان الكلية تبلغ يوميا حوالي ٩٩ ألف جوال دقيق زنة ٥٠ كجم، حوجة الخرطوم وحدها ٤٧ ألف جوال بينما جميع الولايات الأخرى تبلغ حوجتها ٥٣ ألف جوال وهذا ما تظهره القوائم الزرقاء، أما القوائم باللون البرتقالي فتظهر ما يصل فعلا للمخابز، حيث يصل مخابز الخرطوم ٣٩ ألف جوال يوميا ( أي أن هنالك عجز قدره ٨ ألف جوال ) بينما يصل الولايات ٤٦ ألف جوال ( أي أن العجز ٧ ألف جوال ) . هنا ربما يطرأ سؤال حقيقي، هل سبب كل هذه الأزمة هو فقط ١٥٪ فقط من الحوجة؟ سنجيب عن هذا السؤال لاحقا في هذا البحث.



## تكلفة إنتاج الخبزة الواحدة:



وفقا للشكل أعلاه نلاحظ أن تكلفة الخبزة في أقل مستوياتها تبلغ حوالي ١,٥ جنيه، ولكي يستطيع المخبز البيع بسعر جنيه للخبزة يحتاج لخفض واحدة من هذه التكاليف، هنا تدخلت الحكومة لخفض التكلفة الأعلى وهي الدقيق، فبينما يتبعه المطاحن بسعر ١,٢٤٠ جنيه فإن الحكومة تدفع من مبلغ ٠,٦٨ جنيه عن كل خبزة، بحيث يشتري المخبز الدقيق ب ٠,٥٥ جنيه للخبزة الواحدة، وبهذا بالنسبة لصاحب المخبز تصبح تكلفة الخبزة ٠,٧٨٥ جنيه.

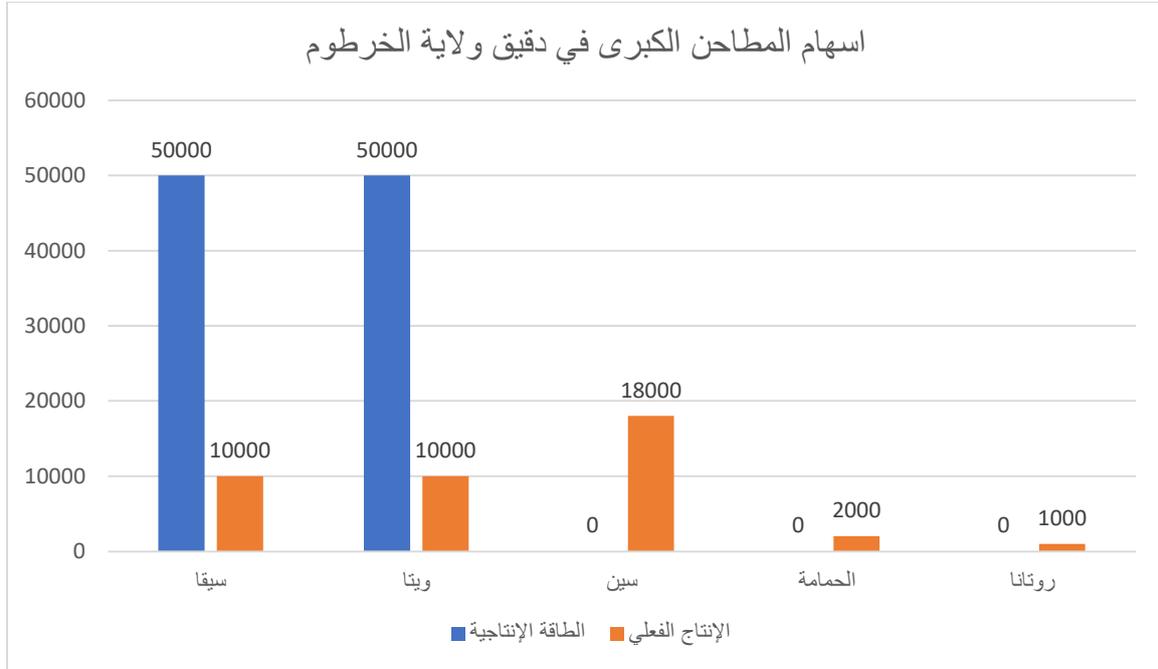
من هذه الأرقام يمكن حساب قيمة الدعم اليومي للخبز والذي يبلغ ٦٨ مليون جنيه سوداني يوميا، هذا الرقم يساوي ضعف إجمالي الرواتب الشهري لكل معلمي المرحلة الثانوية في ولاية الخرطوم !! أي لو أن الحكومة توقفت عن دعم الخبز لمدة ١٢ يوم فقط في كل السنة يمكنها مضاعفة رواتب كل المعلمين في المرحلة الثانوية في ولاية الخرطوم!

وليست هذه هي المشكلة فحسب، ولكن حتى مبلغ ١٢٤٠ لحوال الدقيق يعتبره جميع أصحاب المطاحن غير مجزي، إذ أن هؤلاء المطاحن يمكنهم بيع دقيقهم هذا في السوق بمبلغ ٢٢٠٠ جنيه للحوال بدلا عن ١٢٤٠ جنيه للمخابز ( ٥٥٠ من المخبز + ٦٨٠ جنيه من الحكومة)

<sup>1</sup> هنالك حوالي ٩٨٠٠ معلم ثانوي في ولاية الخرطوم بمتوسط راتب ٣٠٠٠ جنيه للمعلم.



وهذا هو السبب الذي يمنعهم من تغطية كل حوجة السودان من الدقيق، فواحد من المطحنين الكبار في السودان يمكنه لوحده تغطية كل حوجة الخرطوم، الشكل أدناه يوضح انتاج المطاحن الخمسة الكبرى في السودان:



كل ما سبق يهدف لتوضيح أن المشكلة الأولى التي تواجه الخبز هي أن المطاحن لا تنتج كل حوجة السودان من الدقيق، والتشديد على أن المشكلة في الدقيق وليست القمح ذو أهمية بالغة، فالقمح ليست سلعة باهظة الثمن إذ يستورد السودان القمح بسعر يتراوح ما بين ٢٠٠ – ٢٣٠ دولار للطن، أي أن جوال القمح زنة ٥٠ كجم يبلغ فقط ١٠ دولارات، ولو ظل سعره بهذا التدني فلا حوجة عاجلة لشغل أنفسنا بتوطين القمح في السودان في هذه الفترة.

إذن إحجام المطاحن هو المشكلة الأولى التي تواجه الخبز، وكما وضحنا في الشكل ١ ، فإن الذي تنتجه المخابز هو ٨٥٪ من حوجة السودانيين، وسؤالنا أعلاه: "هل سبب كل هذه الأزمة هو فقط ١٥٪ فقط من الحوجة؟" يطل علينا من جديد. والإجابة عليه هي المشكلة الثانية التي تواجه الخبز. فالأزمة الراهنة أكبر من فقد ١٥٪ فقط من الحوجة، إذ أن الفقد أكبر من هذا وإن كنا لا نملك له تقديرات يمكن التحقق منها، ولكن لا شك أن الكثير من الدقيق بعد أن يصل المخابز يُهرب الى السوق، فلو كان صحب مخبز ما يستلم حصته البالغة ٢٠ جوالا بسعر ٥٦٠ جنية للجوال، وقام بخبز عشرة جوالا فإن في أحسن الفروض يحصل على أرباح تبلغ ١٥٠٠ جنية في جميع الخبز الذي باعه، وإذا أخذ العشرة الأخرى الى السوق فهو يربح ١٦٤٠ جنية في كل جوال !! إذن من حسن النية غير المعقول أن نفترض أن الكثير من أصحاب المخابز لا يفعلون ذلك.



## في اتجاه الحل:

كلا المشكلتين السبب فيهما تدخل الحكومة لكبح جماح سعر الخبز، ١- لو أنها تركت المطاحن لتبيع الدقيق بسعره الحقيقي في السوق فستنتج المطاحن بكل طاقتها الإنتاجية ولكن سيرتفع سعر الخبز الى الضعف على الأقل. ٢- لو توقفت الحكومة عن دعم الخبز فلن يكون هنالك تهريب للخبز من المخابز الى السوق، إذ أن السعر واحد. إذن الحل النهائي والجذري هو المرحلة الثانية في خطة السيد إبراهيم البدوي بعد ٧ أشهر من الآن، وهو التوقف عن دعم السلع وتوجيه الدعم للفئات الفقيرة. ولكن حتى ذلك الحين يمكن تطبيق حلول بسيطة لتخفيف وطأ الأزمة.

هنالك عدة مقترحات من وزارة المالية بحكومة ظل بناء السودان:

**المقترح الأول:** تخصيص بعض المخابز لتبيع الخبز تجاري سعر الخبزة فيه ثلاثة جنيهات، هذه المخابز تشتري الدقيق من السوق بسعر العرض والطلب. وأدناه نقاط القوة والضعف لهذا الحل:

### نقاط القوة:

- ١- سيقصر طول الصفوف أمام المخابز بعد انسحاب بعض فئات المجتمع من أمام المخابز المدعومة ( الأغنياء – أصحاب المطاعم – متوسطو الدخل في عجالي من أمرهم – الذين يريدون كميات قليلة من الخبز ).
- ٢- سيصبح الخبز المدعوم كافيا لكل حوجة السودان بعد انسحاب الفئات أعلاه.
- ٣- ستخفض فاتورة الدعم اليومي للخبز.

### نقاط الضعف:

- ١- سيستمر تهريب الدقيق المدعوم الى السوق والى تلك المخابز التي تباع بالسعر التجاري.

## معالجة مقترحة لحل مشكلة تهريب الخبز:

- إضافة لون طبيعي كالكرم مثلا أو صناعي ( خال من أي آثار جانبية ) الى الدقيق المدعوم كالكرم مثلا، وبالتالي يصعب بعدها تهريب الدقيق، ولن تكون هنالك حوجة لإفراد من البوليس لمراقبة المخابز، فالرقابة ستصبح عامة، فكل مواطن يجد دقيقا أصفر مثلا في السوق أو في مطعم يعرف أن هذا التاجر لص يسرق أقوات الناس بشرائه الدقيق المدعوم.



حزب بناء السودان  
Binaa Sudan Party

## حزب بناء السودان

المقترح الثاني: تعمل المخابز جميعها بصورتها الراهنة، و استخدام اللجان الشعبية في الأحياء لإصدار تذاكر لكل بيت في الحي، مثلا التذكرة الواحدة تساوي ٢٠ رغيفة، كل بيت يذهب الى اللجنة الشعبية ويشتري حصته الشهرية من التذاكر والتي تساوي مثلا ٦٠٠ خبزة ( ٣٠ تذكرة ) ، عندما يذهب الى المخبز فإن يعطيه تذكرة ويأخذ بدلا عنها ٢٠ رغيفة، وصاحب المخبز قبل استلام حصته من دقيق اليوم التالي عليه تقديم تذاكر بجميع ما باعه في اليوم السابق. وميسوري الحال اللذين لا يرغبون في استخدام التذاكر يمكنهم شراء الخبز من نفس المخبز بسعره التجاري ( يمكن لنفس المخبز بيع خبز تجاري أيضا). وأدناه نقاط القوة والضعف لهذا الحل:

### نقاط القوة:

- ١- استحالة تهريب الدقيق من المخابز الى السوق إطلاقا.
- ٢- سنخفض عدد أخذي الخبز المدعوم لأن هنالك فئات لن تكلف نفسها الذهاب الى اللجنة الشعبية لاستخراج تذاكر ويشترونه بسعره التجاري من المخابز.
- ٣- ستقل الصفوف أمام المخابز.

### نقاط الضعف:

- ١- زيادة في الترهل الإداري للدولة، ومرتببات جديدة لأولئك المسؤولين عن هذا الأمر.
- ٢- لن يسهم هذا الحل في معالجة مشكلة النقص بسبب إجماع المطاحن.
- ٣- إمكانية تزوير البطاقات.



/BinaaSudanParty

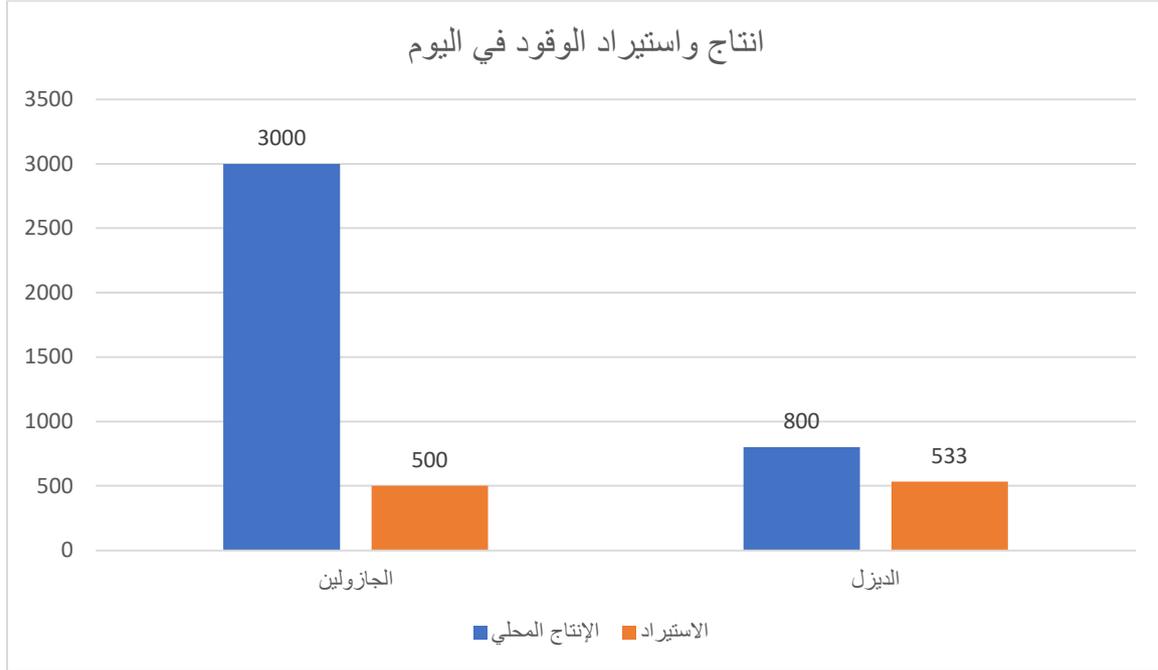


/BinaaSudanParty

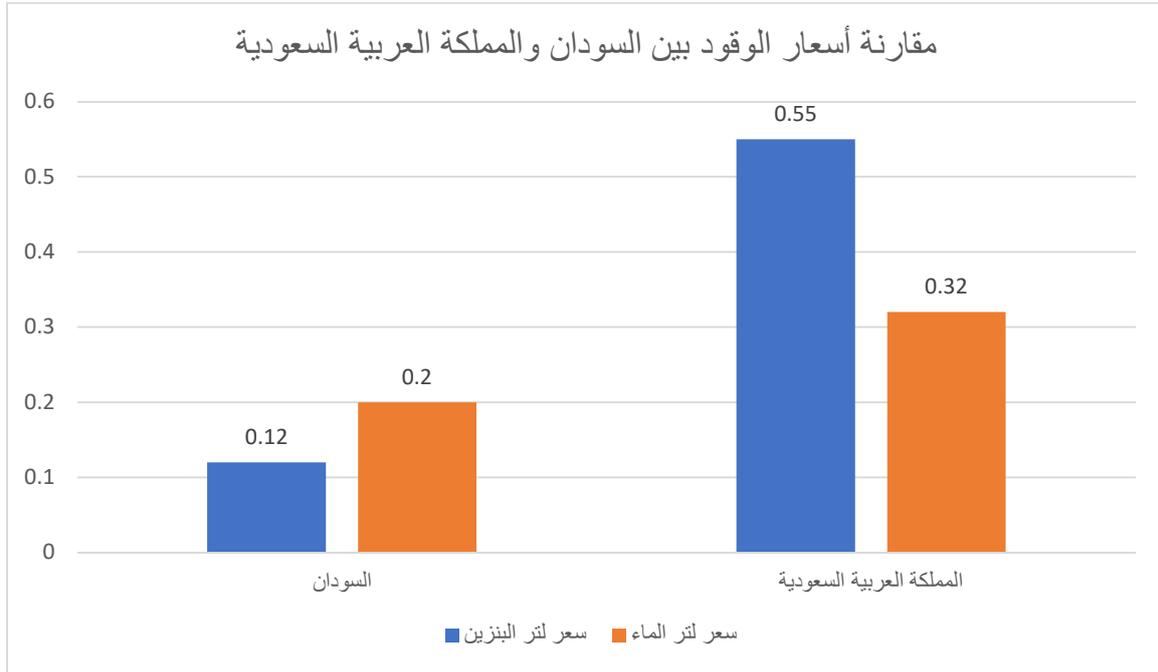
www.Binaa-Sudan.org



ب/ الوقود:



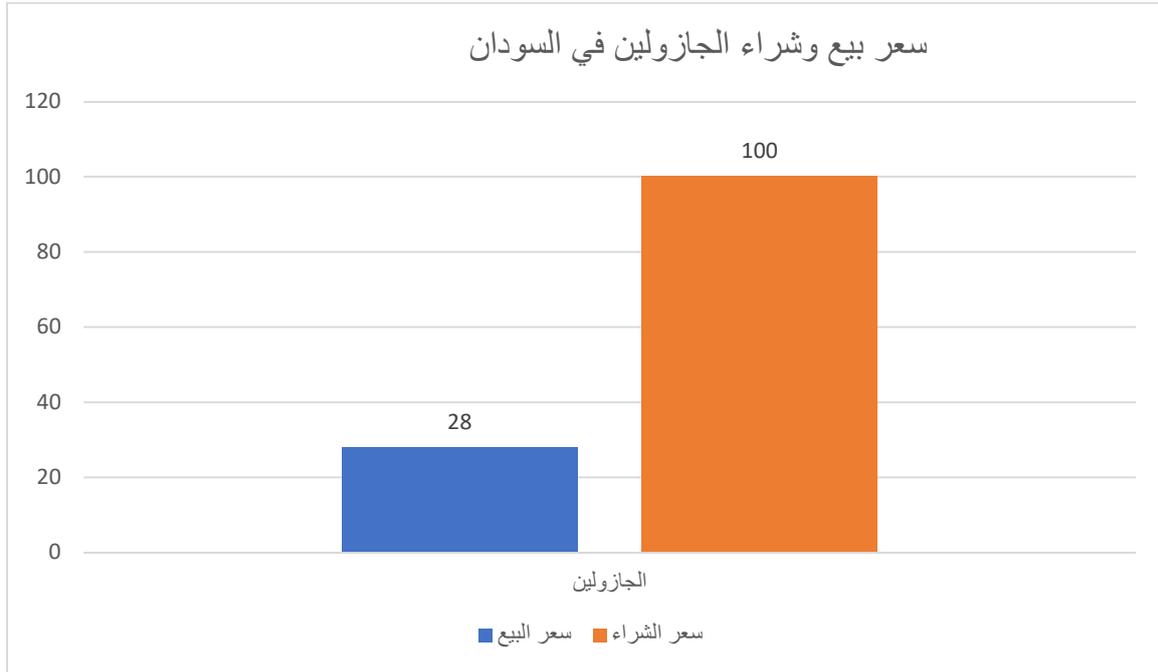
الشكل أعلاه يوضح الاستهلاك اليومي للوقود في السودان ومصادره، ومن الشكل يمكن تقدير الاستهلاك اليومي ب ٣٥٠٠ طن من الجازولين و ١٣٣٣ طن من الديزل. تكمن مشكلة الوقود في أن الدعم الموجه لهذه السلعة فقط يبلغ سنويا ٢ مليار دولار (جدير بالذكر أن برج خليفة كلف إنشاءه ٢ مليار دولار). وفي العام ٢٠١٨ بلغت فاتورة استيراد المواد البترولية ٩٩١ مليون دولار. ولشرح كيف يصل الدعم الى ٢ مليار دولار بينما اجمالي الاستيراد في العام مليار دولار فعلينا الانتباه أن الوقود المنتج محليا كان يمكن بيعه بسعره الحقيقي في السوق العالمية بدلا عن سعره الحالي الذي يعتبر ثاني أقل سعر في العالم بعد فنزويلا التي تكاد توزعه بالمجان لمواطنيها، والشكل أدناه يعطي لمحة سريعة لمقارنة بين المملكة العربية السعودية والسودان:



وأنت تنظر الى الشكل أعلاه ضع في اعتبارك الإنتاج اليومي للنفط في السعودية وما يقابله في السودان وأيضا عدد الأنهر في السودان وعددها في السعودية.

## مشكلة الوقود:

مثلها مثل الخبز فإن مشكلة الوقود تتلخص في أن الحكومة تتحكم في تسعير هذه السلعة ولأهميتها ولحماية الطبقات الفقيرة ، ويمكننا التعميم أن جميع السلع في السودان التي بها أزمة وندرة تتحكم فيها الحكومة بصورة أو بأخرى، فالسعر الثابت الذي تبيع به الحكومة الوقود لا علاقة له مع السعر الذي تشتريه به ولناخذ الجازولين مثلا لأن السودان يستورد ٤٠٪ من حوجته من الجازولين، فوفقا لعقودات شراء وزارة النفط نجد أن الحكومة تستلم الجازولين وفقا لمتوسط أسعار S&P Platts خلال شهر الشراء مضافا عليه ٣٠,٧٥٪ أرباح للمورد على أن يكون السداد خلال ١٢ شهرا، ووفقا لهذا فإن سعر جالون الجازولين حوالي ٢ دولار، مما يعني أن الحكومة تشتري جالون الجازولين بمبلغ ١٤٠ جنية ( هذا وفقا لسعر الدولار الحقيقي ) ، أو ١٠٠ جنية للجالون وفقا لسعر الحكومة التخيلي. هذا السعر يكون التسليم في ميناء بورتسودان. جالون الجازولين هذا بعد ترحيله الى جميع الولايات ووضع أرباح أصحاب المحطات يباع في المحطات للمستهلك بمبلغ ٢٨ جنية بخسارة مقدارها ٧٢ جنية في كل جالون في أحسن الفروض. هذه الخسارة الكبيرة تتطلب أن يكون للحكومة موردا آخر مستمرا للنقد الأجنبي إذ أن عملية بيع الجازولين لا تستطيع أن تغطي حتى ربع تكلفته، ولما كانت الحكومة لا تملك مصدرا مستمرا ودائما للنقد الأجنبي فمن الطبيعي أن تكون هنالك أزمة حادة بلا أمل في نهاية لها لو ظلنا في هذه الحلقة.



هذه هي المشكلة من ناحية الحكومة، أما ناحية المواطن فالوقود المدعوم هذا ليس متوفرا، فسائق المركبة العامة الذي يشتري الديزل بسعر ١٩ جنيه هو في الحقيقة يشتريه بأكثر من ذلك بكثير، فأصحاب المركبات العامة يقضون يومهم كاملا في صفوف الوقود ليعملوا اليوم التالي، وفي هذا اليوم يكون قد ضاع من عوائده ما يزيد عن ١٢٠٠ جنيه، فلو اشترى عشرة جالون من الوقود يكون سعرها الفعلي بالنسبة له ١١٩٠ جنيه بواقع ١٢٠ جنيه للجالون، أما بالنسبة للمواطن الذي يستغل هذه المركبة فحتمًا سيقضي ساعات طويلة في المواقف العامة منتظرا مركبات تنتظر دورها في محطة الوقود، وهذا تحديدا هو سبب أزمة المواصلات الراهنة.

هذا داخل الخرطوم، أما في الولايات فالجرح أبعد غورا، إذ بلغ سعر برميل الجاز في ولاية القضارف في الموسم الزراعي الفائت ١٥ ألف جنيه، بينما في بعض قرى جنوب دارفور مثل سنقو وجبل أعيش فبرميل الجاز يباع بمبلغ ٢٨ ألف جنيه!! وهذا كله للتدليل على أن المواطن المنتج الذي من أجله جاء الدعم يشتري الوقود بأضعاف أضعاف سعره العالمي دع عنك السعر المدعوم. الأمر الذي يصيب فكرة الدعم نفسها في مقتل.

وهذا تحديدا ما حدا بالسيد البدوي لوضع حد لهذا الأمر في يوليو المقبل، ولكن حتى ذلك الحين نحن في وزارة مالية حكومة ظل حزب بناء السودان نقدم بعض الحلول المؤقتة للسنة أشهر القادمة.

كما في الخبز فإن الحل المقترح لمعالجة أزمة الوقود هو تخصيص بعض المحطات لتبيع الوقود بسعره التجاري، بينما تستمر بقية المحطات في بيعه بسعره الراهن. وتحديدا توجد بالبلاذ ١٦٠٠ محطة توزيع وقود، ومنذ بدايات العام ٢٠١٨م لم تعمل كل هذه المحطات في لحظة واحدة مجتمعة، بل يبلغ متوسط عمل المحطات أقل من ٥٠٪ هذه الأيام، إذن في كل لحظة نجد أن هنالك ٨٠٠ محطة توزيع متوقفة عن العمل، وبذا فإن مقترح أن تعمل ٤٠٠ محطة بالسودان بالسعر التجاري، هذه المحطات التجارية يمكن أن تستمر الحكومة في توفير الوقود لها وبيعه لها بالسعر التجاري أو ترك الأمر برمته للقطاع الخاص، الأمر سيان. أما الوقود المدعوم فيوزع على بقية ال ١٢٠٠ محطة. وحري بنا أن نستعرض نقاط قوة وضعف هذا الحل:



## نقاط القوة:

- ١- سينخفض طول الصفوف بعد انسحاب قطاع كبير من السيارات الفارهة ( الذي يملك عربة يزيد سعرها عن ٤ مليون جنيه لن يخسر ولا ساعة من زمنه ليوفر على نفسه ٥٠٠ جنيه). أيضا سينسحب من الصفوف كل اللذين يستخدمون سياراتهم في أعمال تجارية ( سيارات نقل البضائع ) لأن الزمن الذي يقضيه في انتظار الوقود يمكن أن يكفيه لإيصال شحنة الى الولاية شمال كردفان على سبيل المثال. وهذا يعني أن الزمن الذي يستغرقه ملء خزان الوقود سينخفض للجميع أولئك اللذين يستخدمون الوقود التجاري ستكون محطاتهم تعمل على مدار اليوم فلا سبب لانقطاعه إذ أصبح مثله مثل أي سلعة أخرى، أما المحطات ذات الوقود المدعوم فسيفل فيها الازدحام بعد انسحاب الكثير من السيارات كما ذكرنا أعلاه.
- ٢- ستخفض حدة أزمة المواصلات بنفس معدل انخفاض زمن ملء خزان الوقود.
- ٣- سيختفي السوق الأسود، إذ أن اللذين كانوا يشترون جالون البنزين بمبلغ ٢٥٠ جنيه بصورة غير قانونية، يمكنهم الآن شراءه في أي وقت من العديد من المحطات وبأرخص من هذا السعر. أما إذا حاول السوق الأسود خفض أسعاره فلن يكون الأمر مجديا لمواجهة كل تلك المخاطر من اعتقال وغيره.
- ٤- ستخفض فاتورة الدعم اليومي للوقود بنسبة تساوي عدد السيارات التي أصبحت تستخدم الوقود التجاري.

## نقاط الضعف:

- ١- احتمالية تهريب الوقود من المحطات المدعومة الى المحطات التجارية. هذه الاحتمالية تظل قائمة ولكن نسبتها ضئيلة جدا، إذ أن تهريب وقود من محطة الى محطة ليس بسهولة تهريب الدقيق، فالأمر يتطلب تانكر يسحب من محطة ليفرغ في محطة أخرى، الأمر بالغ الصعوبة والتعقيد ولا يتم الا بعلم صاحب المحطة الأولى والثانية، اللذان من غير الوارد أن يخاطرا بخسارة كل شيء ( مصادرة المحطات نفسها ) في حال اقتضاح الأمر.
- ٢- زيادة تعرفه المواصلات والنقل والأليات الزراعية عندما يزعم أصحاب هذه المركبات أنهم يستخدمون وقودا تجاريا: هذه النقطة واردة الحدوث رغما عن أنه ليس هنالك ما يجبر صاحب المركبة العامة لاستخدام الوقود التجاري، فالمحطات المدعومة مازالت موجودة بل وقصرت فيها الصفوف، ولكن مع ذلك فإن من مقترحات معالجتها أن تخصص محطات بعينها فقط للمركبات العامة من مواصلات أو نقل، أي ضمن المحطات المدعومة تكون هنالك محطات فقط مخصصة للمركبات العامة.



## على سبيل الخاتمة ... حلول طويلة المدى:

ختاما فإن ما سبق هو طرحنا للحول المؤقتة العاجلة، ولما كان بحثنا لا يتعلق بالحول الجذرية فلم نتطرق اليها، ولكن ننتهز الخاتمة فقط للإشارة لتجربة طبقت في عدد من الدول مثل الهند وإيران، تتعلق باستخدام البطاقات البنكية لتوجيه الدعم للأفراد كما أقترح السيد البدوي وزير المالية، فعبر ربط الدعم بالبطاقة البنكية بالرقم الوطني، يمكن تخصيص حصص من السلع التي يراد دعمها وتحويل قيمة الدعم للمواطن مباشرة في بطاقته البنكية، وهذا مقترح إجرائي للفكرة التي تحدثت عنها السيد ابراهيم البدوي عبر تحويل الدعم من السلع الى الفئات الفقيرة، هذا الحل بمثابة حجر واحد يصيب العديد من العسافير،

- ١- التوقف عن دعم الأغنياء وتوجيه الدعم للفقراء، فوفقا لدراسة أجراها صندوق النقد الدولي وشملت عشرون دولة في افريقيا وآسيا والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية، وجدت أن أغنى ٢٠٪ من المواطنين يأخذون من دعم الوقود ٦ أضعاف ما يأخذه ال ٢٠٪ الأقر في البلد. أما لو أخذنا بدعم البنزين فقط فنجد أن ال ٢٠٪ الأغنى يحصلون على ٦١٪ من إجمالي دعم البنزين.
- ٢- أيضا هذا الحل كفيل بزيادة عدد المواطنين المنطوين تحت المظلة البنكية، فوفقا لصندوق النقد الدولي فإن هذا الحل يمكنه إنقاص عدد السكان في العالم خارج المظلة البنكية من ٣٨٪ الى ٣٠٪، هذا على المستوى العالمي حيث نسبة السكان خارج المظلة البنكية فقط ٣٨٪ بينما في السودان تبلغ النسبة فوق ال ٩٠٪ مما يعني انخفاض النسبة بأعلى من ٨٪ بكثير. وفي ايران مثلا في العام ٢٠١١ قررت الحكومة استبدال دعم الوقود بمساعدات عينية مباشرة تضخها الحكومة في حسابات بنكية تخص المستفيدين من الدعم، وقد أسهم هذا الأمر في فتح ١٦ مليون حساب بنكي جديد في بلد جميع سكانها لا يتجاوز ٦٠ مليون نسمة حينها، وقد نجحت هذه العملية في سنتها الأولى في توفير ٦ بليون دولار.
- ٣- إنهاء صفوف الوقود والخبز.
- ٤- إنهاء تهريب الوقود والخبز.

مع خالص تحياتنا

## وزارة المالية

## حكومة ظل حزب بناء السودان

