

الفصل الرابع

الجال الأرضي والجال البحري للموانئ الليبية

obeikandi.com

المجال الأرضي والمجال البحري

للموانئ الليبية

تمهيد:

تعد دراسة المجال الأرضي (الظهير) والمجال البحري (النظير) للموانئ من الموضوعات المهمة، التي تظهر لنا مدى أهمية الميناء في علاقاته الخارجية والداخلية، وتطور هذه الأهمية (1)، كما أن مواقع الموانئ تتحدد نتيجةً لهذين العاملين (الظهير والنظير)، فالميناء ما هو إلا الوسيط بينهما (2).. ولهذا سنتناول في هذا الفصل، دراسة المجالين الأرضي والبحري للموانئ الليبية، وكذلك طرق النقل البري والبحري، نظراً لأن الميناء يمثل عقدة الاتصال بين اليابس والماء، ولذلك فإن توافر شبكة جيدة من الطرق تربط الميناء بالظهير، يعد أحد العوامل الهامة في نمو الميناء وازدهاره.

أولاً: المجال الأرضي (الظهير) Hinterland:-

كلمة Hinterland هي في الأصل كلمة ألمانية، تعني المنطقة الواقعة خلف الميناء، ثم دخلت في عدد من اللغات الأوروبية، كالإنجليزية والفرنسية والإيطالية (3)، وأصبحت مصطلحاً جغرافياً تعددت آراء الباحثين حول تحديد

(1) محمد مرسى الحريري، ميناء سفاجة، دراسة في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1985م، ص 64.

(2) جمال حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 66.

(3) Bird, J., op. cit., p. 124.

مفهومه ومعناه(1)، إلا أن هناك اتفاقاً حول المعنى الرئيسي له، وهو -أي الظهير- منطقة من سطح الأرض منظمة ومتطورة، ذات أنشطة اقتصادية غنية ومتنوعة، بحيث تمد الميناء بمعظم الصادرات، كما تستهلك فيها معظم واردات الميناء، وترتبط بالميناء بشبكة جيدة من الطرق، وكلما ارتفعت وتنوعت القيمة العمرانية والاقتصادية لمنطقة الظهير، ارتفع وازداد التبادل التجاري وزادت قيمة موقع الميناء الوسيط.

ويعد تحديد الظهير لأي ميناء تحديداً دقيقاً أمراً في غاية الصعوبة، وذلك للتداخل والتشابك بين ظهيرات الموانئ، ولا يستثنى من ذلك إلا الموانئ المتخصصة في التعامل مع سلعة واحدة، كالموانئ النفطية مثلاً، حيث يمكن تحديد ظهيرها تحديداً دقيقاً، كما تختلف طبيعة وتركيب الظهير وامتداد مساحته نتيجة لتداخل ثلاثة عوامل رئيسية(2) هي :-

- 1- طبيعة السلعة
- 2- نظام وتقنية النقل البحري.
- 3- تأثير النظم والاتجاهات السياسية.

وسيتضح لنا ذلك من خلال دراسة ظهير الموانئ الليبية حسب الصادرات والواردات.

(1) A- Van cleef. E. "Hinterland and Umland", Geographical Review, Vol. 31, April, 1941, p. 308

B- Morgan, F.W., op. cit., p. 111.

C- Weigend, G. G., " The problem of Hinterland and Forland, as Illustrated by the port of Hamburg", Economic Geography, VOL, 32, No.1, January, 1956, p.1

D- Weigend, G. G., (1958), op. cit., pp. 192 - 193.

F- Bird, J., op. cit., p. 124.

و- يوسف تونى، معجم المصطلحات الجغرافية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977م،

ص 192.

(2) Morgan, F.W., op. cit., p. 111.

1- المجال الأرضي للصادرات:

تتمثل الصادرات الليبية في النفط الخام والصناعات النفطية، التي شكلت ما نسبته 95.4 % و 3.4 % من إجمالي الصادرات في عام 1991م (1) ، ولهذا فإن الظهير التصديري لمعظم الموانئ الليبية، قوامه النفط والصناعات القائمة عليه، فهو أساس ومبرر إنشاء الموانئ النفطية بشكل مباشر، ولهذا سنقوم بدراسة الظهير التصديري للموانئ الليبية على النحو التالي:-

أ-المجال الأرضي لصادرات الموانئ الليبية من النفط والغاز الطبيعي :

ويطلق عليه ظهير المادة الخام Raw Hinterland، حيث تتجه الصادرات ذات الحجم الكبير إلى أقرب المنافذ البحرية (2)، ومن مميزات الظهير التصديري للموانئ النفطية ما يلي :-

1-سهولة تحديده بدقة.

2-أنه ظهير مرن، لسهولة مد خطوط الأنابيب بين الموانئ وحقول الإنتاج مهما بعدت المسافة (3).

3-إمكانية تغيير امتداد الظهير بسبب إنشاء موانئ جديدة، وهذا ينطبق على ظهير ميناء السدرة، حيث كان المنفذ الرئيسي لصادرات شركة موبيل Mobil من حقل الحفرة خلال عامي 1964/63م ، إلى أن افتتحت شركة موبيل ميناءها

(1) الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى، الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق، الإدارة العامة للإحصاء والتعداد، ملخص لإحصاءات التجارة الخارجية لعام 1991م، طرابلس، ص هـ.

(2) Morgan, F.W., op. cit., p. 118

(3) Weigend, G. G. (1958), op. cit., p. 194.

برأس لانوف في عام 1964م ، وبالتالي بدأت في تصدير إنتاجها من حقل الحفرة عن طريقه بدلاً من ميناء السدرة⁽¹⁾.

4- لا يشترط في ظهير الموانئ النفطية أن يكون على اليابس، كما هو الحال بالنسبة للموانئ التجارية، بل قد يكون ظهيرها داخل البحر، أي ظهيراً بحري، "ولعل فكرة الظهير البحري لميناء بحري أو أرضى تظل صحيحة، طالما أن فكرة الظهير قائمة على السلعة ونقلها"⁽²⁾.

أما بالنسبة للظهير التصديري للموانئ النفطية الليبية، فإنه ظهير محلي، حيث يقتصر ظهيرها على أراضي الدولة وجرفها القاري، ويتميز هذا الظهير بقربة من الساحل، فمن حسن حظ ليبيا، أن حوض نفطها الأساسي -وهو حوض سرت- جاء قريباً من الساحل، وخاصة أن تقوس خليج سرت نحو الداخل يقربه من البحر أكثر "وإذا نحن رسمنا خط أبعاد متساوية بفاصل 300 كيلومتر مثلاً من الساحل، لوقع الحوض الليبي برمته داخله"⁽³⁾. وعلى الرغم من أنه حوض صحراوي، إلا أنه يخلو من الكتبان الرملية الشاسعة، والعوائق الطبوغرافية البارزة، كالجبال مثلاً⁽⁴⁾، وهذه الميزة أعطت الشركات حرية كبيرة في مدّ خطوط أنابيبها في أي اتجاه.

(1) شكري غانم، مرجع سبق ذكره، ص 189.

(2) محمد محمد زهرة، مرجع سبق ذكره، ص 30

(3) جمال حمدان ، الجمهورية العربية الليبية، دراسة في الجغرافيا السياسية، عالم الكتب،

القاهرة، 1973م ، ص 169.

(4) نفس المرجع السابق، ص 169.

وكان للنظام السياسي السابق، أثره في تشابك ظهيرات الموانئ النفطية ببعضها البعض، فعدم وجود رقابة من الحكومة على الشركات الأجنبية ورغبة كل شركة بأن يكون لها مينائها الخاص، وخطوط أنابيبها الخاصة، في الوقت الذي كانت فيه حقول هذه الشركات متناثرة، وليست مجتمعة بجوار بعضها (1)، أدى هذا كله إلى تقاطع مسارات خطوط الأنابيب، وزيادة طول بعضها كثيراً عن المسافة الحقيقية بين الحقول التي تخدمها والساحل، فعلى الرغم من أن حقل "آمال" لا يبعد سوى 60 كيلو متر تقريباً عن خط أنابيب "انتصار" وميناء البريقة، ويبعد حوالي 175 كيلو متراً عن ميناء البريقة، إلا أن الشركة - موبيل - فضلت مدّ خطوط أنابيبها من الحقل إلى مينائها (رأس لانوف) الذي يقع إلى الشمال الغربي من الحقل بحوالي 273 كيلو متراً (2) خريطة (37).

ومن خلال الخريطة (37) والملحق رقم (7)، الذي يبين أطوال خطوط الأنابيب من حقول الإنتاج إلى الموانئ النفطية الليبية، نلاحظ أن الظهير التصديري لميناء الحريقة يمتد إلى حقل السرير، الذي يقع إلى الجنوب الغربي من الميناء، وقد ربط بخط أنابيب بطول 513.7 كيلو متراً، وبقطر 34 بوصة (3)، أما ميناء الزويتينة فيمتد ظهيره إلى حقول أوجلة، وانتصار "أ"، وانتصار "ب" وقد ربط حقل أوجلة بحقل انتصار "أ"، بخط أنابيب

(1) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص ص 288 - 289.

(2) مصلحة المساحة، الأطلس الوطني للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، مرجع سبق ذكره، ص 76.

(3) Ministry of petroleum , Libyan oil 1954 - 1971, The Republic's printing press, Tripoli, n.d., p. 69

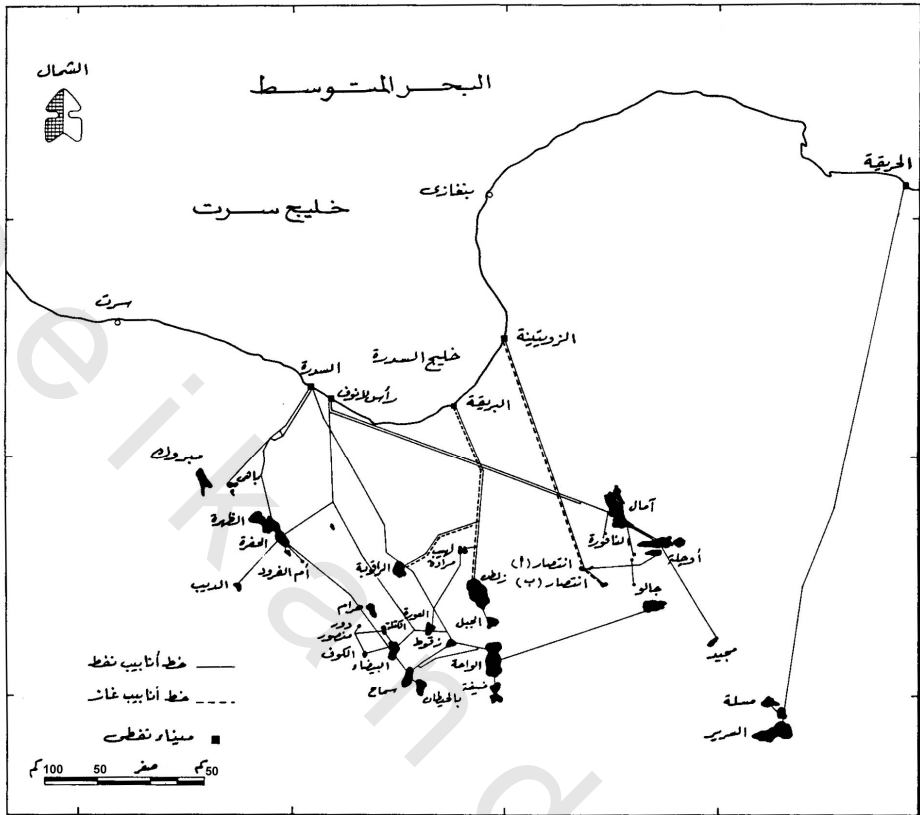
للنفط طوله 64 كيلو متراً، وقطره 24 بوصة ومد خط أنابيب من حقل انتصار "ب" إلى ميناء الزويتينة ماراً بحقل انتصار "أ"، بطول 238 كيلو متراً، أحدهما بقطر 40 بوصة للنفط الخام، والثاني بقطر 20 بوصة للغاز الطبيعي(1)، خريطة (37).

ويمتد الظهير التصديري لميناء البريقة النفطي إلى حقول الجبل وزلطن والراقوبة، حيث ربط حقلا الجبل وزلطن بخط أنابيب طوله 33.7 كيلو متراً، وبقطر 24 بوصة، مخصص للنفط الخام، ويتصل حقل زلطن بميناء البريقة بواسطة خطي أنابيب طول كل منهما 172 كيلو متراً وبقطر 36 بوصة، أحدهما مخصص للنفط الخام وآخر للغاز، كما تم ربط حقل الراقوبة بخطي أنابيب زلطن - مرسى البريقة، بواسطة خطي أنابيب بطول 88 كيلو متر وبقطر 20 بوصة، لشحن النفط والغاز(2)، خريطة(37).

أما ميناء رأس لانوف، فإن ظهيره التصديري يشتمل على مجموعتين من الحقول، المجموعة الأولى، تقع إلى الجنوب الشرقي من الميناء، وتضم حقول ماجد، النافورة، آمال، حيث ربط حقلا ماجد والنافورة بخط أنابيب طوله 104 كيلو متراً، وبقطر 14 بوصة، ثم ربط حقل النافورة بحقل آمال بخطي أنابيب طوله كل منهما 52 كيلو متراً وبقطر 20 و 32 بوصة، وتم ربط حقل آمال بميناء رأس لانوف بخطي أنابيب أحدهما بطول 273 كيلو متراً وقطر 30 بوصة، والثاني بطول 227 كيلو متراً وبقطر 36 بوصة، خريطة (37).

(1) محمد عبد المجيد عامر، مرجع سبق ذكره، ص 45.

(2) Ministry of petroleum , Libyan oil 1954 - 1971, op. cit ., pp. 68 - 69.



شكل (37) المجال الأرضي لإصدارات الموافى الليبية من النفط والغاز

المصدر :- مصلحة المساحة ، الأطلس الوطني للجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، طرابلس ، 1978 م ، ص 76

وكما أشرنا من قبل، فإن حقول هذه المجموعة، تقع بالقرب من خط أنابيب ميناء الزويتينة بمسافة 60 كيلو متراً تقريباً، كما أنها لا تبعد سوى 175 كيلو متراً عن ميناء البريقة، وبالتالي كان من الأجدر أن تربط هذه الحقول بخطوط أنابيب ميناء الزويتينة أو ميناء البريقة، لقصر المسافة بينهما، وهذا يخفض من تكلفة إنشاء الخطوط وصيانتها.

وتتضمن المجموعة الثانية حقول كتلة، دور، منصور، الكوف، البيضاء، العوره، وقد ربطت هذه الحقول بمجموعة من الخطوط ذات أطوال وأقطار مختلفة، ملحق(7)، وتم توصيلها بميناء رأس لانوف بخط أنابيب رئيسي طوله 223 كيلو متراً وقطر 24 بوصة، كما تضم هذه المجموعة حقول الديب، أم الفرو، الحفرة، حيث ربط حقلاً الديب وأم الفرو بحقل الحفرة، ومن تم ربط بالخط الرئيسي السابق(1)، خريطة (37)، ملحق(7).

ويلاحظ على المجموعة الثانية من حقول الظهر التصديري لميناء رأس لانوف، أنها متقاربة ومتداخلة مع حقول ميناء السدرة، وأن خطوط الأنابيب تتقاطع في أكثر من مكان مع خطوط ميناء السدرة.

أما الظهر التصديري لميناء السدرة النفطي، فيضم مجموعة كبيرة من الحقول، التي تتقارب وتتداخل مع حقول الموانئ الأخرى، وقد تم ربط هذه الحقول بميناء السدرة بواسطة ثلاثة خطوط رئيسية، يربط الخط الأول حقول جالو، الواحة، ضيفه، زقوط، ويبلغ طوله 462 كيلومتراً، أما الخط الثاني فيربط بين حقول بالحيطان، وسماح، والظهرة، ويبلغ طوله 343.2 كيلومتراً، ويربط الخط الثالث حقل باهى بميناء السدرة، ويصل طوله إلى 136 كيلومتراً، خريطة (37)، ملحق(7). هذا بالإضافة إلى ميناء حقل البوري البحري، الذي يقع شمال

(1) Ibid. pp. 68 - 69

أ-

ب- محمد عبد المجيد عامر، مرجع سبق ذكره، ص 45 - 46.

ج- مصلحة المساحة، الأطلس الوطني للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، مرجع سبق ذكره، ص 76.

مدينة طرابلس بمسافة 125 كيلومتراً، وهذا الميناء ذو ظهير بحري لا يتعدى حقل البوري.

ب- المجال الأرضي لصادرات الموانئ الليبية من الصناعات النفطية :

يتميز هذا الظهير بامتداده المحدود، فمساحته تحددها مساحة الأراضي المقامة عليها المصانع، والتي غالباً ما تكون داخل حدود الميناء، أو قريبة منه، فالظهير التصديري لميناء البريقة من المنتجات النفطية لا يتعدى حدود الميناء، حيث أقيم مصنعان لسماد اليوريا، ومصنعان للميثانول، ومصنعان لغاز الأمونيا "النشادر". ومصفاة لتكرير النفط، وتصدر هذه المصانع منتجاتها عن طريق أرصفة متخصصة لكل سلعة.

أما الظهير التصديري لموانئ رأس لانوف والزاوية و(أبو كماش)، فيشمل مناطق صغيرة تقع خلف هذه الموانئ مباشرة، حيث أقيمت مصانع البتروكيماويات ومصافي النفط. بينما يمتد الظهير التصديري لميناء زواره إلى منطقة (أبو كماش)، التي تبعد مسافة 35 كيلو متراً إلى الغرب من الميناء، حيث تصدر المنتجات الجافة لمجمع (أبو كماش) للبتروكيماويات عن طريقه.

ج- المجال الأرضي لصادرات الموانئ الليبية من البضائع العامة :

صادرات ليبيا من البضائع العامة محدودة جداً، بلغت نسبتها عام 1991م، 1.2 % (1) من اجمالي الصادرات الليبية، وسبق أن أوضحنا في الفصل السابق، أنواع البضائع العامة المصدرة، والتي تتمثل في منتجات مجمع الحديد والصلب بمصراتة، وبعض الخضروات، وأن معظمها قد تم تصديره عن طريق ميناء

(1) ملخص لإحصاءات التجارة الخارجية لعام 1991م، مرجع سبق ذكره، ص هـ

مصراته، والباقي صدر من ميناء طرابلس.. ولهذا فإن الظهير التصديري لميناء مصراته، يمتد إلى مجمع الحديد والصلب، الذي يقع بالقرب من الميناء، أما الظهير التصديري لميناء طرابلس، فيمتد إلى المناطق الزراعية المحيطة بطرابلس ومدينة الزاوية، حيث تنتج منطقتا طرابلس والزاوية، ما نسبته 85%⁽²⁾ من جملة إنتاج الخضروات في ليبيا.

2- المجال الأرضي للواردات :

يختلف امتداد المجال الأرضي للواردات من ميناء لآخر. وذلك حسب أهمية وحجم الميناء، وطبيعة السلعة، كما أن للظروف الاقتصادية والسياسية المحيطة بالميناء، دوراً كبيراً في تغيير امتداد ظهيرة، فقبل اكتشاف النفط في ليبيا، لم يكن في البلاد سوى مينائين، هما ميناء طرابلس وميناء بنغازي، إضافة إلى ميناء طبرق الطبيعي الذي تستخدمه القوات البريطانية المتمركزة في قاعدتها "العدم" بطبرق.

فميناء طرابلس باعتباره الميناء الرئيسي للدولة، يمتد ظهيرة الاستيرادي- في تلك الفترة - ليشمل الدولة كلها، ويتداخل مع ظهير ميناء بنغازي في شرق البلاد، حيث يشير تقرير البنك الدولي للإنشاء والتعمير، الصادر عام 1960م، أنه نتيجة لقلة الأعماق بميناء بنغازي، فإن بعض البضائع الخاصة به تفرغ بميناء طرابلس، ثم يعاد شحنها إلى بنغازي في سفن صغيرة، ومما يبين لنا امتداد ظهيريها الاستيرادي حجم الحمولة الواردة إليهما، ففي عام 1958م بلغت كمية الحمولة الواردة لميناء طرابلس 337079

(2) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 190.

طن، أي ما نسبته 81.8 % من اجمالي الواردات ، في حين كانت في ميناء بنغازي 74580 طن، بنسبة 18.2%⁽¹⁾ من جملة الواردات.

غير أن الوضع تغير كثيراً بعد اكتشاف النفط، وتحسن الظروف الاقتصادية للبلاد، حيث شهدت ليبيا منذ أواخر الستينات نهضة عمرانية كبيرة، شملت كل المجالات، مما استوجب إقامة موانئ جديدة، وتطوير الموانئ القديمة، لكي تستوعب الكمية المتزايدة من البضائع المستوردة، وقد أدى هذا إلى تدخل وتشابك شديد بين ظهيرات الموانئ الليبية، ومما زاد من هذا التدخل، قرب بعض الموانئ من بعضها، وخاصة في المنطقة الغربية، إضافة إلى شبكة الطرق الجيدة التي تربط بين هذه الموانئ والمراكز العمرانية.

وعلى الرغم من عدم توفر بيانات عن توزيع البضائع المستوردة داخل الدولة، مما يصعب معه تحديد ظهير كل ميناء بشكل واضح، إلا أن خبرة الباحث بمنطقة الدراسة، التي اكتسبها من خلال عمله بشركة الموانئ الليبية، والدراسات الميدانية التي قام بها، أمكن تحديد الظهير الاستيرادي للموانئ الليبية بشكل تقريبي.

فالظهير الاستيرادي لميناء زوارة محدود المساحة، ويقتصر على مدينة زوارة والمناطق المحيطة بها، كمنطقة (أبو كماش)، حيث يتم استيراد بعض مستلزمات التشغيل وقطع الغيار الخاصة بمجمع (أبو كماش) عن طريقه.

ويتداخل الظهير الاستيرادي لمينائي طرابلس ومصراته، وذلك بحكم أهميتهما، لوقوعهما في أكثر المناطق الليبية تركزاً للسكان وأكثرها تنوعاً بالأنشطة الاقتصادية، ويمكن ملاحظة هذا التدخل بوضوح في المنطقة الممتدة

(1) البنك الدولي للإنشاء والتعمير، مرجع سبق ذكره، ص ص 162 - 163.

من مدينة سرت حتى طرابلس، كما يتداخلان في جنوب غرب البلاد، (كما هو موضح في الخريطة رقم 38)، فمدينة سبها والمدن المجاورة لها، تحصل على حاجتها من البضائع المستوردة عن طريق هذين المينائين، فالبضائع القادمة من ميناء مصراته، تصلها - أي سبها - عبر الطريق البري المار بمدن مصراته، الهيشة الجديدة، هون، سبها، أما البضائع القادمة عن طريق ميناء طرابلس، فتنتقل عبر طريق طرابلس، غريان، براك، سبها.

ويلاحظ أن الظهير الاستيرادي لميناء طرابلس، أكبر مساحة من ظهير ميناء مصراته، فهو يمتد - إضافة إلى المنطقة المشتركة بين المينائين - غرباً إلى الحدود التونسية، حيث يتداخل مع ظهير ميناء زوارة، كما يمتد إلى مدن الجبل الغربي، ويصل إلى مدينة غدامس، عند الحدود الليبية التونسية الجزائرية المشتركة، كما يمتد ظهيره شرقاً ليصل أحياناً إلى مدينة البريقة، وهنا يتداخل مع ظهير ميناء البريقة وميناء بنغازي، ومما يزيد من نفوذ ميناء طرابلس، وقوعه في العاصمة (1) الإدارية والاقتصادية للدولة، فأغلب الشركات توجد مقراتها الرئيسية في مدينة طرابلس. ويمكن معرفة امتداد الظهير الاستيرادي لميناء طرابلس، من خلال مقارنة حجم الحمولة الواردة إليه، بالحمولة الواردة إلى مينائي مصراته وزوارة، فقد بلغت الكمية الواردة لميناء طرابلس 1.773.779 طن، عام 2000م، في حين بلغت في مينائي مصراته وزوارة 723.636 طن و 31.783 طن على الترتيب خلال العام نفسه.

(1) تم نقل معظم اللجان الشعبية العامة إلى مدينة سرت، في الفترة من 1988-2003م، وذلك لتخفيف الضغط على مدينة طرابلس.



المصدر: - حسين مسعود أبومدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، مكتبة الشعب، مصراته، الطبعة الأولى، 2005م، ص260

أما ميناء الخمس التجاري (1)، فسوف يكون ظهيره الاستيرادي مشتركاً مع ظهير مينائي مصراته وطرابلس، في المنطقة الممتدة فيها بين مصراته وطرابلس، كما يتوقع أن يمتد ظهيره إلى مدينة ترهونة بالجبل الغربي، والتي ترتبط بالميناء بواسطة طريق معبد يبلغ طوله 94 كيلو متراً.

ويقتصر الظهير الاستيرادي لميناء الحديد والصلب بمصراته، على مجمع الحديد والصلب الذي يقع حول الميناء، حيث يتم استيراد خام الحديد وفحم الكوك اللازمين لصناعة الحديد والصلب، فقد تم استيراد 2.112.019 طن عام 2000م، وبعد التصنيع يسوق معظم الإنتاج داخل البلاد.

وتعتبر حقول النفط في حوض سرت، ظهيراً لواردات مينائي رأس لانوف والبريقة، حيث تستورد الشركات النفطية العاملة في الحوض، المعدات والآلات ومستلزمات التشغيل عن طريقهما، ويلاحظ أن الظهير الاستيرادي لميناء البريقة، أكثر اتساعاً من ظهير ميناء رأس لانوف، وهذا راجع إلى أن ميناء البريقة يتم عن طريقه استيراد معظم البضائع الخاصة بمشروع النهر الصناعي العظيم، التي تنقل إلى مصنعي الأنابيب الخاصة بالمشروع، حيث يقع أحدهما في منطقة العرقوب -20 كيلو متراً جنوب البريقة- ويقع الآخر في منطقة السرير على بعد 600 كيلو متر تقريباً، كما يمتد ظهير ميناء البريقة أحياناً، إلى مدينة اجدابيا والمناطق المحيطة بها، حيث يتم استيراد بعض احتياجاتها، وخاصة الأعلاف والحيوانات الحية. ومما يوضح لنا امتداد الظهير الاستيرادي لميناء البريقة، حجم الحمولة الواردة إليه مقارنة بحجم الحمولة الواردة إلى ميناء رأس لانوف فقد بلغت الكمية الواردة لميناء البريقة 422.516 طن

(1) افتتح ميناء الخمس التجاري في 3/10/1993م.

عام 1993م، في حين كانت 27.425 طن في ميناء رأس لانوف خلال العام نفسه.

ويتميز الظهير الاستيرادي لميناء بنغازي باتساعه الكبير، بحيث يشمل شرق وجنوب شرق البلاد، كما يمتد غرباً ليصل أحياناً إلى مدينة بن جواد (50 كيلومتر غرب رأس لانوف)، حيث تعتبر المنطقة الوسطى الممتدة من اجدابيا حتى سرت، منطقة تداخل وتشابك بين ظهيرات عدة موانئ، هي طرابلس وبنغازي ومصراتة والبريقة ورأس لانوف . ويرجع اتساع الظهير الاستيرادي لميناء بنغازي إلى الأهمية الاقتصادية والتجارية لمدينة بنغازي، باعتبارها أكبر وأهم المدن في شرق البلاد، وثاني المدن الليبية من حيث الحجم السكاني والأهمية الاقتصادية بعد طرابلس، كما أن ارتباط مدينة بنغازي بالمدن الأخرى بشبكة جيدة من الطرق، قد ساهم في زيادة امتداد ظهير الميناء.

أما ميناء درنة فإن ظهيره الاستيرادي محدود الامتداد، ويقتصر على مدينة درنة وبعض المراكز العمرانية الصغيرة كمرتوبة ، والتيميمي في الشرق، والقبّة ومدينة البيضاء في الغرب، ويصل أحياناً إلى مدينة المرج. كما أن ظهير الاستيراد لميناء طبرق محدود للغاية، ويقتصر على مدينة طبرق والمناطق المحيطة بها، ويصل في الجنوب إلى واحة الجغبوب، حيث ترتبط بالميناء بطريق معبد.

ثانياً : المجال البحري (النظير) Foreland :-

يعرف المجال البحري (النظير) بأنه " منطقة اليابس المواجهة للميناء عبر الماء"(1) أو تلك المناطق من اليابس التي تتصل بالميناء بواسطة السفن المحيطية(2) Ocean Carriers، وهو كنقيض لمعنى المجال الأرضي (الظهري)، فإنه ينطبق على المناطق التي تتبادل البضائع مع الميناء عبر البحار والمحيطات، أي أن البضائع التي تصدر من الميناء أو تصل إليه بواسطة السفن المحيطية، هي بضائع مرسلة إلى أو قادمة من المجال البحري لذلك الميناء، كما أن البضائع التي تصل إلى ميناء معين، ثم يعاد شحنها على سفن أخرى مرة ثانية، وهذا يعنى أنها وصلت من مجال بحري وهى في طريقها إلى مجال بحري آخر، بينما يمكن اعتبار الميناء نفسه في هذه الحالة نظيراً لتلك الشحنة، على الرغم من أن البضائع لم تدخل في اليابس إلى أبعد من مخازن الميناء(3).

وبالمثل فإذا تم تفريغ البضائع من سفينة محيطية إلى سفن ساحلية صغيرة بميناء معين، ونقلت هذه السفن الساحلية البضائع إلى ميناء آخر، فإن هذا الميناء يمكن اعتباره ضمن ظهير الميناء الأول، حيث إنه لا فرق بين هذا النوع من

(1) يوسف توني، مرجع سبق ذكره، ص 528.

(2) Weigend, G. G., (1958), op. cit., p. 195.

(3) أ- محمد أحمد حميد الرويثي، مرجع سبق ذكره، ص 316.

ب- حسن سيد حسن، ميناء الإسكندرية، دراسة في جغرافية النقل البحري، رسالة دكتوراه، غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1982م، ص ص290-291.

الشحن بالسفن الساحلية، ونقل البضائع من ميناء بحري إلى موانئ داخلية، بواسطة وسائل النقل المائي الداخلي، وهذا يعنى أن الاختلاف بين الظهير والنظير، يكمن في نوعية السفن التي تورّد بها أو تصدر عليها البضائع، من سفن ساحلية صغيرة، إلى سفن بحرية كبيرة(1).

وتعتبر دراسة النظير من الأمور الهامة التي تبرز لنا مدى العلاقة بين الميناء والعالم الخارجي، والتوجه الجغرافي للميناء من خلال صادراته أو وارداته، أو الاثنين معاً، ومدى امتداد نفوذ الميناء وتأثيره(2). ويمكن تحديد المجال البحري بعدة طرق، منها تحديده على أساس عدد خطوط السفن، أو مكان بدء الرحلة ونهايتها، كما يعتبر صافي الحمولة بالطن واتجاهاتها ومصادرها من أهم الطرق المستخدمة في تحديد المجال البحري، ونظراً لعدم توفر البيانات عن المجال البحري لكل ميناء من الموانئ الليبية، فإننا سنقوم بدراسة المجال البحري للموانئ الليبية مجتمعة، وذلك من خلال الصادرات والواردات.

1- المجال البحري للصادرات :

لقد أوضحنا فيما سبق، أن صادرات الموانئ الليبية تعتمد بالدرجة الأولى على النفط الخام ومشتقاته، التي شكلت ما نسبته 98.8 % من إجمالي الصادرات الليبية، وعليه فمن خلال الجدول (3) والخريطة (39)، يمكن تحديد المجال البحري لصادرات الموانئ الليبية على النحو التالي :-

أ- أن الأغلبية العظمى من النفط الليبي تجد سوقها الطبيعية في غرب أوروبا،

(1) حسن سيد حسن، مرجع سبق ذكره، ص 291.

(2) أحمد السيد محمد الزاملي، مرجع سبق ذكره، ص 241.

حيث بلغت نسبة ما استوردته تلك البلاد 91.5 % و 92.6 % من جملة الصادرات النفطية الليبية خلال عامي 1970م و 1991م على الترتيب، ويرجع ذلك إلى قرب ليبيا من الدول الأوروبية، وارتباط الشركات المنتجة للنفط الليبي بالسوق الأوروبية⁽¹⁾، كما يعود ذلك إلى طبيعة ونوعية النفط الليبي، فهو على عكس نفط الخليج من النوع الخفيف الذي تقل فيه نسبة زيوت الوقود، وترتفع فيه نسبة المقطرات الخفيفة، كما أنه غني بنسبة الشمع ويكاد يخلو من الكبريت، الذي يسبب تلوثاً خطيراً عند الاستعمال⁽²⁾.

جدول (3) المجال البحري لصادرات الموانئ الليبية من النفط الخام

بآلاف البراميل

عامي 1970م و 1991م .

السنة	(1) 1970م		(2) 1991م	
	الكمية	%	الكمية	%
أوروبا الغربية	1.168.693	91.5	412.450	92.6
أوروبا الشرقية	--	--	18.250	4.1
أمريكا الشمالية	77.714	6.1	----	--
آسيا	--	--	7.300	1.65
أفريقيا	--	--	7.300	1.65
دول أخرى	30.895	2.4		
المجموع	1.277.302	100	445.300	100

المصدر:-

(1) مصرف ليبيا المركزي، النشرة الاقتصادية، المجلد 20، العدد 4-6 إبريل/يونيو

1980م، طرابلس، جدول 42.

Annual statistical Bulletin, 1991, p. 83

(2)

(1) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 329.

(2) جمال حمدان، بترول العرب، دراسة في الجغرافية البشرية، دار المعرفة، القاهرة،

1964م، ص ص 97 - 100

النشأ



شكل (39) المبيعات البحرية لصهارات النفط من الموانئ الليبية في عامي 1970 ، 1991

أما إذا نظرنا إلى توزيع الصادرات الليبية حسب ترتيب دول أوروبا الغربية الموضحة في الملحق رقم (8) فإننا نلاحظ الآتي :-

1- تأتي إيطاليا في المرتبة الأولى تليها ألمانيا الغربية، حيث بلغت نسبة الكمية المصدرة إلى إيطاليا 24 % و 42.7 % من جملة الصادرات الليبية، خلال عامي 1970م و 1991م على الترتيب ، أما ألمانيا فقد بلغت نسبتها 17.3 % و 20.3 % خلال نفس الفترة، ويرجع هذا إلى العلاقات القوية التي تربط هاتين الدولتين بليبيا، حيث حلت الشركات الإيطالية والألمانية، محل بعض الشركات الأمريكية بعد قيام الثورة، مثل شركة "فيبا" الألمانية التي حلت محل شركة "موبيل" الأمريكية.

كما أن هناك العديد من الشركات الليبية المتخصصة في تسويق النفط والتكرير تعمل في أراضي هاتين الدولتين، منها شركة "تامويل" الليبية التي تمتلك ما يزيد على 2000 محطة لتوزيع الوقود في إيطاليا وألمانيا، ويتم تزويدها غالباً بالمشتقات النفطية من شركة تامويل، كما تمتلك هذه الشركة - تامويل - 50 % من الشركة الإيطالية سيرم هولدينج Sirm Holding، المتخصصة في تخطيط وبناء وصيانة محطات التوزيع، كما تقوم الشركة بتزويد المطارات الإيطالية بالمشتقات الخاصة بالطيران ، بالتعاون مع شركة توتال الفرنسية. أما في ألمانيا فإن شركة أويل أنفيسست الليبية، تمتلك معظم أسهم مصفاة هولبورن في هامبورج، كما تمتلك هذه الشركة 60 % من شركة هامبورج للتوزيع (HEM) والتي تمتلك حوالي 400 محطة توزيع في ألمانيا(1).

(1) منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول، تقرير الأمين العام السنوي الثامن عشر 1991م ، القاهرة، 1992م، ص 103.

2- تحتل بريطانيا المرتبة الثالثة عام 1970م، حيث بلغت نسبة ما استوردته 14% من جملة صادرات النفط الليبي، في حين لم تستورد أي كمية عام 1991م، ويعود هذا إلى زيادة إنتاجها من نفط بحر الشمال، بحيث أصبحت من الدول المصدرة للنفط.

3- تأتي أسبانيا في المرتبة الثالثة عام 1991م بنسبة 9 % ، بينما كان ترتيبها السادس في عام 1970م بنسبة 4.6 % ، في حين حافظت فرنسا على ترتيبها الرابع في عامي 1970م و 1991م، حيث بلغت نسبة وارداتها 13 % و 6.4 % على الترتيب، ولعل سبب انخفاض وارداتها إلى النصف، يعود إلى توتر العلاقات بين البلدين في الثمانينات.

4- انخفضت نسبة ما استوردته هولندا كثيراً في عام 1991م (0.7 %) عما كانت عليه عام 1970م، حيث احتلت الترتيب الخامس بنسبة 8.7 % من جملة الصادرات النفطية، ويعود سبب انخفاض وارداتها عام 1991م، إلى زيادة إنتاجها من حقول بحر الشمال.

5- شكلت بقية واردات دول غرب أوروبا (سويسرا وبلجيكا والنرويج والدانمارك) نسباً منخفضة لا تزيد عن 4 % من جملة الصادرات الليبية، وذلك خلال عام 1970م، أما في عام 1991م فقد اختفت النرويج والدانمارك من قائمة الدول المستوردة للنفط الليبي، حيث أصبحتا من الدول المنتجة للنفط مع بداية السبعينات، وقد زاد إنتاج النرويج بشكل كبير حتى أصبحت في المرتبة التاسعة بين الدول المنتجة للنفط عام 1991م⁽¹⁾. أما سويسرا وبلجيكا فلم

(1) منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول، تقرير الأمين العام السنوي التاسع عشر، 1992م ، القاهرة، 1993م ، ص ص 98 - 99.

تتخفيض وارداتهما كثيراً من النفط الليبي عام 1991م، حيث بلغت نسبة ما استوردته (3.1 %) لكل منهما.

ب- ظهرت أوروبا الشرقية في المرتبة الثانية في عام 1991م، حيث بلغت الصادرات النفطية إليها 4.1 % ، من جملة الصادرات الليبية في الوقت الذي لم يكن هناك أي تعامل معها في عام 1970م، خريطة (39).

ج- بلغت نسبة تعامل الموانئ الليبية مع أمريكا الشمالية 6.1 % عام 1970م، في حين لم تصدر لها أي كمية عام 1991م، ويمكن إرجاع ذلك إلى عامل المسافة، والمنافسة الشديدة التي واجهها النفط الليبي من نفط نيجيريا وفنزويلا في العالم الجديد، كما أن للخلافات السياسية سبباً في ذلك.

د- ما تبقى من نسب فهو من نصيب قارتي أفريقيا وآسيا، حيث بلغت نسبة المصدر إلى كل منهما 1.65 % عام 1991م، أما في عام 1970م فلم يكن هناك تعامل معهما.

2- المجال البحري للواردات(1):

تعتبر واردات ليبيا أكثر تنوعاً من صادراتها، كما أن نظيرها أكثر اتساعاً من نظير الصادرات، بحيث يشمل على عدد كبير من الدول ومن مختلف القارات، ومن خلال الجدول (4) والخريطة (40) نلاحظ ما يلي:

أ- تستحوذ دول أوروبا الغربية على ما يقرب من ثلثي واردات الموانئ الليبية عام 1971م، إذ بلغت 61.2 % من جملة الواردات الليبية، ارتفعت إلى 66.4 %

(1) سوف يتم تحديد المجال البحري لواردات الموانئ الليبية، على أساس قيمة الواردات بالدينار الليبي، وفق ما ورد في إحصاءات التجارة الخارجية، نظراً لعدم توفر بيانات عن الواردات الليبية على أساس صافي الحمولة بالطن.

عام 1991م، ويرجع هذا -كما اشرنا من قبل- إلى عامل القرب، وإلى العلاقات الطيبة التي تربط بين بعض دول غرب أوروبا وليبيا وخاصة إيطاليا وألمانيا ملحق (9)، حيث تأتي إيطاليا في المرتبة الأولى كمورد رئيسي للسوق الليبية، إذ بلغت نسبة ما استورد منها عام 1971م، 23.1 %، أنخفض انخفاضاً طفيفاً عام 1991م، حيث بلغت 21.7 %، ويرجع ارتفاع نسبة التعامل مع إيطاليا "لعدة أسباب منها، تعود ذوق المستهلك الليبي على البضائع الإيطالية، وكذلك سهولة الاتصال وتوفير شبكة منتظمة وسريعة للنقل البحري بين البلدين(1)" ، أما ألمانيا فتأتى في المرتبة الثانية عام 1991م، بنسبة 13.1 %، في حين جاءت بريطانيا في المرتبة الثالثة وفرنسا في المرتبة الرابعة بنسبة 8.2 % و 6.2 % على الترتيب.

ب- تأتي جبهة الدول الآسيوية غير العربية في المرتبة الثانية، كمجال بحري لواردات الموانئ الليبية، بنسبة 12.5 % عام 1971م، ارتفعت إلى 17.6 % عام 1991م، وتعتبر تركيا أكثر الدول الآسيوية التي تتعامل معها الموانئ الليبية، حيث شكلت صادراتها نسبة 6.3 % من جملة الواردات الليبية عام 1991م، ثم تأتي اليابان وكوريا الجنوبية، بنسبة 3.3 % و 3.2 % على الترتيب خلال العام نفسه.

ج- ارتفعت نسبة الواردات الليبية من الدول العربية من 7.8 % عام 1971م، إلى 8.7 % عام 1991م، ويرجع هذا إلى تحسن العلاقات مع الدول العربية، وخاصة جمهورية مصر العربية ودول المغرب العربي، وأهم الدول

(1) مصرف ليبيا المركزي، التقرير السنوي السادس عشر، للسنة المالية 1971 / 1972م،

مطابع مولتى بريس، طرابلس، بدون تاريخ، ص 108.

العربية التي استوردت منها ليبيا عام 1991م، هي المغرب وتونس ومصر(1)، بنسب 3.6 % و 2.1 % و 1.4 % على الترتيب.

جدول (4) المجال البحري لواردات الموانئ الليبية عامي 1971م و 1991م

السنة		1971 (1)		1991 (2)	
الإقليم	%	القيمة بملايين الدنانير	%	القيمة بملايين الدنانير	%
الأقطار العربية		19.656	7.8	130.773	8.7
أفريقيا		1.941	0.8	2.791	0.2
أوروبا الغربية		153.129	61.2	999.446	66.4
أوروبا الشرقية		23.551	9.4	25.919	1.7
الأمريكتين		20.461	8.2	76.445	5.1
آسيا		31.207	12.5	264.935	17.6
بلدان أخرى		407	0.1	5.198	0.3
المجموع		250.352	100	1.505.455	100

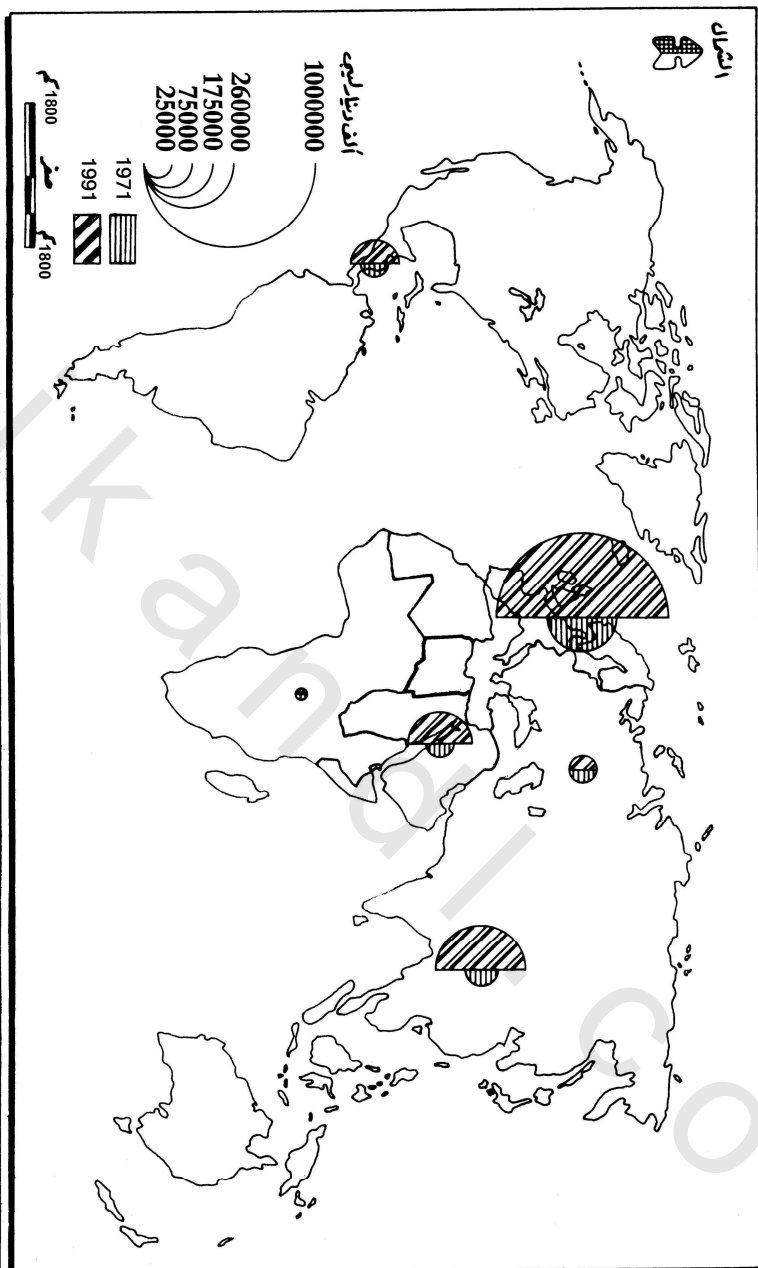
المصادر :-

1- أ- الجمهورية العربية الليبية، وزارة التخطيط، مصلحة الإحصاء والتعداد إحصاءات التجارة الخارجية 1971م، طرابلس 1972م، ص و.

ب- الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط، مصلحة الإحصاء والتعداد، اتجاهات التجارة الخارجية خلال السنوات 71- 1981م، طرابلس، ص 16.

2- الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى، الهيئة الوطنية لمعلومات والتوثيق، الإدارة العامة للإحصاء والتعداد، ملخص لإحصاءات التجارة الخارجية لعام 1991م، طرابلس، ص ط.

(1) هناك الكثير من البضائع التي دخلت إلى ليبيا عبر الحدود البرية، من مصر وتونس، ولم تدخل ضمن إحصاءات التجارة الخارجية نظراً لإلغاء البوابات الجمركية الليبية خلال عامي 1991م و 1992م.



شكل (40) المجامع اليهودية لولايات المرفق الديمية في عامي 1971، 1991

د- انخفضت نسبة الواردات الليبية من الأمريكيتين، إذ كانت نسبتها 8.2 % عام 1971م، انخفضت إلى 5.1 % عام 1991م، ويرجع ذلك إلى ارتفاع نسبة الواردات الليبية من أوروبا الغربية وآسيا، وإلى جودة الصناعات الأوروبية والآسيوية -خاصة اليابان وكوريا الجنوبية- وإلى رخص أسعارها مقارنة بالبضائع الأمريكية.

هـ- كما انخفضت نسبة مساهمة دول أوروبا الشرقية في الواردات الليبية، انخفاضاً شديداً، بسبب تدهور أوضاعها الداخلية بعد انهيار الاتحاد السوفيتي، حيث كانت نسبة وارداتها 9.4 % عام 1971م، انخفضت إلى 1.7 % عام 1991م.

ز- تقل نسبة تعامل الموانئ الليبية مع الدول الأفريقية، التي شكلت ما نسبته 0.2 % من جملة الواردات الليبية عام 1991م، في حين لا يوجد هناك تعامل مع استراليا خلال عامي 1971م و 1991م.

ثالثاً : النقل :

يعتبر النقل أحد العوامل الهامة في الاقتصاد التبادلي، فبدونه لا تتكون العلاقة بين قطاعات الإنتاج المختلفة، ولا تصل السلع المنتجة والبضائع إلى المستهلك، وقد "وصف النقل مراراً بالعمود الفقري أو قوام الاقتصاد(1)" كما أشارت أدبيات الاقتصاد والتنمية إلى أن طرق النقل ووسائله من بين أهم أسباب التقدم ونجاح خطط التنمية في دول العالم الثالث(2)، ولهذا فإن شبكة النقل

(1) فاروق كامل عز الدين، جغرافية النقل، أسس وتطبيقات، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1981م، ص د.

(2) يوسف محمد السلطان، سرى محمود المدرس، السيد عبد على الخفاف، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، 1988م، ص 85.

في أي إقليم، تعكس بصدق درجة التقدم البشري ومدى مدنية المجتمع، حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير مواتية(1).

ويعتبر قطاع النقل والمواصلات أحد أهم قطاعات التنمية التي توليها الدولة الليبية جل اهتمامها ، وذلك عن طريق الاهتمام بتخطيط كل ما يتعلق بأنواع النقل ، ووضع المشاريع اللازمة للنهوض بهذا القطاع ضمن إطار خطة التنمية الشاملة ، بما يتناسب والقطاعات الأخرى ، فقد خصصت الدولة ما قيمته 3750.6 مليون دينار ليبي (*) ، لهذا القطاع خلال الفترة من 1970 - 1985 م (2) ، كما رصدت خطط وميزانيات التحول المنفذة خلال الفترة من 1985 - 1992 م ، مخصصات ضخمة لهذا القطاع ، بلغت 957.7 مليون دينار ليبي(3).

ويوضح لنا عدد العاملين في هذا القطاع ضخامة الاستثمارات التي أنفقت عليه في الآونة الأخيرة، فقد ارتفع عدد العاملين به من 47.058 عامل ، أي ما يعادل نحو 5.1 % من اجمالي العاملين عام 1984م، إلى 83.200 عامل (8.2 % من جملة العاملين) عام 1991م، وبمعدل نمو سنوي بلغ 8.1 % خلال

(1) محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1974م، ص 5

(*) قيمة الدينار الليبي كانت تعادل 3.50 دولار أمريكي حتى منتصف التسعينيات .

(2) صبحي فنوص، وآخرون، ليبيا الثورة في خمس وعشرين عاماً، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، مصراتة، 1994م، ص 465.

(3) الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى، اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والتجارة والمالية، منجزات الاقتصاد الوطني خلال الفترة من 1970 - 1992م، سرت 1993م، ص 43.

الفترة من 1984-1991م(1).

وعند دراسة الموانئ لابد من دراسة شبكة الطرق التي تربطها بالظهير، فالموانئ لا تقوم كشيء قائم بذاتها، بل هي نهاية طرق برية وبداية طرق بحرية، لنقل البضائع والأشخاص، فالميناء الجيد لابد أن تخدمه شبكة جيدة من الطرق، لتسهيل نقل البضائع من الظهير الذي يخدمه واليه، وفيما يلي دراسة لشبكة الطرق البرية والبحرية التي تربط الموانئ الليبية بالظهير.

1- الطرق البرية(*) :-

عرفت الطرق في ليبيا من العصور القديمة، فقد كان الجارمنت أول الشعوب الذين عرفوا أحسن الطرق الصحراوية، حيث كانوا يتاجرون مع مناطق جنوب الصحراء، ومع الفينيقيين والرومان على ساحل البحر المتوسط⁽²⁾، كما قام الإغريق في برقة بربط مدنها الخمس بشبكة من الطرق من جهة، ومع قرطاجنة في الغرب من جهة أخرى لتبادل التجارة، وفي أثناء الحكم الروماني تطور نظام الطرق، وربطت المناطق الداخلية، بحيث أصبحت لكل مدينة

(1) ماجدة إبراهيم عامر محمد، التركيب الاقتصادي للسكان في ليبيا، دراسة في جغرافية السكان، رسالة دكتوراه، غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، 1994م، ص 219.

(*) لا توجد سكك حديد في ليبيا، ومن المتوقع أن يتم إنشاء خط ساحلي للسكك الحديدية يربط بين مصر وتونس في وقت قريب.

(2) أبو القاسم محمد العزابي، الطرق والنقل البري والتغير الاجتماعي والاقتصادي في الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، تحليل جغرافي، ترجمة، أبو القاسم محمد العزابي، صالح أبو صفحة، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1981م، ص 78.

طريق يربطها بالمناطق الساحلية، إلا أن الهدف من إنشاء هذه الطرق كان للأغراض العسكرية بالدرجة الأولى، ثم للأغراض التجارية⁽¹⁾، وبعد انهيار الإمبراطورية الرومانية، بدأ نظام الطرق المحكم التنظيم في التدهور، نتيجة للحروب وعدم الاستقرار الذي ساد البلاد، وقد ظل العرب والأتراك يستخدمون بعض الطرق الرومانية القديمة، كما استحدثوا طرقاً جديدة، أهمها طرق الحبيج⁽²⁾، التي تربط مدينة فاس المغربية بمدينة القاهرة مروراً بمرزق وأوجله⁽³⁾.

غير أن الطرق الحديثة المرصوفة لم تعرفها البلاد، إلا في عهد الاحتلال الإيطالي، حيث قام الإيطاليون برصف حوالي 2800 كيلومتر، من طرق الإسفلت الصلبة، وحوالي 300 كيلو متر من خطوط السكك الحديدية، وقد أصيب معظمها بأضرار بالغة أثناء الحرب العالمية الثانية⁽⁴⁾.

وبعد الحرب العالمية الثانية لم تنشأ أي طرق جديدة في البلاد حتى منتصف الخمسينيات، حيث بدأت أعمال صيانة الطرق وبنائها، وكانت الطرق تشكل عبئاً ثقيلاً على اقتصاد الدولة المتدهور في تلك الفترة، ويعتبر عام 1960م بداية عهد التطور الحقيقي للطرق في ليبيا، فقد كان للنمو الاقتصادي السريع الذي أعقب اكتشاف النفط بكميات تجارية، تأثير خاص على قطاع النقل، ونتيجة لهذا

(1) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 346

(2) أبو القاسم محمد العزابي، مرجع سبق ذكره، ص 85.

(3) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 347.

(4) على أحمد عتيقة، أثر البترول على الاقتصاد الليبي 56 - 1969م، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1972، ص 19.

النمو الاقتصادي، زاد طول الطرق المعبدة من 3.303 كيلو متر عام 1960م، إلى 4.826 كيلو متراً عام 1968م⁽¹⁾.

ومنذ قيام ثورة الفاتح من سبتمبر عام 1969م، زاد الاهتمام بالطرق، بحيث زاد طول شبكة الطرق الرئيسية المرصوفة من 53800 كيلو متراً عام 1970م، إلى 16.755 كيلو متراً عام 1992م، في حين زادت شبكة الطرق الزراعية المرصوفة من 250 كيلو متراً عام 1970م إلى 7.500 كيلو متر عام 1992م⁽²⁾.

ومن خلال خريطة الطرق في ليبيا رقم (41) يمكن ملاحظة أن شبكة الطرق الليبية تتكاثف في الشمال الغربي والشمال الشرقي، وتتباين في وسط البلاد وجنوبها، ويرجع هذا إلى أن شبكة الطرق تتكاثف كلما زاد التركيز السكاني وتعدد النشاط الاقتصادي، ويمكن تقسيم الطرق البرية في ليبيا إلى قسمين رئيسيين هما:-

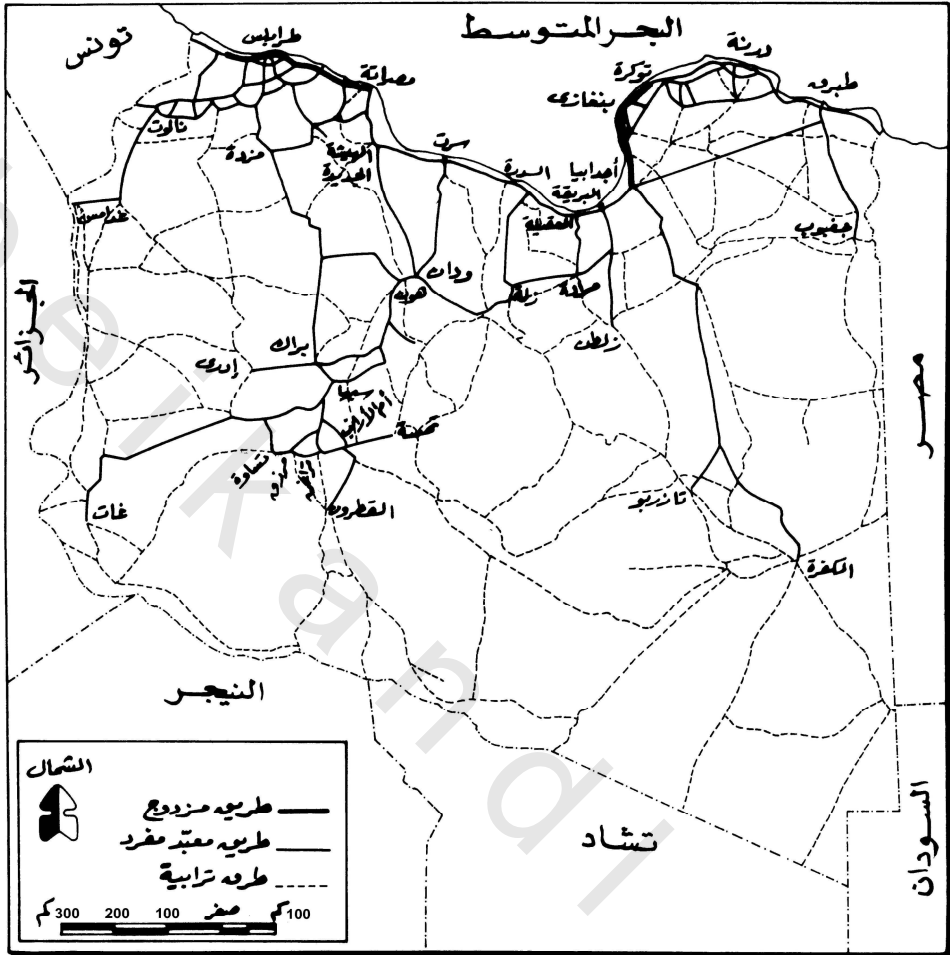
أولاً: الطرق التي تمتد في الشمال وترتبط بين الأجزاء الشرقية والغربية:

1- الطريق الساحلي:

يمتد هذا الطريق من إمساعد شرقاً حتى رأس أجدير غرباً، ويبلغ طوله حوالي 1822 كيلو متراً، ويعد من أقدم وأهم الطرق الليبية، وقد قام الإيطاليون برصفه أول مرة عام 1937م، ووضعت على طوله العلاقات اللازمة لبيان المسافات والمنحنيات، إلا أنه تعرض لأضرار بالغة خلال الحرب العالمية

(1) أبو القاسم محمد العزابي، مرجع سبق ذكره، ص 200 - 201.

(2) منجزات الاقتصاد الوطني خلال الفترة من 1970 - 1992م، مرجع سبق ذكره، ص 43 - 45.



شكل (41) شبكة الطرق البرية في ليبيا

المصدر:-(1) مصلحة المساحة ، الاطلس الوطني للجمهورية العربية الليبية الشعبية

الاشتراكية ، طرابلس ، 1978 ، ص 103 .

(2) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، منشورات جامعة قارونس ،

بنغازي ، 1990 ، ص 353 .

الثانية(1)، كما أن مواصفاته كانت رديئة، لضيق اتساعه، وسوء تخطيطه، بحيث لم يعد يتناسب مع حركة النقل الحديث،(صورة 20) ولهذا تم إعادة بنائه بمواصفات جيدة، فيما بين عامي 1966 - 1970م(2)، وأصبح من طرق الدرجة الأولى.

وتكمن أهمية هذا الطريق في أنه يمر بأهم المراكز العمرانية، والمناطق الزراعية والتجارية في البلاد، فهو يربط بين الموانئ والمدن الساحلية، كما أن معظم الطرق المهمة الأخرى ترتبط به مباشرة، ولهذا فإن أكثر من ثلاثة أرباع السكان والتجارة الداخلية تمر على هذا الطريق(3).

ويخترق الطريق الساحلي بيئات جغرافية مختلفة، تتمثل في السهول الساحلية، والسبخات والهضاب والجبال، فهو يمتد بين الحدود الشرقية ومدينة درنة - ماراً بمدينة طبرق - في منطقة هضبة شبه صحراوية، بمحاذاة الساحل، ويقترّب أحياناً من البحر وخاصة حول خليجي طبرق وبمبة، أما قسمة الممتد فيما بين درنة والباكور، فإنه يمر عبر الجبل الأخضر مبتعداً عن ساحل البحر، خريطة(42-أ)، حيث تكثّر به الالتواءات والمنحنيات، كما تكثّر به الجسور لكثرة الأودية التي تقطع الجبل الأخضر، أهمها جسر وادي الكوف، وجسر وادي الباكور، ويمر في هذه المنطقة بعدد من المدن الهامة منها، البيضاء، القبة، المرج، وتتفرع منه في هذا الجزء فروع كثيرة إلى المناطق المجاورة، خريطة (42-أ) كالطريق المنفرع من مسه إلى الحنية، وطريق

(1) عبد العزيز طريح شرف، جغرافية ليبيا، مرجع سبق ذكره، ص ص 574 - 575.

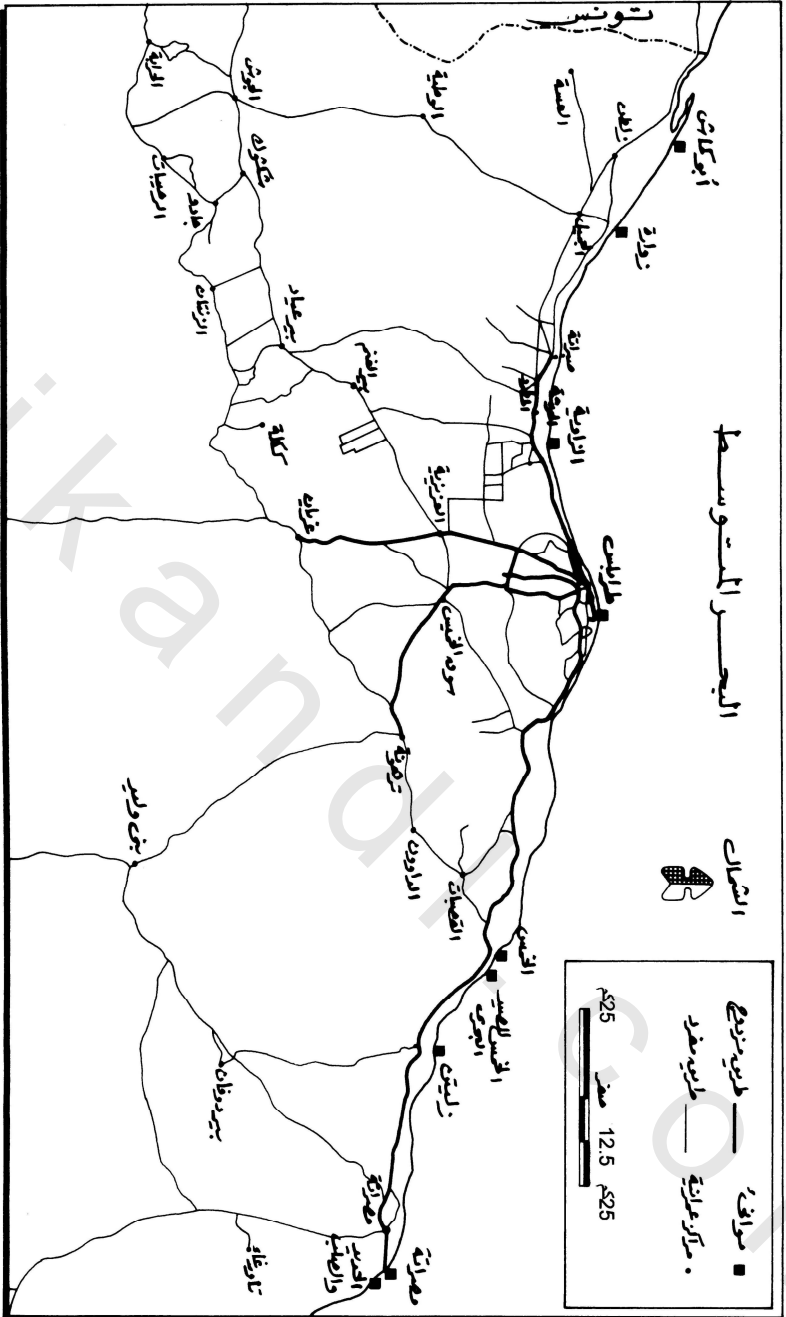
(2) ابوالقاسم محمد العزابي، مرجع سبق ذكره، ص 204

(3) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 357

البيضاء - رأس الهلال، وطريق لملودة - رأس الهلال.

ومن توكرة يمتد الطريق إلى مدينة اجدابيا في سهل ساحلي. ماراً بمدينة بنغازي، وقمينس، وهنا يكون الطريق مزدوجاً لمسافة 230 كيلو متراً تقريباً، وبعد مدينة اجدابيا، يمتد الطريق حتى مدينة مصراتة، عبر مناطق شبه صحراوية - سهول خليج سرت - متخلخلة سكانياً، حيث تنتشر التجمعات العمرانية الصغيرة، أهمها البريقة، بشر، العقيلة، (صورة 21) رأس لانوف، بن جواد، سرت، الوشكة، الهيشة الجديدة، ويلاحظ على هذا القسم من الطريق الساحلي، أنه يمر بمحاذاة الساحل حتى مرسى بويرات الحسون، وبعدها يبتعد عن ساحل البحر بمسافة تصل أحياناً إلى 50 كيلو متراً، لكي يتفادى المرور على سبخة تاورغاء، خريطة (41).

وبعد مدينة مصراتة يمتد الطريق في منطقة سهلية، باستثناء المنطقة الواقعة بين رأس المسن والخمس، حيث تطل حافة الجبل الغربي على البحر، ويكون مزدوجاً من مصراتة حتى مدينة صبراتة، بمسافة 280 كيلو متر تقريباً، (صورة 22) ويمر الطريق في هذا القسم بمدن رئيسية هي مصراتة، زليتن، الخمس، تاجوراء، طرابلس، الزاوية، زواره، خريطة (42-ب) ويعبر هذا الجزء أكثر أجزاء الطريق الساحلي ازدحاماً، نظراً للتركز السكاني والنشاط الاقتصادي في هذه المنطقة.



شكل (42-ب) الطرق المعبدة في شمال غرب ليبيا

المصدر :- جيو بروجيكتس المحدودة (المملكة المتحدة) ، خارطة الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، منطقة طرابلس ، مقياس 1:1000,000 ، الناشر: صالط انترناشونال ، بدون تاريخ.



صورة (20) الطريق الساحلي القديم (الإيطالي) بالقرب من مرسى العقينه



صورة (21) الطريق الساحلي الحديث بالقرب من مرسى العقينه



صورة(22) الطريق الساحلي المزدوج بالقرب من مدينة الزاوية



صورة(23) طريق زراعي معبد في قرية الدافنية(20كم غرب مصراتة)

2- طريق القربولي - نالوت - وازن (*).

يبدأ هذا الطريق من الطريق الساحلي إلى الغرب من منطقة القربولي بحوالي 15 كيلو متراً، ويمتد بمحاذاة حافة الجبل الغربي، ويأخذ نفس اتجاهه، شمالي شرقي - جنوبي غربي، ويبلغ طول هذا الطريق حوالي 312 كيلو متراً، حيث يربط عدداً من المدن أهمها سوق الخميس، العزيزية، بئر عياد، الجوش، نالوت، وازن.

وهناك عدد كبير من الطرق الفرعية التي تربط بين هذا الطريق والطريق الساحلي، وهذه الطرق مختلفة الأطوال، إلا أن أغلبها لا يتعدى طولها 100 كيلومتر، أهمها من الشرق إلى الغرب، طريق طرابلس - سوق الخميس (43 كم)، طرابلس - العزيزية (43 كم)، الحرشة - بئر الغنم (46 كم)، المطرد - بئر عياد (77 كم)، طريق زواره - الوطية - الجوش (114 كم). خريطة (42-ب).

3- طريق الخمس - نالوت:

يقع إلى الجنوب من الطريق السابق، وهو موازٍ له ويأخذ نفس اتجاهه، ويربط هذا الطريق المدن الواقعة فوق الجبل الغربي، بحيث يبدأ من مدينة الخمس الساحلية، ماراً على مدن القصبات، ترهونه، غريان، الزنتان، جادو، الحراة، ويلتقي بالطريق السابق في مدينة نالوت، ويبلغ طوله حوالي 411 كيلومتراً، ويرتبط بالطريق العلوي الموازي له، بعدد كبير من الطرق المتعامدة معه، والتي لا يتجاوز طولها 50 كيلو متراً، خريطة (42-ب).

(*) أطوال الطرق البرية مأخوذة من خارطة الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، مقياس 1:3.5 مليون، إعداد جيوبروجكس، المملكة المتحدة، بدون تاريخ.

4- طريق المرج - مرتوبه:

يقع هذا الطريق في الجبل الأخضر، جنوب الطريق الساحلي، وهو مواز له، ويبلغ طوله حوالي 200 كيلو متر، ويربط بعض المراكز العمرانية الصغيرة أهمها، القيقب، الفايديه، سلنطه، قندوله، مراوه، تاكنس، خريطة (42-أ).

5- طريق المرج - التميمي:

وهو طريق مواز للطريق السابق، ويمر جنوب الجبل الأخضر في منطقة شبه صحراوية قليلة السكان، ولا توجد أي مراكز عمرانية ذات أهمية على طول هذا الطريق، رغم طوله الذي يصل إلى 260 كيلو متراً، خريطة (42-أ).

6- طريق اجدابيا - طبرق:

يربط هذا الطريق بين مدينة اجدابيا ومدينة طبرق، ويبلغ طوله 383 كيلومتر، وهو بذلك يختصر مسافة 200 كيلو متر بين المدينتين، حيث إن المسافة بينهما عبر الطريق الساحلي تزيد عن 600 كيلومتر، ويسير هذا الطريق في منطقة صحراوية خالية من السكان، خريطة (41).

ثانياً : الطرق الجنوبية.

ويمكن تقسيمها إلى:-

1- طرق طويلة تمتد من الشمال إلى الجنوب لربط المدن الساحلة بالمدن والمراكز العمرانية في الجنوب، وهي ذات أهمية كبيرة، حيث أنها تربط الجهات النائية في الجنوب بالمراكز الاقتصادية والتجارية في الشمال، ومن أهم هذه الطرق ابتداءً من الشرق إلى الغرب، طريق طبرق - الجغبوب (302 كم)، طريق اجدابيا - الكفرة (890 كم)، البريقة- زلطن (220 كم)، طريق سرت-

سبها (585 كم)، الهيشة الجديدة - هون (380 كم)، طرابلس - سبها (690 كم)، سبها - غات (550 كم)، نالوت - غدامس (310 كم)، خريطة (41).

2- طرق فرعية تربط المراكز العمرانية الجنوبية بالمناطق الداخلية التي حولها، ومن أهمها، طريق تازربو الذي يتفرع من طريق اجدابيا - الكفرة، ويبلغ طوله 160 كيلو متراً، طريق سبها - تراغن (122 كم)، تراغن - أم الأرناب - تمسة (172 كم)، أم الأرناب - القطرون (140 كم)، تراغن - مرزق - تساوه (72 كم)، تساوه - الفجيج (63 كم)، براك - ادري (107 كم) خريطة (41).

إلى جانب هذه الطرق الرئيسية، هناك عدد كبير من الطرق الزراعية المعبدة، (صورة 23) والتي بلغ مجموع أطوالها - كما أشير من قبل - عام 1992م حوالي 7.500 كيلو متر، وكذلك شبكة كبيرة من الطرق غير المعبدة، والدروب الصحراوية والنصف ممهدة، حيث كانت في الماضي طرقاً للقوافل.

2- النقل البحري:

نشطت حركة الملاحة على طول الساحل الليبي، أثناء الاحتلال الإيطالي، نظراً لعدم توافر شبكات كافية للنقل البري ولأسباب عسكرية تتعلق بأمن الإيطاليين، حيث أن نقل القوات والمعدات الإيطالية عبر الطريق البري، يعرضها للعمليات الفدائية (1).

وبقيام الحرب العالمية الثانية، توقفت حركة الملاحة الساحلية، واستؤنفت في أواخر الأربعينيات (2)، وتشير سجلات الموانئ في سنة 1947م، إلى أن بعض

(1) دوكسيادس وشركاه، مرجع سبق ذكره، ص 216.

(2) المرجع السابق، نفس المكان.

السفن البخارية، كانت تقوم برحلات منتظمة إلى كل من مصراتة وسرت وطمليثة وسوسة ودرنه، وذلك أثناء رحلاتها بين طرابلس وبنغازي وطبرق، كما كانت تقوم بزيارات في بعض الأحيان إلى مرسى بويرات الحسون، وقد توقفت معظم الحركة الساحلية بعد سنة 1951م، وذلك بسبب تطور النقل بالطرق، واستحوذه على حركة النقل بأسرها(1).

أما في الوقت الحاضر - منتصف التسعينات - فإن دور النقل البحري بين الموانئ الليبية محدود جداً، ويقتصر على نقل المشتقات النفطية، وبصفة خاصة وقود السيارات والطائرات، من موانئ التكرير في الحريقة والبريقة ورأس لانوف والزاوية، إلى الموانئ التجارية بالمدن الرئيسية وهي درنة ورأس المنقار وبنغازي ومصراتة وطرابلس وأبو كماش حيث زودت هذه الموانئ - كما أشرنا في الفصل الثالث - بأرصفة لاستقبال المشتقات النفطية.

كما أن هناك حركة ساحلية لنقل الركاب بين الموانئ الليبية، وفي فترة الحظر الجوي الذي فرض على ليبيا في الفترة من 1992-1999م زاد الاهتمام بنقل الركاب عن طريق البحر، فأصبحت هناك خطوط منتظمة أهمها، الخط الملاحي طرابلس- بنغازي- الإسكندرية- اللاذقية، والخط الملاحي بنغازي- طرابلس- صفاقس، والخط الملاحي بنغازي- طرابلس- المغرب.

أما بخصوص نقل البضائع العامة والمنتجات الزراعية عبر البحر، فإنه يكاد يكون معدوماً، حيث إن جلّ التجار والتشاريكات الخاصة، وحتى الشركات العامة، يفضلون استخدام النقل البري حتى في المسافات الطويلة جداً، فمثلاً ينقل

(1) البنك الدولي للإنشاء والتعمير مرجع سبق ذكره، ص 364.

التجار، الحمضيات -والتي تتركز زراعتها حول مدينة طرابلس والمناطق المحيطة بها- بواسطة الشاحنات إلى كافة مدن الموانئ، كطبرق ودرنه وبنغازي. رغم طول المسافة التي تصل إلى حوالي 1500 كيلو متر، كما هو الحال بين طرابلس وطبرق.

وتفضيل التجار والشركات للنقل البري على النقل البحري، ليس على أساس التكلفة، حيث إن تكلفة النقل بالطرق أعلى بكثير من النقل البحري، ولكنهم يفضلونه نظراً لما يتميز به من المرونة والسرعة، وأنه أكثر ضماناً من النقل البحري.

فاستخدام النقل بالطرق، يخفض عدد المرات التي يتم فيها تفريغ وشحن البضائع في الشاحنات، فالبضائع التي تحمل في الشاحنات تبقى كما هي إلى أن تصل إلى المكان المرسل إليه، وشحن وتفريغ الشاحنات يتم في كل جهة من الجهات، تحت إشراف الراسل والمرسل إليه.

أما في حالة النقل بواسطة السفن، فإننا نجد أن البضاعة المراد شحنها، توضع في شاحنة تنقلها إلى الميناء، حيث تفرغ من الشاحنة ثم تشحن في السفينة، وعند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول، لابد من تفريغها من السفينة ووضعها في شاحنة أخرى ليتم توصيلها إلى صاحبها، وتكرار عمليات الشحن والتفريغ هذه يعرض البضاعة لأخطار التلف والضياع.

كما أن النقل بالطرق لا يخضع للإجراءات المعقدة، المترتبة على تعبئة نماذج الجمارك والشركات الملاحية، والحصول على عدد من تصاريح الدخول للميناء من عدة جهات، كإدارة الميناء وإدارة الجمارك والأمن...، إضافة إلى

عدم انتظام الخطوط الملاحية، والتأخير المتكرر بسبب الأحوال الجوية أو لأسباب فنية وإدارية تتعلق بتأخر الشحن، لذلك كله، يفضل التجار والشركات في ليبيا، النقل البرى على النقل البحري.

وهكذا نستنتج من دراسة المجال الأرضي والمجال البحري للموانئ الليبية ما يلي:-

1- أن ظهير الواردات للموانئ الليبية أكثر تعقيداً من ظهير الصادرات، حيث أن معظم الصادرات الليبية من النفط الخام ومشتقاته، ولهذا فإن ظهيرها - أي الصادرات - محدود الامتداد، وأمكن تحديده بسهولة، وذلك بتتبع خطوط الأنابيب، ومصانع التكرير والبتروكيماويات، التي غالباً ما تكون قريبه من موانئ التصدير. أما ظهير الواردات فإنه شديد التعقيد، لكثرة التداخل والتشابك بين ظهيرات الموانئ الليبية، بسبب قرب بعض الموانئ من بعضها من جهة، وسهولة الاتصال بين أجزاء البلاد، بفضل شبكة الطرق الجيدة من جهة أخرى.

2- يختلف امتداد واتساع ظهير الواردات من ميناء لآخر، وذلك حسب أهمية وحجم الميناء، وحسب طبيعة السلعة، حيث نلاحظ أن موانئ طرابلس وبنغازي ومصراتة تتميز بامتداد ظهيرها ليشمل مساحات شاسعة من البلاد، بينما نجد أن ظهير بقية الموانئ محدود جداً، وعادة ما يقتصر على مدينة الميناء والمناطق المجاورة.

3- يعتبر نظير واردات الموانئ الليبية أكثر اتساعاً من نظير الصادرات حيث يشتمل على عدد كبير من الدول، وعموماً فإن التوجه الجغرافي للموانئ الليبية يتجه إلى دول غرب أوروبا بالدرجة الأولى، ثم إلى الدول الآسيوية وخاصة تركيا واليابان وكوريا الجنوبية، ثم تأتي الدول العربية و دول أوروبا الشرقية

فالأمر يكتان فإفريقيا وقد تبين لنا مدى تأثير العوامل السياسية والاقتصادية على المجال البحري للموانئ الليبية.

4- مع اكتشاف النفط زاد الاهتمام بقطاع النقل، نظراً لأهمية في إنجاز خطط التنمية، حيث تمتلك ليبيا في الوقت الحاضر، شبكة جيدة من الطرق المعبدة، يصل طولها إلى 24.255 كيلومتراً بحيث سهلت الانتقال بين جميع مناطق البلاد، كما اتضح لنا تفضيل المواطنين والشركات في ليبيا للنقل البري، نتيجة للسرعة والمرونة، وأنه أكثر ضماناً من النقل البحري، وأن النقل البحر يقتصر على نقل المشتقات النفطية ونقل الركاب.