

الفصل الخامس

النشاط التجاري في الموانئ الليبية

obeikandi.com

النشاط التجاري في الموانئ الليبية

سنتناول في هذا الفصل دراسة الحركة التجارية في الموانئ الليبية، سواء كانت الخارجية والمتمثلة في الواردات والصادرات من البضائع العامة، وصادرات النفط الخام وكذلك حركة نقل الركاب، أو الحركة الساحلية المتمثلة في كميات الوقود المفرغة في الموانئ الليبية، وكذلك كميات الأسماك المصطادة موزعة على موانئ ومراسي الصيد الليبية. كما سنقوم بدراسة أنواع البضائع المتداولة في الموانئ الليبية، وكذلك التعرف على مركز ومكانة هذه الموانئ بين موانئ دول اتحاد المغرب العربي.

أولاً: الحركة الخارجية:

ستتم دراسة الحركة الخارجية للموانئ الليبية من خلال ثلاث نقاط رئيسية هي:

- حجم التجارة الخارجية من البضائع العامة (الواردات - الصادرات)
- حجم التجارة الخارجية من صادرات النفط الخام.
- حركة نقل الركاب.

1- حجم التجارة الخارجية من البضائع العامة :

لقد أحدث اكتشاف النفط في ليبيا وتصديره بكميات كبيرة مع مطلع الستينيات، انقلاباً كبيراً في حركة التجارة الخارجية، والتي يمر معظمها عبر الموانئ البحرية، حيث كانت كميات البضائع المصدرة والمستوردة متدنية للغاية، نظراً لندرة العملات الأجنبية التي تمول حركة التبادل التجاري، وذلك لضعف الموارد الاقتصادية والبشرية للدولة، وبالتالي ضعف القوة الشرائية للأفراد، فقد بلغت كمية البضائع المتداولة بالموانئ الليبية سنة 1954م، أقل

من نصف مليون طن (446.700) (*)، ارتفعت في سنة 1963م إلى أكثر من مليون طن (1.165.600) (1)، أي بنسبة نمو قدره 160.9 %، ويرجع هذا النمو -بطبيعة الحال- إلى تدفق الإيرادات المالية التي حققتها زيادة الكميات المصدرة من النفط الخام، وما صاحبه من انتعاش اقتصادي للدولة والأفراد.

و من خلال بيانات الملحق (10) الذي يوضح لنا النسب التوزيعية لحجم التجارة الخارجية من البضائع العامة بالموائئ الليبية. خلال الفترة من 1978-2000م، والشكل (43) نلاحظ الآتي :-

أ- تميزت حركة التجارة الخارجية خلال الفترة من 78 - 1981م بالارتفاع التدريجي، كما هو موضح في الشكل (43)، حيث زادت كمية البضائع المفرغة والمشحونة من 5.222.646 طن إلى 8.936.965 طن خلال الفترة المذكورة، بنسبة زيادة بلغت نحو 71.1 %، ويرجع هذا الارتفاع في حركة التجارة الخارجية إلى فترة الرواج والانتعاش الاقتصادي الذي عاشته البلاد خلال هذه الفترة، نتيجة لارتفاع أسعار النفط.

ب- انخفض إجمالي التجارة الخارجية سنة 1982م حوالي 2.364.191 طن عن سنة 1981م، بانخفاض بلغ نحو 26.5 %، كما شهدت الفترة من سنة 82 - 1987م، تذبذباً من سنة إلى أخرى، دون ضابط معين، غير أنه يغلب عليها الانخفاض، حيث انخفضت كمية البضائع من 6.572.774 طن إلى 4.111.904 طن بين عامي 82 و 1987م، بانخفاض بلغ نحو 37.4 %، في حين

(*) منها حوالي 143400 طن بضائع عسكرية، تخص القواعد الأمريكية والبريطانية المتواجدة على الأراضي الليبية في تلك الفترة.

(1) دوكسيادس وشركاه، مرجع سبق ذكره، ص ص 188 و 198 و 208.

وصل حجم التجارة الخارجية إلى أدنى حد (3.988.370 طن) عام 1985م، بانخفاض بلغ نحو 55.3% عن سنة 1981م، كما هو موضح في الشكل (43). يعود هذا الانخفاض إلى تأثير ليبيا بالأزمة الاقتصادية العالمية، والتي اتسمت بانخفاض الطلب العالمي على المواد الأولية كالنفط والغاز، مما أدى إلى انخفاض كبير في أسعار النفط، إذ وصل سعر البرميل إلى عشرة دولارات في منتصف عام 1986م⁽¹⁾، ونتيجة لهذه الأزمة أتبعته الدولة ما عرف بسياسة التقشف، التي كانت تهدف إلى تخفيض الواردات واقتصارها على الضروريات فقط (2).

ج- تلى عام 1987م ارتفاع تدريجي في إجمالي التجارة الخارجية، حيث وصل إجماليها إلى 5.080.706 طن عام 1988م، بنسبة زيادة بلغت نحو 23.6% عن عام 1978م، ثم استمرت في الارتفاع إلى أن أصبحت 7.048.182 طن عام 1993م بنسبة زيادة بلغت 38.7% عن عام 1988م، ويعود ذلك إلى افتتاح مجمع الحديد والصلب بمصراتة عام 1989م، والذي يعتمد على المواد الخام المستوردة، التي تصل إلى حوالي مليون طن في السنة، كما يرجع ارتفاع إجمالي التجارة الخارجية إلى إقامة الكثير من المشاريع الكبرى، منها مشروع النهر الصناعي العظيم، ومشروع مدينة البريقة الجديدة وغيرها.

(1) مصرف ليبيا المركزي، التقرير السنوي الحادي والثلاثون، 1986، مطابع الثورة العربية، طرابلس، ص 34.

(2) اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والتجارة والمالية، منجزات الاقتصاد الوطني خلال الفترة من 70 - 1992م، مرجع سبق ذكره، ص 69.

ورغم هذا الارتفاع في إجمالي التجارة الخارجية الذي عقب عام 1987م، إلا أنها لم تصل إلي ما كانت عليه عام 1981م، والذي حقق أعلى كمية من البضائع المفرغة والمشحونة بالموانئ الليبية، وسبب ذلك هو تحسن العلاقات بين ليبيا والدول العربية المجاورة، وما صاحبه من تدفق كميات كبيرة من البضائع عبر الحدود البرية، خاصة الفترة من 90-1993م، وهي الفترة التي قامت فيها ليبيا بإلغاء بواباتها الحدودية مع مصر وتونس والجزائر⁽¹⁾.

د- انخفض إجمالي حجم التجارة الخارجية عام 1994م ما يزيد عن المليون طن عن عام 1993م، بنسبة انخفاض بلغت 16.9%، ثم شهدت السنوات الممتدة من 1993-2000م تذبذباً من سنة إلى أخرى يغلب عليها الارتفاع ولكنها لم تصل إلى ما كانت عليه سنة 1993م، ويمكن إرجاع هذا الانخفاض في حجم التجارة الخارجية إلى عدة عوامل أهمها: العقوبات الاقتصادية والحظر الجوي الذي فرض على ليبيا خلال الفترة الممتدة من 1992-1999م، إضافة إلى الانتهاء من تنفيذ المشاريع الكبيرة كمشروع النهر الصناعي ومدينتي البريقة ورأس لانوف، كذلك استمرار تدفق كميات كبيرة من البضائع عبر منافذ البلاد البرية وبخاصة من مصر وتونس.

والتذبذب في حجم التجارة الخارجية بالموانئ الليبية يعكس لنا مدي النقلب في حجم الواردات والصادرات، كما سيتضح فيما يلي:-

(1) لا توجد إحصاءات عن البضائع المارة عبر الحدود البرية.

أ- الواردات(1):-

تشكل الواردات نسبة كبيرة من إجمالي حجم البضائع العامة المتداولة في الموانئ الليبية، إذ تتراوح نسبتها ما بين 99.2 % و 88.9 % خلال عامي 1986م و2000م على الترتيب، وتتنوع هذه الواردات على جميع الموانئ التجارية بنسب مختلفة، تبعاً لحجم الميناء وأهميته، ومن خلال الملحق (11) والشكل (44) اللذين يوضحان النسب التوزيعية للواردات بالموانئ الليبية، للفترة من 1986م - 2000م نلاحظ الآتي:-

1- لقد شهدت حركة الواردات تذبذباً من سنة إلى أخرى، وعموماً يغلب عليها طابع الزيادة البطيئة، فبعد أن كانت كميتها 4.377.117 طن في عام 1986م، انخفضت إلى 3.957.290 طن في العام التالي، (1987م)، مسجلة بذلك انخفاضاً طفيفاً بلغ نحو 9.5%، ثم عادت كمية الواردات إلى الارتفاع، حتى وصلت أعلى حد (6.592.362 طن) في عام 1991م، محققة ارتفاعاً متواضعاً عن عام 1986م (على اعتبار أنه عام الأساس) بلغ نحو 50.6%، ثم شهدت السنوات الممتدة من 1992-2000م تذبذباً واضحاً في حجم الواردات زيادة ونقصان، إلا أنها كانت دون الكمية التي وصلت إليها سنة 1991م .

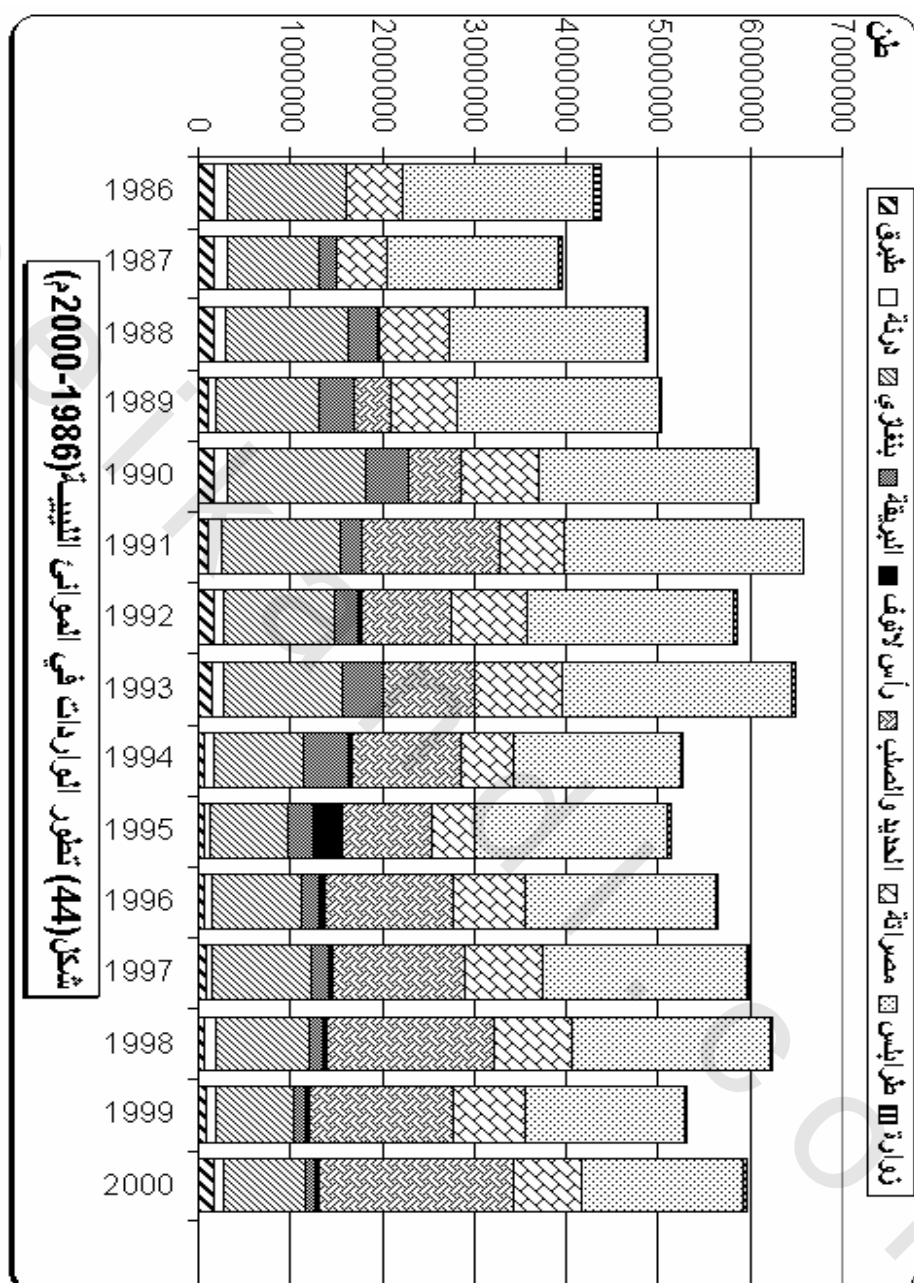
2- زادت كمية الواردات بميناء طرابلس من 2.082.255 طن عام 1986م إلى 2.604.072 طن عام 1991م بنسبة زيادة بلغت نحو 25%، ورغم زيادة كمية واردات الميناء، إلا أن نسبتها إلى إجمالي واردات الموانئ الليبية أخذت في الانخفاض التدريجي خلال الفترة نفسها، ففي عام 1986م ساهم الميناء بما يقرب من نصف الواردات (47.5 %) انخفضت هذه النسبة إلى 39.5 % عام

(1) لا تتوفر بيانات تفصيلية عن كمية الواردات والصادرات قبل عام 1986م.

1991م، أما الفترة التي تلت عام 1991م وحتى عام 2000م، فيغلب على كمية الواردات المفرغة بالميناء التذبذب من عام لآخر ولكن يغلب عليها الانخفاض، بحيث بلغت 1773779 طن عام 2000م، ويرجع انخفاض نصيب ميناء طرابلس من الواردات، إلى افتتاح ميناء الحديد والصلب، الذي يستورد كميات كبيرة من خام الحديد، حيث استورد ما نسبته 35.5% من إجمالي واردات الموانئ الليبية عام 2000م، إضافة إلى افتتاح ميناء الخمس التجاري سنة 1993م والذي يبعد مسافة 120 كم غرب طرابلس.

3- يلاحظ أن هناك تذبذباً واضحاً في كمية الواردات بميناء بنغازي من سنة إلى أخرى، حيث تقل سنة وتزيد سنة أخرى، كما أن نسبة مساهمته في الواردات متذبذبة هي الأخرى، غير أنها يغلب عليها الانخفاض، حيث انخفضت نسبة وارداته من 29.2% إلى 15.1% بين عامي 1986م و 2000م وقد فرغت في عام 1990م أكبر كمية من الواردات بالميناء بلغت 1.511.029 طن بنسبة 24.9% من إجمالي الواردات في العام نفسه، ويعود سبب انخفاض نسبة مساهمة هذا الميناء في الواردات إلى نفس السبب السابق، وهو افتتاح ميناء الحديد والصلب بمصراتة.

4- يسهم ميناء مصراتة في واردات الموانئ الليبية بنسبة تتراوح ما بين 15.8% و 9.1% لعامي 1988م و 1995م وتتذبذب بقية الأعوام ارتفاعاً وانخفاضاً بين هاتين النسبتين، وقد فرغت في عام 1993م أكبر كمية من الواردات، بلغت 953.270 طن محققة نسبة زيادة بلغت نحو 55.4% عن عام الأساس 1986م.



5- يأتي بعد ذلك ميناء البريقة، الذي تزيد نسبة مساهمته من إجمالي الواردات عن 5% فيما بين عامي 1986م و1995م، باستثناء عامي 1991م و1992م، حيث سجلا نسبة 3.6% و4.2% على الترتيب، وقد سجل عام 1994م أعلى نسبة للواردات بالميناء. بلغت 9% من إجمالي واردات الموانئ الليبية، وسبب ارتفاع نسبة واردات ميناء البريقة -رغم أنه يقع في منطقه شبه صحراوية متخلخلة سكانياً- أن جزءاً كبيراً من واردات الميناء، عبارة عن معدات وأنابيب للنفط، والتي عادة ما تكون ثقيلة الوزن، كما أن جزءاً كبيراً من وارداته، تخص مشروع النهر الصناعي العظيم، ففي عام 1989م بلغت كمية واردات الميناء 384.214 طن منها 206.733 طن⁽¹⁾ بضائع خاصة بمشروع النهر الصناعي، وهي تشكل ما نسبته 53.8% من إجمالي واردات الميناء، وقد قلت نسبة مساهمة الميناء في الواردات بعد الانتهاء من المشروع في منتصف التسعينيات، بحيث بلغت نسبة مساهمة الميناء 1.6% من إجمالي الواردات الليبية عام 2000م.

6- يساهم ميناء طبرق ودرنه، بنسب قليلة من إجمالي واردات الموانئ الليبية، وعموماً يلاحظ على وارداتهما التذبذب والانخفاض، حيث انخفضت كمية الواردات بالميناء الأول (طبرق) من 184.624 طن بنسبة 4.2% من جملة الواردات عام 1986م، إلى 62.977 طن بنسبة 1.2% من إجمالي الواردات عام 1995م، ثم أخذت كمية الواردات المفرغة بالميناء في الزيادة التدريجية بحيث وبلغت عام 2000م إلى 186.474 طن.

(1) الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب المتابعة والإحصاء، نشرة إحصائية عن حركة الشحن والتفريغ بالموانئ التجارية خلال عام 1989م، (غير منشورة)، ص 37.

أما بالنسبة للميناء الثاني (درنه) فقد زادت كمية وارداته من 139.081 طن بنسبة 3.2% من إجمالي الواردات عام 1986م، إلى 170.154 طن بنسبة 4.3% من إجمالي الواردات عام 1987م، بنسبة زيادة بلغت نحو 22.3 %، ثم أخذت كمية وارداته في الانخفاض والارتفاع، إلا أنها لم تصل إلي حجم كمية الواردات المفرغة عام 1987م، وقد سجلت عام 1997م أقل كمية من البضائع الواردة إلي الميناء، بلغت 58.105 طن بنسبة 1% من إجمالي واردات الموانئ الليبية في تلك السنة، ويرجع انخفاض مساهمة هذين الميناءين في واردات الموانئ الليبية، إلي فقر ظهيرهما الاقتصادي، وقلة التركيز السكاني بهما، وكما أشرنا من قبل -في الحديث عن ظهير ميناء بنغازي- فإن نسبة لا بأس بها من احتياجات هذه المناطق يوفرها ميناء بنغازي.

7- لا تشكل واردات مينائي رأس لانوف وزواره نسبة تذكر من إجمالي واردات الموانئ الليبية، حيث بلغت كمية الواردات في ميناء رأس لانوف 7.253 طن (0.1%) عام 1988م، ارتفعت إلي 77.809 طن بنسبة 1.4% من إجمالي واردات عام 1996م، ثم انخفضت إلي 52.346 طن بنسبة (0.9%) عام 2000م، وترجع قلة الواردات بهذا الميناء إلي أنه يقع في منطقة شبه صحراوية لا يسكنها سوي بضع آلاف من المشتغلين في مصانع التكرير والبتروكيماويات في رأس لانوف والسدرة، ولهذا فإن معظم وارداته عبارة عن قطع غيار ومعدات وآلات تخص الشركات النفطية العاملة في المنطقة.

أما ميناء زواره فهو الآخر يعاني من قلة وارداته، وذلك لقلة العمق بالميناء، بسبب الترسب المستمر بفعل التيارات البحرية، وقد استقبل الميناء أكبر كمية من الواردات في عام 1986م، بلغت 79.083 طن بنسبة 1.8% من

إجمالي الواردات انخفضت إلى أن وصلت إلى أقل كمية واردات فرغت بالميناء 5.876 طن بنسبة 0.1% من إجمالي الواردات عام 1990م، ثم غلب على كمية واردات الميناء الزيادة بحيث بلغت 31.783 طن عام 2000م.

ب- الصادرات:

لقد كانت الصادرات الليبية تعتمد على فائض الإنتاج الزراعي والحيواني، وبعض الصناعات التقليدية كالسجاد اليدوي والجلود... وغيرها، إلا أن تدفق النفط في بداية الستينيات، أثر بشكل سلبي على هذه الصادرات، حيث انخفضت كميتها من 95.900 طن⁽¹⁾ عام 1954م إلى 25.780 طن⁽²⁾ عام 1972م. وعلى الرغم من أن خطط التنمية المتعاقبة، كانت تهدف إلى تنويع مصادر دخل الدولة، بدلاً من اعتمادها على صادرات النفط الخام، وذلك بتنمية الإنتاج الزراعي والحيواني، وتطوير قطاع الصناعة، إلا أن الصادرات الليبية - عدا النفط - لازالت محدودة الكمية والقيمة، ويلاحظ أن كميتها آخذة في الزيادة منذ منتصف الثمانينيات، ويشير الدكتور عبد الله شامية⁽³⁾، إلى أن الكثير من السلع التي تم تصديرها، هي سلع يعاني السوق المحلي من نقص واضح فيها، كما أن معظم الصادرات الصناعية والزراعية يتم إنتاجها اعتماداً على مواد خام مستوردة، وتصدر بأسعار متدنية، وفي نفس الوقت يتم استيراد سلع

(1) دوكسيادوس وشركاة، مرجع سبق ذكره، ص ص 188 و 198.

(2) فاروق كامل عز الدين، **جغرافية النقل في ليبيا**، مرجع سبق ذكره، ص 320 وجدول 38 و 39 من ملاحق الرسالة.

(3) عبد الله امحمد شامية، **"الصادرات الليبية، ودورها في الاقتصاد، دراسة تطبيقية 1980 - 1990م"** مؤتمر تنمية الصادرات الليبية، بنغازي، ديسمبر 1991م، ص 25.

نهائية للاستهلاك المحلي بأسعار مرتفعة، وهذا يعني - على حد قوله - أن هذه الصادرات، ما هي إلا صفقات تجارية بحتة، الغرض منها الحصول على الربح السريع.

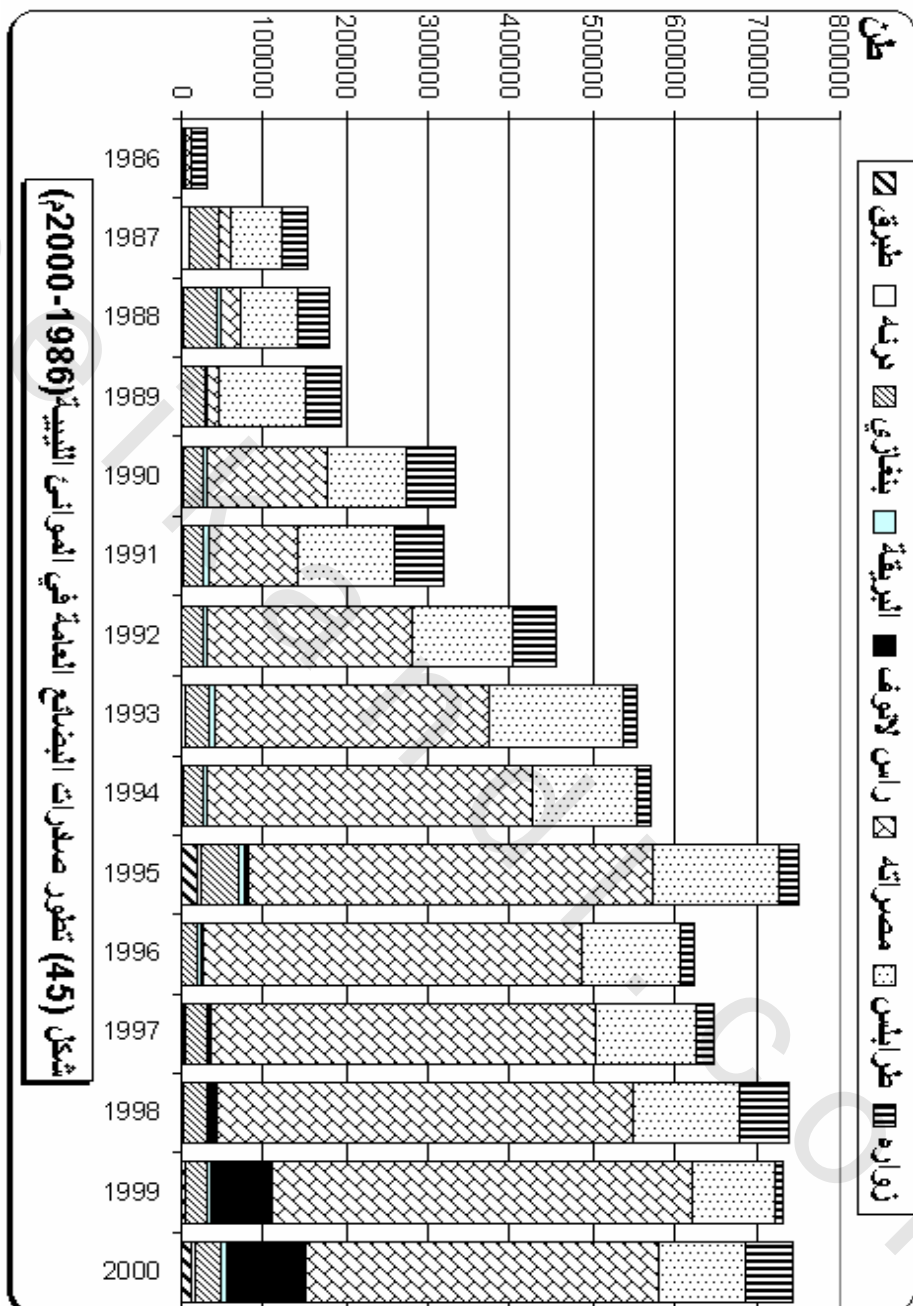
وفيما يلي دراسة عن صادرات الموانئ الليبية من البضائع العامة اعتماداً على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ (1)، خلال الفترة من 1986م - 2000م، الموضحة في الملحق (12) والشكل (45)، والتي يتضح منها الآتي:

1- زادت كمية الصادرات من 32.003 طن عام 1986م، إلى 154.614 طن عام 1987م، محققة نسبة زيادة كبيرة بلغت 383.1 %، غير أن هذه الزيادة

(1) عند دراسة صادرات الموانئ الليبية من البضائع العامة، تواجه الباحث مشكلة عدم توافر بيانات عن كمية ونوعية هذه الصادرات موزعة حسب ميناء التصدير، **فإحصائيات التجارة الخارجية** التي تصدرها **أمانة التخطيط** تعتمد على قيمة الصادرات بالدينار الليبي، مصنفة حسب أنواع السلع المصدرة، ولا تقوم بتوزيع قيمة هذه الصادرات على منافذ الخروج، سواء كانت موانئ بحرية أم حدوداً برية.

أما مجلس تنمية الصادرات، فإن إحصاءاته تشبه إحصاءات أمانة التخطيط، مضافاً إليها كمية الصادرات بالوزن أو بالعدد، وأنها أكثر تفصيلاً من حيث أنواع السلع، ولكن يعاب عليها أن بياناتها " أخذت من واقع تراخيص التصدير، ولذا فإنه من المتوقع أن تكون البيانات الفعلية أقل، وذلك حسب رأى المسؤولين في مجلس التنمية " أنظر :- عبد الله محمد شامية، مرجع سبق ذكره، ص 20.

أما إحصائيات الشركة الاشتراكية للموانئ، فإنها لا تعطي قيمة حقيقية عن الصادرات الليبية، حيث تدخل جميع البضائع المشحونة ضمن الصادرات، بما في ذلك الحاويات الفارغة، والتي تشكل أكثر من 50% من حجم الصادرات الواردة في إحصاءات الموانئ، ففي عام 1990م - وهو العام الوحيد الذي ظهرت فيه إحصاءات الصادرات بميناء طرابلس مصنفة حسب أنواع البضائع - نجد أن كمية صادرات ميناء طرابلس بلغت 96.123 طن، منها 69.386 طن حاويات فارغة معاد تصديرها، أي ما نسبته 72.2% من إجمالي صادرات الميناء في تلك السنة، إضافة إلى ذلك فإن إحصائيات شركة الموانئ لا تهتم بتصنيف البضائع المصدرة حسب أنواع السلع.



لا تعتبر زيادة حقيقية، وهذا مرجعه إلى حادثة تكوين الشركة الاشتراكية للموانئ التي أنشئت عام 1986م، لكي تشرف علي تسيير جميع الموانئ الليبية، وبالتالي فإن إحصاءات الشركة لعام 1986م، لم تكن دقيقة، بحيث لم تدرج ضمنها - أنظر الملحق (12) - صادرات مينائي طرابلس وبنغازي اللذين يستحوذان على نسبة كبيرة من صادرات عام 1987م.

2- زادت كمية صادرات الموانئ الليبية فيما بين عامي 1987م و2000م، من 154.614 طن إلى 744.091 طن على الترتيب، مسجلة بذلك زيادة كبيرة بلغت نسبتها 381.2%، وبالرغم من أن اتجاه الحركة كان يسير نحو الزيادة التدريجية خلال الفترة المذكورة، إلا أنها سجلت انخفاضاً طفيفاً في أعوام 1991م و1996م و2000م، بلغ نحو 4.4% و16.9% و2.2% بحسب الترتيب، ويرجع ذلك إلى تذبذب صادرات ميناء مصراتة من الحديد في هذه الأعوام، شكل (45).

3- ساهم ميناء طرابلس بأكبر نسبة من صادرات الموانئ الليبية، فيما بين 1987م و1989م، ثم تفوق عليه ميناء مصراتة بعد ذلك، حيث ارتفعت نسبة مساهمة ميناء طرابلس في الصادرات من 40.6% عام 1987م إلى 55% عام 1989م، ثم انخفضت إلى 14.1% عام 2000م، غير أن كمية الصادرات في الميناء، تسيير نحو الارتفاع خلال الفترة من 1987م إلى 1993م، باستثناء عام 1990م الذي سجل فيه انخفاض طفيف، بلغ 10.4% عن عام 1989م - فقد ارتفعت الصادرات من 62.901 طن إلى 162.436 طن خلال الفترة المذكورة، بنسبة زيادة بلغت 158.2%، وفيما بين عامي 1994م و2000م شهدت كمية صادرات الميناء تذبذباً واضحاً من عام لآخر، ولكنها

تميل إلى الانخفاض بحيث بلغت 104.595 طن عام 2000م، ويعود ارتفاع نسبة مساهمة ميناء طرابلس في صادرات الموانئ الليبية، إلى غني ظهيرة الزراعي والصناعي، وإلى كمية البضائع المعاد تصديرها، والمتمثلة -كما أشرنا منذ قليل- في الكمية الكبيرة من الحاويات الفارغة المعاد تصديرها.

4- زادت كمية الصادرات بميناء مصراتة، زيادة ضخمة في العام التالي على افتتاح مجمع الحديد والصلب بمصراتة عام 1989م، فقد ارتفعت كمية الصادرات من 12.915 طن عام 1989م إلى 145.533 طن عام 1990م، بنسبة زيادة بلغت 1026.9%، شكل (45)، كما ارتفعت نسبة مساهمته في الفترة نفسها من 6.6% - 43.5% من إجمالي الصادرات، وبذلك انتقل ترتيبه من الرابع إلى الأول مباشرة، ثم حدث هبوط طفيف في كمية صادرات الميناء عام 1991م، بلغ نحو 26.5%، تبعه ارتفاع كبير في كمية الصادرات في العام التالي مباشرة، بلغت نسبته 133%، ثم وصلت كمية الصادرات إلى أكبر كمية لها عام 1999م بلغت 510.714 طن، مشكلة نسبة 67.1% من جملة صادرات الموانئ الليبية.

5- شغل ميناء زوارة المركز الرابع عام 1988م، ثم المركز الثالث حتى عام 1992م، ويلاحظ أن نسبة مساهمته في الصادرات متذبذبة، غير أنها تسير نحو الانخفاض، فقد انخفضت نسبته من 20.3% إلى 3.2% خلال عامي 1987م و1993م على الترتيب، أما عن كمية صادراته فإنها اتجهت إلى الزيادة حتى عام 1991م، حيث ارتفعت من 19.477 طن إلى 60.690 طن خلال عامي 1987م و1991م، بنسبة زيادة بلغت 211.6% ثم اتجهت نحو الانخفاض حتى وصلت إلى 18.267 طن عام 1993م، بنسبة انخفاض بلغت 69.9% عن

عام 1991م، ثم عاودت صادرات الميناء إلى الزيادة بين أعوام 1998م و2000م بحيث سجل في عام 1998م أكبر كمية لصادرات الميناء بلغت 61.420 طن مُشكلة ما نسبته 8.3% من إجمالي صادرات الموانئ الليبية.

ويعود انخفاض الصادرات بميناء زواره في بعض السنوات، إلى مشكلة الترسيب وقلة العمق بالميناء، ولهذا فإن الميناء فقد كميات كبيرة من صادراته - قبل إعادة تطهيره من الرواسب سنة 1997م - التي تعتمد على منتجات مجمع أبي كماش، من مادتي (بي في سي) و (الصودا الكاوية)، وذلك لأن منتجات المجمع أخذت تتجه إلى ميناء طرابلس بدلاً من ميناء زواره، رغم بعد المسافة وارتفاع تكاليف الشحن البري.(1)

6- بدأت مساهمة ميناء بنغازي في الصادرات، تتناقص منذ عام 1989م، كما هو موضح في الشكل (45)، فقد انخفضت مساهمته من 22.5 % إلى 4.3 % خلال عامي 1989م و2000م على الترتيب، ويرجع هذا الانخفاض إلى زيادة الصادرات بالموانئ الأخرى، أما عن كمية صادراته - والتي تشكل الحاويات الفارغة نسبة كبيرة منها - فهي في تذبذب واضح من عام لآخر، فقد بلغت أكبر كمية للصادرات (46.381طن) عام 1995م، وأقل كمية لها (19.784طن) عام 1996م مما يدل على التذبذب الكبير في كمية صادرات الميناء.

(1) أشار تقرير لمجمع أبي كماش، إلى أن تكلفة شحن الطن الواحد إلى ميناء طرابلس بالشاحنات تبلغ 5.375 دينار، في حين أن تكلفة شحن الطن الواحد إلى ميناء زواره تبلغ 2.825 دينار، وبذلك فإن الشركة تتحمل نفقات إضافية، نتيجة شحن منتجاتها عن طريق ميناء طرابلس، أنظر: **تقرير مجمع أبي كماش**، مؤتمر تنمية الصادرات الليبية، بنغازي، ديسمبر 1991، ص ص 227 - 228.

7- تساهم موانئ البريقة، درنة، طبرق، الحديد والصلب، بنسب ضئيلة من حجم الصادرات، فقد ساهم ميناء البريقة بأعلى نسبة عام 1988م بلغت 3.9%، انخفضت إلى 0.7% عام 2000م، أما ميناء درنة فقد صدرت أكبر كمية من البضائع خلال عام 1987م بلغت 10.654 طن بنسبة 6.8% من إجمالي الصادرات الليبية، منها عشرة آلاف طن عبارة عن أسمنت، أما بقية السنوات فلم تتجاوز نسبة مساهمته 0.7% من إجمالي الصادرات. في حين تنخفض مساهمة ميناء طبرق في الصادرات الليبية، إذ لم تتجاوز 0.2% حتى عام 1993م، تلى ذلك زيادة في كمية صادرات الميناء بحيث بلغت أقصاها (19.418طن) عام 1995م، وترجع زيادة كمية صادرات الميناء - والتي تشكل الحاويات الفارغة نسبة كبيرة منها- إلى التسهيلات الجمركية التي يقدمها الميناء للموردين والمصدرين، أما ميناء الحديد والصلب، فلم يرق بالتصدير إلا في عام 1991م، حيث صدرت شحنة من الحديد زنة 7.574طن، مشكلة نسبة 2.3% من إجمالي الصادرات في تلك السنة.

2- حجم التجارة الخارجية من صادرات النفط الخام:

يتم تصدير النفط الخام عن طريق خمس موانئ هي الحريقة، والزويتينة، والبريقة، ورأس لانوف، والسدرة، وقد بدأت ليبيا تصدير النفط في شهر الفاتح (سبتمبر) 1961م، حيث صدرت أول شحنة عن طريق ميناء البريقة، ثم توالى الاكتشافات وزادت الكميات المصدرة، حتى أصبحت ليبيا ثاني الدول العربية المصدرة للنفط بعد السعودية في عام 1969م، غير أن ترتيبها أخذ في التراجع بعد عام 1972م، وسيوضح لنا تطور الصادرات الليبية من النفط الخام، وتوزيع هذه الصادرات على الموانئ النفطية، من خلال الملحق (13) والشكل (46):-

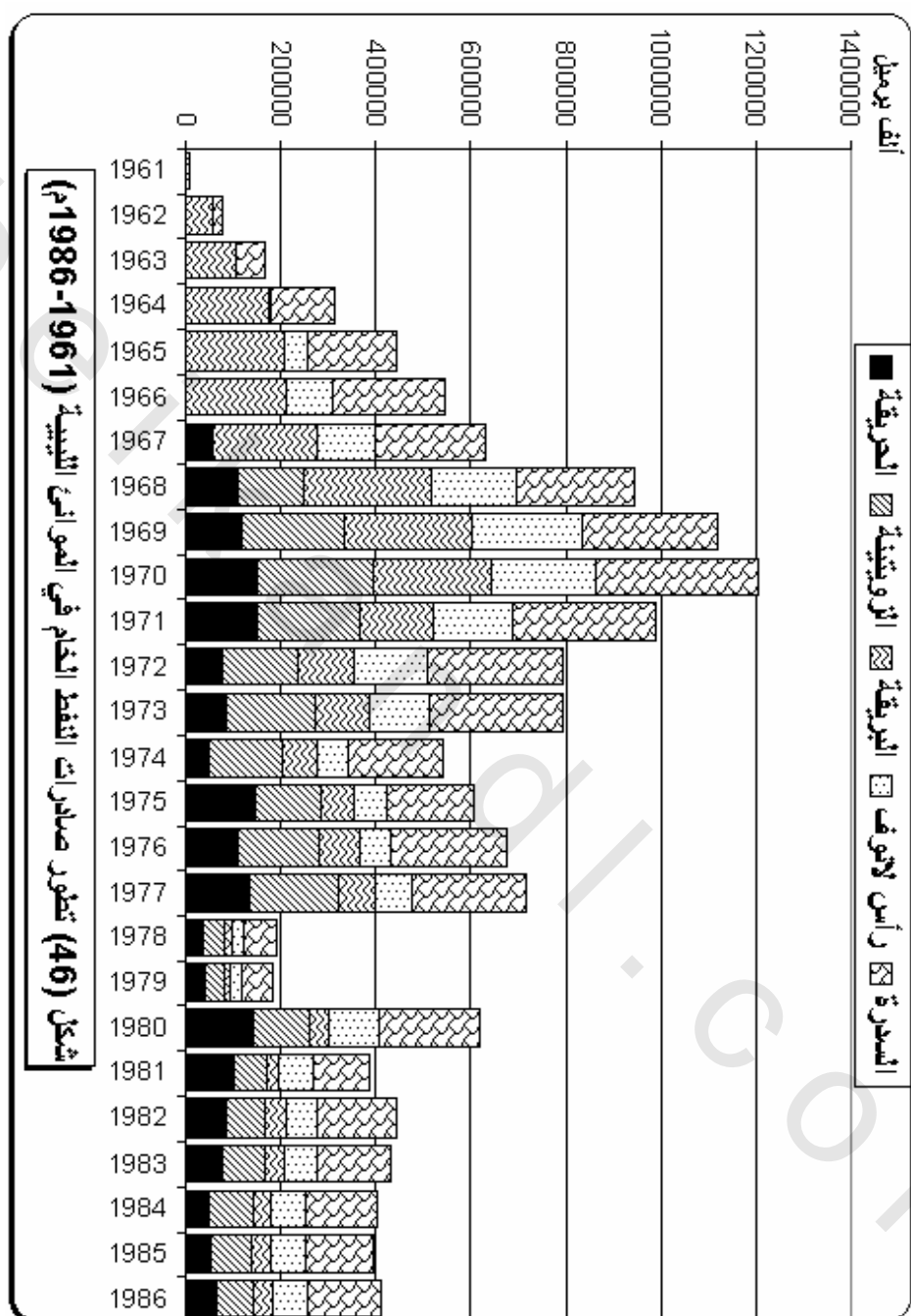
أ- إن الصادرات الليبية من النفط الخام، مرت بمرحلتين متميزتين هما:

- **المرحلة الأولى:** مرحلة الزيادة السريعة منذ بدء التصدير عام 1961م وحتى عام 1970م، حيث ارتفعت كمية الصادرات من 5 مليون برميل إلي ما يزيد عن 1206 مليون برميل خلال الفترة المذكورة، محققة بذلك زيادة سريعة لم تتحقق في أي دولة من الدول العربية، في مثل هذه الفترة القصيرة، التي لم تجاوز التسع سنوات، ويصف جمال حمدان هذه الزيادة السريعة فيقول "وتبقي الظاهرة البترولية الليبية طفرة غير مسبوقة بالتأكيد، وغير ملحقة على الأرجح، في تاريخ العرب، وربما العالم البترولي، ظاهرة إعصارية لا مفر من أن نصفها بأنها تفجرت بسرعة العاصفة، ونمت بمعدل صاروخي"⁽¹⁾.

يرجع هذا النمو السريع لصادرات النفط الليبي في هذه الفترة إلي عدة أسباب، نوجزها في الآتي:-

- 1- قرب ليبيا من دول السوق الأوروبية، التي تحتاج إلي كميات كبيرة من النفط كمصدر للطاقة، وكمادة خام لصناعتها الكبيرة.
- 2- الموقع الجغرافي، فالموقع غرب قناة السويس، أعفى النفط الليبي من دفع رسوم إضافية نظير مروره من القناة، كما حرره من أخطار التوقف في حالة غلق القناة، وهذا يفسر لنا ارتفاع كمية الصادرات الليبية بعد عدوان 1967م على مصر، فقد ارتفعت كمية الصادرات بنسبة 50.4% عام 1968م، عما كانت عليه عام 1967م.

(1) جمال حمدان، الجمهورية العربية الليبية، دراسة في الجغرافيا السياسية، مرجع سبق ذكره، ص ص 161 - 162.



3- رغبة الحكومة الليبية آنذاك في زيادة الإنتاج والتصدير، وهذا ما أكدته تصريح وزير النفط الليبي عام 1965م، الذي جاء فيه " ليبيا البلد البترولي الناشئ، لا يقبل إملاء سياسة التقنية عليه، قبل أن يصل إلى المرتبة الإنتاجية المؤهلة، والتي لا يستبعد أن تكون الثالثة في العالم المصدر خارج روسيا وأمريكا، وحتى ذلك الحين، سوف لن نحدد إنتاجنا على أساس احتياطينا في الأراضي، بل احتياطينا في البنوك "(1).

• المرحلة الثانية: مرحلة انخفاض الصادرات بعد عام 1970م، حيث انخفضت الصادرات إلى 412 مليون برميل عام 1986م، وهو ما يعادل ثلث صادرات عام 1970م، وقد سجل في عام 1979م، أقل كمية من الصادرات بلغت 182 مليون برميل، وهو ما يعادل نسبة 15 % من كمية صادرات عام 1970م، ويعود هذا الانخفاض إلى الأسباب التالية:-

1- السياسة النفطية لحكومة الثورة، التي تهدف إلى خفض الإنتاج والتصدير، للمحافظة على احتياطي البلاد من النفط مدة أطول، وتبني سياسة رفع أسعار النفط لكي تعوض النقص في كمية الصادرات.

2- تدهور أسواق النفط العالمية مع بداية الثمانينيات، ولذلك أصبحت منظمة الأوبك تقوم بتحديد حصص الإنتاج لكل عضو من أعضاء المنظمة، وفقاً لمتطلبات السوق العالمية، لكي تحافظ على سعر مناسب بعد أن تدهورت أسعار النفط.

ب- يحتل ميناء السدرة المركز الأول في نسبة صادراته من النفط، وذلك منذ عام 1969م، وقبل هذا التاريخ كان في المركز الثاني بعد ميناء البريقة، وتتراوح

(1) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 316.

نسبة مساهمته في الصادرات بين 43.3 % و 25.5 % خلال عامي 1966م و 1969م على الترتيب، وقد صدرت أكبر كمية من النفط الخام عن طريق هذا الميناء، بلغت حوالي 344 مليون برميل، بنسبة 28.5 % من جملة صادرات عام 1970م، أما أقل كمية صدرها الميناء فكانت في عام 1979م، بلغت حوالي 64 مليون برميل، بنسبة 35.2 % من إجمالي صادرات تلك السنة، شكل(46).

ج - يلاحظ أن صادرات بقية الموانئ النفطية الأربعة متذبذبة من عام لآخر، بين انخفاض وارتفاع. كما تتقارب نسب مساهمتها في الصادرات، ففي عام 1970، كان ترتيب مساهمة الموانئ كالتالي، ميناء البريقة في المركز الثاني، الزويتينة الثالث ورأس لانوف الرابع والحريقة في المركز الخامس، بنسبة 20.4 % و 20.3 % و 18.1 % و 12.5 % على الترتيب، أما في عام 1986م فكان ترتيبها، الزويتينة الثاني 18.4 %، ثم رأس لانوف 18.2 %، فالحريقة 16 % وأخيراً ميناء البريقة بنسبة 10.1 % شكل(46)، إن تراجع بعض الموانئ لا يقلل من أهميتها، حيث أن كل الموانئ النفطية الليبية، تشتغل بأقل من نصف طاقتها التصميمية في عام 1986م، بل أن بعضها -كميناء البريقة- يشتغل بأقل من ربع طاقتها، وهذا الانخفاض في التصدير لا يرجع إلي أعطال أو خلل في هذه الموانئ، بقدر ما يرجع إلي سياسة الدولة التي عملت على تخفيض الصادرات منذ عام 1970م، كما أن المؤسسة الوطنية للنفط، هي التي تشرف مباشرة على إنتاج وتصدير النفط، وبالتالي هي التي تتحكم في توزيع حصص الإنتاج على الشركات النفطية العاملة في ليبيا.

3- حركة نقل الركاب :

تقوم بعض الموانئ الليبية بنشاط نقل الركاب، وإن كانت حركة الركاب في الموانئ تمثل نسبة بسيطة مقارنةً بحركة الركاب بواسطة وسائل النقل الأخرى، فعلى سبيل المثال استخدم النقل البحري حوالي 52 ألف راكب عام 1988م، بينما نجد أن عدد الركاب الذين استخدموا النقل الجوي، زاد عددهم على 1.5 مليون راكب عام 1987م⁽¹⁾ ، وهذا العدد يمثل حوالي ثلاثين ضعفاً لعدد الركاب في الموانئ، ويرجع هذا الفارق الكبير إلى ميزات النقل الجوي، والتي من أهمها السرعة وانتظام المواعيد.

ومن بيانات الملحق (14) الذي يوضح لنا النسب التوزيعية لحركة الركاب في الموانئ الليبية، خلال الفترة من 1988م - 2000م، ومن الشكل (47)، نلاحظ الآتي:-

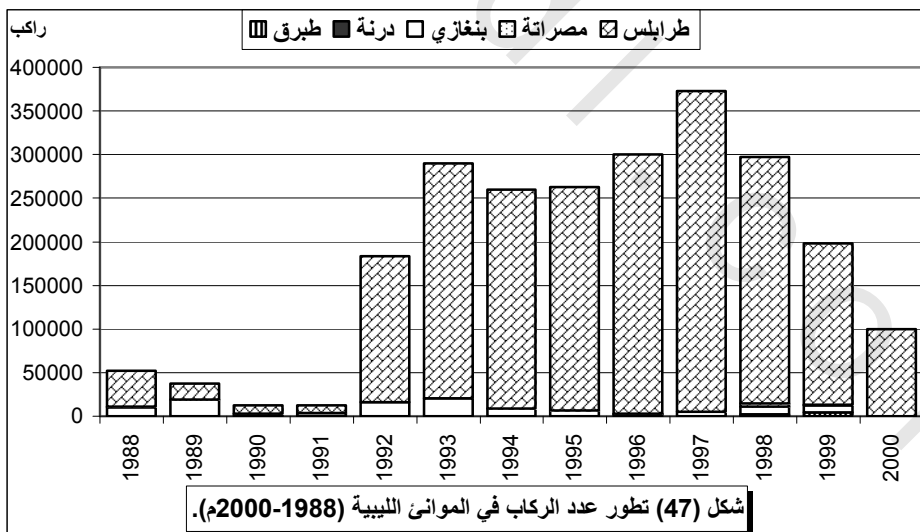
أ- إن أجمالي عدد الركاب في الموانئ الليبية، أنخفض من 51.939 راكب في عام 1988م إلى 12.708 راكب في عام 1991م بنسبة انخفاض 75.5%، ويرجع هذا الانخفاض إلى تفضيل الركاب لوسائل النقل الأخرى، لما تتميز به من مرونة وسرعة وانتظام في المواعيد.

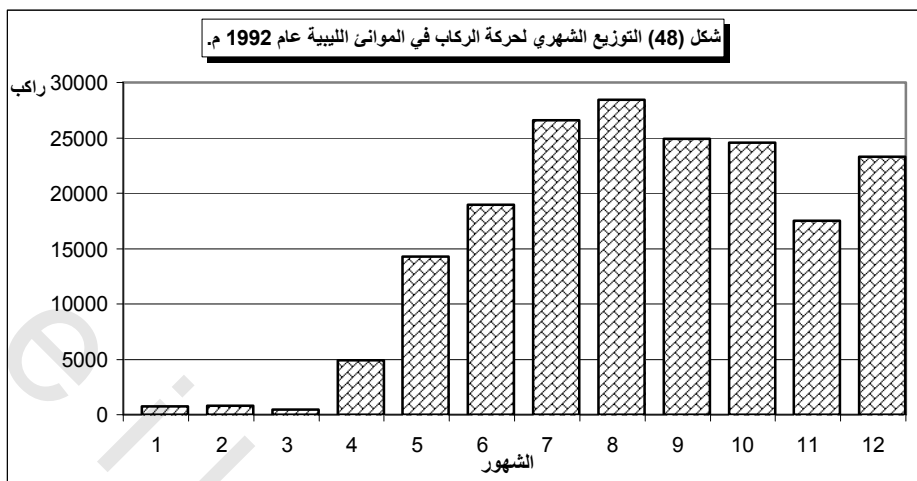
ب- زاد عدد الركاب زيادة كبيرة عام 1992م بحيث بلغ عددهم 185.426 راكب، بنسبة زيادة بلغت 1359.1% عما كانت عليه عام 1991م، وبلغ ركاب الموانئ أكبر عدد لهم عام 1997م بلغ 372.504 راكب ، بنسبة زيادة بلغت 100.9% عن عام 1992م، وترجع هذه الزيادة الكبيرة إلى الحظر الجوي الذي فرضته الأمم المتحدة على ليبيا، والذي أوقفت بموجبه حركة

(1) صبحي قنوص، وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 505.

الطيران من ليبيا وإليها، اعتباراً من 1992/4/15م، والجدول رقم (5)، يوضح لنا الأثر الواضح لقرار الحظر الجوي على حركة نقل الركاب بالموانئ الليبية، حيث زاد عدد الركاب من 436 راكباً في شهر الربيع (مارس) 1992م إلي 4898 راكب في شهر الطير (إبريل)، بنسبة زيادة بلغت 1023.3% ثم زاد عدد الركاب في شهر الماء (مايو) إلي 14257 راكباً، بنسبة زيادة بلغت 191% عما كانت عليه في شهر الطير (أبريل)، شكل (48).

ج- يستحوذ ميناء طرابلس على معظم حركة نقل الركاب، حيث يتراوح عدد الركاب ما بين 8.902 راكباً (70%) و 367.657 راكباً (98.7%)، خلال عامي 1991م و1997م على الترتيب، ويعود سبب ارتفاع عدد الركاب بالميناء إلي كونه المنفذ الوحيد في المنطقة الغربية، حيث يتركز معظم السكان، إضافة إلي قربها من جزيرة مالطا، حيث قامت شركة النقل البحري الليبية - بعد الحظر الجوي- بتسيير أكثر من رحلة يومياً، بواسطة زوارق سريعة حمولة





جدول (5) التوزيع الشهري لحركة الركاب في الموانئ الليبية عام 1992م

الشهر	عدد السفن	عدد الركاب	نسبة التغير
1	9	726	-----
2	6	824	13.50
3	7	436	47.09-
4	12	4898	1023.39
5	48	14257	191.08
6	58	18967	33.04
7	54	26604	40.26
8	65	28429	6.68
9	43	24921	12.34-
10	86	24562	1.44-
11	80	17512	28.70-
12	76	23290	32.99
الإجمالي	544	185426	----

المصدر :- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب المتابعة والإحصاء، نشرة إحصائية عن حركة الشحن والتفريغ بالموانئ التجارية خلال عام 1992م، (غير منشورة)، ص 7.

مائة راكب بين طرابلس ومالطا، تستغرق الرحلة بواسطة هذه الزوارق حوالي سبع ساعات.

د- يسهم ميناء بنغازي بمعظم العدد المتبقي من الركاب، حيث ارتفع عدد الركاب من 10.444 راكباً بنسبة 20.1% في عام 1988م، إلى 18753 راكب بنسبة 49.9% في عام 1989م، ثم انخفض عدد الركاب إلى 2902 راكباً بنسبة 22.9% عام 1990م، وعلى الرغم من ارتفاع أعداد الركاب بالميناء فترة الحظر الجوي (1992م - 1999م) إلا أن نسبة مساهمته انخفضت إذ تراوحت بين 8.7% و 0.8%، خلال الفترة نفسها، ويعود هذا الانخفاض إلى استحواذ ميناء طرابلس على معظم الركاب.

هـ- ساهم ميناء مصراتة في نشاط حركة الركاب عام 1988م، بنسبة 1.2 % من إجمالي عدد الركاب، ثم توقفت حركة الركاب بهذا الميناء إلى عام 1996م، وفي عام 1998م بلغ عدد المسافرين عبر الميناء 3758 راكب، كما ساهم ميناء رأس لانوف في حركة الركاب لعام 1992م، بعدد 2212 راكب، أي ما نسبته 1.1% من إجمالي الركاب في تلك السنة، كما ساهم ميناء درنة في حركة الركاب بين عامي 1997م و 2000م، بلغ أكبر عدد لهم 1775 راكب عام 1998م، أما ميناء طبرق فقد ساهم في نشاط حركة الركاب عامي 1998م و 1999م، بلغ عددهم 750 و 4207 راكب حسب الترتيب.

ثانياً: الحركة الساحلية:

سبق أن أشرنا إلى أن الحركة الساحلية بالموانئ الليبية، تكاد تقتصر على حركة نقل المشتقات النفطية، من موانئ التكرير في الحريقة والبريقة ورأس لانوف والزاوية إلى بقية الموانئ الليبية، كما أن كثيراً من الموانئ والمراسي

يمارس بها نشاط صيد الأسماك، ولهذا ستقتصر دراستنا للحركة الساحلية على هذين النشاطين.

1- الحركة الساحلية لمشتقات النفط:

من بيانات المحلق (15) الذي يوضح لنا كميات الوقود المفرغة (1) بالموانئ الليبية خلال الفترة من 1978 - 2000م، نلاحظ الآتي:-
أ- زادت كمية الوقود المفرغة بالموانئ الليبية من 1.438.261 طن في عام 1978م إلي 2.733.687 طن في عام 1982م، ثم أخذت في التناقص حتى وصلت إلي 1.918.903 طن عام 1987م، ثم عاودت الزيادة التدريجية حتى وصلت إلي 2.864.749 طن في عام 1991م، انخفضت بعد ذلك إلي أن وصلت 1.960.935 طن عام 1994م، شكل (49) ، وعاودت كمية الوقود في الزيادة حتى وصلت إلى أكبر كمية لها (3.117.562 طن) في عام 2000م.

ب- يأتي ميناء بنغازي في المركز الأول، حيث تتراوح نسبة مساهمته في إجمالي كمية الوقود المفرغ بالموانئ الليبية، ما بين 62 % و 41% خلال عامي 1984م و 1990م على الترتيب، وتتراوح بقية السنوات بين هاتين النسبتين، أما عن حجم كمية الوقود المفرغ بالميناء، فقد زادت من 788.070 طن عام 1978م، إلي أن وصلت إلي أكبر كمية لها في عام 1983م بلغت 1.589.221 طن، بنسبة زيادة بلغت 101.6%، ثم أخذت في تأرجحت بين النقصان والزيادة حتى وصلت إلي 1.228.842 طن في عام 2000م، بنسبة انخفاض بلغت 22.7 % عما كانت عليه عام 1983م، شكل (49). ويرجع

(1) لم يتمكن الباحث من الحصول علي بيانات عن كميات الوقود المشحونة من موانئ التكرير .

ارتفاع كمية الوقود المفرغ بميناء بنغازي، إلى أن حوالي 45 % (1) من هذه الكمية يتم تفريغها بميناء رأس المنقار، الذي يقع خارج حوض الميناء بمسافة 8 كيلومترات تقريباً وتحسب من ضمن حصة الميناء.

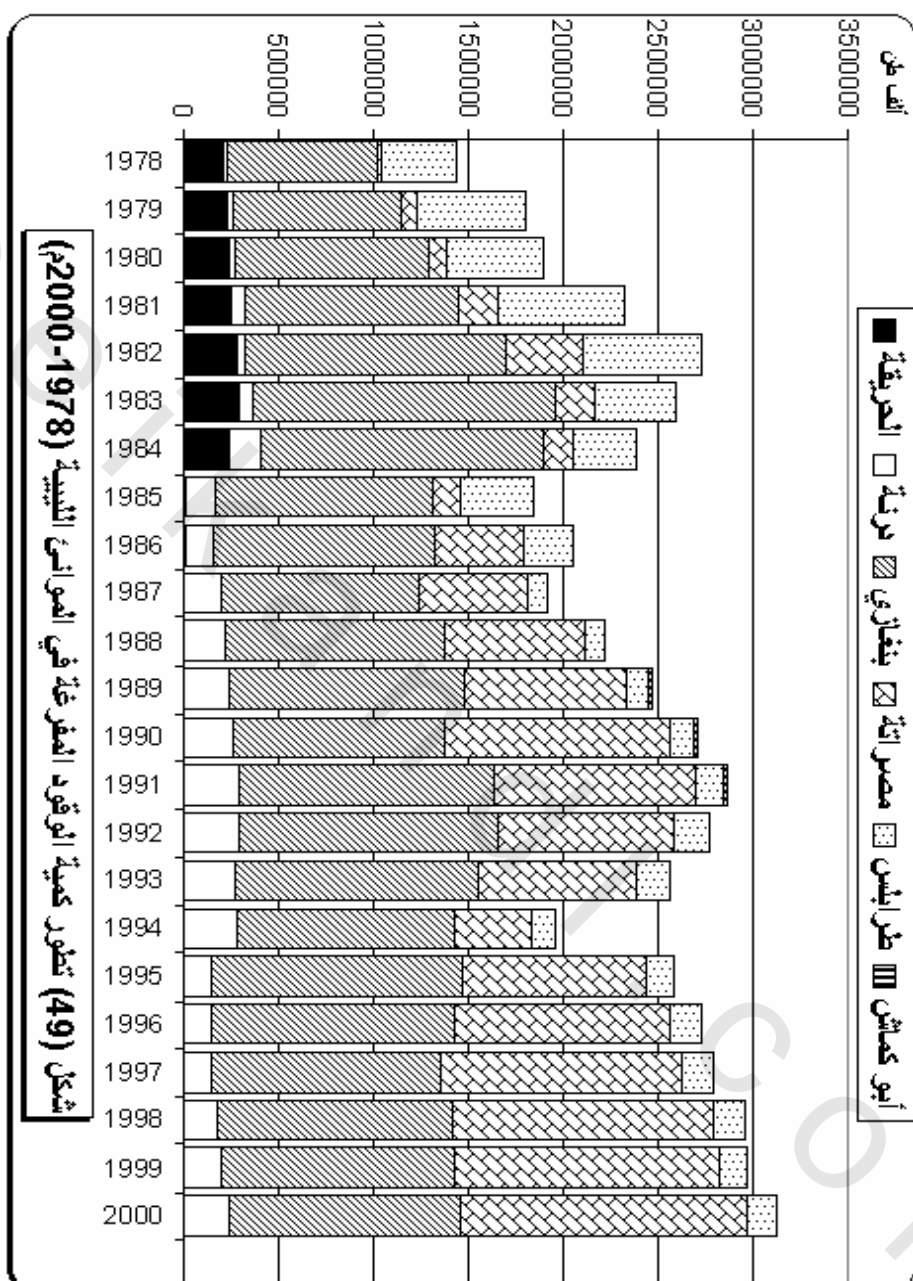
ج- يحتل ميناء مصراتة المركز الثاني بين بقية الموانئ منذ عام 1986م، حيث ارتفعت نسبة مساهمته من 1.9 % إلى 22.5 % خلال عامي 1978م و 1986م على الترتيب، وقد تقدم سنة 1990م إلى المركز الأول، إلا أنه تراجع إلى المركز الثاني في الفترة من 1991-1997م بسبب تعطل الرصيف النفطي بالميناء، حيث تراجعت الكمية إلى حوالي الثلث (412.725 طن) سنة 1994م، وقد فرغت أكبر كمية من الوقود عام 2000م، بلغت 1.511.450 طن، مشكلة نسبة 48.5 % من إجمالي الوقود المفرغ، شكل (49).

إن ارتفاع نسبة مساهمة ميناء مصراتة بعد عام 1986م، ترجع إلى أن الميناء أوكلت إليه مهمة تزويد مناطق الجنوب الغربي من ليبيا، باحتياجاتها من المشتقات النفطية، وذلك لتخفيف الضغط على ميناء طرابلس، حيث أنشأت شركة البريقة لتسويق النفط (2)، مستودعاً كبيراً لتخزين المشتقات النفطية بالقرب من الميناء، ويتم تزويد المدن القريبة من مصراتة ومدن فزان باحتياجاتها من هذا المستودع بواسطة الشاحنات.

(1) الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب المتابعة والإحصاء، نشرة إحصائية عن حركة الشحن

والتفريغ بالموانئ التجارية خلال عام 1989م، مرجع سبق ذكره، ص 2

(2) شركة البريقة لتسويق النفط هي الشركة الوحيدة التي تقوم بتوزيع المشتقات النفطية على كافة المدن والقرى الليبية.



د- تراجع ترتيب ميناء طرابلس من الثاني خلال الفترة (1978 - 1985م) إلى المركز الرابع بعد تلك السنة، حيث انخفضت كمية الوقود المفرغة بالميناء من 391.759 طن (27.2 %) في عام 1978م إلى 143.821 طن (4.6 %) في عام 2000م. وقد فرغت أقل كمية بالميناء عام 1988م، بلغت 99.773 طن، بنسبة 4.4 % من إجمالي الوقود المفرغ، أما أعلى كمية فقد فرغت في عام 1981م بلغت 659.740 طن، بنسبة 28.4 % من إجمالي الوقود المفرغ بالموانئ الليبية، شكل (49).

إن انخفاض كمية ونسبة الوقود المفرغ بميناء طرابلس، يعود إلى قرب مدينة طرابلس من مصفاة الزاوية، التي تبعد عنها بحوالي خمسين كيلومتراً، ولذلك فإن أغلب احتياجات المدينة والمدن القريبة منها توفرها هذه المصفاة مباشرة، ويعوض النقص بواسطة ميناء طرابلس، الذي يورد إليه الوقود من مصفاة رأس لانوف.

هـ- يلاحظ أن هناك تنامياً في حركة الوقود بميناء درنة(*) رغم التذبذب الذي ظهر خلال الفترة من 1978م - 1986م، فمنذ عام 1987م، أصبح ترتيبه الثالث من حيث نسبة مساهمته في إجمالي الوقود المفرغ بالموانئ الليبية، كما أن كمية الوقود أخذت في الزيادة التدريجية منذ تلك السنة حتى وصلت إلى أكبر كمية لها (289.001 طن) في عام 1992م، ثم تراجعت الكمية بحيث وصلت إلى 233.449 طن سنة 2000م، ويرجع ارتفاع نسبة مساهمة ميناء درنة من الوقود إلى ارتفاع استهلاك محطة درنة البخارية من الوقود.

(*) يقع رصيف المشتقات النفطية خارج حوض الميناء.

و- شكلت كمية الوقود المفرغ بميناء طبرق نسبة مرتفعة من أجمالي الوقود المفرغ بالموانئ الليبية، خلال الفترة من 1978م إلى 1984م، حيث ارتفعت الكمية من 208.207 طن (14.4 %) إلى 237.232 طن (9.9 %)، وبذلك كان ترتيبه الثالث بين الموانئ الليبية، ثم حدث انخفاض كبير في العامين التاليين (1985م و 1986م)، أعقبه توقف تفريغ الوقود بالميناء، بسبب افتتاح مصفاة طبرق عام 1986م، بطاقة تكرير تصل إلى عشرين ألف برميل يومياً⁽¹⁾.

ز- يساهم ميناء (أبو كماش) بنسبة ضئيلة من كمية الوقود المفرغ بالموانئ الليبية، إذ تتراوح الكمية المفرغة بالميناء بين 4.494 طن (0.2 %) و 20.309 طن (0.8 %) خلال عامي 1987م و 1989م على الترتيب، ويستقبل الميناء وقود الأتلين كمادة خام لمجمع (أبو كماش) للبتر وكيموايات منذ افتتاحه عام 1983م. إلا أن إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ - الموضحة في الملحق (15)- لا تضم بيانات عن كمية الوقود المفرغة بالميناء في الفترة من 1983م - 1986م والفترة التي تلي عام 1992م، لأن الميناء لا يتبع إدارياً الشركة الاشتراكية للموانئ.

2- صيد الأسماك:

على الرغم من طول السواحل الليبية، التي يصل طولها إلى حوالي 1900 كيلومتر، وتركز معظم السكان على الساحل، فإن حرفة صيد الأسماك لم تكن يوماً من الأيام من الحرف الرئيسية عند الليبيين، حيث اتجه نشاطهم منذ القدم إلى حرفتي الزراعة والرعي، ولهذا فإن عدد الليبيين الذين يحترفون صيد

(1) المكتبة العلمية بشركة الخليج، شركة الخليج العربي للنفط في عشرين عاماً، شركة اليوم للأعلام المحدودة، نيقوسيا، 1992م، ص 99.

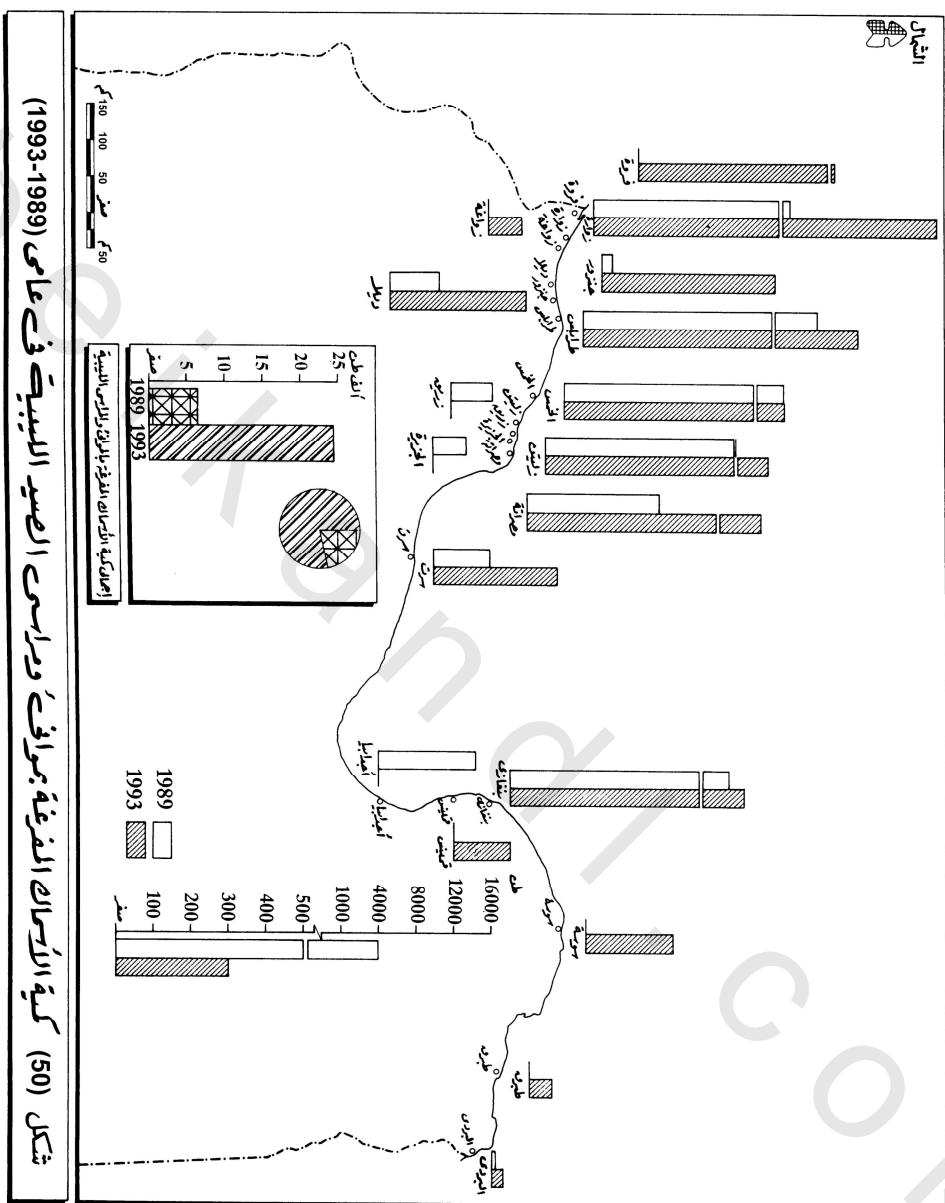
الأسماك قليل جداً، حيث بلغ عدد الصيادين 4999 (1) صياد في عام 1992م، تشكل العمالة الوافدة من مصر وتونس نسبة كبيرة من هذا العدد.

لقد شهد قطاع الثروة البحرية حديثاً تطوراً ملموساً في عدد وحداته الإنتاجية، حيث ارتفع عدد قوارب الصيد من 651 قارباً إلى 2148 قارباً خلال عامي 1989م و 1992م على الترتيب، كما ارتفع عدد جرافات الصيد من 24 جرافة إلى 92 جرافة (2)، خلال الفترة نفسها، وقد ظهرت نتائج هذه التطورات بوضوح على كمية الإنتاج، التي ارتفعت من 6.712 طن إلى 24.534 طن خلال عامي 1989م و 1993م على الترتيب، محققة بذلك زيادة بلغت نسبتها 265.5%.

ومن بيانات الملحق (16) الذي يوضح لنا كميات الأسماك المفروغة بموانئ ومراسي الصيد الليبية، خلال عامي 1989م و 1993م، نلاحظ ما يلي:-
أ- استأثر ميناء زوارة بأكثر من نصف كمية الأسماك المفروغة بالموانئ الليبية، حيث ارتفعت الكمية من 1448 طن (21.6 %) إلى 12.791 طن (52.1 %)، خلال الفترة المذكورة، مسجلة بذلك زيادة كبيرة بلغت نسبتها 783.4 %، شكل (50) ويرجع ذلك إلى دخول عدد كبير من الصيادين من الدول المجاورة إلى ليبيا بعد تحسن العلاقات مع هذه الدول، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار الأسماك بتونس مما أدى إلى زيادة الكمية المصدرة إليها، خاصة وأن

(1) أمانة اللجنة الشعبية العامة للثروة البحرية، تقرير قطاع الثروة البحرية للعرض على المؤتمرات الشعبية الأساسية في دورتها العادية الثانية 1993م، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصرته، ص 30.

(2) نفس المرجع السابق، نفس المكان.



هذه الفترة لا توجد أي قيود جمركية على التصدير، بسبب إلغاء البوابات الحدودية بين ليبيا وجيرانها من الدول العربية.

ب- يأتي ميناء طرابلس في المركز الثاني، حيث ارتفعت كمية الأسماك المفرغة به، من 1788 طن (26.6 %) إلى 4892 طن (19.9 %)، بنسبة زيادة بلغت 173.5 %، شكل (50). إن ارتفاع عدد سكان مدينة طرابلس، وزيادة استهلاكهم للأسماك، هو السبب الرئيسي في ارتفاع كمية الأسماك المفرغة بالميناء، إضافة إلى الإمكانيات الكبيرة التي يوفرها ميناء طرابلس للصيادين، من أرصفة محمية وبأعماق مناسبة، ومجايد لرفع القوارب عند صيانتها، وثلاجات لحفظ الأسماك.

ج- ساهمت موانئ بنغازي والخمس وزلتن ومصراتة في عام 1989م، بنسب متواضعة بلغت 12.5 % و 12.1 % و 7.7 % و 5.2 % على الترتيب، ورغم انخفاض نسبة مساهمة هذه الموانئ - باستثناء ميناء مصراتة الذي ارتفعت نسبة مساهمته - في إجمالي الكميات المفرغة عام 1993م، إلا أن كمية الأسماك المفرغة بها قد زاد بعضها بنسب كبيرة، بلغت 87.2 % في بنغازي، و 1.8 % الخمس، و 60.8 % في زلتين، و 360.2 % في مصراتة.

د- تساهم بقية الموانئ والمراسي بنسب ضئيلة من إجمالي الأسماك المفرغة، كانت أعلاها عام 1993م في مراسي فروة 2.3 %، وجنزور 1.9 %، وديلا 1.5 %، وسرت 1.4 %.

ثالثاً: أنواع البضائع المتداولة في الموانئ الليبية:

تنقسم البضائع المتداولة في الموانئ الليبية إلى مجموعتين رئيسيتين هما:-

1- **البضائع الصب** أو البضائع السائبة Bulk Cargoes: وهي البضائع الغير معبأة، حيث يتم تداولها من السفينة وإليها، إما بواسطة أنابيب للمواد السائلة، كالنفط ومشتقاته، أو بواسطة سيور متحركة للمواد الجافة، كالأسمدة والحبوب ومكورات الحديد، أنظر إلى الصورتين (18) و(19) التي تبين السيور المتحركة المستخدمة في شحن سمارد اليوريا بميناء البريقة، كما توضح الصورة (24) تفريغ القمح السائب بميناء مصراتة.

2- **البضائع العامة**: General Cargoes- وهي البضائع المعبأة في عبوات على هيئة صناديق أو حاويات أو براميل أو أكياس أو ربط.... وغيرها، وتمتاز بعدم التجانس، وتشمل السلع المصنعة وشبه المصنعة، كما تصنف الحيوانات الحية من ضمن البضائع العامة، والصور (25) و(26) و(27) توضح بعض أصناف البضائع العامة.

وطبقاً للتقسيم السابق، فإن البضائع الصب وخاصة الصب السائل، المتمثل في النفط الخام ومشتقاته، هي أكثر أنواع البضائع تداولاً في الموانئ الليبية، ففي عام 1992م مثلاً، بلغت كمية النفط الخام المصدرة حوالي 73.5 مليون طن⁽¹⁾، إضافة إلى ما يزيد على عشرة ملايين طن من الغاز الطبيعي ومشتقات النفط، في حين بلغت كمية البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية في العام نفسه حوالي 4.4 مليون طن، أي بنسبة لا تجاوز 5 % من إجمالي البضائع المتداولة بالموانئ الليبية.

(1) منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول، تقرير الأمين العام السنوي التاسع عشر 1992م، مرجع سبق ذكره، ص 98.

ولهذا سنقوم بدراسة أنواع البضائع المتداولة بالموانئ الرئيسية الثلاث، وهي ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة، حيث يتم فيها تداول كلا النوعين من البضائع (العامة والصب)، كما أنها تستحوذ على ما يقرب من 90 % من



صورة(24) تفريغ القمح السائب بميناء مصراتة



صورة(25) بضائع عامة(صناديق) في ساحة التخزين المكشوف بميناء اثريفة



صورة (26) بضائع عامة (براميل) في ساحة التخزين المكشوف بميناء البريقة



صورة (27) انزال الحيوانات الحية في ميناء مصراتة

إجمالي البضائع العامة الواردة إلى الجماهيرية. كما تتنوع البضائع العامة المتداولة بهذه الموانئ، إذ يتم بها مناولة جميع أنواع السلع، كالمواد الغذائية والحبوب والحيوانات الحية والأعلاف ومواد البناء والأخشاب والأجهزة الالكترونية والآلات والأدوية والأسمدة... وغيرها من السلع، ونظراً لهذا التنوع الشديد فإننا سنقوم بدراسة تصنيف البضائع العامة حسب طرق تغليفها، كما سيتضح فيما بعد.

1- ميناء طرابلس:

أ- البضائع الصب:

من بيانات الجدول (6) الذي يوضح لنا أنواع البضائع المتداولة بميناء طرابلس، خلال الفترة من 87 - 1993م، الشكل رقم (51)، نلاحظ ما يلي:-

1- تمثل البضائع الصب المتداولة بميناء طرابلس، نسبة بسيطة من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء، تراوحت نسبتها بين 28.1 % و 18.8 % خلال عامي 87 و 1988م على الترتيب، ويلاحظ أن أكبر كمية من البضائع الصب تم تداولها بالميناء في عام 1991م، بلغت 662879 طن، بنسبة 23.1 % من إجمالي البضائع المتداولة.

2- إن بضائع الصب الجاف والمتمثلة في القمح والشعير والأعلاف، تشكل نسبة كبيرة من إجمالي البضائع الصب المتداولة بالميناء، حيث تراوحت نسبتها -الصب الجاف- ما بين 82 % و 69 %، عامي 1987م و 1992م على الترتيب، بينما تنخفض نسبة بضائع الصب السائل والمتمثلة في الوقود، نتيجة لقرب مصفاة الزاوية من مدينة طرابلس.

ب- البضائع العامة:

من بيانات الجدول رقم (6) والشكل رقم (51)، يلاحظ ارتفاع نسبة البضائع العامة المتداولة بميناء طرابلس خلال الفترة من 87 - 1993م، حيث ارتفعت كميتها من 1.461.900 طن بنسبة 71.9 % عام 1987م، إلى 1.868.003 طن بنسبة 81.2 % عام 1988م، ورغم ارتفاع كمية البضائع العامة ارتفاعاً تدريجياً خلال عامي 1989م و 1990م، إلا أن نسبتها إلى إجمالي البضائع المتداولة بالميناء، قد انخفضت بوضوح في هذين العامين، حيث بلغت 77.4 % و 74.5 % حسب الترتيب، ثم أخذت نسبة البضائع العامة في الارتفاع، حتى وصلت إلى 77.3 % في عام 1993م، وفيما يلي توضيح لتصنيف البضائع العامة المفرغة ⁽¹⁾ بميناء طرابلس خلال الفترة من 1987م - 1993م وذلك حسب طرق تغليفها، كما هو موضح في الملحق (17) والشكل (52).

1- تشكل البضائع العامة المعبأة في أكياس، أكبر نسبة من إجمالي البضائع العامة المفرغة بميناء طرابلس، حيث تراوحت نسبتها ما بين 37.3 % و 51% من إجمالي البضائع العامة خلال عامي 1988م و 1992م على الترتيب، ويلاحظ أن كمية الأكياس في زيادة مستمرة خلال فترة الدراسة، حيث زادت الكمية من 613.131 طن عام 1987م إلى 1.005.890 طن عام 1993م، بنسبة زيادة بلغت 39%.

(1) لا تتوافر بيانات عن البضائع العامة المشحونة من الموانئ الليبية، ولهذا فإن دراستنا لأنواع البضائع العامة ستقتصر على أنواع البضائع الواردة فقط.

جدول (6) النسب التوزيعية للبضائع الصب والبضائع العامة المتداولة

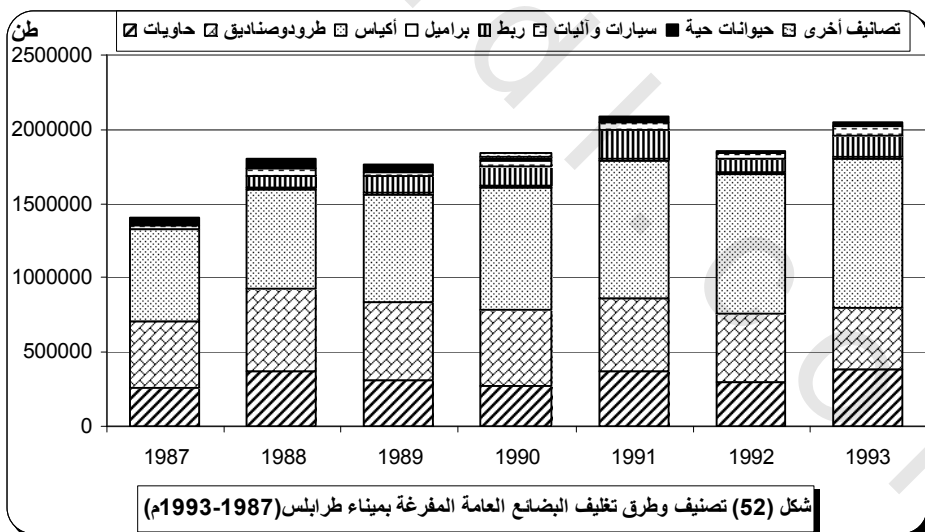
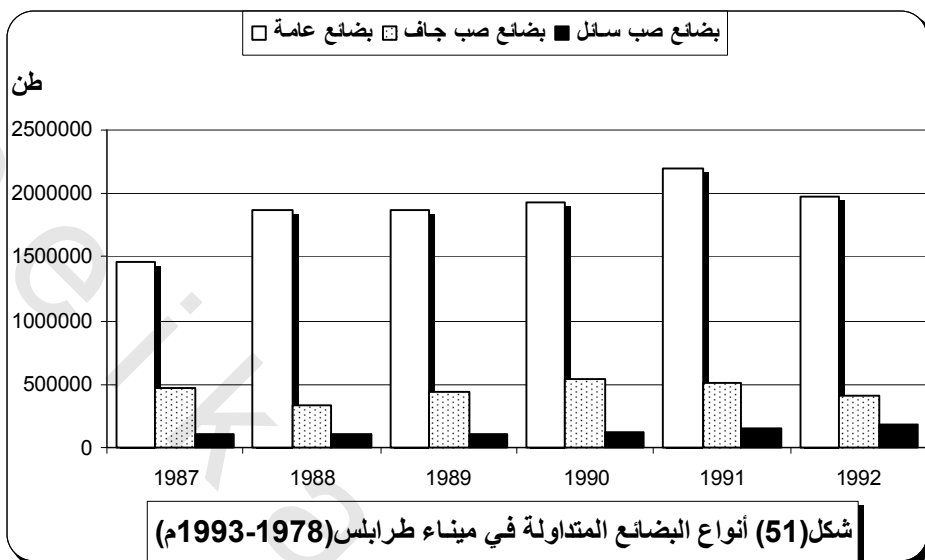
بميناء طرابلس خلال الفترة من 1987م - 1993م بالطن.

النوع السنة	البضائع الصب				إجمالي بضائع الصب	%	البضائع العامة	%	الإجمالي
	صب جاف	%	صب سائل	%					
1987	468325	82	102564	18	570889	28.1	1461900	71.9	2032789
1988	332451	76.9	99773	23.1	432224	18.8	1868003	81.2	2300227
1989	435420	79.9	109658	20.1	545078	22.6	1868511	77.4	2413589
1990	537002	81.2	124229	18.8	661231	25.5	1934426	74.5	2595657
1991	516199	77.9	146680	22.1	662879	23.1	2206088	76.9	2868967
1992	403984	69	181516	31	585500	22.9	1968014	77.1	2556514
1993	471274	72.8	175781	27.2	647055	22.7	2208445	77.3	2855500

المصدر : الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب المتابعة والإحصاء، نشرة إحصائية عن حركة الشحن والتفريغ بالموانئ التجارية، (نشرات سنوية غير منشورة)، للأعوام من 1987م - 1993م.

2- تأتي الطرود والصناديق في المرتبة الثانية، فقد تراوحت نسبتهما بين 32.8 % و 20.1% عامي 1987م و 1993م على الترتيب، وقد أخذت كمية الطرود والصناديق في الانخفاض بعد عام 1988م، حيث انخفضت من 551.826 طن إلي 411.586 طن خلال عامي 1988م و 1993م على الترتيب.

3- رغم تذبذب كمية البضائع العامة الواردة في الحاويات من عام لآخر، بين انخفاض وارتفاع، إلا أنها حافظت على ترتيبها الثالث خلال فترة الدراسة، حيث تراوحت نسبتهما ما بين 20.6% و 15% عامي 1988م و 1990م على الترتيب، وقد فرغت أقل كمية من البضائع الواردة في الحاويات عام 1987م بلغت 253.196 طن، بينما فرغت أكبر كمية في عام 1993م بلغت 384.186 طن.



4- تأتي بعد ذلك الربط المتمثلة في ربط الأخشاب والأنابيب والحديد، حيث تراوح وزن الربط الواردة عبر الميناء، ما بين 73.342 طن بنسبة 4% و 197.690 طن بنسبة 9.5% عامي 1988م و 1991م على الترتيب.

5- جاءت الحيوانات الحية في المرتبة الخامسة خلال الفترة من 1987م- 1989م، ثم تراجعت إلى المرتبة السادسة بعد ذلك، لتحل محلها السيارات والآلات، فقد تراوحت نسبة الحيوانات الحية ما بين 3.5 % و 0.9% عامي 1987م و 1993م على الترتيب، بينما تراوحت نسبة السيارات والآلات ما بين 1.2 % و 3.5% عامي 1989م و 1993م على الترتيب، في حين تقل كمية البضائع الواردة على هيئة براميل، إذ لم تزد نسبتها عن 1.3% في عام 1988م.

ميناء بنغازي :

من بيانات الجدول رقم (7) والشكل رقم (53) نلاحظ ما يلي :-

جدول (7) النسب التوزيعية للبضائع الصب والبضائع العامة المتداولة

بميناء بنغازي خلال الفترة من 1987م -1993م بالطن.

النوع السنة	البضائع الصب				إجمالي بضائع الصب	%	البضائع العامة	%	الإجمالي
	صب جاف	%	صب سائل	%					
1987	127693	10.9	1042250	89.1	1169943	56.9	885060	43.1	2055003
1988	298796	20.4	1163509	79.6	1462305	58	1057700	42.0	2520005
1989	157421	11.4	1229154	88.6	1386575	58.6	979503	41.4	2366078
1990	214774	16.2	1111457	83.8	1326231	50.1	1319471	49.9	2645702
1991	141144	9.5	1347745	90.5	1488889	56.2	1160379	43.8	2649268
1992	152538	10.1	1363583	89.9	1516121	58.3	1082828	41.7	2598949
1993	246764	16.1	1281613	83.9	1528477	58.4	1087859	41.6	2616336

المصدر : نفس مصدر الجدول (6)

أ- البضائع الصب :

1- تستحوذ البضائع الصب علي أكثر من نصف إجمالي البضائع المتداولة بميناء بنغازي، فقد بلغت جملة البضائع الصب المتداولة بالميناء 1.169.943 طن عام 1987م بنسبة 56.9% من جملة البضائع المتداولة بالميناء، ارتفعت الكمية إلي 1.528.477 طن عام 1993م، بنسبة 58.4% وسجلت أعلى نسبة للبضائع الصب في عام 1989م، بلغت 58.6% من جملة البضائع المتداولة، بينما سجل عام 1990م أقل نسبة للبضائع الصب بلغت 50.1%.

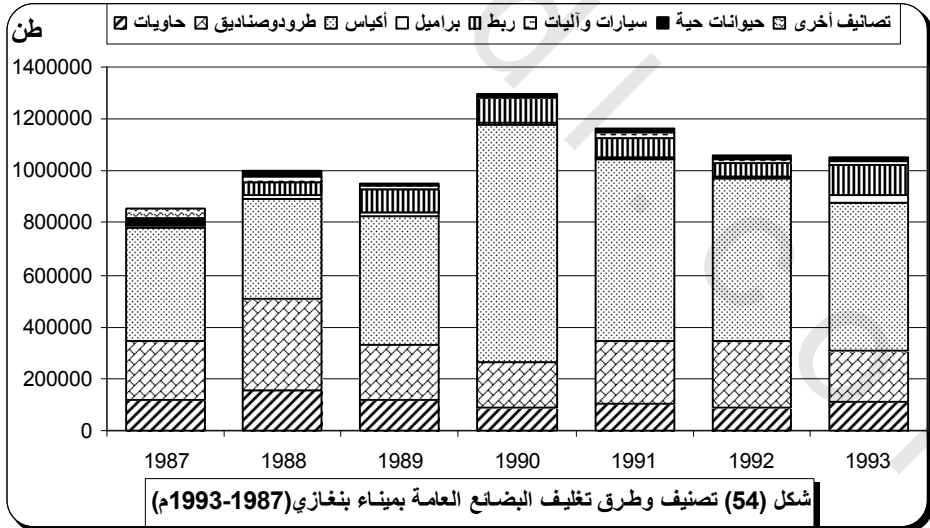
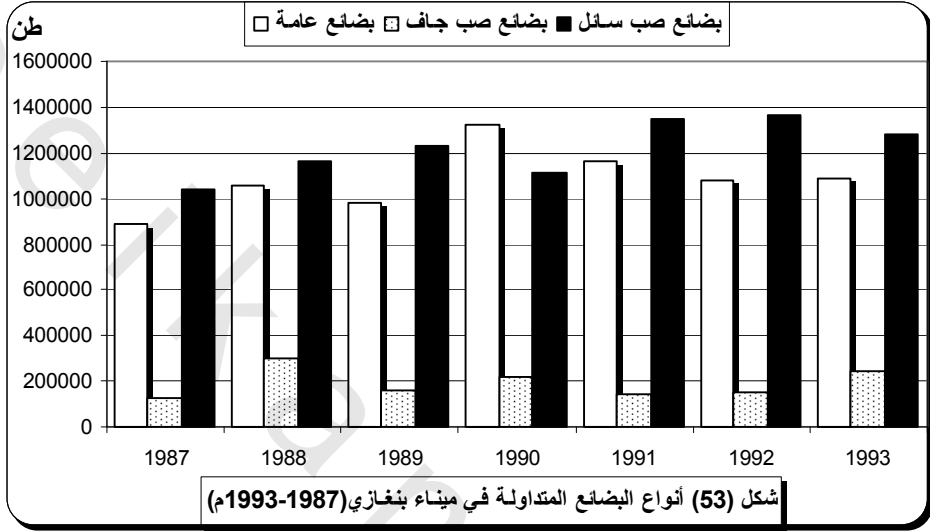
2- يمثل الوقود نسبة كبيرة من جملة البضائع الصب، إذ تتراوح نسبته ما بين 79.6% و 90.5% من جملة البضائع الصب، عامي 1988م و 1991م على الترتيب، وقد فرغت أكبر كمية من الوقود في عام 1992م بلغت 1.363.583 طن بنسبة 89.9%، أما أقل كمية فقد فرغت في عام 1987م، بلغت 1.042.250 طن بنسبة 89.1%.

3- تقل كمية البضائع الصب الجاف المتمثلة في القمح والشعير والأعلاف، حيث بلغت أكبر كمية تم تداولها بالميناء 298.796 طن عام 1988م، بنسبة 20.4% من جملة البضائع الصب، أما أقل كمية فقد فرغت في عام 1987م، بلغت 127.693 طن بنسبة 10.9% من جملة البضائع الصب..

ب- البضائع العامة :

بالرغم من أن نسبة البضائع العامة المتداولة بميناء بنغازي، لم تتجاوز 44 % من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء طيلة فترة الدراسة من 1987م - 1993م، باستثناء عام 1990م الذي ارتفعت فيه نسبة البضائع العامة إلي 49.4 %، إلا أن هذا لا يقلل من أهمية الميناء، حيث إنه يغطي معظم احتياجات شرق

البلاد من كافة أنواع السلع، وبالنظر إلي الملحق رقم (18) الذي يوضح تصنيف البضائع العامة المفرغة بميناء بنغازي، حسب طريقة تغليفها في الفترة من 1987م - 1993م، والشكل (54) نلاحظ الآتي :-



1- تمثل الأكياس نسبة كبيرة من إجمالي البضائع العامة المتداولة في الميناء، حيث تزيد نسبتها عن 50 % خلال فترة الدراسة، باستثناء عام 1988م الذي انخفضت فيه نسبتها إلى 38.4% من إجمالي البضائع العامة، وقد فرغت أكبر كمية من الأكياس في عام 1990م بلغت 916879 طن بنسبة 70.7% من إجمالي البضائع العامة.

2- تحتل الطرود والصناديق المرتبة الثانية، حيث تراوحت كميتها ما بين 175.999 طن بنسبة 13.6% و 358.550 طن بنسبة 35.8 % خلال عامي 1990م و 1988م على الترتيب.

3- تأتي الحاويات في المرتبة الثالثة خلال فترة الدراسة، باستثناء عامي 1990م و 1993م، حيث تقدم فيها ترتيب البضائع العامة المغلفة على هيئة ربط إلى الثالث بعد أن كانت في المركز الرابع، فقد تراوحت نسبة الحاويات ما بين 6.9% و 15.1% من إجمالي البضائع العامة المفرغة بالميناء، عامي 1990م و 1988م على الترتيب، أما الربط فقد تراوحت نسبتها بين 4.6 % و 11.2% من جملة البضائع العامة، عامي 1992م و 1993م.

4- تقل نسبة الحيوانات الحية والسيارات والبراميل من جملة البضائع العامة المفرغة في ميناء بنغازي، حيث تتراوح نسبتها ما بين 0.4 % و 3 % من جملة البضائع العامة.

3- ميناء مصراتة:

من بيانات الجدول رقم (8) والشكل رقم (55) نلاحظ ما يلي:-

أ- البضائع الصب:

1- تسنأثر البضائع الصب بنسبة كبيرة من إجمالي البضائع المتداولة بميناء

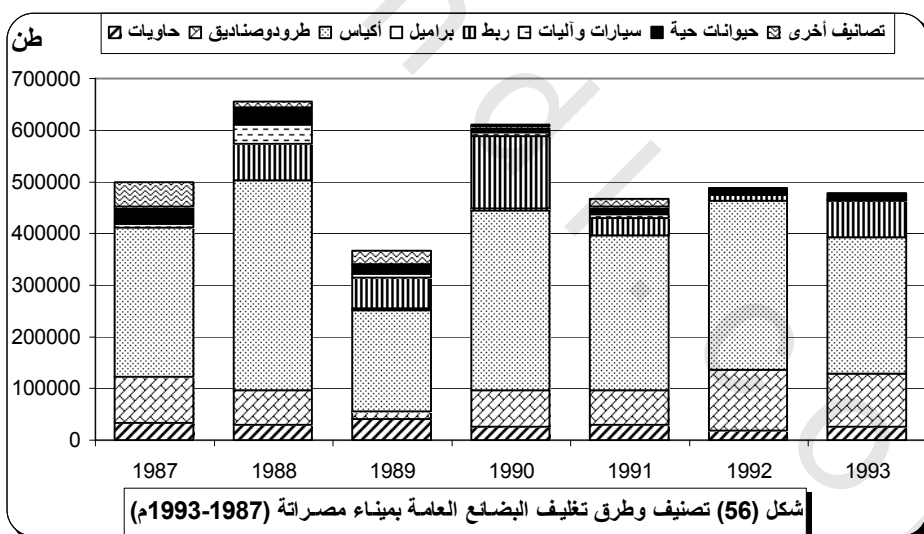
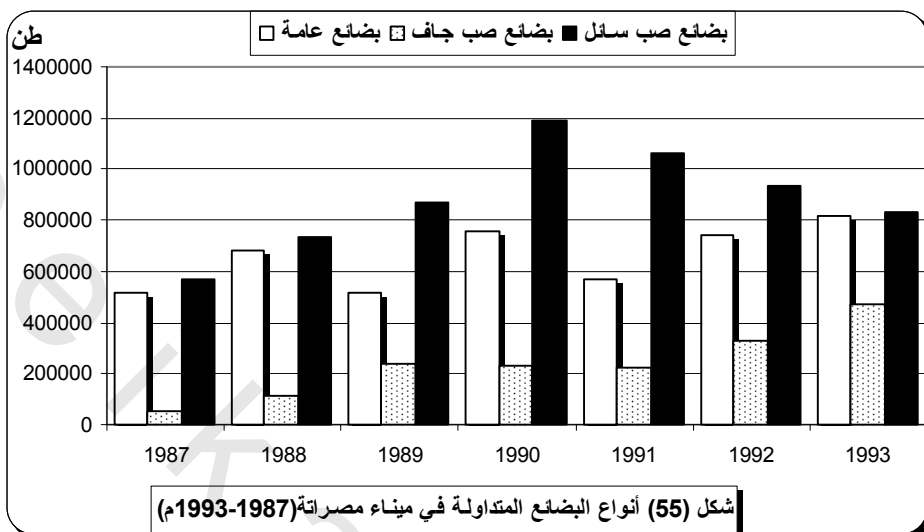
مصراته، حيث بلغت نسبتها ما بين 54.6% و 69.3% من جملة البضائع عامي 1987م و 1991م على الترتيب، وفي عام 1990م تم تداول أكبر كمية من البضائع الصب، بلغت 1.422.434 طن، بنسبة 65.3% من جملة البضائع المتداولة بالميناء، أما أقل كمية فكانت في عام 1987م بلغت 618.104 طن بنسبة 54.6%.

2- تشكل بضائع الصب السائل - المتمثل في الوقود - نسبة كبيرة من جملة البضائع الصب، تراوحت بين 63.7% و 91.9% عامي 1993م و 1987م على الترتيب، ويلاحظ أنها أخذت في الانخفاض بعد عام 1990م، الذي فرغت فيه أكبر كمية من الوقود، بلغت 1.193.086 طن بنسبة 83.9% من جملة البضائع الصب، أما بضائع الصب الجاف فقد أخذت في الارتفاع بعد عام 1991م، وقد تم مناولة أكبر كمية منها في عام 1993م، بلغت 473.942 طن بنسبة 36.3% من جملة البضائع الصب.

جدول (8) النسب التوزيعية للبضائع الصب والبضائع العامة المتداولة بميناء مصراته خلال الفترة من 1987م - 1993م بالطن.

النوع السنة	البضائع الصب				إجمالي بضائع الصب	%	البضائع العامة	%	الإجمالي
	صب جاف	%	صب سائل	%					
1987	50311	8.1	567793	91.9	618104	54.6	512973	45.4	1131077
1988	115790	13.6	736928	86.4	852718	55.7	679150	44.3	1531868
1989	235999	21.3	870473	78.7	1106472	68.1	519462	31.9	1625934
1990	229348	16.1	1193086	83.9	1422434	65.3	756083	34.7	2178517
1991	224303	17.4	1065410	82.6	1289713	69.3	572388	30.7	1862101
1992	327653	25.9	936913	74.1	1264566	63.1	738287	36.9	2005853
1993	473942	36.3	829917	63.7	1303859	61.6	814293	38.4	2118152

المصدر: نفس مصدر الجدول (6)



ب- البضائع العامة :

تقل كمية البضائع العامة المتداولة في ميناء مصراتة، حيث بلغت أكبر نسبة لها 45.4% و 44.3% من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء عامي 1987م و 1988م على الترتيب، في حين تتخفّض نسبتها في بقية الأعوام، بحيث لم تتجاوز 38.4% من جملة البضائع المتداولة، وقد سجلت في عام 1991م أقل نسبة للبضائع العامة بلغت 30.7%.

ومن بيانات الملحق (19) الذي يوضح لنا تصنيف البضائع العامة المفرغة بميناء مصراتة، حسب طرق تغليفها والشكل (56) نلاحظ الآتي:-

1- أن البضائع المعبأة في أكياس، تشكل معظم البضائع العامة المفرغة في ميناء مصراتة، حيث تزيد نسبتها عن 55% خلال فترة الدراسة، باستثناء عام 1989م الذي انخفضت فيه نسبة الأكياس انخفاضاً كبيراً، فقد انخفضت كمية الأكياس من 407610 طن بنسبة 62.1% عام 1988م، إلى 194.500 طن بنسبة 38.4% عام 1989م، ويرجع هذا الانخفاض إلى زيادة كمية الطرود والصناديق زيادة كبيرة في هذا العام، أما أعلى نسبة للأكياس فقد بلغت 66.7% من جملة البضائع العامة المفرغة في عام 1992م.

2- تحتل الطرود والصناديق المرتبة الثانية، ماعدا عامي 1988م و 1990م، الذي تراجعت فيه إلى المرتبة الثالثة، فقد تراوحت نسبتها ما بين 10.1% و 30.8% من جملة البضائع العامة المفرغة عامي 1988م و 1989م على الترتيب.

3- بدأت نسبة الربط في الارتفاع فيما بين عامي 1988م و 1990م، حيث ارتفعت نسبتها من 10.8% إلى 23% من جملة البضائع العامة المفرغة بالميناء، ثم انخفضت نسبتها حتى وصلت إلى أقل نسبة لها في عام 1992م.

بلغت 2.2%، ثم ارتفعت إلى 14.9% في العام التالي.
4- تأتي بعد ذلك الحاويات، التي تتأرجح نسبتها ارتفاعاً وانخفاضاً من عام لآخر، فقد تراوحت نسبتها بين 3.6% و 8% عامي 1992 و 1989م على الترتيب.

5- تقل نسبة الحيوانات الحية والسيارات من جملة البضائع العامة المفرغة بالميناء، حيث تراوحت نسبة الحيوانات الحية بين 1.7% و 6.7% عامي 1990م و 1987م على الترتيب، أما السيارات فقد فرغت أكبر كمية منها عام 1988م، بلغت نسبتها 5.3%، ثم بدأت في الانخفاض حتى وصلت إلى 0.1% عام 1993م.

رابعاً: مركز الموانئ الليبية بين موانئ دول اتحاد المغرب العربي :

سنقوم بدراسة مكانة الموانئ الليبية ومركزها بين موانئ المغرب العربي، من خلال كمية البضائع المفرغة والبضائع المشحونة في موانئ المغرب العربي.

1- مركز الموانئ الليبية بين موانئ المغرب العربي حسب كمية البضائع المفرغة:-
من بيانات الملحق (20) الذي يوضح لنا كمية البضائع المفرغة بموانئ المغرب العربي لعام 1991م، والخريطة (57) نلاحظ الآتي:-

أ- تحتل موانئ المملكة المغربية المركز الأول بين موانئ المغرب العربي، حيث بلغت كمية البضائع المفرغة بموانئها نحو 17.914.000 طن، تشكل ما نسبته 32.5% من إجمالي البضائع المفرغة، وتستقبل المغرب وارداتها عبر ثمان موانئ، يأتي على رأسها ميناء الدار البيضاء، الذي ساهم بنسبة 12% من إجمالي البضائع المفرغة عام 1991م، ثم ميناء المحمدية بنسبة 8.5%، أما بقية الموانئ وهي الجرف الأصفر، أسفي، أكادير، الناظور، وطنجة، القنيطرة،

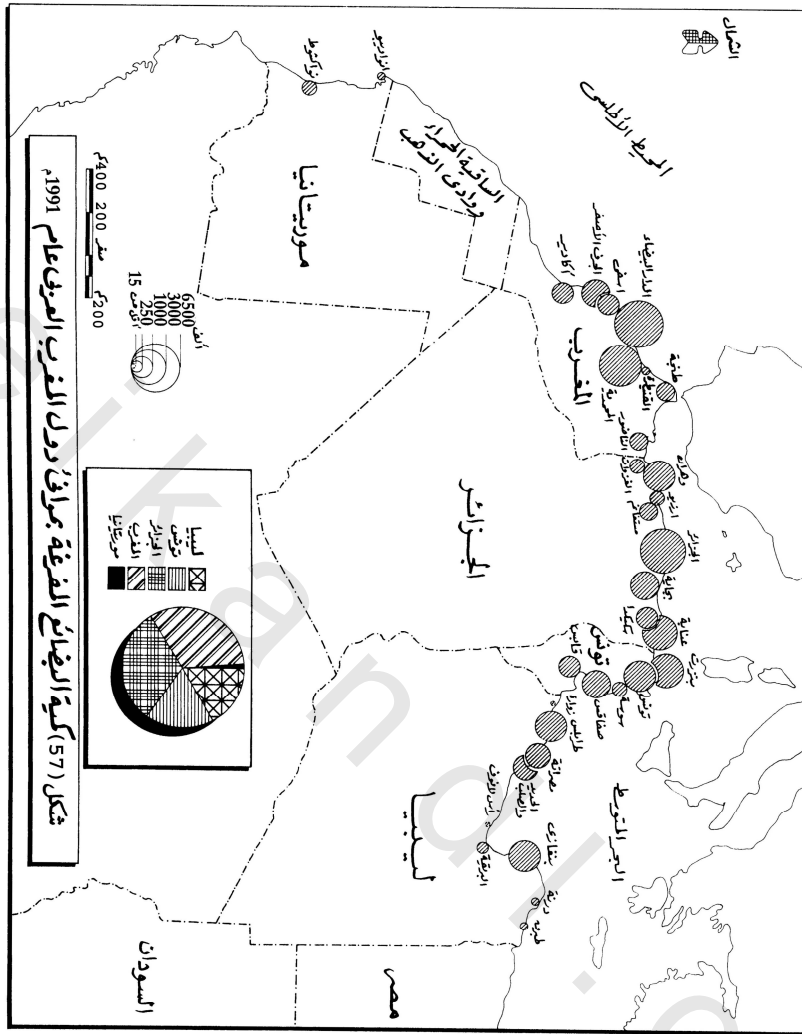
فقد ساهمت بنسب 3.7%، 2.4%، 1.8%، 1.7%، 1.4%، 0.3% على الترتيب، ويعود ارتفاع كمية البضائع المفرغة بدولة المغرب إلى كبر حجمها السكاني، حيث أنها أكبر دول المغرب العربي من حيث عدد السكان، إضافة إلى أنها تستورد كميات كبيرة من النفط الخام، بلغت كميته عام 1988م حوالي 6.882 طن⁽¹⁾.

ب- ترتفع نسبة مساهمة الموانئ الجزائرية من إجمالي البضائع المفرغة بموانئ المغرب العربي، حيث ساهمت بنسبة 31.8%، ويبلغ عدد الموانئ الجزائرية أحد عشر ميناء، أهمها ميناء العاصمة الجزائر، الذي ساهم بنسبة 9.9% من إجمالي البضائع المفرغة، ثم موانئ عنابة، وهران، بجاية، سكيكدا، مستغانم، التي ساهمت بنسب 5.6%، 5.3%، 4%، 2.5%، 1.7%، على الترتيب، أما موانئ الغزوات، أرزيو، تنس، جيجل، دلس، فقد ساهمت بنسب بسيطة لم تتجاوز 0.8%، ملحق (20).

ج- تأتي الموانئ التونسية في المركز الثالث، حيث ساهمت بنسبة 17.6% من إجمالي البضائع المفرغة بموانئ المغرب العربي، ويحتل ميناء بنزرت المركز الأول بين الموانئ التونسية في حجم حركة النقل البحري منذ أوائل الثمانينات، خاصة بعد إنشاء معمل تكرير النفط في بنزرت، ففي عام 1982م مثل النفط أكثر من 90%⁽²⁾ من حركة النقل بالميناء، وقد ساهم الميناء في عام

(1) المملكة المغربية، وزارة التخطيط : مديرية الإحصاء، النشرة الإحصائية السنوية للمغرب 1989م، ص 235.

(2) فتحي محمد أبو عيانه، جغرافية تونس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص ص 191 - 192.



1991م بنسبة 5.9% من إجمالي البضائع المرفقة بموانئ المغرب العربي،
 أتى بعده ميناء تونس بنسبة 4.9%، ثم ميناء صفاقس بنسبة 3.8%، أما ميناء
 قابس وسوسة فقد ساهما بنسبة 2% و 0.9% على الترتيب.

د- تأتي بعد ذلك الموانئ الليبية، حيث شكلت البضائع المرفقة بها ما نسبته
 16.6% من إجمالي البضائع المرفقة بموانئ المغرب العربي، وتتركز حركة

الواردات في موانئ طرابلس وبنغازي ومصراتة وميناء الحديد والصلب، حيث ساهمت حسب الترتيب، بنسب 4.9%، 4.7%، 3.1%، 2.7% من إجمالي البضائع المفرغة، أما بقية الموانئ فقد ساهمت بأقل من 0.5%، أنظر إلى الملحق (20). وتراجع ترتيب الموانئ الليبية إلى المركز الرابع لا يقلل من أهميتها، إذ يعود هذا التراجع إلى قلة عدد السكان في ليبيا مقارنة بدول المغرب العربي الأخرى، إذ يلاحظ أن ترتيب موانئ دول المغرب العربي من حيث حجم البضائع المفرغة، يأخذ نفس ترتيب الدول حسب حجمها السكاني.

هـ- تقل نسبة مساهمة الموانئ الموريتانية من إجمالي البضائع المفرغة بموانئ المغرب العربي، إذ بلغت 1.4%، ويعتبر ميناء نواكشوط ميناء الواردات الرئيسي في موريتانيا، حيث ساهم بنسبة 1.1% من إجمالي البضائع المفرغة بموانئ المغرب العربي أما ميناء موريتانيا الثاني - انواذيبو - فقد ساهم بنسبة ضئيلة بلغت 0.27%، ويعود انخفاض البضائع المفرغة بالموانئ الموريتانية، إلى قلة عدد السكان وضعف الاقتصاد الوطني الموريتاني.

2- مركز الموانئ الليبية بين موانئ المغرب العربي حسب كمية البضائع المشحونة:
من بيانات الملحق (21) الذي يوضح لنا كمية البضائع المشحونة بموانئ

المغرب العربي لعام 1991م، والخريطة (58) نلاحظ ما يلي:-

أ-تستأثر الموانئ الليبية بما نسبته 42.4% من إجمالي البضائع المشحونة بموانئ المغرب العربي، ويمثل النفط معظم هذه النسبة، فقد احتل ميناء السدرة المركز الأول بين موانئ المغرب العربي، حيث بلغت كمية النفط المصدر عن طريقه حوالي 26.704.000 طن، وهو ما يعادل نسبة 15% من إجمالي البضائع المشحونة، في حين احتلت موانئ الزويتينة، رأس لانوف،

الحريقة، البريقة ، المراكز الخامس (7.7%)، والسادس (7.3%) والسابع (6.4%) والتاسع (5.8%) على الترتيب، أما بقية الموانئ التجارية، فقد ساهمت مجتمعة بنسبة ضئيلة، لم تصل إلى 0.2% من إجمالي البضائع المشحونة، خريطة (58).

ب- تأتي الموانئ الجزائرية في المركز الثاني بين موانئ المغرب العربي، حيث ساهمت بنسبة 37% من إجمالي البضائع المشحونة، ويلاحظ أن هناك تشابهاً واضحاً بين الموانئ الجزائرية والموانئ الليبية، من حيث إن معظم البضائع المشحونة منها عبارة عن النفط الخام والغاز الطبيعي، وتصدر الجزائر النفط والغاز عن طريق أربع موانئ رئيسية⁽¹⁾ هي، بطيوة (13.4%) وسكيكدا (9.3%) وارزيو (8.2%) وبجاية (4.6%)، وقد جاءت هذه الموانئ الأربعة في مراكز متقدمة بين موانئ المغرب العربي، فكان ترتيبها حسب ما ذكرت، الثاني والثالث والرابع والعاشر. ملحق (21). أما بقية الموانئ الجزائرية وهي الجزائر، وهران، عنابة، مستغانم، الغزوات، تنس، جيجل، فتتخفص بها كمية البضائع المشحونة وقد سجل ميناء عنابة أعلى نسبة بلغت 0.6% من إجمالي البضائع المشحونة بموانئ المغرب العربي.

ج- تحتل موانئ المملكة المغربية المركز الثالث بين موانئ المغرب العربي، فقد بلغت كمية البضائع المشحونة منها حوالي 18.305.000 طن، بنسبة

(1) تصدر الجزائر نفط حقل زرزايتين القريب من الحدود الليبية، عن طريق ميناء الصخيرة التونسي، حيث مد خط أنابيب من عين أميناس إلى ميناء الصخيرة بطول 775 كيلو متر، أنظر:- محمد خميس الزوكة، في جغرافية العالم العربي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1986، ص 526.

10.2% من إجمالي البضائع المشحونة، ويأتي الفوسفات في مقدمة الصادرات المغربية، إذ يتوافر بالمغرب حوالي $\frac{3}{4}$ الاحتياطي العالمي من الفوسفات، الأمر الذي جعل منه أول المصدرين وثالث المنتجين بعد الولايات المتحدة والاتحاد السوفييتي سابقاً⁽¹⁾، ويصدر معظم الفوسفات عن طريق مينائي الدار البيضاء وأسفي⁽²⁾، اللذين ساهما بنسبة 4.6%، و 1.9% على الترتيب، كما ساهم ميناء الجرف الأصفر بنسبة 1.6%، ومعظم صادرات هذا الميناء من المواد الكيماوية، أما بقية الموانئ وهي المحمدية، القنيطرة، طنجة، الناظور، أكادير، فتتخفف بها كمية البضائع المشحونة، إذ لم تتجاوز نسبة 0.5 % من إجمالي البضائع المشحونة، ملحق(21)، وتتكون صادراتها من الحديد و النحاس والحاصلات الزراعية والأسمك.

د- تقل نسبة مساهمة الموانئ الموريتانية من إجمالي البضائع المشحونة بموانئ المغرب العربي، إذ بلغت نسبتها 6.6 %، ويمثل الحديد معظم الصادرات الموريتانية، الذي يصدر عن طريق ميناء المنجمي (بوان سنترال)⁽³⁾، حيث بلغت نسبة مساهمته 6.4 % من إجمالي البضائع المشحونة، وبذلك يكون ترتيبه الثامن بين موانئ المغرب العربي، أما ميناء نواذيبو ونواكشوط، فتتخفف بهما نسبة البضائع المشحونة، حيث بلغت 0.16 % و 0.01 % على الترتيب.

(1) المملكة المغربية، مرجع سبق ذكره، ص 70.

(2) نفس المرجع السابق، ص 235

(3) نصر السيد نصر، وآخرون، الجمهورية الإسلامية الموريتانية، دراسة مسحية شاملة،

معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1978م، ص ص 716 - 717.

التونسية، ميناء بنزرت وصفافس وقابس، حيث ساهمت بنسب 0.9 % و 0.87% و 0.84% على الترتيب، وتتمثل البضائع المشحونة من ميناء بنزرت في المنتجات النفطية التي تشحن إلى بقية الموانئ التونسية، أما ميناء صفاقس فيعتبر الفوسفات والملح وزيت الزيتون أهم صادراته، في حين يعتبر الفوسفوريك أبرز صادرات ميناء قابس.⁽¹⁾ أما بقية الموانئ وهي جرجيس وتونس وسوسة، فقد ساهمت بنسب 0.58 %، 0.25 %، 0.14 % على الترتيب، وتتمثل صادراتها في المنتجات الزراعية وزيت الزيتون والملح ولب الورق والمنسوجات⁽²⁾، وغيرها من المصنوعات.

وهكذا نستخلص من دراسة النشاط في الموانئ الليبية ما يلي:

1- تحتل الواردات نسبة كبيرة بالمقارنة بالصادرات - باستثناء النفط ومشتقاته - وذلك لكون الموانئ التجارية موانئ استيراد بالدرجة الأولى، وتتركز الواردات أساساً في البضائع العامة ثم البضائع الصب (السائبة) الجاف المتمثل في الحبوب، أما الصادرات فإنها تمثل نسبة ضئيلة، ويستحوذ ميناء مصراتة وطرابلس على معظم هذه النسبة.

2- الأثر الواضح للعوامل السياسية والاقتصادية على حركة النشاط بالموانئ الليبية، حيث لاحظنا انخفاض الواردات في النصف الأول من الثمانينات بسبب الظروف الاقتصادية الناتجة عن الأزمة العالمية للنفط، كما لاحظنا انخفاض الصادرات الليبية من النفط بعد عام 1970م، نتيجة لسياسة حكومة الثورة الهادفة إلى المحافظة على الثروة النفطية. كما يظهر أثر العامل السياسي في

(1) فتحي محمد أبو عيانة، مرجع سبق ذكره، ص ص 192 - 193

(2) نفس المرجع السابق، ص ص 192 - 194

الارتفاع المفاجئ والكبير لحركة نقل الركاب في الموانئ الليبية بعد الحظر الجوي المفروض على ليبيا منذ 15/4/1992م.

3- زيادة كمية الأسماك المفرغة بالموانئ الليبية بنسبة كبيرة، نظراً للاهتمام الذي توليه أمانة الثروة البحرية لدعم هذا النشاط، وقد استحوذ ميناء زوارة على أكثر من نصف كمية الأسماك المفرغة بالموانئ الليبية وذلك لتخصّصه في هذا النشاط.

4- تفوق نسبة البضائع الصب وخاصة الصب السائل -المتنل في الوقود- على البضائع العامة في معظم الموانئ الليبية، باستثناء ميناء طرابلس الذي تقل به نسبة البضائع الصب، وذلك لقربه من مصفاة الزاوية لتكرير النفط.

5- تتفوق الموانئ الليبية على موانئ المغرب العربي في نسبة الصادرات، حيث شكلت الصادرات الليبية - المتمثلة في النفط الخام - ما نسبته 42.4 % من إجمالي صادرات دول المغرب العربي، أما الواردات فإن الموانئ الليبية تأتي في المركز الرابع، ويرجع ذلك إلى قلة عدد السكان مقارنة بباقي دول المغرب العربي.