

حركة النقل البحري بميناء طرابلس وانعكاساتها على منطقة الظهير والنظير

د. مصطفى أحمد الفرجاني - كلية الآداب زوارة - جامعة الزاوية

المقدمة :

يعد ميناء طرابلس أحد المنافذ البحرية الواقعة على الساحل الليبي والذي يتميز بحركة ملاحية جيدة مع العالم الخارجي لخدمة المنطقة وكذلك من خلال اتصاله بالموانئ العالمية عبر حركة النقل البحري الخارجية ودورها في خدمة التجارة لمنطقة الدراسة والأقاليم المجاورة والتي تمثل منطقة الظهير للساحل ، حيث يقع الميناء والمدينة في شمال غرب ليبيا ، كما أن حركة النقل البحري لمدينة طرابلس تقوم بدور فعال ومهم في خدمة حركة التجارة بين ميناء طرابلس وموانئ ليبيا بصفة خاصة وكذلك اتصال الميناء بالعالم الخارجي بصفة عامة ، ويعتمد ميناء طرابلس اعتمادا كبيرا على حركة النقل البحري عبر الأسطول التجاري الليبي والأساطيل التجارية البحرية للدول الصديقة والشقيقة والعالمية في حركة التبادل التجاري.

يهدف ميناء طرابلس إلى نمو وتطور اقتصاد البلاد من خلال حركة التبادل التجاري مع دول العالم من خلال الصادرات والواردات وتطور الحجم التجاري، والميناء يخدم منطقة الظهير والتي تمثل مناطق التجمع العمراني والمناطق الزراعية والصناعية ، وقد انعكس ذلك على تطور حركة السكان اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وكذلك النهوض بالتنمية بشكل عام داخل البلاد.

يرتكز ميناء طرابلس على إقليم خصب من الناحية الاقتصادية والبشرية فهو يتميز بكثافة سكانية عالية وموارد اقتصادية متنوعة وتتحكم المدينة في العديد من العقد التي تربط وسائل النقل والتي تخدم ميناء طرابلس مع منطقة الظهير ، بيد أن في الأونة الأخيرة تضاءلت حركة النقل البحري في الميناء مع الخارج من خلال الحركة التجارية الخارجية التي يقدمها الميناء لعقود طويلة ؛ نتيجة الظروف السياسية والأمنية التي تمر بها البلاد في السنوات الخمس الأخيرة وكذلك نتيجة للركود الاقتصادي الذي يمر به العالم بشكل عام وليبيا بشكل خاص .

أهمية الموضوع :

- 1- تهدف الدراسة إلى إيجاد حلول تسهم في معالجة مشكلة تدني حركة النقل البحري بميناء طرابلس.
- 2- المحافظة على مكانة هذا المرفق المهم تاريخيا وحضاريا وذلك من خلال تسليط الضوء على المشكلات التي يعانيها الميناء.

- 3- تهدف الدراسة إلى الرفع من نشاط حركة السفن التجارية العاملة بميناء طرابلس الوطنية منها والأجنبية وتوفير الإمكانيات كافة إليها.
- 4- تحسين وتنظيم عملية الشحن والتفريغ (المناولة) وعدم تأخر السفن بالأرصفة داخل الميناء سواء كانت في حالة التفريغ أم في حالة الشحن.
- فرضيات الدراسة :**

يمكن صياغتها في ضوء طبيعة المشاكل المثارة من خلال معرفة الصلة بين السبب والمسبب وإيجاد حلول مفترضة لمشكلة البحث ، وفرضيات البحث ستكون على النحو التالي:

- 1- إن حركة النقل البحري في ميناء طرابلس غير متوازنة من حيث التكافؤ بين التبادل التجاري من حيث الصادرات والواردات من فترة إلى أخرى وخاصة في السنوات الأخيرة.
- 2- وجود علاقة ارتباط بين حركة النقل البحري ووسائل النقل الأخرى بميناء طرابلس.
- 3- انتقال حركة النقل البحري خاصة التجاري منها إلى موانئ محلية بشكل كبير بدلا من ميناء طرابلس ، مما أدى إلى تهميش دور حركة النقل البحري والتجارة الخارجية في الميناء .
- 4- يفتقر الميناء إلى وجود المرافق والمراسي الجيدة.

أهداف الدراسة :

- 1- التعرف على ملاءمة متطلبات كثافة الحركة الداخلية والخارجية للظهير والنظير ومدى تأثير الميناء بذلك.
- 2- إلقاء الضوء على أهم المشاكل والسلبيات التي تواجه حركة النقل البحري واقتراح أنجح الحلول لها.
- 3- وضع خطط مستقبلية للنهوض بحركة النقل البحري في ميناء طرابلس.

الموقع الجغرافي :

يعد ميناء طرابلس من المواقع الاستراتيجية على الخريطة الجغرافية عربيا وأفريقيا ، حيث يقع على ساحل البحر المتوسط ويصل تأثيره إلى داخل القارة الإفريقية إضافة إلى أنه يتوسط الموانئ العربية الواقعة على ساحل المتوسط مكوناً معبرا للتواصل بين الشرق والغرب .

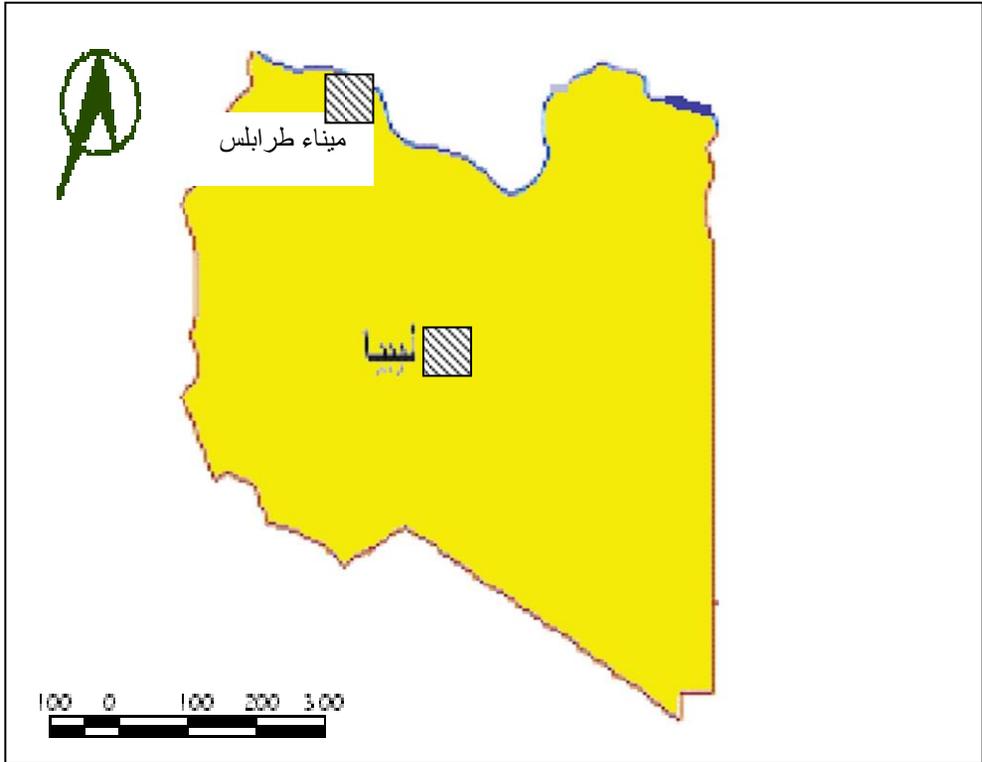
يقع الميناء في شمال غرب ليبيا عند دائرة عرض 32.54 شمالا وخط طول 13.11 شرقا وهو أهم وأكبر الموانئ الليبية البحرية التجارية ، وذلك لأن ظهير الميناء يحتضن أكبر نسبة من السكان في ليبيا أي حوالي (60 %) من مجموع السكان الذين يرتبطون بخدماته بالإضافة إلى وجوده وسط أغنى المناطق الزراعية والصناعية بالبلاد .

تتمثل أهمية موقع ميناء طرابلس - أيضا - في حركة السفن التجارية القارية التي تعبر القارات عبر المحيطات والبحارين والتي تمر عبر البحر الأحمر والمتوسط

مروراً بقناة السويس التي تربط بين جنوب آسيا وشمال وغرب أوروبا والأمريكيتين وذلك من خلال تزويدها بالوقود والخدمات كافة ، بالإضافة إلى سفن العبور والمتمثلة في إعادة الشحن والتفريغ إذ يؤثر هذا العامل الطبيعي اقتصادياً ويبرز هذا التأثير من حيث عدم حمل كميات كبيرة من الوقود وتكون في العادة على حساب الحمولة⁽¹⁾.

يعتبر ميناء طرابلس البحري من أقرب الموانئ الليبية لأهم المناطق التي تؤدي دور النظير وهي الدول الأوروبية حيث إن الخط الواصل بين الميناء وموانئ إيطاليا وفرنسا أقصر من الخط الواصل بين موانئ بنغازي ومصراته وطبرق⁽²⁾. فموقع الميناء يتأثر بعاملين رئيسيين هما العامل الجغرافي الذي يرتبط بالمنطقة المقابلة وتعرف بالنظير والعامل الاقتصادي الذي يرتبط بالجزء العمراني من الأرض ويسمى الظهير وفيما بين النظير والظهير يتحدد موقع الميناء كوسيط بينهما⁽³⁾.

خريطة (1) موقع ميناء طرابلس البحري بليبيا



المصدر: عمل الباحث استناد الأطلس الوطني

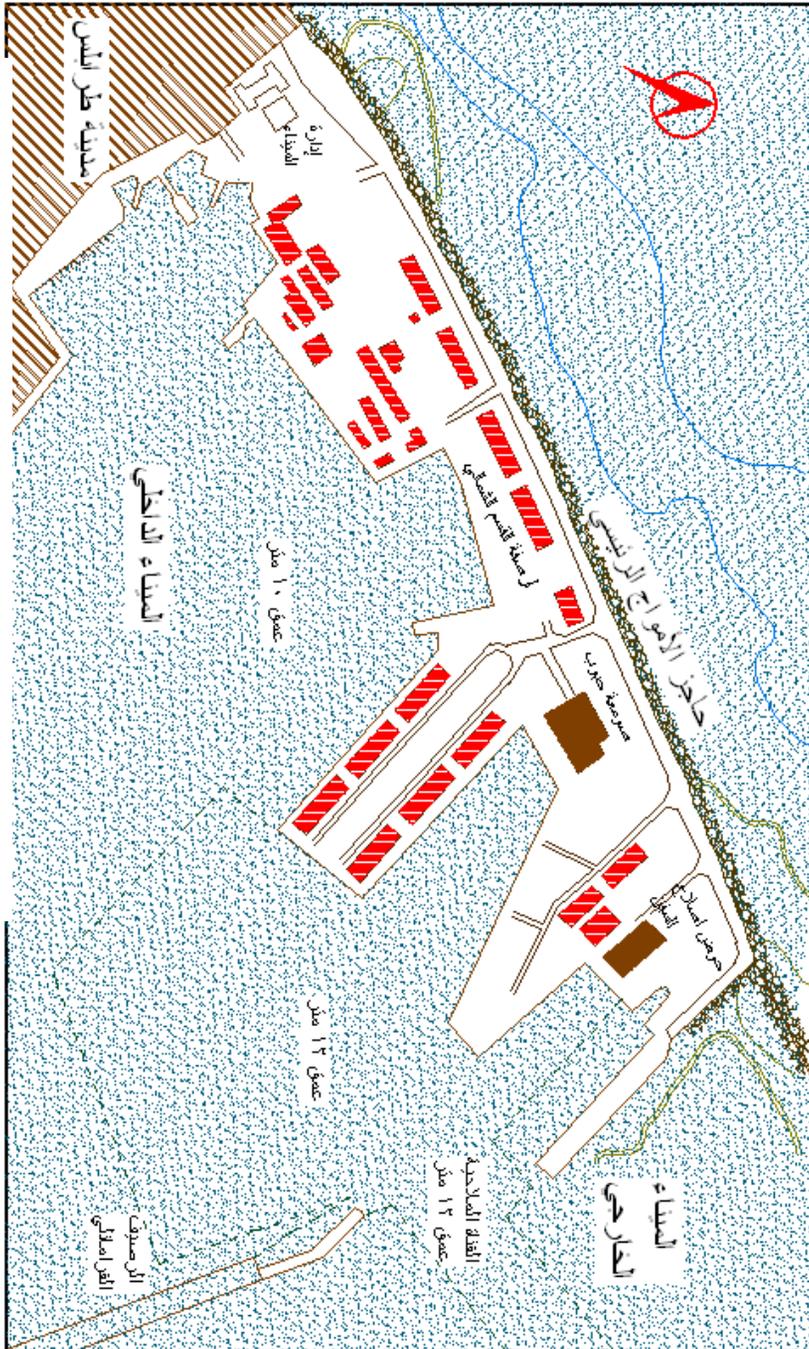
مورفولوجية ميناء طرابلس البحري :

يتكون ميناء طرابلس من حوضين رئيسيين هما: الميناء الداخلي والميناء الخارجي، وتتم جميع عمليات الشحن والتفريغ وكذلك حركة نقل الركاب في الميناء الداخلي، والخريطة رقم (2) توضح ذلك.

تبلغ المساحة المائية لميناء طرابلس بقسميه الداخلي والخارجي حوالي $(5.893.750 \text{ م}^2)$ وتتحصر بين حاجز الأمواج الرئيسي الذي يبلغ طوله حوالي (4500 متر)، وبين حاجز الأمواج الشرقي بطول (2250 متراً)، وتعمل هذه الحواجز على حماية الميناء من الرياح الشمالية بأنواعها. وقد تبدو المساحة المائية للميناء كبيرة جداً، غير أن ذلك يختلف عن الواقع؛ نظراً لأن الجزء المستغل فعلاً من هذه المساحة هو الميناء الداخلي، الذي تبلغ مساحته المائية حوالي $(1.825.000 \text{ م}^2)$ ، منها (587.500 م^2) بعمق 12 متراً، والباقي تتراوح أعماقها ما بين 5.5 إلى 10 أمتار، أما الميناء الخارجي فعلى الرغم من كبر مساحته المائية والتي تبلغ حوالي $(4.068.750 \text{ م}^2)$ ، إلا أن الصالح منها للملاحة بلغ حوالي (355.000 م^2) وهذه المساحة عبارة عن الفتاة الملاحية التي تربط بين الميناء الداخلي والأعماق الكبيرة بالبحر.

- أرصفة الميناء التجاري :

للميناء التجاري (34) رصيفاً، يتراوح عمقها التصميمي ما بين 8-12م ويزيد طولها عن (5) كيلو مترات (8390م)، وهو ما يمثل 71% من مجموع أطوال الأرصفة الموجودة بميناء طرابلس. أما من حيث توزيعها الجغرافي، فإن 74.2% من الأرصفة التجارية تقع في شمال المرفأ الداخلي، ملاصقة لحاجز الأمواج الشمالي، وهي الأرصفة المرقمة من 5 إلى 31، بينما تقع بقية الأرصفة شرق وجنوب شرق المرفأ الداخلي، وتعرف هذه الأرصفة محلياً باسم ميناء الشعاب، أما من حيث التسهيلات في الخدمات البحرية التي يقدمها ميناء طرابلس للسفن التي تتراده من قاطرات السحب، وزوارق الإرشاد، والزوارق الصحية، والمواعين، والروافع البحرية، وناقلات المياه والوقود وغيرها من المعدات، فيوجد بالميناء عدد (3) قاطرات سحب بقوة (2400) حصان، وقاطرتان بقوة (1600) حصان، وعدد (4) قاطرات بقوة (60) حصاناً وتستخدم هذه القاطرات في مساعدة حركة السفن بالميناء.



المصدر:- British Admiralty, Chart 248, Taunton, 1989.

كما يوجد بالميناء زورقان للإرشاد وزورقان للإسعاف، وناقلتان إحداهما للمياه وأخرى للوقود وحمولتهما تستخدمان لتموين السفن بالمياه والوقود، كما يوجد بالميناء عدد (4) رافعات بحرية تتراوح حمولاتها بين (100 إلى 200) طن، و(3) مواعين بحرية، كما يملك الميناء كراكة واحدة سعة 9000 لتر لتطهير المياه من الرواسب، الرملية وواحدة لمكافحة التلوث.

كما يقدم الميناء التسهيلات في المعدات والآلات الميكانيكية التي تخدم أرصفة البضائع العامة بصفة خاصة، وتتكون من 196 رافعة شوكية بحمولات مختلفة و 44 مقطورة و 13 رأس قطر، كما يوجد بالميناء 20 رافعة رصيف كهربائية و 21 رافعة بحمولات.

تطور حركة النقل بميناء طرابلس من 2010 إلى 2013 م

إن حجم الواردات يشكل مؤشراً مرتفعاً من خلال الأرقام المدونة لأنواع السلع المختلفة في الجدول رقم 1 ويرجع ذلك؛ لأن ليبيا تعتبر من الدول النامية والتي لم تتقدم في مجال التصنيع وتوفير احتياجاتها محلياً وإنما تعتمد على استيراد أكبر حجم من البضائع المصنعة ونصف المصنعة من الخارج والتي تعتمد على استيراد الكم الأكبر منها عن طريق ميناء طرابلس الذي تصل من خلاله العديد من أنواع السلع والبضائع، ففي عام 2010 م وصل حجم البضائع المستوردة عن طريق ميناء طرابلس حوالي (2.3) مليون طن وقد شملت أنواعاً مختلفة من السلع إذ تصدرت البضائع المنقولة على شكل صناديق وطرود وكان نصيبها من مجموع الواردات الكلية حوالي (290) ألف طن وكانت تمثل سلع الأرز والزيت النباتي والطماطم المعلب والألبان المجمدة والشاي والمواد المنزلية والأثاث والأسمدة وقطع الغيار والبضائع⁴ عامة وكذلك المعدات الكهربائية، وقد مثلت الدول الصناعية المصدرة لتلك البضائع دول شمال غرب أوروبا وجنوب آسيا وكذلك تركيا واليونان ومالطا ومصر وتونس والمغرب.

أما البضائع المستوردة على شكل أكياس فكان حجم المنقول إلى ميناء طرابلس خلال نفس العام حوالي (777) ألف طن وقد شملت السلع: الدقيق والأرز والسكر والأعلاف والأسمدة والأسمنت والصودا الكاوية وملح الطعام والأسماك المثلجة، وقد تم استيراد تلك السلع من مختلف قارات العالم من عدة دول أهمها إيطاليا وأوكرانيا ومصر وتونس وكوبا والسودان وتايلاند واليونان وأسبانيا.

أما السلع والبضائع المنقولة في حاويات فقد سيطرت على معظم السلع المفرغة في ميناء طرابلس، وقد كانت الكمية حوالي (394) ألف طن وتضم سلع الأقمشة والمنسوجات والمواد المنزلية والأثاث والصابون والسيارات، والإطارات، وقطع الغيار والمواد الكيماوية والبلاط والرخام والملابس والبطاطين. وتستورد تلك البضائع من تركيا وإيطاليا والمغرب وكوريا والصين وألمانيا.

وفيما يخص البضائع الجافة فنجد أن نصيبها مرتفع إذ وصل إلى (550) ألف طن في تلك السنة وقد شملت السلع: بضائع القمح والسكر واللحوم والأسماك

والذرة وأسطوانات الغاز وقد تم استيرادها من كل من إيطاليا ومصر والمغرب وبريطانيا والدنمارك واستراليا.

أما بضائع الربط فقد وصلت الكمية المفرغة بميناء طرابلس في نفس السنة حوالي (54) ألف طن وقد شملت السلع البضائع المتمثلة في المعدات الكهربائية وقطع الغيار والمواد الأولية وحديد التسليح والأخشاب والأنابيب وكذلك البضائع العامة وأنابيب المياه والورق ، وقد تم استيرادها من إيطاليا والبرازيل وتشيلي وألمانيا وفرنسا والهند واندونيسيا ، أما أقل البضائع المستوردة عن طريق ميناء طرابلس فكانت تلك السلع والتي تستورد في براميل ، فقد كانت الكمية منخفضة جداً إذ وصلت إلى (4141) طن فكانت تمثل المعدات الكهربائية والمواد الكيماوية والمواد الخام وكانت تستورد من إيطاليا وبريطانيا وألمانيا وكوريا .

جدول (1) يبين توزيع الكمية المستوردة عن طريق ميناء طرابلس خلال الفترة من 2010 إلى 2013

السنة	2010	2011	2012	2013
أنواع السلع	الكمية بالطن	الكمية بالطن	الكمية بالطن	الكمية بالطن
بضائع فيا لحاويات	509363	394834	446702	366610
بضائع في صناديق	290063	251443	262886	246703
بضائع مكيسة	777389	743812	604366	731460
السوانب الجافة	550631	321362	327974	321261
السوانب السائلة	146499	143839	114285	83093
بضائع ربط	54437	46890	50866	49067
بضائع في البراميل	4141	1126	6626	5031
المجموع	2.332523	1.903.306	1.13.705	2.175.348

المصدر : مكتب الإحصاء والتوثيق - ميناء طرابلس البحري

من خلال الجدول رقم (1) ومما سبق ذكره نستخلص النقاط الآتية :

1- سيطرة البضائع المنقولة على شكل أكياس على معظم الواردات المفرغة في ميناء طرابلس ويرجع ذلك بأن معظمها يمثل المواد الغذائية والتي يعتمد عليها المواطن في حياته اليومية ولم تنتج محلياً مثل السكر والأرز والقمح والذرة بالإضافة إلى ذلك الأسمنت الذي يستورد من الخارج بالرغم من المصانع المنتجة لهذه السلعة إلا أنها لا تغطي السوق المحلي ؛ نتيجة لتدني نسبة الإنتاج المحلي بسبب الظروف السياسية التي تمر بها البلاد .

2- من خلال الجدول نلاحظ مدى إسهامات نقل البضائع بالحاويات وبحجم كبير من السلع المستوردة والمفرغة بميناء طرابلس ؛ ويرجع ذلك للمحافظة على سلامة البضائع والسلع داخل الحاويات وعدم تعرضها للكسر والتلف وتأثير الظروف المناخية والطبيعية عليها.

3- لقد تكررت مجموعة من الدول في حجم البضائع المصدرة إلى ليبيا ؛ ويرجع ذلك إلى قربها من ليبيا أو الروابط الاقتصادية والسياسية الجيدة بين ليبيا وتلك الدول مثل إيطاليا ومصر وتركيا وتونس وكوريا وغيرها .

المجال الأرضي والمجال البحري لميناء طرابلس : أولاً- المجال الأرضي (الظهير) :

يعرف الظهير بأنه 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 لها ارتفعت وازدادت قيمة موقع الميناء الوسيط.⁽⁵⁾

ويعد تحديد الظهير لأي ميناء تحديداً دقيقاً أمراً في غاية الصعوبة وذلك للتشابك والتداخل الشديد بين ظهيرات الموانئ نتيجة لقربها من بعضها البعض وتوافر العديد من العقد التي تربط شبكة النقل بجميع أنواعها بالمدن الليبية كافة بشكل عام ومنطقة طرابلس بصفة خاصة، إذ إن ميناء طرابلس لا يخدم المناطق المحيطة به فقط بل يخدم كذلك الأقاليم الجنوبية للبلاد ، فهو المنفذ الرئيس لصادرات وواردات منطقة شمال وجنوب غرب ليبيا .

وبالرغم من ذلك التطور لميناء مصراته إلا أن ميناء طرابلس لا يقل أهمية عن غيره من الموانئ الليبية بالرغم من تراجع قلة حركة وحجم النقل والتجارة للميناء في السنوات الأخيرة إلا أنه يمتلك منطقة ظهير تتمتع بالاتساع والتنوع الجغرافي والمناخي وكذلك تنوع في الموارد الطبيعية بالإضافة إلى ذلك ارتفاع الكثافة السكانية والتي تمثل أكثر من نصف سكان ليبيا والتي تنتشر في منطقة الظهير للميناء ومدى احتياج تلك الكثافة من السكان إلى وسائل النقل لتوفير متطلباتهم في حياتهم اليومية سواءً من الداخل أو الخارج.

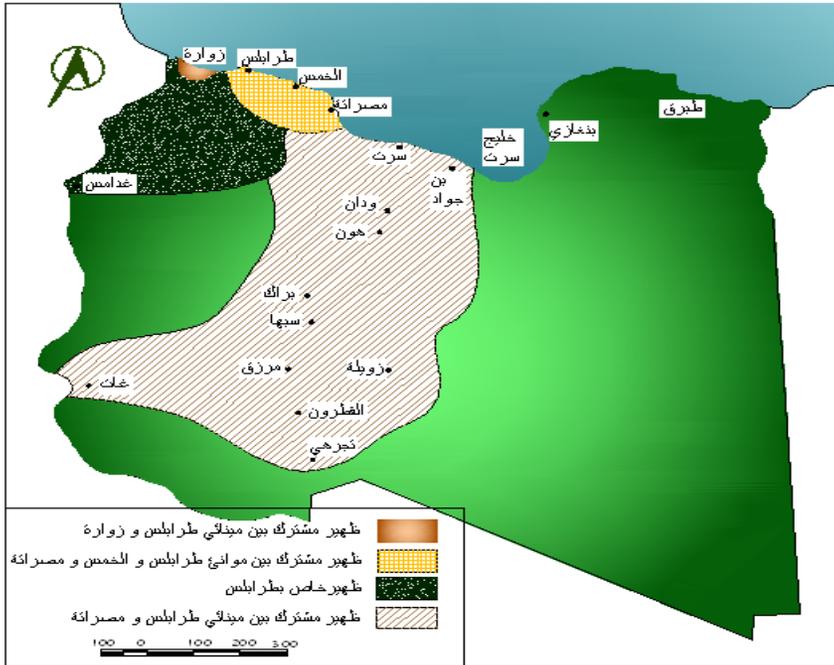
1- (الواردات) :

يختلف توزيع واردات ميناء طرابلس من البضائع العامة داخل البلاد من سلعة إلى أخرى، وذلك حسب طبيعة السلعة والجهة المستوردة منها ، ويمكن اعتبار المنطقة الممتدة من مصراته شرقاً حتى رأس اجدير غرباً عند الحدود التونسية منطقة ظهير مشترك من خلال توزيع البضائع المستوردة ؛ نتيجة لتداخل الموانئ التجارية في منطقة الدراسة وأصبحت تؤدي جميعها نفس الغرض في التصدير والاستيراد لمنطقة الظهير، وقد نتج عن هذا التداخل في منطقة الظهير الاستيرادي واتصال الموانئ التجارية بالمنطقة أهمية اقتصادية كبيرة وكذلك بحكم موقعها في منطقة ذات كثافة سكانية عالية ورقعة جغرافية شاسعة ، ويمكن ملاحظة هذا التداخل بوضوح في المنطقة الممتدة من طرابلس إلى الخمس شرقاً ومن طرابلس إلى زوارة غرباً ؛ لتنتشر كل من موانئ طرابلس والخمس وزوارة

في خدمة الظهير ، ولكن العبء الأكبر كان متركزاً على ميناء طرابلس ؛ لما يتميز به عن غيره من الموانئ التجارية الأخرى في منطقة الدراسة ، كما تتداخل تلك الموانئ في خدمة جنوب البلاد، فمدينة سبها والمدن المجاورة لها تعتبر من ضمن منطقة الظهير الاستيرادي لميناء طرابلس حيث تتداخل مع منطقة طرابلس، كما أن مدن ووحدات الجنوب الغربي من البلاد تحصل على نصيبها من البضائع المستوردة عن طريق تلك الموانئ وخاصة ميناء طرابلس فتنقل البضائع إلى العديد من المدن من الميناء لتتجه جنوباً إلى مدن براك وسبها وغدامس ومرزق وغات.

ويلاحظ أن الظهير الاستيرادي لميناء طرابلس أكبر مساحة من ظهير ميناء مصراته فهو يمتد شرقاً وغرباً من مدينة طرابلس ليشمل منطقة سهل الجفارة وهو إقليم على شكل مثلث يمتد من الحدود التونسية غرباً حتى منطقة رأس المسن بالخمس شرقاً ومن الشمال البحر المتوسط ويمتد الظهير جنوباً حتى يشمل الخط الجبلي والذي يضم العديد من المدن من أهمها غريان وترهونه ونالوت والجوش وتيجي بالإضافة إلى المدن الواقعة في السهل وأهمها مدينة طرابلس والزاوية والعزيرية والزهاء وقصر بن غشير وصبراته والعجيلات وصرمان وزوارة وهي بمثابة نطاق زراعي يغذي الميناء بالمنتجات الزراعية من حيث الصادرات وكذلك تعتمد عليه تلك المنطقة في المنتجات المصنعة والمستوردة من الخارج عبر الميناء.

خريطة رقم (3) توضح المجال الأرضي لواردات ميناء طرابلس



ب- الظهير الأرضي (الصادرات) :

إن الظهير التصديري لميناء طرابلس البحري يتعدى حدود منطقة سهل الجفارة التي تقع بالقرب من الميناء حيث إن معظم صادراته تتمثل في المنتجات الزراعية وكذلك الإنتاج الصناعي ويتطور حجم الصادرات في منطقة الظهير من خلال استغلال مساحات شاسعة في الإنتاج الزراعي واستصلاح مساحات من الأراضي الصالحة للزراعة وتصدير الفائض من الإنتاج عبر الموانئ التجارية وأهمها ميناء طرابلس وهو يسهم بأكبر نسبة من الصادرات لمنطقة الظهير مقارنة بالموانئ التجارية الأخرى

ثانيا - المجال البحري (النظير) :

يعرف المجال البحري (النظير) بأنه منطقة اليابس المواجهة للميناء عبر تلك المناطق من اليابس التي تتصل بالميناء بواسطة السفن المحيطية ، وهو كنفقيض لمعني الظهير ، فإنه ينطبق على المناطق التي تتبادل البضائع مع الميناء عبر البحار والمحيطات ، أي أن البضائع التي تصدر من الميناء أو تصل إليه بواسطة السفن ، هي بضائع مرسله 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 يعني أنها وصلت من مجال بحري وهي في طريقها إلى مجال بحري آخر ، بينما يمكن اعتبار الميناء نفسه في هذه الحالة نظيرا لتلك الشحنة ، على الرغم من أن البضائع لم تدخل في اليابس إلى أبعد من مخازن الميناء⁽⁶⁾

ويعتبر ميناء طرابلس التجاري بليبيا من ضمن الموانئ التجارية المنتشرة على ساحل البحر المتوسط بالنسبة لمنطقة النظير وذلك من خلال الدور الذي يؤديه في تطوير ونمو حجم التجارة الخارجية للبلاد من صادرات وواردات مع العالم الخارجي ، وكذلك يقوم الميناء بدور الوسيط في نقل المنتجات الصناعية إلى المنطقة الخلفية وهي منطقة الظهير الأرضي وخاصة إلى الدول الحبيسة جنوب البلاد مثل تشاد ومالي والنيجر والتي تفتقر إلى وجود موانئ بحرية لعدم اتصالها ببحار ومحيطات تربطها مع دول العالم ، فهي تعتمد في معظم صادراتها و وارداتها عن طريق ميناء طرابلس ، فهو يستقبل البضائع القادمة من وراء البحار فتفرغ ثم يعاد شحنها عن طريق النقل البري عبر الشاحنات التي تعبر الصحراء وكذلك عن طريق الأسطول الجوي فهي تشحن بعد ذلك جوا من مطار معيتيقة إلى مطارات الدول الداخلية في أفريقيا السابقة الذكر

1- النظير البحري (الواردات) :

إن نشاط التجارة الخارجية وقطاع النقل يؤدي إلى رفع عملية الاستثمار في تلك القطاعات حيث تسهم في توفير احتياجاتها من المواد الخام والسلع والبضائع والقوة المحركة والمنتجات المصنعة و نصف المصنعة ، وتسهم في فتح أسواق جديدة لمنتجاتها في مواجهة الطلب العالمي على تلك المنتجات⁽⁷⁾.

يتبين من خلال مجموعة السلع الغذائية أن المجتمع الليبي مجتمع مستهلك وليس منتجاً ويعتمد على الاستيراد أكثر من التصدير وهذا الأمر يجعل ليبيا تعيد النظر في هيكلية الاقتصاد الوطني وذلك بتنوع الصادرات قدر الإمكان وعدم التركيز على سلعة واحدة أو سلعتين وبالتالي فإن أي اختلال يحدث في سوق أي سلعة لن يكون له تأثير يذكر على الاقتصاد الوطني وذلك لانخفاض النسبة لهذه السلعة في مجموع الصادرات الليبية وهذا عكس ما إذا كانت الصادرات تعتمد على سلعة واحدة أو سلعتين⁽⁸⁾

إن ميناء طرابلس يمثل حلقة وصل بين خطوط النقل البحري العالمي عبر البحار والمحيطات للسفن التجارية كافة بمختلف أحجامها وأنواعها والتي تمر عبر البحر المتوسط وفي كل الاتجاهات مروراً بقتاة السويس وأهمها القادمة من شمال غرب أوروبا وأمريكا الشمالية والمتجهة إلى جنوب آسيا والعكس عبر المحيط الأطلسي والمحيط الهندي فالهادي مروراً بالبحر المتوسط والبحر الأحمر ؛ مما جعل أغلب الموانئ العربية تتحكم في حركة التجارة العالمية والتي تمر من خلالها مثل موانئ طنجة في المغرب وبورسعيد في مصر وعدن في اليمن وكذلك ميناء طرابلس بليبيا وذلك لما يقدمه النظير البحري من خدمات لتلك الموانئ التجارية بفعل موقعها الاستراتيجي المهم ومدى انعكاسه على حجم التجارة الخارجية العربية من صادرات وواردات أما واردات الميناء فلم تكن مقتصرة على جهة معينة فهي تأتي من أقصى شمال أوروبا (دول اسكندنافيا) والأمريكتين وكذلك يعتمد الميناء على النظير البحري لدول شرق آسيا عبر المحيط الهادي والهندي بخطوط ملاحية تربط الميناء بموانئ دول كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية والهند وإيران وتايوان وغيرها من دول قارة آسيا .

يعتمد ميناء طرابلس على النظير البحري الأفريقي عبر خطوط ملاحية بحرية تربط الميناء بمجموعة الدول الأفريقية سواء الدول الواقعة على الساحل الشرقي للقارة أم دول الساحل الغربي من المحيط الأطلسي ، وكاد التعامل في السابق مع هذه الدول أن يكون معدوماً بينها وقد بدأ في التحسن في السنوات الأخيرة ، وبالنظر إلى ما يشهده العالم من تكتلات اقتصادية كبرى ومنظمات عالمية بين الدول من أجل ضمان حرية أكبر لمنتجاتها وتوفير أماكن متعددة من أجل تصريف وتسويق إنتاجها ، وكذلك من أجل الحصول على حاجاتها ، هذا الأمر يجعل ليبيا ترتبط أكثر مع الدول الأفريقية بالدرجة الأولى على اعتبارها امتداداً تاريخياً معها وبحسن العلاقة مع هذه الدول ولتوفر الموارد الطبيعية بها إلا أن الواردات من الدول العربية كانت منخفضة جداً حيث بلغت أقل المعدلات بين المجموعات الأخرى سواء البلدان الآسيوية أم غيرها، وأن السبب الرئيسي يرجع إلى تشابه الهياكل الإنتاجية في الدول العربية جميعها فهذا الاختلال يؤثر على التبادل التجاري بين ميناء طرابلس والنظير البحري للدول العربية وبالتالي فإن

الحاجة إلى الصناعات أو منتجات هذه الدول لن تكون كبيرة جدا نظرا لتوفر مثل هذه المنتجات أو شبيهها بين الدول نفسها.

إن العامل الثاني الذي أدى إلى انخفاض الواردات المتجهة إلى ميناء طرابلس من الموانئ العربية يعود إلى العلاقات السياسية بين ليبيا والدول العربية الأخرى ، فكلما كانت العلاقات السياسية في حالة جيدة ومستقرة كلما كان له الأثر الجيد والإيجابي في التعامل مع تلك الدول والعكس إذا كان التعامل عكس ذلك .
إن عملية تدعيم الأسطول التجاري الوطني للدولة سوف يترتب عليه إيجاد فرص عمل جديدة ، كما أن تنشيط وزيادة عملية الأسطول التجاري للبلاد سوف يؤدي إلى زيادة المبالغ المحصلة من تأجير السفن الوطنية والقليل من مبالغ التأجير التي يتم دفعها للملاك الأجانب في حالة استئجار سفنهم⁽⁹⁾.

2- النظر البحري (الصادرات) :

أ- اتجاهات التجارة الخارجية بميناء طرابلس (الصادرات) :

لقد اعتمدت منطقة النظر البحري لميناء طرابلس علي الصادرات الليبية بشكل رئيس لما تمثله من أهمية اقتصادية وسياسية وجغرافية وخاصة بمنطقة حوض البحر المتوسط والتي تمثل دول جنوب أوروبا وكذلك دول شمال أفريقيا والدول العربية في القسم الآسيوي ، وتتجه كذلك الصادرات الليبية إلى بقية دول العالم في جنوب شرق آسيا وشمال غرب أوروبا والأمريكيتين ، وترتبط البلاد مع العالم وفق معاملات ذات طابع اقتصادي نابع من الحاجة الكبيرة لتوفير حاجة المواطن من خلال حجم الصادرات الليبية إلى الخارج وجلب العملة الصعبة بدلاً منها وتتعامل ليبيا تجارياً لمنطقة النظر من حيث التصدير مع سبع مجموعات من البلدان من مختلف أنحاء العالم وتتباين الآلية النسبية لهذه المناطق والدول المكونة لها في تجارة ليبيا الخارجية من منطقة إلى أخرى وكذلك وفقاً للتوجهات الاقتصادية والسياسية التي تنتهجها الدولة وحسب الظروف التي يمر بها الاقتصاد العالمي .

ب - خطوط حركة النقل البحري لميناء طرابلس البحري :

في بداية سنة 2012 م اتجهت حركة التبادل التجاري مع الدول الغربية ودول شرق آسيا من حيث تبادل السلع فكانت حركة السفن بين ميناء طرابلس على اتصال مباشر في خطوط منتظمة وخاصة في نسبة الواردات من تلك الدول سواء كان في المواد الاستهلاكية أم المعدات في الجانب العسكري على حد سواء، وكانت ليبيا في تلك الفترة تفتقر لأسطول تجاري وطني جيد وإنما كانت تعتمد على السفن التجارية الغربية وذلك لتنشيط خطوط النقل البحري بينها وبين الموانئ الليبية باستثناء بعض السفن التي تخدم البلاد مع الدول الغربية والتي لا تتعدى موانئ حوض البحر المتوسط وكان هذا الأسطول يسير في خطوط رئيسة وهي:
(10)

- خط طرابلس - مرسيلا - طرابلس

- خط طرابلس - جنوه - طرابلس
- أما مجموعة الخطوط الملاحية التي تسير فيها سفن تجارية غير ليبية فمنها
- خط غرب البحر المتوسط - بميناء طرابلس البحري
- خط الأدرياتيكي - ميناء طرابلس بليبيا
- خط الجزر البريطانية - ميناء طرابلس
- وهناك خطوط ملاحية منتظمة بين ميناء طرابلس وموانئ جنوب أوروبا خصوصاً موانئ جنوب إيطاليا وأهمها:
- الخط الذي يبدأ من طرابلس ويمر بميناء فاليتا بمالطا ويصل إلى ميناء نابولي.
- الخط الذي يربط ميناء طرابلس بموانئ كل من تونس والمغرب من حيث حركة السفن التجارية أو سفن نقل الركاب.
- الخط الذي يربط ميناء طرابلس بموانئ الإسكندرية واللاذقية وميناء اسطنبول بتركيا.
- خط شمال أوروبا ويربط الموانئ الليبية بموانئ بلجيكا وهولندا وألمانيا وبريطانيا.

النتائج :

- 1- تتوافر بميناء طرابلس العديد من التجهيزات الأرضية والبحرية التي يقدمها لمستخدميه مثل المخازن المسقوفة والمخازن المبردة وصومعة للحبوب وساحات للتخزين وصالة للركاب .
- 2 - يقع الميناء في أكبر كثافة سكانية في ليبيا والتي تصل إلى 60 % من نسبة سكان ليبيا .
- 3 - ساعد ميناء طرابلس بشكل واضح من تخفيف الضغط المتزايد على ميناء الخمس وميناء مصرانه وذلك عن طريق البواخر القادمة إليه .
- 4 - يتوفر في منطقة الدراسة المناخ المناسب لقيام ميناء ممتاز .
- 5 - تتوسط مدينة طرابلس مدن إقليم سهل الجفارة مما ساعد على سهولة تصريف البضائع .
- 6 - تتميز مدينة طرابلس بموقع جيد مما يجعلها قريبة من خطوط الملاحة البحرية وكذلك قريبة من مناطق الاستيراد من الدول الأوروبية والعربية .
- 7 - قرب المناطق التجارية لميناء طرابلس مما يجعل ظهور الميناء ظهيراً جيداً ومع تداخل ظهور مينائي مصراته والخمس .
- 8- أن جملة ما كتب لم يرتق إلى قدر تستطيع من خلاله تلك الدراسات أن تغطي كل ما يتعلق بمشكلات الميناء وخصائصه .

التوصيات :

- 1- يجب العمل على وضع إستراتيجية مستقبلية لفترات طويلة (خط خمسية) على الأقل لمواجهة متطلبات الحركة التجارية المتوقع الوصول إليها لميناء طرابلس
- 2- الاهتمام بتوزيع منظومة ميناء طرابلس وربطها بالموانئ التجارية الأخرى في البلاد بصورة جيدة وكذلك التجهيزات الملحقة بها ومدى ملاءمتها مع نمو حركة النقل البحري المتوقعة في المستقبل
- 3- نتيجة الانخفاض الملحوظ في الحركة التجارية بميناء طرابلس وعليه يجب العمل على إعادة النظر في إستراتيجية حركة النقل البحري الحالية في ظل الظروف الاقتصادية من خلال التوجه إلى الدول المتقدمة خاصة غرب أوروبا
- 4- التشجيع على إنشاء شركات نقل بحري جديدة لغرض توفير الخدمات البحرية بالميناء واستمرار النشاط التجاري به الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة في هذا الإطار .
- 5- التأكيد على الدور الاقتصادي والذي تؤديه حركة النقل البحري بميناء طرابلس ليصبح أهم عناصر الدخل القومي وذلك من خلال إحداث طفرة في حجم التجارة الخارجية من واردات وصادرات بالميناء وهذا لا يتم إلا في ظل استقرار البلاد سياسياً وأمنياً واقتصادياً .
- 6- التأكيد من ضرورة تأمين وتدريب العناصر الوطنية لتواكب الخطة المستقبلية لحركة ونشاط الميناء التجاري وهذا لا يتم إلا في ظل وجود مؤسسات قوية بالبلاد وتنفيذ خطط وقوانين ولوائح بعيدة عن المحاباة والتسرع .

الهوامش

- (1) حبيب أحمد الرسول - دراسات جغرافية النقل - دار النهضة العربية - بيروت 1986 ص175.
- (2) الهادي أبو لقامة - الساحل الليبي - جامعة قاريونس - بنغازي 1997 ص279.
- (3) جمال حمدان، جغرافية المدن- عالم الكتب- القاهرة 1977، ص66.
- (4) عبد الفتاح عبد السلام أبو حبيب وآخرون- الجدوى الاقتصادية للمواني التجارية الليبية- مركز بحوث العلوم الاقتصادية بنغازي 1991 ص 64.
- (5) حسين مسعود أبو مدينة- المواني الليبية - دراسة في الجغرافية الاقتصادية - رسالة ماجستير - القاهرة 1995 ص 306.
- (6) حسين أبو مدينة - مرجع سبق ذكره ص 306 .
- (7) محمد عبد العزيز عجمية وآخرون- التنمية الاقتصادية- دار الجامعات المصرية- الاسكندرية 1980 - ص 140.
- (8) الهادي المبروك السويح - تحليل التجارة الخارجية للجماهيرية مع التركيز على تنمية الصادرات غير النفطية - رسالة ماجستير- طرابلس - 1999 ص95.
- (9) دسمية بدوي - اقتصاديات النقل البحري في العالم - جامعة الإسكندرية - مطبعة الجمهورية 1989 ص310
- (10) محمد المبروك المهدي - جغرافية ليبيا البشرية - جامعة قاريونس - بنغازي 1995 - ص333.