

كلية الآداب



شعبة الجغرافيا البشرية

جامعة بنغازي



الدراسات العليا

قسم الجغرافيا

## الأهمية التجارية لميناء بنغازي البحري

(دراسة في الجغرافيا الاقتصادية)

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الإجازة العالية (الماجستير)  
في الجغرافيا

إعداد الطالبة: هويدا مفتاح سليمان المغربي

### لجنة المناقشة

أ.د. محمد المبروك المهدي (مشرفاً).....  
د. محمد مختار العمري (ممتحناً داخلياً).....  
د. زهران عبدالله الرواشدة (ممتحناً خارجياً).....  
يعتمد عميد الكلية.....

تاريخ المناقشة: الأربعاء 2012/01/18م

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

( يَرْفَعُ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ وَاللَّهُ

بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ )

صدق الله العظيم

آية (11) سورة المجادلة

# الإهداء

إلى خاتم الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد ( ﷺ )

إلى من ثقل بعاتقي فضلة ... إلى من انتظار هذه اللحظة بفارغ الصبر

إلى قدوتي في العلم ..... أبي العزيز

إلى من لها الفضل في تربيتي ..... أمي الحبيبة

إلى أخواني وأخواتي

إلى رفيق دربي وشريكي حياتي ..... زوجي الحبيب

إلى من يضيئون لي طريقي ..... أبنائي

الباحثة.....

ساجدة والطاهر

# الشكر والتقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على رسولنا الكريم U

أولاً أتوجه بالشكر والعرفان إلى الله عز وجل لتوفيقني في إتمام هذه الدراسة راجية منه دائماً أن يوفقني فهو ولي ونعم النصير, ثم أتوجه بالشكر والاحترام إلى أستاذي القدير الدكتور محمد المبروك المهدي الذي زودني بالكثير من آرائه السديدة وتوصياته القيمة لإخراج هذه الرسالة في صورتها الحالية ، والي الدكتور مفتاح المغربي الذي بالفعل غرس في نفسي حب العلم والمثابرة، وأسأل الله أن يبارك لنا فيه.

كما أتقدم بالشكر والوفاء إلى أعضاء هيئة التدريس بقسم الجغرافيا في كلية الآداب وأخص بالشكر الدكتور:محمد لأمة والدكتور:عوض الحداد ،هذا لا يفوتني أن أتوجه بالشكر والتقدير إلى موظفين بميناء بنغازي البحري وأخص بالذكر الأستاذ : فتحي الخفيفي/ مدير العلاقات العامة الذي مد لي يد العون والمساعدة في استكمال الجانب الميداني والأخصائي من هذه الدراسة،كما أتوجه بالشكر إلى المهندس:أحمد على المعداني و الربان: فوزي محمد ماضي.

إلى هؤلاء جميعاً ، أقدم لهم جزيل الشكر والعرفان وجزأهم الله جميعاً عني كل خير..

**الباحثة...**

## ملخص الدراسة

من خلال دراسة الحركة التجارية لميناء بنغازي البحري نستخلص أهم نقاط البحث وهي:

1- أظهر دراسة التطور التاريخي لميناء بنغازي أثر الظروف والأحوال السياسية والاقتصادية لليبيا على أهمية موقع الميناء التجاري والحربي لكل فترة زمنية محددة، هذا إلى جانب أثر الظروف الخارجية أيضاً ، كما اتضح من خلال تناحر القوى الخارجية على موقع الميناء الهام كرأس جسر تمر عبره التجارة بين الشرق ( قارة أفريقيا ) والغرب (دول أوروبا).

2- كما أظهرت الدراسة أن الظروف الطبيعية والبشرية ساعدت على استمرار الحركة التجارية في ميناء بنغازي طول العام ، فمن خلال موقعها الجغرافي المميز وظروفه المناخية والبحرية الملائمة لحركة الملاحة البحرية ، ولعبت الهجرة دور فعال في نمو المدينة بنغازي من خلال استقرار تجار مصراته وطرابلس في المدينة الذي وجدوا أن ميناء بنغازي أقرب إلى موانئ أوروبا في نقل بضائعهم وخاصة نقل الملح من سبخات المدينة وأصبح الميناء مركز جذب للأيدي العاملة من سكان الأصليين الفقراء.

3- وأثبتت الدراسة الدور الريادي للميناء في تصدير النفط التي ساعدت عائداته في تطور مدينة بنغازي والمنطقة الشرقية من الجماهيرية ، أضافه لتطوير الميناء وتدفق البضائع الواردة بشكل كبير لتحقيق التنمية الاقتصادية والعمرانية في منطقة الظهير.

4- من خلال دراسة حجم الواردات وحجم الصادرات نلاحظ الآتي:-

أ- سيطر البضائع التموينية مثل الدقيق ، الأرز والسكر والقمح والشعير والحيوانات الحية ... الخ والسلع الأساسية مثل مواد البناء والأخشاب و... الخ على واردات الميناء خلال فترة الدراسة باعتبارها مرحلة تعمير في المدينة وباقي المدن الشرقية من الجماهيرية .

ب- تدفق البضائع المكملة مثل الالكترونيات ومواد التجميل والأدوات الرياضية والمنزلية ولوازم الأطفال والحلويات ...الخ مع بداية سنة 2000ف وذلك للانفتاح لليبيا على العالم الخارجي وتعزيز العلاقات التجارية مع دول المصنعة.

ج- وصلت واردات الميناء ليس فقط في شرق وجنوب ليبيا وإنما امتدت حتى داخل القارة الأفريقية مثل دار فور في السودان باعتبارها اقرب منفذ بحري يصل إلى داخل القارة.

5- سيطرت البواخر التجارية على اكبر عدد من السفن المترددة على الميناء وذلك للاعتماد الكلي على البضائع الواردة عن طريق ميناء بنغازي في سد حاجات سكان شمال شرق الجماهيرية ، بينما تنخفض أعداد البواخر الركاب بسبب تفضل المسافرين للنقل البحوث والبحر عليه خوفاً من ركوب البحر وعدم توفر سفن مجهزة في الميناء تضمن الأمن وسلامة وراحة المسافرين.

6- أظهرت الدراسة أن أكثر السفن المتعاملة مع الميناء تحمل جنسيات محددة من دول العالم يحمله عاملين محددتين وهما:-

أ- عامل القرب من ميناء بنغازي البحري وإيجاد علاقات تجارية جيدة تربطها مع ليبيا مثل إيطاليا ومالطا وتركيا.

ب- امتلاك بعض التجار الأوربيين والأمريكيين لسفن تحمل أعلام السماح لدول صغيرة من أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي مثل بنما ومنتجوا وسان مينت حيث تنخفض تكاليف نقل بضائعهم وتنخفض أجور العاملين على ظهر تلك السفن، كما أن هذه الدول تفرض ضرائب منخفضة جداً.

## المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	الأيـة
ب	الإهـاء
ج	شكر وتقدير
د-هـ	الملخص
و	فهرس المحتويات
ط	فهرس الجداول
ح	فهرس الأشكال
ك	فهرس الخرائط
1	<b>المقدمة</b>
4	مشكلة الدراسة
4	الأهمية
5	الأهداف
5	تحديد منطقة الدراسة
6	الدراسات السابقة
9	أسئلة الدراسة
9	منهجية الدراسة
10	مصادر الدراسة
	<b>الفصل الأول</b>

<b>الظروف الجغرافية والتطور التاريخي للميناء</b>	
13	المبحث الأول : الظروف الجغرافية
13	1- الموقع
14	1-1- الموقع الفلكي
16	1-2- الموضع الجغرافي
16	2- الظروف المناخية
17	1-2-1- درجة الحرارة
20	2-2- الرطوبة النسبية
23	2-3- الأمطار
26	2-4- سرعة واتجاه الرياح
29	2-5- الأمواج
29	2-6- التيارات البحرية
29	2-7- المد والجزر
31	3- الموارد المائية
31	3-1- المياه الجوفية
32	3-2- مياه مشروع النهر الصناعي
33	3-3- المياه غير التقليدية
33	أ- مياه التحلية
33	ب- المياه المعاد استخدامها
34	3-4- مياه الخزانات والسدود
34	4- العنصر البشري
35	4-1- النمو السكاني لمدينة بنغازي



36	أ- النمو الطبيعي
38	ب-الهجرة
39	2-4- سهولة الوصول والاتصال بين ميناء بنغازي وباقي المدن الليبية :
42	المبحث الثاني : التطور التاريخي للميناء
42	1- العهد الإغريقي
43	2- عهد البطالمة
44	3- العهد الروماني
45	4- الفتح الإسلامي
47	5- العهد القرمانلي
48	6- العهد العثماني الثاني (1835-1912م)
50	7- الميناء خلال الاحتلال الايطالي (1911-1951م)
	<b>الفصل الثاني</b>
	<b>حركة التجارة في ميناء بنغازي البحري</b>
56	المبحث الأول : حركة التجارة الخارجية.
56	1-حجم الواردات.
57	1-1بضائع عامة
59	1-1-1بضائع معبأة في أكياس
60	1-1-2بضائع معبأة في حاويات
61	1-1-3بضائع الطرود
62	1-1-4بضائع مربوطة
64	1-1-5بضائع معبأة في براميل

65	1-1-6 الأليات والسيارات ووسائل النقل المختلفة
66	1-2-بضائع مصدوبة
66	1-2-1بضائع صب جافة
67	1-2-2بضائع صب سائلة
68	1-3 النفط الوارد
70	2-حجم الصادرات
71	2-1بضائع المصدرة (غير نفطية)
72	2-2 بضائع المعاد تصديرها
73	3-حركة بقل الركاب
76	المبحث الثاني: أنواع البضائع المفرغة في ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من (1998-2007 م)
76	1- المواد الغذائية .
79	2-البضائع العامة والحاويات الفارغة
80	3-مواد البناء و مواد الكهرباء
83	4-معدات الصناعية وملزماتها
84	5-الأليات والسيارات وملزماتها
84	6-بضائع ثانوية (مكملة)
	<b>الفصل الثالث</b> <b>حركة السفن بميناء بنغازي</b>
88	المبحث الأول: 1- تطور حركة البواخر بالميناء
89	2-أنواع البواخر المترددة علي الميناء

89	2-1 البواخر التجارية
93	2-2 ناقلات النفط
93	2-3 بواخر الركاب
95	المبحث الثاني :- حركة البواخر حسب جنسياتها .
100	المبحث الثالث: مركز ميناء بنغازي بين المواني الليبية.
100	أولاً: مركز ميناء بنغازي بين المواني الليبية من حيث كمية البضائع
100	1- كمية البضائع المشحونة.
103	2- كمية البضائع المفرغة
103	3- كمية الوقود المفرغة.
107	ثانياً: مركز ميناء بنغازي بين المواني الليبية من حيث حركة البواخر.
107	1- بواخر تجارية مفرغة.
107	2- بواخر تجارية مشحونة.
110	3- ناقلات نفطية.
111	4- بواخر الركاب.
117	ثالثاً: مركز ميناء بنغازي بين المواني الليبية من حيث أعداد الحاويات.
117	1- الحاويات الصادرة
117	2- الحاويات الواردة
	<b>الفصل الرابع</b>
122	المبحث الأول المشكلات وأثارها على حركة الميناء التجاري

122	أولاً: التلوث البحري
123	1- عادم الزيوت ومشتقاتها الملقاة من السفن التجارية والناقلات النفطية.
124	2- القمامة الملقاة من السفن المترددة على الميناء.
124	3- القمامة الملقاة من البر.
126	4- التلوث بمخلفات الصرف الصحي.
129	5- تردد السفن القديمة على الميناء.
130	ثانياً : المشكلات المتعلقة بالألات والمعدات.
133	ثالثاً: المشكلات الإدارية: 1- تعدد الجهات العاملة داخل الميناء.
133	2- الحجر الصحي.
134	3- مشكلة تأجير السفن عن طريق عقود مشارطة.
134	رابعاً: مشكلة الاختناقات المرورية بالقرب من مدخل الميناء البري.
135	المبحث الثاني مشروع التحديث للمخطط العام لميناء بنغازي البحري القديم.
135	أولاً :- الوضع الحالي لمخطط الميناء القديم.
135	1- الموقع الجغرافي للميناء القديم.
135	2- حوافز الأمواج .
136	3- مرافق ومنشآت الميناء.
139	ثانياً: المشروع المستقبلي للميناء. -التعريف بالمشروع.
139	أ - الدراسات البيئية .

140	ب - الدراسات المعمارية للمشروع.
143	النتائج
147	التوصيات
154	الملاحق

## فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
1	المعدلا الشهرية والفصلية والسنوية لدرجات الحرارة بالمنطقة للفترة من 1976-2005م	17
2	معدلات الرطوبة النسبية الشهرية والفصلية والسنوية في محطة بنينة خلال الفترة ما بين 1962- 1975 م	21
3	المعدلات الشهرية والفصلية والسنوية لكمية الأمطار في محطة بنينة خلال الفترة ما بين 1971-2005م	24
4	المعدلات الفصلية والسنوية لاتجاهات الرياح وسرعتها في محطة بنينة خلال الفترة من (1971-2005 م ) والنسبة المئوية لها.	27
5	عدد الأيام التي إغلاق فيها الميناء في سنتي ( 2007-2008 م )	30
6	مصادر مياه الشرب بمدينة بنغازي	32
7	معدلات النمو السكاني الصافي في مدينة بنغازي خلال الفترة ما بين (1973-2006م (	000000
8	معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية لسنوات التالية 1973- 1984-1995م في مدينة بنغازي / إلف	37
9	كمية البضائع العامة الواردة إلى ميناء بنغازي خلال الفترة من ( 1986-2007م ) بالطن	58
10	كمية البضائع الواردة في أكياس إلى الميناء خلال الفترة من ( 1989-2007م) بالطن	59
11	عدد وكمية البضائع في الحاويات بالطن الواردة إلى ميناء بنغازي خلال الفترة من (1989- 2007 م )	60
12	عدد الطرود الواردة إلى الميناء خلال الفترة من (1989-2007 م )	61
13	كمية بضائع المربوطة وبضائع البراميل الواردة إلى ميناء بنغازي خلال الفترة من (1989- 2007 م ) بالطن	63

64	عدد وأوزن الحيوانات الحية الواردة إلى ميناء بنغازي البحري / بالطن خلال الفترة ما بين : (1986-2007 م )	14
66	عدد وأوزان السيارات والبيات الواردة عن طريق ميناء بنغازي في الفترة (1998-2007م )	15
68	كمية بضائع صب الجافة والسائل الواردة إلى ميناء بنغازي وذلك خلال الفترة من (1989- 2007 م ) بالطن	16
70	كمية النفط الوارد في ميناء بنغازي خلال الفترة من ( 1987- 2007 م )	17
72	كمية البضائع المصدرة من ميناء بنغازي خلال الفترة من (1987-2007 م ) /بالطن.	18
73	كمية البضائع المعاد تصديرها من ميناء بنغازي خلال الفترة من (1991- 2007 م ) /بالطن	19
75	حركة نقل الركاب القادمون والمغادرون من ميناء بنغازي خلال الفترة من (1992- 2007 م )	20
77	أنواع المواد الغذائية المفرغة في ميناء بنغازي البحري في عامي 1998- 2001م	21
78	أنواع المواد الغذائية المفرغة في ميناء بنغازي البحري في عامي 2004- 2007م	22
79	كمية البضائع العامة الواردة إلى ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من (1998- 2007 م ) بالطن	23
80	كمية الحاويات الفارغة الواردة إلى ميناء بنغازي البحري/ بالطن خلال الفترة من (2004- 2007 م )	24
82	أنواع البضائع الواردة من مواد البناء وكميتها بالطن في ميناء بنغازي البحري خلال الفترة ما بين (1998- 2007 م ) وكميتها بالطن	25
83	أنواع البضائع من مواد الكهربائية الواردة الى ميناء بنغازي البحري في السنوات التالية (2005- 2006- 2007 م )	26

86	أنواع البضائع الثانوية (المكلمة) وكميتها بالطن المفرغة في ميناء بنغازي البحري في سنة 2007 م .	27
89	مجموع السفن المترددة على ميناء بنغازي خلال الفترة من (1987- 2007 م )	28
90	عدد وأنواع السفن المترددة على ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من (1987- 2007 م )	29
92	عدد البواخر المفرغة وأوزان حمولتها بالطن خلال الفترة من (2001- 2007م)	30
92	معدل النسبي للبواخر المفرغة والمشحونة من إجمالي البواخر التجارية المتعاملة على الميناء خلال الفترة (1998-2007م)	31
97	جنسيات السفن المترددة على الميناء	32
99	المراكز الخمس الأولى لجنسيات السفن المترددة على الميناء خلال فترة الدراسة	33
101	كمية البضائع المشحونة بالمواني الليبية خلال الفترة من(1986-2007م) بالطن	34
104	كمية البضائع المفرغة بالمواني الليبية خلال الفترة من(1986-2007م) بالطن	35
105	كمية الوقود المفرغة بالمواني الليبية خلال الفترة من(1986-2007م) بالطن	36
108	حركة البواخر التجارية المفرغة في المواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007م) بالطن	37
111	حركة البواخر التجارية المشحونة في المواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007م) بالطن	38
112	حركة الناقلات النفطية الموزعة على المواني الليبية خلال الفترة من (1986- 2007م)	39
115	حركة بواخر الركاب الموزعة على المواني الليبية في الفترة من (1987-2007م )	40
118	عدد الحاويات الصادرة من المواني الليبية في الفترة من (1987-2007 م )	41
119	عدد الحاويات الواردة إلى المواني الليبية في الفترة من (1987-2007 م )	42
131	عدد الآليات البرية المتابعة الميناء بنغازي البحري ( سنة تضييعها وقدرتها الاستيعابية )	43



## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
15	موقع منطقة الدراسة	1
26	وردة الرياح للفترة من (1971-2005 م)	2
39	خطوط الطرق التي تربط مدينة بنغازي بباقي المدن الليبية	3
102	كميات البضائع المشحونة بالمواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007م) بالطن	4
106	كميات البضائع المفرغة بالمواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007م) بالطن	5
106	كميات البضائع الوقود المفرغة من المواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007م) بالطن	6
109	0 م 1987-2007 البواخر التجارية المفرغة بالمواني الليبية خلال الفترة من	7
113	البواخر التجارية المشحونة من المواني الليبية خلال الفترة من 1987-2007م	8
113	حركة الناقلات النفطية الموزعة علي المواني الليبية خلال الفترة من -2007 1986 م	9
116	حركة بواخر الركاب الموزعة علي المواني الليبية خلال الفترة من - 2007 1987 م	10
120	عدد الحاويات الصادرة من المواني الليبية خلال الفترة من 1987-2007 م بالطن	11
120	عدد الحاويات الواردة إلى المواني الليبية خلال الفترة من 1987-2007 م بالطن	12
128	التلوث ببحيرة 23 يوليو بنغازي	13
132	تكديس الآليات والمعدات المعطلة في الميناء	14
138	الوضع الحالي لميناء بنغازي البحري القديم	15
141	المشروع المقترح لميناء بنغازي البحري والسياحي	16

## المقدمة

يعد ميناء بنغازي ظاهرة جغرافية مميزة على الساحل الشرقي من ليبيا، فهو مركز الحركة التجارية للمدينة والمناطق المجاورة لها، ولذلك فالدولة توجه اهتماماً كبيراً لتطويره وتنمية باعتباره مظهر لتعريف بالتقدم الاقتصادي والاجتماعي في مدينة بنغازي.

وحول الميناء تنمو اكبر مدن شمال شرق ليبيا وهي (مدينة بنغازي) التي تمثل اكبر تجمع سكاني في المنطقة الشرقية ومركز جذب للعمل ، فهي تمثل بؤرة مكانية تتمركز حولها وظائف تجارية وإدارية لمدن متعددة .

وعندما نتحدث عن أي ميناء لابد ان نتعرف على عدة عوامل منها نشأته ونموه التجاري والاقتصادي ، فمن حيث نشأته لعبت العوامل الطبيعية أثر كبير في اختيار مواقع الميناء سواء بواسطة الخلجان أو اللسنة الأرضية ، والى جانب ذلك هناك عوامل اخرى تتمثل في توفير رؤوس الاموال والتكنولوجيا التي تساعد بدرجة كبيرة على نشأة الميناء بحيث يكون في أفضل صورة وليؤدي وظائفه على اكمل وجه .

ميناء بنغازي بنشاطه التجاري أصبح من الموانئ التجارية الرئيسية في الدولة ونشاطه قد مر عليه فترات ركود وفترات أخرى فيها أنتعاش وذلك خلال العهود التاريخية القديمة كالعهد الاغريقي والروماني والعثماني ،..... الخ.

وقد ازدهرت التجارة الخارجية في هذا الميناء منذ أوسط القرن التاسع عشر الميلادي وخاصة بعد مجئ الايطاليون إلى بنغازي عام 1911م حيث وجدوا أكوماً من الملح تقدر بحوالي 3000 طن معدة للتصدير فأحدث ذلك تأثير على النظام الاقتصادي وسيطرت الحكومة الايطالية على سير التجارة بهذا الميناء لخدمة الاقتصاد الايطالي ، وقامت السفن البريطانية بعد ذلك بالسيطرة على حركة الملاحة في ميناء. ثم ظهرت سيطرة السفن الايطالية والالمانية واليونانية والهولندية.<sup>(1)</sup>

وبعد استقرار وضع البلاد السياسي والاقتصادي في عام 1969م بدأت الحكومة في السنوات الاولى بالاهتمام بهذا الميناء ، حيث وضعت المشاريع والخطط التنموية لتغيير الواجهة الاقتصادية لهذا الميناء ، وذلك بزيادة حركة البضائع نتيجة لزيادة عائدات النفط بعد تصديره وقد

---

(1) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، الطبعة الثالثة ،

قامت بتوفير ما يحتاجه الميناء من مواد والالات وأجهزة فنية ، فأدخلت الشركات الأجنبية في عام 1969م بواخرها لتقوم بنقل كميات هائلة من البضائع والركاب، فأصبح ضرورياً وإقامة شركة وطنية بحرية لتقوم بهذه المهمة ، وعليه تم تأسيس هذه الشركة سنة 1975م لتحمل اسم " الشركة الوطنية العامة البحرية "، هدفها بناء أسطول تجاري وطني يتحمل مسؤولية بناء اقتصادي متطور بحيث يمتلك حوالي خمس وعشرون باخرة منها أربع عشرة ناقلة للنفط وثمان للبضائع الجافة وثلاث بواخر للركاب ، وذلك لتفتح هذه البواخر آفاق جديدة أمام التجارة الدولية والتجارة وأصبح من أهم خطوط الملاحة لتلك الشركة بهذا الأسطول خط بنغازي - مرسلية- بنغازي وخط صفاقس- سوسة - بنغازي<sup>(1)</sup>.

وقد وضعت الحكومة مشاريع أخرى شملت إعداد تخطيط خاص بالصادرات والواردات ودراسة لزيادة عدد السفن وأنواعها لخدمة التجارة العالمية ، ووضعت برنامج شامل طويل المدى (1986- 1990م ) حتى تضمن تفاصيل مقدره لبناء رصيف تجاري بميناء بنغازي وغيرها ، وتبين من خلال ذلك التكاليف الرئيسية التي ترافق عملية أستبدال المعدات ذات العمر القصير، حيث ان ميناء بنغازي يحتاج الى (140 متر) من أرصفة الصناديق التقليدية إلى رصيف الشحن العمودي وكذلك تشجيع مدينة بنغازي - كمدينة ساحلية على تنفيذ مشاريع تؤدي الى تحسين الوصول الى ميناءها والاتصال مابينها وبين مناطق التخزين والاستهلاك<sup>(2)</sup>.

واعتبر الميناء اكبر الموانئ الليبية - بعد ميناء طرابلس - الذي لعب دوراً قيادياً في خدمة النمو الاقتصادي والحضاري للبلاد وقد ترتب على هذا النمو تبعيات أخرى تمثلت في ازدهام الميناء وتكدس البضائع وازدحام السفن وعدم وجود اماكن لرسوها ... الخ ، وبفضل الجهود المبذولة للاهتمام بميناء بنغازي كميناء تجارى ، ولذلك فهذا البحث يهتم " بالاهمية التجارية لميناء بنغازي " كأحدى موضوعات الجغرافيا الاقتصادية ، ومن خلال هذه الأهمية نمت أهم المدن التجارية الليبية - مدينة بنغازي - التي تمثل إحدى المدن الرئيسية في ليبيا و"أصبح ميناؤها منبع الحياة في شرق البلاد .

(1) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص ، ص 372 ، 374 .  
(2) فرديك ، هاريس ، مارتن وفورهير وشركاه ، " دراسة تخطيط النقل على مستوى الجماهيرية التقرير النهائي " ، 1985م ، ص 9-127 .

وقد قسمت هذه الدراسة إلى أربعة فصول: سنتناول في الجزء الاول من الفصل الاول : الظروف الجغرافية للميناء من حيث طبيعة المنطقة وظروفها المناخية ومدى تأثيرها المباشر وغير المباشر على تخطيط الميناء وكفاءة تشغيلها وتأثيرها على سير الحركة التجارية فيه ، إضافة لدراسة الموارد المائية للمنطقة الدراسة، إضافة لتأثير العنصر البشري على نمو السكاني في المدينة وتأثير عامل الهجرة على زيادة عدد سكانها أما الجزء الثاني من هذا الفصل يتمثل في دراسة التطور التاريخي لمنطقة الدراسة للتعرف على الظروف السياسية والاقتصادية التي مرت عليها خلال الفترات السابقة ومدى تأثيرها على نمو الحركة التجارية في الميناء حتى وقتنا الحالي.

ويتناول الفصل الثاني في الجزء الاول سير الحركة التجارية للميناء ومدى ارتباطها بدول العالم الخارجي من حيث زيادة اونقصان حجم واردات وصادرات البضائع في الفترة ما بين (1986- 2007م ) وحركة نقل الركاب، اما الجزء الثاني من هذا الفصل يتناول دراسة أنواع البضائع المفرغة في ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من (1986- 2007م). ويتناول الجزء الاول من الفصل الثالث تطور حركة السفن بالميناء وانواعه اما الجزء الثاني يتناول دراسة جنسيات السفن المترددة عليه ويتناول الجزء الثالث في هذا الفصل مركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية ، والفصل الرابع يتناول في الجزء الاول المشاكل التي واجه الميناء بصفة عامة أما الجزء الثاني يتناول دراسة المشروع المستقبلي لتحديث المخطط العام لميناء بنغازي البحري.

## مشكلة الدراسة:

في السنين الأخيرة حدث ازدهار لحركة التجارة الخارجية في المنطقة الشرقية من ليبيا، وذلك عن طريق الموانئ التي لعبت دوراً كبيراً في النمو الاقتصادي والاجتماعي للمدن الساحلية، فبرزت مدينة بنغازي والتي تميزت بتغيرات في الأوضاع الاقتصادية واعتبرت من أهم المدن التجارية علي طول الساحل الليبي بصورة عامة وفي المنطقة الشرقية من ليبيا بصورة خاصة، وكانت هذه المنطقة من ليبيا تعتمد علي مواني محدودة من حركة التجارة الخارجية والداخلية وأهمهم مواني بنغازي، ودرنة، وطبرق.

ولهذا فالمشكلة تكمن في انه لم توجد دراسة تظهر الأهمية الاقتصادية لميناء بنغازي وتطور هذه الأهمية مع تطور بناء الميناء وا لي أي مدي يمتد ظهيراها، كما أن هذا الميناء يعاني من مشاكل كثير فقد شهد خلال الفترة الماضية فترات ازدهار وتطور وفترات ركود وكساد اقتصادي، أثر بذلك علي حركة التجارة في مدينة بنغازي، ولهذا تتطلب هذه الدراسة تحديد مدي أهمية هذا الميناء لمدينة بنغازي والمناطق المجاورة ومدي ملاءمتها للميناء مع تطويره وتوسيع مداخله لاستيعاب الحركة التجارية في السنوات الأخيرة، ومعرفة نوعية الأنشطة الاقتصادية للميناء ومدي ارتباطها بالخارج، فقد وضعت الدولة خطط تنموية لتطوير المنطقة الشرقية في السنوات الماضية ولكن السؤال هنا هل يتلاءم هذا التطور مع الدور الكبير الذي يلعبه الميناء في تنمية هذه المنطقة فهذه الأمور غير معروفة.

## أهمية الدراسة

1. تتناول الدراسة موضوعاً لم يسبق تطرق إليه الباحثون بطريقة مباشرة، والدراسة التي أجريت علي منطقة الدراسة قد تناولت ضمن مواضيع أخرى.
2. كما أن هذه الدراسة تعتبر من أنسب الموضوعات بالنسبة للباحثه وذلك بحكم وقوع منطقة الدراسة في محل أقامتها، إضافة للرغبة التامة في دراسة أحد الموضوعات التي تتعلق بالجغرافيا الاقتصادية.

## أهداف للدراسة

1. معرفة العوامل الطبيعية والبشرية التي أدت إلي نشأته وتتابع مراحل تطوره التاريخية.
2. معرفة أهمية ودور الميناء ومدي ارتباطه بمناطق الظهير ومدي ملاءمة هذا الميناء وظيفه مستوي الحركة التجارية.

3. أبرز دور ميناء بنغازي لجانب الحياة الاقتصادية وإظهار هذه الأهمية من الناحية الجغرافية.
4. معرفة نوعية الصادرات والواردات من الميناء في السنوات الأخيرة.
5. التعرف علي ترتيب ميناء بنغازي بين الموانئ في ليبيا.
6. التعرف علي بعض المشاكل التي تعاني منها منطقة الدراسة وكيفية التغلب عليها.

### **تحديد منطقة الدراسة**

ميناء بنغازي يقع في الأطراف الشمالية لمدينة بنغازي علي دائرة عرض 32,6 شمالاً وخط طول 20,5 شرقاً، وجاءت أهمية هذا الميناء نتيجة لعدة عوامل ، أهمها الظروف الطبيعية التي تتمثل في وجود لسان صخري يمتد في مياه البحر ووجود بعض الجزر، بالإضافة للموقع الجغرافي التي يتميز بظهير ونظير حيث يرتبط بمدينة بنغازي، حيث أنها تعتبر من أكبر مدن شرق ليبيا ، هذا بالإضافة لشبكة المواصلات التي تربطها بالمدن الأخرى مما زاد في امتداد ظهير الميناء، إضافة إلي اعتبارها سوقاً رئيسياً للسلع الواردة والمنتجات المحلية، إما من حيث موقع الميناء علي الساحل الجنوبي للبحر المتوسط الذي يمتاز بالمياه الهادئة طوال العام، قد سهل عملية الاتصال بمواني شمال وشرق البحر المتوسط، وينقسم الميناء حالياً إلي ميناءين؛ أحدهم خارجي وهو حديث ويتألف من ثلاث أرصفة مجموعها حوالي 7768 متر. و الثاني داخلي وهو الميناء القديم وهو مؤلف من ثلاث أرصفة بطول حوالي 311 متر و رصيف عائم بطول مقداره حوالي 152 متر<sup>(1)</sup> .

**الإطار الزمني للدراسة :** تتمثل الفترة الزمنية للدراسة في الفترة من 1986 إلى 2007 م .

---

(1) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ،، المرجع السابق ، ص 378 ، 381 ، 382.

## الدراسات السابقة

قامت دراسات كثيرة عن التجارة الدولية للموانئ الليبية ولكنها لم تبرز الدور الذي يلعبه ميناء بنغازي في التجارة الخارجية، ولم يكن هناك دراسة مستقلة عن الجغرافية الاقتصادية لميناء بنغازي ولكن تطرق إليها ضمن دراسات أخرى، قدم الكثير من الدراسات التي تتناول الموانئ الليبية وخصوصا حجم الواردات والصادرات، وغالبا ما ينصب الاهتمام علي العائد المالي من هذه التجارة وتأثيره علي الاقتصاد الليبي، ومن الدراسات التي قدمت : دراسة (نائل 1992م) والتي تطرق فيها عن سياسة أحلال الواردات في ليبيا، حيث تطرأ فيها إلي السياسة التي وضعتها ليبيا ما بين 1970-1987م ، وذلك لتقليل الواردات من السلع الغذائية وإحلال الصناعات الوطنية بدلاً منها، وطرحت العقبات والمشاكل التي وقفت أمام هذه السياسة، ومنها توصلت هذه الدراسة إلى انخفاض الواردات في كثير من الصناعات الغذائية في تلك الفترة، ورغم ذلك إلا أنها لازالت تشكل نسبة مهمة في العرض الكلي للوردات<sup>(1)</sup>.

أما (أبو مدنية 1995م) تناولت دراسته الموانئ الليبية بصفة عامة ومينائي طرابلس البحري والبريقة التجاري النفطي بشي من التفصيل، أما ميناء بنغازي تطرق إليه ضمن تصنيف الموانئ في ليبيا، ودرس بشكل أكثر وضوحا عندما تناول موضوع حجم التجارة الخارجية للموانئ.<sup>(2)</sup>

وتناول (الدرسي 1998م) في بحثه عن أهمية الواردات في النمو الاقتصادي، وتناولت دراسته التجارة الخارجية عن طريق الصادرات والواردات وتوزيعها الجغرافي، وتوصل إلي نتيجة مقتضاه هو أن الطلب علي الواردات في الاقتصاد الليبي يكون حساسا تجاه التغير في مستوي الدخل ويؤكد عل اعتماد الاقتصاد الليبي في توفير احتياجاته من الخارج وعدم وجود البديل المحلي بالحجم الكافي لتغطية احتياجات السوق المحلي.<sup>(3)</sup>

---

(1) عبدا لحكيم المبروك سالم نائل، "سياسية أحلال الواردات في ليبيا: دراسة تحليلية لقطاع الصناعات الغذائية للفترة 1970-1987م"، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة قار يونس، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، قسم الاقتصاد، 1992م .

(2) حسين مسعود أبو مدنية، " الموانئ الليبية : دراسة في الجغرافية الاقتصادية" ، دراسة ماجستير، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 1995م .

(3) مرعي أمراجع محمد الدرسي، " الطلب علي الواردات في الاقتصاد الليبي" ، رسالة ماجستير ( غير منشورة)، جامعة قار يونس، كلية الاقتصاد، والعلوم السياسية، قسم الاقتصاد، 1998م .

وقدم (نجم 2003 م) دراسة تضمنت دراسة الطلب علي الصادرات الليبية من النفط الخام الفترة ما بين (1970-1998م)، حيث كانت الدراسة منصبة علي سيطرة قطاع النفط علي الاقتصاد الليبي وانفتاحه علي العالم الخارجي والتوزيع الجغرافي لهذه الصادرات، وما توصلت إليه هذه الدراسة هي مدي أهمية هذه القطاع في الصادرات الليبية وتأثيرها علي النمو الاقتصادي الوطني، وأن أي تغيير في سعر النفط الخام سيؤثر علي الإيرادات منه علي النمو الاقتصادي الليبي ككل.<sup>(1)</sup>

إضافة إلي الأبحاث السابقة، قدمت المجالات العلمية أبحاث أخرى عن هذا الموضوع، قدمت دراسة (زيادة 1975م) تناولت دراسة تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي حيث تناول التطور التاريخي في العالم القديم في أول عهده بالحضارة وقسمه إلي ثلاث مدن هامة لمراكز التجارة وهي أرض الرافدين، مدينة مصر القديمة، ومدينة السند، فدرس تطور الحركة التجارية بينهما عن طريق البحر الأحمر، حيث كان البحر الأحمر يربط مصر ببلاد الرافدين والدول الأفريقية؛ وأشار إلي الموانئ الهامة التجارية في تلك الحقبة التاريخية خاصة في القرن الثالث ووصولهم إلي الساحل الصومالي و الهند، وكانت أهم الموانئ علي البحر الأحمر من الشمال إلي الجنوب كالتالي ميناء رأس أبوسمر والخليج وأم الكنف وجزيرة الرياح؛ أما علي الساحل العربي فالميناء الرئيسي للتجارة هو ميناء موزا، أما موانئ ج نوب الجزيرة العربية أهمها ميناء عدن وقنا و موشا، أما الهند فيتميز بعدد كبير من الموانئ الهامة الواقعة علي الساحل الممتد من مصب السند إلي الهند<sup>(2)</sup>، وقدم (خواجكية 1977م) دراسة عن الكويت والتكامل الخليجي في مجال التبادل التجاري في منطقة الخليج وذلك عن طريق خدمات النقل والشحن البحري بما في ذلك النقل التجاري للبترول، وتوصلت هذه الدراسة إلي بعض التوصيات ومنها ضرورة التكامل الاقتصادي لدول الخليج وتحرير التبادل التجاري بين هذه الدول من الرسوم الجمركية بالميناء والقيود الآخر<sup>(3)</sup>.

---

(1) أسامة صالح الكيلاني نجم، " الطلب علي الصادرات الليبية من النفط الخام: دراسة تحليلية قياسية للفترة 1970-1998م"، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، جامعة قار يونس، كلية الاقتصاد، والعلوم السياسية، قسم الاقتصاد، 2003م .  
(2) نقولا زيادة، " تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، السنة الأولى ع. الأول، 1975م ، ص 87-90.  
(3) محمد هشام خواجكية، " الكويت والتكامل الاقتصادي الخليجي"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، السنة الثالثة، ع. التاسع ، يناير 1977م .



تناولت دراسة (مصطفى 1982م) إحصاءات التجارة الخارجية للبحرين في السبعينات ومطلع الثمانينات وذلك من خلال معرفة أسباب التغيرات المستمرة التي طرأت علي الواردات والصادرات من حيث أنواع البضائع، فتوصل في هذا البحث إلى أن التجارة الخارجية لها أثر كبير علي الاقتصاد البحريني وعلي مستوي الدخل والرفاهية الاقتصادية.<sup>(1)</sup>

أما عن التجارة الداخلية في ليبيا قدم (إبراهيم 1984م) دراسة عن أنماط التجارة الداخلية في ولاية طرابلس الغرب وبرقة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فكانت في حقبة زمنية معينة أوضح فيه التبادل التجاري بين ميناء طرابلس وميناء بنغازي، وأنواع البضائع المتداولة في تلك الفترة.<sup>(2)</sup>

من خلال دراسة (عباس 1988م) بعنوان الآثار المتبادلة بين هيكلي الاقتصاد والتجارة الخارجية في الكويت للفترة 1970-1985م، حيث تضمنت الدراسة هيكل الصادرات لتقليل حالة التخلف للدخل القومي، وركز علي الصادرات الكويتية من السلع المصنعة، وخصوصا تصدير المنتجات البترولية وترتيبها بين دول الخليج، والسؤال المطروح هو الاعتماد علي التجارة الخارجية، فهل النمو الاقتصادي يزيد أو يقل من خلال اعتماده علي هذا القطاع، وهل ارتفاع مستوي الدخل الناجم عن أثر الثروة النفطية ترافقه زيادة واضحة في الأفاق علي الاستيراد وتوصلت هذه الدراسة إلي إن الاقتصاد الكويتي يعاني من خلل في هيكله، وهناك حاجة ماسة للاستعانة بالتجارة الخارجية، وأن سلعة وطنية واحدة من قطاع معين تصدر إلي الخارج يتم استيراد سلع عديدة مع ملاحظة أن الأنشطة متعددة.<sup>(3)</sup>

وقدمت دراسة أبو حبيب (1992م) عن سعر الصرف وتنمية الصادرات الليبية، حيث تناول فيه كيفية الاهتمام بالبضائع التي تصدرها ليبيا والمشاكل التي تقف عائق في تنمية هذه الصادرات، وركز في دراسته علي الجانب المادي وسعر الصرف الليبي من هذه التجارة وإهمال عوامل أخرى قد تتأثر به في تنمية الصادرات مثل تطور الصناعة حتى تكون مرغوبة في التجارة الخارجية.<sup>(4)</sup>

(1) بدوي خليل مصطفى، "الإحصاءات الاقتصادية في البحرين"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، السنة الثامنة، ع. التاسع والعشرين، 1982م.

(2) عبد الله علي إبراهيم، مرجع سابق ذكره.

(3) زهرة حسن عباس، محمود محمد داغر، "الآثار المتبادلة بين هيكلي الاقتصاد والتجارة الخارجية في الكويت للفترة 1970-1985م"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، السنة الرابعة عشر ع. الخامس والعشرون، 1988م.

(4) عبد الفتاح أبو حبيب، "تخفيض سعر الصرف وتنمية الصادرات الليبية"، مؤتمر تنمية الصادرات الليبية، منشورات مركز البحوث الاقتصادية، بنغازي، 1992م.

قدم الباحث ( الفارسي 2005م ) بحث عن التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية في الاقتصاد الليبي، في الفترة من 1976-2001م ، حيث تطرق فيه إلي الدور الذي يلعبه قطاع التجارة الخارجية في اقتصاد الدولة والتي يتمثل في توفير النقد الأجنبي، وخاصة من عائدات النفط الخام، والتي تستخدم في الحصول علي الواردات من السلع الاستهلاكية والتقنية الحديثة وغيرها، ونوه الباحث إلى عملية الخصخصة لتحسن وتطوير الإنتاج ونقل التكنولوجيا والخبرة الأجنبية التي تساهم للارتقاء بمستوي الإنتاج وتحسين جودته وبالتالي زيادة قدرة الدولة علي التصدير.<sup>(1)</sup>

## أسئلة الدراسة:

1. كيف أثرت الظروف الطبيعية والبشرية في نشأة ميناء بنغازي؟
2. هل للميناء جذور تاريخية أدت لنموه وتطويره علي مر السنين؟
3. كيف أثرت التجارة الخارجية للميناء في تطور اقتصاديات مدينة بنغازي وما حولها؟
4. ماهو دور الميناء في حركة النشاط التجاري بالنسبة للمنطقة الشرقية من ليبيا ؟
5. ماهي انواع السفن المتعاملة مع الميناء ومأمدي أهميتها والمشاكل المرتبطة بها؟
6. ماهي الأسباب التي جعلت الميناء يستقبل أقل من قدرته بالرغم من تطور الميناء للتجارة في فترة التطور الاقتصادي للدولة؟

## منهجية الدراسة:

تأخذ هذه الدراسة شكل الدراسات الوصفية وتعتمد في منهجيتها علي:-

1. **المنهج التاريخي:** وهو يستخدم لجمع المعلومات التاريخية والإحصاءات القديمة والتي عن طريقها يمكن تتبع مراحل تطور الميناء ونشأته الاقتصادية، فدراسة التطور التاريخي والتجاري والاقتصادي هي أحد أهداف هذه الدراسة وهنا سيعتمد علي الإحصاءات والمذكرات والمخطوطات والوثائق القديمة.

(1) عيسى حمد الفارسي، " التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية في الاقتصاد الليبي، 1976-2001م " ، مجلة البحوث الاقتصادية ، السنة السادس عشر، ع. الأول، 2005 .

**2. المنهج الوصفي:** وذلك بدراسة منظمة لجمع وتحليل وتفسير الوضع الراهن للميناء ودوره الاقتصادي من الناحية الجغرافية ويعتمد ذلك علي المقابلات الشخصية وجمع البيانات الإحصائية الحديثة من سجلات الميناء والتقارير والمنشورات الخاصة بتلك الموضوعات و التي ستحصل عليها من الدراسة الميدانية للميناء، ويمكن الاعتماد بذلك علي المصادر التي يتم جمعها وكذلك الإحصائيات التي تصدرها الجهات الحكومية.

## **مصادر الدراسة:**

- تتضمن هذه الدراسة مجموعة من الوسائل العلمية المتاحة لجمع البيانات والمعلومات المتعلقة بموضوع الدراسة والتي تتمثل في:-
- 1- المراجع العلمية: يعتمد في هذه الدراسة علي مجموعة كبيرة من المراجع في الجغرافية الاقتصادية والتاريخية، ، والتجارة الدولية، كما انه سوف يستعان بالأبحاث والرسائل والمجلات العلمية التي تتعلق بمنطقة الدراسة.
  - 2- المصادر الإحصائية: سوف يكون لهذه المصادر دور كبير في هذه الدراسة من خلال الاستعانة بالتقارير والإحصاءات التي تصدر عن مكتب الإحصاء بالميناء والجهات الحكومية المتخصصة، وعليه يتم تفسير تلك البيانات.
  - 3-الخرائط: فهي الأداة التوضيحية لأي دراسة جغرافية، عليه تم الاستعانة بالخرائط التفصيلية لموقع الميناء.
  - 4- الدراسات الميدانية: تعد العمود الفقري لأي دراسة، فمن خلال الزيارات الميدانية وأجراء المقابلات الشخصية مع بعض المسؤولين بالميناء يتم جمع المعلومات التي لها علاقة بموضوع الدراسة.

## **الفصل الأول**

### **الظروف الجغرافية والتطور التاريخي للميناء**

## تمهيد:-

تتمتع ليبيا بساحل يبلغ طوله 1900 كم ومع ذلك فإنه لا يساعد على قيام الموانئ عليه لعدم وجود أرصفة طبيعية من جهة وهبوب الرياح الشمالية الغربية القوية شتاءا باعتباره ساحل مفتوح أمامها من جهة أخرى مما يؤثر سلبا على حركة الملاحة في المواني ، وعلى الرغم ذلك أنشئ عليه أربعة عشر ميناء بفضل التطور الاقتصادي والعمراني للدولة نتيجة لتفديد خطط التحول المتعددة .

وأظهر موقع ميناء بنغازي أهمية كبيرة من خلال تصدير النفط 1961م لقربه من دول المستوردة غرب أوروبا وفي المقابل أظهر التدفق الهائل للبضائع الواردة عن طريق الميناء أهميته التجارية , حيث اعتمدت الدولة عليه في توفير متطلبات سكان المنطقة الشرقية بالكامل وتوفير متطلبات المشاريع التنموية للمنطقة .

### وبرزت أهمية هذا الميناء من خلال عدة عوامل منها :

- 1- العامل الطبيعي الذي يمثل لسانا صخريا يمتد في مياه البحر مع بعض الجزر.
  - 2- تميزه بنظير وظهير جيدين , فنظيره هو موقع الميناء على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وتميزه بالمياه الهادئة وصلاحيته للملاحة طول العام مما ساعد على سهولة اتصاله مباشرة بالموانئ المناظرة في شمال وشرق البحر المتوسط واستمرار النشاط التجاري بالميناء طول العام أما ظهيرة يتمثل في ارتباط مدينة بنغازي بأغلب المدن الشرقية والجنوبية والغربية مما جعلها حلقة وصل بمدينة اجدابيا في الغرب ومدينة طبرق في الشرق والكفرة والواحات في الجنوب وسهولة الوصول إلى مدينة بنغازي باعتباره سوق تجاري ورئيسي لها<sup>(1)</sup>.
- ودراسة ميناء بنغازي يلزمنا معرفة العوامل الجغرافية سواء كانت طبيعية أو بشرية والتي ساعدت على نموه ونشأته وتوسعة بهذا الشكل خلال فترة زمنية محددة، ويتمثل ذلك في تحديد ظروفه المناخية والبحرية والموارد المائية والتركيز السكاني في منطقة الظهير، وكذلك دراسة التطور التاريخي للميناء خلال العصور القديمة في العهد الإغريقي ، البطلمي، والعهد الروماني ، والفترة الوسطى من خلال العهد العثماني الأول والثاني، وفترة الاحتلال الايطالي في الفترة (1911- 1951م) ، وفترة ما بعد 1969م .

(1) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص - ص 381-382.

## المبحث الاول

### - أولاً : الظروف الجغرافية ..

عندما نتطرق إلى دراسة العوامل الطبيعية الجغرافية لميناء بنغازي يجب أن نحدد الموقع والموضع الجغرافي.

#### 1- الموقع :

يعرف بأنة تلك العلاقات المكانية التي تربط الظاهرة الجغرافية بغيرها من الظواهر الأخرى ، حيث يعتبر- الموقع- مسئولا إلى حد كبير عن تنامي قيمة الظاهرة الجغرافية التي تقع في إطارها<sup>(1)</sup>. حيث تظهر أهمية موقع الميناء من خلال علاقته بالعوامل الأخرى التي تتسم بالتغير، وهذا فيما يتعلق بالعامل الجغرافي الـ الذي يرتبط بالنظير ( المنطقة المائية) ، والعامل الاقتصادي الذي يرتبط بالظهير (المنطقة العمرانية) وفيما بين النظير والظهير يحدد موقع الميناء كوسيط بينهما<sup>(2)</sup>.

ولهذا يعد الموقع من أكثر العوامل الجغرافية أهمية وخطورة في نشأة ونمو الميناء وتعكس أهميته بالنسبة لـ عامل الاقتصادي على نمو المدينة (الظهير) ، وازدهارها الاقتصادي والعمراني للمدينة يكون نتيجة لوقوعها في موقع متميز يربطها بمينائها وقد تتضاءل هذه الأهمية نتيجة لتغير الأهمية الجغرافية لموقعه، الذي يحدد طبيعة المنطقة ومناخها وظروفها الجغرافية وسير الأحداث التـا ريفية وما يترتب عليه من تنوع اقتصادي وبشري، وتظهر أهمية الموقع بالنسبة لقرب أو لبعده للمناطق المصدرة والموردة للميناء وما يترتب عليه من عبء في التكاليف المادية في وصولها للاماكن المعنية.

وميناء بنغازي يقع في الأطراف الشمالية القريبة للمدينة عند التواء وبروز صغير تم تطويره فيما بعد إلى ميناء حيث يقع على خط الساحل ما بين ميناء الزويتينة في الغرب وتوكره في الشرق ويقترب من الشكل المستقيم باستثناء رأس جليانة ( أنظر الشكل رقم (1)) الذي بذلت لأجله مجهوده كبيرة لتحسينه ، إضافة إلى وجود رأس كركورة الذي يقع جنوب الميناء بحوالي 75 كم حيث يعتبر خليجا صغيرا مفتوحا من ناحية الجنوب الذي يستخدم مرسى لصيد الأسماك.

(1) عبدا لله سعيد بالحاج، ميناء عدن : دراسة في جغرافية الموانئ ، صنعاء ، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط . الأولى ، 1996م ، ص- ص 25-26.

(2) جمال حمدان، جغرافية المدن ، القاهرة، عالم الكتب، القاهرة ، 1977م ، ص 66.

كما يمتد ظهير الميناء بالأراضي السهلية جنوباً حيث يتلاشى تدريجياً في الصحراء وبذلك ربط الميناء بالمنتجات القادمة من الجنوب ، وكان لموقع المدينة وميناءها عند الأطراف الغربية للجبل الأخضر دور فعال في تبادل المنتجات بين المدينة وسكان الجبل الأخضر وهذا بدوره أدى إلى انتعاش الحركة الاقتصادية في منطقة شمال شرق البلاد<sup>(1)</sup> في الماضي والحاضر ، أما الشريط الساحلي فيمتد من رأس طلميثة في الشمال الشرقي إلى الزويتينة في الجنوب الغربي بمسافة تقدر بحوالي 240 كم ويتفاوت في اتساعه ما بين 200 م إلى 5 كم<sup>(2)</sup> ، أما السبخات فهي من أكثر الظواهر سيادة في مدينة بنغازي حيث يمتد نطاقها من الشمال إلى الجنوب ومن أبرزها سبخة السلماني واللثامة وقاريونس وسيدي حسين وسيدي أعبيد والصابري والتي كانت في الماضي عائقاً طبيعياً قبل دمجها بين الميناء والمدينة وتحولت في الوقت الحالي إلى مناطق سكنية كما هو الحال بسبخة السلماني .

وتوجد الكثبان الرملية فهي تمتد على طول الساحل حيث لا يزيد ارتفاعها عن 10 أمتار ، وكذلك الكثبان الشاطئية الحديثة التي لا تزال في نمو مستمر مما أدى إلى وجود غطاء هش من الرمال المتوسطة ودقيقة الحبيبات<sup>(3)</sup> .

## 1-1- الموقع الفلكي:

يشغل الميناء المنطقة المحصورة بين دائرتي عرض 32.5 شمالاً وخط طول 20.0 شرقاً ( كما هو موضحاً في الشكل (1) )، حيث لعب الموقع دور فعال في نشأتها وازدهارها كما جاءت هذه الأهمية من خلال وجود هذا الميناء في مدينة بنغازي التي تعتبر أكبر مدن شرق البلاد واعتبرها سوقاً رئيسياً للسلع الواردة منه وللمنتجات المحلية من خلال ارتباطها بباقي المدن بشبكة مواصلات زادت من امتداد ظهير الميناء<sup>(4)</sup> .

- 
- (1) محمد عبدالله لأمة ، سهل بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط ، الأولى، 2003م ، ص- ص 67- 68.
  - (2) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص 34.
  - (3) الطاهر محمد على سليمان ، " النقل ودوره في نقل الركاب في مدينة بنغازي في الفترة من 1970-1998م " ، جامعة قاريونس ، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، 2001م ، ص- ص 29- 32.
  - (4) محمد المبروك المهدي ، المرجع السابق ، ص 34.

# شكل (1) موقع منطقة الدراسة



المصدر : المراجعة العربية للبيئة البحرية للأقاليم المتوسطية، الأطلنطي الوطني، أمانة التخطيط، مصلحة المساحة، ص 107



## 2-1- الموضع الجغرافي :

يقصد به تلك الخصائص الجغرافية لرقعة الأرض التي تقوم عليها الظاهرة الجغرافية، وهذا يعني إن موضع الميناء هو نقطة محددة على الأرض أما الموقع فهو عدد من المواقع المحددة ، لذلك يتمتع الموقع الذي يقام عليه الميناء بظروف طبيعية وبشرية أدته لاختياره كميناء ، فالظروف الطبيعية تتمثل في رأس جليانة الذي يمثل الميناء القديم الذي يعمل على حمايته من الرياح الشمالية وخط العمق 20 متر الذي يقترب من الموقع الذي أقيم عليه الميناء وهو من الأعماق المناسبة ، أما الظروف البشرية هي إجراء تعديلات صناعية على الموقع اشتملت على عدة مراحل (1).

أ- بناء مخازن مسقوفة بمسافة 5600 متراً مربعاً ومخازن مكشوفة بمسافة 80,000 متراً مربعاً.  
ب- تعميق مدخل الميناء ليصل عمقه 13.5 متر ويعرض 175 متر وتعميق حوض الميناء الأرصفة التي يتراوح عمق المياه أمامها ما بين 5.5 إلى 12.5 متر.  
ج- بناء حواجز لكسر الأمواج يزيد ارتفاعها عن 10 أمتار من ناحية الشمال لحمايتها من الرياح الشمالية والشمالية الغربية والغربية(2).

## 2- الظروف المناخية:

تؤثر الظروف المناخية بشكل مباشر على تخطيط الميناء وطبيعتها من خلال حركة الرياح واتجاهاتها وكمية الأمطار ودرجة الحرارة والرطوبة وبشكل غير مباشر من خلال تأثيرها على حركة التجارة في الميناء وحركة النقل البري الذي يؤثر على كفاءة الميناء(3) في نقل البضائع والركاب .

ولذلك نجد إن منطقة الدراسة تتمتع بمناخ ملائم لحركة الملاحة طول العام حيث يسودها مناخ البحر المتوسط الملائم لحركة السفن والنشاط التجاري في ميناء بنغازي (منطقة الدراسة)، والتي يأخذ في التناقص كلما ابتعدنا عن ساحل البحر بمسافة لا تقل عن 40 كيلو متر جنوباً(4).

(1) الشركة الاشتراكية للمواني ، تونس ، مطبعة فوني ، ص 12 .

(2) فتحي أبريك الخفيفي ، " ميناء بنغازي البحري "، مجلة المرفأ ، مصدراتة ، الشركة الاشرافية للمواني، ع : العشرين، الفاتح 2009م ، ص 23 .

(3) عبدالله بن محمد النغمشي، " مواني المملكة العربية السعودية على الخليج العربي " ، دراسة في جغرافية بالمواني، جامعة الإمام محمد الإسلامية ، كلية العلوم الاجتماعية ، 1990م ، ( رسالة ماجستير غير منشورة )، ص 22، (نقلاً عن حسين أبو مدين ) .

(4) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق، ص 15.

وفيما يلي استعراض مختصر لعناصر المناخ في منطقة الدراسة وتأثيرها على كفاءة

الميناء :-

## 1-2- درجة الحرارة .

توضح البيانات المتوفرة في الجدول رقم ( 1 ) المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة في مدينة بنغازي باعتبارها منطقة الدراسة جزءا منها ، والتي تتباين بين فصول السنة ومن مكان لآخر نتيجة لتأثير الموقع وقرب أو بعد المنطقة من البحر .  
ولذلك فهي تزداد ارتفاعا خلال شهور الصيف حيث تصل أعلى معدلاتها في شهري يوليو وأغسطس بحوالي 25.6 ° , 25.9 ° علي التوالي ثم يأخذ في الانخفاض التدريجي في شهور الشتاء ليدخل أدنى معدل لها في شهر يناير 13.9 ° فهو يعد ابرد شهور السنة , كما يسجل أعلى المعدلات الفصلية للحرارة بالمنطقة خلال فصل الصيف بحوالي 25.1 ° الذي يمثل قمة الشهور التي ترتفع فيها درجات الحرارة ، في حين سجلت أدنى معدلاتها في فصل الشتاء الذي بلغ نحو 15 °.

### جدول ( 1 )

**المعدلات الشهرية والفصلية والسنوية لدرجة الحرارة في محطة بنينة خلال الفترة ما بين 1962-1975 م .**

فصول السنة	الأشهر	المعدل الشهري	المعدل الفصلي	المعدل السنوي %	
الشتاء	ديسمبر	17.0	15	20.0	
	يناير	13.9			
	فبراير	14.1			
الربيع	مارس	16.2	18.3		
	أبريل	17.9			
	مايو	20.7			
الصيف	يونيو	23.7	25.1	20.0	
	يوليو	25.6			
	أغسطس	25.9			
الخريف	سبتمبر	24.4	22.6		20.0
	أكتوبر	22.4			
	نوفمبر	20.9			

المصدر : خالد رمضان بن محمود ، الترب اللبينية: تكوينها- تصنيفها- خواصها- إمكاناتها الزراعية، طرابلس، منشورات جامعة الفاتح، ط. الأولى، 1995م ، ص90.

أما فصلي الربيع والخريف فهما فصلان انتقاليان، ففي فصل الربيع تشهد المعدلات الشهرية للحرارة ارتفاعاً في شهر الماء (مايو) بحوالي  $20.7^{\circ}$ ، ووصل معدلها الفصلي نحو  $18.3^{\circ}$  وذلك بسبب هبوب رياح المحلية القبلي الشديدة الجفاف، في حيث تستمر المعدلات الشهرية والفصلية لدرجات الحرارة في الارتفاع في فصل الخريف وخصوصاً في شهر الفاتح (سبتمبر) بحوالي  $24.4^{\circ}$  ثم تبدأ تلك المعدلات في الانخفاض مع بداية شهر الحرث (نوفمبر) لتدخل نحو  $20.9^{\circ}$ ، وقدّر بمعدل فصلي  $22.6^{\circ}$ ، ويرجع ذلك الانتظام إلى الزحزحة الفصلية للكثلة الهوائية ومناطق الضغط وبالتالي المؤثرات القارية والبحرية نحو الشمال في فصل الصيف ونحو الجنوب في فصل الشتاء<sup>(1)</sup>، في حين يبلغ المعدل السنوي لدرجة الحرارة في منطقة الدراسة بحوالي  $20.2^{\circ}$ .

ومما سبق نلاحظ أن منطقة الدراسة تتأثر بارتفاع درجة الحرارة في فصل الصيف التي ترتفع فيها درجة حرارة المياه السطحية للبحر أمام ساحل الميناء وبالتالي ترتفع نسبة التبخر التي تسبب في زيادة ملوحة المياه التي تؤدي إلى تآكل وصدأ منشآت ومعدات الميناء الأمر الذي يترتب عليه إجراء صيانة دورية لها وتغيير إطارات الآلات والمعدات الميناء باستمرار، كما أن اقترانه ارتفاع درجة الحرارة في فصل الصيف وارتفاع نسبة الرطوبة تؤثر سلباً على قدرات العمال على العمل.

---

(1) محمد عياد المقبلي، المناخ، في كتاب الجماهيرية: دراسة في الجغرافيا، تحرير: الهادي بولقمة، سعد خليل القزيري، سرت، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط. الأولى، 1995م، ص 193.

## 2-2- الرطوبة النسبية .

الرطوبة النسبية هي " النسبة المئوية لكمية بخار الماء الموجود فعليا في الهواء , إلى كمية الأشباعية في نفس درجة الحرارة وهي تزداد درجة الحرارة، وتقل مع ارتفاع درجة الحرارة"<sup>(1)</sup>.

ونلاحظ من خلال الجدول رقم (2) ما يلي :

1- إن المتوسط السنوي للرطوبة النسبية في منطقة الدراسة وصل إلى 73% لذلك تتميز المنطقة برطوبة عالية طول العام وتأخذ في الانخفاض كلما بعدنا عن خط الساحل واتجهنا نحو الجنوب بسبب تأثير البحر .

2- كما شهدت معدلات الرطوبة النسبية في هذه المنطقة تباينا واضحا خلال فصول السنة , حيث ترتفع معدلات الرطوبة ارتفاعا كبيرا في فصل الصيف لتسجل بمعدل فصلي 78% وتسجل أعلى معدلاتها في شهر يوليو وأغسطس بنحو 81% - 80% على التوالي يرجع ذلك إلى ارتفاع درجة الحرارة وزيادة التبخر مع قلة السحب وسقوط الأمطار مما ساعد على ارتفاع الرطوبة في هذا الفصل .

3- وتنخفض معدلات الرطوبة النسبية بالتدرج في فصل الخريف حتى يصل معدلها الفصلي إلى 74% بينما تصل إلى أدنى معدلاتها في شهر نوفمبر 72% نتيجة لحدوث رياح القبلي التي تعمل على هبوط الرطوبة النسبية نظرا لطبيعتها الجافة وارتفاع درجة حرارتها وبالتالي يتكرر هبوط هذه المعدلات في فصل الشتاء لتصل بمعدل فصلي 72% وتسجل اقل معدل شهري خلال هذا الفصل في شهر فبراير لتصل إلى 69% .

4- وتأخذ معدلات الرطوبة في الانخفاض حتى فصل الربيع لتصل بمعدل 68% , وتنخفض في شهري مارس و ابريل بنحو 67% - 68% على التوالي وترتفع في شهر مايو بنحو 70% نتيجة لارتفاع الحرارة بشكل مفاجئ مما صاحبها ارتفاعا سريعا في الرطوبة النسبية مع هبوب الرياح المحملة بالهواء المداري شديد الجفاف ويستمر هذا الارتفاع ليصل القمة في فصل الصيف , حيث يعتبر الهواء جافا إذا قلت نسبة الرطوبة عن 50% , وعادية إذا كانت ما بين 60% إلى 70% وتكون الرطوبة عالية إذا زادت عن 70%<sup>(2)</sup>.

(1) محمد عياد المقلبي، مقدمة في الطقس والمناخ، طرابلس، منشورات الجامعة المفتوحة، 1993م ، ص 148.

(2) الشركة الاشتراكية للمواني، مرجع سابق، ص 12.

جدول ( 2 )

معدلات الرطوبة النسبية الشهرية والفصلية والسنوية في محطة بنينة خلال الفترة

ما بين 1962-1975 م.

المعدل السنوي %	المعدل الفصلي %	المعدل الشهري	الأشهر	فصل السنة	
73	72	73	ديسمبر	الشتاء	
		73	يناير		
		69	فبراير		
	68	68	67	مارس	الربيع
			68	أبريل	
			70	مايو	
	78	78	73	يونيو	الصيف
			81	يوليو	
			80	أغسطس	
	74	74	75	سبتمبر	الخريف
			75	أكتوبر	
			72	نوفمبر	

المصدر: خالد رمضان بن محمود ، التربة الليبية، المرجع السابق ، ص 98.

### 3-2- الأمطار:

نجد إن الأمطار التي تسقط على منطقة الدراسة أمطار شتوية من النوع الإعصاري وفي فترات متقطعة<sup>(1)</sup>، فهي لا تؤثر بشكل كبير على حركة السفن ولكن تؤدي إلى تلف البضائع التي يتأخر شحنها أو تفريغها ولكن مع وجود الحاويات تم التغلب على هذه المشكلة. ونلاحظ من خلال الجدول رقم (3) المعدلات الشهرية والفصلية والسنوية للأمطار الساقطة في الفترة ما بين 1971-2005م مايلي :

- 1- إن معظم الأمطار الساقطة على منطقة الدراسة تتركز في شهور فصل الشتاء، حيث يبدأ موسم سقوط الأمطار في نهاية شهر أكتوبر وبداية شهر نوفمبر ويستمر حتى شهر مارس ليصل إلى معدل سنوي للأمطار بنحو 229/ ملم من كمية هطول الأمطار. في حين تسجل المعدلات الفصلية تذبذبا واضحا حيث سجل اعل معدل فصلي في فصل الشتاء بحوالي 58.6 / ملم حيث سجلت اكبر كمية أمطار في شهري ديسمبر بنحو 67.4 / ملم وشهر يناير بنحو 63.0 / ملم وتسقط كميات قليلة من الأمطار في شهر فبراير بنحو 45.4 / ملم .
- 2- أما في فصل الربيع يصل المعدل الفصلي إلى 13.1 / ملم حيث تبدأ الأمطار في شهور إلى الانخفاض لتسجل اقل معدلاتها في شهر مايو بحوالي 2.6/ ملم.
- 3- ويأخذ المعدل العام لهطول الأمطار في التناقص التدريجي إلى إن يصل إلى الانعدام خلال فصل الصيف ليصل معدلها السنوي بنحو 0.1/ ملم، حيث تنعدم الأمطار في اغلب شهور هذا الفصل نتيجة لارتفاع درجة الحرارة .
- 4- وتأخذ كمية الأمطار في الارتفاع في فصل الخريف ليصل المعدل الفصلي إلى 20.0/ ملم حيث يبلغ أعلى معدلات كميات الأمطار الساقطة في شهور هذا الفصل بحوالي 39.4 / ملم في شهر نوفمبر واقلها في شهر سبتمبر بحوالي 2.8 / ملم ، وهذا دلالة على تأثيره بنظام المطر الشتوي المسيطر على أقاليم البحر المتوسط، حيث تتركز الأمطار في فصل الشتاء الناتج عن مرور الانخفاضات الجوية الممطرة من جهة الغرب وما تحمله في مؤخرتها من هواء قطبي بحري شديد البرودة يؤدي إلى حدوث حالة عدم استقرار عند مروره على مياه البحر المتوسط الدافئة مما يؤدي إلى أحداث أعاصير وعواصف شديدة تكون سببا في تساقط الأمطار<sup>(2)</sup>.

(1) عزيز محمد حبيب، ليبيا، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية ، 1973م ، ص 22 .

(2) محمد عياد المقلبي ، مقدمة في الطقس والمناخ ، المرجع السابق ، ص 147-148 .

جدول ( 3 )

المعدلات الشهرية والفصلية والسنوية لكمية الأمطار في محطة بنينة خلال

الفترة ما بين 1971 - 2005م .

المعدل السنوي	المعدل الفصلي	المعدل العام/ ملم	الأشهر	فصول السنة	
229	58.6	67.4	ديسمبر	الشتاء	
		63.0	يناير		
		45.4	فبراير		
	13.1	0.1	28	مارس	الربيع
			8.7	أبريل	
			2.6	مايو	
	0.1	0.1	0.2	يونيو	الصيف
			0.0	يوليو	
			0.3	أغسطس	
	20.0	20.0	2.8	سبتمبر	الخريف
			18	أكتوبر	
			39.4	نوفمبر	

المصدر: النسب م-ن حساب الباحثة اعتمادا على - ي بيانات المركز الوطني للأرصاد الجوية , طرابلس ، في الفترة من (1971- 2005 م)

## 4-2- سرعة واتجاه الرياح:-

تؤثر الرياح بشكل مباشر على تخطيط وتشغيل الميناء فهي المسبب الرئيسي لحركة الأمواج المؤثرة على سير الملاحة بالميناء لذلك يؤخذ في الاعتبار سرعة واتجاه الرياح عند بناء حواجز لكسر الأمواج<sup>(1)</sup>، حيث أقيم في ميناء بنغازي حاجزان رئيسيان لكسر الأمواج يزيد ارتفاعها عند 10 أمتار من ناحية الشمال - ومن ناحية الغرب - حاجز الأمواج الغربي- الذي يبلغ طوله 9037 متر لكي يوفر الحماية من الرياح الشمالية والشمالية الغربية والغربية<sup>(2)</sup>، ويقلل من تأثير الأمواج داخل حوض الميناء.

ولدراسة أكثر تفصيلية لبيانات المتوفرة لمعدلات الفصلية والسنوية لاتجاهات الرياح وسرعتها خلال الفترة من (1971-2005م) من جدول رقم (4)، وبالنظر إلى الشكل التوضيحي لوردة الرياح رقم (4) نلاحظ الآتي :

1- يسود فصل الشتاء هبوب الرياح الجنوبية الشرقية بنسبة 25.5% في حين تصل نسبة هبوب الرياح الشمالية الغربية العكسية نسبتها 15.6% التي تسبب سقوط الأمطار على امتداد الشريط الساحلي من منطقة الدراسة، حيث يتعرض الساحل الليبي في هذا الفصل لتأثير المنخفضات الإعصارية المرتحلة من الغرب إلى الشرق وبذلك يتحول البحر المتوسط في هذا الفصل إلى مركز للضغط الجوي المنخفض بسبب دفء مياهه وهوائه الرطب فتنجذب إليه الكتل الهوائية والرياح العكسية<sup>(3)</sup>، على الرغم من وقوع منطقة الدراسة في هذا الاتجاه إلا أنها تتعرض لهبوب رياح هادئة وتيارات بحرية ضعيفة طوال العام، ثم تليها هبوب الرياح الشرقية بنسبة 6.2%.

2- أما فصل الصيف تهـب على الشريط الساحلي لمنطقة الدراسة الرياح الشمالية بنسبة 39.2%، والرياح الشمالية الشرقية بنسبة 23.6% والشمالية الغربية بنسبة 20.2% أما من جهة الجنوب فقد سجلت اقل نسبة لهبوب الرياح الغربية بنحو 1.6% يليها الجنوبية والجنوبية الغربية بنسبة 1.8% لكل منهما .

(1) حسين مسعود أبو مدينة، " المواني الليبية"، ليبيا- مصراتة، منشورات الشركة الاشتراكية للمواني،

1999م، (رسالة ماجستير منشورة)، ص 1 .

(2) فتحي أبريك الخفيفي، " ميناء بنغازي البحري"، المرجع السابق، ص 23.

(3) محمد عياد العقيلي، مقدمة في الطقس والمناخ، المرجع السابق، ص 185.



3- يسود في فصل الربيع الرياح الشمالية الغربية بنسبة 19.6 % والشمالية والشمالية الشرقية بنسب 19.1%- 15.2 % على التوالي , ووصلت نسبة الرياح الجنوبية الشرقية بنسب 17.7 % , وسجلت أقل نسبة لهبوب الرياح الجنوبية الغربية بحوالي 4.5 % , وكما يسود في فصل الخريف هبوب الرياح الشمالية الشرقية والشمالية بنسب 19 % -16.8 % على التوالي وهبوب الرياح الجنوبية الشرقية بنسبة 16.1 % ولذلك فان في فصلي الربيع والخريف تهب رياح جنوبية جافة قادمة من الصحراء تؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة لمدة تتراوح ما بين يومين أو أكثر محملة بالأتربة والغبار وهي شديدة الجفاف وتعرف محليا برياح القبلي , وغالبا ما تهب هذه الرياح في أواخر الربيع وأوائل الصيف وكذلك في أواخر الصيف وأوائل الخريف , وهي المسبب الرئيسي في إغلاق الميناء وتوقف العمل لمدة يوم أو يومين ( أنظر الجدول رقم ( 5 ) ) نتيجة لما تسببه من عرقلة النقل البري في نقل البضائع من وإلى الميناء لحجب الرؤية وتحريك الرمال وتطاير الغبار على الطريق، إلا إن تأثير رياح القبلي على كفاءة الميناء يعد محدود ولا يتجاوز تأثيره على أيام محدودة من السنة .

كما إن المعدل السنوي لنسب السكون وصلت إلى 6.52 % , أما المتوسط سرعة الرياح السنوي فقد وصل إلى 10.1 % فهذا يدل على الرياح التي تهب على ميناء بنغازي في معظم شهور السنة تعد من الرياح غير هادئة بل متغيرة وعموماً لا توجد تطرفات لسرعة الرياح ولم يسبق أنها سجلت رياح دمار على منشآت ومباني الميناء ، فالجدول رقم (4) يوضح بأن الرياح تزيد سرعتها عن 35 عقدة في الساعة خلال سنتي 2007-2008 م .

#### جدول ( 4 )

المعدلات الفصلية والسنوية لاتجاهات الرياح وسرعتها في محطة بنينة خلال

الفترة من (1971-2005 م ) والنسبة المئوية لها.

النسب المئوية لاتجاهات الرياح %								سرعة الرياح بالعقدة	فصول السنة	
شمالية غربية	غربية	جنوبية غربية	جنوبية	جنوبية شرقية	شرقية	شمالية شرقية	شمالية			
15.6	7.9	6.6	13.2	25.5	6.2	7.2	7.9	8.3	9.3	الشتاء
19.6	5.4	4.5	5.7	17.7	8.1	15.2	19.1	5.8	11.2	الربيع
20.2	1.6	1.8	1.8	4.5	4.8	23.6	39.2	4.3	10.6	الصيف
14	4.1	5.5	7.6	16.1	9.7	19	16.8	7.8	9.2	الخريف
17.53	4.75	4.6	7.1	15.65	7	16.25	20.75	6.52	10.1	المعدل السنوي

المصدر: النسب مـ ن حساب الباحثة اعتمادا على بيانات المركز الوطنـي للأرصاد الجوية , طرابلس, في الفترة من (1971-2005 م ).

## 5-2- الأمواج ..

يتميز ساحل مدينة بنغازي بهدوء شواطئه اغلب شهور السنة, ويتعرض للأمواج القوية في فصل الشتاء ويتضح تأثيرها أمام سواحل الجبل الأخضر وهضبة البطنان في القسم الشرقي من ليبيا التي يتراوح ارتفاعها ما بين 3.5 و5 أمتار<sup>(1)</sup>, من خلال عمليات النحت والإرساب الساحلي.

ولهذا فان حركة الملاحة في ميناء بنغازي لا تتوقف إلا أياماً قليلة خلال شهور السنة فمثلا إغلاق الميناء ما بين 7 و8 أيام في سنة 2001م و7 أيام في سنة 2008م ( كما يتضح من جدول رقم (5)) نتيجة لشدة سرعة الرياح التي تسبب في ارتفاع الأمواج عن منسوب سطح البحر وانعدام الرؤية في الميناء.

## 6-2- التيارات البحرية ..

تعد التيارات البحرية من العناصر المهمة التي يجب إن تؤخذ في الاعتبار عند إنشاء المواني , فالتيارات البحرية هي التي تتحكم في توزيع الجغرافي للكائنات البحرية التي تؤثر على حركة السفن فمثلا نجدان الكائنات الخفيفة الوزن تلتصق بالسفن فتنتقل الملوثات من مكان لا خر مما يؤدي إلى أثار سلبية على البيئة البحرية للميناء, كما تنتقل التيارات البحرية النفايات الملقاة من السفن مثل النفايات الصلبة والسائلة والتي منها التسرب النفطي حيث تؤثر غالبا على البيئة البحرية , والتيارات البحرية الموازية للساحل الليبي من التيارات الخفيفة التي لا تتعدى سرعتها عقدة بحرية واحدة<sup>(2)</sup>, حيث لا توجد تيارات قوية قريبة من الساحل ومعلقة للسفن لهذا إلا تؤثر على عمليات النقل البحري في ميناء بنغازي .

## 7-2- المد والجزر.

يعد البحر المتوسط من اقل البحار العالم تأثيرا بظاهرة المد والجزر حيث لا يكاد يرفع المد فيه عن 0.4 متر في المتوسط<sup>(3)</sup>, ولهذا فان ظاهرة المد والجزر ليس لها أي تأثير على حركة خروج ودخول السفن من الميناء واليها.

(1) سعد خليل القزيري، وآخرون، "دليل الأطلسي البحري الجماهيرية العظمى"، المكتب الاستشاري للتخطيط الإقليمي والحضري، بنغازي، 1991م، (غير منشور) ، ص 50 .

(2) محمد صفى الدين أبو العز، جيومورفولوجية قشرة الأرض. بيروت، دار النهضة العربية، 1991م ، ص 328.

(3) حسين سيد احمد أبو العينين، جغرافية البحر والمحيطات، الإسكندرية، مؤسسة الثقافية الجامعية، 1989م ، ص 232.

## جدول (5)

عدد الأيام التي أُغلق فيها الميناء في سنتي (2007-2008 م)

سرعة الرياح / بالعقدة	عند الساعة	إغلاق في يوم
34	9.00 صباحا	2007- 11 -18
35	9.00 صباحا	2007- 12 -5
35	9.00 صباحا	2007- 2-14
35	8.30 صباحا	2007- 3- 9
34	9.15 صباحا	2007- 3-23
35	7.45 صباحا	2007- 5- 1
35	11.00 صباحا	2008- 11- 23, 22
35	7.30 صباحا	2008- 12 - 6
35	7.30 صباحا	2008- 12 - 17
34	9.00 صباحا	2008 - 12 - 21
34	8.00 صباحا	2008 - 12 - 22
34	7.15 صباحا	2008 - 12 - 23
35	8.00 صباحا	2008 - 12 - 30
35	7.30 صباحا	2008 - 2 - 17

المصدر: الشركة الاشتراكية للمواني، ميناء بنغازي البحري، مكتب العلاقات العامة، (بيانات غير منشورة)، 2009م.

### 3- الموارد المائية :-

تعتبر المياه هي منبع الحياة لما لها من تأثير عميق على حياة الكائنات وهي أساس التنمية الاقتصادية في المجتمع ، ولكن نجد أن الموارد المائية في ليبيا محدودة فهي تقع ضمن المناطق شبة الجافة والجافة " حيث أن معظم أراضيها تتميز بالجفاف وندرة الأمطار ، وتوجد بها أودية جافة تمتلئ بالمياه عقب سقوط الأمطار في فصل الشتاء في بعض الأماكن وخصوصاً في الأطراف الشمالية من البلاد.

ومدينة بنغازي تقع في شمال شرق ليبيا وتعتبر من أكثر مدن استهلاك للمياه لاحتياجاتها المتزايدة من توفير مياه الشرب الصحية والمياه المستخدمة في الزراعة والصناعية حيث شهد المدينة نمو كبير للسكان خلال احدى عشر سنة الأخيرة حيث كان تعدادها نحو 283965 نسمة في سنة 1973م وزاد عددهم إلى 431791 نسمة في سنة 1984م وزاد العدد في سنة 2006م الي 674951 نسمة (1).  
وتعتمد مدينة بنغازي على المصادر المائية الآتية :

### 1-3- المياه الجوفية :-

هي المياه المحفوظة في بعض الطبقات الصخرية تحت الأرض نتيجة لعمليات تسرب مياه الأمطار إلى الخزانات الجوفية كما هو موجود في المناطق الشمالية والجنوبية من البلاد وتقدر بحوالي 95.6% من جميع الموارد المائية المتوفرة حالياً<sup>(2)</sup>.

ومدينة بنغازي تحتاج إلى تغذية مستمرة من المياه الصالحة للشرب والزراعة باعتبارها ثاني أكبر المدن الليبية من حيث تجمع السكان، حيث تتوافر آبار في المنطقة الشرقية لتغذية المدينة والتي يبلغ عددها 108 بئر، الا أن أغلبها لاتعمل ( أنظر الجدول (6)) وحتى الابار المنتجة منها ترتفع نسبة الاملاح الذائبة التي تتجاوز الحد المسموح بها مما يعرض صحة المواطنين للخطر نتيجة لزيادة الاستهلاك بجميع الآبار أدى إلى تدنى مستوى مياه الشرب.

حيث نجد أن استهلاك مدينة بنغازي من المياه يعتمد على آبار سيدي منصور البالغ عددها 30 بئر والمنتج منها 28 بئر وآبار بنينا والتي يبلغ عددها 38 بئر والمنتج منها 36 بئر ، حيث يبلغ معدل الإنتاج اليومي منها يتراوح ما بين (40,000م<sup>3</sup> إلى 60,000م<sup>3</sup>) التي

(1) ج.ع.ش.ش.ع، أمانة التخطيط الاحصاء والتعداد ، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان لسنوات الآتية: (1973- 1984، 2006م).

(2) ليبيا في 30 عاماً ، التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية 1969- 1992م ، ص 279.

تتغذى منها المدينة عن طريق الشبكات المباشرة دونى وجود خزانات باستثناء حالات في نطاق 700 وحدة سكنية ، ولا يمكن استعاب كميات اضافية لتغذية منطقة بنينا نظراً لعدم اكتمال شبكة النقل للمياه والمتمثلة في استكمال خط النقل (N0de 5) ولسد حاجات مدينة بنغازي خاصة والمنطقة الشرقية عاماً من مياه الصالحة للشرب والزراعة قامت الدولة بتنفيذ مشروع النهر الصناعي.

## الجدول (6)

### مصادر مياه الشرب بمدينة بنغازي

الحقل	عدد الابار	المنتج منها	ملاحظات
حقل سيدي منصور	30	28	يتم انتاج حوالي (40,000م <sup>3</sup> إلى 60,000م <sup>3</sup> يومياً ) منهما لتغذية المدينة
حقل آبار بنينا	38	36	
حقل الكوفية	3	منتجات	لتغذية منطقة الكوفية
حقل الهواري	12	منتجات	لتغذية منطقة الهواري
حقل سيرة نجم	7	لاتعمل	
حقل المقزحة	7	1 بئر عامل	لا تتغذى عليها مدينة بنغازي

المصدر : من اعداد الباحثة، بناء على بيانات تم تجميعها من الهيئة العامة للمياه فرع المنطقة الشرقية بتاريخ 8-10-2005م عن عدد الابار المنتجة , , بيانات غير منشورة، ص 3 من 13.

## 2-3- مياه مشروع النهر الصناعي :-

يتكون المشروع من خمسة مراحل لتغذية المناطق الشمالية من ليبيا بمياه الصالحة للشرب وغيرها , وفيما يخص منطقة الدراسة :

ففي المرحلة الأولى وهي منظومة النهر الشرقية حيث يتم نقل 2 مليون م<sup>3</sup> يومياً من حقلي آبار السرير وتازربو بالتساوي حيث ينتقل مليون م<sup>3</sup> يومياً إلي بنغازي ولهذا المرحلة خطين متجاورين من الأنابيب أحدهما غربي من السرير إلي سرت والأخر شرقي حقل آبار تازربو إلى بنغازي الذي يحتوي 108 بئر وتقع تلك الآبار علي بعد 50 كم جنوب شرقي مدينة تازربو ويستغل منها 98 بئر فقط والباقي احتياطي , ويتم سحب مليون م<sup>3</sup> من المياه يومياً.<sup>(1)</sup> وتوجد في بداية المنظومة من تازربو إلى السرير توجد محطة لتطهير المياه بالكلور ضمن خزان اجدايبا يتفرع فرع إلي بنغازي حيث يتم ضخ 1,18 مليون م<sup>3</sup> يومياً ومن خزان عمر المختار في سلوق " التي تقع علي بعد 50 كم جنوب شرق بنغازي التي يتم الضخ منها إلي مدينة بنغازي وما حولها بمياه العذب الصالحة للشرب.<sup>(2)</sup>

(1) عطية الطنطاوي , "موارد المياه في ليبيا " , المكتب المصري لتوزيع والمطبوعات , ص 178 .

(2) المرجع السابق , ص 189 .

ولقد ساهم هذا المشروع بعد ربطهما بمنظومة شبكة إمداد المياه لمدينة بنغازي وضواحيها بخلط مياه النهر الصناعي العذب مع مياه الحقول الجوفية المالحة لتحسين نوعيتها عبر شبكة الأنابيب الممتدة إلى المدينة بضح نحو 20411538 م<sup>3</sup> / شهرياً سنة 2003م<sup>(1)</sup>، من مياه المشروع النهر الصناعي العظيم للمدينة وضواحيها وتزايد تلك الكمية في كل شهر .

### 3-3- المياه غير التقليدية:

تتمثل في مصدرين وهما:-

#### أ- مياه التحلية :

توجد في مدينة بنغازي محطة واحدة لتحلية مياه البحر الموجودة في منطقة سيدي خليفة، حيث بلغ معدل انتاجها في سنة 2002م نحو 160640م<sup>3</sup> من مياه الشرب،<sup>(2)</sup> الا انها تعمل فترات وتتعطل فترات اخرى بسبب انتهاء عمرها الافتراضي واحتياجها لصيانة دورية.

#### ب- المياه المعاد استخدامها :

من أجل البحث عن مصادر أخرى للمياه والاستفادة منها بكل الطرق الممكنة التي تتماشى مع أساليب التقنية الحديثة في تنمية الموارد المائية وبذلك تم إعادة استخدام مياه الصرف الصحي يتم استغلالها في أغراض زراعة حيث يحتوي علي أسمدة مذابة تفيدها , كما تحد من التلوث البيئي حيث يتم التخلص منه بطريقة عملية بدلا من صرفها في البحر وتلويث البيئة البحرية<sup>(3)</sup> أو في الآبار وتلوث المياه الجوفية.

و توجد محطة وحيدة في القوارشة , والتي تم بناءها لتصل بطاقة إنتاجية تصميمه 81000 م<sup>3</sup> - اليوم وإنتاج سنوي 9.85 مليون م<sup>3</sup> / السنة حتى سنة 2004م بلغت كمية المياه المنقاة حوالي 27000 م<sup>3</sup> / السنة<sup>(4)</sup> ولكن تلك المحطة لا تعمل طول العام حيث تتعطل لفترة طويلة برغم من تشغيلها فهي تحتاج إلي صيانة وإصلاح للإعطاب المتكررة.

(1) الهيئة العامة للمياه , مكتب الشؤون الفنية " زيارة ميدانية في 2004م , ( بيانات غير منشوره).

(2) الشركة العامة للكهرباء , مكتب الشؤون الفنية، 1989م ( بيانات غير منشورة)، ص8

(3) عادل عوض , "التخطيط البيئي للمدينة العربية وعلاقته بالسلامة الصحية " مجلة المدينة العربية ، الكويت ، منظمه المدن العربية ، ع. 36 , السنة الثامنة .

(4) محطة القوارشة المعالجة وتنقية مياه الصرف الصحي , مكتب الشؤون الإدارية والتدريب , ( بيانات غير منشوره) .

### 4-3- مياه الخزانات والسدود :

وهي المياه السطحية التي تسيل علي السطح عقب سقوط الأمطار والتي حجزت في الخزانات والصحاريج أو تجمعت في الأودية ، ويقدر الجريان السطحي في ليبيا بحوالي 260 مليون م<sup>3</sup> / سنوياً منها 80 مليون بوديان لمنطقة الجبل الأخضر<sup>(1)</sup> حيث أقيمت علي العديد من تلك الوديان السدود لحجز مياهها الاستفادة منها في الزراعة ولحماية التربة من الانجراف من ناحية ولحماية المدينة والمناطق السكانية من خطورة الفيضانات من ناحية ، ولتغذية الخزانات الجوفية من ناحية أخرى .

وأهم هذه السدود " سد وادي القطارة في مدينة بنغازي حيث يعتبر أكبر أودية الموجودة في المنطقة حيث تبلغ مساحته 1300 كم<sup>3</sup> وطوله 52 كم<sup>2</sup> )<sup>(2)</sup> ويوجد بها سدان لحجز المياه واستغلالها اقتصادياً وتجنب مخاطر فيضانه التي كانت تهدد مدينة بنغازي ، السد الأول رئيسي بقدرة تخزين حوالي 35 مليون م<sup>3</sup> والسد الثاني ثانوي بقدرة تخزينه حوالي 3.6 مليون م<sup>3</sup>،<sup>(3)</sup> حيث تعتبر شبكة الصرف الرئيسية للمياه السطحية والجوفية إلى حوض بنغازي إما بحيرة عين الزيانة فهي نقطة الصرف الساحلية للحوض<sup>(4)</sup> التي يقدر مخزونه بحوالي 250 مليون سنوياً<sup>(5)</sup> . كما أقيمت الصحاريج والخزانات لتجميع مياه أثناء سقوط الأمطار الاستفادة منها في مواسم الجفاف وغالباً ما تكون لغرض الشرب وسقي الحيوانات .

### 4-العنصر البشري:

شهدت مدينة بنغازي خلال القرن العشرين نمواً حضارياً واقتصادياً وعمرانياً جعلها من أكثر مدن ليبيا جذباً للسكان ، حيث اقترب ذلك التطور مع بداية تصدير النفط الذي احدث تغير سريع في ارتفاع مستوى الدخل القومي للبلاد الناتج من عائدات النفط، إلى جانب وجود مينائها البحري الذي كان له دور فعال في نمو المدينة وتنفيذ خطط التنمية الذي انعكس بدوره على ارتفاع في نمو المدينة وتنفيذ خطط التنمية الذي انعكس بدوره على ارتفاع المستوى

(1) جوده حسين جوده ،ابحاث في جيومورفولوجية الاراضى الليبية،ط 1 ،الجزء الاول ، منشورات الجامعة الليبية،بنغازي ،كلية الاداب،1973م ، ص 81 .

(2) G .E .L .I . S Oil and water Ruter Resources Survey Hydro - Agricultural Development Eae

(3) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص 32 .

(4) حلف الله محمود ، " حوض بنغازي " ، مجلة الماعو الحياة ، أمانة السدود والموارد المائية ، طرابلس ، ع الثاني ، السنة الثالثة ، أكتوبر 1977م ، ص 21-22 .

(5) ليبيا في 30 عاما ، المرجع السابق ، ص 279 .



المعيشي للسكان وتحسين أوضاعهم الصحية والتعليمية والخدمية مما جعلها مركز جذب للأيدي العاملة الداخلية ومما زاد في سكان المدينة و لسهولة اتصال مدينة بنغازي بباقي مدن الجماهيرية دور فعال في ترويج التجارة وازدهارها في المدينة ، لذلك لابد من دراسة عنصرين رئيسين وهما:

#### 1-4- النمو السكاني لمدينة بنغازي.

يعد النمو السكاني للمدينة عاملاً من العوامل الأساسية في زيادة الاستهلاك الخارجي من البضائع، فمن البديهي أن كلما زاد عدد السكان زاد الطلب على السلع لتصبح هناك قوى شرائية تزداد معه حركة التجارة الخارجية التي تؤثر على الجانب الاقتصادي للمدينة خاصاً وللدولة عاماً. فمن خلال تتبع النمو السكاني لمدينة بنغازي يتضح لنا التطور السكاني للمدينة خلال العقود الأربعة التي مضت ابتداء من تعداد عام 1973م إلى آخر تعداد في سنة 2006م فنلاحظ الآتي:

أن مدينة بنغازي شهدت نمواً سريعاً وزيادة مستمرة في عدد السكان وبذلك فهي تلعب دوراً حيوياً في خدمة النمو الاقتصادي للمنطقة الشرقية من الدولة.

ومن خلال ذلك حققت معدل نمو سكاني مرتفع ما بين تعدادي (1973- 1984م) وصل إلى 4.7% سنوياً نتيجة للاهتمام بتحسين الظروف الصحية والمعيشية للسكان ، واصبحت هناك احصاءات حيوية أكثر دقة وشمولية خاصة بالسكان.

ومن ثم شهدت المدينة انخفاضاً نسبياً في معدلات نمو سكانها بين تعدادي (1984- 1995ف) حيث لم تتعدى نسبة الزيادة أكثر من 2.6% سنوياً الأمر الذي يرجع إلى انخفاض دخل الفرد وعدم قدرته علي توفير متطلبات الأساسية للزواج مثل السكن وغيرها ، واستمر ذلك الانخفاض حتى وصول معدل النمو السكاني إلى 1.9% سنوياً ما بين تعدادي (1995- 2006ف) كما يتضح من الجدول ( 7 ).

## جدول ( 7 )

معدلات النمو السكاني الصافي في مدينة بنغازي خلال الفترة مابين (1973-2006م)

السنة	عدد السكان	معدل نمو السكان الصافي مابين التعدادي (سنوياً)*
1973	283965	4.7
1984	431791	2.6
1995	556000	1.9
2006	674951	

المصدر: (1) ج.ع.ش.ع. أمانة التخطيط الاحصاء والتعداد - النتائج النهائية للتعداد العام للسكان لسنوات التالية : 1973 ، 1984 ، 1995 ، 2006 م .

\*ثم حساب نسبة النمو بين التعدادين حسب المعادلات الاساسية التالية:-

ويتأثر النمو السكاني بعاملين أساسيين وهما:

$$Loq = \frac{ك2}{ك1} = \frac{الناتج}{ن \times هـ} \text{ حيث أن}$$

$$Loq = لو ك1 = \text{عدد السكان في التعداد الأول}$$

$$ك2 = \text{عدد السكان في التعداد الثاني}$$

$$هـ = \text{مقدار ثابت وهو } 0.4343$$

$$ن = \text{الفترة الزمنية الفاصلة بين التعدادين}$$

**أ- النمو الطبيعي.**

يتمثل في المواليد والوفيات والتي ينتج عنها الزيادة الطبيعية وهي "الفرق بين معدل

المواليد ومعدل الوفيات في الكتلة السكانية"<sup>(1)</sup>.

**1- المواليد.**

تعد المواليد من اهم اشكال الحركة السكانية من حيث تأثيرها على زيادة وثبات حجم السكان في المدينة ، ونلاحظ من خلال الجدول رقم (8) : ان معدلات المواليد متذبذبة ما بين الارتفاع وانخفضت من فترة لآخرى ، حيث بلغت معدلات المواليد نحو 46.9/ الف في تعداد سنة 1973م وسجلت في تعداد 1984ف بنحو 46.1/ الف نتيجة لتحسين الظروف الصحية والمعيشة وتوفير فرص العمل وارتفاع المستوى التعليمي في الدول والاهتمام الكبير برعاية الام والطفل حيث اقامة مراكز خاصة لهم كل تلك العوامل زادت من نشاط الهجرة الداخلية والخارجية الى مدينة بنغازي وارتفاع معدلات الزواج وبالتالي ارتفاع معدلات المواليد.

(1) منصور الكيخيا ، التوزيع والنمو السكاني في منطقة سهل بنغازي ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس، ط.الاولي، ص 9 .

إلا أن فرض الحصار على ليبيا في سنة 1992م أدى إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية في الدولة الذي ترتب عليه انخفاض في مستوى الدخل وارتفاع الاسعار وعدم توفر فرص العمل أدى إلى عودة العمال إلى موطنهم الاصلى إلى جانب عدم توافر المسكن وبالتالي انخفاض معدلات الزواج أثر على معدلات المواليد، الذي انخفضت فيه تعداد 1995م بنحو 28.6.

## 2- الوفيات.

تعمل الوفيات على تناقص عدد السكان في المدينة ، وهي تؤثر في حجم والتركيب النوعي والعمرى للسكان باعتبارها مرتبطة بمتوسط العمر وإمد الحياة. ونلاحظ من الجدول (8) أن معدلات الوفيات في مدينة بنغازي قد بلغت ذروتها في تعداد سنة 1973م إذ وصلت إلى (8.7/ الف) ثم انخفضت معدلات الوفيات كثيراً عن السنوات السابقة في تعداد 1995م إلى (4.8/ الف) نتيجة لتحسين الأوضاع الصحية للمواطنين . أما الزيادة الطبيعية فأن معدلها بلغ نحو (38.2/ الف) سنة 1973م في مدينة بنغازي ثم ارتفعت إلى (40/ الف) في تعداد 1984م حيث استمر ذلك الانخفاض حتى وصل إلى (23.8/ الف) في تعداد 1995م .

## جدول (8)

### معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية لسنوات التالية 1973-

#### 1984 - 1995م في مدينة بنغازي / الف

السنة	المواليد	الوفيات	الزيادة الطبيعية
1973	46.9	8.7	38.2
1984	46.1	6.1	40.5
1995	28.6	4.8	23.8

المصدر:

1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط ، مصلحة الاحصاء والتعداد الاحصاءات الحيوية ، 1980م ، طرابلس 1983ف.

2- الهيئة الوطنية للمعومات والتوثيق الادارة العامة للاحصاء والتعداد الاحصاءات الحيوية: 1982-1995-1998م ، طرابلس : د.ت.ل.

## ب- الهجرة

تعرف الهجرة بأنها:

" شكل من أشكال التحرك الجغرافي أو المكاني للسكان وتتمثل في تغيير محل الإقامة المعتاد بين مناطق جغرافية أو أدرية محددة تحديداً وأضحاً"<sup>(1)</sup>.

ولعامل الهجرة دوراً بارزاً في زيادة النمو السكاني لمدينة بنغازي، حيث تعرضت المدينة لتيارات قوية من المهاجرين إليها وذلك للعمل في المصالح الحكومية والمرافق والخدمات، واستقبلت المدينة المهاجرين من المدن الداخلية المتمثلة خاصة في مدينة مصراتة ومناطق الجبل الأخضر وذلك في الفترة الممتدة ما بين تعدادين (1973- 1984م) التي سجلت بنسبة الزيادة السكانية بنحو 4.7% وهي مرحلة أنتعاش المدينة وتطورها اقتصادياً بعد الاستفاد من عائدات النفط.

وأصبحت مدينة بنغازي مركز جذب للأيدي العاملة من خارج ليبيا حيث أزدادت قدرة المدينة على استيعاب المزيد منهم وذلك لتوافير الأعمال في جميع المجالات لتنمية المدينة وضواحيها ، وتشير المعلومات أن نسبة المهاجرين إلى المدينة من الليبيين وغير الليبيين في تعداد 1973م قد بلغ نحو 40.3% من مجموعة السكان وبلغت نسبة صافي الهجرة مضافاً إليها المهاجرين من خارج ليبيا حوالي 34.2% من مجموع السكان حيث بلغ عدد المهاجرين إلى المدينة حوالي 16 224 نسمة<sup>(2)</sup> ، ويمكن أرجاع أسباب الهجرة إلى الأسباب الآتية<sup>(3)</sup>.

- 1- سوء الأحوال الاقتصادية في المناطق الداخلية قبل البدء في تنفيذ مشاريع التنمية في الوقت نفسه تتحسن الأوضاع المعيشية داخل مدينة بنغازي.
- 2- توفر فرص العمل في مدينة بنغازي باجور مرتفعة وثابتة وتوفر الخدمات الاجتماعية والإدارية وغيرها في المقابل تدهور الأراضي الزراعية وتدني مردودها المالي للسكان المناطق الداخلية.
- 3- تركيز بعض المرافق التعليمية مثل الجامعات والمعاهد التي تجذب الطلاب في تحسين مستواهم العلمي واستقرارهم في المدينة لتوفير فرص العمل والمستوى المعيشي الأفضل.

(1) أمانة التخطيط ، مصلحة الإحصاء والتعداد الهجرة الداخلية ، 1973م ، ص 19.

(2) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص 129.

(3) المرجع السابق ، ص - ص 129-130.

4- الدور القيادي للمدينة بالنسبة للمناطق الجغرافية التي حولها على اعتبار وجود ميناء بنغازي البحري الذي يخدم مناطق المجاورة وكذلك لباقي مدن شمال شرق ليبيا.

## 2-4- سهولة الوصول والاتصال بين ميناء بنغازي وباقي المدن الليبية :

إن وقوع مدينة بنغازي في منطقة وسط سهل بنغازي وهو ثاني السهول الليبية من حيث الاتساع والقيمة الاقتصادية ودورها كمركز عمراني رئيسي في المنطقة الشرقية لأنها تجعلها مركزاً تجارياً تتجه إليه اغلب طرق المواصلات الذي سهل في نقل البضائع بين ميناءها والمدن الشرقية .

كما تتأثر الطرق البرية في المدينة بالظروف الطبيعية للبلاد حيث تمتد الطرق الرئيسية منها في كثير من الاحيان موازية للساحل أو في المناطق المؤهلة بالسكان، على الرغم من سعي الدولة وراء تحسين الطرق الصحراوية التي تربط المدن الساحلية في الشمال بالمدن الداخلية في الجنوب الا أن صعوبة الظروف الطبيعية تجعل تلك الطرق تحتاج إلى صيانة دورية. وعليه فشبكة طرق المواصلات الحالية في مدينة بنغازي يمكن تقسيمها إلى قسمين رئيسيين وهما:<sup>(1)</sup>.

### أ- الطريق الساحلي الرئيسي:

وهو خط يمتد من مدينة بنغازي حتى الحدود المصرية من ناحية الشرق ماراً بجمع المدن الساحلية الليبية التي تقع في الشرق، ويمتد حتى الحدود التونسية من ناحية الغرب ماراً بجميع المدن الغربية في ليبيا على الساحل.

وهو طريق الدرجة الاول حيث بلغ طوله حوالي 1900 كيلو متر وهو من أهم الطرق البرية الذي يربط ميناء بنغازي بظهيرها ، كما أنها طريق مزدوج تتفرغ منها طرق سواءاً في شماله أوجنوبه ترتبط به مباشرة .

ومن أهم الطرق الساحلية التي تربط المدينة بالمدن الساحلية هما: (انظر الشكل (3)).

1- طريق يربط بنغازي بتوكرة ثم البيضاء ثم يمتد حتى درنة بعدها طبرق حتى البردي في الشرق .

2- يمتد طريق ساحلي من بنغازي إلى اجدابيا ثم البريقة ماراً بمنطقة تسمى بن جواد ثم سرت ويمتد حتى مصراته يليها الخمس ثم طرابلس حتى زوارة في الغرب.

(1) محمد المبروك المهدي ، جغرافية ليبيا البشرية ، المرجع السابق ، ص 358.

ج- طرق داخلية وهي طرق تربط مدينة بنغازي ببعض المراكز العمرانية وهي غالباً متفرغة من الطرق الساحلي وهذه الطرق لايتعدى طولها 100 كيلو متر الا أنها ذات منفعة تجارية في نقل البضائع من الميناء إلى تلك المناطق، ومن أهم تلك الطرق: طريق يربط بنغازي بسلوق، وبنغازي بالابيار وطريق يربط بنغازي ببينة.  
و- طريق بنغازي -الكفرة.

### **ب - الطرق الجنوبية:**

وهي خطوط طويلة تمتد من مدينة بنغازي إلى الجنوب وهي ذات أهمية تجارية في تبادل البضائع بين الميناء والمدن الداخلية في الجنوب ومن أهمها طريق يربط بنغازي باجدابيا ويمتد حتى اوجلة ثم جالو وهو طريق معبد ثم يمتد إلى الكفرة عن طريق صحراوي معبد ولكن يحتاج الى صيانة.

## المبحث الثاني

### التطور التاريخي للميناء .

تعدد المسميات لمدينة بنغازي فسميت باسم يوسبريدس في عهد الأغريق وبرنيثشي في عهد البطالمة وبرنيق في عهد الرومانى ومرسى ابني غازي في العهد العثماني الأول إلى أن استقر اسمها على بنغازي في وقتنا الحالي ، ولكن اختلاف المؤرخين التاريخيين في تحديد الفترة الزمنية لنشأة وظهور المدينة ، فهناك من يرجع إلى العصور القديمة قبل مجئ الاغريق. ولكن ما أتفقت عليه المعطيات التاريخية هو ارتباط نشأة المدينة بوجود الميناء المعطل على البحر المتوسط يسمح لرسو السفن التجارية أو الحربية ، ومن خلال ذلك قد قسمت الدراسة إلى فترات تاريخية وهي:

#### 1- العهد الأغرقيي :

يرجع بعض المؤرخين التاريخيين تاريخ تأسيس المدينة إلى فترة ظهور الأغريق عندما أسسوا مدنها الخمسة " النبتابوليس" (\*)، حيث كان هيرودوت أومن وصف المدينة يوسبريدس – بنغازي بأنها تقع على شاطئ البحر والمستنقع على رأس مرتفع قليلاً مما يجعلها وسط المياه تقريباً<sup>(1)</sup>، وأن بروز المدينة كان مرتبطاً بملك (اركسيلاوس الرابع) ملك قورينا- شحات حيث كانت المدينتان الاكثر تنافساً على السلطة داخل الأقليم لذلك أقيم بينهما تحالف اقتصادي بتوحيد العملة لتصبح عملة مشتركة واحدة تضمن بذلك قورينا تصدير منتجاته عن طريق ميناء يوسبريدس للعالم اليوناني<sup>(2)</sup> ونتيجة لقوة العلاقة بينهما فقد اكد المؤرخ جود تشايلد أن مستوطنين من قورينا هما الذين قاموا بتأسيس مستوطنة يوسبريدس<sup>(3)</sup>.

ومن خلال موقع مدينة يوسبريدس حتم علينا النظر إلى طبيعتها الجغرافية ، حيث كان السبب الرئيسي وراء اختيار الاغريق لموقع المدينة هو وجود لسان صخري يمتد

(\*) النتابوليسى : متمثلة في قورينا- ابولونيا- يتمو ليماس- تاوكيرا- يوسبريدس.

(1) محمد مصطفى بازامة ، بنغازي عبر التاريخ ، ج . الأول ، بنغازي ، دار ليبيا للنشر ، ط . الأولى ، 1967م ، ص 19.

(2) رجب عبدالحميد الأثرم ، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي- من القرن السابع ق.م. وحتى بداية العصر الروماني ، منشورات المنشأة الشعبية ، ط. الثانية ، 1975م ، ص 42 .

(3) عبداللطيف محمود البرغوثي، التاريخ الليبي القديم منذ أقدم العصور حتى الفتح الاسلامي ، بنغازي ، منشورات الجامعة الليبية، 1971م ، ص 264-265.

داخل البحر ويتصل بميناء داخلي<sup>(1)</sup> - بسبخة السلماني عند مقبرة سيدي اعبيد الذي كان عبارة عن مستنقع عميق يسمح لرسو السفن في ذلك الوقت<sup>(2)</sup> الذي ضمن بذلك استمرار الحياة فيها حيث كان مرتبطاً بوظيفة كقلعة حربية وكميناء صغير يخدم مصالح الاغريق إلا إنها اقل فيما يعد تدريجياً نتيجة لزحف الرمال على الميناء<sup>(3)</sup> مما اضطر معه الاغريق إلى نقل المدينة لموقع جديد بالقرب من البحر ، وكان ذلك الموقع عبارة عن شريط من اليابسة يبرز في البحر ويفصله عن المستنقع وميناء يوسبريدس<sup>(4)</sup>، بينما هناك رأى أخرى يرجع فيها نقل المدينة إلى الموقع الجديد بسبب مضايقة القبائل الليبية للاغريق مما أدى إلى نقل المدينة من الموقع القديم إلى الموقع الجديد عن الشريط الساحلي بين البحر والمستنقع<sup>(5)</sup>.

ومهما كانت الاسباب وراء نقل المدينة إلى موقعها الجديد عند البحر ، الا أن الاغريق قاموا بتأسيسها على شريط من اليابسة يبرز في البحر ويفصلها عن المستنقع- ليكون مينائها بجانبها يخدم مصالحهم الحربية والتجارية إلا أن قيام البطالمة بتأسيس برنتيشي (بنغازي) قضى على حكم الاغريق.

## 2- عهد البطالمة:-

سميت المدينة في تلك الفترة باسم " برنتيشي" تكريماً للاميرة برنتيشي زوجة بطليموس الثالث، وتأسست مدينة برنتيشي على موقع جديد في مكان بارز على الشاطئ فوق التو المتصل بين البحر والبحيرة<sup>(6)</sup>، حيث يشغل حالياً وسط مدينة بنغازي على الجانب الغربي من سبخة السلماني ويمتد في الاتجاه الشمالي الشرقي حتى الفندق البلدي وإلى الاتجاه الجنوبي الشرقي عند الملعب الرياضي<sup>(7)</sup>، فقد كانت برنتيشي هي مرحلة أتمام لعملية النقل التي قام بها الاغريق في نهاية حكمهم.

- (1) محمد المبروك المهدي، المرجع السابق، ص337
- (2) أحمد مصطفى ابوزيان، "حفرات مدينة يوسبريدس" ، مجلة البحوث التاريخية ، السنة السادسة عشر، ع الثاني، يوليو - 1994م ، ص149.
- (3) جولد تشايلد، تاريخ مدينة بنغازي ، ت. صالح جبريل، بنغازي، دار الكتب الوطنية ، ط . الثانية ، 2003م ، ص 17 .
- (4) ابراهيم نصحي، نشأة قورينا وشقيقتها ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس ، ط . الثالثة، 1979م ، ص 119 .
- (5) رجب عبدالحميد الأثرم ، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي- من القرن السابع ق.م. وحتى بداية العصر الروماني ، المرجع السابق، ص 127.
- (6) ابراهيم نصحي ، المرجع السابق ، ص 120.
- (7) أحمد رجب غزل، "اكتشاف جديد لمقابر من العصر الروماني في منطقة سيدي حسين"، مجلة كلية الآداب، السنة 31م ، ع. السادس ، سنة 1974م ، ص 19.



و أصبحت برنتشى مزدحمة بالسكان حيث اشتهرت اسواقها بمختلف أنواع البضائع القادمة اليها عبر مينائها البحري<sup>(1)</sup>، حيث صدر القمح من روما الى قرطاجة باعتبار ميناء برنتشى حلقة وصل بينها وبين مصر من ناحية أخرى ، الامر الذي ادى إلى ازدهار برنتشى حتى اصبحت اسواقها مفتوحة على جميع انواع السلع مما زاد من توسيع الميناء وزيادة النشاط التجاري بالمدينة حتى عام 125 ق.م. عند دمورت بسبب أجتياح موجه من الجراد للمدينة وانتشار الوباء الذي فتك بالسكان وزاد من هلاكها عندما حاصرها الجيوش المعادية للقضاء على البطالمة ، وبذلك أجبر اخر ملوك البطالمة (بطليموس الثامن) بالتنازل عنها إلى الرومان قبل وفاته<sup>(2)</sup>.

### 3- العهد الروماني:

أنتقلت مدينة برنتشى من ايدى البطالمة إلى ايدي الرومان سنة 196 ق.م بموجب وصية من (بطليموس الثامن) ليصبح أسمها الجديد (برنيق - بنغازي) تحت الحكم الروماني فترك لهم حرية التصرف في شؤونها التجارية والزراعية ادى بذلك إلى تصدير المنتجات الزراعية وخاصة نبات السلفيوم لأول مرة إلى روما<sup>(3)</sup>.

على الرغم من اهتمام الرومان بالنشاط التجاري للمدينة من خلال تطوير ميناءها وحماية القوافل التجارية التي تأتي من جنوب ليبيا وتصدر بضائعها عبر الميناء- الا أن هذا الميناء احتفظ ببعض نشاطها الذي لم يتمكن من خلالها الوصول إلى المستوى الذي كان عليه خلال العهد البطلمي ، فذلك الاهتمام كان متمركزاً على مدن وموانئ اقليم طرابلس وأهمال مدن ومواني اقليم برقة ويرجع ذلك إلى الفوضى التي كانت تعم المدن الساحلية ببرقة وذلك بعد مقتل الامبراطور الاسكندر سفيروس عام 235 ق.م وظهرت ثورة اليهود ضد الرومان من الداخل حيث دمورت كل ماتصل اليه ايديهم لتسبب في دمار شامل للمدينة شلت معه حركة التجارة بالميناء حتى امتدت إلى طرابلس فنعكس ذلك على الاوضاع التجارية والاقتصادية في تلك الفترة<sup>(4)</sup>.

(1) إبراهيم أحمد المهدي، حكاية مدينتي بنغازي: دراسة وثائقية ، بنغازي منشورات جامعة قاريونس ، ط. الأولى ، 2008م ، ص 21.

(2) عبدالطيف محمود البرغوثي ، التاريخ الليبي القديم منذ أقدم العصور حتى الفتح الاسلامي ، المرجع السابق، ص 490.

(3) المرجع السابق ، ص 439 .

(4) حسين مسعود ابومدينة، الموانئ الليبية، المرجع السابق ، ص 99.

واستقرت الجالية اليهودية في برنيق حيث كانت كبيرة ومنظمة استطاعت عند اندلاع الثورة اليهودية في قوريني عام 115م<sup>(\*)</sup> أن تحدث أثراً واضحاً في تدمير برنيق مما أضطر معه الامبراطور (تراجان) إلى إرسال حملة ضخمة سنة 118م بهدف القضاء عليه<sup>(1)</sup>، لتصبح برنيق خالية من السكان ويعجز الرومان النهوض بها واعادتها إلى ماكانت عليه<sup>(2)</sup> وكاد ان يختفى اسم برنيق إلى أن جاء الفتح الاسلامي.

#### 4- الفتح الاسلامي:

ترجع بداية الفتح الاسلامي لبرقة إلى عهد عمر بن العاصي سنة 642م عندما فتح مصر سنة 641م ، وبعد أن خضع اقليم برقة للفتح الاسلامي الذي تابع فيه عمر بن العاصي سيرة على الطريق الساحلى القديم مستهدفاً مدينة طرابلس ليفتح في طريقة بقية مدن برقة مثل توكرة وبرنيق<sup>(3)</sup>.

وسميت مدينة بنغازي باسم برنيق في تلك الفترة ، التي هي عبارة عن بقايا اطلال رماد مهجورة من السكان حيث ذكر لنا (الادريسي) في كتابه نزهة المشتاق في أختراق الأفاق على أنه أقليم خالي من السكان ، كماذكر ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان على أنها مدينة تقع بين الأسكندرية وبرقة على الساحل ولكنه يخطي في تحديد موضعها الجغرافي ، وكذلك يخطي اليعقوبي عندتحديد لها لموقع المدينة علي انها تقع على ساحل البحر المالح ولها ميناء عميق وعجيب في الاتقان والجودة ترسوا عليه المراكب،<sup>(4)</sup> وتحدث ابن خلدون عن برنيق على انها صحراء يعيش بها البربر<sup>(5)</sup>، وخلال تلك الفترة لم يحظى ميناء برنيق بأى إهتمام ولم يذكر عند وصول السفن إليها إلا بعض السفن الاسلامية التي وصلت من ميناء الأسكندرية حيث كان الأهتمام منصباً على ميناء طلميثة<sup>(6)</sup>.

(\*) كان السبب في اندلاع تلك الثورة هو قيام الرومان بفتنة بين الاغريق واليهود في عهد الامبراطور ماجوش- 38 م عند وقف مع الاغريق ضد اليهود وانزل بهم مختلف انواع العذاب حتى اندلعت الثورة الاول وتم القضاء عليه بفرض الرومان ضريبة لترهق اليهود وتسبب في اندلاع الثورة الثانية .. لمزيد من المعلومات انظر الطيب محمود حمادى ، اليهود ودورهم في دعم الاستيطان البطلمي والرماني في اقليم برقة ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط . الاولى ، 1994م ، ص ص 78-80.

(1) الديركو تيجاني ، بنغازي في العقد الثاني من القرن العشرين ،ت: روؤف محمد بن عامر ، بنغازي، الوكالة الليبية للترقيم ، ط. الأولى ، 2003 م ، ص 13.

(2) محمد مصطفى بازامة ، بنغازي عبر التاريخ ،المرجع السابق، ص 190.

(3) جولد تشايلد ، تاريخ مدينة بنغازي، المرجع السابق ، ص 29.

(4) محمد مصطفى بازامة ، المرجع السابق، ص 34،35.

(5) عبدالرحمن ابن خلدون، (مقدمة) تاريخ ابن خلدون ، بيروت ، دار الكتاب التباني ، ط. الثالثة، 1967م ، ص 104.

(6) حسين مسعود أبومدينة ،المواني الليبية ، المرجع السابق ، ص 151.

وأختفى اسم برنيق ولم يذكر حتى عام 1250 ق.م عندما ورد اسمها على خريطة كان يهتدى بها البحار الاوربيين<sup>(1)</sup>، ويرى جوتشايلد بأن المدينة لم يعد بنائها وتعميرها إلا سنة 1450 ف على يد مجموعة من التجار الليبيين من طرابلس ومصراته عندما اتخذوها كمحطة إثناء عبورهم للتجارة مع اهالي درنة<sup>(2)</sup>، وظهر اسم مرسى أبني غازي سنة 1579 م عندما برزت على خريطة قام برسمها على بن أحمد السفاقي<sup>(3)</sup>، ويعرف ابن غازي بأنه ولي صالح دفن بالقرب من الميناء لذلك سميت المدينة بأسمه العهد العثماني الأول: (1638-1711م).

تطور مدينة بنغازي في بداية العهد العثماني الأول حيث كان يقصدها تجار من مدينتي طرابلس ومصراته لغرض الربح بسبب موقعها الجغرافي القريب من البحر ووقوعه وسط ملاحات كبرى وهي سبخة السلماني – سبخة الكيش- سبخة سيدي بونس التي سهل قريبا من الميناء في نقل الملح بأقل جهد ووقت إلى البلدان الاوربية مما شجع على استقرار هؤلاء التجار بالمدينة ، استطاعت هذه المدينة النهوض مجدداً على يد التجار القادمون من طرابلس ومصراته بالاضافة لبعض السكان الفقراء الذين وجدوا في جمع الملح مصدراً للرزق مما جعلهم على الاستقرار بالقرب من الميناء<sup>(4)</sup>، وعادت الحركة التجارية تزدهر بالمدينة وميناءها مرة أخرى حيث اصبحت السفن اليونانية تتبادل البضائع مع تجار المدينة واصبحوا تجار طرابلس ومصراته يشكلون سكان المدينة منذ تلك الفترة<sup>(5)</sup>.

وتأتي بعد ذلك فترة حكم محمد الساقلي للمدينة حيث أرسل حملة عسكرية بحرية وبرية بقيادة عثمان بك ويوسف بك للاحتلالها وتشييد قلعة بها<sup>(6)</sup>، وأنزل اسطوله في ميناء بنغازي يتكون من الفأ وخمسائة جندي من الانكشارية وستة مدافع ميدان والفين من الفرسان<sup>(7)</sup>، لتحصين المدينة وتكون مصدر حماية للجنود العثمانيين مع إصلاح المرفأ الموجود بها<sup>(8)</sup>، وشيد عثمان الساقلي القلعة على قربة من البحر والتي ازدهرت فيما بعد التجارة بين طرابلس

- 
- (1) جوز رايت ، تاريخ ليبيا منذ اقدم العصور ، ت : عبدالحفيظ الميار ، أحمد البازوري ، طرابلس ، منشورات دار الفرجاني ، ط. الأولى ، 1972م ، ص 88.
  - (2) جولد تشايلد ، تاريخ مدينة بنغازي ، المرجع السابق ، ص 29.
  - (3) أبراهيم أحمد المهدي ، حكاية مدينتي بنغازي: دراسة وثائقية ، المرجع السابق ، ص 31.
  - (4) محمد مصطفى بازامة ، بنغازي عبر التاريخ ، المرجع السابق ، ص 244.
  - (5) أحمد محمد القلال ، سنوات الحرب والإدارة العسكرية البريطانية في برقة (1939-1949م) ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط . الأولى ، 2003م ، ص 287.
  - (6) شارل قيرو ، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى القدوم الايطالي ، ت: محمد عبدالكريم الوافي ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الثالثة ، 1994م ، ص 148.
  - (7) محمد مصطفى بازامة ، المرجع السابق ، ص 251.
  - (8) عزيز محمد حبيب ، ليبيا ، المرجع السابق ، ص 162.

وبنغازي بعد حماية العثمانيين لساحل الليبي<sup>(1)</sup>، كما قام بوضع تنظيمات ادارية للمدينة وميناءها حيث فرضت لأول مرة العوائد الجمركية على دخول وخروج البضائع<sup>(2)</sup>، وقامت المدينة على تجارة الاستيراد والتصدير عبر مينائها البحري حيث صدر العسل والسمن إلى طرابلس و بعض دول أوروبا، حيث يخبرنا ابن الناصر على النشاط التجاري لميناء بنغازي ، بقولة:

" يتوجد القاصد مرسي بنغازي وهي مرسى حسنة بسفح الجبل الاخضر وفي تلك المرسي تصب أودية السمن والعسل والشحم ... وتحمل كل ذلك السفن إلى طرابلس وجربة وماورائها من البلدان"<sup>(3)</sup>.

## 5- العهد القره مانلي:

بعد استقرار الاوضاع السياسية في الاقليم حيث تمكن أحمد باشا القرمانلي (1711-1745م) من القضاء على الثورات التي ظهرت في بداية حكمة اخضع الإقليم لسيطرة<sup>(4)</sup>، غير أن الفوضى عمت من جديد لتحدث خراب ودمار بالمدينة حيث قال عنه الورثيلاني:

" مدينة ابن غازي على شاطئ البحر فيها مدينة طيبة فلا بأس بها لكونة مرسي في تربة سبخة وفيها بساتين من ناحية أخرى وارضها طيبة المزراع بلدة طيبة طيبة مباركة تصلح للمال غير ان العرب جارو عليها وعلى اهلها"<sup>(5)</sup>.

أما في عهد ابنه محمد باشا (1745-1759م) شهدت المدينة اضطرابات سياسية أثرت على حركة التجارة بالميناء التي تركزت على القرصنة البحرية وأهمال الشؤون الداخلية للمدينة في عهده مما أدى إلى تدخل القناصل الاجانب حيث نظمت مؤامرات ضده إلا أنها فشلت<sup>(6)</sup>. واستقرت الاوضاع في المدينة مع بداية عهد علي باشا (1754-1794م) التي ستمرت سيطرت العثمانيين عليه، حيث اكد الورثيلاني عند عودته من الحج ماراً على مدينة ابن غازي

---

(1) كاميلو مانغروني ، العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا، ت : إبراهيم أحمد المهدي ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، ط. الأولى ، 1992م ، ص 99.

(2) شارل قيرو ، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى القوم الايطالي ، المرجع السابق ، ص 150.

(3) علي فهمي خسيم ، الحاجية من ثلاث رحلات في البلاد الليبية ، طرابلس، دار مكتبة الفكر ، ط. الأولى ، 1974م ، ص- ص 127-128.

(4) ابروشين ، تاريخ ليبيا في العصر الحديث في منتصف القرن السادس عشر مطلع القرن العشرين، ت: عماد حاتم ، طرابلس، مركز الجهاد للدراسات التاريخية، ط. الثانية ، 2005م ، ص- ص 114-115.

(5) الحسين بن أحمد الورثيلاني ، نزهة الأنظار في فصل علم التاريخ والأخبار ، بيروت، دار الكتاب العربي ، ط. الثانية ، 1974م ، ص 611.

(6) اثوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، ت : خليفة محمد التليسي ، بيروت، دار الثقافة، 1974م ، ص 194.

بأن العثمانيون موجودون في المدينة وأن الباشا محمود بك يحكمه نيابة عن اخيه على باشا حيث قال:

"هي مدينة طيبة لابس بها لكونه مرسى سنة تعم حكمة الباشا نافذ فيهم واخوة هو الباي يحكم فيها ..."<sup>(1)</sup>.

إلا أن الأوضاع التجارية والاقتصادية تدهورت بسبب اتباع محمد باشا سياسة القرضة البحرية لزيادة ثروته الذي قابلها تدهور للاوضاع التجارية البحرية للبلاد<sup>(2)</sup>.  
ويأتي بعد ذلك عهد يوسف باشا (1775-1832م) الذي ترعرت فيه المدينة وأصبحت مركز حضاري تقصدها السفن من طرابلس وتونس وتركيا لغرض تبادل للبضائع، غير أن الدول الأوروبية ساعدت على إنهاء حكمة بسرعة حيث تمكنت إنجلترا وفرنسا من تدمير الأسطول الليبي التي انهارت معه التجارة البحرية وكذلك عمّت الفوضى في المدن الليبية بسبب فرض الضرائب والصراع على السلطة مما أضطر معة يوسف باشا للتنازل عن الحكم لأبنة على باشا (1832-1835م) لينتهي بذلك حكم القرمانلي<sup>(3)</sup>.

## 6- العهد العثماني الثاني (1835-1912م).

بدأ الحكم العثماني الثاني للبلاد في سنة 1835م كمرحلة جديدة في التنظيم الاقتصادي والأداري للبلاد إلا أن الحكم القرمانلي لم ينتهي فعلياً الا في سنة 1836م حيث استمر عثمان باشا حكمة على مدينة ابن غازي التي سيرت ضده حملة بقيادة (محمد رثيف باشا) أجبرته على التخلي عن حكمة للمدينة والجؤ إلى مالطا<sup>(4)</sup>.  
ومن سنة 1836م بدأ الحكم العثماني الثاني فعلياً على البلاد وقسمت بذلك إلى تنظيمات ادارية شملت على ولاية طرابلس ومتصرفية بنغازي لتصبح متصرفية قائمة بذاتها تعمل من قبل اسطنبول واصبح حلیم باشا حاكماً لها ، حيث شهدت متصرفية بنغازي عدة اصلاحات وتنظيمات للاوضاع الاقتصادية عرفت بسياسة التحديث التي أخذت بسببها التجارة تنتعش<sup>(5)</sup>.

(1) الحسين بن أحمد الورثياني ، نزهة الأنظار في فصل علم التاريخ والأخبار ، المرجع السابق ص 611.  
(2) رود لفواميكاكي ، طرابلس الغرب تحت حكم الأسرة القرمانلي ، ت: طه فوزي، طرابلس ، معهد الدراسات العربية ، 1961م ، ص 92.  
(3) على فهم خشيم ، الحاجية من ثلاث رحلات في البلاد الليبية ، المرجع السابق ، ص 151.  
(4) محمد مصطفى بازامة، بنغازي عبر التاريخ ، المرجع السابق ، ص 287.  
(5) تيسير بن موسي ، المجتمع العربي الليبي في عهد العثماني ، طرابلس ، دار العربية للكتاب، 1988م ، ص-ص 16-18.

وجاءت أول هذه التنظيمات على يد محمد أمين باشا التي عرفت بأسم " التنظيمات الخيرية لمحاولة إعادة تنظيم الجهاز الاداري في المتصرفية (1) . ولكي تصبح مستقلة عن طرابلس والخمس والجبل الغربي وفزان (2) .

أما في عهد عبدالعزيز الاول (1861-1876م ) قام بوضع قانون جديد لتقسيم البلاد إلى ولايات فكانت طرابلس الغرب تنقسم إلى سناجق ثم إلى قضية ثم إلى قري (3) ، ووضع خليل باشا (1863-1868م ) أسس للتقسيمات الادارية خلال حكمة متصرفية بنغازي حيث قسمت إلى قائمقاميات ومديريات ووضع نظم للإدارة المركزية للمتصرفية وحدد اختصاصات الحاكم ومسئوليات ووضع تنظيم للإدارة الجمركية على البضائع بالميناء (4) .

وفي عهد علي باشا والتي بدأ حكمة للمدينة سنة 1869م فقد تطور فيه الميناء لأول مرة حيث قام بتنظيفه من الرواسب المتراكمة والشعاب البحرية وجرف الرمال وبقايا السفن المتحطمة عند مدخل الميناء لتسهيل عملية دخول وخروج السفن (5) ، ووضع سفينة حربية مهماته مراقبة الشواطئ الميناء لمنع تهريب وطرده صائدي الاسفنج الغير المرخصين (6) ، واصدار قانون بضرورة إيجاد المرشد البحري الذي عرف قديماً باسم (البلوط) لارشاد السفن عند دخوله للميناء والابتعاد بها عن مواقع الصخور والشعاب وبقايا المراكب المحطمة والزام السفن التي يزيد عمقها عن 10 أقدام أن ترسو خارج الميناء وأفراغ حمولتها على الأتشنونات\* (7) .

كما قامت الحكومة العثمانية في عهده بأرسال جرافة بخارية كاسحة لحفر وتنظيف الميناء من الرمال حيث كانت تلك العملية تتم بصورة دورية لمنع تراكم الرمال مجدداً حتى يصبح الميناء قادراً على استقبال جميع انواع السفن (8) .

- 
- (1) فرانسيسكو كور ، ليبيا إثناء العهد العثماني ، ت، التليسي، طرابلس، المنشأ العامة للنشر والتوزيع والإعلان ، 1984م ، ص 29.
  - (2) طاهرة خلف البكار، الإدارة العثمانية في طرابلس الغرب 1842-1911ف ، طرابلس، مركز الجهاد للدراسات التاريخية ، ط . الأولى ، 2005م ، ص 41.
  - (3) المرجع السابق ، ص 42.
  - (4) محمد مصطفى بازامة، بنغازي عبر التاريخ ، المرجع السابق ، ص 288.
  - (5) شارل فيرو، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى القنوم الايطالي ، المرجع السابق ، ص 502.
  - (6) نوري عمر اشتيوي، التجارة البحرية في ولاية طرابلس الغرب في العهد العثماني الثاني 1835-1911ف ، طرابلس، منشورات مركز الجهاد الليبي، ط . الأولى ، 2005م ، ص 67 .
  - (\*) الانشونات : قارب شحن صغير يقوم بنقل البضائع من السفينة إلى الميناء .
  - (7) المرشد البحري ، مجلة المرفأ ، ع التاسع عشر ، صيف 2009م ، ص 37.
  - (8) خليفة سالم الأحول، "وثيقة تبين عملية توسيع الميناء" ، بحوث ومقالات في مصادر التاريخ ليبيا ، طرابلس ، مركز الجهاد للدراسة التاريخية، ط . الأولى ، 2007م ، ص 219.

وتم بناء الرصيف الصناعي للميناء في عهد رشيد باشا الذي تكون على مرحلتين : كانت الاول تنص على اقامة الرصيف الداخلي للميناء قرب الجمرک والثانية تنص على اقامة رصيف مقابل مبني الجمرک ليتمدد حتى رأس جليانة الا أن الجزء الثاني من المشروع لم ينفذ<sup>(1)</sup>. ومع زيادة الحركة التجارية بالميناء وزيادة دخل الحكومة العثمانية رأّت بضرورة زيادة في تطويره فقامت بشراء علامتين ثابتتين وضعتها على مدخل الميناء لاجل سلامة السفن عند دخولها وخروجها<sup>(2)</sup>، وانشاءات المخازن لتخزين البضائع ومبنى للجمرک<sup>(3)</sup>، وتم إنشاء منارة لارشاد السفن بعد تعاقد الحكومة العثمانية على انشائه من قبل شركة فرنسية<sup>(4)</sup>. إلى جانب الاهتمام بتطوير الميناء قامت الحكومة العثمانية بتصليح وتطوير الاراضي القابلة للزراعة لتصبح المصدر الاساسي لغذاء السكان وصدر الفائض لخارج البلاد ، حيث صدر القمح إلى ايطاليا والعنب والزيتون إلى بلدان أوروبا وصدر العسل إلى تركيا وكذلك صدر التمر والملح والاسفنج والمنتجات المحلية إلى مصر والجزائر وصدّرت المصنوعات الفضية والذهب إلى انجلترا والجلود والحلفا<sup>(\*)</sup> صدرت إلى ايطاليا واليونان والمانيا وأمريكا وفرنسا<sup>(5)</sup>. واستمر ذلك الازدهار حتى وقوع الاحتلال الايطالي حيث انهارت معه تجارة القوافل التي كانت مصدر أساسی في تصدير البضائع عبر ميناء بنغازي إلى العالم الخارجي<sup>(6)</sup>، كما أهملت وأحرقت الاراضي الزراعية التي كانت تصدّر من أنتاجة للعالم الخارجي وكان الأمر يزداد سوء من عام إلى اخر.

## 7- الميناء خلال الاحتلال الايطالي (1911-1951م).

خلال تلك الفترة حظي ميناء بنغازي بعناية كبيرة لاعتمادهم عليه في نقل المعدات والالات العسكرية والجنود نتيجة للوضع السيئ التي كانت عليه الطرق البرية وخشيتهم من العمليات لفدائية التي يقوم بها المجاهدون ، كما أن الميناء هو اقرب نقطة تربط ليبيا بايطاليا.

- 
- (1) محمد مصطفى بازامة ، بنغازي عبر التاريخ ، المرجع السابق ، ص 308.
  - (2) الديريكو تيجاني، بنغازي في العقد الثاني من القرن العشرين ، المرجع السابق ، ص 51.
  - (3) نوري عمر اشتيوي، التجارة البحرية في ولاية طرابلس الغرب في العهد العثماني الثاني 1835- 1911م ، المرجع السابق ، ص 76.
  - (4) فتحي ابريك الخيفي، " منارة بنغازي عبر التاريخ"، مجلة المرفأ ، ع الحادي عشر، شهر ناصر 2002م ، مصراته، الشركة الاشتراكية للموانئ ، ص 8.
  - (\*) الحلفا : نبات عشبي من الفصيلة النخلية يستخدم في صنع الاحذية والحبال .
  - (5) تسير بن موسي ، المجتمع العربي الليبي في عهد العثماني ، المرجع السابق، ص 112- 139.
  - (6) خليفة محمود التليسي ، ليبيا اثناء العهد العثماني الثاني ، طرابلس- ليبيا ، دار الفرجاني 1971م، ص 90.

وقد اقامة عدة مشاريع لاصلاح الميناء لكي يستقبل السفن في مختلف الاحوال الجوية ومنها مشروع لتطوير المرفأ الطبيعي على بعد 10 كيلو متر جنوب المدينة ، واصبح للمدينة حوض خارجي جديد ذو اتساع كبير لرسوا السفن<sup>(1)</sup> ، الرصيف الصغير الذي إنشائه الاتراك لحماية السفن من الامواج وإنشاء ميناء عميق لكي يستخدم في المجال العسكري والحربي وإنشاء الرصيف الخارجي ورصيف جليانة ،<sup>(2)</sup>.

كما إنشاء الايطاليون إحياء جديدة تمتد على طول الشاطئ المواجه للبحر على مبنى الجمارك جنوباً وصممت الحدائق حول ميدان البلدية التي كانت في اواخر عهد الاتراك عبارة عن ساحة تكس فيها اكوام الملح لتصدر إلى الخارج فأقيمت حولها عمارات ضخمة لازالت بعضها قائم حتى اليوم ولازالت المنارة من ابراز معالم المدينة<sup>(3)</sup> . وتظافرت بعدها الطائرات الايطالية والالمانية والبريطانية على تدمير المدينة وميناءها وذلك أثناء الحرب العالمية الثانية.

وفي الفترة الحديثة (مابعد الحرب العالمية الثانية) وضعت ليبيا تحت الانتداب البريطاني حيث قامت هذه الادارة بالعمل على تطهير الميناء وإزالة العديد من الالغام والقنابل ورفع القطع الغارقة وتعميق الممر المائي ورفع حاجز الامواج لتتمكن البواخر الكبيرة من الدخول إلى الميناء<sup>(4)</sup> .

ومن ثم جاءت حكومة الاستقلال التي لم تقوم بشئ اكثر من تطوير الميناء التي قامت به شركة ارشيردون عام 1965 ف بتكلفة وقدره 7 ملايين دينار حيث شملت على تطوير الميناء الداخلي وبناء الميناء الخارجي والتي تتمثل فيما يلي:<sup>(5)</sup> .  
أ-إنشاء حاجز للامواج الخارجي لمسافة قدرت بحوالي 1200 متر لسد الامواج التي يزيد ارتفاعها عن 10 أمتار من ناحية الشمال ويمتد على الاتجاه الشمالي الشرقي والجنوبي الغربي وينحني في طرفه الشمال نحو الشرق حتى رصيف رقم 3 الذي جهز بحوالي 900 الف طن من الصخور والخرسانة المصقولة المسلحة .

(1) جولد تشايلد ، تاريخ مدينة بنغازي ، المرج السابق ، ص 40.

(2) محمد المبروك المهدي ، بنغازي عبر التاريخ ، المرجع السابق، ص 380.

(3) جولد تشايلد ، المرج السابق ، ص 41.

(4) فتحي ابريك الخفيفي، " ميناء بنغازي البحري" ، مجلة المرفأ ، الشركة الاشتراكية للموانئ، مصراته ، ع العشرين، شهر الفاتح 2009م ، ص 21.

(5) محمد المبروك المهدي، المرجع السابق، ص 380- 381.



ب- إنشاء ثلاثة أرصفة على الميناء الخارجي : طول الاول 320 متراً، وطول الثاني 280 متر وطول الثالث 68 متر وجميعها مفتوحة نحو الشمال.

ج- إنشاء رصيف خاص بناقلات النفط المكرر والمستهلاك محلياً عن طريق رصيف جليانة.

د- بناء ثمانية مخازن كبيرة على جميع الأرصفة وعدد من المخازن الأخرى المفتوحة.

هـ- تطهير الميناء وتعقيمه وإنشاء العوامات والشامنورات والأشارات الملاحية الدالة على الأعماق.

وجاءت الحكومة الليبية في سنة 1969م العمرانية ليكون الأهتمام منصباً على الزيادة دخل الدولة ، حيث كان لاكتشاف النفط وإرتفاع القوة الشرائية وتنوع إحتياجات السكان كل هذا أدى إلى التوسع في الموانئ وتجهيزها بمعدات الشحن والتفريغ لتواكب حركة الأستيراد المتزايدة ، فقررت الحكومة وضع خطط لمشاريع تنموية تهدف إلى توسيع الميناء نتيجة لزيادة حركة التجارة الخارجية التي أثرت على مقدره الميناء في تحمل زيادة النشاط فيه بأعتبارها المنفذ الرئيسي ليس فقط لمدينة بنغازي وإنما للمنطقة الشرقية في ليبيا وبذلك أصبح غير قادر على أستيعاب ما تتطلبه مخططات التنمية الواسعة وكذلك زيادة الأستهلاك المحلي نتيجة لزيادة الدخل القومي والنمو السكاني السريع مقارنة بالأعوام السابقة.

وبذلك تطلب الأمر وضع مخططات لتطوير وتوسيع الميناء بأعتباره المنفذ الحيوي والمؤثر في كل القطاعات الاقتصادية في المدينة والمناطق المجاورة له، ففي سنة 1970م إصدر الحكومة قرار أنشاء المؤسسة العامة للموانئ والمناير كخطوة أولى أ سند إليها مسؤولية في إنشاء وتطوير الموانئ وخصص لها مبالغ هائلة تجعلها قادرة بإعمالها بأ اعتبارها أحدي العوامل المساهمة في تحقيق النجاح لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة وعلى الرغم من التطوير الذي أ دخل على ميناء بنغازي والموانئ الليبية ككل في الفترة السابقة فقد اثبتت الدراسات العلمية بأنها غير كافية تماماً ولا تتمشي مع الزيادة المضطردة في حركة التجارة الخارجية نتيجة لزيارة الكبيرة في حجم البضائع الواردة التي نتج عنها بعض الاختناقات في الميناء مثل مشكلات تكديس البضائع وازدحام السفن ولحل تلك الأزمه بالميناء ولتخفيف من تلك الأعباء وضعت الدولة خطتان للعمل في وقت وأ حد أحدهما قصير الأمد والثانية طويلة الأمد لمجارت حركة التجارة حتى سنة 2000م , وأعطي مثال لتوضيح الفرق الشاسع بين قدرت ميناء بنغازي الفعلية في تلك الفترة و ما تستوعبه في السبعينات من بضائع التي تقدر بأضعاف قدرتها والتي كانت كفاءة فعلية تقدر بحوالي مليون طن / سنة وما تستوعبه بعد التطوير ووضع الخطط التسعيني تقدر بحوالي 3 مليون طن/ سنة إما معدل عدد السفن المنتظرة وصلت إلي حوالي 116 سفينة ومعدل مدة الانتظار للسفن 40 يوماً , وقد أحدث ذلك الوضع انعكاساً غلي

القطاعات الإنتاجية والخدمية في الاقتصاد الليبي مما زاد في سعر المواد الضرورية لمشاريع التنمية والاستهلاك المحلي , فضلاً عما تتكبده الدول من خسائر تدفع كغرامات انتظار السفن<sup>(1)</sup> .

**أولاً :** الخطة قصيرة الأمد وهي خطة سريعة وضعت لتخفيف الضغط الشديد علي الموانئ الليبية , ففي ميناء بنغازي تم تركيب رصيف عائم جديد طوله 110 متر و غاطسي 6 أمتار يستوعب 3 سفن في وقت واحد , وتشغيل الميناء مدة 24 ساعة إضافة لإنشاء منطقة للتخزين الخلفي في ابوشليف تحتوي علي مساحات تخزين مغطاة ومكشوفة , وإنشاء ورشة حديثة مجهزة بأحدث المعدات وللمستقبل دراسة إمكانية إنشاء رصيف موازي كحاجز أمواج جليانه بطول 200 متر يمكنه من تفرغ 300 سفينة وساحات تخزين مكشوفة والأخر توازي طرق الكورنيش علي أن يكون الرصيف فان من ستائر مغطي بالخرسانة مسلحة ومزودة بحواجز اصطدام يردم خلفها بالرمال وكذلك في ذلك الوقت يجري تزويد الميناء برصيفين عائمين طول كل منهما 110 متر أو غاطس 5,5 متر كذلك زيادة كفاءة المتر الطولي من الأرصفة الحالية باستخدام المعدات وطرق والالات الحديثة للتفريغ و شحن البضائع<sup>(2)</sup> .

**ثانياً :** وضع خطة طويلة الأمد : وذلك بهدف تطوير الموانئ وإنشاء موانئ جديدة في المناطق المناسبة لمواجهة الزيادة المتوقعة في حجم التجارة الخارجية حتى عام 2000م , وأظهرت الدراسات الاقتصادية التي أجريت في تلك الفترة بأن حركة التجارة والإستراتيجية خطة التنمية في مجال التنمية الزراعية والصناعية والتطوير العمراني بأن حجم الإجمالي للواردات المتوقعة ستصل إلى 30 مليون طن في 1990م وخصص لميناء بنغازي بنسبة 25% من أجمالي توزيع الواردات والكمية المتوقعة قدرت بحوالي 7.5 مليون طن / سنة , ومن خلال ذلك وضع مشروع الخطة الخماسية من 1976م حتى 1980م ومع ذلك تعرض ميناء بنغازي لمشاكل عدة زادت زيادة كبيرة بحيث تجاوزت طاقة الميناء نتيجة لأزدهار حركة التجارة في المنطقة الشرقية , فأصبح من الضروري ي توسيع الميناء لتجنب تكديس البضائع والازدحام الشديد في الميناء , وقد وجد أفضل الحلول لهـ . هذه المشاكل تتطلب توسيع الميناء ناحيـة الجانب الغربي والشمال الغربي بحيث ينحصر بين امتداد الحاجز الرئيسي الشمالي والحاجز الجديد بالقرب من حاجز جليانه كما روي إضافة شبه الجزيرة الحالية المعروفة باسم رصيف جليانه على المخطط الشامل

(1) محاضرة وزير النقل البحري في جامعة قاربونس – بنغازي والكلية بالبيضاء عن دور النقل البحري في خطة التنمية ،الجمهورية الليبية ،1976م ، ص2،3 .  
(2) المرجع السابق، ص 4, 5 .

الشامل، حيث خصص في الخطة الخماسية لتطوير وتوسيع الميناء مبلغ قدره حوالي 65 مليون دينار حتى يمكن استيعاب حركة التجارة المقدرة بـ 7.5 مليون طن / السنة عام 1980م ويشمل المخطط العام الأعمال التالية<sup>(1)</sup>.

- 1- توفير أرصفه للحمولة العامة العادية.
- 2- توفير أرصفه للحمولة العامة باستخدام طريقة الدحرجة.
- 3- توفير أرصفه حديثة للصناديق الحاوية والورش والطرق والمكاتب ومناطق التخزين.
- 4- إنشاء محطة حديثة للمسافرين.

هناك أعمال أخرى تدرج تحت المرحلة الرئيسية الابتدائية والتي شملت أربعة أجزاء :  
**الجزء الأول:** أعمال المرحلة الفرعية الابتدائية: وقد ددت مدتها بحوالي عام واحد (1976م)، وتتمثل في الأعمال التالية:-

- 1- تحويل مياه تبريد محطة توليد الكهرباء.
- 2- عمل السدود اللازمة لحماية مناطق ردم المسطحات المتخصصة للمقاولات في نهاية حاجز أمواج جليانه.
- 3- حفر خندق أساسات حوائط الأرصفة أرقام (1,2,18,19) والأرصفة التي كانت متخصصة لميناء الصيد السابقة والتي حولت إلى ميناء للبضائع الغير نظيفة.
- 4- تطهير المسطحات المقترح حضرها حتى 8 متر .
- 5- إنشاء الرصيف 20 امتداد الرصيف الحالي رقم 3.
- 6- إنشاء خرسانات حوائط الأرصفة (1,2) وميناء الصيد سابقاً .
- 7- إصلاح حاجز الأمواج الشمالي الحالي.
- 8- استصلاح المسطحات المخصصة للحوض الجاف داخل حاجز جليانه .

**الجزء الثاني :** يتضمن أعمال المرحلة الفرعية رقم (1) ومدتها عام واحد وابتدأ من تاريخ انتهاء المرحلة السابقة نهاية عام (1977م)، وتتضمن الأعمال التالية :

- 1- إنشاء حاجز الأمواج الغربي.
- 2- حفر خنادق حوائط الأرصفة أرقام (8,9) والتجهيز لوضع البلوكات.
- 3- البدء في إنشاء حاجز الأمواج الشمالي.
- 4- أعمال الاستصلاح داخل حاجز أمواج جليانه وخارجه والاستمرار في أعمال حوائط الأرصفة (18,19).

(1) محاضرة وزير النقل البحرى فى جامعة قاريونس، المرجع السابق، ص 9، 10.

**الجزء الثالث:** يتضمن أعمال المرحلة الفرعية رقم (2) وتتكون هذه المرحلة من :

- 1- إنشاء اللب الحجري لحماية حاجز الأمواج الغربي.
- 2- حضر المسطحات من 10 إلى 12 متر وحوائط الأرصفة (8,9).
- 3- تكمله أعمال استصلاح داخل حاجز أمواج جليانه وتسوية الأعمال الأخرى.
- 4- تسوية ميناء ال بضائع الغير نظيفة والذي يمثل ميناء الصيد سابقاً , وإنشاء حواجز الأمواج وأساسات مباني الإدارة وتعبيد الطرق بالإضافة إلي أعمال أخرى من المنتظر أن تنتهي في سبتمبر 1979 م .

إما أعمال المرحلة الفرعية رقم (3) والتي بدأت في أكتوبر 1979 م وتمثل في

النقاط الآتية :

- 1- حضر المسطحات المحدد لها عمق 6,13 متر وحوائط ارصفه أرقام (6,7).
- 2- إنشاء رصيفه النفط الجديد .
- 3- تكمله أعمال المرحلة الفرعية رقم (2) .

**الجزء الرابع :** أعمال المرحلة الفرعية رقم (4) المحدد لها البدء في يوليو 1980 م إلى

مارس 1981 م وتشمل الأعمال التالية.

- 1- إنشاء حوائط الأرصفة (3,4,5,6,13).
- 2- أعمال أخرى خارج حاجز الأمواج الغربي .
- 3- تكمله واستصلاح الأعمال الباقية خارج أمواج جليانه .

وتشمل هذه المرحلة أيضا أعمال المباني والخدمات العامة والرصيف , وربط الميناء

بالطرق الرئيسية , وإنشاء حوض عائم وأرصفة وإنشاء مجمع لسلطات الميناء ووسائل الدفاع

المدني وتجهيزات الإطفاء .

و وضعت خطة التحول (81-1985م) ، والتي تهدف إلى وضع إستراتيجية سياسية

للتجارة الخارجية حيث تتمثل في:<sup>(1)</sup>

- 1- تحسين شروط التبادل التجاري بين ليبيا والعالم الخارجي في تسويق المنتجات المحلية في الأسواق الخارجية أو في استيراد السلع من الخارج .
- 2- تبني سياسة الإنتاج للتصدير .

(1) القطاعات الاقتصادية والاجتماعية في خطة التحول 1981 – 1985 م , ج. الثاني , ص،ص 284، 285 .

3- العمل على ترشيد الاستهلاك والحد من استيراد السلع الكمالية وإقامة مناعات بديلة تلبى احتياجات المجتمع من هذه السلع.

4- العمل على زيادة حجم التبادل التجاري بين ليبيا ومجموعة الأقطار العربية الإفريقية.

5- توفير التخصصات المناسبة ذات الكفاءات العالية ووضع التنظيمات والتشريعات التي تعمل على تحقيق الأهداف السابقة.

وأدخلت الحكومة لأول مرة النظام الآلي تماشياً مع هذا التطور حيث اعتبرت من أهم المنجزات في هذه المرحلة ودعمت خدمة الاتصالات على التردد العالي جداً تمشي مع التقدم الحضري وإنشاء محطة ساحلية ذات قدرة عالية لتغطية خدمات البواخر والإنقاذ داخل وخارج حوض البحر في ميناء بنغازي إلى جانب ذلك أدخلت عليه خدمة الرادار ومحطة بعيدة المدى للإرشاد والتوجيه بالميناء وتدريب العاملين فيه على جميع الأجهزة التي تستخدم بالميناء<sup>(1)</sup>.

ووضعت الحكومة خطة أخرى على المدى الطويل من (1986-1990ف) بهدف مراجعة أعمال الخطة السابقة وتدوين مالم ينته منها إلى الخطة الجديدة ، والتي عملت على وضع خطط لتطوير الموانئ الليبية جميعاً من حيث الابتعاد عن الارصفة التقليدية للصناديق المستقلة متعددة الارصفة ومحدودة في مساحتها الخلفية والاتجاه نحو أرصفة الحاويات المتخصصة وارصفة الشحن السائب ، وفي ميناء بنغازي تم تحويل 140 متر من أرصفة الصناديق التقليدية إلى رصيف الشحن العمودي (لولو) بالاضافة إلى التحسينات الخاصة بالطرق داخل المدينة لتسهيل الوصول إلى الميناء واتصالها بمناطق التخزين للبضائع الواردة والاعتماد على برنامج لتدريب الاطقم السفن الليبية تكون تابعة للمنشأة الوطنية العامة للنقل البحري<sup>(2)</sup>.

ووضعت الخطة على المدى الطويل (1991-1995م ) تضمنت مراجعة نتائج الخطوات للمرحلة السابقة ومعرفة ما إذا كانت هناك ضرورة إلى القيام بأية تعديلات عليها ، كما وضعت الخطة أخرى على المدى الطويل (1996-2005م ) تضمنت توسيع الميناء من خلال إضافة 150 متر من رصيف الشحن أفقي<sup>(3)</sup>.

الآن هذه الخطط التي وضعت من قبل الحكومة الليبية منذو سنة 1969م حتى سنة

2007م لم توفر الاموال اللازمة في تنفيذ تلك المشاريع وتحقيق اهدافها.

(1) محاضرة وزير النقل البحري في جامعة قاريونس ، المرجع السابق ، ص،ص 17،18.

(2) دراسة تخطيط النقل على المستوى الجماهيرية ، التقرير النهائي 1985م ، ص ص 9-126 ، 9-127.

(3) المرجع السابق، ص - ص 9-131 ، 9-132

## **الفصل الثاني**

**حركة التجارة في ميناء بنغازي البحري**

## المبحث الأول

### حركة التجارة الخارجية :

التجارة الخارجية لأي دولة هي مرآة تعكس التطور الاقتصادي فيها، لهذا فلا غرابة من أن يكون النشاط التجاري من أهم الأنشطة الاقتصادية التي تخدم الأنشطة الأخرى سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

وتمثل صور التجارة الخارجية في ميناء بنغازي بحجم الواردات وحجم الصادرات للبضائع وحركة السفن والركاب وكميات الوقود المفرغة، فمن خلال ذلك يتضح لنا حجم التبادل التجاري بين الميناء والموانئ الخارجية والداخلية، وكما يعكس ذلك مدى ازدهار وتطور منطقة الظهير تجارياً واقتصادياً.

كما تميز ميناء بنغازي بطابع خاص و الذي اكتسبه من خلال موقعة الجغرافي الذي ساعده على القيام بدور الوسيط التجاري ليصبح مركزاً هاماً في التبادل التجاري بين أواسط القارة الإفريقية وموانئ جنوب أوروبا والموانئ العربية ، وعلى النطاق المحلي أصبح مركزاً للتجارة بين مناطق ظهيرة الذي يمتد من البريقة غرباً وحتى طبرق شرق والكفرة جنوباً .

ومن خلال ذلك كان لابد من توضيح الوظيفة الأساسية التي يقوم عليه الميناء ، وتأثير النشاط التجاري عليه، المرتبط ارتباطاً وثيقاً بمايلي:

1- حجم الواردات.

2- حجم الصادرات.

3- حركة نقل الركاب.

أن حركة السلع بالميناء تعطينا فكرة عن معرفة مدى ازدهار حركة التجارة الخارجية، ولهذا كان لابد من دراسة عاملين أساسيين وهما:

### 1- حجم الواردات..

شهدت المنطقة الشرقية من ليبيا حركة كبيرة للواردات التي مرت عن طريق ميناء بنغازي، وذلك نتيجة لانتعاش الدولة اقتصادياً بعد دخول شركات النفط إلى البلاد وتصديره

كل هذه العوامل أدت إلى زيادة في كمية الواردات التي دخلت الميناء من السلع الاستهلاكية والآلات والمعدات المستخدمة في التنقيب عن النفط وتصديره وهذا بطبيعة الحال أدى إلى تدفق الإيرادات المالية التي سبب في انتعاش اقتصاد الدولة والأفراد.

ومن خلال فترة الدراسة اتضح أن هناك تدفق كبير في حجم الواردات والتي كانت تتمثل في بضائع عامة وبضائع صب والنفط الخام.

## 1-1- بضائع عامة..

تشحن هذه البضائع في عبوات خاصة كالصناديق والطرود والأكياس وذلك بكميات كبيرة وتحمل هذه البضائع بواسطة سفن تسمى " سفن البضائع العامة " وتوضع الكثير من تلك البضائع في حاويات والتي تُحمل على ظهر تلك السفن ، أو تحمل على ظهر السفن المتخصصة في نقل الحاويات وتعرف " بسفن الحاويات".

و البضائع العامة هي بضائع غير متجانسة مثل سلع المواد الغذائية والسلع المصنعة وشبة مصنعة، إضافة إلى السيارات والحيوانات الحية بجمع أنواعها وخاصة المواشي.

في عقد الخمسينات والستينات احتلت السلع الاستهلاكية والآلات والمعدات المستخدمة في التنقيب عن النفط الجزء الأكبر من كمية الواردات من البضائع العامة نتيجة لدخول شركات النفطية، أما في فترة السبعينات شهدت الدولة توتراً في العلاقات السياسية والاقتصادية مع بعض الدول الغربية التي منعت تصدير منتجاتها إلى ليبيا وذلك بعد سنة 1969 م الذي انعكس على حجم البضائع الواردة إلى الميناء، وفي بداية السبعينات أصبحت هناك حركة للواردات بالنسبة للبضائع العامة في الميناء هو انعكاس طبيعي لمرحلة الانتعاش السياسي والاقتصادي نتيجة لزيادة عائدات النفط وتحسين الميناء مما جعله يستقبل أكبر حجم من تلك الواردات ( كما سبق ذكره في الجزء الثاني من الفصل الأول).

ومن خلال فترة الدراسة 1986- 2007م يتضح من خلال الجدول (9):

- أن البضائع العامة أخذت الجزء الأكبر من واردات الميناء، وشهدت حركة هذه البضائع تذبذباً واضحاً بين الصعود والهبوط وذلك من سنة 1986م إلى سنة 1999م ، ففي سنة 1986م كانت كمية البضائع الواردة (1295239 طن) ثم انخفضت حتى وصلت في سنتي 1994-1995م إلى كمية وقدرها (866758/طن-841620/طن) موزعة على التوالي، وبدأت في الارتفاع في



سنتي 1997-1998م لتصل إلى (1090129/طن-1017223/طن) موزعة على التوالي وكان ذلك نتيجة لتضارب القرارات ا لسياسة بشأن تحديد كمية الواردات فمثلا اتبعت سياسة التقشف في فترة التسعينات التي كانت تهدف الدولة بتخفيض نسبة الواردات واقتصارها على الضروريات فقط المتمثلة معظمها في السلع الأساسية مثل السكر والأرز والدقيق... الخ، فكان الاستيراد يتم عن طريق الجهات الحكومية وليس أفراد.

### جدول ( 9 )

**كمية البضائع العامة الواردة إلى ميناء بنغازي خلال الفترة من ( 1986 - 2007م) بالطن**

السنة	كمية البضائع العامة / بالطن
1986	1 و239 و295
1987	973849
1988	1340564
1989	1109522
1990	1471694
1991	1261602
1992	1209937
1993	1304034
1994	866758
1995	841620
1996	982457
1997	1090129
1998	1017223
1999	840472

899329	2000
1000994	2001
1016461	2002
1086834	2003
1201669	2004
1149116	2005
1350575	2006
1479243	2007

المصدر: تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1986-2007م).

وبعد سنة 2001م بدأ الاتجاه نحو الصعود حتى وصلت في هذه السنة كمية البضائع العامة نحو ( 1000994 طن)، وسجلت أكبر كمية في سنة 2007 م بنحو (1479243 طن) وذلك للانفتاح التجاري الواسع على العالم الخارجي، كما إن تشغيل الميناء على مدار 24 ساعة للعمل حتى يستوعب الكميات الهائلة من الواردات لعب دور مهم في تحقيق تلك الزيادة وصنفت البضائع العامة الواردة بحسب طرق تغليفها إلى مايلي :

### 1-1-1- بضائع معبأة في أكياس ..

شكلت بضائع الأ كياس النسبة الأكبر من واردات البضائع العامة في ميناء بنغازي خلال فترة الدراسة ( 1989- 2007 م).

ويتضح من خلال الجدول رقم (10) إن هناك تشابه إلى حد كبير في كمية البضائع المستوردة في أكياس وذلك لاحتياج السكان إليها وغالبا ما تكون سلع تموينية تستوردها جهات حكومية مثل دقيق، سكر، الأرز و البقوليات و غيرها حيث تصل إلى المستهلك عن طريق الجمعيات التموينية، ونتيجة لاستيراد الدولة للسلع في أكياس أعطى مؤشر أعلى تنامي استيراد السلع التموينية بداية التسعينات حيث معظمها يرد في أكياس، أما في السنوات الأخيرة من فترة الدراسة ( 2005، 2007 م ) لأد - ظ انخفاض في واردات بضائ - ع أكياس حيث بلغت

بكميات وقدرها ( 306763 طن، 331512 طن) على التوالي، إلا إن تزايد استيراد بضائع الصب ضعف من وأرادت الأكياس ،حيث أن الاستيراد يتم عن طريق التجار الذين كانوا يفضلونها مصبوبة لتكيسها محليا بأحجام مختلفة وذلك السهولة عملية تفريغها بشكل أسرع وأيدي عاملة أقل وبتكاليف مادية منخفضة في نقل البضائع حيث أصبح النقل بالحاوية هو السمة الغالبة على التجارة العالمية.

### جدول (10)

#### كمية البضائع الواردة في أكياس إلى الميناء خلال الفترة من (1989-2007م) بالطن

نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %	كمية البضائع في / بالطن	السنة
17.2	191357	1989
53	669954	1991
44.6	581309	1993
45.7	384824	1995
53.25	580533	1997
36.7	308733	1999
44.47	445143	2001
41.6	451630	2003
26.69	306737	2005
22.4	331512	2007

المصدر: تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1989-2007م).

#### 2-1-1- بضائع معبأة في حاويات ..

أصبح الاتجاه السائد في العالم هو نقل البضائع في الحاويات وذلك حفاظا على سلامتها  
إثناء شحنها وتفريغها وانخفاض تكاليف تغليفها، ويمكن نقل أنواع عديدة من البضائع في حاوية  
واحدة.

ويظهر تزايد إعداد الحاويات خلال فترة الدراسة ( 1989- 2007م) الواردة إلى ميناء  
بنغازي، ففي سنة 1989م كان عددها ( 1109 حاوية ) وزادت بشكل ملحوظ في بداية  
التسعينات ( انظر جدول رقم (11)) حيث دخلت إلى الميناء في سنة 1991 م ( 9840 حاوية )  
معبأة بالبضائع، إلا إنها سجلت في سنتي، 1993م، 1995 م انخفاض بسيط بلغ نحو ( 9421  
حاوية، 8820 حاوية ) موزعة على التوالي، ولم يؤثر ذلك الانخفاض على إعداد الحاويات  
حيث تزايدت مع بداية سنة 1997 م لتسجل نحو ( 10217 حاوية ) وسجلت نحو ( 11370  
حاوية ) في سنة 1999م.

كما سجلت في سنة 2007 م أكبر عدد للحاويات معبأة بالبضائع خلال فترة الدراسة  
حيث وصلت إلى 31162 حاوية وهذه الزيادة تتماشى مع الاتجاه المتبع عالميا في أسلوب شحن  
البضائع في حاويات ونتيجة لزيادة المستمرة في عدد الحاويات زادت كمية البضائع المنقولة  
داخله فمثلا زادت كمية البضائع من ( 127563 طن ) في سنة 1999م إلى ( 22578 طن) في  
سنة 2001م، كما سجلت أكبر كمية منها في سنة 2007 م بنحو ( 550245 طن ) .

## جدول رقم (11)

عدد وكمية البضائع في الحاويات بالطن الواردة إلى ميناء بنغازي خلال

الفترة من (1989-2007 م)

السنة	عدد الحاويات	كمية البضائع في حاويات / بالطن	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %
1989	1109	110330	9.9
1991	9840	96544	7.7
1993	9421	108015	8
1995	8820	99809	11.9
1997	10217	117825	10.8
1999	11370	127563	12.5
2001	17242	225,878	22.6
2003	24980	373,970	34.4
2005	18807	340,975	29.7
2007	31162	550245	37

المصدر: : : جمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1989-2007م).

ومن خلال المقارنة بين نسبة البضائع المعبأة في الأكياس والبضائع المعبأة في حاويات من الجدول (10)، والجدول (11) يتبين الآتي:

- 1- تفوق نسبة الواردات في أكياس في الفترة من (1991-2003م) علي الواردات في حاويات حيث تتراوح نسبتها ما بين (36.7-53%)، فالاستيراد معظم البضائع في تلك الفترة يحتكر علي الجهات الحكومية التي يسهل توزيعها علي الجمعيات التموينية ومن ثم إلي المستهلك.

2- خلال الفترة من (2005-2007م) تزداد نسبة البضائع المعبأة في حاويات تماشياً مع الاتجاه العالمي في أسلوب الشحن لأسباب سبق ذكره، بينما تنخفض نسبة الواردات في أكياس من البضائع العامة.

### 3-1-1- بضائع الطرود..

لقد شهدت تجارة الطرود المعبأة بالبضائع تزايد في سنتي الأولى من فترة الدراسة من (1989-2007م) كما يتضح من جدول الآتي، فقد بلغت عدد الطرود نحو 245367 في سنة 1989م وزادت في سنة 1991م إلى 257405 طرد.

### جدول (12)

#### عدد الطرود الواردة إلى الميناء خلال الفترة من (1989 - 2007م)

نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %	عدد الطرود	السنة
22	245367	1989
20.4	257405	1991
14.3	186523	1993
19	160638	1995
9.8	106894	1997
21	179399	1999
13.6	136572	2001
12	134833	2003
8	92286	2005
4	59983	2007

المصدر: تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1989-2007م).

و بدأ الاتجاه نحو الانخفاض حتى سجلت اقل عدد في سنة 2005، 2007م بنحو (92286، 59983 منها) موزعة على التوالي وانخفاض نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة، ويرجع ذلك إلى التغير في طرق الشحن المتابعة حاليا وهي شحن البضائع في حاويات.

#### 4-1-1- البضائع المربوطة..

تتمثل البضائع المربوطة غالبا في مواد البناء والتشييد مثل الحديد والأنابيب، وقد زاد نشاط استيرادها خلال فترة التعمير في مدينة بنغازي وضواحيها لذلك سجلت أكبر كمية منها في سنة 1993م بلغت نحو 119483 طن وبعد هذه السنة أخذت هذه البضائع في الانخفاض شيئا فشيئا حتى سجلت اقل كمية في سنتي 1999ف، 2001م بنحو ( 18207 طن، 18344 طن ) موزعة على التوالي ( كما يتضح من الجدول رقم (13)).

وسجلت أكبر كمية في سنة 2007م فقد بلغت نحو 81311 طن ونسبة 5.4% من مجموع الواردات من البضائع العامة في تلك السنة عن سنة 2005 م التي سجلت ما نسبتها 2.4%، نتيجة للإقبال على استيراد مادتي الحديد والأنابيب اللازمتين في إقامة مشاريع البنية التحتية التي تشهد تناميا في السنة الأخيرة<sup>(1)</sup> وذلك نتيجة لإصدار قرار بإعطاء القروض السكنية وتسهيلات عن طريق مصرف الادخار والمصارف التجارية.

#### 5-1-1- بضائع معبأة في براميل:

تتمثل البضائع معبأة في براميل في مواد التشغيل للمعدات الآلية والسيارات مثل الوقود أو مواد كيميائية يتم استيرادها في براميل، حيث سجلت أكبر كمية في سنة 2005م بنحو 28226 طن خلال فترة الدراسة وسجلت ما نسبتها 2.46% من مجموع الواردات من البضائع

---

(1) الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، الإحصائية السنوية لعام 2007م، مكتب الإحصاء،

العامة، ( كما يتضح من الجدول ( 13 )) ثم انخفضت بصورة كبيرة في سنة 2007م بكمية قدرت بنحو 1192 طن وبنسبة 0.08% من مجموع الواردات البضائع العامة، قد يكون ذلك مؤشرا إيجابيا يدل على وجود بدائل محلية للمواد المستوردة لتشغيل الآلات والسيارات وغيرها من وسائل النقل المختلفة<sup>(1)</sup>.

### جدول (13)

#### كمية بضائع المربوطة وبضائع البراميل الواردة إلى ميناء بنغازي خلال

الفترة من (1989-2007 م ) بالطن

السنة	كمية البضائع المربوطة	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %	كمية بضائع البراميل	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %
1989	71220	6.4	8738	0.79
1991	73727	5.8	4179	0.3
1993	119483	9	25166	1.9
1995	40065	4.8	4930	0.59
1997	50841	4.7	6661	0.6
1999	18207	2	8207	0.98
2001	18344	1.8	5635	0.56
2003	49682	4.6	2574	0.2
2005	28226	2.4	28,226	2.46
2007	81311	5.4	1192	0.08

المصدر: تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1989-2007م).

(2) الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، المرجع السابق، ص 19.



## 6-1-1- الحيوانات الحية:

سجلت في سنتي 1986-1988 م اكبر عدد من الحيوانات الحية الواردة خلال فترة الدراسة ( كما يتضح من الملحق رقم (14)) فقد بلغت في سنة 1986 ف نحو 263529 رأس بحمولة تزن نحو 21566 طن وازدادت عدد الحيوانات الحية إلى 294227 رأس في سنة 1988م بحمولة وقدرها 18878 طن حيث كانت الجهات الحكومية هي التي تستورد الحيوانات الحية خاصة في عيد الأضحى عند طريق القطاع العام لمحدودي الدخل وبعض موظفي الدولة. أما بعد سنة 2000م بدا الانخفاض في استيرادها حيث أصبح يتم عن طريق أفراد معين لغرض التجارة والربح المادي في مواسم معينة مثل عيد الأضحى، كما اتبعت الدولة في تلك الفترة سياسة تقليل الواردات من الحيوانات الحية المتمثلة في الأبقار والأغنام الحية حفاظا على الإنتاج المحلي وظهور عملية استيراد اللحوم للحيوانات المذبوحة فمثلا بلغ عددها في سنة 2000م نحو 17010 رأس بحمولة قدرت 1725 طن وبلغت نحو 6100 رأس في سنة 2007م بحمولة 380 طن، ويتضح كذلك من خلال انخفاض نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة التي تتراوح ما بين (0.02%-1.67%).

### جدول (14)

#### عدد وأوزن الحيوانات الحية الواردة إلى ميناء بنغازي البحري / بالطن

خلال الفترة ما بين: (1986-2007 م )

السنة	عدد	وزن / بالطن	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع العامة %
1986	263529	21566	1.67
1988	294227	18878	1.4
1990	6342	11076	0.75
1992	1283	8196	0.68
1994	5975	3305	0.38

0.6	6348	11212	1996
1.27	12967	80653	1998
0.19	1725	17010	2000
0.01	185	3550	2001
0.04	622	6690	2006
0.02	380	6100	2007

المصدر: تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1986-2007م).

### 7-1-1- الآليات والسيارات ووسائل النقل المختلفة:

الآليات الواردة تستخدم غالباً في مجال الزراعة والصناعة وللمشاريع التي يتم تنفيذها مثل مشروع النهر الصناعي لذلك يتم استيرادها بحسب الحاجة إليه، حيث نلاحظ خلال فترة الدراسة انخفاض عددها في سنة وارتفاعها في السنة التالية (كما يتضح من الجدول (15) ) فمثلاً بلغت نحو 45 الآلة في سنة 2005م وازدادت بصورة كبيرة في سنة 2007م بنحو 461 من الآليات، نتيجة لدخول شركات مقاولات أجنبية بالياتها ومعدات العمل في مشاريع التنمية التي تقام في مدينة بنغازي وميناءها في تلك السنة .

أما السيارات الواردة ووسائل النقل الأخرى المتمثلة في شاحنات وحافلات فهي لقطاع العام والخاص (كما يتبين من الجدول الآتي) فقد استوردت نحو 10114 سيارة في سنة 1998م بحمولة 11122 طن وبلغت عدد الحافلات 130 بحمولة 282 طن في نفس السنة ثم بدأت في الانخفاض حيث بلغت نحو 397 سيارة في سنة 2003م ونحو 96 حافلة و1581 شاحنة في نفس السنة حيث انخفضت في سنة 2005م إلى 70 شاحنة، ويرجع ذلك الانخفاض إلى عدة أسباب منها :

- 1- إن الواردات من السيارات والحافلات الخاصة يتم استيرادها عن طريق شركات ومؤسسات مقرها مدينة طرابلس كمنظمة الشباب والتي تقوم باستيرادها عن طريق ميناء طرابلس أو ميناء مصراتة باعتبارها أقرب إليها من ميناء بنغازي .

2- الهروب من الضرائب لكي يتم الإفراج عنها في موانئ أخرى مثل ميناء الخمس ومينائي مصراتة ودرنة فتدخل عن طريق البر إلى مدينة بنغازي، أما في سنة 2007م يلاحظ زيادة كبيرة في استيراد السيارات والشاحنات والحافلات والآليات عن الفترة السابقة حيث بلغت عدد السيارات نحو 8560 وعدد الشاحنات 1374 ونحو 253 حافلة وذلك لإصدار قرار بتصريح استيراد السيارات التي لا يزيد تاريخها عن خمس سنوات في هذه السنة ودخول شركات مقاولات أجنبية بوسائل النقل المختلفة والياتها لتنفيذ المشاريع التنموية التي تقام في مدينة بنغازي وضواحيها وميناءها .

### جدول ( 15 )

#### عدد وأوزان السيارات واليات الواردة عن طريق ميناء بنغازي في

الفترة (1998-2007م)

السنة	سيارات		شاحنات		حافلات		آليات		الإجمالي	
	عدد	وزن	عدد	وزن	عدد	وزن	عدد	وزن	عدد	وزن
1998	10114	11122	50	731	130	282	67	759	10361	12894
2000	5343	6292	40	507	35	181	57	772	5475	7752
2003	397	1439	158	1481	96	245	69	1311	720	4476
2005	974	2409	70	809	359	621	45	834	1448	4673
2007	8560	1970	1374	7102	253	439	461	7170	10648	32681

المصدر: : تجمع البيانات من الباحثة اعتماد على إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء والمتابعة، خلال الفترة (1998-2007م).

#### 1-2- بضائع مصبوبة:

وهي بضائع سائبة غير محفوظة في عبوات مثل الأكياس أو الصناديق يستخدم في تفرغها السيور الخاصة بنقل المواد الجافة مثل الحبوب أو الأنابيب للمواد السائلة مثل الزيوت، وتتميز هذه البضائع بالتجانس وانخفاض تكاليف نقلها وشحنها وسرعة تفرغها، ولكنها تحتاج

إلى نقل لكل نوع سلعة على حده وبمعدات ومخازن خاصة في سفن مخصصة لذلك مثل سفن خاصة بـ نقل المنتجات النفطية وأخرى خاصة بنقل الزيوت النباتية، وهناك نوعان من بضائع مصبوبة وهي :

## 1-2-1- بضائع صب جافة :

تتمثل غالبا في الحبوب مثل القمح والشعير والذرة إضافة للبن والأعلاف التي يتم نقلها وتداولها من السفينة واليها حيث يستخدم بذلك السيور أو بواسطة الشفط وتشحن هذه السلع بكميات هائلة على متن سفن متخصصة في نقل الحبوب، وهناك بضائع حب صلبة مثل الفحم والحديد والخشب وغيرها وهي الأخرى تنقل على متن سفن خاصة مثل سفن لنقل خامات المعادن فقط أو لنقل الفحم فقط .

ويظهر من خلال الجدول رقم (16) إن السنوات الأربع الأخيرة من فترة الدراسة التي تمتد من (1989-2007م) فمثلا والتي تشير إلى تزايد كبير في كميات الواردات من بضائع صب الجافة والتي تتمثل في الحبوب ففي سنة 2003م فرغت في الميناء نحو ( 39840 طن) وزادت تلك الكمية بنحو ( 318494 طن) في سنة 2005م وبلغت نحو ( 380673 طن) في سنة 2007م وذلك نتيجة لتزايد المستمر في استيراد الحبوب لحساب الوكالة الدولية للإغاثة العابرة إلى دار فور عن طريق ميناء بنغازي في السنوات الأربعة الأخيرة ، وكذلك لفترات الجفاف التي مرت بالبلاد خلال تلك الفترة والتي قل فيها الإنتاج المحلي من هذه السلع.

## 1-2-2- بضائع صب سائلة ..

من بضائع السوائل السائبة الزيوت النباتية والتي تشحن بناقلات خاصة تسمى ناقلات الزيوت النباتية " مثل زيت الزيتون، زيت جوز الهند وغيرها" ، وتشحن بواسطة مضخات وتفرغ بنفس الطريقة وتصب في خزانات معدة لذلك وتشفط إثناء التفريغ بواسطة مضخات مثبتة على الخزانات أو غاطسة تحت الماء .

ومن ضمن تلك السوائل صب النفط الخام والمنتجات النفطية مثل كيروسين ، كازولين، الزيت الثقيل والخفيف، الغاز الطبيعي جميعها شحنات سائبة سائلة تنقل بواسطة ناقلات النفط وناقلات الغاز، ويتم تفريغها في الميناء بواسطة مضخات السفينة من خزانات الناقلات إلى

خزانات المستودع عبر ذراع التفريغ أو خرطوم التفريغ على منصة الرصيف التابع لشركة البريقة ومنه عبر خطوط البضائع الممتدة من الرصيف إلى المستودع .

لم تحقق واردات من بضائع صب السائلة في ميناء بنغازي فروق كبير تذكر خلال فترة الدراسة ( 1989-2007م)،( والتي تتضح من خلال الجدول رقم (16) ) .

ففي تلك الفترة كانت مدينة بنغازي وضواحيها تستهلك كميات معينة من المشتقات النفطية السائلة فمثلا بلغت الواردات من كمية السوائب السائلة نحو 1350463 طن في سنة 1991م ، وسجلت في سنة 1993م بنحو 1281613 طن، وزادت تلك الكمية قليلا في سنة 1995م بنحو 1316130 طن، وحتى الزيادة في تلك الواردات هي نتيجة طبيعية لتنامي حركة النقل المختلفة ، فمثلا زادت كمية الواردات منها بنحو (1275144طن ) في سنة 2007م عن سنة 2005م والتي كانت تبلغ نحو (1154115 طن).

ويلاحظ إن الواردات من البضائع الصب السائلة تستحوذ علي النسبة الأكثر مقارنة مع نسبة الواردات من البضائع الصب الجافة بالنسبة لمجموع الواردات من البضائع المصبوبة والتي تتراوح نسبها ما بين (77%،98.8%) وذلك لارتفاع نسبة الواردات من الوقود المفرغة بالميناء بينما لم تسجل نسبة الواردات من البضائع الجافة أكثر من 23% من مجموع الواردات للبضائع المصبوبة خلال الفترة من(1989-2007م).

## جدول (16)

كمية بضائع صب الجافة والسائل الواردة إلى ميناء بنغازي وذلك خلال

الفترة من (1989-2007م) بالطن

السنة	كمية صب الجافة / بالطن	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع المصبوبة.%	كمية صب السائلة/ بالطن	نسبتها من مجموع الواردات من البضائع المصبوبة.%
1989	15428	1.2	1233687	98.8
1991	129904	8.8	1350463	91.2
1993	246766	16	1281613	84
1995	128181	9	1316130	91
1997	201227	14.2	1206552	85.7
1999	120263	8.9	1234968	91
2001	137300	9.9	1264550	90
2003	39840	3.4	1152939	96.6
2005	318494	21.6	1154115	78.4
2007	380673	23	1275144	77

المصدر: البيانات تجميع من إحصاءات الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء بنغازي البحري ، مكتب الإحصاء ، من الفترة

(1989-2007م).

### 3-1- النفط الوارد:

النفط هو مورد طبيعي غير متجدد إذ إن ما يتم استخراج منه لا يمكن إن يعرض فهو يتناقص حتى ينتهي يوما (1).

ظهرت ليبيا في بادئ الأمر كدولة مصدرة للنفط أهم من دورها كمنتجة له حيث أصبح النفط الخام المصدر هو القوة الاقتصادية للدولة، وبدأت مرحلة تصدير النفط في جميع الموانئ الليبية بسرعة كبيرة وقد لعب ميناء بنغازي دورا هاما في تصديره باعتباره الأقرب لمناطق

---

(1) محمد المبروك المهدي، جغرافية ليبيا البشرية، المرجع السابق، ص324.

استخراج البترول في مناطق شمال شرق ليبيا ولكن صاد- بها عدة مشاكل في نقل النفط الخام الذي يحتاج إلى مد الأنابيب لمسافات طويلة عبر مناطق طبوغرافية مختلفة ويقول براوني صاحب شركة أسو النفطية:

" بان شركة أسو عند تفكيرها في تصدير البترول فكرت في ميناء بنغازي

بصفته اقرب ميناء لحقولها غير إن عدلت عن ذلك بسبب ضعف مقدره الميناء

فهو لا يستقبل الناقلات الكبيرة التي يزيد غاطسها عن 14,5 قدم" (1).

ويعني ذلك إن الشركة لكي تشحن بترولها من ميناء بنغازي يحتم عليها بناء مراس بحرية، كما كان الميناء في ذلك الوقت يعاني من ضعف في الخدمات إضافة لرفض بعض المسؤولين نقل النفط الخام عن طريق الميناء يرجع لظروف سياسية وخوفا من فساد الشواطئ وتلوث جو المدينة .

وعلى الرغم من ذلك فإن تصدير النفط ومشتقاته هي القوة الاقتصادية للدولة، ولا يزال الاقتصاد يعاني من مشكلة عدم قدرته على الخروج من دائرة التبعية للقطاع النفطي في مجال التصدير الذي يمثل النسبة الكبيرة منها، وبالنظر إلى كمية الواردات والصادرات عن جميع الموانئ نجد إن ميناء بنغازي يتصدر جميع الموانئ في كميات الوقود المفرعة، والتي يفرع

معظمها في رأس المنقار شمال بنغازي وذلك لوجود المنصة النفطية التابعة لشركة البريقة ،  
( والذي يتضح في فصل الثالث ).

ويظهر من الجدول رقم (17) إن كمية النفط الواردة متقاربة جدا خلال فترة  
الدراسة،

ويرجع التقارب في كمية النفط الوارد إلى وضع الدولة لسياسة تتبع في تحديد كمية الواردات  
من النفط ومشتقاته بحسب متطلبات السوق المحلي وأسعار التي تحدد قيمة النفط في الأسواق  
العالمية، كما أن نسبة كبيرة من النفط المكرر والوقود المستعمل للعربات والآليات تحدد كميتها  
بما يحتاجها السوق المحلي الذي يأتي بنسبة كبيرة عن طريق العربات الكبيرة من البريقة  
ورأس لأنوف.



## جدول ( 17 )

كمية النفط الوارد في ميناء بنغازي خلال الفترة من ( 1987 - 2007م )

السنة	كمية النفط الوارد/ بالطن
1987	1047110
1989	1229244
1991	1350463
1993	1281618
1995	1316130
1997	1206552
1999	1234968
2001	1124550
2003	1152939
2005	1114115
2007	1275144

المصدر: بيانات تم تجميعه من إحصائيات المتوفرة لميناء بنغازي البحري خلال الفترة من ( 1987 - 2007م )،

مكتب الإحصاء.

## 2- حجم الصادرات..

ارتبطت صادرات ميناء بنغازي في بدء الأمر بتصدير كميات هائلة من الملح الذي كان يجمع من سبخات المدينة واعتمد التصدير عليه بالدرجة الأولى، ثم صدر الإسفنج والحلفا والخروج ثم اعتمدت الصادرات على فائض الإنتاج الزراعي والحيواني وبعض الصناعات

التقليدية كالسجاد اليدوي والجلود وغيرها، إلا إن تدفق النفط في بداية الستينات وتصديره اثر بشكل سلبي على هذه الصادرات.

وعلى رغم من خطط التنمية التي كانت تهدف إلى تنويع مصادر دخل الدولة بدلا من اعتمادها على صادرات النفط الخام من خلال تنمية الإنتاج الزراعي والحيواني وتطوير الصناعة إلا إن الصادرات ما عدا النفط لازالت محدودة الكمية والقيمة، وكان ذلك نتيجة لعزوف المزارعين عن الزراعة وتوجههم إلى قطاع الخدمي والنفطي خاصة في فترة من 1960م حتى سنة 1970م وهي السنوات الأولى للحفر والبحث واستخراج وتكريم البترول حيث كان الطلب المتزايد على الأيدي العاملة للشركات البترولية وذلك لثبات الأجور وارتفاعها

وبعد سنة 1970م توجهت الحكومة إلى العمل بتنمية الثورة الزراعية والرعية واستصلاح الأراضى وذلك بهدف تنمية القطاع التجاري وخاصة التجارة الخارجية في مجال التصدير وتنويع الصادرات المحلية والتخلص التدريجي من الاعتماد الكلي على القطاع النفطي لتحل المنتجات المحلية محل المنتجات المستوردة، ويتضح ذلك من خلال الخطط التنموية الثلاث ( الخطة الثلاثية 1973-1975م) - ( الخطة الخماسية الأولى 1976-1980م) - (الخطة الخماسية الثانية 1981-1985م) والتي تناولت بالتفصيل في الفصل الأول وبالرغم من ذلك فمزال الاقتصادي الليبي يعتمد على تصدير النفط ومشتقاته بنسبة كبيرة من صادرات الموانئ الليبية، وقسمت الصادرات بميناء بنغازي إلى مجموعتين :

## 1-2- البضائع المصدرة ( غير نفطية ) ..

البضائع المصدرة الغير نفطية هي عبارة عن صفقات تجارية تسعى في البحث عن الربح السريع دون اعتبار التكاليف إنتاجها أو تسعيرها لضمان تغطية هذه التكاليف<sup>(1)</sup>، فالبضائع المصدرة في ميناء بنغازي البحري تتصف بالتذبذب من سنة لأخرى كما يتضح من خلال الجدول رقم (18)، الذي أخذت فيها معظم سنوات الدراسة في الانخفاض فوجد إن أقل كمية بلغت نحو 1710 طن في سنة 1999م ، ففي فترة الثمينات صدرت كميات ضئيلة من البضائع التي لم تكن مؤهلة لتصدير إلى الأسواق العالمية حيث كانت معظمها عبارة عن

صادرات من مواد خام أولية مثل النفط الخام وانعكس ذلك على فترة التسعينات التي لم تصل فيه البضائع إلى الجودة العالمية في التصدير .

وعلى الرغم من الزيادة في كمية البضائع المصدرة لبعض سنوات الدراسة إلا إنها لم تصل بعد إلى المستويات المرضية والتي لها مردود مهم في زيادة الدخل القومي، فمثلا بلغت كمية الصادرات من البضائع في سنة 2003م نحو 8541 طن وزادت في سنة 2005م بنحو 9353 وزادت تلك الكمية في سنة 2007م بنحو 10621 طن .

كما إن الكثير السلع التي يتم تصديرها هي في الواقع يعاني السوق المحلي من نقص واضح فيها، وإن الصادرات من البضائع الليبية هي عبارة عن مواد خام مستوردة ويتم تصديرها بأسعار منخفضة إلى الخارج وفي المقابل يتم استيراد بضائع مماثلة لها للسوق المحلي وبأسعار مرتفعة مما يزيد من تكاليفها على عائق الاقتصاد الوطني.

---

(1) عبدا لله محمد شامية، "الصادرات الليبية ودورها في الاقتصاد الليبي دراسة نظرية تطبيقية 1990/1980 ف"، مجلة البحوث الاقتصادية، المجلد الثالث، ع الثاني، 1991ف، ص ص 147، 148.

## جدول (18)

### كمية البضائع المصدرة من ميناء بنغازي خلال الفترة من

(1987-2007م) / بالطن.

السنة	كمية البضائع المصدرة / بالطن
1987	7710
1989	3434
1991	5291
1993	9148
1995	27270
1997	8218
1999	1710
2001	4433
2003	8541
2005	9353
2007	10621

المصدر: بيانات تم تجميعه من إحصائيات المتوفرة لميناء بنغازي البحري خلال

الفترة من ( 1987-2007م)، مكتب الإحصاء.

## 2-2- البضائع المعاد تصديرها ..

هي البضائع المستوردة أعيد تصديرها، فهي صفقات تجارية يمارسها معظم التجار لتحقيق مكاسب مادية سريعة ولهذا يفضل هؤلاء التجار تصدير البضائع المعاد تصديرها عن البضائع المصدرة محليا .

ويبين الجدول رقم (19) إن فترة التسعينات هي فترة نمو بطئ لكمية البضائع المعاد تصديرها، فنجد إنها بلغت نحو 21351 طن في سنة 1991م لتزداد قليلا في السنة 1993م بكمية وقدرها 21542 طن وهكذا استمرت الكمية بين الهبوط والصعود التدريجي خلال تلك الفترة باعتبارها فترة تحسين للوضع المعيشي للسكان بعد الاستفادة من عائدات النفط الذي جعلهم يستوردون السلع لتوفير احتياجاتها بدلا من تصديرها ، وبعد استقرار الأوضاع الاقتصادية للسكان أصبح هناك فائض في البضائع المستوردة يتم تصديرها مرة أخرى أدت إلى زيادة الربح حتى أصبحت تجارة لبعض الأفراد، فمثلا: بلغت نحو 36647 طن في سنة 2001م وزادت كمية البضائع المعاد تصديرها بنحو 67963 طن في سنة 2003م، وسجلت أكبر كمية منها في سنة 2007م بنحو 97088 طن ، ويرجع ذلك للحصول على الربح المادي الكثير والسريع للتاجر دون بذل مجهود في كيفية تصنيعه ومعرفة تكاليفها، كما إن تكنولوجيا التصنيع للبضائع المحلية التي يتم تصديرها متأخرة جدا، حيث تحتاج إلى خبرة فنية وتكنولوجية متقدمة لكي تصل إلى درجة الجودة العالمية مثل الأجهزة الالكترونية والمعدات المنزلية وهذا يعفي التاجر من هذه المتطلبات.

وهناك بضائع صلبة التي تأتي في حاويات مثل القمح والشعير التي يتم تعبئتها في أكياس لإعادة تصديرها إلى دول افريقية مثل تشاد والسودان.

### جدول (19)

#### كمية البضائع المعاد تصديرها من ميناء بنغازي خلال الفترة

من (1991-2007م) / بالطن

السنة	كمية البضائع المعاد تصديرها / بالطن
1991	21351
1993	21542
1995	19110
1997	18528

27402	1999
36647	2001
67963	2003
57283	2005
67088	2007

المصدر: بيانات تم تجميعه من إحصائيات المتوفرة لميناء بنغازي البحري خلال الفترة من ( 1991-2007م)، مكتب الإحصاء.

### 3- حركة نقل الركاب..

على الرغم من إن هناك بعض الموانئ الليبية تقوم بنشاط نقل الركاب, إلا إن استخدام المسافرين لتتنقل عبر البحر لا يعطي أهمية تذكر حيث يفضل اغلبهم استخدام النقل الجوي أو البري في تنقلاتهم الداخلية والخارجية وذلك لما تتميز به هذه الوسائل من سرعة ومرونة في مواعيد التنقل وكذلك الدقة في المواعيد الرحلات مقارنة بوسائل النقل الجوي .

وحركة نقل الركاب بميناء بنغازي تكاد تنعدم تماما ففي الخم سينات كانوا يستخدمون وسائل أخرى في التنقل غالبا ما تكون عن طريق البر, كما إن المسؤولين في الميناء لم يهتموا بتسجيل الرحلات التي تخرج من الميناء وخاصة في مواسم نقل الحجاج ولم تتوافر السفن المجهزة في نقل الركاب نظرا لقلّة الإمكانيات المادية .

غير إن بدء نشاط حركة في الستينات اعتمد على ميناء بنغازي بشكل كبير في ولاية برقة(\*) حيث تم دخول الشركات الأجنبية التي تقوم بالتنقيب عن النفط بالجزء الشرقي من الدولة الذي زاد من حركة العمال الأجانب في دخولهم عن طريق الميناء(1)، وعلى الرغم من ظهور هذا النشاط في الميناء خلا ل تلك الفترة، إلا إنها لم يذكر لها دور فعال في حركة ونشاط الميناء ، ويتبين من خلال جـ-دول رقم (20) خلال فترة الدراسة من (1992- 2007م) لحركة نقل الركاب في الميناء عدة نتائج:

1- شهد الميناء حركة كبيرة لعدد الركاب القادمون والمغادرون في بداية التسعينات، حيث بلغ عدد الركاب القادمون نحو 9077 راكب في سنة 1992م، ونحو 7480 من الركاب المغادرون في نفس السنة، وزاد عددهم بشكل كبير في سنة 1993م.

حيث بلغ عدد الركاب القادمون بنحو 12249 راكب و12307 من الركاب المغادرون وبالتالي سجلت في تلك السنة أكبر عدد من الركاب القادمون والمغادرون خلال فترة الدراسة نتيجة لفرض الخطر الجوي على ليبيا من قبل الأمم المتحدة في سنة 1992م والذي بموجبه أوقفت حركة الطيران اثر على حركة نقل الركاب وذلك باستخدامهم للنقل البحري بدلاً من النقل الجوي في نقل الحجاج إلى ميناء جدة بالسعودية عن طريق ميناء بنغازي أو استخدام التجار لنقل البحري إلى دول أوروبا وتركيا.

3- انخفض عدد الركاب المغادرون بعد سنة 2000م حتى سنة 2002 م حيث بلغ في سنة 2000م حوالي 993 راكب وفي سنة 2002م حوالي 51 راكب وذلك لرفع الحصار عن ليبيا في تلك الفترة فهي بداية فتح النقل الجوي واستخدام المسافرين له وذلك لسهولة الوصول وسرعته والدقة في المواعيد، وكذلك تحول سفن نقل الركاب في الميناء إلى فنادق وأعمال صيانة

4- - كما يلاحظ في السنوات الخمس الأخيرة التساوي في عدد الركاب القادمون وعدد الركاب المغادرون، فمثلاً بلغ عدد الركاب القادمون في سنة 2003م نحو 2986 راكب وعدد 2986 راكب مغادر في نفس السنة، وفي سنة 2005م بلغ عدد الركاب المغادرون والقادمون 9090 لكل منها، وكذلك بلغ عدد الركاب المغادرون والقادمون بالتساوي نحو 6578 راكب في سنة 2007 م ويرجع ذلك إلى الأفواج السياحية التي تأتي عن طريق سفن خاصة فهي تدخل وتخرج في نفس اليوم التالي بعد إن تكون قد زارت أغلب المناطق السياحية في المنطقة الشرقية.

---

(\*) كانت ليبيا حتى سنة 1963ف عبارة عن ثلاث ولايات مستقلة متحدة تتمثل في ولاية برقة وولاية طرابلس وولاية فزان تحت اسم المملكة الليبية المتحدة.

(1) فاروق كامل عزا لدين، (جغرافية النقل في ليبيا) ، القاهرة، جامعة القاهرة - كلية الآداب، رسالة دكتوراة (غير منشورة) ، 1976ف، ص، ص 235- 236 .

جدول (20)

حركة نقل الركاب القادمون والمغادرون من ميناء بنغازي خلال

الفترة من (1992-2007م)

السنة	عدد الركاب القادمون	عدد الركاب المغادرون
1992	9077	7480
1003	12249	12307
1994	5389	4982
1995	3247	3023
1996	2206	200
1997	4263	1696
1998	6431	6171
1999	5415	6168
2000	3283	993
2001	2336	539
2002	2254	51
2003	2986	2986
2005	9090	9090
2007	6578	6578

المصدر: بيانات تم تجميعه من إحصائيات المتوفرة لميناء بنغازي البحري خلال

الفترة من (1992-2007م)، مكتب الإحصاء.



## المبحث الثاني:

### أنواع البضائع الواردة إلى ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من (1998-

2007 م):

لقد شهد ميناء بنغازي البحري خلال فترة الدراسة تدفقا لأنواع كثيرة من البضائع بإحجام وأوزان مختلفة والتي من أهمها السلع التموينية التي تستهلك من قبل السكان مثل الدقيق، الأرز، السكر والقمح والشعير والذرة والشاي... الخ والبضائع الأساسية مثل مواد البناء ومواد لمعدنية والأخشاب ومواد الكهربائية ومعدات الصناعية والزراعية ومعدات الخاصة بالنهر الصناعي وأخرى خاصة بالآبار النفطية وخزانات المياه ومضخات المياه ومعدات الإطفاء وغيرها من البضائع التي ازدهرت بها حركة التجارة في ميناء في فترة الإنشاء والتعمير في شرق وجنوب ليبيا .

وفي السنوات السبع الأخيرة من فترة الدراسة تدفقت أنواع عديدة وجديدة من البضائع الواردة إلى الميناء صنفتم لأول مرة في سنة 2007م وأخذت تنقل خاصة يطلق عليه باسم نوع البضاعة المنقولة، أما في السنوات السابقة فكانت تنقل على ظهر سفن تحمل اسم سفن البضائع العامة حيث تنقل بضائع مختلفة في حاوية واحدة مثل الالكترونيات ولوازم الأطفال ومواد التجميل والحلويات والمعدات الطبية وأغذية المعلبة، لحوم والأسماك المجمدة، البطاطين وأقمشة ، المصنوعات الجلدية وأخذه ، الأدوات المنزلية والأثاث ... الخ، حيث كانت تلك البضائع غير ضرورية بالنسبة للمستهلك ومن المهم توفير السلع الأساسية والتموينية لحياتهم اليومية وبعد تحسين أوضاعهم المادية وانفتاحهم على العالم الخارجي أصبح من الضروري توفير تلك السلع التي أصبحت مصدر كبير للربح المادي للتجار.

ولذلك صنفتم البضائع الواردة إلى عدة أنواع وهي كالآتي :

### 1- المواد الغذائية:

شكلت المواد الغذائية النصيب الأكبر من كمية الواردات في الميناء والعدد الأكبر من البواخر المفرغة بها خلال فترة الدراسة، حيث تمثلت المواد الغذائية في فترة الثمانيات

والتسعينات في السلع التموينية والأساسية للاستهلاك المحلي لسكان مدينة بنغازي والمناطق الشرقية في ليبيا، ومن أهم تلك السلع: الدقيق والقمح صب والشعير صب والأرز والذرة صب والسكر والزيت وبقوليات ... الخ. ونلاحظ من الجدول (21) الآتي :-

في سنة 1998م تدفق كميات كبيرة من دقيق التي بلغت نحو 220381 طن استوردة من قبل 38 باخرة وفرغت بنحو 80523 طن من قمح صب وفرغت بنحو 77748 طن من شعير صب وفرغت نحو 5 بواخر إضافة للأرز وسكر وزيت وطماطم المعلب وحليب... الخ التي تعتبر من السلع الأساسية للاستهلاك المحلي للسلع وبذلك تستحوذ تلك السلع النصيب الأكبر من واردات الميناء لاعتماد المنطقة الشرقية من ليبيا على ميناء بنغازي غي سد احتياجاتها من تلك البضائع.

ومن سنة 2001م لاحظ انخفاض في الواردات من تلك البضائع التي لا تزال تسيطر على الجزء الأكبر من الواردات في الميناء مقارنة بالبضائع الأخرى مثل مواد البناء والأخشاب ومواد الكهربية وغيرها، فمثلا فرغت نحو 131916 طن من دقيق وفرغت بنحو 26 باخرة وفرغت كمية وقدرها 24600 طن من قمح صب ببخرة واحدة، كما فرغت بنحو 27700 طن من ذرة صب ببخريتين وبلغت كمية شعير صب بنحو 24824 طن وفرغت بذلك 3 بواخر إضافة للسلع التموينية الأخرى التي تتضح في الجدول الآتي، ويرجع ذلك الانخفاض إلى دخول كميات هائلة من تلك البضائع عن طريق البر من مصر في الشرق .

### جدول (21)

#### أنواع المواد الغذائية المفرغة في ميناء بنغازي البحري في عامي 1998-2001م.

2001م			1998م		
عدد البواخر المفرغة بها	الكمية /بالطن	أنواع المواد الغذائية	عدد البواخر المفرغة بها	الكمية/بالطن	أنواع المواد الغذائية
26	131916	دقيق	38	220381	دقيق
1	24600	قمح صب	5	80523	قمح صب
3	27700	ذرة صب	5	777143	شعير صب

3	34824	شعير صب	4	37143	ذرة صب
2	8510	صويا	1	4068	ذرة مكيسة
1	1000	موز	1	18000	شعير مكييس
2	21735	أرز	7	53673	أرز
1	31500	سكر	6	59650	سكر
5	10516	سميد	19	39061	زيت
1	1900	طماطم معلب	7	19369	طماطم معلب
3	6338	حليب	9	5746	حليب
8	8136	شاي	7	6137	شاي
			1	8791	بقول
			9	14978	صويا
			6	9573	سميد

المصدر: من تجميع الباحثة اعتمادا على إحصائيات السنوية لعام 1998-2001 ف، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء .

### ويمكن أن نستنتج من الجدول الآتي مايلي:

أ- ارتفاع كبير لكمية البضائع من السلع التموينية في سنة 2004م المفرغة بالميناء بسبب اعتماد الوكالة الدولية للإغاثة لدارفور على استيراد بعض المواد الغذائية الضرورية لسكانه مثل قمح صب وشعير صب ودقيق وذرة ص ب عن طريق ميناء بنغازي باعتبارها المنفذ البحري الأقرب إلى دارفور.

فمثلا فرغ دقيق على 3 مراحل في تلك السنة، المرحلة الأولى بلغت الكمية بنحو 12066 طن بعدد 4 بواخر وفرغت في المرحلة الثالثة مع البضائع العامة بكمية وقدرها 2500 طن بباحرة واحدة، وكذلك شعير صب الذي فرغ على 3 مراحل: الأولى بكمية وقدرها 136926 طن بنحو 19 باخرة والثانية فرغت بكمية بلغت نحو 30959 طن بنحو 5 بواخر، أما المرحلة الثالثة فقد فرغت مع ذرة صب بنحو 5648 طن بباحرة واحدة.

ب- كما نلاحظ في جدول ( 22 ) إن السلع الأساسية لازالت تحتل المراتب الأولى من كمية الواردات إلى الميناء، فمثلا شكلت اكبر كمية من المواد الغذائية من قمح صد ب التي بلغت نحو 258757 طن يليها دقيق الذي فرغ بنحو 176860 طن ثم ذرة صد ب التي فرغت بكمية وقدرها 72632 طن وكذلك سكر الذي بلغ نحو 67168 طن إضافة للسلع الأساسية الأخرى مثل شعير صب وأرز وزيت وغيرها.

### جدول ( 22 )

أنواع المواد الغذائية المفرغة في ميناء بنغازي البحري في عامي 2004 – 2007م.

2007م		2004 م		
الكمية / بالطن	أنواع المواد الغذائية	عدد البواخر المفرغة بها	الكمية/ بالطن	أنواع المواد الغذائية
176860	دقيق	55	272276	دقيق (1)
258757	قمح حب	4	12066	دقيق (2)
30986	شعير حب	1	2500	دقيق + بضائع عامة (3)
72632	ذرة حب	19	136926	شعير حب (1)
67168	سكر	5	30959	شعير حب (2)
3497	أرز	1	5848	شعير حب + ذرة حب (3)
5391	شاهي	2	35306	قمح حب
3435	طماطم معلب	4	27660	أرز
1717	بقوليات	2	8800	سكر
6854	زيت	13	18582	زيت ذرة
112	مكرونه	1	1688	حليب
		2	5981	ساهي

المصدر: من تجميع الباحثة اعتمادا على إحصائيات السنوية لعامي 2004-2007م، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء

## 2- البضائع العامة والحاويات الفارغة:

البضائع العامة قد تنقل بعض السفن أنواع عدة من البضائع في حاوية واحدة مثل الملابس والأحذية ومواد التجميل ولوازم الأطفال ولوازم الرياضة إضافة إلى الغيار والسجاد وغيرها، حيث يطلق عليه اسم البضائع العامة.

ومن خلال الجدول (23) يظهر الآتي :

أ- خلال الفترة من (1998- 2005 م ) فرغت في الميناء كميات كبيرة من البضائع العامة ، فمثلا فرغت في سنة 1998م نحو 242850 طن التي انتقلت على ظهر 292 سفينة و سجلت في سنة 2002م بحمولة وقدرها 1178129 طن وفرغت بنحو 162 سفينة وزادت كمية البضائع المفرغة في سنة 2003 ف بحمولة وقدرها (280,510 طن) رغم قلة عدد السفن المفرغة بها والتي بلغت نحو 38 سفينة سبب كبر حجمها حيث زادت حمولتها بعكس السفن المتوسطة زادت عددها بزيادة حمولتها في السنوات السابقة .

ت- وسجلت كمية البضائع العامة انخفاضا كبيرا في سنتي 2006- 2007م ، حيث قدرت الكمية بنحو 75699 طن في سنة 2006م وفرغت بذلك 55 باخرة وفرغت بنحو 25486 طن في سنة 2007م ويرجع ذلك الانخفاض إلي استيراد أنواع معينة من البضائع يتم شحنها إلى الميناء كل نوع على حدة وعلي متن بواخر خاصة لزيادة لطلب السوق عليها، لتصنف ضمن البضائع الثانوية مثلا فرغت في سنة 2007م نحو 21073 طن من الأغذية المعلبة ببواخر خاصة (كما يتضح من الجدول (27)).

## جدول ( 23 )

### كمية البضائع العامة الواردة إلي ميناء بنغازي البحري خلال

الفترة من (1998-2007م) بالطن

السنة	كمية البضائع المفرغة / بالطن	عدد البواخر التي فرغت بها
1998	242850	292
1999	209396	1
2001	144502	150
2002	11781,29	162
2003	280,510	38
2004	35997	38
2005	115899	86
2006	75699	55
2007	25486	/

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على إحصائيات المتوفرة عن الشركة الاشتراكية للمواني، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء، خلال الفترة من (1998-2007 م).

أما الحاويات الفارغة فلم تتوافر إحصاءات عنها إلا في سنوات الأربعة الأخيرة من فترة الدراسة (2004، 2007 ف) كما يتضح من الجدول الآتي ( 24 ) وغالبا ما تستخدم تلك الحاويات في التخزين سواء في المنازل أو المزارع أو المصانع، كما تحدد كمية الواردات منها بحسب الطلب عليه لذلك هناك زيادة كبيرة في كمية في سنة 2006 ف نحو 454908 طن من الحاويات وانخفضت تلك إلى 2453 طن في سنة 2007م.

## الجدول (24)

### كمية الحاويات الفارغة الواردة إلى ميناء بنغازي البحري / بالطن خلال

الفترة من (2004 – 2007م)

السنة	كمية / بالطن	عدد البواخر المفرغة به
2004	399003	255
2005	3312121	157
2006	454908	225
2007	2453	/

المصدر: من أعداد الباحثه اعتماد على ما توافر من إحصائياً عن الحاويات الفارغة، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء، خلال الفترة من (2004-2007م).

### 3- مواد البناء ومواد الكهرباء..

تشمل البضائع المستوردة من مواد البناء على عدة أنواع منها: الأخشاب، الاسمنت، الأنابيب، مواد الصحية وبلاط ورخام وغيرها من ملزمات البناء، أما مواد الكهرباء تتمثل في المعدات الكهربائية وأسلاك الكهربائية والنحاسية والكوابل... الخ.

ويتضح من جدول ( 25 ) مايلي :

لقد فرغت في الميناء في سنة 1998م أنواع محددة من مواد البناء مثل الاسمنت التي قدرت حمولتها بنحو 7460 طن وفرغت بذلك نحو 3 بواخر وفرغت الأخشاب بنحو 21049 طن بعدد 9 بواخر، إضافة للواردات من الأنابيب المستخدمة في مشروع النهر الصناعي والنحاس والزنك التي تستخدم غالباً في مجال الكهرباء .

ومع بداية سنة 2000م شرعت الدولة في سياسة الإقراض السكاني بشكل كبير من أجل حل مشكلة الإسكان التي تنامت من خلالها حركة بناء المنازل في مدينة بنغازي وضواحيها، فمثلا فرغت بنحو 116991 طن من الاسمنت في سنة 2004م بعدد 190 باخرة وبنحو 13428 طن من الحديد وفرغ بذلك 5 بواخر .

كما فرغ الاسمنت في سنة 2006م على ثلاث مراحل:

المرحلة الأولى قدرت بنحو 15216 طن وبعدد 7 بواخر وفي المرحلة الثانية فرغ بنحو 1537 طن ببخرة واحدة أما في المرحلة الثالثة فقدرت الحمولة بنحو 3000 طن وفرغ ببخرة واحدة نتيجة لزيادة الطلب على الاسمنت كمادة أساسية في البناء.

وفرغ المرمر والبلاط والرخام بكميات كبيرة لأول مرة في سنوات الثلاث الأخيرة من فترة الدراسة، حيث سجلت المرمر بكمية 10941 طن في سنة 2005م وفرغ بنحو 7 بواخر وفرغ الرخام بنحو 4544 طن وبعدد 3 بواخر وكذلك فرغ كتل الرخام على مرحلتين في ميناء بنغازي سنة 2006م حيث بلغت الكمية نحو 1726 طن في المرحلة الأولى ببخرة واحدة وفرغت في المرحلة الثانية بنحو 4507 طن ببخرة واحدة، وزادت تلك الكمية في سنة 2007م بنحو 81751 طن من البلاط والرخام وذلك راجع إلى إعادة صيانة واجهات المباني والشوارع الرئيسية في مدينة بنغازي مثل ما يحدث حاليا في شارع الفاتح وشارع جمال عبد الناصر وجميع المباني الواقعة على الطرق الرئيسية بالمدينة .

ونتيجة لزيادة أنواع وكميات البضائع من مواد البناء زاد الطلب على مواد الكهرباء التي هي مكتملة لها في ترميم وصيانة المباني فمثلا فرغت في سنة 2005م نحو 2856 طن من المعدات الكهربائية وزادت تلك الكمية إلى 2856 طن في سنة 2006م لتزداد بشكل كبير في سنة 2007م لتصل إلى 29223 طن إضافة للواردات من الكوابل وأسلاك النحاسية التي فرغت بكمية وقدرها (2323 طن، 57474 طن ) على التوالي في نفس السنة ، ( انظر الجدول رقم ( 26 ) ).



جدول (25)

أنواع البضائم المستوردة من مواد البناء وكميتها بالطن في ميناء بنغازي البحري  
خلال الفترة مابين (1998 - 2007م) وكميتها بالطن

السنة	أنواع البضائم	الكمية	عدد البواخر المفرغة بها
1998	أسمنت	7460	3
	أخشاب	21049	9
	أنابيب	4853	3
	زنك	9167	7
2001	اسمنت	2500	1
	أخشاب	1730	3
	أنابيب	8680	3
2004	اسمنت	116991	19
	حديد	13428	5
	أنابيب	1126	1
	مواسير	671	1
	مواد بناء أخرى	10519	3
2005	غرائر اسمنت	17287	8
	غرائر سمنت+ بضائع عامة	1966	1
	أخشاب	4419	6
	أنابيب	4942	5
	حديد (1)	1682	1
	حديد (2)	1104	1

7	10941	مرمر	
6	14660	مواسير	
3	154	رخام	
2	3165	اسمنت	2007
13	81751	بلاط ورخام	
7	39270	أنابيب وملحقاتها	
1	5477	مواد بناء أخرى	
1	910	مواد طلاء	
1	2092	مواد صحية	
9	28269	حديد تسليح	
7	16704	لفات حديد	
1	929	مواد بلاستيك	

المصدر: من أعداد الباحثة اعتماد على ما توافر من إحصائياً عن أنواع البضائع الواردة من مواد البناء وكميتها، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء، خلال السنوات التالية (1998-2001-2004-2005-2007م).

### جدول ( 26 )

**أنواع البضائع من مواد الكهربائية المستوردة الي ميناء بنغازي البحري في السنوات التالية 2005-2006-2007 م .**

السنة	أنواع البضائع	الكمية/ بالطن	عدد البواخر المفرغة بها
2005	كوابل كهربائية	2187	2
	معدات كهربائية	3066	1
	أسلاك نحاسية	263	1
	لفات نحاس	1727	2

2	2856	معدات كهربائية	2006
1	3200	أعمدة كهربائية	
1	474	أسلاك نحاسية (1)	
1	1360	أسلاك نحاسية (2)	
2	29223	معدات كهربائية	2007
1	57474	أسلاك نحاسية	
2	2323	كوابل كهربائية	
1	314	برادة نحاس	

المصدر: من أعداد الباحثه اعتماد على ما توافر من إحصائياً عن أنواع البضائع الواردة من مواد البناء وكميتها ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء، خلال السنوات التالية (2005-2006-2007م).

#### 4- معدات الصناعية وملزماتها..

نظراً لتأخر الصناعة في ليبيا نلاحظ من البيانات الإحصائية المتوافرة في السنوات الآتية (2005، 2006، 2007م)، أن كمية الواردات من المعدات الصناعية ضئيلة جداً وتفرغ في الميناء بحسب الصلب عليه خاصاً من الجهات الحكومي حيث لا يلجأ الـ تجارية إلى استيرادها لقلّة مردودها المالي، فمثلاً فرغت في سنة 2005م كمية وقدرها 3542 طن من المعدات الصناعية وفرغت بنحو 3346 طن في سنة 2006م ، وسجلت في سنة 2007م نحو 7488 طن من المعدات الصناعية وبلغت كمية الواردات من المعدات الزراعية بنحو 1372 طن، وفرع في الميناء نحو 2439 طن من تجهيزات الورش<sup>(1)</sup> لإنشاء المشروع الجديد في ميناء بنغازي البحري .

وبصفة عامة يرجع الانخفاض في كمية الواردات من المعدات الصناعية ولوازمها إلى تأخرها لدولة في مجال التصنيع حيث لا توجد مصانع كبيرة تحتاج إلي معدات صناعية متطورة

(1) الشركة الاشتراكية للمواني، ميناء بنغازي البحري، المرجع السابق ، بيانات الإحصائية المتوافرة عن السنوات الآتية (2005، 2006، 2007م)

لتغيير معداتها بشكل مستمر، حيث أن المصانع الموجودة لتصنيع بضائع أولية ونصف مصنعة لأتحقق الربح المادي المطلوب لتغطي تكليف المعدات الواردة للمصنع.

## 5- الآليات والسيارات وملزماتها..

فقد ذكرنا سابقا بان الواردات من السيارات تأتي عن طريق البر إلى مدينة بنغازي من ميناء طرابلس ومينائي مصراتة ودرنة لذلك نقل الواردات منها في الميناء للأسباب سبق ذكرها.

ونتيجة لدخول إعداد هائلة من السيارات والشاحنات الخاصة والعامة إلى مدينة بنغازي فأنها تحتاج إلى قطع غيار وزيوت تشحيم وغيرها من لوازم المستخدمة لتلك الآليات، إن خلال فترة الدراسة لم تخلي الواردات في الميناء منها ففي سنة 1999م فرغت نحو 3775 طن من زيت السيارات وبلغت في سنة 2001م كمية وقدرها 2117 طن من زيت السيارات وبلغت الكمية نحو 7532 طن منها في سنة 2003م ، وصنفت لأول مرة قطع غيار والإطارات كل نوع على حده من البضائع الواردة إلى الميناء في سنة 2007م حيث بلغت كمية الواردات من قطع الغيار نحو 24055 طن وبلغت كمية الإطارات نحو 3211 طن<sup>(1)</sup> أما في السابق كانت تضم مع الواردات البضائع العامة.

## 6- بضائع ثانوية (مكملة) ..

خلال فترة التسد عينات لم تتنوع البضائع كثيرا حيث كانت الواردات اغلبها تعتمد على البضائع التموينية من المواد الغذائية أو البضائع الأساسية في الإنشاء والتعمير حتى مع بداية سنة 2000م.

أما سنة 2007م فقد سجلت دخول لأنواع كثيرة ومتعددة من البضائع المكملة للسلع الأساسية مثل الأغذية المعلبة واللحوم والأسماك المجمدة ومكيفات الهواء والالكترونيات والأدوات الرياضية والأدوات المنزلية والأثاث وورق الألمونيوم والأكياس ولوازم الأطفال ومواد التجميل... الخ.

---

(1) الشركة الاشتراكية للمواني، ميناء بنغازي البحري، المرجع السابق، بيانات المتوفرة عن السنوات الآتية (1999-2001-2003-2007م)

كما يتضح من الجدول (27) حيث يرجع تدفق تلك البضائع على الميناء لعدة أسباب منها:

1- أصبح تسجيل البيانات الإحصائية عن أنواع البضائع أكثر دقة حيث سجلت لكل نوع من البضائع الواردة الصادرة في هذه السنة على حدة.

2- أصبح الطلب على الواردات يشمل جميع أنواع البضائع التجارية بسبب الانفتاح على العالم وتدخل التكنولوجيا في حياتنا اليومية لذلك يزداد الطلب على النقلات والكمبيوتر والأجهزة الالكترونية والمنزلية وغيرها من البضائع التي تتغير وتتطور بصورة مستمرة.

3- ارتفاع دخل الأفراد لذلك زاد الاستهلاك على هذه البضائع مما دفع التجار إلى استيراد أنواع متعددة منها.

4- وضع قوانين من قبل الحكومة تسمح بالاستيراد تلك البضائع التي كانت ممنوعة في السابق.

جدول (27)

أنواع البضائع الثانوية (المكاملة) المستوردة إلى ميناء بنغازي البحري في سنة 2007م وكميتها بالطن.

كميتها / بالطن	أنواعه	تصنيف البضائع
21073	أغذية معلبة	مواد غذائية
3165	لحوم واسماك مجمدة	
47479	ألبان ومشتقاتها	
14858	خضروات وفواكه معلبة	
561	مشروبات	
3705	بسكويت	
20342	عصير فاكهه	
1370	شوكلاته	
7927	أحذية	مصنوعات مخلفة (صوفية، جلدية، وغيرها)
1053	حقائب ومصنوعات جلدية	
12266	بطاطين	
10427	أقمشة	
3983	سجاد	
825	أمتعة شخصية	أدوات ومعدات
1277	مكيفات هواء	
9032	الأجهزة الكترونية	
17	أشرطة فيديو	

68127	أدوات منزلية كهربائية	الكهربائية والالكترونية
1948	معدات طبية	
48	سخانات	
3487	قرطاسيه وكتب	لوازم ومواد تصنيعية
7953	مواد تنظيف	
926	ورق الألمونيوم	
3802	مواد تغليف	
4899	لوازم أطفال	
1477	مواد تجميل	
153	ورق أكياس	
495	أدوات رياضية	
3092	صابون	

المصدر: من أعداد الباحثة اعتماد على إحصاءات لعام 2007م، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء.

## **الفصل الثالث**

**حركة السفن بميناء بنغازي البحري**



## المبحث الأول

### 1- تطور حركة البواخر بالميناء :

شهدت حركة البواخر التجارية تطوراً كبيراً خلال فترة العهد العثماني الثاني من خلال تصدير البواخر الأوربية لبضائع عدة مثل المنسوجات الحريرية والصوفية والورقة والشمع والمواد الطبية... الخ إلى ميناء بنغازي<sup>(1)</sup> ، واستمر ازدهار حركة السفن حتى وقوع الاحتلال الإيطالي الذي ازدهرت في عهده البواخر الحربية لتحقيق أهدافهم في السيطرة على الساحل والجبل الأخضر والصحراء وبذلك حظي ميناء بنغازي بعناية كبيرة حيث أنشئت الأرصفة لرسو السفن وحمايتها من الأمواج، وأصبح هناك سفن دورية تصل ميناء بنغازي بمواني البحر المتوسط عاما وبالمواني الإيطالية خاصاً لتصدير الملح بالدرجة الأولى ولعب الميناء دوراً كبيراً في الاستيراد والتصدير في شرق الدولة، واستخدمت السفن المتوسطة والصغيرة في الحجم لكي تلاءم الظروف الطبيعية للميناء مثل عمق المياه وكذلك كانت كمية البضائع المتداولة قليلة العدد وصغيرة الحجم مثل المواد الغذائية التي تستورد والملح والجلود والأسفنج الذي يصدر على ظهر تلك السفن .

وشهدت في بداية الستينات تطوراً كبيراً في حركة البواخر التجارية حيث وصلت إلى الميناء حوالي 1100 باخرة في سنة 1965م وازداد عددها حتى وصلت إلى 1911 باخرة في سنة 1969م ثم انخفض العدد في سنة 1970م إلى 1500 باخرة نتيجة لحركة الإنشاءات والتعمير والصيانة التي شملت الميناء في سنتي 1970-1971م حيث تحولت اعدد كبيرة من البواخر إلى ميناء طرابلس الذي شهد زيادة كبيرة وغير متوقعة لحركة البواخر خلال تلك الفترة وبعد الانتهاء من تلك الإصلاحات التي طرأت على ميناء بنغازي ليعود الميناء القديم يستعيد نشاطه كما كان في السابق وتظهر ا لزيادة لعدد البواخر في سنة 1972م بنحو 1657 باخرة<sup>(2)</sup> .

وهي نتيجة طبيعية لمرحلة الانتعاش الاقتصادي الذي شهدته البلاد خلال فترة

(1) تيسير بن موسى، المرجع السابق، ص 991.

(2) فاروق كامل عز الدين، المرجع السابق، ص 237.

السبعينات بسبب ارتفاع أسعار النفط وإقامة أعمال لتطور الميناء وتنفيذ العديد من المشاريع الترميمية في جميع المجالات كالخدمية والصحة والتعليمية... الخ التي تتطلب في تنفيذها استيراد الآلات والمعدات ومواد البناء من الخارج والتي استمرت في الازدهار لتلك الواردات حتى فترة الثمانينات؛ أما في الفترة من (1987-2007م) يمكن تصنيف البواخر إلى عدة أنواع وذلك بحسب ما يتوفر عنها من معلومات وبيانات إحصائية.

## 2- أنواع البواخر المترددة على الميناء:

تكمن أهمية تصنيف البواخر التي تتردد على الميناء في تحديد الوظيفة الأساسية التي تقوم عليها، فهناك عدة أسس تستخدم في تصنيف البواخر منها تحديد نوع البضائع المنقولة على ظهر السفينة مثل سفن البضائع العامة وسفن الوقود، أو تصنيف بحسب حجم الباخرة مثل بواخر صغيرة أو متوسطة أو بواخر العملاقة، إلا أننا سنصنفها إلى ثلاث أنواع وهي:

### 1-2- البواخر التجارية:

شكلت البواخر التجارية نسبة 79% من إجمالي البواخر المترددة على الميناء خلال الفترة من (1987-2007م)، كما يتضح في الجدول (28)، وأن الناقلات النفطية فهي لم تشكل أكثر من 18% وذلك لأن جميع الموانئ الليبية تستقبل ناقلات نفطية خلال تلك الفترة بينما تستحوذ بواخر الركاب على نسبة 3% فقط بسبب توافر حركة النقل الجوي والبري وأن النقل البحري لم يستخدم إلا في فترة الحصار الجوي على ليبيا خلال فترة التسعينات.

### جدول (28)

#### مجموع البواخر المترددة على ميناء بنغازي خلال الفترة من (1987-2007م)

النسبة %	العدد	أنواع البواخر
79	20335	بواخر تجارية
18	4602	ناقلات نفطية
3	751	بواخر ركاب

المصدر: من أعداد الباحثة، اعتماداً على الإحصائيات المتوفرة خلال الفترة (1987-2007م) الصادرة عن الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء.

كما يتضح من جدول (29) أنه لا يوجد اختلاف كبير في عدد البواخر التجارية في تلك الفترة، حيث شهدت نهاية الثم نيات وبداية التسعينات تدفق كبير للبواخر التجارية نتيجة لزيادة الطلب على البضائع بجميع أنواعها بسبب توفير العائدات النفطية والاستفادة منه في تحسين الأوضاع المعيشية للسكان ووضع خطط التحول الاقتصادية والاجتماعية الخماسية (1985-1990م) فمثلاً بلغت في سنة 1990م نحو 822 باخرة تجارية من إجمالي 1103 للبواخر المترددة على الميناء في تلك السنة أي شكلت نسبة 75% منها.

### جدول (29)

عدد وأنواع البواخر المترددة على ميناء بنغازي البحري خلال الفترة من 1987-2007م

السنة	عدد البواخر المترددة على الميناء	عدد البواخر التجارية	النسبة %	عدد ناقلات النفط	النسبة %	عدد باواخر الركاب	النسبة %
1987	1126	836	74	233	21	57	5
1988	1193	858	72	263	22	72	6
1989	1134	771	68	301	27	62	5
1990	1103	822	75	244	22	37	3
1991	1124	827	74	284	25	13	1
1992	1122	782	70	292	26	48	4
1993	1196	821	69	287	24	88	7
1994	997	671	67	281	28	45	4
1995	988	662	67	280	28	46	5
1996	947	636	67	284	30	27	3

2	22	28	254	70	631	907	1997
4	44	25	236	71	979	959	1998
3	30	26	240	71	665	935	1999
1	10	27	224	72	590	823	2000
2	12	22	186	76	644	842	2001
1	9	14	116	85	700	825	2002
0.6	5	13.5	124	86	768	897	2003
2	16	17	135	81	638	789	2004
4	27	16	115	80	583	725	2005
5	48	12	99	83	702	849	2006
4	33	15	124	81	697	854	2007

المصدر: من إعداد وتجميع الباحثة اعتماداً على إحصاءات المتوفرة بالشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء، خلال الفترة من (1987-2007ف).

وفي الفترة (1993-1999م) تكبدت الدولة خسائر مادية بسبب الحصار الجوي عليها وتجميد أمواله في الخارج لذلك أثر سلباً على سير الحركة التجارية في ميناء بنغازي وجميع الموانئ الليبية.

لذلك تبنت الدولة سياسة تحديد الاستيراد لبعض المواد الغذائية في تلك الفترة انخفضت بالتالي عدد البواخر التجارية، حيث سجلت اقل عدد في سنة 1996م بنحو 636 باخرة من إجمالي 947 باخرة مترددة على الميناء في تلك السنة أي شكلت نسبة 67 % فقط.

ومع بداية سنة 2000م تزايد إعداد البواخر التجارية حيث سجلت أكبر نسبة بنحو 86 % في سنة 2003م التي بلغت عدد البواخر نحو 768 من إجمالي 897 باخرة دخلت الميناء في تلك السنة، ويمكن إرجاع ذلك إلى الافتتاح على العالم الخارجي الذي أصبح الاستيراد خاصاً للبضائع التجارية يتم على حساب الأشخاص بعكس ما كانت عليه في السابق حيث كان يقتصر الاستيراد على الجهات الحكومية فقط، ونتيجة لذلك زادت أنواع

البضائع الواردة في هذه الفترة عن السنوات السابقة لـ. دخل أنواع جديدة وعديدة من البضائع مثل الحلويات والأجهزة الالكترونية والمنزلية.....الخ.

ويمكن تقسيم البواخر التجارية إلى نوعين وهما :

### أ- البواخر المفرغة:

البواخر المفرغة هي البواخر المحملة بالبضائع الواردة إلى الميناء، فهي تستحوذ على أكبر عدد من البواخر التجارية كما تبين من الجدول رقم (31)، الذي يوضح إن النشاط التجاري في الميناء يقوم على حركة البواخر المفرغة فمثلاً فرغت في سنة 1999م نحو 493 باخرة من إجمالي 665 باخرة تجارية حيث شكلت البواخر المفرغة نسبة 75% في هذه السنة .

وبلغت عدد البواخر المفرغة في سنة 2001م نحو 461 باخرة من إجمالي 644 باخرة تجارية وبلغت نحو 531 باخرة مفرغة في سنة 2003م من إجمالي 768 باخرة تجارية وسجلت في سنة 2005م نحو 428 باخرة مفرغة من أصل 583 باخرة تجارية في تلك السنة وبلغت نحو 490 باخرة مفرغة في سنة 2007م من إجمالي 697 باخرة تجارية مترددة على الميناء في هذه السنة نتيجة لاعتماد السكان على البضائع الواردة في توفير احتياجاتهم المعيشية سواء كانت بضائع أساسية مثل الدقيق والسكر والقمح وغيرها أو بضائع ثانوية مثل الأجهزة الكهربائية والالكترونية والأثاث وغيرها لذلك تزداد عدد البواخر المفرغة لزيادة الطلب على البضائع لهذا يطلق على تلك البواخر اسم البواخر التجارية .

وتحدد قيمة البواخر المفرغة من حيث حمولتها، إن أكبر كمية سجلت في سنة 2003م ف بنحو 5,599,991 طن خلال الفترة من (2001-2007م)، وعلى الرغم من تساوى في عدد البواخر المفرغة في الميناء خلال سنتي (2006-2007م) إلا إن هناك اختلاف في حمولة السفن حيث بلغت الكمية نحو 1,049,664 طن في سنة 2006م وبلغت الكمية نحو 1,003,399 طن في سنة 2007م (أنظر جدول (30) ويرجع ذلك لسببين وهما :

1- أحلال البواخر ذات الإحجام الكبيرة محل البواخر ذات أحجام صغيرة حتى تتسع لحمولات أكبر من السابق .

2- يتم الا ستيراد كميات كبيرة من البضائع لحساب الوكالة الدولية للإغاثة إلى دارفور عن طريق ميناء بنغازي زاد في حمولة البواخر المفرغة .

### جدول (30)

عدد البواخر المفرغة وأوزان حمولتها بالطن خلال الفترة من (2001- 2007م)

السنة	عدد البواخر المفرغة	حمولتها بالطن
2001	461	565.423
2002	488	5.599.991
2003	531	1.184.167
2004	463	1.204.308
2005	428	110.711
2006	490	1.049.664
2007	490	1.003.399

المصدر: من أعداد الباحثّة اعتماد على بيانات إحصائية لسنوات (2001-2007م)

نفس المصدر السابق

### ب-البواخر المشحونة:

البواخر المشحونة فهي تشحن بضائع أولية أو نصف مصنعة أو بضائع معاد تصديرها, وهى لا يعتمد عليها في حركة النشاط التجاري في الميناء ولم تؤثر على الاقتصاد الليبي بسبب تدني المواصفات العالمية للبضائع المصدرة من الميناء حيث يقل الطلب عليها بعكس الحال في تزايد الطلب على البضائع المستوردة التي تزداد فيها أعداد البواخر المفرغة .

جدول (31)

معدل النسبي للبواخر المفرغة والمشحونة من إجمالي البواخر التجارية  
المتعاملة على الميناء خلال الفترة (1998-2007م)

السنوات	عدد البواخر التجارية (مفرغة- مشحونة)	بواخر مفرغة	النسبة %	بواخر مشحونة	النسبة %	الإجمالي النسبة
1998	670	478	71	192	29	100%
1999	661	493	75	168	25	100%
2000	592	429	72	163	28	100%
2001	654	461	70	193	30	100%
2002	707	488	69	219	31	100%
2003	767	531	69	236	31	100%
2004	639	463	72	176	28	100%
2005	596	428	72	168	28	100%
2006	702	490	70	212	30	100%
2007	694	490	72	204	29	100%

المصدر: من أعداد الباحث اعتماد على ما توفر من بيانات إحصائية للبواخر المفرغة والمشحونة الصادرة عن الشركة الاشتراكية للموانئ ميناء بنغازي البحري، مكتب الإحصاء.

حيث سجلت في سنة 2003م أكبر عدد منها بنحو 236 باخرة مشحونة من إجمالي 768 باخرة تجارية مترددة على الميناء في تلك السنة أي نسبة 31 % منها إجمالي النسب التوزيعية للبواخر التجارية في سنة 2003م ( انظر الجدول السابق) .

2-2- ناقلات النفط:

تأتي ناقلات النفط في المرتبة الثانية بعد البواخر التجارية بنسبة 18 % من إجمالي السفن المترددة على الميناء كما يظهر من الجدول السابق رقم (28).

ويبين الجدول رقم (29) إن أكبر نسبة للناقلات النفطية سجلت في سنة 1996م بنحو 30% من إجمالي النسب التوزيعية للسفن المترددة على الميناء في تلك السنة، حيث سجلت فترة التسعينات أكبر نسبة للناقلات النفطية خلال فترة الدراسة (1987-2007م) ويرجع ذلك إلى توقف ميناء طبرق عن استقبال تلك الناقلات بعد افتتاح مصفاة طبرق لتكرير النفط في سنة 1986م ومن ثم شحن معظم الناقلات بالوقود القادمة من المصفاة إلى مينائي بنغازي ودرنة<sup>(1)</sup>.

وبدأ الانخفاض في عدد الناقلات النفطية في الفترة ما بين (2001, 2007م) حيث سجلت أقل عدد في سنة 2006م بنحو 99 ناقلة نفطية أي بنسبة 21% من إجمالي السفن المترددة على الميناء في هذه السنة، ويرجع ذلك لسبب وهما:

1- افتتاح مصفاة الزويتينة الذي أصبح يصدر معظم إنتاجه من النفط عن طريق ميناء طرابلس.

2- إنشاء رصيف عائم في ميناء رأس لأنوف مما يخفف الضغط على ميناء بنغازي في تصديرها للنفط.

### 3-2-بواخر الركاب:

جاءت باواخر الركاب في المرتبة الأخيرة حيث لم تتعدى نسبتها 3% من إجمالي السفن المترددة على الميناء خلال فترة الدراسة، حيث سجلت أكثر عدد من باواخر الركاب المتعاملة مع ميناء بنغازي في سنة 1993م بنحو 88 باخرة أي بنسبة 7% من إجمالي السفن المترددة على الميناء في هذه السنة وعلي الرغم من ذلك فما زالت في المرتبة الأخيرة بعد باواخر التجارية والناقلات النفطية ويرجع ارتفاع في عدد البواخر الركاب في فترة التسعينات عن الفترات السابقة إلى استخدام المسافرين لنقل البحري في موسم الحج ولإقامة تبادل بين تجار الليبية وبعض الدول الأجنبية خلال فترة الحصار الجوي على ليبيا وإيقاف الطيران الجوي.

---

(1) حسين مسعود أبو مدينة، الموانئ الليبية، المرجع السابق، ص 210.



ويتضح بعد ذلك الانخفاض الشديد في عدد البواخر خاصة بعد سنة 1996 م التي لم تبلغ أكثر من 27 باخرة أي بنسبة 3% منها وسجلت أقل عدد منها في سنة 2003م بدخول 5 باواخر وذلك لعدة أسباب منها:

- 1- افتتاح النقل الجوي حيث يفضلون معظم المسافرين استخدام النقل الجوي عند النقل البحري خوفا من ركوب البحر وتميزه بالدقة في المواعيد وسرعة وسهولة في الوصول.
- 2- غالبا ما تكون تلك البواخر لسائحون أجانب يزور بعض الأماكن المقدسة في مدينة بنغازي ويعودوني في نفس اليوم.
- 3- ميناء بنغازي غير مرتبط بخط بحري لنقل الركاب ثابت وإنما الخطوط البحرية أغلبها مؤقتة.

## المبحث الثاني

### حركة البواخر حسب جنسياتها.

يستقبل ميناء بنغازي سفن من مختلف الجنسيات لمختلف الأقاليم والقارات، حيث إن هناك العديد من الدول المتقدمة والنامية تتعامل تجارياً مع الميناء ولم يتوقف ذلك التعامل على تلك الدول فحسب وإنما هناك الكثير من الدول الصغيرة التي تحتل مراكز متقدمة من حيث عدد سفنها المترددة على الميناء، والتي من أهمها بنما وأنتجوا وسان فينست حيث ترفع أعلامها على الأسطول البحري والتي تعرف بأعلام السماح لان معظم ملاك تلك السفن من الدول الأوروبية والأمريكية الذين لجؤوا إلى تسجيل سفنهم بأسماء تلك الدول لقلّة ما يفرض عليهم من ضرائب وتشغيل طواقمهم البحرية على بواخرهم بأجور منخفضة بعكس الحال في الدول الأوروبية والأمريكية (1).

ونلاحظ من خلال الجدول رقم (32) في فترة الدراسة (1999-2007 م) ما يلي:

1- سيطرت بواخر دول الأوربية على المراكز الأولى خلال فترة الدراسة باستثناء سنة 2005م التي تأخر فيها إلى المركز الثاني بنسبة 31.49 % من إجمالي البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة بعد بواخر دول أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، ويرجع تقدم البواخر الأوربية إلى المركز الأول إلى عامل القرب من ليبيا وإلى العلاقات الاقتصادية والسياسية الجيدة التي تربط ليبيا مع بعض الدول الأوربية مثل مالطا وإيطاليا .

2- جاءت بواخر دول العربية في المركز الثاني خلال الفترة من (1999-2001م) لسيطرة الباحة الليبية على المركز الأول من حيث عدد بواخرها المترددة على ميناء بنغازي خلال هذه الفترة، وتراجعت البواخر العربية إلى المركز الثالث والرابع في الفترة من (2003-2007م) حيث قلّة عدد بواخرها بنحو 40 باخرة في سنة 2003م ، وحوالي 80 باخرة في سنة 2005م وبلغت نحو 96 باخرة في سنة 2007م عن السنوات السابقة وقد كان من أهم الدول العربية المتعاملة مع ميناء بنغازي هي: سوريا، مصر، السعودية، لبنان، الإمارات، المغرب.

---

(1) كوبر جغرافية النقل البحري، ت: محمود ربيع عبد الله الملط، الإسكندرية، منشأة المعارف والأكاديمية العربية للنقل البحري ، 1998ف، ص 77 .

3- تأتي بواخر دول الآسيوية ما بين المركز الثالث والرابع خلال فترة الدراسة وذلك بنسبة 18.7% من النسب التوزيعية لعدد البواخر المترددة على الميناء في سنة 1999م وبعدد 225 باخرة تم انخفضت إعداد البواخر المترددة على الميناء لتسجيل أقل عدد (93 باخرة) في سنة 2007م أي بنسبة 15.7% من النسب التوزيعية لعدد البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة وأهم الدول الآسيوية التي تعاملت مع ميناء بنغازي هي تركيا، إيران، باكستان، كوريا الشمالية.. الخ .

4- تقدم بواخر أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي إلى المركز الثاني في سنة 2003م بنسبة 29.35% من إجمالي البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة، بعد إن كانت في المركز الرابع في سنة 2001م بنسبة 16.595% من إجمالي البواخر في تلك السنة، وجاءت في المركز الأول بنسبة 32.66% من إجمالي البواخر المترددة على الميناء في سنة 2005م وفي المركز الثاني بنسبة 24.4% من إجمالي البواخر المترددة على الميناء في سنة 2007م حيث أن معظم ملاك تلك السفن هم من تجار الأوربيين والأمريكيين التي ترفع سفنهم أعلام الدول التي أشرت إليها من قبل ، مثل بنما وسان فنيسنت وأنتجوا كما استقبل سفن من أمريكا في سنتي 2005م ، 2007م بنحو باخرتين في كل سنة.

5- كما أن بواخر الأول الإفريقية (غير عربية) التي ترددت على ميناء بنغازي تمثل نسبة ضئيلة جدا من إجمالي البواخر حيث بلغت 1.7% في سنة 1999م ، ونسبة 0.76% في سنة 2001م ، وبلغت 1.82% و 0.87% في سنتي 2003م و 2005م وسجلت نسبة 3.9% في سنة 2007م والتي تمثل أهم البواخر الإفريقية هي ليبيريا وساوتومي وج القمر ، كما استقبل الميناء لمرّة واحدة فقط 4 بواخر من استراليا في سنة 2001م .

كما نلاحظ من الجدول (33) لتحديث المراكز الخمسة الأولى لجنسيات البواخر المترددة على الميناء خلال فترة الدراسة وهي:

1- جاءت البواخر الليبية في المركز الأول في سنة 1999م وذلك بنحو 141 باخرة إي بنسبة 18.3% من النسب التوزيعية لعدد البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة ، ثم تأتي مالطا في المركز الثاني بعدد 84 باخرة إي بنسبة 11% يليها بنما في المركز الثالث بعدد 27 باخرة إي بنسبة 10% واحتلت أنتيجوا المركز الرابع بعدد 60 باخرة إي بنسبة 6.6% وتقاسم

المركز الخامس كلا من تركيا والأمارات بعدد 46 باخرة لكل منهما ونسبة 6 % لكل منهما،  
ولمعرفة المزيد عن جنسيات البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة (أنظر الملحق (1) ) .

الجدول ( 32 )

جنسيات السفن المترددة على ميناء بنغازي في السنوات الآتية : (1999-2007م )

2007			2005			2003			2001			1999			السنة الأقيم أو القارة
%من إجمالي السفن	عدد السفن	عدد الدول	%من إجمالي السفن	عدد السفن	عدد الدول	%من إجمالي السفن	عدد السفن	عدد الدول	%من إجمالي السفن	عدد السفن	عدد الدول	%من إجمالي السفن	عدد السفن	عدد الدول	
16	96	6	15.82	80	4	6.06	40	7	24.97	167	7	29.7	229	10	دول عربية
40	243	20	31.49	179	11	33.73	302	17	34.88	229	15	30.5	245	20	دول اوروبية
15.7	93	13	19.16	109	9	29.04	192	12	22.2	146	10	18.7	225	10	دول اسيا(غير العربية)
24.4	39	7	32.66	186	5	29.35	115	4	16.59	109	6	19.2	97	6	دول امريكا اللاتينية والبحر الكاربي
3.9	24	2	0.87	5	2	1.82	12	1	0.71	5	1	1.7	13	2	دول افريقية ( غير عربية)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.61	4	1	-	-	-	دولة استراليا
%100	456	48	%100	559	31	%100	691	41	%100	657	40	%100	839	48	الاجمالي

المصدر: من إعداد الباحثة، اعتماد علي البيانات الاحصائية المتوفرة من: الشركة الاشتراكية للمواني، ميناء

بنغازي البحري، مكتب الاحصاء لسنوات 1999، 2001، 2003، 2005، 2007

2- ولا زالت البواخر الليبية تحتل المركز الأول في سنة 2001م بعدد 125 باخرة إي بنسبة 19.03% من النسب التوزيعية لعدد البواخر المترددة على الميناء في هذه السنة، وتحتل أنتيجوا المركز الثاني نسبة 11.42% وبعدد 75 باخرة، وجاءت تركيا في المركز نفس المركز بنسبة 11.40% بنحو 74 باخرة حيث لا توجد فروق كبيرة بين دولتين، وجاءت مالطا في المركز الثالث بنسبة 8.83% وبعدد 58 باخرة وتقاسم المركز الرابع كلا من إيطاليا وبنما بنسب (6.39%، 6.24%) على التوالي وجاءت بها مـ ا في المركز الخامس بنسبة 5.33% (انظر الملحق (2)).

3- تقدم بواخر التركية إلى المركز الأول في سنة 2003م بنسبة 16.34% وبدخول 108 بواخر المركز الثاني بنسبة 11.95% وبعدد 79 باخرة يليها مالطا في المركز الثالث بنسبة 11.04% وبدخول 73 باخرة، وتحتل إيطاليا المركز الرابع بنسبة 8.03% وبعدد 53 باخرة وتأتي بنما في المركز الخامس بنسبة 6.66% وبدخول 44 باخرة بينما تأخر البواخر الليبية كثيراً عند المركز الخمسة الأولى حيث لم تشكل إلا ما نسبته 2.7% (انظر الملحق (3)).

4- أما في سنة 2005م نلاحظ إن هناك تغير في المراكز الخمسة الأولى، حيث جاءت بهاما في المركز الأول بنسبة 12.48% وبعدد 71 باخرة وتقدمت ليبيا في المركز الثاني بنسبة 11.78% وبدخول 67 باخرة وجاءت تركيا في المركز الثالث بنسبة 11.07% وبعدد 63 باخرة، وجاءت كلا من سان فنديست وأنتيجوا في المركز الرابع بنسب (10.19%، 10.02%) على التوالي، وجاءت بنما في المركز الخامس بنسبة 9.31% (انظر الملحق (4)).

5- ونلاحظ في سنة 2007م تقدم للبواخر المالطية نسبة 14.8% وبعدد 90 باخرة، يليها ليبيا بنسبة 11.5% وبعدد 70 باخرة، وتأتي أنتيجوا في المركز الثالث بنسبة 10.2% وبدخول 62 باخرة يليها بها ما في المركز الرابع بنسبته 8.2% وبعدد 50 باخرة ويتقاسم المركز الخامس كلا من بنما بنسبة 7.2% وسان فينست بنسبة 7.1%، (انظر الملحق (5)).

ويتضح مما سبق سيطرة دول محددة على المركز الخمس الأول من حيث عدد

بواخرها خلال تلك الفترة وذلك راجع لعاملين أساسيين وهما:-

1- العامل الجغرافي وهو القرب من ليبيا الذي يلعب دور كبير في زيادة عدد البواخر لدول القريبة من ليبيا بصفة عامة وميناء بنغازي بصفة خاصة مثل ايطاليا ومالطا وتركيا، كما تربطهم مع ليبيا علاقات تجارية جيدة .

2- العامل المادي حيث يلجا معظم تجار قارة أوروبا وقارة أمريكا الشمالية في شحن بضائعهم إلى ميناء بنغازي عن طريق امتلاكهم لسفن ترفع أعلام السماح لدول الصغيرة من أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي مثل أنتيجوا وبنما وسان فنيسنت وذلك لقلة ما يفرض عليهم من الضرائب وانخفاض تكاليف شحن البضائع وتشغيل أطواقم الباخرة في المقابل زيادة الربح المادي .

### جدول (33)

#### المراكز الخمس الأولى لجنسيات البواخر المترددة على الميناء خلال فترة الدراسة

السنة	ترتيب المركز الخمس الأول	جنسية البواخر	عدد البواخر	نسبة من إجمالي البواخر المقرغة في الميناء في كل سنة %
1999	1	ليبيا	141	18.3
	2	مالطا	84	11
	3	بنما	72	10
	4	أنتيجوا	60	6.6
	5	تركيا	46	6
2001	1	ليبيا	125	19.03
	2	أنتيجوا	75	11.42
	3	تركيا	74	11.26
	4	مالطا	58	8.83
	5	ايطاليا	42	6.39

16.34	108	تركيا	1	2003
11.95	79	انتيجوا	2	
11.04	73	مالطا	3	
6.66	44	بنما	4	
5.45	36	سان فينست	5	
12.48	71	بنما	1	2005
11.78	67	ليبيا	2	
11.07	63	تركيا	3	
10.19	58	سان فينست	4	
9.67	55	مالطا	5	
14.8	90	مالطا	1	2007
11.5	70	ليبيا	2	
10.2	62	انتيجوا	3	
8.2	50	بهاما	4	
7.2	44	بنما	5	

المصدر: من أعداد الباحثة اعتمادا علي البيانات الإحصائية المتوفرة عن لجنسيات البواخر المترددة علي الميناء

خلال فترة الدراسة



## المبحث الثالث

### مركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية.

لمعرفة الأهمية التجارية لميناء بنغازي يجب أن نحدد مركزها بين الموانئ الليبية من حيث نصيبه من كمية البضائع المفرغة والمشحونة وكمية الوقود المفرغة وعدد البواخر التجارية المفرغة والمشحونة وعدد الناقلات النفطية المتعاملة مع الميناء وكذلك عدد بواخر الركاب ، وذلك بحسب ما يتوفر لدينا من بيانات إحصائية خلال فترة الدراسة.

### أولاً: مركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية من حيث كمية البضائع:-

#### 1- كمية البضائع المشحونة.

من خلال تتبع كمية البضائع المشحونة بالموانئ الليبية في الفترة من (1987-2007م ) نحدد مركز ميناء بنغازي بينهما والتي تستخلص من الجدول الآتي: حيث نلاحظ أنها تحتل المركز الثاني في سنة 1987م بنسبة 21.58% من النسب التوزيعية لكمية البضائع المشحونة بالموانئ الليبية خلال تلك الفترة، وبذلك يتفوق عليه ميناء طرابلس ليحتل المركز الأول.

و يأتي الميناء في المركز الثالث في السنوات الآتية (1989-1992-1995م ) بنسب (14.03%، 5.57%، 6.18%) موزعة علي التوالي، حيث يأتي في الترتيب بعد ميناء طرابلس الذي يحتل المركز الأول ويأتي ميناء زواره في المركز الثاني، وفي سنة 1998م يحتل ميناء بنغازي المركز الرابع بنسبة 3.99% ويتأخر إلي المركز الخامس في سنتي (2001، 2004م ) بنسب (5%، 18%، 15%) وذلك لعدة أسباب منها:

1- أعمال التطوير التي تجرى حالياً علي الميناء وإنشاء الميناء الخارجي.

2- استخدام ميناء زواره في شحن بعض البضائع لازدحام ميناء طرابلس خلال فترة الثمانينات وبداية التسعينات ليتقدم بذلك علي ميناء بنغازي

3- تطبيق نظام العوائد الجمركية في ميناء بنغازي بشدة يودي إلي هروب الموردين و المستوردين إلي الشحن والاسيترد بضائعهم عن طريق موانئ أخرى.

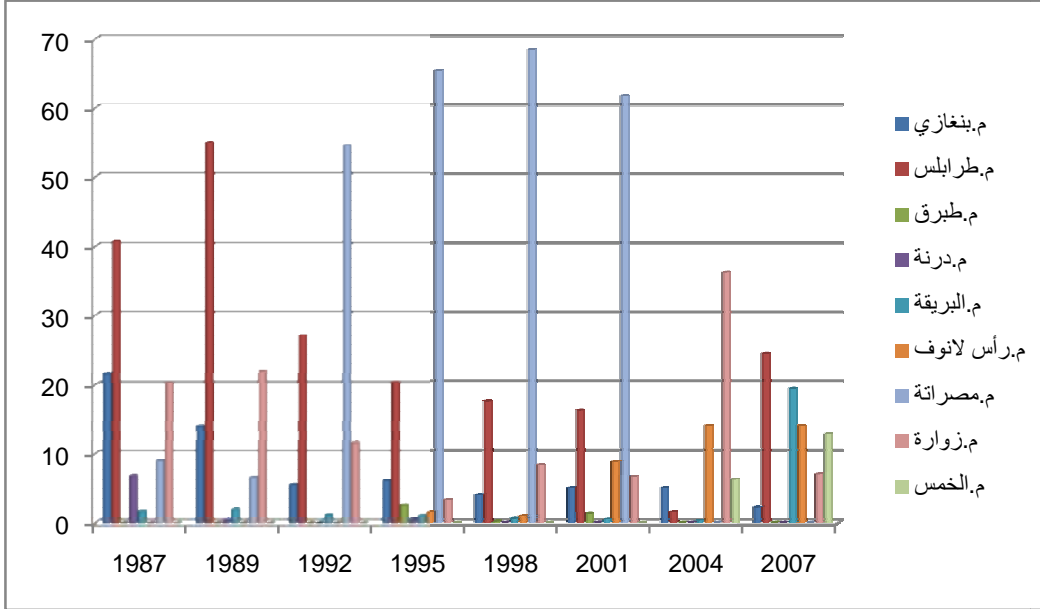
يتقدم إلي المركز الثاني في سنة 2007 ف بنسبة 22% بعد ميناء طرابلس بسبب زيادة كمية البضائع المعاد تصديرها في تلك السنة عن السنوات السابقة ( انظر ص73) لكي تشحن مرة أخرى إلي دول إفريقيا، لمزيد من المعلومات انظر الملحق(6).

جدول(34) كميات البضائع المشحونة بالمواني الليبية خلال الفترة من(1987-2007م) بالطن

السنة	ميناء بنغازي		ميناء طرابلس		ميناء نهر		ميناء الزوارة		ميناء مصراتة		ميناء مصراتة		ميناء مصراتة		ميناء مصراتة		ميناء مصراتة			
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة		
1987	33358	21.58	63901	40.68	0	0.00	10654	6.89	2468	1.61	0	0.00	13809	8.91	31404	20.31	0	0.00	154614	100
1989	27130	14.03	107383	55.08	0	0.00	180	0.48	3876	1.99	0	0.00	12919	6.68	42739	21.94	0	0.00	194033	100
1992	25429	5.57	123784	27.12	0	0.00	18	0.00	3551	1.2	0	0.00	29970	54.57	53804	11.57	0	0.00	456436	100
1995	46311	6.18	153366	20.42	19418	2.59	4000	0.53	7977	1.06	4755	0.64	491491	65.45	24528	3.27	0	0.00	750905	100
1998	29466	3.99	139734	17.54	1200	0.16	0	0.00	4531	0.61	7037	0.95	506095	68.44	61420	8.31	0	0.00	739503	100
2001	41069	5	140874	16.23	11273	1.30	90	0.01	4214	0.49	76850	0.85	536421	61.75	57850	6.66	0	0.00	668741	100
2004	66854	5	18463	1.52	6823	0.56	0	0.00	3789	0.31	68668	0.59	539938	44.33	441066	36.22	78005	6.24	1217886	100
2007	107709	23	117894	24.45	0	0.00	0	0.00	93598	19.41	87378	11.59	0	0.00	33839	7.02	61702	12.80	482118	100

#### شكل (4)

كميات البضائع المشحونة بالموانئ الليبية خلال الفترة من 1987-2007م بالطن



## 2- كمية البضائع المفرغة.

يوضح الجدول (35) في الفترة من (1986-2007م) لكمية البضائع المفرغة بالمواني الليبية مايلي:-

أن ميناء بنغازي يحتل المركز الثاني خلال سنوات ثمانية الأولى من فترة الدراسة (1986-1992م) بنسب تراوحت ما بين (19.36% إلى 29.21%) وتراجعت إلى المركز الثالث خلال الفترة من سنة 1994 إلى 2001م بنسبة لم تتعدى 18.23% في تلك الفترة، وجاء الميناء في المركز الرابع خلال السنوات الأربعة التالية، فمثلا سجل في سنة 2004م نحو (17.99% ، ففي تلك الفترة لجأ التجار وخاصة من يقومون باستيراد السيارات إلى موانئ أخرى مثل ميناء درنة ومصراته بدلاً من استيرادها عن طريق ميناء بنغازي للمنطقة الشرقية وذلك تهرب من الضرائب الجمركية المفروضة عليهم والتعقيدات الإدارية للإفراج عنها.

أما في سنة 2007م فقد سجلت أعلى كمية وصل إليه ميناء بنغازي في نصيبه من كمية البضائع المفرغة بنسبة 35.84% وذلك لدخول كميات كبيرة من البضائع المفرغة لحساب الوكالة الدولية للإغاثة بدارفور، لمزيد من المعلومات انظر الملحق(7).

## 3- كمية الوقود المفرغة.

نلاحظ من خلال الجدول (36) والملحق (8) أن مركز ميناء بنغازي بين المواني الليبية من حيث كمية الوقود المفرغة على المواني الليبية، والتي يأتي الميناء في المركز الأول خلال الفترة من (1986-1996م) باستثناء سنة 1990م التي يتأخر فيه إلى المركز الثاني بنسبة 41.02% ثم يتقدم مرة أخرى خلال السنوات الثلاث التالية (1991-92-1993م) للمركز الأول بنسب (47.05% ، 49.21% ، 50.07%) موزعة على التوالي.

ويتأخر إلى المركز الثاني خلال الفترة من (1997-2005م) حيث سجلت أعلى نسبة في سنة 2003م وهي 56.14% وقل نسبة 29% في سنة 2005م ويأتي ميناء مصراته في المركز الأول خلال تلك الفترة ، ويتفوق ميناء بنغازي ليعود مرة أخرى للمركز الأول في سنتي 2006-2007م بنسب (50% ، 67.52%) موزعة على التوالي لوجود المنصة النفطية التابعة لشركة البريقة.

جدول 35: كميات المضاع المرفقة في الموازن البيئية خلال الفترة 1986-2007 م بالطن

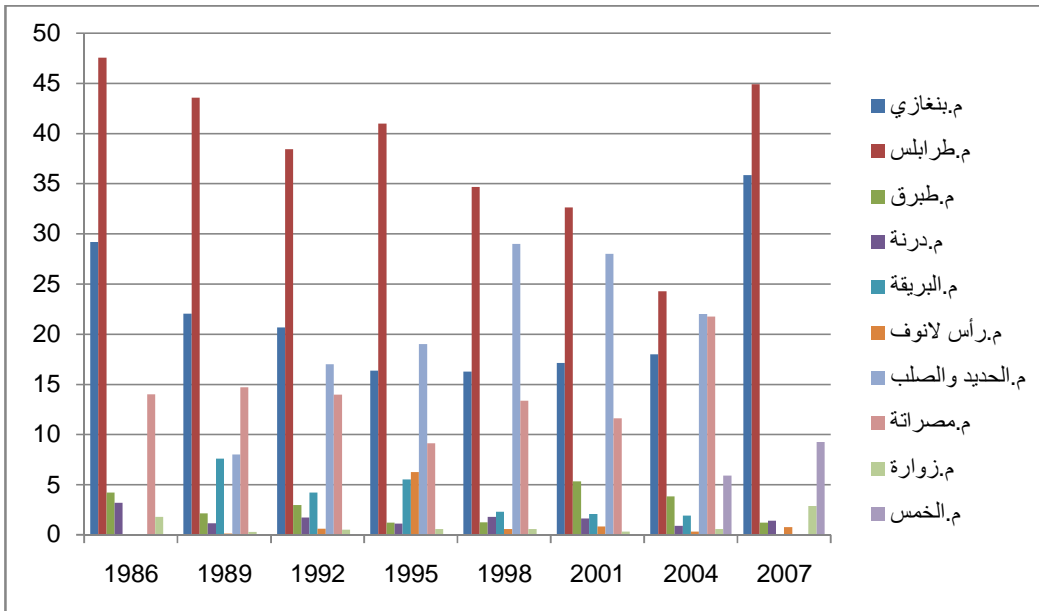
الكمية	مياه الصرف		مياه زروية		مياه صرفية		مياه نارية		مياه ريش		مياه طرية		مياه طرية		مياه بخرية		السنة					
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة						
100:	4378117	0.00:	0	1.81:	79083	14.00:	63229	0	0	0.00:	0	0.00:	0	3.20:	140081	4.22:	184624	47.56:	2082255	29.21:	1278915	1986
100:	3039989	0.00:	0	0.30:	15346	14.70:	74246	8	35744	0.05:	79	7.90:	384274	1.80:	91464	2.16:	108884	43.58:	2186648	22.02:	1108994	1989
100:	3890897	0.00:	0	0.51:	29772	13.96:	816870	17	98794	0.05:	2091	4.27:	248663	1.74:	101897	2.96:	173462	18.43:	2248214	29.48:	1299937	1992
100:	5142059	0.00:	0	0.58:	29673	9.15:	470288	19:	966169	4.27:	482655	5.51:	283338	1.14:	58857	1.32:	62977	40.97:	2106482	16.37:	841620	1995
100:	6245410	0.00:	0	0.57:	35441	13.38:	835932	29:	1818019	0.58:	36420	2.31:	144193	1.80:	112333	1.27:	79460	34.69:	2166389	16.29:	1017223	1998
100:	5839532	0.00:	0	0.33:	19015	11.64:	680008	28:	1655739	0.85:	49713	2.16:	120486	1.64:	95911	5.34:	311969	32.63:	1905657	17.14:	1000994	2001
100:	6741447	5.90:	307505	0.57:	38145	21.77:	1487795	22:	1516470	0.54:	22707	1.81:	129850	0.90:	60418	3.64:	258865	24.28:	1636628	17.90:	1212874	2004
100:	4127746	9.27:	382528	2.88:	119452	0.00:	0	0	0	0.79:	32491	3.68:	132038	1.40:	57611	1.25:	51480	44.89:	1852923	35.84:	1479243	2007

جدول 36: كميات التلوث المرفقة بالموازن البيئية خلال الفترة من 1986-2007 م بالطن

الكمية	مياه الصرف		مياه زروية		مياه صرفية		مياه ريش		مياه نارية		مياه طرية		مياه طرية		مياه بخرية		السنة			
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة				
100.00:	2000445	0.00:	0	5.00:	1689	22.58:	466174	0.00:	0	0.00:	0	7.27:	149758	0.37:	7702	13.10:	289838	56.68:	1167933	1986
100.00:	2473440	0.00:	0	1.00:	367	35.19:	124573	0.00:	0	0.00:	1991	0.94:	242846	0.00:	0	4.43:	109638	49.69:	1229134	1989
100.00:	2771013	0.00:	0	0.00:	0	33.81:	113493	0.00:	0	0.00:	1688	0.43:	289021	0.00:	0	6.55:	181516	49.21:	1363583	1992
100.00:	2589419	0.00:	0	0.00:	0	17.55:	972358	1.00:	360	4.00:	1788	5.84:	151271	0.00:	0	5.78:	148665	50.81:	1316130	1995
100:	2967852	0.00:	0	0.00:	0	46.63:	1384021	1.00:	360	3.00:	1761	6.34:	188288	0.00:	0	5.69:	168338	41.34:	1277835	1998
100:	2861432	0.00:	0	0.00:	0	45.89:	1255979	0.00:	280	3.00:	1797	7.92:	226638	0.00:	0	3.99:	114285	44:	1364530	2001
100:	3870566	29.00:	20865	0.00:	51	51.67:	1999744	0.00:	358	2.00:	1449	5.54:	214329	0.00:	0	2.82:	109145	36:	1402369	2004
100:	1888189	20.00:	15745	0.00:	0	0.00:	0	0.00:	204	1.00:	2097	0.00:	107659	0.00:	0	4.19:	78082	67.52:	1275144	2007

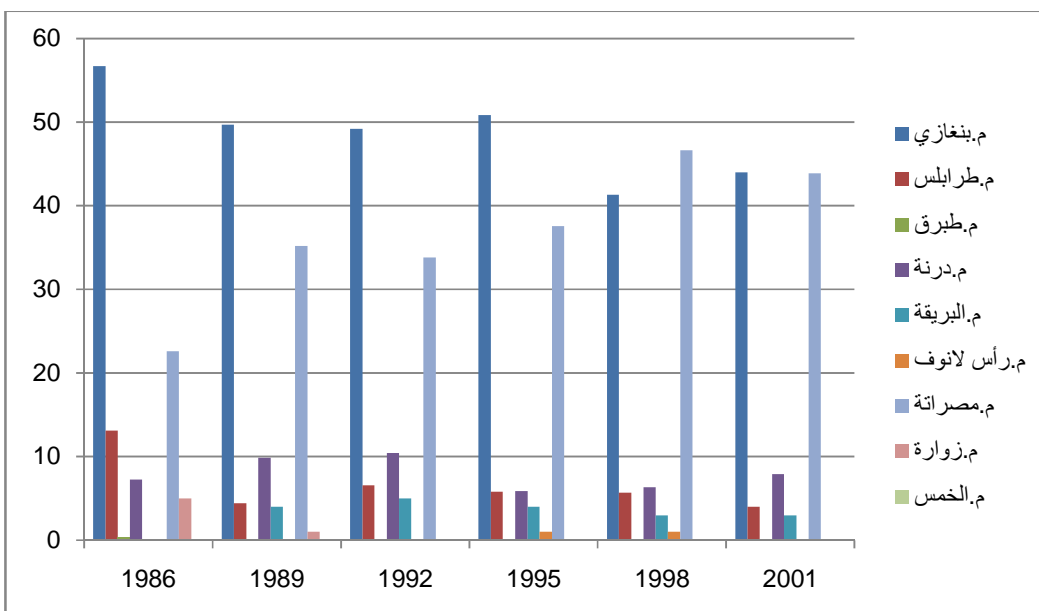
شكل (5)

كميات البضائع المفرغة عن المواني الليبية خلال الفترة من 1986-2007 م بالطن



شكل (6)

كميات الوقود المفرغة من المواني الليبية خلال الفترة من 1986-2007 م بالطن



## ثانياً: مركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية من حيث حركة البواخر.

يزداد نشاط ميناء بنغازي في حركة البواخر بعد إجراء عمليات الصيانة والتعميق بحيث تستطيع السفن المتوسطة أو الكبيرة لرسوا داخلها وبدأت تلك الد ركة في منتصف الستينات وفي فترة السبعينات ، ولكن تكون دراستنا لمركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية من الفترة (1986-2007ف) وذلك بما يتوفر لدينا من بيانات عن جميع الموانئ الليبية ، وبذلك تصنف البواخر إلى أربعة أصناف وهما:

- 1- بواخر تجارية مفرغة
- 2- بواخر تجارية مشحونة
- 3- الناقلات النفطية
- 4- بواخر ركاب

### 1- بواخر تجارية مفرغة:

تشير الإحصاءات المتوفرة في الجدول (37) والملحق رقم (9) خلال الفترة الممتدة من (1987-2007م) بأن ميناء بنغازي يحتل المركز الثاني من سنة (1987 إلى 2001م) بنسب تراوحت ما بين (22% إلى 30%) من النسب التوزيعية لعدد البواخر التجارية المفرغة والموزعة على الموانئ الليبية خلال فترة الدراسة.

ومن سنة 2002م حتى سنة 2005م يأتي ميناء بنغازي في المركز الثالث بعد ميناء طرابلس الذي يحتل المركز الأول وميناء مصراته في المركز الثاني فمثلا سجل في سنة 2004م نسبة 21% ، ثم يعود الميناء للمركز الثاني في سنة 2007م بنسبة 27% ليسيطر ميناء طرابلس على المركز الأول خلا

ل تلك الفترة ، وبالتالي سجلت أعلى نسبة وصل إليه الميناء من سنة 1992م وهي 30% بسبب اعتماد البلاد في استيراد البضائع عن طريق الميناء نتيجة الظروف السياسية السابق ذكرها في تلك الفترة وأقل نسبة 19% في سنة 2005م .

## 2- بواخر تجارية مشحونة:

يوضح الجدول رقم (38) والملحق (10) حركة البواخر التجارية المشحونة بالمواني الليبية خلال الفترة من (1987-2007 م) ما يلي:

في سنتي 1987-1988م يأتي ميناء بنغازي في المركز الأول وهي بذلك تمثل اكبر نسب وصل إليه الميناء (43%، 36%) موزعة على التوالي، ومن سنة 1989-2000م

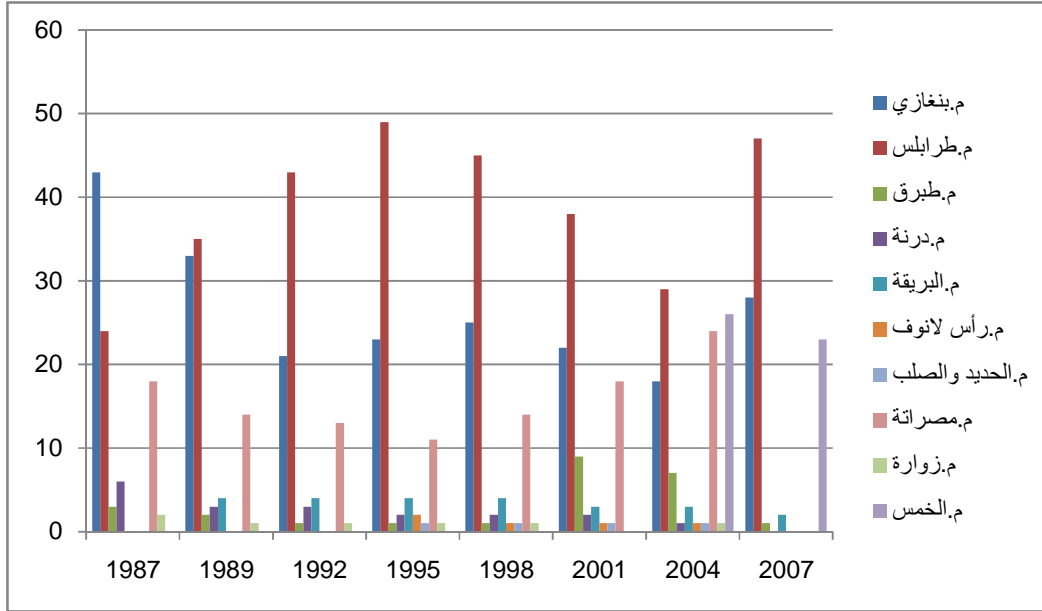
### حركة البواخر المشحونة من المواني الليبية خلال الفترة من(1987-2007م)

السنة	ميدون شرق		ميدون غرب		ميدون شرق		ميدون غرب		ميدون شرق		ميدون غرب		مجموع	النسبة
	عدد	النسبة	عدد	النسبة	عدد	النسبة	عدد	النسبة	عدد	النسبة	عدد	النسبة		
1987	1	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	100
1988	1	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	100
1989	1	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	100
1990	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	100
1991	5	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
1992	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
1993	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
1994	1	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	100
1995	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	100
1996	10	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	100
1997	11	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	100
1998	13	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	100
1999	13	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	100
2000	14	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	100
2001	15	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	100
2002	16	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	100
2003	17	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	100
2004	18	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	100
2005	19	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	100
2006	20	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	100
2007	21	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	100



## شكل (7)

البواخر التجارية المفرغة بالمواني الليبية خلال الفترة من 1987-2007 م



يحتل المركز الثاني، بنسب تراوحت ما بين (21%، 33%) ويأتي ميناء طرابلس في المركز الأول، فمثلا سجل نسبة 33% في سنة 1989 م وفي سنة 1995 م بنسبة 23%. وفي سنتي 2001-2004 م يأتى ميناء بنغازي في المركز الثالث بنسب (22%، 18%) موزعة علي التوالي ، ففي سنة 2001 م يتقدم عليه مينائي طرابلس ومصراتة إما في سنة 2004 م يتقدم عليه مينائي مصراتة والخمس، ويتقدم إلي المركز الثاني في سنة 2007 م بنسبة 28% ويأتي ميناء طرابلس في المركز الأولي نتيجة لإعادة شحن البضائع المستوردة علي البواخر التجارية المشحونة إلي دول الإفريقية .

### 3- ناقلات نفطية:

بنتبع الجدول (39) و الملحق رقم (11) نلاحظ من خلال فترة الدراسة (1986-2007م) أن ميناء بنغازي يحتل المركز الأول من سنة 1986م إلى سنة 2001م ، حيث سجل

في سنة 1986 م نسبة 58% من نسب التوزيعية لناقلات نفطية الموزعة على الموانئ الليبية وفي سنة 1989 م سجل نسبة 67% وفي سنة 1992 م سجل نحو 66% ، وسجلت نحو 52% في سنة 1995 م وفي سنتي (1998-2001 م) سجل نسب (44%-43%) موزعة على التوالي، أما في سنة 2004 م يحتل المركز الثاني بنسبة 30% حيث تقدم عليه ميناء مصراته في المركز الأول بنسبة 53% ، أما في سنة 2007 م يحتل الميناء المركز الأول بنسبة 63% لوجود الناقلات النفطية لشحن وتصدير النفط ومشتقاته من المنصة النفطية التابعة لشركة البريقة النفطية في ميناء بنغازي البحري.

#### 4-بواخر الركاب:

يتتبع تطور إجمالي لبواخر الركاب الموزعة على الموانئ الليبية خلال فترة الدراسة (1987-2007 م) والموضحة بالجدول (40) والملحق (12) ، نلاحظ إن إجمالي لأعداد البواخر تزايدت في سنة 1993 م والتي وصلت إلى 544 باخرة بعد ما كانت 50 باخرة في السنة السابقة ، وأصبحت في تزايد مستمر حتى سجلت في سنة 1997 م حوالي 798 باخرة وبدا التناقص يتضح في سنة 2000 م حيث سجلت 266 باخرة وانخفض العدد إلي 100 باخرة في سنة 2001 م ونحو 78 باخرة في سنة 2004 م ثم ازدادت قليلاً في سنوات الثلاثة الأخيرة من فترة الدراسة فمثلاً سجلت في سنة 2007 م نحو 212 باخرة.

**الجدول 38- حركة الناقلات النفطية الموزعة علي الموانئ الليبية خلال الفترة  
من(1986-2007م)**

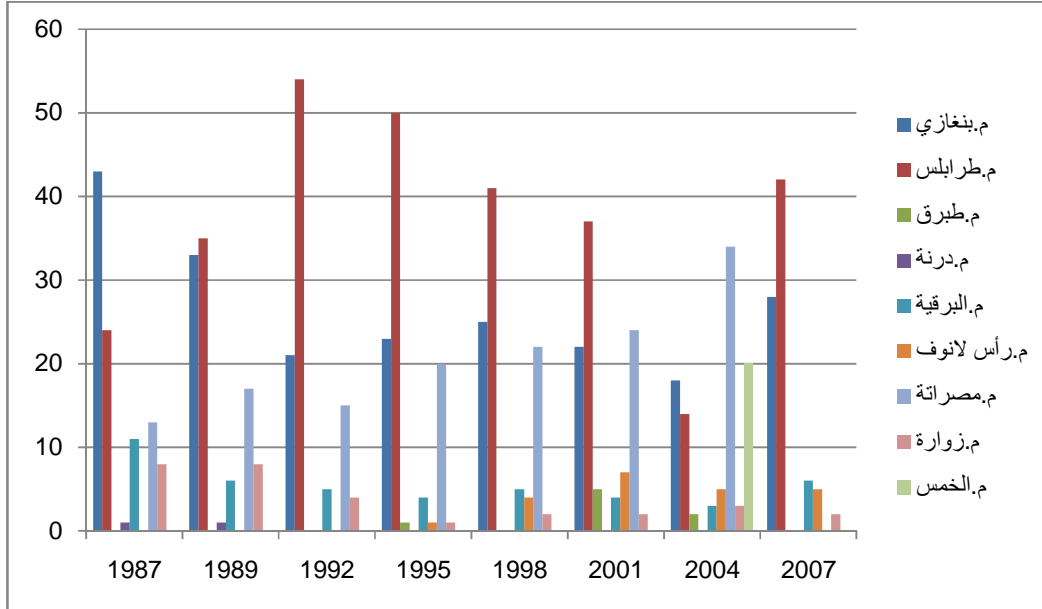
السنة	الاجمالي	ميناء بنغازي		ميناء طرابلس		ميناء طبرق		ميناء درنة		ميناء مصراتة		ميناء ابي بكر		ميناء ابي قير			
		النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد		
1986	429	90%	387	0%	0	0%	0	0%	27%	117	0%	0	0%	0	0%	23%	98
1987	389	90%	350	0%	0	0%	0	0%	34%	133	0%	0	0%	0	0%	14%	62
1988	388	90%	349	0%	0	0%	0	0%	31%	120	0%	0	0%	0	0%	14%	58
1989	446	90%	401	0%	0	0%	0	0%	32%	143	0%	0	0%	0	0%	14%	63
1990	429	90%	387	0%	0	0%	0	0%	28%	119	0%	0	0%	0	0%	15%	64
1991	452	90%	407	0%	0	0%	0	0%	31%	124	0%	0	0%	0	0%	14%	66
1992	487	90%	438	0%	0	0%	0	0%	33%	129	0%	0	0%	0	0%	14%	68
1993	404	90%	364	0%	0	0%	0	0%	31%	125	0%	0	0%	0	0%	14%	59
1994	488	90%	439	0%	0	0%	0	0%	34%	136	0%	0	0%	0	0%	14%	69
1995	508	90%	457	0%	0	0%	0	0%	33%	138	0%	0	0%	0	0%	14%	71
1996	500	90%	450	0%	0	0%	0	0%	37%	135	0%	0	0%	0	0%	14%	70
1997	550	90%	495	0%	0	0%	0	0%	40%	140	0%	0	0%	0	0%	14%	77
1998	555	90%	499	0%	0	0%	0	0%	40%	142	0%	0	0%	0	0%	14%	78
1999	582	90%	524	0%	0	0%	0	0%	41%	148	0%	0	0%	0	0%	14%	81
2000	588	90%	529	0%	0	0%	0	0%	42%	147	0%	0	0%	0	0%	14%	82
2001	435	90%	392	0%	0	0%	0	0%	42%	182	0%	0	0%	0	0%	14%	58
2002	382	90%	344	0%	0	0%	0	0%	38%	145	0%	0	0%	0	0%	14%	51
2003	393	90%	354	0%	0	0%	0	0%	39%	153	0%	0	0%	0	0%	14%	55
2004	466	81%	377	0%	0	0%	0	0%	39%	182	0%	0	0%	0	0%	14%	62
2005	308	71%	217	0%	0	0%	0	0%	48%	147	0%	0	0%	0	0%	14%	49
2006	280	81%	227	0%	0	0%	0	0%	50%	140	0%	0	0%	0	0%	14%	48
2007	394	81%	319	0%	0	0%	0	0%	50%	197	0%	0	0%	0	0%	14%	55

**الجدول(39) حركة بواخر الركاب الموزعة علي الموانئ الليبية خلال الفترة  
من(1987-2007م)**

السنة	الاجمالي	ميناء بنغازي		ميناء طرابلس		ميناء طبرق		ميناء درنة		ميناء مصراتة		ميناء ابي بكر		ميناء ابي قير			
		النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد		
1987	129	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0%	0	0%	0	0%	0	0
1989	130	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0%	0	0%	0	0%	0	0
1992	344	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6%	21	0%	0	0%	0	0
1995	681	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2%	14	0%	0	0%	0	0
1998	751	0%	0	1%	7	0%	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%	0	0
2000	105	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0%	0	0%	0	0%	0	0
2004	75	18%	14	4%	2	0%	0	5%	4	0%	0	0%	0	0%	0	0	0
2007	212	15%	28	0%	0	0%	0	6%	13	0%	0	0%	0	0%	0	0	0

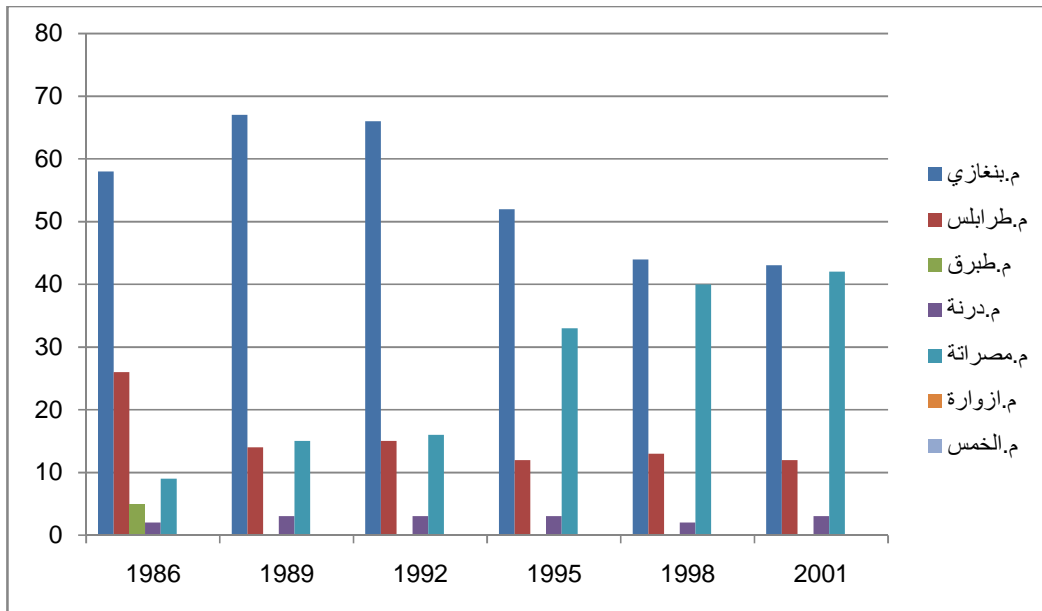
شكل (8)

البواخر التجارية المشحونة من المواني الليبية خلال الفترة من 1987-2007م



شكل (9)

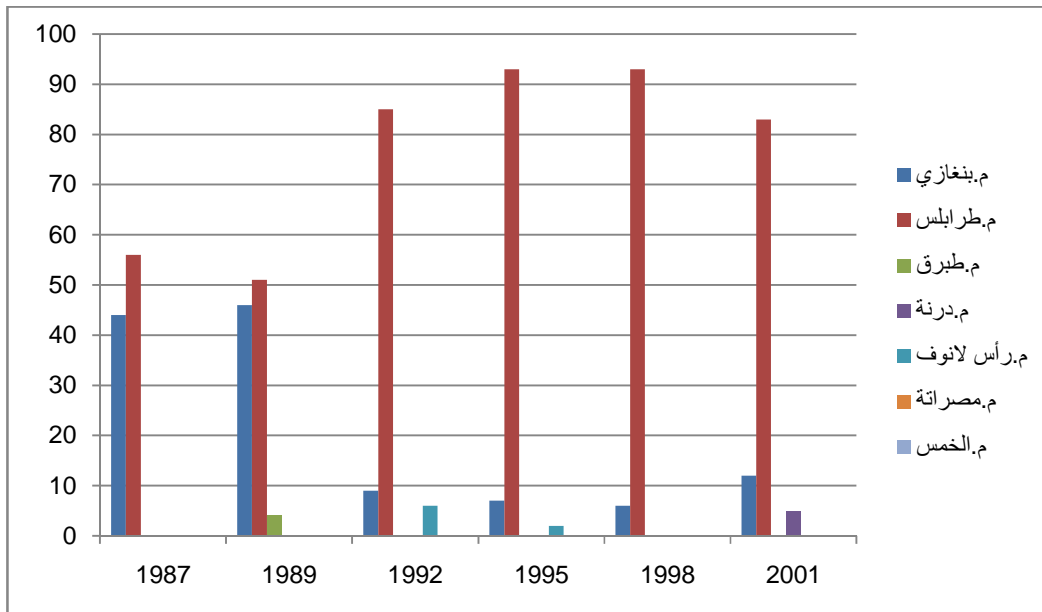
حركة الناقلات النفطية الموزعة علي المواني الليبية خلال الفترة من 1986-2007 م



ومما سبق نلاحظ أن ميناء بنغازي يستحوذ على المركز الثاني من حيث النسب التوزيعية لبواخر الركاب الموزعة على الموانئ الليبية خلال فترة الدراسة باستثناء سنة 2005م التي جاء فيه الميناء إلى المركز الثالث بعد مينائي طرابلس والخمس، ففي السنوات الثلاث الأولى من فترة الدراسة سجلت اعلي نسبة تراوحت ما بين (42% إلى 46%) ففي سنة 1989م بلغت عدد بواخرها نحو 62 وتنخفض النسب في فترة التسعينات لتراوح ما بين (3% إلى 26%) ففي سنة 1992م بلغت النسبة نحو 9% بعدد 48 باخرة ونسبة 7% في سنة 1995م بنحو 46 باخرة وفي سنة 1998م بلغت النسبة نحو 6% وبعدد 44 باخرة، وبالرغم من إن في سنة 2001م يأتي ميناء طرابلس في المركز الأول بنسبة 83% بالفرق الكبير مع ميناء بنغازي إلا أنها يأتي في المركز الثاني بنسبة 12% ، وعلي الرغم من دخول ميناء الخمس في المنافسة بنسبة 18% في سنة 2004م وبنسبة 13% في سنة 2007م وانخفضت النسبة إلى 21% لميناء بنغازي في سنة 2004م وبنسبة 16% في سنة 2007م إلا أنها مازال يسيطر علي المركز الثاني بعد ميناء طرابلس.

#### شكل (10)

حركة بواخر الركاب الموزعة علي الموانئ الليبية خلال الفترة من 1987-2007م



## ثالثاً: مركز ميناء بنغازي بين الموانئ الليبية من حيث أعداد الحاويات:

### 1- الحاويات الصادرة:

من خلال الجدول (41) نلاحظ في السنوات الأخيرة من فترة الدراسة ارتفاع كبير لأعداد الحاويات الصادرة من اغلب الموانئ الليبية ، مثلاً في سنة 2001 م وصلت الحاويات الصادرة إلى 57862 حاوية وزادت في سنة 2004 م إلى 62912 حاوية وفي سنة 2007م وصلت إلى 75998 حاوية خارجة من الموانئ الليبية، وهي غالباً ما تكون محملة بالبضائع المعاد تصديرها أو بضائع أولية، ولمزيد من المعلومات انظر الملحق (13).

ومما سبق يأتي ميناء بنغازي في المركز الثاني من حيث نسبتها من الحاويات الصادرة في الفترة من (1989 إلى 2002 م) بنسب تراوحت ما بين (17% ، 30%) ليتقدم عليه ميناء طرابلس خلال تلك الفترة بنسب تراوحت ما بين (53% ، 72%) ، أما في سنة 2004م يأخذ ميناء بنغازي المركز الثالث بنسبة 28% ، وذلك بعد مينائي مصراته والخمس، وفي سنة 2007م يتقدم الميناء إلى المركز الأول بنسبة 42% .

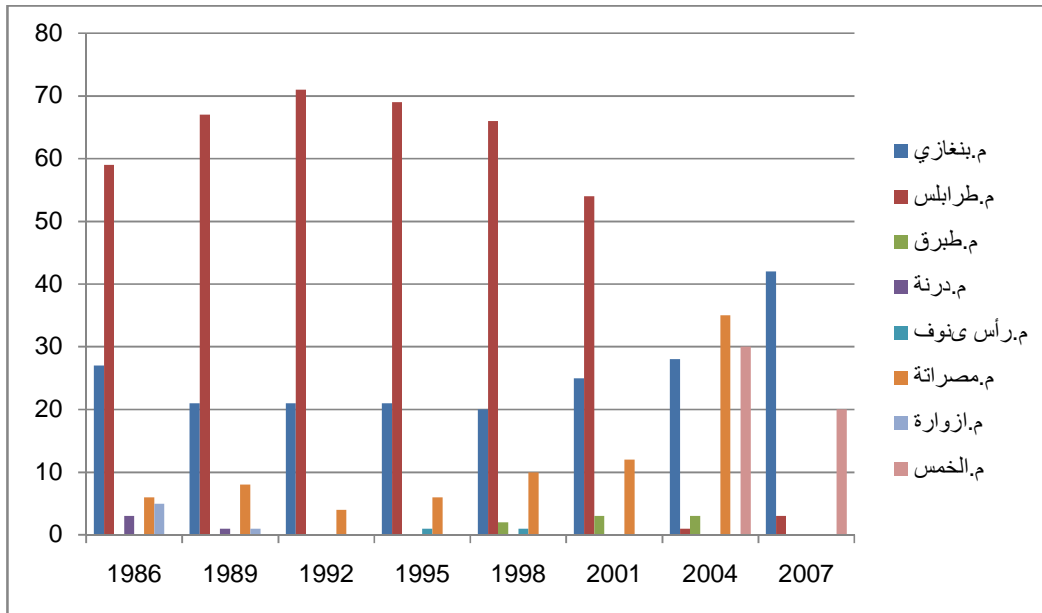
### 2- الحاويات الواردة:

نلاحظ من الجدول (42) والملحق رقم (14) أن من بداية فترة الدراسة حتى سنة 2002م يسيطر ميناء بنغازي على المركز الثاني بنسب تراوحت ما بين (18% ، 30%) من النسب التوزيعية للحاويات الواردة للموانئ الليبية بينما يحتل ميناء طرابلس المركز الأول في تلك الفترة، أما في سنة 2004 م يشارك ميناء بنغازي المركز الثاني مع ميناء الخمس بنسبة 29% لكل منهما بعد ميناء مصراته بنسبة 36% الذي يأتي في المركز الأول نتيجة لازدهار النشاط التجاري بمدينة مصراته فمثلاً يتم استيراد حاويات المحملة بالسيارات عن طريق ميناءها وتصديراً برأ إلى مدينة بنغازي وباقي المدن الشرقية في تلك السنة ، أما في سنة 2007م يشارك ميناء بنغازي المركز الأول مع ميناء طرابلس بنسبة 39% لكل منهما وذلك نتيجة لأقامه مشاريع إصلاح واجهات المباني في الشوارع الرئيسية في مدينة بنغازي وإقامة مشاريع سكنية في ضواحيها الأمر الذي تطلب توفير المعدات ومواد البناء وغيرها تنفيذ تلك المشاريع وبالتالي زادت الحاويات المحملة بتلك البضائع الواردة.



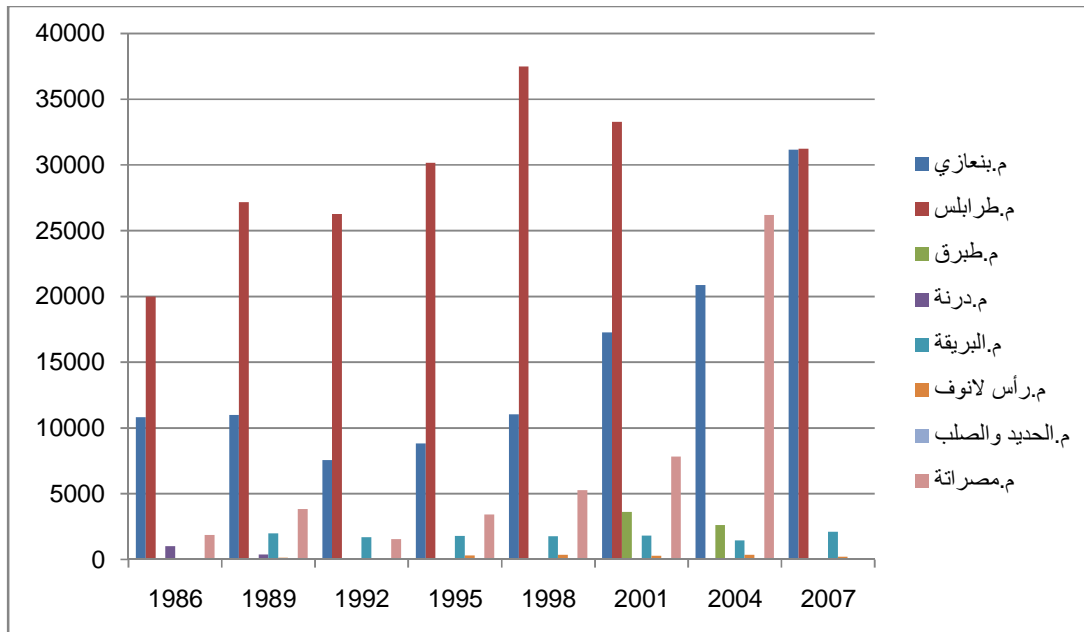
### شكل (11)

عدد الحاويات الصادرة من الموانئ الليبية خلال الفترة من 1987-2007 م بالطن



### شكل (12)

عدد الحاويات الواردة إلى الموانئ الليبية خلال الفترة من 1987-2007 م بالطن





## **الفصل الرابع**

### **المبحث الأول**

**مشكلات ميناء بنغازي البحري**

### **المبحث الثاني**

**مشروع التحديث للميناء القديم**

## المبحث الأول

المشكلات وأثارها على حركة الميناء التجاري..

أولاً: التلوث البحري.

يخترن البحر المتوسط ثروات طبيعية لا يستغنى عنها في استثمارها اقتصادياً الذي يؤدي في اغلب الأحيان إلى تلويث البيئة البحرية مثل استخراج الزيت من قاع البحر وتحليه مياه البحر... الخ ، ونتيجة لتعدد أسباب التلوث البحري ومصادرها يصعب تحديد مفهومها.

ومن خلال الاتفاقيات الدولية والإقليمية تعددت التعريفات مثل اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث سنة 1976 م ، وهيئة الأمم المتحدة التي وضعت تعريفاً علمياً لتلوث البحر وهو:

"إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد الطاقة في البيئة البحرية تؤدي إلى إثارة ضارة مثل : إيذاء الأحياء البحرية أو تشكل خطراً على صحة الإنسان أو تعوق

النشاط البحري بما فيه صيد الأسماك أو أفساد ماء البحر أو التقليل من طاقة البيئة

البحرية وانتقاص مدى التمتع بها"<sup>(1)</sup>.

وتلوث الماء لا يقل أهمية عن تلوث الهواء والأرض ، حيث تغطي المياه 71% من سطح الكرة الأرضية مما يجعلها أكبر نظام بيئي وأي تدخل من الإنسان لذلك النظام يصبح خطراً يهدد حياتها بالرغم من أن مياه البحر لا تصلح للشرب إلا أنها تستغل عن طريق إعادة تحلية أو كوسيلة لنقل الركاب والبضائع.

وتظهر أهمية البحر المتوسط كوسيلة هامة في تطور الملاحة البحرية بعد فتح قناة السويس التي ربطت الشرق بالغرب، وكذلك اكتشاف النفط واستثمار توليد الطاقة الكهربائية التي ساعدت على تطور التجارة البحرية ونمو ظاهرة التحضر على المدن الساحلية التي تصاحبه ظاهرة سلبية تنشأ من إضافة مواد غريبة على البيئة التي تعتبر تلويث لها.

---

(1) جابر الزاوي، "تلوث البحار بالزيت والآثار المترتبة عليه"، ندوة علمية عن تلوث البيئة ومشكلاتها في الوطن العربي ، القاهرة، جامعة الدول العربية، 1986م ، ص، ص 286-298.

1- عدم الزيوت ومشتقاتها الملقاة من السفن التجارية والناقلات النفطية .

2- القمامة الملقاة من السفن المترددة على الميناء.

ومدينة بنغازي باعتبارها ثاني المدن الليبية تحضراً حيث تتركز عليه المنشآت الصناعية والعمرانية وجود ميناء بنغازي تجاري هام بالنسبة للمنطقة الشرقية ، فهناك مصادر عديدة تؤثر سلبياً على البيئة البحرية لمنطقة الدراسة والتي منها.

3- القمامة الملقاة من البر.

4- التلوث بمخلفات الصرف الصحي.

5- تردد السفن القديمة على الميناء.

1- عدم الزيوت ومشتقاتها الملقاة من السفن التجارية والناقلات النفطية:

تساهم السفن التجارية والناقلات النفطية بالجزء الأكبر من التلوث النفطي الذي يحدث في مياه البحر داخل منطقة الدراسة ، والتي تحدث عن طريق تخلص من المياه الزيتية من المحركات ومياه الموازنة في البحر أو تسرب الوقود أثناء تزود السفن بها أو بواسطة الشاحنات أثناء عملية الشحن والتفريغ للوقود عن طريق السفن ، فعلى سبيل المثال : حدث تسرب لوقود من نوع الثقيل من باخرة تركية أثناء شحنة للوقود بتاريخ 2007/7/21 م مما سبب في تلويث الرصيف والبحر وفي نفس السنة قام ربان سفينة تر كية أخر بتفريغ مخلفاته من الزيوت المستعملة في البحر مباشرة أثناء تواجدها على رصيف الميناء وقد قامت إدارة التفتيش البحر بالميناء إجراء التحقيق معه ودفع غرامات مالية وصلت لأول مرة إلى 100.000 دينار ليبني(1).

ويحدث ذلك التلوث فجأة في حالة تصادم ناقلات النفطية أو جنوحها في عرض البحر في حالة سوء الأحوال الجوية أو تعطل فني لأحدهما الذي ينتج عنه انسكاب النفط وتلويثه كما حدث عندما اصطدمت الناقله الايطالية بالرصيف النفطي رأس المنقار بتاريخ 1996/3/19م أدى ذلك إلى تحطيم جزء من الرصيف وتسرب الزيت إلى البحر وتلويث الشاطئ ، وقد يحدث التلوث البطئ وكتسرب النفط من مخلفات السيارات وزيوت المحركات المستعملة وتسربه من معامل التكرير التبروكيميائية حيث تدخل كميات كبيرة من المواد الهيدروكربونية الجوية إلى البحر(2).

إن عملية التلوث تظهر واضحة للعيان ويمكن مشاهدتها فوق سطح المياه داخل حوض الميناء بصورة كبيرة ، حتى أن مياه البحر بها رائحة هذه المشتقات الذي أدى إلى تلوث الأسماك.

## 2- القمامة الملقاة من السفن المترددة على الميناء.

مما لا شك فيه أن كثير من السفن تلقى ما يفيض لديها من القمامة في البحر إلا أن ذلك لأ يتم في الغالب داخل الميناء وإنما يتم خارجه أما أثناء دخول السفينة أو خروجها، ويترتب على ذلك ما نشاهدها من قمامة ملقاة على الشواطئ القريبة من الميناء حيث تتراكم هذه القمامة في صورة عبوة زجاجية مختلفة الأشكال والأحجام وقطع خشبية ومعدنية وغيرها.

ففي سنتي 81-1982م شهد ميناء بنغازي أعداد كبيرة من السفن المترددة عليه سبب في ازدحام شديد لحركة السفن التي كانت تنتظر لفترات قد تصل إلى شهرين حيث لا يوجد نظام لتجميع القمامة من السفن التي خارج الميناء حيث تقوم تلك البواخر برميها في البحر مباشرة والتي تنتشر على طول الشواطئ القريبة من المدينة والتي تتلاشى تدريجياً بفعل حركة أمواج البحر التي عملت على تكسيرها ونقلها إلى قاع البحر(1) ، كذلك تسببت عملية الصيانة وتنظيف البواخر أثناء بقائها في الميناء تلوث للمياه داخل حوض الميناء.

## 3- القمامة الملقاة من البر..

تنتشر القمامة والمخلفات الصلبة على شواطئ البحر من الشرق والغرب من ميناء بنغازي، ويمكن مشاهدتها أكوام ملقاة في أماكن متفرقة من قبل المواطنين القاطنون قرب هذه الشواطئ ، فهي تؤدي إلى تشويه منظر الجميل لهذه الشواطئ وصعوبة المشي عليه، كما تصبح المخلفات الصلبة كزجاج المكسور ر خطراً على سلامة الأطفال خاصة الشواطئ المستعملة كمصايف.

---

(1) مقابلة شخصية مع الربان : فوزي محمد ماضي، مدير التفيتش البحري، بتاريخ 20/5/2009م.

(2) الهادي مصطفى بولقمة، سعد خليل الفزيري، الساحل الليبي ، بنغازي، دار الكتب الوطنية ، ط . الأولى 1997م ، ص 332.

كما أن وجود كورنيش المدينة الذي أصبح في الوقت الحالي منتزهاً للسكان المدينة وانتشار المطاعم والمقاهي في الجهة المقابلة لكورنيش وذلك لتناول الوجبات السريعة فإن الكثير من المترددين يلقون بالفضلات والعبوات الفارغة في البحر أو على الشاطئ والكورنيش التي تنقلها المياه داخل حوض الميناء أصبح عادة سيئة في تلويث البحر والشاطئ ونشوه المنظر لعام لحوض الميناء و لكورنيش.

ومما يزيد من الأمر سوء هو حدوث التلوث في وضح النهار على الرغم من وجود قوانين تمنع تلك الأفعال ووجود مكتب التفتيش البحري تابع لإدارة الميناء المراقبة لحدوث التلوث وتحقيق مع فاعلة وإصدار العقوبات اللازمة مع مرتكبي التلوث، إلا أن ضعف الإمكانيات المادية وعرفلتهم من أداء أدوارهم ، كما أن الشواطئ القريبة من الميناء لا تخضع لإدارتها طالما لا يطل عليه الميناء ولا توجد شرطة لمراقبه الشواطئ وكذلك إهمال الضبط القضائي- كحرس البلدي- عن قيام بأعماله في ردع بعض الصيادين والمواطنين الذي يقيمون برمي المخلفات في مياه البحر أو على الشاطئ التي تحدث روائح كريهة داخل حوض الميناء.

وهنا نشير إلى أهم القوانين الليبية التي وضعت لمنع تلوث مياه البحر وحماية البيئة البحرية والموانئ والتي منها:

فرض قانون المواني رقم 8 السنة 1970م بوضع عقوبات الرادعة على كل من يتسبب في تلويث مياه البحر- حيث نصت المادة 148 من ذلك القانون على دفع غرامة مالية لا تقل عن (50 جنية) ولا تتجاوز(500 جنية) لكل من:-

أ- يلقي في المياه الليبية أو المواني الأتربة أو الحجارة أو الرمل أو القاذورات أو الفضلات أو مخلفات الوقود أو المواد الكيماوية أو رواسب الخزانات.

ب- يغسل الصهاريح أو يصرف الزيوت الخفيفة أو الثقيلة أو مياه الصبور أو مياه القاع في الموانئ أو مياه الإقليمية(1).

---

(1) بشير عيسى اطلوبة،" تلوث أحوض الموانئ والشواطئ البيئية.المحيطة بها " طرابلس، المؤتمر الأول للعلوم ، ص 2-3.

ومن 18/11/1971 م صدر قرار من الحكومة في ليبيا بانضمام لمعاهد لندن المعقودة في سنة 1954 م لمنع تلوث مياه البحر بزيت أو المزيج الزيتي ، حيث ترتب عليه بصدور قانون 8 لسنة 1973 م حرم على جميع السفن الليبية والأجنبية إلقاء الزيت والمزيج الزيتي في الموانئ المياه الإقليمية وذلك بفرض عقوبات مادية للمخالفين تتراوح ما بين الحبس والغرامة (2).

#### 4- التلوث بمخلفات الصرف الصحي.

مياه الصرف الصحي هي المياه المستخدمة في المنازل والمستشفيات والورش والمصانع ومحطات غسيل السيارات، إضافة إلى مياه الأمطار التي تؤدي إلى حدوث الأضرار بالحياة البحرية من خلال ما تحتويه هذه المياه من مواد عضوية وكيميائية وبنفطية وأحياء دقيقة ضارة مثل البكتيريا والطفيليات، إضافة لانبثاق روائح كريهة من الشواطئ(1).

وفي مدينة بنغازي توجد مصبات للمجاري بعضها قديم وبعضها حديث الإنشاء إلى الشرق من الميناء الواقع بالقرب من ميدان صلاح الدين وتوجد العديد من المصبات عبر الشاطئ المناظر للمنطقة السكانية حيث يتجمع حولها الفضلات.

ويمكن تحديد المحطات التي تصب فيها المجاري الخارجة من منازل مدينة بنغازي إلى 6 محطات موزعة كالاتي(2):

GT1-1 موجودة في منطقة الكيش ويوجد بها هبوط في الخط مما يؤدي إلى فيضان عند نادي الفروسية.

GT2-2 وهي محطة الرفع الرئيسية والمتوسط التدفق اليومي للمياه المجمع من سيد حسين والمناطق المجاورة لها وتبلغ حوالي 30.000 م<sup>3</sup> يوميا.

---

(1) محمد عبدا لله حويحي، " التلوث البحري بالنفط وإثارة مع دراسة للجهود المبذولة لحماية البحر المتوسط من التلوث "، مجلة العلوم الإنسانية، ع الثاني، 1991ف، زلتين، جامعة ناصر، كلية الآداب والتربية، ص 360.

(2) بشير عيسى اطلوبة، المرجع السابق، ص 11.

3- S22 توجد في منطقة ألبابري وهي شبكة أمطار ولكن تم ربطها مع المجاري نتيجة لحدوث هبوط في الشبكة الذي سبب في انبثاق روائح كريها في تلك المنطقة نظراً لأنها معدة أصلاً للأمطار وهي ليست عميقة كما في شبكات المجاري الأصلية .

4- شبكة M توجد بجانب مستشفى 7 أكتوبر وتصب مباشرة في البحر.

5- شبكة B توجد بمنطقة الفندق وتصب مباشرة في البحر.

6- شبكة S11 وشبكة L التي تتدفق في بحيرة 23 يوليو ويتدفق منها 80.000م<sup>3</sup> يومياً وهذا الرقم يتضاعف سنوياً وهي عبارة عن المياه المستخدمة من المنازل والورش وغيرها والتي تحدث مواد ملوثة للأحياء البحرية وحوض الميناء، ( لتوضيح أنظر الشكل رقم (3)).

ونتيجة لبعدها بحيرة 23 يوليو وبودزيره وعين زيانه عند مدخل ميناء بعد توسعة يجعل دورة التبادل المائي لتلك البحيرة وللميناء أطول بكثير عما كانت عليه والتي تستخلص كميات كبيرة من الأكسجين المذاب في مياه البحر لتحليل الفضلات العضوية التي تحتويها مخلفات المجاري وبالتالي يقلص محتوي الأكسجين في المياه تخوض الميناء إلى تهدد حياة الكائنات الحية بداخلها وتحولها منطقة ضحلة ، كما أن بطئ التبادل المائي داخل حوض الميناء نفسه يؤدي إلى تراكم تلك الرواسب والفضلات الصلبة التي لم تتحلل داخل الحوض مما تسبب في ركود المياه وتعفنها مع مرور الوقت وباستقرار تراكمها تؤدي إلى تدهور أقص الأعماق حيث أن التيارات الآتية الضعيفة لا تستطيع جرف تلك الرواسب خارج حوض الميناء وزيادة محتوى

المياه من المواد الكيماوية وخاصة الحمضية منها داخل الحوض ستؤثر على الخرسانات الأرصفة والحواف البحرية وجسر جليانة(1).

وتوجد محطة الكهرباء بجليانة التي تزيد من درجة حرارة المياه الساحلية ومياه الحوض التي تؤدي إلى تبريد المنشآت الصناعية المختلفة الموجودة على أرصفة الميناء مثل منشآت مصافي النفط (4) .

---

(1) حسين مسعود وبمدنية، جغرافية ميناء طرابلس الغرب ، المرجع السابق ، ص 150.

(2) الهادي مصطفى بولقمة، سعد خليل القزيري، الساحل الليبي ، المرجع السابق ، ص 356.

(1) بشير عيسى اطلوبه ، المرجع السابق ، ص 9، 10.

(4) الهادي مصطفى بولقمة ، سعد خليل القزيري ، المرجع السابق ، ص 355.

## 5- تردد البواخر القديمة على الميناء.

نتيجة لتردد البواخر القديمة على الميناء وما تسببه من مخاطر وإضرار البيئية وبشرية واقتصادية، اصدر مدير إدارة ميناء بنغازي البحري مذكرة بخصوص المشاكل المترتبة على مناولة تلك البواخر وخصوصاً التي يزيد عمرها عن 20 سنة والبواخر الغير مزودة بوسائل تفريغ إليه ، حيث تضمنت سر الم خاطر والإضرار التي تسببه البواخر القديمة سواء إضرار بيئية أو بشرية أو اقتصادية والتي منها (1) :-

- 1- تعرض منتجي المناولة والفرق الإنتاجية للمخاطر مثل سقوط روافع السفن القديمة والتي سببت في حدوث إعاقات جسدية لبعض العاملين وقد تؤدي أحياناً إلى الموت.
- 2- تسرب الزيوت من هذه السفن تؤدي إلى تلويث أحواض الميناء، كما تسبب في حالات انزلاق للعمال التي تؤدي في معظم الأحيان إلى حدوث إضرار جسيمة للعاملين.
- 3- حدوث إضرار بالبيئية البحرية نتيجة لرمي الفضلات من تلك السفن .
- 4- حجز أرصفة بالبضائع المفرغة لفترة أطول يقلل من كفاءة الأرصفة والطاقة الاستيعابية لها.
- 5- عدم وجود روافع للسفينة أو تعطلها يسبب في توقف الفرق الإنتاجية التي تقوم بتفريغ البضائع الواردة من السفينة.

ومن البواخر التابعة للبلدان الآتية مثل: تركيا واليونان وسوريا ومصر وبنما وقبرص وروسيا، " والجدير بالذكر أن تركيا وبنما وقبرص تأتي في مقدمة السفن المترددة على الميناء خلال السنوات الأخيرة من فترة الدراسة ، فمثلاً وصلت السفن التركية إلى (93 باخرة) سنة 2002م و(63 باخرة) سنة 2005م ودخلت (33 باخرة) من بنما سنة 2002م ووصلت إلى (53 باخرة) سنة 2005م و (44 باخرة) سنة 2007 م ، وان الهدف من التعامل مع هذه النوعية من البواخر هو هدف مادي من طرف الموردين والمصدرين ووكلائهم الملاحيين لتحقيق الأرباح تكاليف تأجير هذه السفن مع الغرامات المالية التي تفرض عليه تعتبر منخفضة أمام تأجير البواخر- الحديثة وذلك على حسب سلامة العنصر البشري والبيئي وسلامة

---

(1) حسين عبد النبي دنيون، مذكرة بخصوص الصعوبات والمشاكل المترتبة على مناولة السفن القديمة التي يزيد عمرها عن 20 سنة والسفن الغير مزودة بوسائل تفريغ إليه ، بتاريخ 1376/7/31 و.ر.



البضائع نفسها ، إضافة للخسائر المالية التي تتكبدها الشركة الاشتراكية للمواني في شكل زيادة في قيمة المصروفات على حساب الإيرادات المحققة.

ثانياً : المشكلات المتعلقة بالآلات والمعدات.

يوجد في ميناء بنغازي البحري حوالي 53 من آليات ( كما يتضح من الجدول (43) ) والتي منها 28 من الآليات الحديثة التي تتراوح سنة التصنيع ما بين سنة 2002م إلى سنة 2008م وقدرتها على حمل أوزان تتراوح ما بين (3 طن - 100 طن) وهي متخصصة في شحن وتفريغ الحاويات بالميناء ويوجد منها 4 آليات عاطلة عن العمل نتيجة لاعتمادها الكلي على تشغيلها بالكمبيوتر التي لا تتوافر لديها العمالة الفنية المتخصصة لكي تقوم بتشغيلها ، كما إنها لا تتوافر قطع الغيار حيث أنها تحتاج لوقت طويل في توفيرها ، إضافة لعدم ملائمة بين عدد الآلات المستخدمة في الميناء وضغط العمل .

وتبلغ أجمالي الآليات المعطلة في الميناء نحو 13 آلة أغلبها آلياته قد بسمة انتهى عمرها الافتراضي الأمر الذي يؤدي إلى كثرة أعطالها وحاجتها المستمرة إلى صيانة دورية وقطع غيار إلى لا تتوافر بورش الميناء(1).

و تظهر المشكلة في الميناء بتكدس تلك الآليات إلى تسبب في أزدحام داخل الميناء وتشوه مظهر الجمالي للميناء ( كما تشاهد من الصور الشكل (5) ) وتأخر وزيادة ساعات العمل في شحن وتفريغ الحاويات البرية التابعة لميناء بنغازي البحري ، مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي البحري ( بيانات غير منشورة ) بتاريخ 10-11-2009م ، ( لمزيد من التفصيل أنظر الملحق رقم (15) ).

ويمكن التغلب على تلك الصعوبات باتباع مايلي:

1- التنسيق بين الشركات المصنعة وإدارة الميناء في تدريب العمالة الوطنية في تشغيل الآلات الحديثة المتخصصة بالكمبيوتر.

2- توافر قطع غيار الآلات من الشركات المصنعة أو غير طريق وكلائها في المنطقة.

3- إجراء صيانة دورية للآلات المستخدمة في الميناء بشكل منتظم.

---

(1) مقابلة شخصية مع أ. فتحي الخفيفي، مدير العلاقات العامة، بميناء بنغازي البحري، بتاريخ 2009/4/21م.

جدول ( 43 )

عدد الآليات البرية المتابعة الميناء بنغازي البحري ( سنة تضييعها وقدرتها الاستيعابية )

سنوات التصنيع	العدد	قدرتها الاستيعابية بالطن	ملحوظات
2009	1	55	تعمل
2008	6	100-45	جميعها تعمل
2007	6	7 - 3	واحد عاطلة
2006	7	45 - 8	جميعها تعمل
2003	4	64 - 30	واحد عاطلة
2002	4	45 - 32	واحد عاطلة
1999	2	40	واحد عاطلة
1998	1	45	تعمل
1997	14	48 - 2.5	4 منها لا تعمل
1995	2	30	جميعها تعمل
1988	3	30-7	واحدة فقط تعمل
1981	1	28	تعمل
1979	1	3	لا تعمل
1976	1	3	لا تعمل

المصدر : من إعداد الباحثة اعتماد على كشف بياني عن الآليات .

شكل (5) تكديس الآليات والمعدات المعطلة في الميناء





ثالثاً: المشكلات الإدارية:

#### 1- تعدد الجهات العاملة داخل الميناء.

حالة ميناء بنغازي من المشكلات الإدارية مثل جميع الموانئ الليبية التي تتعدد فيه الأجهزة الاختصاصية مثل الأجهزة الأمنية والجمركية والإدارية وغيرها، وهي تتبع الجهات العامة التي لا تخضع للإدارة الميناء على الرغم من أنها تخص العمل اليومي فيه، كما أن قانون تأسيس الشركة الاشتراكية للموانئ رقم (21) لسنة 1985م ينص في أحد مواده على المسؤولية الميناء تخص إدارة الميناء(1) ، إلا أن كثرة ما تتطلب تلك الأجهزة من مستندات وتصريحات للإفراج عن البضائع تعرقل سير العمل مثل تصريح من الحجر الصحي أو الزراعي للإفراج عن البضائع بحيث تظهر الازدواجية في التعامل فمثلاً توافق احد الجهات وترفض الأخرى مما تسبب ازدحام للبضائع وتراكمه وانتظار السفن لفترة طويلة في الميناء يعطى انطباعاً سيئاً عن سمعته بين السفن الأجنبية المتعاملة معه.

#### 2- الحجر الصحي:

ينطبق ذلك على البضائع الغذائية الموردة إلى الميناء والتي تحتاج عند الإفراج عنه إلى شهادة صحية تفيد صلاحية تلك البضائع حيث يتم اخذ عينات من كل سلعة وتجري عليه عدة تحاليل والتي منها تحليل الفحص الإشعاعي للسلع والتي لم تتوفر في ميناء بنغازي لكي تتم معرفة سلامة تلك البضائع من الإشعاعي النووي المتسرب في البحار والمحيطات.

كما أن كثرة التحاليل المطلوبة تزيد من مدة انتظار النتيجة حيث تكون السلع أما إنها مخزنة بالميناء والتي تسبب تكديس للبضائع وعرقلة عملية المناولة للبضائع الأخرى أو إنها تترك على ظهر السفينة الناقلة التي تزيد من ازدحام للسفن الأخرى.

وعند الإفراج عن تلك البضائع يطلب قسم المناولة والتخزين من الوكيل ضرورة الإسراع في سحبها من ساحة الميناء وإتمام إجراءات الإفراج عنها حتى لا تتعرض البضائع للتلف فمثلاً تم إرسال أشعار بوصول والإفراج بتاريخ 13-12-2008م عن حاوية تحتوي على

---

(1) حسين مسعود أبو مدينة، المرجع السابق، ص 288.

مواد غذائية مثلجة التابعة لشركة بوعطني للمشروبات والإسراع في سحبها من ساحة الميناء حتى لا تتعرض للتلف.

### 3- مشكلة تأجير السفن عن طريق عقود مشارطة:

تقوم الوكالات الملاحية بإبرام عقود المشاركة بين الناقلين وأصحاب البضائع دون الاتفاق مع إدارة الميناء على الرغم من أن تلك العقود تحدد المدة الزمنية لعملية الشحن أو التفريغ والتي تتحمل فيها إدارة الميناء دفع غرامات مالية في حالة عدم تنفيذ تلك العقود خلال الفترة المحدودة التي قد تكون تكاليف عملية مناولة البضائع مرتفعة.

كما أن قصر المدة المتفق عليها في العقد بينهما تتطلب من إدارة الميناء تكليف العمال بالعم ل الإضافي وذلك بدفع أجور أعلى للعمال ، كما إن تأخر الوكالات الملاحية من استلام الشحن تنتج عنه مشاكل أخرى مثل تكس البضائع في عنابر السفينة أو على رصيف الميناء التي يعرضه للتلف.

رابعاً: مشكلة الاختناقات المرورية بالقرب من مدخل الميناء البري.

تظهر تلك المشكلة عند مدخل الرئيسي للميناء القديم باعتبارها عاملاً حيوياً في نقل الحاويات المحملة بالبضائع من الميناء إلى مواقع تسلمها وان أي تعطيل في حركة النقل بينها ستؤثر على عملية التفريغ التي تحتاج إلى وقت إضافي.

وتتعرض الشاحنات التي تقوم بعملية النقل إلى بعض الاختناقات المرورية خلال الفترة من الساعة الثامنة صباحاً حتى الثانية ظهراً والتي تحدث كما اشرنا سابقاً عند المدخل الرئيسي، وذلك لضيق الطريق واصطفاف سيارات المواطنين المترددين على المركز التجاري للمدينة بجوار مدخل الميناء حيث توجد المحكمة الرئيسية والمصارف وأغلب المؤسسات الإدارية ( كالجوازات والجمارك ) وتوجد كذلك المرافق ووكالات الشحن ومكاتب الخدمات (كالمحامين ومحري العقود) ، ولحل تلك المشكلة يقام مشروع لتوسيع الميناء الجديد وإلغاء التعامل مع الميناء القديم وذلك المشروع في طور التنفيذ (1) .

---

(1) مقابلة شخصية مع المهندس : حمد على المعداني ، رئيس مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي البحري.

## المبحث الثاني

مشروع التحديث للمخطط العام لميناء بنغازي البحري القديم.

قبل البدء في التعريف بالمشروع تحديث الذي يجري على المخطط العام لميناء بنغازي البحري القديم لابد من ألقاء نظره على الأوضاع القائمة للمخطط الحالي للميناء من الناحية التخطيطية والوظيفة والاقتصادية التي يجب أن يحدث عليه التغير وإلى تنعكس في تنفيذ مخططات المشروع المستقبلية .

أولاً :- الوضع الحالي لمخطط الميناء القديم:-

والدراسة ذلك نقوم بوضع عدة معايير المتمثلة في التي :-

1- الموقع الجغرافي للميناء القديم:-

فهو المنطقة المائية الواقعة ضمن حاجز الأمواج الحالي وتلك المنطقة التي تقع في منطقة البحيرة حتى الجسر المنشأ فوق الحوض للمياه الضحلة الموجودة من الناحية الشرقية والمنطقة المائية- المعروفة بالممر الملاحي خارج الميناء والتي تبدأ من مدخل الميناء على طول العلامات الملاحية(\*) المميزة للممر الملاحي حتى مسافة تصل إلى 2 كيلو متر، كما يقع الميناء على خط عرض 32.6 شمالاً وخط طول 20.3 شرقاً ومساحته 12 هكتار من اليابسة ، منطقة المخطاف : تقع بين عرض 23.7 ، 23.11 شمالاً وخطي طول 56.19 ، 19.59 شرقاً، وقاعها رملي وعمقاها تبلغ بين خطي مناسبة لرسو السفن المتوسطة والصغيرة (1).

2- حواجز الأمواج :-

يوجد حاجز الأمواج الشمالي الذي يبلغ طوله 2811م، وهو بحالة جيدة وحاجز الأمواج الغربي الذي يبلغ طوله 2070م حالة جيدة (2).

---

(\*) العلامات الملاحية: تحدد المسار الملاحي الآمن للسفن عند دخولها إلى الميناء.

(1) اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل - إدارة النقل البحري والموانئ، " مشروع تحديث المخطط العام للميناء بنغازي البحري - الميناء القديم والتقارير العام المبدئي للمشروع " ، مكتب الدالة للاستشارات الهندسية، 2007م، ص 14.

(2) المرجع السابق ، ص 14.

### 3- مرافق ومنشآت الميناء(1).

أ- العلامات الملاحية والمنائر:- توجد علامات المدخل أ رضية منها العلامة الخضراء عند مدخل الميناء وهي تعمل بصورة جيدة و العلامة الحمراء لا تعمل ، كما إنها لا توجد العلامات

الملاحية العائمة التي يجب توافرها لسلامة السفن عند دخولها للميناء رغم أنها معلنه دولياً ، أما المنائر فلا توجد إلا منارة واحدة يطلق عليه أسم ( منارة سيدي اخريش) فهي قديمة جداً وتحتاج إلى صيانة إلا إنهما تعمل بصورة جيدة.

ب- الأرصفة :- فهي تلك الأرصفة المنشأة من خراسانات تعلوها هامة الرصيف مقامة على أعمدة خراسانية قرب منسوب سطح البحر ، وتنقسم إلى مجموعات تتمثل في الآتي:-

1- الأرصفة ( 1، 2، 3) وهي بطول ( 1000م) و غاطس 91م، فجميعها بحالة سيئة تحتاج إلى استبدال بلاطة السطح ومعظم المصدات المطاطية وشماعات الرباط مفقودة .

2- رصيف رقم (4) يبلغ طوله ( 120م) و غاطس (5م) فهو بحالة سيئة تحتاج لاستبدال بلاطة السطح ومعظم المصدات المطاطية مفقودة وشماعات الرباط مكسورة .

3- رصيف رقم (5) بطول ( 100م) و غاطس (5م) فهو بحالة سيئة يحتاج لاستبدال بلاطة السطح ومعظم المصدات المطاطية مفقودة وشماعات الرباط مكسورة .

4- الأرصفة ( 6، 7، 8، 9) تتمثل بطول ( 500م) و غاطس ( 5.6م) لكل منهما، وحالة تلك الأرصفة جيدة إلا أنها تحتاج إلى رصف الساحات التي خلفها.

5- الأرصفة العائمة: يوجد بالميناء رصيف واحد عائم وهو بحالة سيئة لقدم عمره.

ب - المخازن والساحات المكشوفة:- يوجد بميناء القديم حوالي 9 مخازن تمت أزالته معظمها ، إما في الوقت الحالي توجد حوالي 3مخازن تستخدم في تخزين جميع أنواع البضائع، أما

---

(1)اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل - إدارة النقل البحري والمواني، " مشروع تحديث المخطط العام للميناء

بنغازي البحري - الميناء القديم والتقارير العام المبدئي للمشروع "، المرجع السابق ، ص 15-16.



الساحات المكشوفة تبلغ مساحتها حوالي 10.5 هكتار منها 6.5 هكتار مساحات مرصوفة وحوالي 4 هكتار غير مرصوفة تحتاج إلى رصف وصيانة.

1- البوابة الرئيسية : وهي مبني حديثة ومجهز بمكاتب أمنية للتحكم في الدخول والخرج من وإلى الميناء.

ج - المباني العامة: يوجد بالميناء عدة مباني (كما هي موضحة في الشكل (5)) منها:-

2- مبني الإدارة: وهو مبني قديم تمت له عملية الصيانة وتبلغ مساحة 2م780.

3- الورشة البرية: مبني قديم- يحتاج لصيانة- تبلغ مساحتها نحو 2م798، حيث يستخدم في إصلاح وصيانة المعدات والآليات البرية بالميناء .

4- الميزان: ستخدم لوزن الشاحنات إلا أنها لا يعمل.

5- مبني الكهرباء والمنائر الساحلية وهو عبارة مستودع قديم ومتضرر جداً.

6- مبني الأمن الصناعي والسلامة.

7- مبني المطعم والمقهى وصالة للمنتجين.

8- مبني الإخراجات العسكرية

9- مبني الشرطة

10- العيادة.

11- محطة البنزين.

12- مبني الجمارك.

كما يوجد بالميناء مباني أخرى بمساحات صغيرة وغالباً مباني قديمة إلا أنها تستخدم في أغراض الميناء بالكامل ، منها:-

1- مبني الحجز الزراعي.

2- مبني الجمعية والمرسى واللاسلكي.

3- مكاتب لجهات مختلفة: وهي مكاتب متنقلة مخصصة للجهات لها علاقة مباشرة بالميناء مثل السلع التموينية.

4- مكاتب بشركات الملاحة.

5- مبنى الجوازات والأمين.

6- مبنى المطافىي.

7- غرفة الغطاسون.

8- غرفة محولات كهربائية.

9- أبراج الإنارة : تحتاج إلى توفير أبراج أخرى جديدة.

10- دورات المياه .

ثانياً: المشروع المستقبلي للميناء.

-التعريف بالمشروع :

نتيجة لعمليات التطوير والتوسيع التي تقام في الوقت الحالي للميناء الجديد بالمرحلة الأولى والثانية من مشروع تنمية ميناء بنغازي البحري الذي أدى إلى نقل التدريجي للخدمات الميناء القديم لتحقيق الهدف الأساسي من المشروع وهو جعل الميناء القديم مرفأ سياحي يقدم خدمات سياحية وتجارية وبا اعتبارها واجهة بحرية للمدينة ، وذلك للمقومات الموجودة بالميناء القديم لجعله مرفأ سياحي فعال والتي منها(1).

1- قرب الميناء من مركز المدينة التجاري وكورنيش المدينة واعتبارها نقطة انتقال بين واجهتين المدينة.

2- يتوافر بالميناء المساحة المطلوبة لإنشاء العديد من المرافق السياحة والترفيهية .

3- توافر أرصفة بأطوال متعددة وأعماق مختلفة لاستقبال سفن الركاب واليخوت والقوارب بمختلف أنواعه .

ما يعرقل نمو المشروع وهو وقوع شركة البريقة و اتجاه خط الغاز المار بالموقع بتكليف مهندسين القائمين على المشروع بوضع حلول مبدئية تتمثل في إمكانية نقل رصيف شركة البريقة إلى الرصيف المقابل بالميناء الأوسط الجديد مع أخذ التدابير اللازمة من حيث الأمن والسلامة ، وقد قامت عدة دراسات على المشروع والتي من أهمهما:

أ - الدراسات البيئية:-

تهدف الدراسات البيئية إلى تقليل الآثار السلبية من العوامل الطبيعية وتعزيز الآثار الإيجابية فيه ، مثل دراسة تأثير حركة الرياح القبلي على موقع العمل ودراسة إشكال سطح الأرض لموقع الميناء من خلال إجراء تعديلات على الانخفاضات المكونة للبحيرات الطبيعية التي إنشاء عليه الميناء القديم .

---

(1) اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل - إدارة النقل البحري والموانئ، " مشروع تحديث المخطط العام للميناء بنغازي البحري - الميناء القديم والتقارير العام المبدئي للمشروع "، المرجع السابق، ص 27.

كذلك وضعت عدة توصيات للاهتمام بالعنصر البيئي من أهمها :-

1- عدم صرف المياه الملوثة و مياه الصرف الصحي بالمسطحات المائية داخل موقع المشروع.

2- مراقبة تسرب الوقود والمنتجات النفطية من المنصة النفطية التي تقع داخل الميناء.

3-مراقبة الشواطئ المحاذية للميناء.

4-عدم السماح للسفن القديمة بدخول إلي الميناء.

ب - الدراسات المعمارية للمشروع:-

لكي يتحقق الهدف الأساسي من المشروع الأبد من أبرز الشكل الحضاري للمدينة من خلال إظهار الطابع العام للمباني التي سوف تقام داخل المشروع، لذلك وضعت عدة مقترحاته من أهمها:-

ا- الإزالة: تعتمد على إزالة العديد من المنشآت القديمة داخل الميناء القديم لانتهاء العمر الافتراضي لها فمثلا إزالة المخازن الموجودة علي رصيف رقم 3 وقد تمت إزالة مبني الأمن والسلامة والورشة البرية وذلك لعدة أسباب منها:

1- إعاقة الحركة داخل موقع المشروع.

2 - التشوه العمراني للمشروع .

3 - إدخال إنشاءات حديثة بتكلفه صيانتها.

4 - وضع تصميم للفكرة العامة المقترحة للمشروع .

ب- الإحلال: يتم من خلال تغيير الوظائف السابقة للمباني القديم إلى مباني تقدم الخدمات للسياحة والتجارية للزوار مثل تحويل مخزن موجود علي رصيف رقم 2 إلي صالة للركاب مؤقتة

ج -الاستحداث: وذلك بتوفير أماكن رئيسية لخدمة المشروع(لتوضيح انظر الشكل (6))والتي منها:

1-البوابة الرئيسية.

2-مبني إدارة ميناء بنغازي البحري.

3-ساحة (وهي مخططة الإقامة برج).

4-صالة للركاب.

5-مبني متعدد الأغراض مثل:مبني امن المنفذ،مسجد،مبني للشرطة والجوازات،...الخ)

6-مبني اليخوت.

# النتائج والتوصيات

## النتائج

لقد توصلنا في بحثنا هذا إلى عدة نتائج وهي:

أن الظروف الطبيعية والبشرية لعبت دوراً هاماً في نشأة الميناء من خلال عدة عوامل أهمها : العامل الطبيعي المتمثل في وجود لسان صخري يمتد في مياه البحر مع بعض الجزر بالإضافة للموقع الجغرافي الذي يتميز بظهير ونظير جيدين : فنظيره هو موقع الميناء على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط الذي يتميز بهدوء مياهه وصلاحيته للملاحة طول العام مما جعلها حلقة وصل بين ليبيا والموانئ المناظرة في شمال شرق البحر المتوسط الذي ساعد على استمرار نشاط التجارة الخارجية بالميناء والتي أظهرت بان الميناء يمتد إلى مدينة الكفرة وفي بعض الأحيان يمتد حتى السودان كما هو الحال في امدادات الإغاثة فهو يتمثل في ارتباط مدينة بنغازي بشبكة طرق جيدة تربطها بمدن الشرقية والغربية في ليبيا.

كما أثرت الظروف البشرية في نشأة وتوسيع الميناء من خلال إقامة المشاريع التنموية بعد الاستفادة من العائدات النفطية ، حيث وضعت خطة قصيرة الأمد تما فيها تركيب رصيف عام جديد بطول 110 متر وغطس 6 أمتار لكي يستوعب 3 سفن في وقت واحد كما وضعت خط طويل المدى التي من خلالها وضعت الخطة الخماسية (1976-1980م ) لزيادة تطوير وتوسيع الميناء وزيادة قدرته على استيعاب الحركة التجارية المزدهرة في المنطقة الشرقية من ليبيا.

كما وضعت خطة التحول (1981-1985م ) لتحسين العمل على زيادة حجم التبادل التجاري بين ليبيا ودول العالم ووضعت خطة طويل المدى (1986-1990م ) لتحسين وتطوير الميناء من خلال ارتباطها بالظهير.

وثبت أن للميناء جذور تاريخية أدت لنموه وتطويره ، حيث ترجع نشأته إلى العهد الإغريقي الذي ارتبطت فيه نشأة مدينة بنغازي بوجود لسان صخري يمتد داخل البحر ويتصل بميناء داخلي يسمح لرسو السفن التجارية والحربية حيث صدرت منتجات المنطقة الشرقية في ليبيا إلى العالم اليوناني ، واستمرار الحياة في المدينة هو ارتباط الميناء بوظيفته كقلعة حربية يخدم مصالحهم إلا أن زحف الرمال عليه ومضايقة القبائل الليبية للإغريق أدى إلى نقل الميناء

إلى موقع جديد يبرز في البحر ويفصلها عن المستنقع ليكون مينائها بجانبها ثم قضى على الإغريق ليقوم حكم البطالمة.

حيث ازدهمت مدينة بنغازي بالسكان إثناء الحكم البطلمي وازدهرت أسواقها بمختلف أنواع البضائع القادمة عبر ميناء بنغازي مما زاد من نشاطه التجاري وتوسيعه إلا إنه دمر بسبب احتياج الجراد للمدينة وانتشار الوباء بالسكان مما زاد الأمر سوءً هو حصار الجيوش المعادية للقضاء على البطالمة حيث دمر الميناء لينتقل الحكم إلى يدي الرومان سنة 96 ق.م التي احتفظ فيه الميناء ببعض الأنشطة التجارية التي لم يتمكن من خلاله الميناء إلى الوصول للمستوى التي كانت عليه إثناء العهد البطلمي حيث كان الاهتمام متمركزاً على موانئ إقليم طرابلس.

ثم جاء الفتح الإسلامي لبرقه في عهد عمر بن العاصي سنة 642 م حيث أزد هرت تجارة الملح في العهد العثماني الأول وذلك لسهولة نقلها عبر ميناء بنغازي من وسط الملاحات الكبرى المتمثلة في " سبخة السلماني وسبخة الكيش وسبخة سيدي يونس " مما شجع على استقرار التجار القادمون من طرابلس ومصراته وبعض السكان الفقراء في مدينة بنغازي وعادت الحركة التجارية بالميناء لتزدهر بها المدينة.

ثم جاء العهد القرمانلي الذي شهد استقرار الأوضاع السياسية في الإقليم ففي عهد علي باشا (1754-1794م) أزد هرت التجارة بين ميناء طرابلس وميناء بنغازي وفي الخارج مع تونس وتركيا إلا أن تدمير الأسطول البحري الليبي من قبل انجلترا وفرنسا إلى جانب الفوضى التي عمت المدن الليبية من أجل الصراع على السلطة وفرض الضرائب أدى ذلك إلى انتهاء الحكم القرمانلي بتدمير الميناء.

وبدأ العهد العثماني الثاني (1835-1912م) حيث قام علي باشا في سنة 1869م بتطوير الميناء لأول مرة من خلال تنظيمه من الرواسب المتركمة والشعب البحرية وجرف الرمال وبقايا السفن المتحطمة عند مدخل الميناء لتسهيل دخول وخروج السفن ووضع سفينة حربية لمراقبة شواطئ الميناء وتم بناء رصيف صناعي داخلي للميناء قرب الجمارك، ومع زيادة الحركة التجارية فيه زاد دخل الحكومة العثمانية الأمر الذي ساعد علي شراء علامتين



ثابتين وضعتها عند المدخل لسلامة السفن عند دخوله وخروجه وأنشأت فناره لإرشادها وإقامة المخازن للبضائع إلى جانب اهتمامهم بالمنتجات المحلية لغرض تصديرها.

واستمر ذلك الازدهار حتى وقوع الاحتلال الإيطالي التي انهارت معه تجارة القوافل وأهملت الأراضي الزراعية التي يعتمد عليهما في تصدير البضائع عبر الميناء ، وبعد ذلك حظي الميناء بعناية كبيرة لاعتمادهم عليه ففي نقل الجنود والمعدات العسكرية نتيجة للوضع السيئ التي كانت عليه الطرق البرية وخشيتهم من العمليات الفدائية التي يقوم بها المجاهدون وعلى اعتبار الميناء هو اقرب نقطة تربط ليبيا بإيطاليا حيث قاموا بتطوير الرصيف الصغير الذي أنشأته الأتراك لحماية السفن من الأمواج وإنشاء ميناء عميق لكي يستخدم في المجال الحربي والعسكري وإنشاء الرصيف الخارجي ورصيف جليانة وأقيم مشروع لتطوير المرفأ الطبيعي على بعد 10 كيلو متر جنوب المدينة ذو اتساع كبير لرسوا السفن ثم دمر الميناء إثناء الحرب العالمية الثانية.

وبعد الحرب العالمية الثانية وضعت ليبيا تحت الانتداب البريطاني الذي قامت فيه بتطهير الميناء من الألغام ورفع القطع الغارقة وتعميق الممر المائي ورفع حاجز الأمواج لتتمكن السفن الكبيرة من الدخول إلى الميناء ، ثم جاءت حكومة الاستقلال التي قامت بتطوير الميناء التي قامت به شركة ارشيردون عام 1965م حيث شملت على تطوير الميناء الداخلي وبناء الميناء الخارجي من خلال إنشاء حاجز الأمواج الخارجي لمسافة قدرت بحوالي 1200 متر لسد الأمواج من ناحية الشمال ويمتد على الاتجاه الشمالي الشرقي والجنوبي الغربي، إنشاء رصيف خاص بناقلات النفط وإنشاء ثلاثة أرصفة على الميناء الخارجي : الأول بطول 320 متر، والثاني 280 متر والثالث 68 متر وجميعها مفتوحة نحو الشمال وإنشاءات العوامات والإشارات الملاحية الدالة على الأعماق.

وفي سنة 1969م ضعت ثورة الفاتح مخططات لتطوير وتوسيع الميناء من خلال وضع خطة قصيرة الأمد لتكوين رصيف عام جديد طوله 110 متر وغطس 6 أمتار ليستوعب 3 سفن في وقت واحد وتشغيل الميناء مدة 24 ساعة ، ووضعت خطة طويلة الأمد من خلال وضع الخطة الخماسية (1976-1980م) لتوسيع الميناء لكي يستوعب الزيادة الكبيرة في حجم البضائع الواردة من ناحية الجانب الغربي والشمال الغربي ووضعت خطة التحول (81-1985م) بهدف وضع إستراتيجية التجارة الخارجية بالميناء، كما وضعت خطة على المدى الطويل (86-1990م) لتطوير الميناء من خلال تحويل المساحات

الخلفية إلى أرصفة للحاويات المتخصصة وأرصفة لشحن السائب ووضعت خطة على المدى الطويل (91-1995م) لمراجعة الأعمال السابقة ، وخطة أخرى على مدى الطويل (96-2005م) لتوسيع الميناء وإضافة 150 متر من رصيف لشحن الأفقي.

أما سنة 2007م قامت الدولة بوضع مشروع جديد هدفه تحويل الميناء بنغازي القديم إلى مرفأ سياحي وتجاري ونقل جميع الأعمال التي يقوم به الميناء القديم (الرئيسي) إلى ميناء بنغازي الجديد وفي ميناء بنغازي (الأوسط) يتم تنفيذ مشروع الحاويات المتطورة بالحاسب الآلي.

أما بخصوص التجارة الخارجية في ميناء بنغازي هي مرآة تعكس التطور الاقتصادي في مدينة بنغازي خاصة والمنطقة الشرقية عامة على اعتبار أن النشاط التجاري هو أهم الأنشطة الاقتصادية التي تخدم اقتصاديات المدينة بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

حيث ساهم تصدير النفط ومشتقاته عن طريق ميناء بنغازي في توفير العائدات المادية إلى استفادة منه الدولة في تطوير المدينة ومعظم المدن الشرقية من خلال إنشاء المباني السكنية والخدمية والصحية والتعليمية وغيرها، أتاح بذلك فرص عمل للشباب في ليبيا وجذب للأيدي العاملة الأجنبية الذي زاد معه عدد السكان في المدينة وزاد بذلك الطلب على البضائع الواردة التي أزد هرت معه حركة التجارة الخارجية في الميناء والمدينة وسد حاجات المنطقة الشرقية من ليبيا، مما جعل قدرة الميناء لا تتماشى مع الزيادة المضطردة لحركة التجارة الخارجية فوضعت الدولة سياسية التقشف في فترة المثنيات التي كانت تهدف فيه إلى تخفيض نسبة الواردات واقتصادها على الضروريات فقط المتمثلة في السلع الأساسية مثل الدقيق والأرز والسكر وغيرها والتي يتم استيرادها من قبل الجهات الحكومية فقط .

وفي فترة التسعينات فرض الحصار الجوي على ليبيا وتجميد أمواله في البنوك الأجنبية مما أثر ذلك على الوضع الاقتصادي والتجاري في الدولة وانعكس ذلك على انخفاض كمية الواردة عن طريق ميناء بنغازي كحال باقي الموانئ الليبية.

وبعد الانفتاح على العالم الخارجي في مطلع الألفين زاد الطلب على بضائع آخر مكملة للبضائع الأساسية مثل الأجهزة الكترونية والمنزلية.. الخ مما شجع التجارة على الاستيراد عن طريق ميناء بنغازي الذي كان مؤشراً على تنامي الحركة التجارية في المدينة وضواحيه، كما

انخفضت بعض أنواع البضائع الواردة وخصوصاً استيراد السيارات نتيجة للجؤ التجار إلى استيرادها عن طريق موانئ أخرى مثل ميناء الخمس ومينائي مصراته ودرنه لتدخل عن طريق البر إلى مدينة بنغازي وضواحيها لتهرب من الضرائب والتعقيدات الجمركية التي تفرض في ميناء بنغازي.

إما في سنة 2007م وضعت الدولة مشاريع سكنية تنفيذ في ضواحي المدينة لتخفيف الضغط عليه وإقامة إصلاحات للمباني التي تقع في الشوارع الرئيسية ومن خلال ذلك تم استيراد جميع المواد اللازمة في تنفيذ تلك المشاريع عن طريق ميناء بنغازي.

## التوصيات

- 1- نظراً لموقع الجغرافي المميز لميناء بنغازي بالنسبة للقارة الأفريقية لابد من وجود شبكة طرق جيدة تربط الميناء بدول أفريقيا في اتجاه الجنوب.
- 2- منع تصدير السلع المحلية في شكل صفقات تجارية من قبل التجار التي يحرم منها السوق المحلي والتركيز على الصناعات التصديرية التي تملك المنطقة الشرقية من ليبيا ميزة تنافسية في إنتاجها وتصديرها ، بحيث تكون هناك دراسات مبنية على أسس علمية تبحث في كيفية تنمية مواردها المحلية للتنوع في الصادرات.
- 3- على الرغم من التحسن الملحوظ في التعامل مع بعض الدول العربية إلا أن البضائع الواردة وخصوصاً من المواد الغذائية مرتبطة بدول أوروبا، لذلك لأبد من أن تكون المنتجات العربية تسد فجوة كبيرة من واردات الميناء لقيام تكامل اقتصادي عربي ولقليل الاعتماد على الدول الأوروبية.
- 4- إنشاء مقر خاص بالميناء لصيانة الألات والمعدات الحديثة ، وتكثيف البعثات لتدريب الأيدي العاملة الفنية على كيفية استخدام وصيانة تلك الآلات حتى تتماشى مع الأساليب المتبعة بالموانئ العالمية في عملية الشحن والتفريغ بالميناء.
- 5- وضع قوانين صارمة للحد من التلوث البيئي للشواطئ القريبة من ميناء بنغازي أو داخل مياه البحر سواء من قبل السكان والسائحين أو من قبل أصحاب السفن المترددة على الميناء.
- 6- تسهيل المعاملات الجمركية والأمنية وغيرها لترغيب التجار بالتعامل مع الميناء.



## قائمة المراجع

### أولاً: الكتب.

- 1- ابروشين ، تاريخ ليبيا في العصر الحديث في منتصف القرن السادس عشر مطلع القرن العشرين، ت: عماد حاتم ، طرابلس، مركز الجهاد للدراسات التاريخية ، ط. الثانية ، 2005م .
- 2- ابن خلدون ، عبدالرحمن، (مقدمة) تاريخ ابن خلدون ، بيروت ، دار الكتاب اللبناني ، ط. الثالثة ، 1967م .
- 3- ابولقمة، الهادي ، سعد خليل القزيري، ساحل الليبي ، سرت، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط ، الأولي ، 1997م .
- 4- ابوالعز، محمد صفي ، جيومورفولوجية قشرة الأرض، بيروت، دار النهضة العربية ، 1991م .
- 5- ابوالعينين، حسين سيد أحمد ، جغرافية البحر والمحيطات، الإسكندرية، مؤسسة الثقافية الجامعية ، 1989م .
- 6- أ.د كوبر، جغرافية النقل البحري، ت: محمود ربيع عبدالله الملط، الإسكندرية، منشأة المعارف والأكاديمية العربية للنقل البحري ، 1998م .
- 7- البرغوثي ، عبداللطيف محمود، التاريخ الليبي القديم منذ أقدم العصور حتى الفتح الاسلامي ، بنغازي ، منشورات الجامعة الليبية، 1971م .
- 8- اروسي، ثوري ، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911ف، ت: خليفة محمد التليسي، بيروت، دار الثقافة ، 1974ف.
- 9- اشتوي، نوري عمر ، التجارة البحرية في ولاية طرابلس الغرب ، في العهد العثماني الثاني 1835-1911م ، طرابلس، منشورات مركز الجهاد الليبيط. ط. الأولي، 2005م .

- 10- البكار، طاهرة خلف ، الإدارة العثمانية في طرابلس الغرب 1842-1911 م ، طرابلس، مركز الجهاد للدراسات التاريخية ، ط . الأولى ، 2005م .
- 11- التليسي، خليفة محمود، ليبيا اثناء العهد العثماني الثاني، طرابلس- ليبيا، دارالفرجاني، 1971م .
- 12- الأثرم ، رجب عبدالحميد ، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي- من القرن السابع ق.م. وحتى بداية العصر الروماني ، منشورات المنشأة الشعبية ، ط . الثانية ، 1975م .
- 13- القلال ، حمد محمد ، سنوات الحرب والإدارة العسكرية البريطانية في برقة (1939-1949 م ) ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس ، ط . الأولى ، 2003م .
- 14- المقيلي ، محمد عياد ، مقدمة في الطقس والمناخ، طرابلس، منشورات الجامعة المفتوحة ، ب. ط ، 1993م .
- 15- الورتيلاني ، الحسين بن أحمد ، نزهة الأنظار في فصل علم التاريخ والأخبار ، بيروت، دار الكتاب العربي ، ط . الثانية.
- 16- الأحول ، خليفة سالم، وثيقة تبين عملية توسيع الميناء، بحوث ومقالات في مصادر التاريخ ليبيا ، طرابلس ، مركز الجهاد للدراسة التاريخية، ط . الأولى ، 2007م .
- 17- المهدي ، إبراهيم أحمد ، حكاية مدينتي بنغازي: دراسة وثائقية ، بنغازي منشورات جامعة قاريونس ، ط . الأولى ، 2008م .
- 18- المهدي، محمد المبروك ، جغرافية ليبيا البشرية ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، ط . الثالثة ، 1989م .
- 19- بازامة ، محمد مصطفى، بنغازي عبر التاريخ، ج. الأول ، بنغازي ، دار ليبيا للنشر ، ط . الأولى ، 1967ف.
- 20- بن موسي ، تيسير ، المجتمع العربي الليبي في عهد العثماني ، طرابلس ، دار العربية للكتاب، 1988م .

- 21- بن محمود,خالد رمضان، الترب الليبية: تكوينها- تصنيفها- خواصها- إمكاناتها الزراعية ، طرابلس ، منشورات جامعة الفاتح، ط. الأولى،1995م .
- 22- بالحاج, عبدا لله سعيد ، ميناء عدن : دراسة في جغرافية الموانئ ، صنعاء ، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط. الأولى 1996م .
- 23- تشايلد , جولد ، تاريخ مدينة بنغازي ،ت: صالح جبريل ، بنغازي، دار الكتب الوطنية ، ط. الثانية ، 2003م
- 24- تيجاني, الديركو، بنغازي في العقد الثاني من القرن العشرين ،ت: روؤف محمد بن عامر، بنغازي، الوكالة الليبية للترقيم ،ط. الاولى ،2003 م.
- 25- جوده حسين جوده ،ابحاث في جيومورفولوجية الاراضى الليبية، ط 1 ، الجزء الاول ,منشورات الجامعة الليبية،بنغازى ،كلية الاداب،1973م .
- 26- جوز رايت ، تاريخ ليبيا يا منذ اقدم العصور،ت: عبدالحفيظ الميار، أحمد البازورى طرابلس، منشورات دار الفرجاني ، ط . الأولى، 1972م .
- 27- حبيب،عزيز محمد ، ليبيا، القاهرة ، مكتبة الانجلو المصرية ، ط. الأولى ، 1973م .
- 28- حمدان, جمال ، جغرافية المدن ، القاهرة، عالم الكتب، القاهرة ، 1977م .
- 29- خشيم ، على فهمي، الحاجية من ثلاث رحلات في البلاد الليبية ، طرابلس، دار مكتبة الفكر، ط . الأولى ، 1974م .
- 3-- رود لفواميكاكي ، طرابلس الغرب تحت حكم الاسرة القرمانلي ، ت: طه فوزي، طرابلس ، معهد الدراسات العربية ، 1961م .
- 31- فرانسيسكو كور، ليبيا اثناء العهد العثماني ، ت : التليسي، طرابلس،المنشأ العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1984م .
- 32- قيرو ، شارل، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى القدوم الايطالي ، ت: محمد عبدالكريم الوافي ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الثالثة ، 1994م .



33- مانغروني ، كاميللو ، العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا، ت : إبراهيم أحمد المهدي، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، ط. الأولى ، 1992م .

34- لامه , محمد عبدالله ، سهل بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الأولى، 2003م .

35- نصحي ، إبراهيم ، نشأة قوريني وشقيقتها ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الثالثة، 1997م .

### **مجلات والبحوث العلمية**

1- أبوزيان، أحمد مصطفى، "حفريات مدينة يوسبريدس"، مجلة البحوث التاريخية، السنة السادسة عشر، ع. الثاني، يوليو - 1994م .

2- اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل - إدارة النقل البحري والموانئ ، " مشروع تحديث المخطط العام للميناء بنغازي البحري - الميناء القديم والتقارير العام المبدئي للمشروع "، مكتب الدالة للاستشارات الهندسية ، 2007م .

3- الخفيفي ، فتحي ابريك ، " منارة بنغازي عبر التاريخ"، مجلة المرفأ، ع . الحادي عشر، شهر ناصر 2002م ، مصراته ، الشركة الاشتراكية للموانئ.

4- الخفيفي، فتحي ابريك ، "ميناء بنغازي البحري"، مجلة المرفأ ، مصراته، الشركة الاشتراكية للموانئ، مصراته ، ع . العشرين، شهر الفاتح 2009م .

5- الزاوي، جابر، " تلوث البحار بالزيت والآثار المترتبة عليه "، ندوة علمية عن تلوث البيئة ومشكلاتها في الوطن العربي، القاهرة، جامعة الدول العربية، 1986م ، بنغازي البحري - الميناء القديم والتقارير العام المبدئي للمشروع.

6- الشركة العامة للكهرباء ، مكتب الشؤون الفنية، 1989م ، (بيانات غير منشورة).

7- الشركة الاشتراكية للموانئ ، تونس ، مطبعة فوني .

8- القزيري، سعد خليل، وآخرون، "دليل الأطلسي البحري الجماهيرية العظمى "، المكتب الاستشاري للتخطيط الإقليمي والحضري، بنغازي، 1991م ، (غير منشور).

- 9- الطنطاوي , عطية , " موارد المياه في ليبيا " , المكتب المصري لتوزيع والمطبوعات.
- 10- القطاعات الاقتصادية والاجتماعية في خطة التحول 1981 – 1985م , ج. الثاني .
- 11- اطلوبة، بشير عيسى ، " تلوث أحوض الموانئ والشواطئ البيئية المحيطة بها" ، طرابلس، المؤتمر الأول لعلوم.
- 12- الهيئة العامة للمياه ، مكتب الشؤون الفنية " زيارة ميدانية في 2004م ، ( بيانات غير منشورة).
- 13- الهيئة الوطنية للمعومات والتوثيق ، الإدارة العامة للإحصاء والتعداد ، الإحصاءات الحيوية: 1982-1995-1998م ، طرابلس : د.ت.ل.
- 14- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط ، مصلحة الإحصاء والتعداد الإحصاءات الحيوية ، 1980م ، طرابلس 1983م .
- 15- أمانة التخطيط ، مصلحة الإحصاء والتعداد الهجرة الداخلية ، 1973م .
- 16- المرشد البحري ، مجلة المرفأ ، ع . التاسع عشر ، الطيف 2009م .
- 17- ج.ع.ش.ش. ع ، أمانة التخطيط الإحصاء والتعداد ، النتائج ال نهائية للتعداد العام للسكان لسنوات الآتية، 1973- 1984م .
- 18- حويحي ، محمد عبدالله، " التلوث البحري بالنفط وإثارة مع دراسة للجهود المبذولة لحماية البحر المتوسط من التلوث" ، مجلة العلوم الإنسانية ، ع . الثاني، 1991م ، زيتن ، جامعة ناصر، كلية الآداب والتربية.
- 19- دنبون، حسين عبدالنبي، "مذكرة بخصوص الصعوبات والمشاكل المترتبة على مناولة السفن القديمة التي يزيد عمرها عن 20 سنة والسفن الغير مزودة بوسائل تفريغ إلية " ، بتاريخ 1376/7/31و.ر.
- 20- دراسة تخطيط النقل على المستوى الجماهيرية ، التقرير النهائي 1985م .
- 21- عوض، عادل ، " التخطيط البيئي للمدينة العربية وعلاقته بالسلامة الصحية " مجلة المدينة العربية ، الكويت ، منظمه المدن العربية ، ع . 36 ، السنة الثامنة .

- 22- غزل , أحمد رجب ، " أكتشاف جديد لمقابر من العصر الروماني في منطقة سيدي حسين"، مجلة كلية الاداب، السنة 31م ، ع . السادس ، 1974م .
- 23- فرديك، هاريس، مارتن وفورهير وشركاه، " دراسة تخطيط النقل على مستوى الجماهيرية التقرير النهائي"، 1985م .
- 24- ليبيا في 30 عاماً ، التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية 1969-1992م .
- 25- محمود، حلف الله، "حوض بنغازي" ، مجلة الماء والحياة , أمانة السدود والموارد المائية ، ع . الثاني , السنة الثالثة , أكتوبر طرابلس 1977م .
- 26- كشف بياني عن الآليات البرية التابعة البحر، بيانات غير منشورة لميناء بنغازي البحري ، مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي، بتاريخ 10-11-2009م .
- 27- محطة القوارشة المعالجة وتنقية مياه الصرف الصحي، مكتب الشؤون الإدارية والتدريب، (بيانات غير منشورة) .
- 28- وزير النقل البحري ، جامعة قاريونس – بنغازي والكلية بالبيضاء، محاضرة عن دور النقل البحري في خطة التنمية، الجمهورية الليبية، 1976م .

## **الرسائل العلمية :-**

- 1- أبو مدينة ، حسين مسعود ، " المواني الليبية " ، ليبيا- مصراتة، منشورات الشركة الاشتراكية للمواني ، رسالة ماجستير , 1999م .
- 2- النعيمشي، عبدالله بن محمد ، "مواني المملكة العربية السعودية على الخليج العربي"، دراسة في جغرافية بالمواني، جامعة الأمام محمد الإسلامية، كلية العلوم الاجتماعية، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، 1990م .
- 3- سليمان، الطاهر محمد على ، "النقل ودوره في نقل الركاب في مدينة بنغازي في الفترة من 1970-1998م " ، جامعة قاريونس ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، 2001م .

## **المقابلات الشخصية:-**

- 1- مقابلة شخصية مع المهندس : حمد على المعداني ، رئيس مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي البحري ، بتاريخ 2009/11/14م .
- 2- مقابلة شخصية مع أ. فتحي الخفيفي، مدير العلاقات العامة، بميناء بنغازي البحري، بتاريخ 2009 /4/21 م .
- 3- مقابلة شخصية مع الربان : فوزي محمد ماضي، مدير التفتيش البحري، بتاريخ 2009 /5/20 م .

**الملاحق**

الملحق (1)

يوضح التوزيع الجغرافي لجنسيات السفن المفر

غة بميناء بنغازي البحري خلال عام 1999ف

نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
29.7	18.3	141	ليبيا	الدول العربية عددها (10)
	0.5	4	المغرب	
	0.8	6	الجزائر	
	0.1	1	مصر	
	2.5	19	لبنان	
	1.2	9	سوريا	
	6.0	46	الإمارات	
	0.1	1	السعودية	
	0.1	1	الكويت	
	0.1	1	قطر	
30.7	5.2	40	إيطاليا	الدول الأوروبية
	11.0	84	مالطا	
	6.6	60	انتيجوا	
	0.5	4	سويسرا	
	0.3	2	فرنسا	
	0.8	6	هولندا	
	1.0	7	ألمانيا	
	1.6	12	الدانمرك	
	0.1	1	اليونان	

	0.4	3	البرتغال	
	0.6	5	بريطانيا	
	0.1	1	النرويج	
	0.1	1	سلوفانيا	
	0.8	6	رومانيا	
	0.1	1	لتوانيا	
	0.1	1	بلغاريا	
	0.5	4	أوكرانيا	
	0.5	4	كرواتيا	
	0.1	1	جورجيا	
	0.3	2	روسيا	
	3.0	23	إيران	
	6.0	46	تركيا	
	3.0	24	قبرص	
	3.2	25	سنغافورة	
18.7	2.1	16	باكستان	الدول الآسيوية
	0.1	1	سيرلانكا	
	0.8	6	الصين	
	0.3	2	الفلبين	
	0.1	1	كمبوديا	
	0.1	1	ماليزيا	
	0.1	1	ساوتومي	
1.7	1.6	12	ليبيريا	الدول الأفريقية

19.2	10.0	72	بنما	أمريكا الشمالية والوسطى
	3.2	25	باما	
	0.8	6	بيليز	
	0.1	1	هندوراس	
	0.1	1	جزر المارشال	
	5.0	37	سان فنيسنت	

### الملحق (2)

يوضح التوزيع الجغرافي لجنسيات السفن المفرغة بميناء بنغازي البحري خلال عام 2001ف

نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
24.97	19.03	125	ليبيا	الدول العربية
	0.15	1	تونس	
	0.15	1	الجزائر	
	0.76	5	مصر	
	0.91	6	لبنان	
	1.22	8	سوريا	
	2.74	18	الإمارات	
	6.39	42	إيطاليا	
	8.83	58	مالطا	
	2.74	18	الدانمرك	
	1.07	7	هولندا	
	0.15	1	ألمانيا	
	0.61	4	اليونان	



34.88	0.91	6	كرواتيا	الدول الأوروبية
	11.42	75	انتيجوا	
	1.07	7	بريطانيا	
	0.47	3	سويسرا	
	0.47	3	البرتغال	
	0.15	1	رومانيا	
	0.36	2	أوكرانيا	
	0.15	1	جورجيا	
	0.15	1	النرويج	
22.2	11.26	74	تركيا	الدول الآسيوية الغير العربية
	4.11	27	قبرص	
	4.26	28	إيران	
	0.30	2	ماليزيا	
	0.30	2	سنغافورة	
	0.61	4	الصين	

نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
0.76	0.15	1	كوريا . ش	الدول الأفريقية الغير العربية
	0.30	2	هونج كونج	
	0.30	2	الهند	
	0.61	4	كمبوديا	
0.76	0.76	5	ليبيريا	

16.59	6.24	41	بنما	دول أمريكا الشمالية والوسطى والجنوبية
	5.33	35	باما	
	4.57	30	سان فينست	
	0.15	1	هندوراس	
	0.15	1	بليزا	
0.15	1	بوليفيا		
0.61	0.61	4	استراليا	

### الملحق (3)

يوضح التوزيع الجغرافي لجنسيات السفن المفرغة بميناء بنغازي البحري خلال عام 2003ف

نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
6.06	2.7	15	ليبيا	الدول العربية
	0.76	5	تونس	
	1.36	9	مصر	
	0.61	4	لبنان	
	0.15	1	سوريا	
	0.15	1	الأردن	
	0.76	5	المغرب	
33.73	8.03	53	ايطاليا	الدول الأوروبية
	11.04	73	مالطا	
	1.21	8	الدانمرك	
	1.36	9	هولندا	

	0.15	1	ألمانيا	
	2.42	16	اليونان	
	0.76	5	كرواتيا	
نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
	1.51	10	لوكسمبرج	
	0.76	5	بريطانيا	
	0.15	1	اسبانيا	
	1.66	11	البرتغال	
	0.45	3	أوكرانيا	
	2.42	16	جورجيا	
	0.30	2	النرويج	
	1.15	1	البانيا	
	1.36	9	روسيا	
	16.34	108	تركيا	
	4.08	27	قبرص	
	3.80	25	إيران	
	0.30	2	منغوليا	
	0.15	1	الفلبين	
	0.45	3	الصين	
	0.45	3	كوريا الشمالية	
	0.30	2	كوريا الجنوبية	
	0.15	1	كمبوديا	
	1.66	11	ج. تايمان	
29.04				الدول الآسيوية (غير عربية)

	1.21	8	ج. المرشان	
	0.15	1	ج. سايان	

29.35	11.95	79	انتيجوا	الأمريكتين الشمالية والجنوبية وأمریکا الوسطى
	4.99	33	باما	
	6.66	44	بنما	
	5.45	36	سان فينست	
	0.30	2	بوليفيا	
1.82	1.82	12	ليبيريا	الدول الأفريقية غير عربية

#### الملحق (4)

يوضح التوزيع الجغرافي لجنسيات السفن المفرغة بميناء بنغازي البحري خلال عام 2005ف

نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
15.82	11.78	67	ليبيا	الدول العربية
	1.58	9	مصر	
	2.28	3	سوريا	
	0.18	1	المغرب	
21.47	9.67	55	مالطا	الدول الأوروبية
	3.69	21	ايطاليا	
	3.00	17	قبرص	
	0.18	1	اليونان	
	0.53	3	هولندا	

	0.88	5	اوكرانيا	
	0.18	1	سويسرا	
	1.41	8	جورجيا	
	0.70	4	البرتغال	
	1.23	7	روسيا	
19.16	11.07	63	تركيا	الدول الآسيوية (غير عربية)
	0.18	1	تايلاندا	
	2.10	12	كوريا الشمالية	
	2.46	14	ج . تايمان	
	0.70	4	ايران	
	1.41	8	ج. المرشان	
	0.18	1	سنغافورة	
	0.18	1	الصين الشمالية	
	0.88	5	كمبوديا	
42.68	10.02	57	انتيجوا	دول الأمريكتين
	9.31	53	بنما	
	12.48	71	باما	
	0.34	2	بيليزا	
	0.34	2	أمريكا	
	10.19	58	سان فينست	
0.87	0.53	3	ليبيريا	الدول الأفريقية (غير عربية)
	0.34	2	ج. القمر	

الملحق (5)

يوضح التوزيع الجغرافي لجنسيات السفن المفرغة بميناء بنغازي البحري خلال عام 2007ف

الإقليم أو القارة	الجنسية	عدد السفن	النسبة %	نسبة الإقليم أو القارة %
الدول العربية	ليبيا	70	11.5	16
	سوريا	13	2.1	
	مصر	6	1	
	السعودية	1	0.2	
	لبنان	2	0.3	
	الإمارات	4	0.7	
الدول الأوروبية	مالطا	90	14.8	40
	ألمانيا	9	1.5	
	إيطاليا	27	4.4	
	انتيجوا	62	10.2	
	فرنسا	2	0.3	
	هولندا	8	1.3	
	بلجيكا	1	0.2	
	الدانمرك	3	0.5	
	جورجيا	3	0.5	
	كرواتيا	1	0.2	
	تشيكيا	13	2.1	
	البرتغال	5	0.8	
	اسبانيا	1	0.2	

	0.5	3	اليونان	
	0.8	5	أوكرانيا	
	0.2	1	بريطانيا	
	0.2	1	البنان	
	0.2	1	مغوليا	
نسبة الإقليم أو القارة %	النسبة %	عدد السفن	الجنسية	الإقليم أو القارة
	0.2	5	روسيا	
	0.3	2	كوكسبورج	

	2	12	إيران	
	7.1	43	تركيا	
	0.3	2	هونغ كونج	
	0.8	5	سنغافورة	
	0.3	2	الصين	
	0.2	1	الفلبين	
	0.8	5	سيراليون	
	1	6	كمبوديا	
	0.8	5	كوريا الشمالية	
	0.8	11	قبرص	
	0.2	1	تايمان	
	0.2	1	ماليزيا	
	0.2	1	بنغلادش	
15.7				الدول الآسيوية (غير عربية)
	7.1	43	سان فنست	

24.4	7.2	44	بنما	دول أمريكا الشمالية والجنوبية
	8.2	50	باما	
	0.2	1	ملدوفيا	
	0.2	1	ج. فارو	
	1.3	8	ج. مارشان	
	0.3	2	أمريكا	
3.9	0.6	10	ليبيريا	دول الأفريقية
	2.3	14	ج. القمر	غير عربية

#### ملحق ( 15 )

عدد الآليات البرية ( سنة التصنيع - قدرتها الاستيعابية / بالطن ) التابعة لميناء بنغازي البحري

رقم	النوع والطرز	سنة التصنيع	قدرتها الاستيعابية	ملحوظة
1	Itbheer Lrs645	2008	45 طن	تعمل
2	Itbheer Lrs645	2008	45 طن	تعمل
3	Itbheer Lrs645	2008	45 طن	تعمل
4	Itbheer Lhm320	2008	60 طن	تعمل
5	Itbheer Lhm400	2008	100 طن	تعمل
6	Itbheer Lhm40	2008	60 طن	تعمل
7	Itbheer Lmh1055	2009	55 طن	تعمل
8	لوجلى	2007	3 طن	تعمل
9	لوجلى	2007	3 طن	تعمل
10	لوجلى	2007	3 طن	تعمل
11	لولى	2007	7 طن	لا تعمل



تعمل	7 طن	2007	لولي	12
لا تعمل	12 طن	2006	فانتوتري	13
لا تعمل	42 طن	2002	ليندي	14
تعمل	45 طن	2006	فانتوتري	15
تعمل	45 طن	2006	فانتوتري	16
تعمل	8 طن	2006	فانتوتري	17
تعمل	45 طن	2006	فانتوتري	18
تعمل	42 طن	2002	ليندي	19
تعمل	32 طن	2002	ليندي	20
تعمل	44 طن	2002	ليندي	21
تعمل	45 طن	2006	فانتوتري	22
تعمل	46 طن	2007	هايستر	23
تعمل	45 طن	2006	فانتوتري	24
لا تعمل	30 طن	2003	رأس حبر	25
تعمل	64 طن	2003	رأس حبر	26
يعمل	30 طن	2003	رأس حبر	27
يعمل	64	2003	رأس حبر	28
يعمل	45 طن	1998	Eerrartt 78	29
يعمل	30طن	1988	هايستر	30
يعمل	7 طن	1997	هايستر	31
يعمل	7 طن	1997	هايستر	32
لا يعمل	3 طن	1997	هايستر	33
لا يعمل	3 طن	1997	هايستر	34

35	هايستر	1997	3 طن	تعمل
36	هايستر	1997	3 طن	تعمل
37	لا نسر بو ص	1997	3 طن	لا تعمل
38	لا نسر بو ص	1997	16 طن	تعمل
39	هايستر	1988	12 طن	لا تعمل
40	هايستر	1988	7 طن	لا تعمل
41	هايستر	1997	7 طن	تعمل
42	لا نسر بو ص	1997	3 طن	تعمل
43	هايستر	1976	3 طن	لا تعمل
44	هايستر	1997	3 طن	لا تعمل
45	هايستر	1997	48 طن	تعمل
46	لا نسر بو ص	1997	28 طن	تعمل
47	لا نسر بو ص	1997	3 طن	تعمل
48	هايستر	1981	28 طن	تعمل
49	هايستر	1997	2.5 طن	تعمل
50	جوفز	1995	30 طن	تعمل
51	جوفز	1995	30 طن	تعمل
52	رأس حبر	1999	40 طن	لا تعمل
53	رأس حبر	1999	40 طن	تعمل

المصدر: كشف بياني عن الآليات البرية التابعة البحر ( بيانات غير منشورة لميناء بنغازي البحري، مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي ) بتاريخ 10-11-2009م .

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

أولاً: الكتب.

- 1- ابروشين ، تاريخ ليبيا في العصر الحديث في منتصف القرن السادس عشر مطلع القرن العشرين، ت: عماد حاتم ، طرابلس، مركز الجاهد للدراسات التاريخية ، ط. الثانية ، 2005ف.
- 2- ابن خلدون ، عبدالرحمن،(مقدمة) تاريخ ابن خلدون ، بيروت ، دار الكتاب التباني، ط.الثالثة ، 1967ف.
- 3- ابولقمة، الهادي ، سعد خليل القزيري، ساحل الليبي , سرت، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط ، الأولى ,1997ف.
- 4- ابوالعز، محمد صفي ،جيومورفولوجية قشرة الأرض، بيروت، دار النهضة العربية ، 1991ف.
- 5- ابوالعينين، حسين سيد أحمد ، جغرافية البحر والمحيطات، الإسكندرية، مؤسسة الثقافية الجامعية ، 1989ف.
- 6- الغدامسي , محمود على ، النفط الليبي : دراسة في الجغرافية الاقتصادية وإنتاجية النفط والغاز العربي ، دار الجيل ،1998ف.
- 7- أ.د كوبر،جغرافية النقل البحري، ت: محمود ربيع عبدالله الملط، الإسكندرية، منشأة المعارف والأكاديمية العربية للنقل البحري ، 1998ف.
- 8- البرغوثي ، عبد اللطيف محمود، التاريخ الليبي القديم منذ أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي ، بنغازي ، منشورات الجامعة الليبية، 1971ف.
- 9- ا روسي، ثورى ، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911ف، ت: خليفة محمد التليسي، بيروت، دار الثقافة ، 1974ف.

- 10- اشتوي, نوري عمر ، التجارة البحرية في ولاية طرابلس الغرب ، في العهد العثماني الثاني 1835-1911ف، طرابلس، منشورات مركز الجهاد الليبي، ط. الأولي، 2005ف .
- 11- البكار، طاهرة خلف ، الإدارة العثمانية في طرابلس الغرب 1842- 1911ف ، طرابلس، مركز الجهاد للدراسات التاريخية ، ط . الأولي ، 2005ف.
- 12- التليسي، خليفة محمود، ليبيا إثناء العهد العثماني الثاني، طرابلس- ليبيا، دار الفرجاني، 1971ف.
- 13- الأثرم ، رجب عبدالحميد ، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي- من القرن السابع ق.م. وحتى بداية العصر الروماني ، منشورات المنشأة الشعبية ، ط . الثانية ، 1975ف .
- 14- القلال، حمد محمد ، سنوات الحرب والإدارة العسكرية البريطانية في برقة (1939- 1949ف) ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الأولي ، 2003ف.
- 15- المقيلي ، محمد عياد ، مقدمة في الطقس والمناخ، طرابلس، منشورات الجامعة المفتوحة ، ب. ط ، 1993ف.
- 16- الورثيلاني ، الحسين بن أحمد ، نزهة الأنظار في فصل علم التاريخ والأخبار، بيروت، دار الكتاب العربي ، ط . الثانية.
- 17- الأحول، خليفة سالم، وثيقة تبين عملية توسيع الميناء، بحوث ومقالات في مصادر التاريخ ليبيا ، طرابلس ، مركز الجهاد للدراسة التاريخية، ط. الأولي , 2007ف .
- 18- المهدي ، إبراهيم أحمد ، حكاية مدينتي بنغازي: دراسة وثائقية ، بنغازي منشورات جامعة قاريونس ، ط. الأولي ، 2008ف .
- 19- المهدي، محمد المبروك ، جغرافية ليبيا البشرية ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، ط. الثالثة ، 1989ف .
- 20- بازامة ، محمد مصطفى، بنغازي عبر التاريخ ، ج. الأول ، بنغازي ، دار ليبيا للنشر ، ط. الأولى ، 1967ف.

- 21- بن موسى ، تيسير ، المجتمع العربي الليبي في عهد العثماني ، طرابلس ، دار العربية للكتاب، 1988ف.
- 22- بن محمود، خالد رمضان، الترب الليبية: تكوينها- تصنيفها- خواصها- إمكاناتها الزراعية ، طرابلس ، منشورات جامعة الفاتح، ط. الأولى، 1995ف.
- 23- تايلد، اجود، تاريخ مدينة بنغازي، ت: صالح جبريل، بنغازي، دار الكتب الوطنية ، ط. الثانية ، 2003ف.
- 24- بالحاج، عبدا لله سعيد ، ميناء عدن : دراسة في جغرافية الموانئ ، صنعاء ، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط. الأولى 1996ف.
- 25- تيجاني، الديركو، بنغازي في العقد الثاني من القرن العشرين، ت: روؤف محمد بن عامر، بنغازي، الوكالة الليبية للترقيم، ط. الأولى، 2003ف.
- 26- جوز رايت ، تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ت: عبدالحفيظ المييار، أحمد البازوري طرابلس، منشورات دار الفرجاني ، ط . الأولى، 1972ف.
- 27- حبيب، عزيز محمد ، ليبيا، القاهرة ، مكتبة الانجلوا المصرية ، ط. الأولى ، 1973ف.
- 28- حمدان، جمال ، جغرافية المدن ، القاهرة، عالم الكتب، القاهرة ، 1977ف.
- 29- خشيم ، على فهمي، الحاجة من ثلاث رحلات في البلاد الليبية ، طرابلس، دار مكتبة الفكر، ط . الأولى ، 1974ف.
- 30- رود لفواميكاكي ، طرابلس الغرب تحت حكم الأسرة القرمانلي ، ت: طه فوزي، طرابلس ، معهد الدراسات العربية ، 1961ف.
- 31- فرانسيسكو كور، ليبيا إثناء العهد العثماني ، ت : التليسي، طرابلس، المنشأ العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1984ف.
- 32- قيرو ، شارل، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى القDOM الايطالي ، ت: محمد عبدالكريم الوافي ، بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الثالثة ، 1994ف.

33- مانغروني ، كاميلو ، العلاقات البحرية بين ليبيا وايطاليا، ت : إبراهيم أحمد المهدي، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، ط. الأولى ، 1992ف.

34- لامة , محمد عبدالله ، سهل بنغازي ، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الأولى، 2003ف.

35- نصحي ، إبراهيم ، نشأة قوريني وشقيقتها ، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس ، ط. الثالثة، 1997ف.

#### مجلات والبحوث العلمية

1- أبوزيان، أحمد مصطفى، "حفريات مدينة يوسبريدس"، مجلة البحوث التاريخية، السنة السادسة عشر، ع. الثاني، يوليو - 1994ف.

2- أبو مدينة ، حسين مسعود ، " المواني الليبية " ، ليبيا- مصراتة، منشورات الشركة الاشتراكية للمواني ،رسالة ماجستير , 1999ف .

3- الخفيفي , فتحي أبريك ، " منارة بنغازي عبر التاريخ"، مجلة المرفأ، ع . الحادي عشر، شهر ناصر 2002ف ، مصراته ، الشركة الاشتراكية للمواني.

4- الخفيفي، فتحي ابريك ،"ميناء بنغازي البحري"، مجلة المرفأ، مصراتة، الشركة الاشتراكية للمواني، مصراته ، ع . العشرين، شهر الفاتح 2009ف.

5- الزاوي، جابر، "تلوث البحار بالزيت والآثار المترتبة عليه"، ندوة علمية عن تلوث البيئة ومشكلاتها في الوطن العربي، القاهرة، جامعة الدول العربية، 1986ف بنغازي البحري - الميناء القديم والتقرير العام المبدئي للمشروع.

6- القزيري، سعد خليل، وآخرون، "دليل الأطلسي البحري الجماهيرية العظمى"، المكتب الاستشاري للتخطيط الإقليمي والحضري، بنغازي، 1991ف، (غير منشور).

7- الطنطاوي , عطية , " موارد المياه في ليبيا " , المكتب المصري لتوزيع والمطبوعات.

8- اطلوبة، بشير عيسى ، " تلوث أحوض المواني والشواطئ البيئية. المحيطة بها"، طرابلس، المؤتمر الأول لعلوم.

- 11- حويحي , محمد عبدالله، " التلوث البحري بالنفط وإثارة مع دراسة للجهود المبذولة لحماية البحر المتوسط من التلوث"، مجلة العلوم الإنسانية ، ع .الثاني، 1991ف، زليتن ، جامعة ناصر، كلية الآداب والتربية.
- 12- دنبون، حسين عبدالنبي،"مذكرة بخصوص الصعوبات والمشاكل المترتبة على مناولة السفن القديمة التي يزيد عمرها عن 20 سنة والسفن الغير مزودة بوسائل تفريغ إلية "، بتاريخ 1376/7/31و.ر.
- 13- عوض, عادل , " التخطيط البيئي للمدينة العربية وعلاقته بالسلامة الصحية " مجلة المدينة العربية ، الكويت ، منظمه المدن العربية ، ع . 36 , السنة الثامنة .
- 14- غزل , أحمد رجب ، " اكتشاف جديد لمقابر من العصر الروماني في منطقة سيدي حسين"، مجلة كلية الآداب، السنة 31م ، ع . السادس ، 1974ف .
- 15- فرديك، هاريس، مارتن وفورهير وشركاه، " دراسة تخطيط النقل على مستوى الجماهيرية التقرير النهائي"، 1985ف .
- 16- محمود, حلف الله, "حوض بنغازي" , مجلة الماء والحياة , أمانة السدود والموارد المائية ، ع . الثاني , السنة الثالثة , أكتوبر طرابلس 1977ف .
- 17- اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل - إدارة النقل البحري والموانئ ، " مشروع تحديث المخطط العام للميناء بنغازي البحري - الميناء القديم والتقرير العام المبدئي للمشروع "، مكتب الدالة للاستشارات الهندسية ، 2007ف .
- 18- المرشد البحري ، مجلة المرفأ ، ع . التاسع عشر ، الطيف 2009ف.
- 19- كشف بياني عن الآليات البرية التابعة البحر، بيانات غير منشورة لميناء بنغازي البحري ، مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي، بتاريخ 10-11-2009ف .
- 20- ج.ع.ش.ش.ع، أمانة التخطيط الإحصاء والتعداد ، ا لنتائج النهائية للتعداد العام للسكان لسنوات الآتية، 1973-1984ف.
- 21- ليبيا في 30 عاماً ، التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية 1969-1992ف .



22- الهيئة العامة للمياه , مكتب الشؤون الفنية " زيارة ميدانية في 2004ف , ( بيانات غير منشورة).

23- الشركة العامة للكهرباء ، مكتب الشؤون الفنية ،1989ف،( بيانات غير منشورة).

24- محطة القوارشة المعالجة وتنقية مياه الصرف الصحي, مكتب الشؤون الإدارية والتدريب، ( بيانات غير منشورة ) .

25- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط ، مصلحة الإحصاء والتعداد الإحصاءات الحيوية ، 1980ف ، طرابلس 1983ف.

26- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق ، الإدارة العامة للإحصاء والتعداد ،الإحصاءات الحيوية: 1982-1995-1998ف، طرابلس : د.ت.ل.

27- أمانة التخطيط ، مصلحة الإحصاء والتعداد الهجرة الداخلية ، 1973ف.

28- الشركة الاشتراكية للمواني ، تونس ، مطبعة فوني .

29- القطاعات الاقتصادية والاجتماعية في خطة التحول 1981 – 1985ف,ج. الثاني .

30- دراسة تخطيط النقل على المستوى الجماهيرية ، التقرير النهائي 1985ف.

الرسائل العلمية:-

1- النغمشي، عبدالله بن محمد ، "مواني المملكة العربية السعودية على الخليج العربي"، دراسة في جغرافية بالمواني، جامعة الأمام محمد الإسلامية، كلية العلوم الاجتماعية، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، 1990ف.

2- سليمان، الطاهر محمد على ،"النقل ودوره في نقل الركاب في مدينة بنغازي في الفترة من 1970-1998ف" ، جامعة قاريونس ، رسالة ماجستير( غير منشورة ) ، 2001ف .

المقابلات الشخصية:-

1- مقابلة شخصية مع المهندس : حمد على المعداني ، رئيس مكتب تشغيل الآلات بميناء بنغازي البحري ، بتاريخ 2009/11/14ف.

2- مقابلة شخصية مع أ. فتحي الخفيفي، مدير العلاقات العامة، بميناء بنغازي البحري، بتاريخ 2009/4/21 ف.

3- مقابلة شخصية مع الربان : فوزي محمد ماضي، مدير التفتيش البحري، بتاريخ 2009/5/20 ف.