

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتطوير ميناء الخمس كميناء محور

أ. رضاء فتح الله مصباح العريفي - قسم الموانئ.
المعهد العالي لتقنية وعلوم البحار - صبراتة.

مقدمة :

تُعتبر الموانئ أحد أركان الاقتصادية لأي دولة من حيث أهميتها الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية، وتتمتع ليبيا بموقع جغرافي واستراتيجي مهم فهي بوابة إفريقيا لأوروبا، فهي تتوسط القارة الإفريقية وتعد بذلك أنسب الدول ملائمة لتجارة العبور من خلال المكانة والمناخ وطول الساحل، فإنشاء الموانئ صناعة استراتيجية هامة تؤثر بدرجة كبيرة في اقتصاديات الدولة المنشئة والدول المجاورة الأخرى، بالإضافة إلى ذلك فإنشاء وتطوير الموانئ توفر سوق عمل لأهل المدينة المقام عليها الميناء والمدن المحيطة والمجاورة لها، والذي يعرف بالوظائف المناظرة، وتعد هذه الموانئ الشريان الرئيس لحركة الملاحة المحلية والإقليمية والدولية في ظل اقتصاد راسخ بأن من يسيطر على البحار يمتلك زمام القوة.

مشكلة البحث:

تعد الموانئ في كل دول العالم خزانا اقتصاديا هاما سواء عبر شبكة الرحلات التي تمر عليها أم عبر عمليات الشحن التي تتم من خلالها تصديرا وتوريدا. وفي بلد مثل ليبيا يمثل ساحلها حوالي 10% من كامل السواحل العربية المطلة على البحر المتوسط جعلها بلدا نشطا في مستوى الحركة البحرية، حيث تساهم بقوة في الاقتصاد الوطني، وتؤثر سلبا أو إيجابا في الميزانية العامة للدولة. كما يوجد في ليبيا أكثر من 15 ميناء على كامل الشريط الساحلي تتبع في تنظيمها الإداري مصلحة الموانئ والنقل البحري، وتنقسم خدمات هذه الموانئ إلى عامة ونفطية وبشرية، حيث تلعب دورا في عمليات شحن السلع القادمة إلى ليبيا من دول المتوسط وأساسا من أوروبا الغربية التي تستحوذ على أكثر من 80% من المبادلات التجارية خاصة إيطاليا وألمانيا حيث يأتي جزء هام من المواد التموينية والأغذية من هاتين الدولتين، كما تعتبر الموانئ الليبية أيضا مركزا رئيسا لشحن السلع القادمة من آسيا عن طريق التجار التونسيين والجزائريين.

وفي هذا السياق يعد ميناء الخمس من الموانئ الليبية التي تحتاج إلى تطوير وتحديث لجعله ميناء محورا، لا سيما وأن الميناء من الموانئ الطبيعية، وله مرافئ وأرصفت طبيعية وعميقة تتراوح بين 8 و12م، وعلى حسب ما تم الاطلاع عليه من معلومات وبيانات وتقارير عن الميناء فإن تطويره لا يكلف كثيرا من الأموال من خلال التوسعة لتجريف حوض الميناء، وتحديث البنية التحتية، وكذلك المرافق التابعة له والمتمثلة في الظهير الخلفي، هذا وتعد مدينة الخمس - الحاضنة لهذا الميناء - من المدن ذات الطبيعة الجغرافية الملائمة لعمل الميناء حيث يخدم المدينة في ربطها بالمدن والمناطق المحيطة والنائية، كما يؤدي تطوير الميناء محورا إلى خلق فرص عمل وإيجاد دخل اقتصادي من خلال تبني استراتيجيات جديدة للتخطيط تعتمد على حجم الميناء وحجم المدينة وحركة السكان، لما له من انعكاس إيجابي على التنمية وزيادة الموارد المالية للدولة الليبية، وتعزيز مكانتها الملاحية يجعله ميناء محورا يكون محط أنظار الدول الإقليمية والعالمية للاستثمار والتبادل التجاري والاقتصادي، وهذا تزامنا مع ما قامت به مصلحة الموانئ الليبية مؤخرا بتوقيع اتفاقية "طريق الحرير" في 2 سبتمبر 2018 مع جمهورية الصين والتي جاءت فيها تعزيز ربط منشآت البنية التحتية كأولوية بما فيها الممرات الرئيسية ونقاط الترابط الرئيسية [1]، وبهذا فإن وجود الميناء وتطويره يمثل فوائد اقتصادية للمدينة المنشئ عليها، إذ أنه سيلعب دورا مهما في سلاسل التوريد العالمية التي تعمل بصفتها على تسيير التجارة بين المدن والموانئ والبلدان، كما توفر قيمة مضافة من خلال الأنشطة الاقتصادية المختلفة والتي هي ذات صلة بالموانئ (2).

وعند تطوير هذا الميناء إلى ميناء محور ستكون ليبيا بؤرة استثمار كبيرة ومنطقة صناعية مهمة في حوض البحر المتوسط.

ويمكن صياغة مشكلة البحث في التساؤل التالي:

ما الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتطوير ميناء الخمس كميناء محور في ليبيا

أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في أنه تتناول موضوعا حيويا جدا يؤثر في قطاع واسع من التجارة المحلية والخارجية، وهو الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتطوير ميناء محور كميناء الخمس، حيث يعتبر مجال البحث فيه قليل إن لم يكن نادرا. ويعتبر هذا البحث عاملا مساعدا لدراسات مستقبلية وإثراء للمكتبة الليبية بإضافة جديدة.

أهداف البحث:

- يهدف البحث لتسليط الضوء على الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتطوير ميناء محور في ليبيا.

- الوقوف على دور ميناء المحور لمدينة الخمس وما جاورها.

المنهجية المتبعة:

اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي حيث تم الاستعانة في المادة العلمية بالتقارير الصادرة عن مصلحة الموانئ والنقل البحري ومجلس التخطيط الوطني العام وبعض الكتب والدراسات والنشرات والدوريات العلمية.

المحور الأول - نبذة عن الموانئ في ليبيا:

يعتبر النقل من أهم السمات الرئيسية للتنمية في أية دولة من الدول، فالنقل عامل من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والصناعية والزراعية، فلها يعتمد اعتمادا كبيرا على النقل. من حيث الكم والنوع والزمن والتكامل الجيد والمنسق. فالنقل البحري يعتبر صناعة استراتيجية هامة تؤثر في اقتصاديات البلدان المطلة على البحار والمحيطات؛ لذلك توليها الدول عناية فائقة وتعمل على تفعيل مناشطها بشتى السبل المتاحة.

فالميناء أحد الركائز الأساسية في النقل البحري، وهو حلقة الوصل بين الماء واليابسة، والمتمم لعملية النقل التي تمر بها السلع المستوردة من منشئها إلى مكان احتياجها³. والميناء أو المرفأ هو مكان يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار تذهب إليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولاتها⁽⁴⁾.

حيث يقع الميناء في منتصف دورة نقل السلعة، تسبقه وسائل نقل، وتأتي بعده وسائل نقل أخرى، ويستعمل الميناء في أغراض شتى منها ما يتعلق بعمليات الشحن والتفريغ للسلع والركاب وما يتبعها، ومنها ما يتعلق بوسيلة النقل من حيث الصيانة والتحويض. كما يعد وجود الميناء عاملا مساعدا مُسرّعا في نمو المدينة اقتصاديا، وعامل جذب لسكان المدن المحيطة من خلال التركيز على المنافع الاقتصادية، والتي تتعلق بحجم وكمية البضائع والقيمة المتصلة بالأنشطة المنفذة في منطقة الميناء، وما يشمل من وظائف لوجستية موجودة على أطراف المناطق المجاورة والناحية كالموانئ الجافة ضمن المنطقة الحضرية والتي تزودها محاور البحر⁵.

ويحتضن الساحل الليبي العديد من الموانئ التجارية والصناعية والنفطية التي تم إنشائها من خلال خطط التنمية الطموحة. وتشكل الموانئ الليبية شبكة لا يستهان بها من البوابات

البحرية التي تربط أوروبا بإفريقيا والقارات الأخرى، حيث تعتبر الأنظمة المطبقة في رفع الوحدات البحرية في مرافق التحويض بأحدث الأساليب المطبقة في هذا المجال، ونبين في الجدولين التاليين عدد الموانئ التجارية والصناعية والنفطية ونوعها وأماكن الصيانة والتحويض:

جدول رقم (1) يوضح الموانئ التجارية والصناعية والنفطية ونوعها في ليبيا

النوع	الاسم	تسلسل
رصيف	أبو كماش الصناعي	1
رصيف	مليتة النفطي	2
ميناء	زوارة التجاري	3
ميناء	الزاوية النفطي	4
ميناء	طرابلس التجاري	5
ميناء	الخمس التجاري	6
رصيف	محطة الكهرباء الخمس	7
ميناء	مصراتة التجاري	8
ميناء	الحديد والصلب مصراتة	9
ميناء	سرت التجاري	10
ميناء	رأس لانوف النفطي التجاري	11
ميناء	السدرة النفطي	12
ميناء	البريقة الصناعي التجاري	13
ميناء	الزويتينة النفطي	14
ميناء	بنغازي التجاري	15
رصيف	رأس المنقار النفطي	16
ميناء	درنة التجاري	17
رصيف	محطة الكهرباء درنة	18
ميناء	طبرق التجاري	19
ميناء	الحريقة النفطي	20

*المصدر: مجلس التخطيط الوطني، 2005، ص14

جدول رقم (2) يوضح مرافق التحويض والصيانة على طول الساحل الليبي

القدرة بالطن	النوع	المكان	تسلسل
2000 طن	رافع متزامن	طبرق	1
3200 طن	حوض عائم	بنغازي	2
5350 طن	رافع متزامن	مصراتة	3
2800 طن	رافع متزامن	الخمس	4
1000/500 طن	مجبد	طرابلس	5
450 طن	رافع متزامن	زوارة	6

*المصدر: نفس المرجع السابق ص14

وتتمثل البنية التحتية للموانئ المذكورة في عدد محدود من أرصفة للبضائع العامة وبعض المخازن والموانئ والمرافق الأخرى المكتملة ومعظمها لا يتناسب مع حركة

السفن والبضائع المحملة والخدمات المطلوبة والضرورية. كما أنها لا تتناسب مع الحركة العمرانية والصناعية والتجارية والزراعية، مما حدا بالجهات المختصة بالتفكير بتطوير الموانئ ورفع كفاءتها لتلاءم حجم التجارة⁶.

وقد تم تنفيذ بعض الخطط التنموية خلال العام 1969، وكانت بداية الخطة (69- 72) حيث توالى تنفيذ الخطط التالية، 73 – 75، 76- 80، 81- 85، 86 – 90، واعتمدت ميزانيات سنوية لهذه الخطط. وفي هذا السياق نعرض نبذة مختصرة عن الموانئ والمراحل التي تم تنفيذها:

ميناء طرابلس:

المرحلة الأولى:

اشتملت على تنفيذ حوالي 2500 مترا طوليا من الأرصفة وحاجز أمواج 2500 مترا، ومخازن وورش بحرية وبرية، ومبانٍ إدارية مختلفة وصومعة حبوب سعتها 40 ألف طن، ومخزن تبريد سعته 4000 طن، ومنارة وشبكة طرق وكهرباء وصرف صحي، وخدمات مكملة أخرى.

المرحلة الثانية:

تنفيذ الحوض الخارجي وتشمل مد حاجز الأمواج الرئيس للميناء بطول 2000 متر طولي، والحاجز الثانوي بطول 1500 متر.

- حفر القناة الملاحية بعمق 14 مترا.

- تطوير الميناء الداخلي ويشمل تنفيذ أرصفة الميناء الداخلي (الكورنيش حاليا) بطول 1600 مترا، وردم مساحات خلفية.

- تجهيز مساحات التخزين الخلفية للميناء بمنطقة الغيران.

- تنفيذ مرحلة توريد وتركيب العلامات الملاحية للقناة الملاحية.

ميناء مصراتة:

اشتمل على مرحلتين من التنفيذ أرصفة بطول 4000 مترا طوليا، وحاجز أمواج شمالي بطول 1400 مترا طوليا، وحاجز أمواج شرقي بطول 1800 مترا طوليا، صومعة حبوب بسعة 40 ألف طن، رافع متزامن حمولة 5350 طنا، مخازن ومبانٍ إدارية وورش بحرية وبرية ورسيف نفطي، وخدمات مكملة أخرى.

ميناء الخمس – الحوض الشرقي:

يشمل على أرصفة 1800 متر ومساحات مرصوفة 4 هكتارات، مبانٍ إدارية ولازال الميناء تحت التطوير⁽⁷⁾.

ميناء سرت:

بدئ في تنفيذه خلال سنة 1993 ، وقد تم التنسيق في إنشاء هذا الميناء بين قطاعي الثروة البحرية والمواصلات ولغرض تقديم الخدمات للقطاعين المذكورين ولا زال هذا المشروع تحت التنفيذ وبصدد إجراء الدراسات اللازمة لتحديد وتنفيذ مكونات الميناء اللازمة.

ميناء البريقة التجاري الصناعي:

يعد هذا الميناء ميناء صناعيا تجاريا حيث يقوم بتصدير المشتقات النفطية من أمونيا و ميثانول واليوريا، ويحتوي على جزء تجاري يقوم بتصدير واستيراد البضائع العامة للمناطق المجاورة، كما تم من خلاله توريد معظم احتياجات مشروع النهر الصناعي وقد احتوى تنفيذ هذا الميناء على المكونات التالية أثناء مراحل تنفيذه.

- تنفيذ حاجز الأمواج الشرقي بطول 900 مترا.

- رصيف الأمونيا.

- رصيف الميثانول.

- رصيف الأيثيلين.

- رصيف تجاري.

- المباني والخدمات.

ولم ينته استكمال وتطوير الميناء حيث أنه في حاجة إلى مد الحاجز الرئيس لحماية حوض الميناء من الأمواج، وتقليل الترسبات وإضافة بعض الأرصفة والمرافق الأخرى.

ميناء بنغازي - المرحلة الأولى الأعمال البحرية:

انتهى من تنفيذها خلال سنة 1987 وتتكون من:

- حواجز أمواج بطول 4300 مترا.

- أرصفة تجارية متنوعة بطول 3400 مترا.

- رصيف نفطي.

- ميناء الصيد.

- تعميق حوض الميناء.

- حفر وتعميق القناة الملاحية.

- صيانة الحاجز الشمالي.

- ردم ساحات بناتج الحفر من حوض الميناء وقناة الدخول بمساحة حوالي 90 هكتارا. ولم ينته استكمال وتطوير الميناء حيث أن المرحلة الثانية والتي تتمثل في رصف ساحات التخزين وتنفيذ المباني الإدارية والمخازن والورش وشبكة المجاري والكهرباء والخدمات المكملة الأخرى قد صدرت الموافقة بشأنها خلال سنة 2004 وبصدد طرح المشروع في ممارسة محدودة.

ميناء درنة:

تم تنفيذ جميع مراحل المشروع والتي تتكون من:

- حواجز أمواج بطول 900 مترا.
- أرصفة بطول 1100 متر.
- تعميق المدخل والحوض.
- تنفيذ المباني الإدارية وتنفيذ المرافق الأخرى من شبكات كهرباء ومجارٍ وغيرهما.

ميناء طبرق:

اشتمل تطوير الميناء على المكونات التالية:

- تنفيذ عدد ثلاثة أرصفة ليصبح عددها 11 رصيفا بطول إجمالي 1100 متر.
- تنفيذ ميزان أرضي.
- ورشة صيانة – وتنفيذ شبكة المياه – شبكة الكهرباء.
- أعمال الرصف.

وقد بلغت أطوال أرصفة البضائع العامة والأرصفة الأخرى بالموانئ التجارية حوالي 14000 متر وبمتوسط عمق 10 أمتار، ويبلغ أطوال حواجز الأمواج بهذه الموانئ 22 كيلومترا، كما اشتملت هذه الموانئ على ما يزيد عن 10 هكتار من ساحات التخزين المغطاة بالإضافة إلى ما يزيد عن 150 هكتارا من ساحات التخزين المكشوفة، وبهذا تستطيع الموانئ التجارية مناولة حوالي 14 – 16 مليون طن / سنويا من البضائع العامة ويمكن زيادة حجم المناولة بزيادة ساعات العمل اليومي وإدخال نظام (الميكنة الحديثة) ، لتصل القدرة الاستيعابية للموانئ حوالي 24 مليون طن بنظام عمل وريديتين. مع ملاحظة أن حجم المناولة بالموانئ قد ارتفع من 2 مليون طن / سنويا خلال سنة 1965 حتى وصل إلى حوالي 12 مليون طن سنة 2003 (منه 8.5 مليون بضائع عامة و3.5 مليون طن / سنويا مشتقات نفطية).

كما دعم تطوير هذه الموانئ والتي سبق ذكرها مجموعة من التشريعات لتنظيم نشاط النقل البحري والموانئ من حيث دخول وخروج السفن وإرشادها، وتنظيم عمليات الشحن والتفريغ والمناولة والتخزين، وكيفية التحرك للوحدات البحرية العائمة وكيفية التخلص من الحطام البحري.

وقد صدرت أول تشريعات تنظم نشاط النقل البحري والموانئ في كل من طرابلس وبرقة أيام الولايات حيث كان العمل بالقانون رقم 19 لسنة 1951 بشأن رقابة الموانئ ببرقة، وفي تلك الفترة الغي العمل بالإعلان رقم 62 لسنة 1944، بشأن مراقبة العائمات، والإعلان رقم 139 لسنة 1945 بشأن ميناء طرابلس. ومن بعد ألغيت كل القوانين السابقة واستحدثت قوانين جديدة صدرت، ومن ثم عدلت لتواكب حركة النشاط البحري والموانئ محليا ودولياً وفق المعاهدات التي أبرمت بين ليبيا وغيرها من الدول⁸. وتعتبر مصلحة الموانئ والنقل البحري السلطة البحرية المختصة في فرض سيادة الدولة الليبية على جميع الموانئ التجارية والصناعية والنفطية والبالغ عددها (14) والممتدة من ميناء زوارة غرباً، حتى ميناء طبرق شرقاً، كما تعتبر المصلحة جهة الاختصاص في تنفيذ ومتابعة الاتفاقيات البحرية الدولية الملزمة للدولة الليبية باعتبارها طرفاً في هذه الاتفاقيات كدولة علم بالنسبة للسفن التي ترفع العلم الليبي ودولة رقابة الميناء بالسفن الأجنبية. وقد أنشئت هذه المصلحة بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة رقم 81 لسنة 2008 وهي السلطة التي أوكلت لها التشريعات المحلية والدولية لغرض سيادة الدولة الليبية على جميع الموانئ في ليبيا⁹.

وتتبع مصلحة الموانئ وزارة المواصلات، وقد تم توحيد هذه المصلحة من خلال انضمام مجموعة من المكاتب والجهات إليها حيث لوحظ وجود جهة أخرى تعمل في مجال تطوير الموانئ الليبية وهي الشركة الليبية للموانئ والتي تتبع أيضاً وزارة المواصلات، حيث تأسست هذه الشركة بموجب القانون رقم (21) لسنة 1985، وقد باشرت الشركة نشاطها 1986/1/1 تحت اسم الشركة الاشتراكية للموانئ وتغيير الاسم للشركة الليبية للموانئ في سنة 2013 ولقد تم اعتماد الهيكلية الإدارية للشركة خلال 2013¹⁰.

المحور الثاني – الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتطوير ميناء الخمس كميناء محور:

تعد الموانئ من أهم المنافذ الحدودية لأية دولة من دول العالم، لدورها في العملية الاقتصادية، فالغالبية العظمى من البضائع والسلع والمواد الأولية يتم نقلها وتسليمها عن طريق الموانئ البحرية.

ونظرا للأهمية الكبرى للموانئ في مجال التنمية فمن الضروري العمل على تطويرها لدعم دورها الاقتصادي الذي يتضمن مجالات عدة في البلاد بوصفها المنفذ الأهم لاستقبال الواردات وشحن الصادرات، فإنها تكون بذلك المحرك الرئيس لحركة التجارة الخارجية مع بقية بلدان العالم؛ وذلك لقلّة تكلفة الشحن البحري عن الشحن البري والجوي. كما أن تنمية وتطوير وتوسيع التجارة الخارجية ينعكس بالإيجاب على نمو الاقتصاد الوطني وزيادة وارداته المالية وتطوير جميع المرافق الاقتصادية ويزيد النمو الاقتصادي، ويحفز الاستثمارات المحلية والأجنبية والتوسع بما يضمن إقامة مشاريع جديدة تصب في صالح التنمية الاقتصادية بفعل المردودات الإيجابية الكثيرة لها من جهة زيادة الناتج المحلي ومن جهة أخرى توفير فرص العمل المتعددة في المجالات التي تم فيها إنشاء المشروعات الاقتصادية والاستثمارية وخلق سوق حرة للواردات والصادرات، كما يمكن أن تسهم الموانئ في زيادة تدفق المواد الأولية والمعدات اللازمة للعمليات الإنتاجية المختلفة بأسعار مناسبة بما يؤدي إلى زيادة الناتج المحلي وتطويره. فتطوير الموانئ وتوسعتها لزيادة الطاقة الاستيعابية من خلال تطوير البنية التحتية للموانئ يتطلب وضع خطط كفيلة بهذا التطوير والتحديث، من خلال توفير خدمات للسفن القادمة والعاملين فيها من دول أخرى – تتمثل في توفير السلع التموينية والمياه الصالحة للشرب وغيرها من الخدمات التسهيلية التي تقدمها الموانئ – حتى تتمكن هذه الموانئ من أداء دورها بالصورة المثلى ويوفر عامل السرعة والدقة في الانجاز فضلا عن الوصول إلى عامل الجودة في الخدمات المقدمة، والتمكن من انجاز عمليات المناولة للسلع والبضائع بجميع أنواعها من الموانئ بالسرعة القصوى وبما يعزز من إمكانياتها التصديرية وتكون هذه الموانئ في مصاف النقدم¹¹.

كما يعد تطوير الموانئ مهما جدا للمدينة التي يتواجد فيها الميناء وللمدن من حولها من الناحية الاستراتيجية أو من الناحية الاقتصادية حيث نجد أن تأثير المدينة يتركز في تأثير الميناء ووظيفته، إذ أن الأثر الهام في تطوير الميناء يحتاج إلى أن تكون زيادة في

متطلبات عمالة ذي مهارات عالية وخدمات مكثفة وذلك يفتح فرص عمل أمام الكثير، وأيا كان نوع النشاط الاقتصادي فإن قوة تأثيره التي يتركها ستؤثر على التنمية الاقتصادية والتي بدورها ترسم اتجاه البنية الاقتصادية للمدينة¹².

كما أن هذه الأنشطة تتنوع على الشكل الآتي :

- أنشطة تجارية خدمية تتمثل في الأنشطة الحضرية للمدينة والخدمات اللوجستية والاستثمارية التجارية.

- أنشطة صناعية وترتبط بنشاط الميناء بحد ذاته والصناعات السائدة التي يمكن أن تنشط وتزدهر بوجود الميناء.⁽¹³⁾

وتعد الأنشطة البحرية هي كل ما تحتاج له مراحل استقبال السفينة منذ إرسائها وموعد وصولها، وحتى مغادرة المنطقة الملاحية بعد إتمام عملية الشحن والتفريغ داخل الميناء... ولا تتوقف قدرة كل دولة على ما تملكه من خدمات وتجهيزات فقط، ولكن على أسلوب إدارة هذه الإمكانيات والمرونة في إتاحتها أمام العملاء، وقدرتها التنافسية مع الموانئ الإقليمية المحيطة بها، مما يستلزم استجابة سريعة لطلب العميل، ووقت أقل لتنفيذ الخدمة المطلوبة مع تكلفة منخفضة وقدرة مستقبلية على التوسع في تحديث وسائل تقديم الخدمات واستحداث خدمات جديدة¹⁴.

كما أن خدمات مرور السفن بالموانئ هي إحدى عناصر تقليل زمن بقاء السفينة في المخطاف بالميناء وهو عامل مهم يضعه ملاك السفن في الاعتبار عند اختيارهم للميناء الأفضل وخاصة تحت ظروف التنافس الشديد بين الموانئ بصفة عامة.

ويتكون نظام مرور السفن من مجموعة نظم معلومات متكاملة تسمح بتحقيق دقة عالية في تحديد مواقع السفن القادمة والمغادرة والتعرف على البضائع التي يحملونها، كما تساعد على تقليل أخطار حوادث السفن في منطقة الميناء¹⁵.

يعتبر ميناء الخمس أحد الموانئ الليبية والتي لها أهمية كبرى على الساحل الليبي حيث يقع هذا الميناء الى الشرق من مدينة طرابلس بحوالي 120 كم، والغرب من مدينة مصراتة بحوالي 90 كم، وقد نشأ ميناء الخمس على رأس صخري ممتد لبعض مئات من الأمتار داخل البحر يعرف برأس المسن، وقد كان هذا الرأس الذي امتد منه حاجز الأمواج الرئيس، وبذلك يوفر له الحماية من الرياح الشمالية والشمالية الغربية، ويبلغ طول الأرصفة المفتوحة منه 2185م، وبعمق يتراوح ما بين 12،8م، وبعد الانتهاء من المرحلة الثانية سيزيد طول الأرصفة إلى 4000م¹⁶.

أنشأ هذا الميناء على مساحة تبلغ 249 هكتارا، وتعتبر الطاقة الاستيعابية له (3.5 مليون طن سنويا)، وأكبر حمولة / غاطس السفينة يمكن استقبالها (35000 طن / م11)، ويتنوع نشاط هذا الميناء في جلب البضائع والسلع بمختلف أنواعها، وكننتيجة لموقع ميناء الخمس بمدينة ذات موقع متميز سياحي وحركة تجارية كبيرة بين الخمس ومدن أخرى مجاورة مثل مصراتة وطرابلس وما يوجد بين هاتين المدينتين من تواجد مصانع كبيرة ومشروعات صغيرة يتم تغذيتها بالبضائع والمواد الخام والأولية من ميناء الخمس.

وقد أصيبت الموانئ في الفترة الأخيرة بشيء من الإهمال والقفلة نتيجة الظروف السياسية والأمنية في البلاد التي حالت دون تطوير طيلة العشر سنوات الماضية، ورغم فتح الموانئ في الفترة الأخيرة والتي اقتصر على جلب البضائع والسلع المختلفة إلا أن حال الميناء كما هو دون تطوير حيث دعت الأسباب إلى التفكير في هذا الموضوع ووضعها في يد صناع القرار والجهات المسؤولة بتطوير ميناء محور في الخمس بما يمتلكه هذا الميناء من مصدات طبيعية وهي ما يعرف برأس المسن، ولا يكلف الدولة الكثير من الأموال في تطويره مقارنة بالموانئ الأخرى وبموقعه الاستراتيجي الاقتصادي والسياحي وما يوفره هذا التطوير من فرص عمل وربط المدن بعضها ببعض من خلال إنشاء طرق للنقل البري وفتح مجال للسياحة بحكم أن مدينة الخمس تحتوي على طبيعة خلابة وهو مورد آخر من موارد الدولة، وجلب أنظار الدول الإقليمية والعالمية للنقل والتبادل التجاري.

النتائج:

توصلت هذا البحث إلى النتائج التالية الآتي-

- 1- تطوير وتحديث ميناء محور يعمل على تنمية وزيادة الموارد المالية للدولة.
- 2- تطوير ميناء محور في ليبيا يعزز من مكانتها السياسية والاقتصادية والسياحية.
- 3- توفير فرص عمل جديدة والحد من البطالة.
- 4- ربط الميناء بالمدينة المقام عليها وبالتالي بالمدن المجاورة من خلال فتح وتوسيع طرق تجارية بين المدن والمناطق النائية.
- 5- تطوير ميناء محور يحد من الإجراءات الروتينية المعقدة في التخليص الجمركي بما يضمن التعامل الرقمي وسرعة الأداء وانجاز عمليات المناولة والتزويد والشحن للسفن.
- 6- الرفع من كفاءة موظفي وعمال الميناء.

التوصيات :

- 1- لضمان نجاح سير عمل تطوير ميناء محور يجب على الدولة الليبية مشاركة شركات الشحن العالمية الكبرى.
- 2- النظر إلى اتفاقية طريق الحرير والاستفادة القصوى من الدول المستثمرة في ليبيا بتطوير البنية التحتية للموانئ وزيادة قدرة هذه الموانئ الاستيعابية.
- 3- تأهيل وتدريب الكوادر الوظيفية والعاملين في الموانئ البحرية.
- 4- التعاون بين كافة الجهات بوزارة النقل والمواصلات وربط النقل البحري والجوي والبري بمنظومات معلوماتية حديثة.
- 5- العمل على دراسة جدوى اقتصادية تتعلق بالتعريفات الجمركية ورسم رسو السفن بالميناء.

الهوامش :

- 1-وكالة الأنباء الصينية (شينخوا) توقيع مذكرة تفاهم بين دولة ليبيا والصين 2 سبتمبر2018. www.arabic.people.com.ly
- 2 - Nijdam.Michiel/Leader Firms:The value of companies for the competitiveness of the Rotterdam Seaport cluster/EPS/2010/P10
- 3- مجلس التخطيط الوطني العام، تقرير على سياسات النقل بأنماطه المختلفة، 2005، ص10.
- 4 . www.marefa.org.ly
- 5 BARTLOMIE. ROBERT/Fnvironment.confictin port cities/opuscale sociological/wydwnictwo Naukowe University Szerzinskiego/2016/p34-35.
- 6- ويكيبيديا ليبيا . www.wikipedia.google.com
- 7- ويكيبيديا ليبيا. المرجع السابق.
- 8- مجلس التخطيط الوطني العام، مرجع سبق ذكره من ص14-19.
- 9- الموقع الرسمي لمصلحة الموانئ والنقل البحري- WWW.lma.ly/index.php/2013-40p.
- 10- المنظمة الليبية للسياسات والاستراتيجيات، تقرير عن أداء مصلحة الموانئ والنقل البحري في ليبيا، 2017، ص4.
- 11- سعد الحسيني، مقال عن: أهمية تطوير الموانئ، صحيفة الصباح الاقتصادية الثلاثاء 11/ يونيو/2019.
- 12-Tomis. Fatma/Portcity Culture Izmir as across cultue construc- Narratives of Izmir's border crossing practices since 16th century/delft university of technology/2016
- 13- حسين أحمد سعد وفوز معن عبد علي، الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، المجلد 47، العدد1- 2، 2019، ص373.
- 14- خليل حميدة خليل، خدمات مرور السفن، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الندوة الدولية التاسعة عشر للموانئ، الإسكندرية، 2003، ص10.
- 15- محمد يوسف طه، خدمات مرور السفن بالموانئ: دراسة ميدانية عن ميناء روتردام مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الإسكندرية المجلد22 العدد43، ص26.

16- حسن مسعود أبو مدينة، الموانئ الليبية: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، مصراتة، 2008،
ص152-154.