

العوائق الجغرافية للتنمية الاقتصادية في ليبيا

د. البشير علي المبروك الحميدي

أستاذ مشارك بقسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

كلية الآداب والتربية/ جامعة صبراتة- ليبيا.

hmedibashir@gmail.com

تاريخ الاستلام 2025/09/18 تاريخ القبول 2025/11/02 تاريخ النشر 2026/01/01

الملخص:

هدفت الدراسة إلى فهم وتحليل وتقييم عوائق التنمية الاقتصادية في ليبيا من الناحية الجغرافية، وذلك من خلال الإحاطة الشاملة بماهية هذه العوائق وتحليل دورها وتأثيراتها السلبية على الواقع الاقتصادي الليبي، وللإجابة على تساؤلات الدراسة للوصول إلى نتائجها؛ استُخدم المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج الإقليمي، ومنهج التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية، ولقد توصلت الدراسة إلى نتائج عدة، أبرزها: أن مجموعة من الظروف الجغرافية الطبيعية والبشرية السلبية المقترنة بتدهور شديد في البنية التحتية لوسائل النقل والمواصلات والخدمات اللوجستية والمتمثلة أساسًا في انعدام وسيلة النقل بالسكك الحديدية، في ظل انعدام وجود استراتيجية وطنية جيو اقتصادية تتيح تكيف الاقتصاد مع عوائق الجغرافيا، ساهمت هذه الظروف في إعاقة التنمية الاقتصادية في ليبيا، وعرقلة استدامتها، وأدت إلى عدم شمول فوائدها كافة مناطق وأقاليم البلاد، ولقد أدى هذا في نهاية المطاف إلى ضعف مخارج التنمية، وتراجع مكتسباتها، وتقلص مستهدفاتها، ومن خلال تحليل وتقييم هذه العوائق وبالاستناد على بعض المرتكزات الجغرافية الداعمة للتنمية الاقتصادية، اقترحت الدراسة استراتيجية وطنية للتكيف مع عوائق الجغرافيا، واستغلال مرتكزاتها، وذلك لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية وضمان استدامتها.

الكلمات المفتاحية: التنمية الاقتصادية، العوائق الجغرافية، التسهيلات اللوجستية، الهيدروجين الأخضر، استراتيجية التكيف المكاني .

Geographical Constraints to Economic Development in Libya

Albasheer Ali Almabrouk Alhameedi

Department of Geography and Geographic Information System
Faculty of Arts and Education, University Sabratha, Libya.

hmedibashir@gmail.com

Received: 18/09/2025

Accepted: 02/11/2025

Published: 01/01/2026

Abstract :

This study aimed to understand, analyze, and evaluate the geographical constraints to economic development in Libya by providing a comprehensive examination of the nature of these constraints and analyzing their roles and negative impacts on the Libyan economic reality. To address the research questions and reach its conclusions, the study employed the descriptive-analytical approach, the regional approach, and spatial analysis methods using Geographic Information Systems (GIS). The study reached several key findings, most notably that a combination of adverse natural and human geographical conditions, coupled with severe deterioration in transportation infrastructure, logistics services, and connectivity—particularly the absence of a railway transport system—has significantly hindered economic development in Libya. This situation has been exacerbated by the lack of a national geo-economic strategy capable of enabling the economy to adapt to geographical constraints. These conditions have impeded economic development and its sustainability, prevented the equitable distribution of development benefits across all regions of the country, and ultimately led to weak development outcomes, declining gains, and reduced development targets. Based on the analysis and evaluation of these constraints, and drawing on selected geographical foundations supportive of economic development, the study proposed a national strategy for adapting to geographical constraints and capitalizing on spatial advantages, with the aim of achieving economic development objectives and ensuring their sustainability.

Keywords: Economic development; Geographical constraints; Logistics facilities; Green hydrogen; Spatial adaptation strategy.

مقدمة:

تُعَدُّ التنمية الاقتصادية العمود الفقري الذي تستند عليه الدول لرقبها وتطورها، فهي بمثابة القاطرة التي ترفع مكانة الدول وترقى بمستوى معيشة شعبها، وهناك العديد من العوامل المؤثرة فيها كالعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والمؤسسية والجغرافية والثقافية والتقنية وغيرها، ولقد ارتبط نجاح برامج التنمية الاقتصادية في العديد من الدول بمراعاة هذه العوامل وأخذها في الاعتبار عند إعداد الخطط والسياسات التنموية المختلفة، وتلعب الظروف الجغرافية دورًا مهمًا في نجاح ودعم واستدامة التنمية الاقتصادية، فالتنمية الاقتصادية تنجح وتزدهر في ظل توفر المزايا التي تحدثها خصائص المكان الجغرافية، بينما يحدث العكس عندما يفتقر المكان لهذه المزايا فتكون المشاريع والأنشطة الاقتصادية أكثر عرضة للتعثّر والفشل والسقوط، ويتعذر بذلك تحقيق الجدوى الاقتصادية والاستثمارية المرجوة منها (Sachs, J, 1997, p5-8)، إن ليبيا انفقت مليارات الدنانير على مشاريع التنمية الاقتصادية المختلفة منذ عقد سبعينيات القرن الماضي، إلا أن ما تحقق من نتائج تنموية كان ضعيفًا ودون المستوى المطلوب، حيث لم تؤدي التنمية الاقتصادية إلى تغيرات جذرية في البنية الاقتصادية والاجتماعية للدولة وللمجتمع الليبي ككل وبما يتوافق مع النتائج المأمولة من هذه المشاريع، والتي كلفت الدولة أموال وميزانيات ضخمة، ولقد أدت المشكلات الهيكلية المرتبطة بالتنمية الاقتصادية في نهاية المطاف إلى فشل غالبية المشاريع الاقتصادية الكبرى وخروجها من دائرة الإنتاج، ورغم صعوبة إرجاع هذا الفشل إلى عامل واحد فقط، إلا أن إهمال وتجاهل صانعي القرار والاقتصاديين على حد سواء لدور وتأثير الظروف الجغرافية على التنمية الاقتصادية والاستهانة بها، وعدم منح الأولوية لفهمها ولتكيف معها كان خطأ استراتيجيًا فادحًا ومكلفًا، ساهم في تعثر وفشل غالبية المشاريع التنموية الاقتصادية القائمة، ولقد أدى اتساع نطاق ليبيا وطبيعتها الصحراوية الغالبة، وتراخي أطرافها وغلبة الصفة البرية عليها، وعدم ملائمة مناخها بشكل عام، وجفاف أراضيها، وبعد غالبية أراضيها ذات الموارد الطبيعية والاقتصادية الكبيرة عن الأسواق والمنافذ البحرية، وصغر حجم سكانها بصفة عامة (صغر حجم السوق) وسوء توزيعهم الجغرافي، أدت هذه الظروف الجغرافية مجتمعة مقرونة بضعف وتخلف البنية التحتية للنقل والمواصلات والخدمات، بالإضافة إلى فشل السلطات في التعامل والتكيف معها إلى ارتفاع تكلفة غالبية المشاريع والأنشطة الاقتصادية الكبرى

وضعف تنافسيتها، وعدم استدامتها، وانخفاض مردودها الاقتصادي، ورغم صعوبة التغلب على بعض الظروف الجغرافية والتكيف معها مثل الظروف المناخية غير المواتية وتدني الإنتاجية الزراعية، إلا أن الدولة الليبية ظلت عاجزة عن التعامل مع بعض العزل الجغرافية التي يمكن التأقلم معها أو علاجها، مثل: بعد المسافات وضعف الموصلية وصعوبة التضاريس، ولم تقم الدولة في ظل الوفرة المالية الناتجة من بيع النفط وتصديره بإعادة توجيه الاستثمار وبلورة أولوياته لدعم وتوسيع البنية التحتية للنقل والخدمات لحل معظم تلك المشكلات، ومن هذا المنطلق تحاول هذه الدراسة تشخيص وتقييم العوائق والقيود الجغرافية المؤثرة في التنمية الاقتصادية في ليبيا وتحليل تأثيرها واقتراح كيفية التكيف معها خدمة للتنمية الاقتصادية، وقد تكونت الدراسة من أربعة مباحث تناول المبحث الأول نبذة عامة عن تأثير الظروف الجغرافية على التنمية الاقتصادية، وحلل المبحث الثاني العوائق الجغرافية المؤثرة في التنمية الاقتصادية في ليبيا، وسلط المبحث الثالث الضوء على أهم الأخطاء الجيو اقتصادية التي رافقت تنفيذ الخطط والمشاريع التنموية والناتجة عن القفز فوق عوائق المكان، واقتراح المبحث الرابع والأخير استراتيجية عامة لكيفية التكيف مع عوائق الجغرافيا.

مشكلة الدراسة :

تبنت الدولة الليبية منذ بداية عقد سبعينيات القرن الماضي سياسة صرف مبالغ وأموال طائلة قدرت بمليارات الدنانير على المشروعات الاقتصادية الإنتاجية الكبرى لا سيما في المنطقتين الوسطى والجنوبية من البلاد، وعلى الأغلب لم تحقق هذه المشاريع النتائج المأمول منها والتي من أهمها المساهمة في تغيير واقع الاقتصاد الليبي من اقتصاد ريعي يعتمد بشكل شبه كلي على تصدير النفط الخام (97% من ميزانية الدولة مصدرها الإيرادات النفطية) (مصرف ليبيا المركزي، 2023م) إلى اقتصاد متنوع ومستدام مبني على الزيادة المستمرة في الإنتاج والإنتاجية والتوزيع العادل للنمو، والرفع من مستوى وكفاءة قطاعات الزراعة والصناعة والخدمات وإيجاد التوازن بينهم، ما يؤدي إلى تحقيق نسبة معقولة من الاكتفاء الذاتي وخلق فرص عمل للسكان ورفع مستوى معيشتهم وتحقيق توازن التنمية الإقليمية، ومن هذا المنطلق يمكن اثار التساؤلات الآتية:

1- ما الأبعاد والظروف الجغرافية المعيقة للتنمية الاقتصادية؟ وكيف أثرت هذه الظروف على نتائج ومخرجات التنمية الاقتصادية في ليبيا؟

- 2- هل أدى إهمال وتجاهل صانعي القرار في ليبيا لدور وتأثير الظروف الجغرافية والاستهانة بها وعدم منح الأولوية للتكيف معها إلى نتائج خطيرة تمثلت في فشل غالبية المشاريع التنموية الكبرى؟
- 3- هل أثر الاختيار الخاطئ لبعض مواقع الأنشطة الاقتصادية على زيادة التكلفة الاقتصادية لهذه الأنشطة والمشاريع التنموية؟ وهل المواقع المكانية التي أختيرت مناسبة وملائمة للإنتاج من الناحية الاقتصادية؟ وماهي المواقع المثلى للنشاط الاقتصادي في ليبيا؟
- 4- كيف يمكن إعادة النظر في أولويات الاستثمار وتحسين كفاءته للتغلب على معوقات العامل الجغرافي؟

فرضيات الدراسة:

- 1- أثرت الظروف الجغرافية المعيقة للتنمية الاقتصادية تأثيرًا مزدوجًا على التنمية الاقتصادية في ليبيا، فمن ناحية كانت هذه الظروف مسؤولة على الأرجح وبشكل عام على تعثر وإخفاق وعدم استدامة بعض المشاريع التنموية الاقتصادية الكبرى على مستوى الدولة الليبية ككل، ومن ناحية ثانية حالت هذه العوائق دون تقاسم فوائد وعوائد التنمية الاقتصادية بشكل عادل على كافة أقاليم البلاد ووحداتها الإدارية.
- 2- بالرغم من وقوع ليبيا على ساحل البحر المتوسط وقرنها الجغرافي من الأسواق العالمية الكبرى كالسوق الأوروبي، إلا أنها لم تفلح في إقامة مشاريع تنموية تستفيد من هذه الميزة التنافسية.
- 3- تفترض الدراسة إغفال وتجاهل صانعي القرار في ليبيا للظروف والعوامل الجغرافية المعيقة للتنمية الاقتصادية، وذلك من خلال محاولتهم القفز على عوائق المكان.
- 4- يمكن التغلب على بعض العوائق الجغرافية عن طريق إعادة النظر في أولويات الاستثمار فعلى سبيل المثال يمكن التغلب على عامل تباعد المعمر وبعد المسافات، وتشتت توزيع الموارد وبعدها عن نطاقات التركز السكاني والصناعي وضعف القدرة على الوصول للأسواق وللموانئ، من خلال منح الأولوية لبناء شبكة متطورة من طرق النقل والمواصلات قليلة التكلفة وأهمها شبكات السكك الحديدية.

أهمية الدراسة ومبرراتها وأهدافها:

حللت الدراسة في رؤية تشخيصية معمقة عوائق التنمية الاقتصادية في ليبيا من الناحية

الجغرافية، حيث سلط الضوء على تأثير العوائق والعقبات الجغرافية على الظاهرة أو النشاط الاقتصادي، وركزت بشكل خاص على تأثير هذه العقبات على الأنشطة الاقتصادية المقامة في المناطق الداخلية غير الساحلية والمناطق الوسطى والجنوبية من البلاد، ورغم أن موضوع تأثير الظاهرة الاقتصادية بالجغرافيا حظي باهتمام مبكر من قبل عدد من الباحثين في الدول الغربية المتقدمة إلا أن ما كتب حول هذا الموضوع في الدول العربية ومن ضمنها ليبيا كان قليلاً ومتواضعاً، وحتى أولئك الذين تناولوا هذا الموضوع في دراساتهم وكتبهم فإنهم تناولوه عبر دراسات استكشافية مختصرة وغير معمقة، فهم لم يطبقوا دراساتهم على حالات لدول أو مناطق معروفة ومحددة كما فعلت هذه الدراسة، والتي تهدف إلى تحقيق الآتي:

1- تحليل العوامل والظروف الجغرافية المؤثرة في التنمية الاقتصادية في ليبيا، وبيان دورها وأهميتها.

2- تسليط الضوء على العقبات الجغرافية المعيقة للتنمية الاقتصادية، لا سيما تلك التي تعاني منها المناطق الداخلية الوسطى والجنوبية من البلاد.

3- اقتراح استراتيجية تنمية وطنية تتيح التكيف مع عوائق المكان وفق منظور جغرافي شامل.

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على عدة مناهج، منها: المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج الإقليمي، والمنهج المقارن، والمنهج التحليلي لنظم المعلومات الجغرافية Arc Map .
الدراسات السابقة:

تناولت بعض الدراسات السابقة تأثير العوامل الجغرافية على النمو أو التنمية الاقتصادية بصفة عامة، ولقد حللت بعض الدراسات الأخرى العلاقة المتينة والمترابطة بين الخصائص الجغرافية والظواهر الاقتصادية، ومن أهم هذه الدراسات نذكر الآتي :

1- دراسة **John Luke Gallup and others (1998م)** بعنوان: **Geography and Economic Development** بحثت في العلاقة المعقدة بين الجغرافيا والنمو الاقتصادي والتنمية، وركزت على التأثير البارز للجغرافيا على النمو الاقتصادي والبنية المؤسساتية والسياسات الاقتصادية، (Gallup & others, 1998)، وخلصت إلى التأثير الكبير للموقع الجغرافي والمناخ على مستويات الدخل والنمو الاقتصادي

وتكاليف النقل والإنتاجية الزراعية، وفي النهاية استنتجت أن غالبية الدول الواقعة في النطاقات المدارية والمناطق البعيدة عن الساحل تواجه ضعفاً في معدل النمو الاقتصادي وانخفاضاً في الناتج المحلي الإجمالي.

2- دراسة أمين حواس (2020م) بعنوان: دور الجغرافيا في النمو الاقتصادي مقاربات نظرية وأدلة تجريبية، بحثت الدراسة في الأسس النظرية والتجريبية لفرضية تأثير الجغرافيا على الواقع الاقتصادي للدول المختلفة، وركزت على دور العوامل الجغرافية في النمو الاقتصادي وتأثيرها على زيادة أو انخفاض الناتج المحلي الإجمالي، مفسرة الاختلاف الجغرافي في الأداء الاقتصادي بين الدول المختلفة.

3- دراسة بدر البكوش (2022م) بعنوان: تحليل الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة، حيث أفترض عدم تحسن الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة في ليبيا، ولقد تطرق إلى مؤشرات التنمية المستدامة والطرق والأدوات اللازمة لتحقيقها، وتوصل إلى نتائج عدة أبرزها تدهور مؤشرات الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة في ليبيا، وخصوصاً في الفترة الزمنية التي تلت عام 2011م، والتي تراكمت مع ضعف الاهتمام بالبعد البيئي كركيزة أساسية للتنمية، وأوصى الباحث بضرورة توظيف الإمكانيات العلمية والتكنولوجية وتقوية وتعزيز البحث العلمي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

4- دراسة فوزية محمد أكحيل (2023م) بعنوان: الطاقة ودورها في التنمية الاقتصادية وانعكاساتها على التنمية في ليبيا، هدفت الدراسة إلى توضيح وتحليل أهمية موارد الطاقة البديلة في دعم النمو الاقتصادي لا سيما دور موارد الطاقات المتجددة كالطاقة الشمسية وغيرها، وأوصت بضرورة التوجه إلى استثمار هذه الموارد لتلبية احتياجات الطاقة الكهربائية المتزايدة.

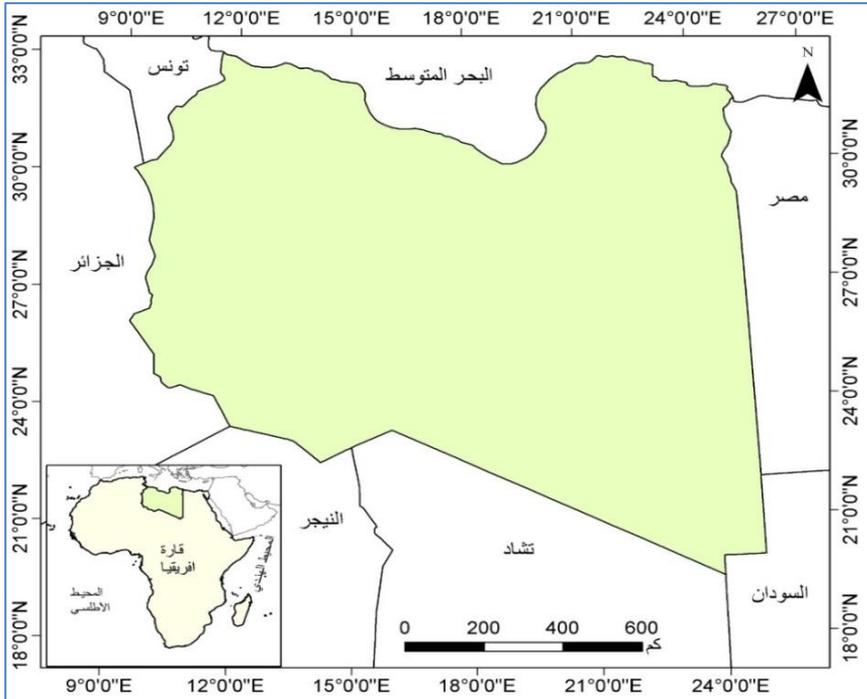
الاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة يكمن في شمولية موضوع الدراسة، وتركيزها على نطاق جغرافي معين، بالإضافة إلى كون القائم على دراستها من المتخصصين في علم الجغرافيا، فهذه الدراسة تناولت بشكل عام وشامل تأثير العوائق الجغرافية الطبيعية والبشرية على التنمية الاقتصادية في النطاق الجغرافي لدولة ليبيا وبالأخص في مناطقها الوسطى والجنوبية، بينما ركزت جل الدراسات السابقة وخصوصاً الأجنبية منها (بعض القائمين عليها من علماء الاقتصاد غير المتخصصين في علم الجغرافيا) على دراسة الظروف

الجغرافية و البيئية وتأثيرها على التنمية الاقتصادية أو التنمية المستدامة على مستوى دول العالم أو بعض دوله ولكن بشكل غير شامل، حيث اقتصر على بعض الظروف أو العوائق الجغرافية الطبيعية والبيئية أو البشرية، ولم تهتم بدراستها بشكل شامل وكلي كما فعلت هذه الدراسة، كما أن بعض الدراسات الأخرى ركزت فقط وبشكل خاص على تأثير الموقع الجغرافي أو السكان أو مصادر الطاقة على التنمية الاقتصادية .

الحدود المكانية للدراسة:

تقع ليبيا جغرافياً في شمال أفريقيا على ساحل البحر المتوسط الجنوبية بين دائرتي عرض 33° و 19.30° درجة شمالاً، وبين خطي طول 25° و 9.24° شرقاً بمساحة كبيرة تصل إلى نحو 1.6 مليون كم² كما تبين ذلك الخريطة رقم (1) (مصلحة المساحة، 1978).

خريطة (1) الموقع الجغرافي لليبيا.



المصدر : عمل الباحث باستخدام تقنية ARC MAP, V10.5 وبالاستناد إلى مصلحة المساحة، الأطلس الوطني، 1978، ص 3-4.

مفاهيم الدراسة:

1- التنمية الاقتصادية Economic Development : هي عملية إحداث تغيير جوهري في بعض متغيرات الاقتصاد الوطني؛ بهدف زيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي خلال فترة زمنية طويلة، والهدف النهائي تحقيق تقدم مستمر في المستوى المعيشي للسكان من خلال تغيرات في كل من هيكل الإنتاج ونوعية السلعة والخدمات المنتجة، إضافة إلى إحداث تغيير جوهري في هيكل توزيع الدخل لصالح الفقراء، وهي نوع من الاستثمار الذي يتم من خلاله استعمال الموارد المتاحة بأقصى كفاءة ممكنة. (صالح، 2002، ص30-31)

2- العوائق الجغرافية للتنمية الاقتصادية Geographical Impediments to Economic Development : يُقصد بها الظروف الجغرافية الطبيعية والبشرية المرتبطة بمكان ما والتي تقف عائقاً أمام قيام أو استدامة التنمية الاقتصادية على المستويين المحلي أو الدولي، حيث تؤدي هذه الظروف إلى ضعف النمو الاقتصادي وإعاقة التنمية أو رفع كلفتها، مثل: ظروف الموقع الجغرافي غير الملائم، والبعد عن المنافذ البحرية، واتساع مساحة الصحاري وندرة المياه والمناخ المتطرف وصعوبة الطبوغرافيا، وضعف خصوبة التربة وقلة حجم السكان، وسوء توزيعهم الجغرافي إلى جانب قلة الموارد الطبيعية وغيرها. (Sachs,J, 1997, p5-8).

3- الدخل القومي الحقيقي Real National Income: هو مجموع الدخل الذي تتحصل عليه عناصر الإنتاج مقابل إسهامها في العملية الإنتاجية لإنتاج السلع والخدمات خلال فترة زمنية معينة تصل في العادة إلى سنة كاملة، وهذا الدخل ناتج عن زيادة الإنتاج بعد استبعاد أثر التغيرات في الأسعار أو ما يعرف بالتضخم (خشيم، 2005، ص192).

4- الناتج المحلي الإجمالي Gross Domestic Product هو إجمالي قيمة السلع والخدمات التي يتم إنتاجها في إطار اقتصاد دولة ما مقومًا بأسعار السوق، خلال فترة زمنية تصل عادة إلى سنة كاملة. (خشيم، 2005، ص192).

5- السوق Market: مكان لبيع وشراء وتبادل حاجات الناس من السلع والخدمات، ويعرفه بعض الاقتصاديين بأنه جماعة من الناس ترتبط بمعاملات تجارية ومالية معينة، والسوق هو المقياس الذي تتحدد فيه قيمة الأشياء وذلك من خلال التقدير والمساومة التي تدور بين

الباعة والمشتريين، ويمكن أن يكون السوق مجتمع بشري، أو مجمع صناعي يقوم بتصنيع المنتجات العرضية أو نصف المصنعة أو تصنيع مخلفات المصانع الأخرى. (الأرباح، 1996، ص235).

6- التسهيلات اللوجستية Logistical Facilities هي شبكة الخدمات التي تدعم الحركة المادية للسلع والتجارة، وكذلك حركة الافراد داخل حدود الدول وفيما بينها، وهي تتألف من مجموعة من الأنشطة والخدمات وتسهيلات البنية التحتية، مثل: خدمات النقل والتخزين والمستودعات، وخدمات التزود بالوقود والإعاشة، والخدمات المختلفة في الموانئ والمطارات ونقاط العبور البري، فضلاً عن إدارة البيانات والمعلومات، وتعرف أيضاً بأنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع والمعلومات والطاقة والمنتجات والخدمات والبشر من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك (www.wikipedia.org)

7- الهيدروجين الأخضر Green Hydrogen وقود خفيف عالي التفاعل نتحصل عليه باستخدام الطاقات المتجددة، مثل: الطاقة الشمسية وغيرها، من خلال عملية كيميائية تعرف بالتحليل الكهربائي للماء، حيث تستخدم هذه الطريقة تياراً كهربائياً لفصل الهيدروجين عن الأكسجين، بحيث ينتج هيدروجين نظيف خالي من ثاني أكسيد الكربون. (www.dw.com/ar/a-70949120)

أولاً: نبذة عامة عن تأثير الظروف الجغرافية على التنمية الاقتصادية:

تلعب الظروف الجغرافية دوراً مهماً في التنمية الاقتصادية، حيث الأنشطة الاقتصادية لا تقوم في فراغ بل ترتبط بمكان جغرافي يتمتع بخصائص معينة، وكلما احتوى المكان على مميزات ومقومات جغرافية اقتصادية كلما كان ذلك من دواعي قوة ونجاح المشروع أو النشاط الاقتصادي، وفي المقابل تؤدي العقبات والقيود الجغرافية المرتبطة بالمكان إلى التأثير سلباً على هذا النشاط، فالنشاط الزراعي مثلاً لا يمكن أن ينجح ويكون مستداماً في مكان يفقر للمناخ الملائم أو للمياه أو للتربة الصالحة للزراعة، ولا يمكن أن ينمو النشاط الصناعي ويزدهر ويكون مستداماً في ظل عدم توفر موارد الطاقة أو الاسواق أو المواد الخام أو الأيدي العاملة أو نتيجة لصعوبة الوصول إلى هذه المقومات بفعل بعد المسافة أو صعوبة التضاريس أو الازدحام أو نتيجة العوائق الجيوسياسية والأمنية وغيرها، وبالمثل فإن النشاط الخدمي يحتاج إلى مقومات جغرافية عدة لنجاحه وازدهاره، ويعني ذلك أن هناك العديد من المميزات التي

توفرها البيئة الجغرافية للمكان ليزدهر وينمو اقتصاديًا، وأهمها مميزات الموقع الجغرافي والمناخ والتضاريس والمورفولوجيا والتربة والتركيب الجيولوجي والكتلة السكانية والأيدي العاملة وموارد الطاقة، ومن العوامل المؤثرة بشدة في نمو النشاط الاقتصادي واستدامته عاملا الموقع الجغرافي والمناخ، فهما يؤثران بشكل كبير على معظم مدخلات النشاط الاقتصادي، من خلال تأثيرهما على تكاليف النقل والإنتاجية الزراعية والصناعية وإنتاجية العمال، (هارون، 2003، ص77) والموقع الجغرافي يمكن أن يتحكم في العديد من العوامل المؤثرة في النشاط الاقتصادي، والتي تنعكس على تكلفته، مثل: عامل المسافة والتضاريس، وإمكانية الوصول والبعد أو القرب من الموارد ومدخلات الإنتاج والأسواق والمواصلات، وتؤدي المسافات الأقصر والأقل ازدحامًا عمومًا إلى انخفاض نفقات النقل، حيث تقلل من الوقت والوقود اللازمين للعبور؛ ما يؤدي إلى خفض التكاليف وبالتالي خفض الأسعار وزيادة التنافسية، ويسهم قرب المشروع أو النشاط الاقتصادي من البنية التحتية للنقل، كالموانئ والطرق السريعة والسكك الحديدية في تخفيض تكاليف النقل، من خلال الوصول السريع والفعال إلى الأسواق، والاستجابة بصورة أكثر فاعلية لمتطلبات السوق، أما المسافات الأطول أو الأكثر ازدحامًا أو الأصعب وصولًا، فهي تزيد من التكلفة بسبب زيادة استهلاك الوقود نتيجة أوقات العبور الأطول، وقد يؤدي هذا إلى ارتفاع تكلفة الصيانة وغيرها، وهكذا فإن القرب الجغرافي وسهولة الوصول يعدان من أهم مقومات الإنتاج الاقتصادي، حيث يؤديان إلى انخفاض تكلفة النشاط الاقتصادي وزيادة أحجام التجارة، وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي، وهذا يعني أن النشاط الاقتصادي يستفيد من ميزة المسافة القريبة لتوفير الوقت والسرعة والوقود، ولقد أكد آدم سميث Adam Smith قبل أكثر من قرنين بأن قدرة البلد على دعم التقسيم المعقد للعمالة المطلوبة من أجل التصنيع التنافسي تعتمد على امتداد السوق الذي هو على الأرجح صنعة الجغرافيا، فامتداد السوق يتأتى من الحجم السكاني الكبير أو من مجاورة الأسواق الكبرى أو من خلال امتلاك الدولة أو المكان الجغرافي منافذ بحرية تضمن الشحن التجاري منخفض التكلفة، ويضيف آدم سميث قائلاً "إن زيادة الإنتاجية الاقتصادية تعتمد على التخصص الذي يعتمد بدوره على الوصول إلى السوق وتكلفة النقل، والجغرافيا تلعب دورًا مهمًا في تكلفة النقل"، (Sachs.J, 1997, P2)، وتؤثر الجغرافيا كذلك في التخصص الإقليمي والتركز الإنتاجي والخدمي، حيث تتجمع الشركات معًا في

مواقع جغرافية معينة لتحسين فرصة النفاذ إلى الأسواق، وللاستفادة من وفورات الحجم التي ترتبط بزيادة الطلب على المنتجات، ويستفيد التخصص الإقليمي من الموارد المتوفرة ومن الموقع الجغرافي الملائم، حيث ينجح في المناطق أو الدول القادرة على الوصول السهل لمقومات الإنتاج، ويؤدي القرب الجغرافي وسهولة وصول المنتجات والسلع إلى الأسواق الداخلية والخارجية إلى تدني تكلفة الإنتاج وزيادة تنافسية السلع وحدوث وفورات الحجم؛ ما يؤدي إلى زيادة أحجام التجارة، وينعكس ذلك على تزايد كميات الإنتاج وزيادة النمو الاقتصادي، وهكذا فإن إقامة الأنشطة الاقتصادية في مواقع جيدة بحيث يمكن الوصول إليها بسهولة تعد من أساسيات النشاط الاقتصادي، ومن ناحية أخرى يستفيد النشاط الاقتصادي من المناخ الملائم؛ كونه ينمي الإنتاجية الاقتصادية ويجفز نشاط العمال ويزيد من إنتاجيتهم ويدعم راحتهم النفسية، ويمكن تلخيص تأثير الظروف الجغرافية على النشاط الاقتصادي العالمي في المناطق الجغرافية المختلفة، من خلال النتائج التي توصل لها الباحث Jeffrey Sachs (Sachs,J,1997)، الذي استطاع تحديد المناطق الأكثر نموًا وإنتاجية من الناحية الاقتصادية بالاعتماد على العوامل الجغرافية، ولقد أكد إن النطاقات الساحلية الشمالية في العروض المعتدلة هي أفضل المناطق من ناحية نمو النشاط الاقتصادي وازدهار الصناعة والإنتاجية الاقتصادية العالية، فهذه المناطق يجتمع فيها المناخ المعتدل، والتضاريس السهلية الملائمة، وعدد السكان الضخم الذي يشكل السوق، والاتصال بالبحر، حيث النقل الرخيص وسهولة الوصول إلى الأسواق، وهذه المناطق هي غرب أوروبا وشمال شرق أمريكا الشمالية وبعض دول البحر المتوسط والصين ودول ساحل المحيط الهادي، مثل: كوريا الجنوبية واليابان والمناطق المعتدلة في شرق آسيا التي لا تبعد أكثر من 100 كم من الساحل، والدليل على قوة هذه الدول من الناحية الاقتصادية هي أنها تنتج 32% من الناتج الإجمالي العالمي، في حين أنها تصدر 88% من صادرات البضائع العالمية (Gallup & others,1998, p4).

ثانيًا: العوائق الجغرافية المؤثرة على التنمية الاقتصادية في ليبيا:

واجهت التنمية الاقتصادية في ليبيا عقبات جغرافية عدة أعاققت النمو الاقتصادي، ووضعت عراقيل بنيوية ساهمت في ارتفاع تكاليف التنمية الاقتصادية وانخفاض تنافسية الإنتاج لغالبية المشاريع الاقتصادية الكبرى، لا سيما تلك المشاريع البعيدة عن المنطقة

الساحلية الشمالية والمقامة في المناطق الصحراوية الوسطى والجنوبية من البلاد، والتي شكلت محركات النمو الاقتصادي لليبيا طيلة سبعينيات وثمانينيات القرن الماضي، ويمكن اختصار هذه العقبات فيما يأتي:

1- غلبة الصفة البرية وضعف الاستفادة من المجال البحري:

تطلُّ ليبيا على البحر المتوسط شمالاً بواجهة بحرية يصل طولها إلى نحو 1900 كم، وتعمق داخل أفريقيا قرابة 2000 كم تقريباً، ويصل طول حدودها الكلية إلى نحو 6500 كم، تشكل حدودها البرية نسبة 71% من إجمالي طول حدودها، فيما تبلغ مساحتها الإجمالية نحو 1665000 كم² تشغل الصحراء الكبرى نسبة تقارب 90% منها (المهدوي، 1998، ص10، ص38)، يُنظر الخريطة رقم (1)، ونتيجة لكبر مساحة البلاد وطول حدودها البرية واتساع امتدادها الصحراوي وتوغلها البري لمسافات بعيدة جنوباً؛ فإن كتلة ليبيا القارية أكثر اتساعاً وتأثيراً من الناحية الطبيعية من كتلتها البحرية المتمثلة في سواحلها، وبالرغم من أن الساحل الليبي أتاح لليبيا بصفة عامة التمتع بمزايا الدول البحرية، وأهمها ميزتي الوصول إلى الموانئ والاستفادة من النقل البحري الرخيص، إلا أنَّ خليطاً من العوائق الجغرافية الطبيعية والبشرية أعاق الاستفادة الكاملة من هذه المزايا، فنجد العوائق المورفولوجية المتمثلة في قلة تعاريج الساحل الليبي، والغياب اللافت للمرفئ الطبيعية وضحالة عمقها بصفة عامة (باستثناء ميناء طبرق) إلى جانب فقر الظهير البحري في بعض مناطق الساحل، ناهيك عن العوائق البشرية الاقتصادية المتمثلة في قلة عدد سكان بعض المناطق الساحلية (خليج سرت مثلاً) وبعض السواحل الشرقية والغربية من البلاد، (المهدوي، 1998، ص28-29)، وعزوف غالبية السكان الليبيين عن مجالات البحر وتوجههم أكثر للبر، إضافة إلى ضعف وهشاشة البنية التحتية للنقل المتمثلة في ضعف وجود شبكات نقل حديثة ومرنة تقلص المسافات بين مناطق الشرق والغرب الليبي الساحليتين من جهة، وبين مناطق الشمال حيث الأسواق والموانئ التي تمثل قلب ليبيا الاقتصادي، وبين المناطق الداخلية الوسطى والجنوبية شبه المعزولة عن مناطق الشمال من جهة أخرى، فهذه العوامل مجتمعة تقف حجرة عثر أمام استغلال وتطوير ليبيا لمجالها البحري، وبعد مرور سنوات طويلة على استقلال البلاد لاتزال الاستفادة لليبيا من مجالها البحري ضعيفة جداً ودون المستوى المطلوب مقارنة بالدول المجاورة كمصر ودول المغرب العربي، ونظرياً كلما ازداد البعد عن السواحل

وصعب الوصول للموانئ وتخلفت البنية التحتية للنقل كلما قلت استفادة الدول من مجالها البحري والعكس صحيح، فالمنطق الليبية الداخلية التي تبعد أكثر من 100 كم من السواحل البحرية وهي مناطق شاسعة المساحة وذات موارد طبيعية ضخمة تعد في الحقيقة مناطق شبه مغلقة، ويصعب عليها الاستفادة من مزايا البحر بنفس درجة استفادة مدن الشريط الساحلي الليبي ذاته، إضافة إلى ذلك تعاني البلاد من قلة عدد الموانئ البحرية المقامة أصلاً وارتفاع تكلفة إنشائها، وضعف وقدم تجهيزاتها وسوء إدارتها، وإذا أخذنا بعين الاعتبار كبر مساحة البلاد وصغر حجم سكانها وتشتتهم على مساحتها الصحراوية الواسعة، وكذلك تخلف وضعف شبكة البنية التحتية لقطاع النقل البري، وغياب وسائل النقل كالكسكك الحديدية وشبكات النقل البري واللوجستيات الحديثة والمرنة، وتهالك وقدم ما هو موجود منها، فإن الواقع يقول إن أجزاء كبيرة من الأراضي الليبية أو ما يعادل نحو 80% من أراضيها تعد في الواقع أراضي داخلية مغلقة، وبعيدة عن الاستفادة من مزايا المناطق الساحلية البحرية، ولقد أدت هذه العوائق إلى حرمان غالبية الأراضي الليبية في الوسط والجنوب من الوصول السهل إلى البحر في الشمال، حيث مراكز الثقل السكاني والأسواق المحلية والعالمية الأكبر نسبيًا، ورغم امتداد الساحل الليبي لمسافة تقدر بـ 1900 كم، إلا أن أربعة موانئ فقط (كلها تقع في المنطقة الساحلية الغربية باستثناء ميناء بنغازي)، وهي موانئ: طرابلس وبنغازي وميناء مصراتة تحكم سيطرتها على نحو 80% من التجارة البحرية الليبية (أبومدينة، 2000، ص 177-179)، ما جعل كامل المناطق الساحلية الشمالية بل وكامل البلاد تعتمد اعتمادًا مفرطًا على هذه الموانئ الأربعة، ونتيجة لبعدها المسافة وارتفاع تكلفة النقل وغياب المراكز اللوجستية الداعمة للنقل والتنقل عانت معظم المشاريع التنموية الاقتصادية الكبرى الزراعية والصناعية والخدمية، وبالأخص في المناطق الوسطى والجنوبية كمشاريع الكفرة والسرير وسبها ووادي الشاطئ الزراعية، وغيرها من المشاريع الأخرى من مشكلات اقتصادية هائلة نتيجة صعوبة وصول مدخلات الإنتاج الاقتصادي كاليد العاملة والتجهيزات الخدمية والتمويلية والمعدات المختلفة والأسمدة إلى هذه المناطق، وفي نفس الوقت عانت هذه المشاريع من صعوبة تسويق وتصريف منتجاتها إلى مناطق الشمال بفعل نفس الأسباب، ولقد أدى ذلك كما هو الحال في المشاريع الزراعية الكبرى بالمناطق الجنوبية إلى تكديس الإنتاج وصعوبة تسويقه؛ فانخفضت قيمة المبيعات وارتفعت تكلفة الإنتاج النهائي بالرغم من ضخامة حجم

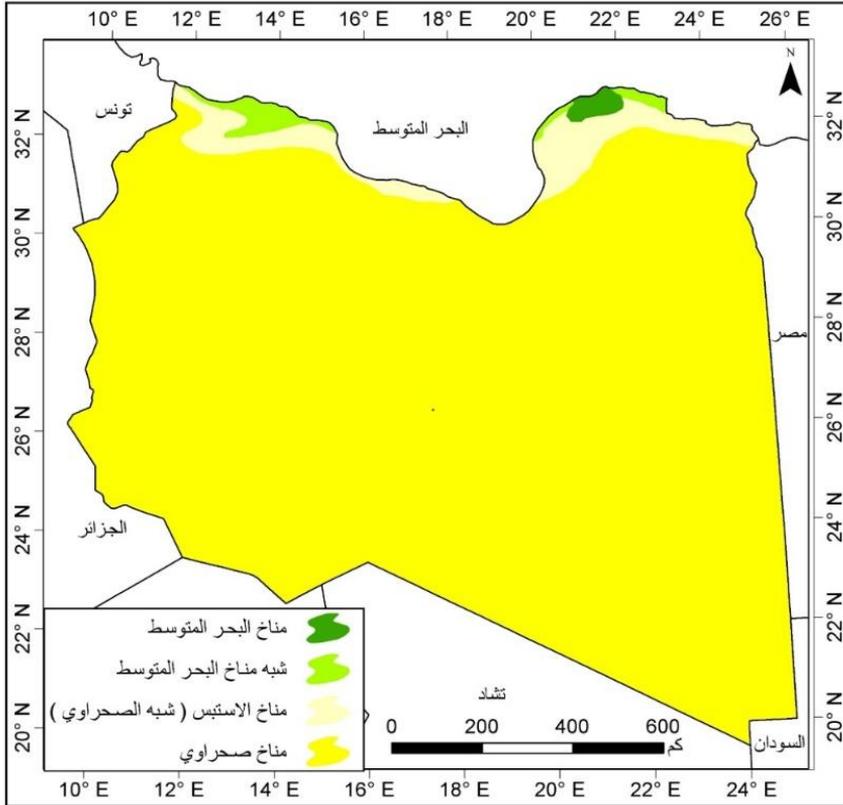
الإنتاج.

2- تأثيرات المناخ غير الملائم:

يؤثر المناخ على أنماط النشاط البشري وعلى الفعاليات الاقتصادية للدول المختلفة، فالمناخ الملائم يرفع الإنتاجية الاقتصادية للمشاريع والموارد المختلفة، ويحفز نشاط العمال ويمنحهم الحيوية والنشاط لاستكمال أعمالهم وتحسين جودتها، وأنسب مناطق الاستقرار والنمو الاقتصادي هي الأقاليم التي تتمتع بمناخ معتدل من حيث درجات الحرارة وكميات الأمطار، في حين يرى معظم الباحثين إن المناطق المعتدلة الباردة هي أنسب الأماكن لنمو وتطور وانبعاث الدول اقتصادياً وسياسياً، فمعظم الدول العظمى تتواجد في نطاق العروض المعتدلة الباردة، ولقد أثبتت بعض الدراسات الحديثة إن الإنتاجية الزراعية في المناطق المعتدلة أعلى من نظيرتها في المناطق المدارية وشبه المدارية بنسبة تصل إلى أكثر من 30%، (Gallup & others, 1998, P22)، ومن دراسة وتحليل مناخ ليبيا والعوامل الجغرافية المؤثرة فيه يتضح أن معظم أجزائها أو نحو 98% من مساحتها الكلية تقع ضمن المناخ الصحراوي الجاف (خريطة رقم 2)، فالبلاد يغلب عليها المناخ الحار الجاف طيلة أيام السنة، يستثنى من ذلك أجزاء صغيرة من أطراف المنطقة الساحلية التي تقع ضمن مناخ البحر المتوسط المعتدل شبه الرطب (تبلغ مساحة هذه المناطق نحو 5000 كم² بنسبة 0.30% من المساحة الكلية للبلاد)، حيث يقتصر تأثيره على أقصى الأطراف الساحلية الشمالية الغربية والشمالية الشرقية من البلاد، فأقصى تأثير لهذا المناخ لا يتجاوز مسافة 40 كم جنوب ساحل البحر (المهدوي، 1998، ص 51)، ولقد أثرت السمة الصحراوية الحارة والجافة على مناخ ليبيا الذي يتميز عموماً بارتفاع درجات الحرارة وقلة سقوط الأمطار وندرته وهبوب الرياح الجافة والحملة بالأتربة والغبار (القبلي) لأشهر طويلة، باستثناء فترة قصيرة يمثلها فصل الشتاء، لذلك تمتد فترة الجفاف السنوي المقترنة بارتفاع درجات الحرارة وزيادة معدلات التبخر والتح في ليبيا لمدة تصل من 6 إلى 8 أشهر، ولقد انعكس ذلك سلباً على استدامة الإنتاجية الزراعية والصناعية والخدمية وإنتاجية العمال ليؤثر سلباً على أهم الموارد الاقتصادية، وهي موارد الثروة المائية التي تعاني من كونها نادرة ومحدودة جداً، ولقد صنف برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ليبيا ضمن بلدان الفقر المائي الشديد، وكما هو معروف فإن المياه تعد المصدر الرئيس الداعم للتنمية وللنشاط الاقتصادي فهي على اختلاف أنواعها

أهم دعائم الحياة الاقتصادية البشرية، وحتى في أطراف ليبيا الشمالية شبه الرطبة، والتي تتميز بسقوط الأمطار الشتوية (المناطق الليبية التي يزيد معدل تساقط أمطارها عن 400 ملم لا تتجاوز مساحتها 0.30% من المساحة الكلية لليبيا) (زكري، 1998، ص88) نجد أن الأمطار غير ثابتة ومتغيرة في كمياتها وفي فترات سقوطها؛ ما جعل عامل المطر وبالتالي عامل ندرة المياه من أهم العوامل المحددة للنشاط الاقتصادي في ليبيا التي يقاس نجاح موسمها الزراعي بمدى وفرة كمية الأمطار وانتظامها الزمني، فحرفنا الزراعة والرعي تقعان بالفعل تحت رحمة الظروف المناخية الحارة الجافة، وفي ظل عدم وجود مصدر دائم للمياه السطحية كالأنهار والبحيرات، ناهيك عن ارتفاع السحب غير الآمن من المياه الجوفية بفعل التزايد المستمر في حجم سكان بعض المناطق الليبية وسوء توزيعهم الجغرافي، لهذا فإن النقص الحاد في الموارد المائية المتاحة هو أبرز عائق يواجه التنمية الاقتصادية في البلاد، ولقد عانت المدن الساحلية الكبرى كطرابلس وبنغازي ومصراتة والزواية وزليتن من صعوبات كبرى في توفير المياه لسكانها ولمشاريعها الاقتصادية قبل أن يتم تدارك الأمر بإنشاء مشروع النهر الصناعي العظيم عام 1984م، الذي أصبحت مياهه تغذي هذه المدن منذ نهاية التسعينيات من القرن الماضي، (المهدوي، 1998، ص107)، ومع ذلك توقفت بعض مراحل هذا المشروع الضخم نتيجة أحداث السابع عشر من فبراير لعام 2011م، وبفعل نقص المياه وندرتها وتدهورها الكيفي وضعف الإدارة المستدامة لها، واجهت مشاريع التنمية الاقتصادية الزراعية والصناعية والخدمية على حد سواء عقبات عدة، تمثلت في عدم القدرة على توفير المياه لمنتجاتها وانخفاض جودة المياه المتوفرة أصلاً، ولقد أدى ذلك إلى تراجع إنتاج غالبية المشاريع الاقتصادية لا سيما في المنطقة الساحلية الليبية، ونتج عن ذلك ارتفاع تكلفة إنتاجها وتشغيلها ليصل الأمر إلى تقييد هذه المشاريع وزيادة تكلفة مدخلاتها وضعف تنافسيتها.

خريطة (2) الأقاليم المناخية في ليبيا.



المصدر: عمل الباحث باستخدام تقنية ARC MAP, V10.5 وبالاستناد إلى مصلحة المساحة، الأطلس الوطني، 1978، ص54.

3- ضعف خصوبة التربة وتناقص الإنتاجية الزراعية:

يتحكم في مقدار خصوبة التربة وإنتاجيتها عدة عوامل، منها: قوام التربة وطبيعتها ونوعية مادة الأصل وملائمة المناخ واعتداله ورطوبته وتوفير الغطاء النباتي الذي يوفر مادتها العضوية، وبحكم ظروف ليبيا المناخية الجافة وشبه الجافة وفقر غطاءها النباتي واتساع مساحتها الصحراوية وطبيعة صخورها غير الملائمة بشكل عام، فإن غالبية تربها تصنف ضمن الترب الكلسية السيليكاتية التي تتميز بصفة عامة بمشاشتها وقلة عمقها ونقص خصوبتها، كما أنها تحتوي على تركيزات عالية من الأملاح، وتشكل غالبيتها من الترب الرملية التي تتميز بمساميتها العالية وشراتها الشديدة للمياه، مما يؤدي إلى رفع احتياجاتها المائية، وتتصف هذه الترب بفقرها بالعناصر الغذائية والمواد العضوية، ما يجعلها عرضة للتعرية

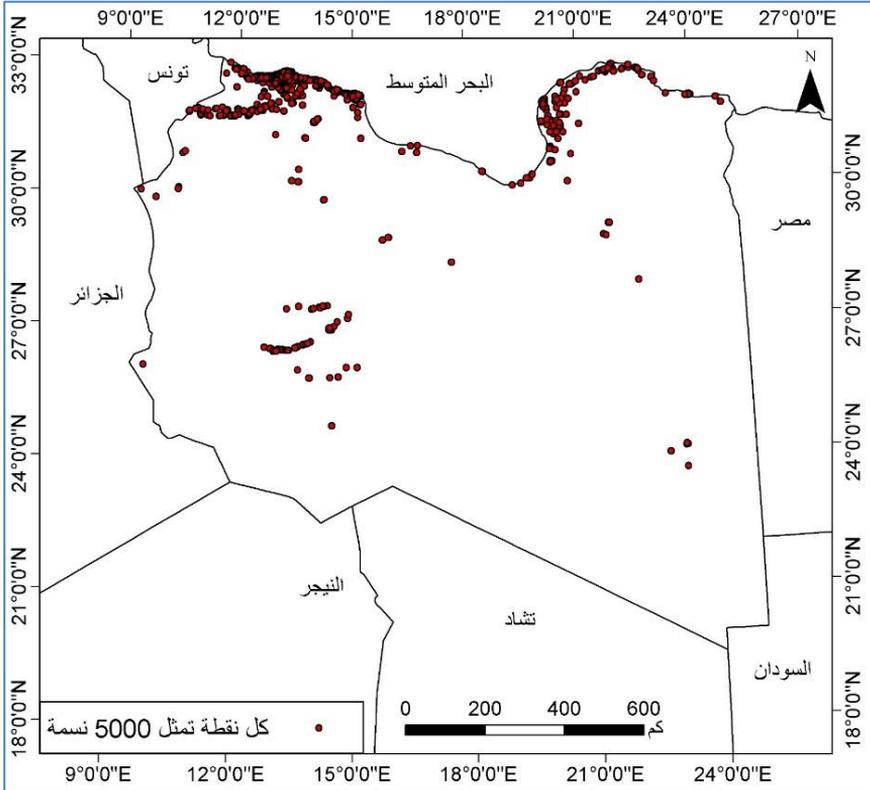
والانجراف، يستثنى من ذلك بعض أجزاء المنطقة الساحلية الشمالية، حيث سمحت الظروف الطبيعية المحلية بوجود بعض الترب الجيدة الملائمة للزراعة، مثل: التربة السليكاتية الحمراء المعرفة (التيراروسا) Terrarossa المنتشرة ما بين بنغازي ودرنة، والمتركة أساسًا في سهل المرج الزراعي والتربة البنية المحمرة Redish Brown Soil المتركة في سهل الجفارة وبعض أنواع ترب الوديان الرسوبية Fluvialsols حول الوديان الساحلية والداخلية، والحقيقة أن هذه الترب لا تشكل إلا نسبة ضئيلة تتراوح ما بين 1 إلى 7% من المجموع الكلي لمساحة لجميع أنواع الترب الليبية المدروسة، (بن محمود، والجنديل، 1984، ص168)، ولقد أصبحت مشكلة التربة والجفاف في ليبيا مشكلة متأزرة وتدعم بعضها بعضًا، حيث نتج عن فقر التربة العضوي وارتفاع مساميتها وضعف خصوبتها زيادة متطلباتها المائية وتدني إنتاجيتها الزراعية، ما أدى إلى استنزافها الكبير للمياه، وفي المقابل أدت قلة سقوط الأمطار بفعل المناخ الجاف إلى قلة المحتوى العضوي للتربة وضعف خصوبتها وتعرضها للانجراف والتصحر، وبالتالي حاجتها المكثفة للمغذيات والأسمدة الزراعية، وتسببت هذه المشكلات في ضعف إنتاجية الترب الليبية بشكل عام وارتفاع تكلفة استصلاحها وتهيتها، والنتيجة ضعف إنتاجية القطاع الزراعي الليبي وعدم كفايته لمتطلبات السكان، وبفعل ذلك تضاعفت فاتورة استيراد الليبيين لغذائهم من الخارج، وحدث تدهور خطير للأمن الغذائي الليبي.

4- صغر حجم السكان وسوء توزيعهم الجغرافي:

تُصنّف ليبيا ضمن بلدان الحجم السكاني الصغير جدًا، ولقد بلغ حجم سكانها حسب تقديرات صندوق الأمم المتحدة للسكان لعام 2025م نحو 7.5 مليون نسمة، (www.unfpa.org/data/world-population/ly)، وحسب تقرير التنمية البشرية الصادر عن الأمم المتحدة لعام 2003م فإن هذا الحجم يقل عن ربع حجم الدول ذات الحجم السكاني الصغير وهي دول يقل عدد سكانها عن 40 مليون نسمة، (تقرير التنمية البشرية، 2003، ص72)، وكثافة السكان العامة في ليبيا منخفضة جدًا حيث تبلغ نحو 4 أشخاص فقط في الكيلومتر المربع، والمعروف في الوقت الحاضر إن اقتصاديات الحجم والسوق تجذب التعامل التجاري مع الأسواق التي لا يقل عدد سكانها عن 150 مليون نسمة، وحاليًا يتواجد أكبر عشرين اقتصادًا عالميًا في الدول التي يزيد حجم سكانها عن 50 مليون نسمة، وتؤدي قلة حجم سكان ليبيا بشكل عام مقرونًا بتشتتهم الواضح على

مساحتها الواسعة إلى مشكلات اقتصادية عدة تتمثل في ضيق السوق وعدم تنوعه ونقص العمالة وارتفاع تكلفتها، وتعد مشكلة عدم انتظام توزيع السكان بتركزهم في بعض المناطق (بعض أجزاء المنطقة الساحلية)، وتشتمل في الغالبية العظمى من مساحة البلاد أهم المشكلات السكانية التي تعاني منها البلاد، والتي انعكست سلبيًا على أوضاعها الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، ذلك أن نحو 80% من السكان يتركزون في مناطق مختارة من الساحل الليبي (معظمهم في مدن المنطقة الساحلية الغربية الممتدة من مصراتة إلى رأس جدير، وأيضًا في مدن المنطقة الساحلية الشرقية من بنغازي إلى درنة) (خريطة رقم 3)، ولقد أدى ذلك إلى شيوع ما يسمى بظاهرة النمو الاستقطابي وتضخم المدن الكبرى التي نمت على حساب ظهيرها الريفي من جهة وعلى حساب المدن المتوسطة والصغرى من جهة أخرى، ونتيجة لسوء التوزيع الجغرافي للسكان المقترن بسوء التخطيط المستدام وانعدام التوازن الاقتصادي والاجتماعي الإقليمي والحضري دعمت الدولة بقصد أو بدون قصد توسع وتضخم المدن الكبرى، ولتوضيح الخلل وانعدام التوازن الاقتصادي نذكر على سبيل المثال استحواذ مدينتي طرابلس وبنغازي والتان يقطنهما نحو 40% من سكان ليبيا على ما يقارب من 55% من ميزانيات التنمية (الحميدي، 2014م، ص258)، ونتيجة لذلك تفاقمت المشكلات الاقتصادية والاجتماعية للمناطق الحضرية والريفية على حد سواء، وانعكس ذلك سلبيًا على الأوضاع الاقتصادية في هذه المناطق، فاشد تيار الهجرة من الريف والمدن الصغيرة إلى المراكز الحضرية الكبرى كطرابلس وبنغازي ومصراتة والزواوية؛ ما أدى إلى تزايد ضغط السكان على موارد المدن المهاجر إليها وكان قطاع الخدمات في مجالات إمدادات المياه والإسكان والصحة والتعليم بهذه المدن أكبر المتضررين، ولقد حدث ارتفاع هائل في استهلاك موارد المياه بالمناطق المتضخمة سكانيًا؛ ما أدى إلى استنزاف أغلبها، وبمرور الوقت ونتيجة لذلك حدث تباطؤ للنمو الاقتصادي في غالبية مناطق الضغط السكاني ذات التركيز السكاني العالي فارتفعت نسبي البطالة والفقر بين السكان، وازدادت معدلات التضخم ناهيك عن هجر الأراضي الزراعية في المناطق الريفية وضعف إنتاجها، وهذا ساهم في ارتفاع هائل وغير مسبوق في قيمة فاتورة واردات الدولة من المواد الغذائية.

خريطة (3) التوزيع الجغرافي لسكان ليبيا ونقاط التركيز السكاني الأساسية.



المصدر: عمل الباحث باستخدام تقنية ARC MAP, V10.5 وبالاستناد إلى مصلحة المساحة، الأطلس الوطني، 1978، ص 85.

5- بُعد المسافات بين مناطق العمران وضعف الموصلية:

بفعل كبر مساحة البلاد واتساع امتدادها واختراق الصحراء الكبرى لمعظم أراضيها وجفافها؛ فإن ذلك أدى إلى تشتت وتخلخل السكان على مساحتها الواسعة؛ ونتج عن ذلك تباعد مراكز العمران البشري وضعف الموصلية؛ لينعكس ذلك اقتصاديًا في صورة اختلال وتشتت السوق وصغر حجمه وبطء الوصول إليه وفهمه والتعرف على متطلباته، يستثنى من ذلك التجمعات السكانية الكثيفة نسبيًا والمتصلة بالشريط الساحلي الشمالي الغربي، وبعض أجزاء الشريط الساحلي الشمالي الشرقي، ومن نتائج التشتت السكاني الغالب على معظم المناطق الليبية ابتعاد مناطق المعمار عن بعضها مسافات طويلة، وضعف الموصلية، و بروز ظاهرة انزعال الأسواق والمكونات الاجتماعية وصعوبة التواصل البشري

والاجتماعي والاقتصادي، وظاهرة تباعد مراكز العمران بمسافات كبيرة واضحة بشكل لافت بين المدن الليبية الكبرى المشهورة والمعروفة، فبنغازي التي يسكنها نحو 800 ألف نسمة تبعد عن العاصمة طرابلس التي يسكنها أكثر من مليون نسمة نحو 1028 كم، فيما تبعد مدينة مصراتة التي يسكنها 600 ألف نسمة عن طرابلس نحو 210 كم وعن بنغازي مسافة 810 كم، وفي جنوب ليبيا تبعد مدينة سبها التي يسكنها 100 ألف نسمة عن طرابلس نحو 700 كم وعن مدينة بنغازي مسافة 1185 كم، (الاطلس الوطني، 1978)، ولقد أدى التباعد العمراني المقترن بضعف البنية التحتية للنقل والمواصلات وانعدام شبكات السكك الحديدية والطرق البرية الحديثة إلى ضعف الموصلية وتشتت السوق وصعوبة فهمه وصعوبة انشاء مشاريع تنمية اقتصادية تتركز على قوى السوق، وتستفيد من التكتلات الحضرية والعمرانية المتصلة، وما ينتج عنها من تشابكات وروابط اقتصادية أمامية وخلفية.

6- قلة الموارد الطبيعية وارتفاع تكلفة استخراجها باستثناء النفط والغاز:

باستثناء النفط والغاز تتميز ليبيا بقلّة واضحة في مواردها الطبيعية المعدنية القابلة للاستخراج الاقتصادي (صعوبة استخراج بعضها اقتصاديا رغم ظهور أدلة قوية على وجودها)؛ ونتيجة لكون مساحة البلاد، والتباعد الجغرافي الشاسع، وتشتت السكان، وضعف البنية التحتية للنقل والمواصلات المتمثلة أساساً في عدم وجود شبكة للسكك الحديدية، حدث عزوف كبير من المستثمرين عن الاستثمار الموجه لاستخراج وتعدين بعض المعادن الفلزية والموارد غير الفلزية ومعظم المعادن النادرة المتواجدة خصوصاً في المناطق الداخلية الوسطى والجنوبية من البلاد، وهي موارد تسهم في حال الوصول إليها واستثمارها في قيام الصناعات الاستراتيجية والصناعات الثقيلة والالكترونية، كما أن تصديرها خاما يوفر دخلاً إضافياً للبلاد، ولقد أدت هذه العوائق إلى ضعف البحث والتنقيب عن هذه المعادن المهمة اقتصادياً واستراتيجياً، مثل: النحاس والبوكسايت والذهب والفوسفات والمنجنيز والنيكل والجرافيت والفضة والاماس والكوبالت والقصدير والنيكل واليورانيوم. (الحجاجي، 1989، ص219).

ثالثاً: أهم الأخطاء الجيو اقتصادية التي رافقت تنفيذ الخطط التنموية والناجمة عن القفز فوق عوائق المكان الجغرافي:

يحاول هذا المبحث تحليل أهم الأخطاء الجيو اقتصادية التي رافقت تنفيذ خطط التنمية

يحاول هذا المبحث تحليل أهم الأخطاء الجيو اقتصادية التي رافقت تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية في ليبيا، طيلة عقدي السبعينيات والثمانينيات وبداية عقد التسعينيات من القرن الماضي، والتي حالت دون تحقيق انطلاقة اقتصادية حقيقية متوازنة ومستدامة، نتيجة القفز فوق عوائق المكان وعدم مراعاة تعايش الاقتصاد وتكيفه مع عوائق الجغرافيا، ومن أهم الأخطاء الاقتصادية والجيو اقتصادية التي صاحبت تنفيذ الخطط السابقة نذكر الآتي:

1- سوء اختيار بعض مواقع الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية الكبرى:

من شروط قيام المشروع الاقتصادي الناجح والمستدام حسن اختيار موقعه وموضعه المكاني، وللمواقع الجغرافية المختلفة أهمية اقتصادية واستراتيجية متباينة، فهناك مواقع أكثر أهمية من غيرها، فالمواقع الملائمة للمشاريع الاقتصادية هي مواقع مميزة بقرمها من مكونات الإنتاج وبمناخها المعتدل وسهولة تضاريسها، وبقربها من المنافذ البحرية والبنية التحتية للنقل الرخيص، ومن وسائل النقل والمواصلات المرنة والحديثة، ومن خلال هذه المواقع يمكن الوصول السهل للسوق ومدخلات الانتاج بأقل جهد ووقت، فهي تتيح للمشروع الاقتراب التنافسي من مدخلات الانتاج، كالموارد الخام ومصادر الطاقة، وتسهل إمكانيات توزيع الإنتاج وتسويقه، (هارون، 2003، ص77)، وبمنظرة عامة على بعض المشاريع الاقتصادية وخاصة المشاريع الزراعية المتوطنة بالمناطق الوسطى والجنوبية من ليبيا كمشاريع الكفرة والسرير ووادي الشاطئ وسبها؛ يتبين عدم توفر شرط الموقع المناسب لهذه المشاريع لوقوعها في مناطق صحراوية قاحلة غير صالحة عموماً للزراعة، وابتعادها مسافات شاسعة عن المنطقة الساحلية الشمالية التي تمثل قلب ليبيا الجغرافي وسوقها الاستهلاكي، فمواقع هذه المشاريع مواقع متطرفة وبعيدة عن المنفذ البحري الشمالي الرخيص الذي تناسب منه معظم مدخلات هذه المشاريع، والذي يمكن أن يكون منفذاً لمخرجاتها، ناهيك عن تخلف وبدائية وسائل النقل وضعف البنية التحتية اللازمة في هذه المناطق، والصعوبات اللوجستية، وسوء توزيع السكان وتأثرهم وتشبثهم على مساحات جغرافية واسعة، ويمكن القول باختصار إن المواقع الإنتاجية للمشاريع الزراعية الكبرى، وبعض المشاريع الاقتصادية الأخرى المقامة في المناطق الوسطى والجنوبية من ليبيا هي مواقع معزولة ومتطرفة وبعيدة عن المنافذ البحرية والكتل والتجمعات السكانية التي تشكل السوق، كما إن مناخها حار وجاف وبنيتها التحتية متهاكّة، وحلقة مدخلات إنتاجها ومخرجاتها منقطعة، وأحياناً مفقودة، حيث لا تتوفر وسائل النقل الرخيصة

واللوجستيات الحديثة اللازمة لإيصال مدخلاتها وتسويق مخرجاتها، ومن ثم لا يتحقق شرط الموقع المناسب لهذه المشاريع ما يثير العديد من الأسئلة حول جدوى هذه المشاريع الاقتصادية ومبررات قيامها، إلا إذا كان هدفها إهدار المال العام واستنزاف طبقة المياه الجوفية.

2- عدم تدشين وإقامة وسائل النقل الحديثة والمرونة وأهمها السكك الحديدية :

تؤدي التحسينات في البنية التحتية للنقل، مثل: السكك الحديدية والطرق البرية والموانئ إلى تعزيز إمكانية الوصول إلى الأسواق والمواد الخام وتخفيض تكاليف التجارة وزيادة أحجامها، ورغم التطورات الهائلة والمتسارعة في تكنولوجيا وسائل النقل والمواصلات، والتي صممت خصيصاً للتكيف مع بعد المسافات وكبر المساحات الجغرافية، ورغم تطور واتساع الاحتياجات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والأمنية لطرق النقل الحديثة والملائمة، إلا أن ليبيا ما زالت في القرن الحادي والعشرين دولة بدون قطارات أو سكك حديدية، وهي كما قال عنها الجغرافي الكبير جمال حمدان في بداية عقد السبعينات من القرن الماضي " دولة بلا أنهار ولا سكك حديدية " (حمدان، 1970، ص73)، وغياب القطارات وهي وسيلة نقل مناسبة لبيئة ليبيا الجغرافية الصعبة ومساحتها الشاسعة يعد أمراً لا مبرر له، كما إن غيابها أسهم في ترسيخ مقولة الانفصال الطبيعي والتعدد الاقليمي للمناطق الليبية لاسيما بين أقاليم شرق وغرب وجنوب ليبيا، ومزايا القطارات عديد وهائلة فنقل البضائع والمواد الخام بالقطارات، يوفر نحو 63% من استهلاك الوقود مقارنة بوسائل النقل البري الأخرى كالشاحنات وغيرها، وتقدر تكلفة نقل البضائع باستخدام السكك الحديدية بأقل من 0.03 دولار لكل طن/ كيلومتر وتبلغ التكلفة أقل من ذلك في خطوط السكك الحديدية كثيفة الاستخدام، (البنك الدولي، 2017، ص2-3)، وبالعودة للمشاريع الزراعية القائمة في الجنوب الليبي وبعض المشاريع الأخرى نجد أنها عانت الأمرين من جراء غياب السكك الحديدية ما أدى إلى صعوبة وصول المدخلات وارتفاع تكلفتها، وصعوبة إيصال المخرجات إلى الشمال، حيث تتواجد أهم أسواق تصريف المنتجات الزراعية سواء كانت محلية أو دولية.

3- سوء استغلال وإدارة موارد المياه النادرة:

يُعدُّ الماء أصل الحضارات، ولقد اُثارت الحضارات القديمة وأنهار اقتصادها وفشلت

خطتها التنموية عندما فشلت في إدارة وحماية هذا المورد الحساس، والذي يعد أهم الموارد الاقتصادية وقاعدتها الأولى، فمعظم المشاريع والأنشطة الاقتصادية سواء كانت زراعية أو صناعية أو خدمية تعتمد بشكل رئيس على المياه، ولسوء الحظ فإن الواقع الجغرافي لليبيا جعلها تصنف ضمن خانة الدول الأكثر فقرا من الناحية الهيدرولوجية؛ بحكم وقوع معظم أراضيها ضمن نطاق المناخ الجاف وشبه الجاف وخلو أراضيها من مصادر المياه السطحية، وكان على الدولة الليبية وصناع القرار فيها إدراك هذه الحقيقة والعمل على سن القوانين والتشريعات التي تقود إلى تضمين اقتصاد ندرة المياه ضمن مخططات التنمية الاقتصادية، والتي يصعب تحقيقها في ظل العبث المتعمد بهذا المورد النادر والثمين واستمرار استنزافه، ولقد تحول صناع القرار في الدول المتقدمة من الحلول التي تركز كليًا على توفير امدادات المياه إلى إدارة الطلب على المياه وإبراز أهمية تحسين كفاءة استخدامها، (الحمدي، 2014، ص193)، ولهذا فإن أولويات التنمية الناجحة هي إيجاد أفضل الطرق والوسائل للتكيف مع ندرة المياه، فمراعاة المبادئ التي تقوم عليها اقتصاديات ندرة المياه هي الركيزة الأولى لقيام واستدامة المشاريع الاقتصادية، ولسنوات طويلة قاربت الأربعة عقود تجاهل الاقتصاد الليبي هذه الحقيقة وقفز عليها من خلال إقامة المشاريع الزراعية المنتجة في المناطق الأشد حرارة والأعظم تبخرًا في العالم (المشاريع الزراعية المنتجة المقامة في المناطق الجنوبية)، وكذلك زراعة المحاصيل غير الملائمة لبيئة الأراضي الليبية الجافة وشبه الجافة، ولا يمكن تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة في ليبيا إلا من خلال سن التشريعات البيئية الاقتصادية، وتطبيق مبادئ اقتصاد البيئة على الأنظمة الإنتاجية لمواجهة ارتفاع تكلفة ندرة المياه، ولهذا من الضروري رفع تسعيرة المياه لتلائم ندرتها، وزراعة المحاصيل ذات الإنتاج الكبير في المناطق البيئية الملائمة لها، واستبدال أنظمة الري التي عفى عنها الزمن بأنظمة ري أكثر كفاءة وقدرة على استخدام المياه، والعمل على ضرورة استبدال المزروعات المستهلكة للمياه بمحاصيل زراعية أخرى أكثر كفاءة في استهلاك المياه (برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، 2009، ص140) وغيرها من الإجراءات، التي تهدف للمحافظة على المياه وإطالة عمرها.

4- ضعف استغلال الواجهة البحرية الليبية وتعطيل الاستفادة منها واستثمارها:

لطالما وصفت ليبيا بأنها بوابة أفريقيا الشمالية، وذلك بحكم تحكمها في نحو 1900 كم من شاطئ أفريقيا الشمالي ورغم المزايا الاقتصادية المترتبة على هذه الخاصية

الجيوپوليتيكية، إلا أن استفادة ليبيا الاقتصادية من هذه الميزة شبه منعدمة، ولا تزال دون المستوى المطلوب، فالدولة الليبية لم تفلح في إقامة بنية تحتية تدعم التجارة البحرية الداخلية، وتعزز الولوج إلى التجارة الدولية، ولا يخفى على أحد تأخر الدولة في إقامة وتدشين خدمات وبنيات النقل المتمثلة في الموانئ الضخمة ولوجستيات النقل البحري الحديثة والمتطورة لخدمة التجارة البحرية، ونتيجة لغياب البنية التحتية للنقل البحري وغياب الموانئ ذات التجهيزات المرنة والحديثة؛ فإن ذلك أدى إلى حرمان الأراضي الليبية الساحلية والداخلية على السواء من التمتع بميزة التجارة البحرية ذات الأحجام الضخمة ومنخفضة التكلفة مع الأسواق الكبرى المجاورة ومع موانئ البحر المتوسط، الذي يعد حلقة الوصل الأهم بين قارات ومحيطات العالم فهذا البحر يربط مناطق واقتصاديات إنتاجية واستهلاكية متنوعة للغاية؛ ما يجعله من أكثر بحار العالم ازدحامًا من حيث كثافة النقل والتجارة البحرية. (الحميدي، 2021، ص6)

5- ضعف استغلال مصادر الطاقات المتجددة والمستدامة:

تُعَدُّ ليبيا من أكثر بلدان العالم تعرضًا للإشعاع الشمسي بفعل وقوعها في العروض شبه المدارية التي تتميز بصفاء أجواءها وخلوها من الغيوم، ويتراوح متوسط أشعة الشمس الساقطة على سطح أفقي للمتر المربع الواحد في ليبيا في شهر يونيو ما بين 5.5 كيلو وات في المنطقة الساحلية الشمالية إلى 8 كيلو وات في الساعة في المناطق الداخلية، وتشير الدراسات إلى أن مدة بقاء السطوع الشمسي، خلال السنة في المنطقة الساحلية الشمالية من ليبيا تصل إلى نحو 3100 ساعة وترتفع في المناطق الجنوبية إلى نحو 3900 ساعة، (الحميدي، 2014، ص267)، وهذه الميزة الجيو اقتصادية تتيح إنتاج طاقة كهربائية تكفي لإمداد دول غرب أوروبا بالكهرباء، كما إن هذه الميزة تتيح إنتاج الهيدروجين الأخضر بتكلفة أقل من الدول الأخرى، ورغم ذلك فإن الواقع يؤكد تأخر الدولة الليبية في استغلال هذا المورد المتجدد والمستدام واستثماره الاستثمار الأمثل، حيث لا تزال الدولة الليبية تعتمد اعتمادًا مفرطًا على استغلال واستهلاك الوقود الأحفوري وتصديره؛ ما يجعل مداخل الدولة وميزانياتها الاستثمارية تحت رحمة تقلبات أسعاره وعدم ثباتها.

رابعًا: استراتيجية مقترحة للتكيف مع عوائق الجغرافيا:

تُعرَّف الاستراتيجية بأنها مجموع الخطط والإجراءات والأدوات اللازمة لتحقيق هدف

معين وفق ظروف ومعطيات معينة ومكان جغرافي محدد، وعبر فترة زمنية معلومة، وهي عبارة عن خطة عمل تشتمل على تعليمات تفصل الإجراءات اللازم اتخاذها ضمن إطار زمني معين، وضمن أولويات معينة وأهداف محددة، (خير، 2002، ص470)، وتهدف استراتيجيات التنمية الاقتصادية في ليبيا إلى النهوض بمناطق ليبيا المختلفة وتنميتها تنمية مستدامة عادلة ومتوازنة، والقضاء على التهميش الاقتصادي والاجتماعي وتنوع مصادر الدخل القومي وتحقيق الرفاهية لكافة المواطنين بدون استثناء، بالاعتماد على الموارد المحلية للمناطق كافة وتعبئتها واستثمارها الاستثمار الأمثل وبكفاءة عالية، والحقيقة تقول إن الواقع الجغرافي فرض على ليبيا عوائق وقيود عدة عرقلت قدرة الاقتصاد الوطني على الانطلاق وتحقيق أهداف التنمية، ورغم ذلك فإن هذا الواقع يحمل بين طياته مزايا كامنة وباعثة للاقتصاد الليبي، خصوصاً إذا ما تم استثمار هذه المزايا بكفاءة عالية، فليبيا تمتاز بموقعها الجغرافي الممتاز، وبتوسع شواطئها، وقربها من الأسواق والكتل السكانية الكبرى الإقليمية والدولية (السوقين الأوروبي والأفريقي مثلاً)، بشرط توفر البنية التحتية ووسائل النقل والمواصلات الرخيصة والمنتجات ذات القدرة التنافسية العالية للوصول إلى هذه الأسواق، كما تزخر أراضيها بتوفر الطاقات البديلة والمتجددة، مثل: الطاقة الشمسية وطاقة الرياح وغيرها، يحاول هذا المبحث اقتراح استراتيجية وطنية تنموية هدفها تحقيق انطلاقة اقتصادية حقيقية متوازنة ومستدامة، من خلال موازنة إيجابيات الواقع الجغرافي وسلبياته، مع الأخذ في الاعتبار ضرورة تعايش الاقتصاد وتكيفه مع عوائق الجغرافيا وفق أولويات معينة، وتعمل هذه الاستراتيجية ذات الأهداف التنموية المتعددة على تجنب الوقوع في الأخطاء الاقتصادية والجيو اقتصادية الفادحة التي وقعت فيها الخطط السابقة، ويمكن تسمية هذه الاستراتيجية باستراتيجية **التكيف المكاني التنموي** تبدأ هذه الاستراتيجية، من حيث انتهت الاستراتيجيات والخطط السابقة ومن أولوياتها التي تعد ضمن شروط نجاحها، والتي قفزت عليها وتجاهلتها الخطط السابقة القيام بتنفيذ الإجراءات الآتية :

1- إنشاء وتدشين شبكات النقل بالسكك الحديدية، إضافة إلى الطرق الحديثة المعبدة لقهر الصحراء واختراق المسافات وتقريبها؛ وذلك لربط أجزاء ليبيا فيما بينها في مرحلة أولى، وربطها بقارة أفريقيا في مرحلة ثانية، وزيادة إمكانية الوصول الداخلي والدولي، ويفضل أن تكون خطوط النقل الداخلية على هيئة محاور أفقية، وأخرى عمودية في المناطق الأكثر

- ملائمة من الناحية الجغرافية.
- 2- المحافظة على الموارد المائية وحمايتها.
- 3- استغلال واستثمار الطاقات الجديدة والمتجددة، مثل: الطاقة الشمسية، وطاقة الرياح والهيدروجين الأخضر.
- 4- استغلال الواجهة البحرية الليبية بإنشاء موانئ صناعية جديدة، وتطوير وتوسعة الموانئ القديمة.
- 5- إعادة توزيع السكان داخل المنطقة الساحلية الليبية ذاتها، والتوقف عن دعم المدن الكبرى المهيمنة، والعمل على إنشاء مدن صغيرة ومتوسطة الحجم.
- 6- إقامة المشاريع الاقتصادية الإنتاجية الزراعية والصناعية ذات الميزات التنافسية العالية في المناطق والأقاليم الأكثر ملائمة من الناحية الجغرافية والبيئية، حيث تتميز هذه المناطق بتركز مجموعة مركبة من المزايا والمرتكزات الجغرافية الضرورية للتنمية الاقتصادية، فمثلاً المنطقة الساحلية الليبية تتميز بصفة عامة بالموقع الملائم والمناخ الجيد والتربة الجيدة وتوفر الكتلة السكانية (السوق) والنقل وغيرها، مع تجنب إقامة هذه المشاريع في الأقاليم الصحراوية الوسطى والجنوبية ذات العوائق الجغرافية والبيئية الصعبة والمركبة، والتي يصعب التكيف معها ينتج عنها ارتفاع تكلفة الإنتاج وعدم تنافسيته.
- 7- يفضل قرب المشاريع الاقتصادية الإنتاجية من المنافذ البحرية والموانئ وشبكات النقل، والمناطق الساحلية البحرية التي لا يتجاوز بعدها عن الساحل مسافة 100 كم، فكلما قربت المسافة من الموانئ كلما قلت تكلفة المشاريع الاقتصادية المقامة وزادت تنافسيته.
- 8- وجود التسهيلات اللوجستية، التي تسهل الربط الاقتصادي بين مناطق الشمال والوسط والجنوب؛ لدعم الإنتاج والنقل والتسويق والخدمات.
- 9- العمل على إقامة وتشكيل نوايا للتركز الزراعي والصناعي والخدمي في المناطق السهلية والمناطق المخدومة بشبكات النقل الحديثة، كشبكات السكك الحديدية والطرق البرية المعبدة، وفي مناطق العبور والترازيت والمناطق المحتوية على موارد طبيعية، وكذلك في المراكز والتجمعات الصناعية والخدمية في المدن المختلفة.
- ولتطبيق هذه الاستراتيجية يتم أولاً إنشاء وتدشين شبكات ضخمة من خطوط النقل البري المرتكزة على السكك الحديدية، بحيث تتشكل محاور تنموية أفقية، وأخرى عمودية في

مناطق الملائمات الجغرافية، التي سبق الحديث عنها لتكون نواة لإنشاء المشاريع المستدامة فيها وتميمتها في نفس الوقت، (الحميدي، 2014، ص262)، وهذه المحاور كالاتي:

1- المحاور الأفقية:

تهدف المحاور الأفقية إلى تمتين العلاقات التكاملية الإقليمية الاقتصادية والاجتماعية وزيادة روح الترابط والتكاتف، وتقريب المسافات وكسر العزلة وتبادل المنافع بين سكان شرق ووسط وغرب ليبيا الساحلية من جهة، وبين المناطق والأقاليم الوسطى والجنوبية الصحراوية فيما بينها من جهة أخرى، واستثمار الموارد المشتركة بين هذه المناطق وتميمتها تنمية حقيقية مستدامة، ويمكن تقسيمها إلى الآتي:

أ- محور المنطقة الساحلية:

هذا المحور قلب ليبيا السكاني والاقتصادي، وعن طريق شبكة متقدمة من خطوط السكك الحديدية والطرق المعبدة، وإنشاء المدن المتوسطة والصغرى والموانئ الحديثة المخدومة جيداً بالاتصالات واللوجستيات الحديثة، يمكن ربط المدن والقرى الساحلية الليبية من السلم شرقاً إلى رأس جدير غرباً، وتهدف تنمية هذا المحور إلى تحقيق توازن التوزيع الجغرافي للسكان، وتقليل حدة التفاوت بين المناطق المكتظة وشبه الفارغة من السكان داخل المنطقة الساحلية الليبية ذاتها وإقامة مشاريع زراعية وصناعية مكملتها لبعضها البعض، فعلى سبيل المثال يمكن إقامة مزارع ضخمة لزراعة أشجار الزيتون، ومن ثم إقامة مصانع لتصنيع وتعبئة زيت الزيتون وتصديره، كما يمكن تطوير صناعة الحديد والصلب بالاعتماد على خام حديد وادي الشاطئ بعد تدشين شبكة السكك الحديدية، (الحميدي، 2014، ص269)، بالإضافة إلى تطوير وزيادة إنتاجية مصانع الإسمنت والرخام والزجاج ومواد البناء والخزف المعتمدة على الخامات المحلية للصخور الرسوبية، ورواسب الرمال المتواجدة بكثرة في هذه المناطق، وغير ذلك من المشاريع الصناعية والزراعية، كما يهدف المحور إلى تطوير المنطقة الساحلية الوسطى حول خليج سرت، من خلال استغلال موارد المنطقة النفطية وإنشاء وتطوير الموانئ والمدن ذات التخصصات المختلفة، واستثمار طول الساحل البحري، وصفاء الأجواء وطول مدة بقاء الأشعاع الشمسي، لتوليد الطاقة الشمسية، وفي ظل توغل مياه خليج سرت جنوباً يمكن إقامة مجمعات كبيرة لتحليل المياه لتوليد الهيدروجين الأخضر باعتباره طاقة مستقبلية نظيفة ومستدامة، ومن خلال ذلك يمكن توفير طاقة نظيفة ومستدامة لكل مدن وقرى هذه

المنطقة، وفي نفس المحور يمكن تطوير كل المدن الساحلية الحدودية القريبة من مصر وتونس بهدف الاستفادة من سوقهما الكبير، وكذلك تطوير مدن ومناطق الجبل الأخضر بإنشاء قرى ومنتجعات سياحية وعلاجية وترفيهية، وتشجيع سكان المنطقة الساحلية الغربية وسكان بنغازي على الهجرة إلى هذه المناطق وتعميرها، والعمل على إنشاء المزيد من المدن الجديدة على طول هذا المحور لزيادة حجم الكتلة السكانية الضعيفة المتواجدة في أطراف ووسط المنطقة الساحلية بهدف نشر السكان وزيادة حجم السوق، كما يهدف المحور إلى تنمية وتطوير الموانئ البحرية التجارية وإنشاء موانئ جديدة ضخمة وتوسعتها؛ لتواكب حركة التجارة العالمية المتنامية وتجارة الترانزيت.

ب- محور الجغبوب - جالو - هون - الشويرف - غدامس:

وهو محور يعاني من تداخل سكاني واضح، غير أنه شديد الأهمية من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية؛ لكونه يحتكر معظم إنتاج ليبيا من النفط والغاز، وهو الأقرب للمنطقة الساحلية الشمالية، ويمكن من خلال تنمية هذا المحور وتدشين البنية التحتية كطرق النقل بالسكك الحديدية والطرق البرية، وإنشاء المدن الصغرى والمتوسطة الحديثة ذات الخدمات الراقية يمكن جذب المزيد من التجمعات السكانية بهدف امتصاص التركيز السكاني الموجود ببعض مدن المنطقة الساحلية الكبرى، يشتهر هذا المحور بزراعة وغرس النخيل وإنتاج التمور، لذا يمكن إنشاء المزيد من المزارع الخاصة بغرسه وتطوير فساتله، ومن ثم إقامة مصانع ضخمة لإنتاج وتصدير التمور، كما يفيد هذا المحور في تنشيط العلاقات الاقتصادية والتجارية مع كل من مصر والجزائر، والاستفادة من سوقهما الكبير الذي يتجاوز حجمه 150 مليون نسمة.

ت- محور الكفرة - القطرون - غات

يمثل هذا المحور أقصى امتداد مأهول للسكان ناحية الجنوب، ويوصف بأنه من أكثر محاور ليبيا عزلة وتطرفا (نسبة إلى موقعه)، كما أنه الأكثر تشتتًا بالسكان، لذا يوصف بأنه الخاصرة الرخوة لليبيا، وتعترض هذا المحور العديد من المطبات والعوائق الجغرافية التي ترفع تكلفة منتجاته والتي تم تناولها بالشرح آنفًا، لذا نقترح استبدال المزارع الضخمة لإنتاج القمح والشعير في هذا المحور بمزارع إنتاج الطاقة الشمسية وطاقة الرياح، واستبدال المشاريع الإنتاجية الزراعية والصناعية الضخمة بالمشاريع الخدمية، التي تقودها المدن والقرى والمراكز ذات

الوظائف المتعددة العلمية والعسكرية والسياحية واللوجستية، كمدن المراقبة الفلكية والجوية ومراقبة التغير المناخي، ومدن الترانزيت، ومدن السياحة الصحراوية، وتنبع أهمية هذا المحور من كونه يحتوى على أكبر وأهم خزان مائي جوفي عذب؛ لذا يمتاز بغزارة موارده المائية الجوفية التي تجد طريقها إلى المنطقة الساحلية ذات التركيز السكاني العالي عبر مشروع النهر الصناعي العظيم، وتهدف تنمية هذا المحور إلى تعبئة الفراغ السكاني، وتحقيق استقرار السكان والرفع من مستوى معيشتهم، وإثبات سيادة الدولة ووجودها الفعلي على كامل أجزائها الترابية ولو كان ذلك في أقصى أطرافها الجنوبية، لا يمكن استثمار هذا المحور إلا بإقامة وتدشين البنية التحتية للنقل والمواصلات، وأهمها إقامة شبكات السكك الحديدية والخدمات والتسهيلات اللوجستية على طول هذا المحور، ويمكن الاستفادة من مميزات الصحراء الواسعة والخالية من الغيوم والعواصف الطبوغرافية لاستغلال الطاقة الشمسية وطاقة الرياح لإقامة مشاريع خدمة هائلة، مثل: المطارات والقواعد الحربية، ومرابض الطيران التي يمكن أن تكون نواة للمدن العسكرية المتكاملة، كما يمكن استثمار هذا المحور لإنشاء مدن علمية وسياحية متكاملة لمراقبة الفضاء والتغير المناخي والتصحر والظواهر الفلكية غير الاعتيادية، مثل: كسوف الشمس ورصد النجوم وغيرها، وتشير العديد من الدراسات العلمية إلى أن هذه المنطقة تعد من أكثر مناطق العالم نقاءً وصفاءً وأقلها تلوثاً، (عثمان، 1998، ص122-123)، وهي واحدة من المناطق العالمية القليلة والنادرة، والتي يمكن الاستفادة منها لإنشاء مراكز البحوث العلمية ومدن المراقبة الجوية العالمية.

المحاور العمودية:

تهدف هذه المحاور إلى تعزيز العملية التكاملية بين المدن والأقاليم الساحلية من جهة، وبين الأقاليم الداخلية ومدن الوسط والجنوب الليبي من جهة أخرى، والهدف النهائي ربط مناطق الجنوب الليبي الكبير المساحة والمحدود السكان والغني بالموارد الضخمة بالمنطقة الساحلية، التي تتميز في بعض أجزائها بتركز سكاني شديد وكثيف مع محدودية الموارد، وتتكون هذه المحاور من:

أ - محور مصراتة - وادي الشاطئ - سبها - القطرون:

يتركز سكان الامتداد الجنوبي لهذا المحور بالقرب من الواحات الصحراوية، حيث مصادر المياه الجوفية، وتعد مدينة سبها قطب هذا التركز، حيث تقف كجزيرة سكانية وسط

منطقة معزولة وشبه خالية من السكان، تهدف تنمية هذا المحور إلى ربط مدن المنطقة الجنوبية الصحراوية بالاكويمين الرئيس في الشمال، وتنمية المنطقة تنمية شاملة عن طريق الاستفادة من مواردها المحلية، والمتمثلة أساسًا في إنشاء مشاريع ضخمة لتعدين خام حديد وادي الشاطئ ونقله إلى مجمع الحديد والصلب بمدينة مصراتة ومصانع الصلب الأخرى في الشمال، بالإضافة إلى الاستفادة من الطاقات المتجددة كطاقة الرياح والطاقة الشمسية التي تزخر بها هذه المناطق، وفي المستقبل يمكن مد خطوط هذا المحور إلى شمال النيجر للوصول للأسواق الأفريقية الضخمة وفتحها أمام المنتجات الليبية، ومن ثم بناء جسر يفتح ليبيا الاستفادة من رسوم الترانزيت، والتبادل التجاري بين قارتي أوروبا وإفريقيا، كما يتيح هذا المحور للدول الأفريقية المغلقة الوصول إلى المنافذ البحرية عن طريق الموانئ الليبية.

ب - محور بنغازي - جالو - الكفرة :

يهدف هذا المحور إلى تنمية المناطق الجنوبية الشرقية من ليبيا وربطها بالمنطقة الساحلية الشرقية؛ تمهيدًا لربطها بالمنطقة الساحلية وعموم ليبيا، وتكمن أهمية المحور في وقوعه فوق أعظم وأهم خزان مائي جوفي عالمي، وهو الخزان الجوفي النوبي الذي يعد أهم مناطق ليبيا إنتاجًا للمياه العذبة، وحاليًا تتغذى مدن بنغازي والمدن المجاورة لها من هذا الخزان العملاق عبر مشروع النهر الصناعي في مرحلته الأولى، وتبدو أهمية هذا المحور في أنه يخدم منطقة شاسعة المساحة وسوق هائلة تمتد من ليبيا إلى السودان ودول شرق أفريقيا ووسطها فمناطق جنوب شرق ليبيا تجاور منطقة دارفور بالسودان، وهي منطقة مغلقة تشتهر بمواردها الزراعية والرعيوية والمعدنية الضخمة، ويمكن عند الانتهاء من تنمية هذا المحور إقامة أسواق بينية مشتركة ضخمة تجمع الدول الأفريقية المجاورة لليبيا، يكون مقرها مدينة الكفرة كأسواق تجارة الأبل والمواشي، ومنتجات المراعي القادمة من دول وسط وشرق أفريقيا، وتصديرها عبر الموانئ الشمالية من ليبيا إلى السوق الأوروبي.

ملخص هذه الاستراتيجية يقول: إنه يمكن ربط المحاور الأفقية بالمحاور الرأسية عن طريق شبكة ضخمة من الطرق الحديدية، وشبكات النقل المختلفة المدعومة باللوجستيات الحديثة والمرنة، والمحصلة النهائية شبكة رائعة ومخدومة من الخطوط والمحاور التنموية المتكاملة، بحيث يمكن تغطية 70% من مساحة البلاد، ويمكن إنشاء المدن الجديدة التي تشكل سوق ليبيا المستقبلي بالاعتماد على الطاقة الشمسية وطاقة الهيدروجين الأخضر وطاقة الرياح والمياه

الجوفية وطاقة المد والجزر، وبالاعتماد على الموارد الخام المحلية (النفط الأحفوري والصخري وخام الحديد)، والموارد السياحية الصحراوية وعلى الخصائص الجغرافية العامة للمنطقة وللأقاليم المختلفة، كمدن الخدمات، ومدن تجارة العبور والترازيت والمراكز اللوجستية للخدمات والنقل، وأقاليم التعدين الرئيسية، والمدن الصناعية والتجارية، ومدن الحدود ومدن المراقبة الفلكية ومراقبة التغير المناخي ومدن البحوث العلمية والعسكرية، بحيث تنشأ هذه المدن في المناطق التي تتقاطع فيها هذه المحاور، وبذلك تزداد درجة الوصلية بين المدن والأقاليم المختلفة، وتزداد تبعاً لذلك درجة ترابطها واندماجها الاقتصادي والسياسي والاجتماعي داخل إطار الدولة، وهو ما يسهم في توسيع السوق وفك العزلة والتهميش الاقتصادي والاجتماعي، الذي عانت منه معظم مناطق ليبيا الصحراوية وغير الصحراوية لفترات تاريخية طويلة، نتيجة لغياب المواصلات والتنمية المستدامة والاستثمار المشترك والفعال للموارد المتاحة والناجمة أساساً من صعوبة قهر التموضع الكبير للآماد الصحراوية، الفاصلة بين أقاليم الدولة وأجزائها المختلفة.

الخاتمة:

توصلت الدراسة إلى النتائج الآتية:

- 1- تعد الجغرافيا بظروفها الطبيعية والبشرية عاملاً مهماً من العوامل المؤثرة في قيام النشاط الاقتصادي ونموه واستدامته، وللظروف الجغرافية دوراً حاسماً في اختيار السياسات والاستراتيجيات الاقتصادية.
- 2- تأثرت التنمية الاقتصادية في ليبيا بالظروف الجغرافية المحيطة، حيث ساهمت مجموعة من الظروف الجغرافية السلبية المركبة، مثل: اتساع مساحة الصحراء الجافة وامتدادها الكبير، وعدم ملائمة المناخ لغالبية الأراضي الليبية، وقلة حجم السكان وسوء توزيعهم الجغرافي، مقروناً بضعف البنية التحتية للنقل، ساهم كل ذلك في تعثر خطط التنمية الاقتصادية وارتفاع تكلفة بعض المشاريع الإنتاجية الكبرى وضعف تنافسيتها.
- 3- عدم تمكن الدولة الليبية من استغلال الواجهة البحرية ومواردها الاستغلال الاقتصادي الأمثل، فعلى الرغم من تربع سواحلها على مسافة تقارب 2000 كم، إلا أن هناك ضعفاً واضحاً في النشاطات الاقتصادية والتجارية المرتبطة باستغلال هذه الواجهة.
- 4- قلة حجم السكان بصفة عامة وسوء توزيعهم الجغرافي بتركزهم في بعض المناطق وتشتتهم

في مناطق أخرى؛ أدى إلى عدم عدالة توزيع المشاريع الاقتصادية، وتباين معدلات النمو الاقتصادي بين المناطق الليبية المختلفة، وتهميش بعض المناطق اقتصاديا وارتفاع تكلفة العمل وتشتت السوق.

5- غياب شبكات السكك الحديدية في ظل ضعف وهالك البنية التحتية للنقل والمواصلات وغياب الدعم اللوجستي لعمليات الإنتاج؛ أدى إلى ارتفاع تكلفة الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية الكبرى وضعف تنافسياتها.

6- رغم العوائق الجغرافية العديدة التي تقف حجرة عثر أمام استدامة المشاريع الاقتصادية التنموية الكبرى، بينت الدراسة تمتع الأراضي الليبية بالعديد من المميزات والموارد الجيو اقتصادية الكامنة والمهمة، التي تدعم اقتصاد ليبيا المستدام، حيث يمكن استغلال الطاقات الجديدة والمستدامة، مثل: الطاقة الشمسية، وطاقة الرياح، وطاقة الهيدروجين الأخضر كطاقات محركة لاقتصاد ليبيا المستدام.

المصادر والمراجع:

- الأرياح، صالح الأمين، (1996)، الأمن الغذائي أبعاده ومحدداته وسبل تحقيقه، الجزء الثالث، الهيئة القومية للبحث العلمي، ط1، طرابلس.
- البكوش، بدر، (2022)، تحليل الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة في ليبيا، مجلة جامعة بني وليد للعلوم الإنسانية والتطبيقية، عدد1، مجلد7، ويمكن الاطلاع على البحث على العنوان الآتي: www.doi.org/10.58916/jhas.v7i.515 تاريخ الزيارة 13-10-2025م
- أبو مدينة، حسين مسعود، (2000)، الموانئ الليبية، الشركة الاشتراكية للموانئ، ط1، مصراتة.
- أكحيل، فوزية نُجْد، (2023)، الطاقة ودورها في التنمية الاقتصادية، مجلة ليبيا للدراسات الجغرافية، العنوان الآتي: <https://doi.org/1037375/jlgs.vi4.1778.409-430> (4) تاريخ الزيارة 25-8-2025م
- بن محمود، خالد رمضان، الجنديل، عدنان رشيد، (1984) دراسة التربة في الحقل، جامعة الفاتح، طرابلس.
- الحجاجي، سالم علي، (1998)، ليبيا الجديدة، منشورات مجمع الفاتح للجامعات، ط2، طرابلس
- حمدان، جمال، (1996)، الجماهيرية الليبية دراسة في الجغرافيا السياسية، مكتبة مدبولي للنشر، القاهرة.
- الحميدي، البشير، (2014)، التركز السكاني في المنطقة الساحلية الليبية وآثاره الجيوسياسية والأمنية، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة الجنان، لبنان.

- الحميدي، البشير، (2021)، أثر غياب النقل بالسكك الحديدية على استغلال خام الحديد وصناعته في ليبيا، مؤتمر المقومات الجغرافية والسياسات الاقتصادية في ليبيا، قسم الجغرافيا، العجيلات، ليبيا.
- حواس، أمين، (2020)، دور الجغرافيا في النمو الاقتصادي مقارنات نظرية وأدلة تجريبية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، المجلد 7 (العدد 1) الجزائر، جامعة قاصدي مرباح ورقلة.
- خشيم، مصطفى عبدالله، (1996)، موسوعة علم العلاقات الدولية، الدار الجماهيرية للنشر، ط1، سرت.
- خير، صفوح، (2002)، الجغرافيا موضوعها ومنهجها وأهدافها، دار الفكر، دمشق.
- زكري، يوسف مُجد، (1998)، الأمطار والتبخر في ليبيا، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الزاوية، الزاوية.
- صالح، حسن عبد القادر، (2002)، التوجيه الجغرافي للتنمية الوطنية والإقليمية، دار وائل للنشر، عمان.
- عثمان، السيد عوض، (1998)، التدخل الأمريكي الفرنسي في شمال وسط أفريقيا، معهد الانماء العربي للدراسات الاستراتيجية، ط1، القاهرة.
- www.unfpa.org/data/world-population/ly تاريخ الزيارة 10-10-2025م
- مصرف ليبيا المركزي، (2023م)، يمكن الاطلاع عليه الكترونيا على العنوان الآتي: www.cbl.gov.ly/micifaf/2023 تاريخ الزيارة 10-10-2025م
- مصلحة المساحة، (1978)، الأطلس الوطني، طرابلس، ليبيا.
- المهدي، مُجد المبروك، (1998)، جغرافية ليبيا البشرية، جامعة قاربونس، ط3، بنغازي.
- هارون، علي أحمد، (2003)، أسس الجغرافيا الاقتصادية، دار الفكر، ط4، القاهرة.
- Sachs, J. (1997). Geography and Economic Development Some Empirical Findings Citation and Similar Papers at core.ac.uk.
- Gallup, J. Sachs, J. and Mellinger, A. (1998). Geography and Economic Development.
- www.wikipedia.org تاريخ الزيارة 11-2-2025م
- www.dw.com/ar/a-70949120 تاريخ الزيارة 11-2-2025م