

منفذ امساعد - السلوم البرى وآثاره الاقتصادية والسياسية

د / أبو بكر موسى سعد أبو خشيم^(*)

المخلص :

دراسة المنافذ البرية الحدودية بين الدول لها أهميتها الواضحة في الربط بين الدول ، فعندما تكون المنافذ مفتوحة تسهم بدور مهم في تسير حركة الأفراد البضائع، ولكن عندما تغلق هذه المنافذ يتم إذلال الشعوب، وتظل المعابر أو المنافذ الحدودية البرية الشرعية أو غير الشرعية احد اهم المفاتيح الرئيسية لفهم التفاعلات بين الدول المتجاورة لذا تسعى الدول أو الجيوش أو التنظيمات أو القوى الدولية إلى تأمينها وإحكام السيطرة عليها سواء كانت هذه السيطرة بشكل منفرد أو ثنائي أو اكثر من ذلك .

ولعبت الحدود السياسية دوراً رئيسياً في الفصل بين الشعوب و في نفس الوقت ظهور مناطق فائض في الإنتاج ومناطق عجز، كان لا بد من إنشاء المنافذ البرية على هذه الحدود لتحقيق التكامل فيما بينها وخاصة التكامل والتبادل التجاري، إلى جانب مرور السكان وعبورها لتلك المعابر بهدف العمل أو العلاج وغيرها .

ونظراً للترابط الجغرافي والديموغرافي بين ليبيا ومصر في تلك المنطقة ظلت حركة التنقل و الهجرة والتجارة مستمرة ، وخير دليل على ذلك اعتماد المجاهدين الليبيين على العمق المصري أثناء فترة مقاومة الغزو الإيطالي، وهذا يعنى عدم احترام الحدود التي رسمها الاستعمار بين الدولتين.

الكلمات المفتاحية : المنافذ البرية - منفذ امساعد السلوم - الحدود السياسية - اتجاهات العابرين

Abstract :

Studying the land border crossings between countries has clear importance in connecting countries. When the crossings are open, they contribute an important role in the movement of people and goods, but when these crossings are closed, the people are humiliated, and the legal or illegal land border crossings or crossings remain one of the most important keys. To understand the interactions between neighboring countries, countries, armies, organizations, or international powers seek to secure them and tighten control over them, whether this control is individually, bilaterally, or more than that.

Political borders played a major role in separating peoples, and at the same time the emergence of areas of surplus production and areas of reserve. Land crossings had to be established on these borders to achieve integration between them, especially integration and trade exchange, in addition to the passage of residents and their crossing of those crossings for the purpose of work or Treatment and others.

(*) أستاذ مساعد الجغرافيا السياسية كلية الآداب - جامعة عمر المختار

Due to the geographical and demographic interconnectedness between Libya and Egypt in that region, movement, migration and trade continued, and the best evidence of this is the Libyan Mujahideen's reliance on the Egyptian interior during the period of resistance to the Italian invasion, and this means not respecting the borders drawn by colonialism between the two countries.

Keywords:land ports - Amsaed Salloum port - political borders - transit directions

مقدمة :

إقامة الحدود بين الدول ترجع الى القرن التاسع عشر، كما أن اجراءات السفر وما يرتبط بها من مشكلات التنقل من دولة إلى أخرى لم تكن شائعة حتى نهاية القرن التاسع عشر، والدول لم تعهد سابقاً للخطوط للفصل فيها بينها ، والمنافذ البرية الحدودية ماهي الا صناعة بشرية من صنع الإنسان لتسهيل حركة الافراد والبضائع ، فهي نعمة إذا استخدمت طبقاً للهدف والغرض الذي انشئت من أجله ، وقد تكون نقمة إذا تحول هدف استخدامها من التسهيل والتيسير إلى المحاصرة والتعبيد .

يحد ليبيا من جهة الشرق دولة مصر والتي تربطها حدود برية طويلة تبلغ . ١١١٥ كم تبدأ من البحر المتوسط شمالاً حتى الحدود المصرية السودانية جنوباً ، والتي تتماشى مع خط طول ٢٥ شرقاً، ويفصل بين الدولتين خط أسلاك شائكة ، وتتولى كل دولة حماية حدودها عند هذا الخط لمنع تهريب وتسليح العناصر الإرهابية .

انشئت هذا المنفذ عام ١٩٧٧ ويطلق عليه في ليبيا منفذ امساعد وفي مصر منفذ السلوم لذا يسمى منفذ (امساعد - السلوم) ويسهم بدور كبير في حركة الافراد والبضائع معاً .

المجال المكاني :

المجال المكاني لهذه الدراسة هو منفذ (امساعد - السلوم) ويقع في أقصى الحدود البرية الشمالية الغربية لمصر وفي اقصى الحدود الشمالية الشرقية لليبيا بالقرب من البحر المتوسط عند تقاطع دائرة عرض ٣٣ ٣٤ ٣١ شمالاً بخط طول ٢٣ ٢٠ ٢٥ شرقاً وتبلغ مساحته ٢٤٠ فدان ، ويقع منفذ امساعد في بلدية طبرق ويبعد عن مدينة طبرق ١٥٠ كم ، كما يقع منفذ السلوم في محافظة مطروح ويبعد عن مدينة السلوم ١ كم .

المشكلة البحثية :

تدور المشكلة البحثية حول دور منفذ (امساعد - السلوم) في تسهيل حركة الافراد والبضائع بين ليبيا ومصر والتزام الشديد على هذا المنفذ من الجانبين وخاصة وقت الاعياد والمناسبات والازمات ، ومن المؤكد ان منفذ (امساعد - السلوم) لا يفي بمتطلبات الحركة

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م

المتوايدة بين الدولتين مما يتطلب التفكير فى انشاء منافذ اخرى على طول الحدود لتسهيل حركة مرور الافراد والبضائع .

أسباب اختيار الموضوع :

يرجع اسباب اختيار موضوع البحث المعنون بـ منفذ امساعد - السلوم البرى واثاره الاقتصادية والسياسية الى عدة اسباب هى كالاتى :

- ١ - رغبة الباحث فى معرفة التأثير الاقتصادى والسياسى للمنفذ .
- ٢ - الدور الحيوى الذى يقوم به المنفذ فى الربط بين ليبيا ومصر .
- ٣ - التوجه نحو الدراسات التطبيقية لما لها من اهمية فى اثراء البحث العلمى .
- ٤ - عدم تطرق الدراسات السياسية لمثل هذا الموضوع .
- ٥ - الحركة المتزايدة على المنفذ المستمرة .

الدراسات السابقة :

لم توجد دراسة جغرافية مستقلة تناولت منفذ (امساعد - السلوم) البرى ، ولكن توجد بعض الدراسات الجغرافية وغير الجغرافية التى تناولت موضوعات مشابهة فى اماكن مختلفة نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الدراسات الاتية :

١ - دراسة عبدالسلام عبدالستار اسماعيل ، بعنوان المعابر البرية بين مصر وقطاع غزة ، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ٦٣ ، الجزء الاول ، القاهرة ، ٢٠١٤ .

٢ - دراسة منى صبحى نور الدين والتي جاءت بعنوان الموانى البرية الحدودية الجنوبية لجمهورية مصر العربية ودورها فى حركة التجارة مع جمهورية السودان ، المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة ، جامعة الدول العربية ٢٠٢٠ .

٣ - دراسة عبدالله بن صالح الرقيبة بمسمى حركة نقل البضائع بالشاحنات عبر المنافذ البرية للمملكة العربية السعودية ، دراسة فى جغرافية النقل ، مجلة كلية الآداب = جامعة المتصورة ، العدد ٣٩ ، المجلد الاول ، اغسطس ٢٠٠٦ .

أهداف الدراسة : تهدف الدراسة الى تحقيق الاتى :

١- إبراز الدور الإيجابي الذى يقوم به منفذ (امساعد -السلوم) البرى فى الربط بين ليبيا ومصر .

٢ - إلقاء الضوء على التوزيع المكاني للمنذ ومراحل إنشائه ،وكذا القدرات اللوجستية للمنفذ وآليات تشغيلها.

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد - مجلة علمية محكمة- العدد التاسع عشر (الجزء الثاني)

٣ - التعرف على حجم الحركة بالمنفذ وأهم خصائصها ، ومدى ارتباطها بالمناطق الأخرى وتصنيفها كماً وكيفاً.

٤ - اظهار خصائص العابرين للمنفذ من النحية النوعية والعمرية والاجتماعية والاقتصادية

٥ - تحديد الاثار الاقتصادية والسياسية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى .
منهج الدراسة وأساليبها:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي، كما تم استخدمت عدة مداخل منها المدخل

الموضوعي، إضافة الى المدخلين الاصولي والمدخل التاريخي عند تتبع الظاهرة المدروسة وتطورها، واستعانت الدراسة بعدة أساليب هي كالتالي:

١- الأسلوب الكارتوجرافى في تفسير الظاهرة قيد الدراسة.

٢- الأسلوب الكمي لمعالجة البيانات الجغرافية.

٣- اسلوب التحليل المكاني حيث يدرس خصائص المكان المعين .

٤- الدراسة الميدانية : حيث جاءت الدراسة الميدانية لتكملة البيانات المكتبية من خلال توزيع نموذج استبانة تم توزيعه على عينة عشوائية بلغ عددها (١٠٠٠) وتم صياغة الأسئلة لتخدم أهداف البحث وتساؤلاته .

خطة البحث : جاء البحث فى احد عشر نقطة تسبقها مقدمة وتنتهى بخاتمة كالاتى :

اولاً : تعريف المنافذ البرية :

ثانياً : نشأة المنافذ البرية :

ثالثاً: تصنيف المنافذ البرية :

رابعاً : ترسيم الحدود وإنشاء منفذ امساعد - السلوم البرى .

خامساً : وصف منفذ (امساعد - السلوم) والجهات المسئولة عن إدارته.

سادساً : حركة الركاب على منفذ (امساعد - السلوم) البرى .

سابعاً : حركة البضائع على منفذ(امساعد - السلوم) البرى .

ثامناً : خصائص العابرين.

تاسعاً : أغراض العبور :

عاشراً : الاثار الاقتصادية لمنفذ(امساعد - السلوم) البرى:

حادى عشر : الاثار السياسية لمنفذ(امساعد - السلوم) البرى.

أولاً : تعريف المنافذ البرية :

في الوقت الحاضر لكل دولة حدود سياسية تسمى بالحدود الدولية المعترف بها ، في المعترف بها دولياً ، ولهذه الحدود قدسية معينة لشعوب كل الدول تكفلها لها المعاهدات والمواثيق و الاتفاقيات الدولية المعترف بها دول العالم ، ولكن ينبغي هنا أن نشير الى ان الحدود السياسية كما تبينها الخرائط السياسية وفكرة رسمها لم تكن معروفة قبل قرنين من الزمان ، وقد قام الانسان بأقرار ضرورة وجود الحدود السياسية التي تفصل بين الدول ، وذلك لإحساسهم بضرورة إقرار الآخرين منهم بأن الأرض التي يعيشون عليها انما هي ملك خاص لهم ، غير مسموح للآخرين بالمشاركة في الانتفاع بها.

بعد ظهور الحدود السياسية بين الدول وأحكام كل دولة سيطرتها على هذه الحدود من خلال تعيين ما يسمى (بحرس الحدود) عليها ، وبالتالي احكام السيطرة على حركة انتقال الافراد والبضائع من دولة إلى أخرى ، كان لا بد من إنشاء مناطق عبور تسمى المعابر او المنافذ الحدودية ، وهي عبارة عن مناطق أو نقاط اتصال والتقاء على الحدود بين دولتين أو أكثر. وتظل المعابر او المنافذ الحدودية البرية الشرعية أو غير الشرعية احد اهم المفاتيح الرئيسية لفهم التفاعلات بين الدول المتجاورة لذا تسعى الدول أو الجيوش أو التنظيمات أو القوى الدولية إلى تأمينها وإحكام السيطرة عليها سواء كانت هذه السيطرة بشكل منفرد او ثنائي أو اكثر من ذلك .

ويختلف عدد المنافذ البرية بين الدول من دولة إلى أخرى ، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب أهمها، طول مسافة الالتقاء (أي طول الحدود البرية بين الدولتين) هذا بالإضافة إلى حجم التبادل التجاري بين الدولتين ، فكلما زاد حجم التبادل التجاري زاد من عدد المنافذ البرية ، وفي نفس الوقت يؤثر على كثرة أو قلة عدد المنافذ البرية بين الدول إلى الوضع السياسي والعلاقات الدبلوماسية بينهما ، والتي تتغير من وقت إلى آخر .

وبالنسبة لموقع المنافذ البرية الحدودية فقد تكون عند نقطة التقاء الحدود مباشرة ، وفي بعض الأحيان تنشأ بعيدة من الحدود لمسافات معينة تحدها الدول المتجاورة المشتركة في نفس الحدود، وذلك لأن الحدود السياسية هي الترجمة المساحية لمجال نفوذ و سيادة الدول والقوى العالمية المختلفة، والحدود السياسية اكثر الظواهرات الجغرافية واقعية لأنها ملموسة وحقيقية ، تستوقفك هذه الحدود انما عبرتها وتجبرك على الإحساس بوجودها لما يرتبط بعبورها من اجراءات خاصة بسيادة الدولة صاحبة الحدود.

ثانياً : نشأة المنافذ البرية :

يوجد ارتباط وثيق بين نشأة الحدود السياسية بين الدول وخاصة عند ظهور الدول الاستعمارية فتعمدت هذه الدول إلى تقسيم الأراضي التي احتلتها إلى دويلات صغيرة لها حدود واضحة المعالم ، قسمت شعب الدولة الواحدة إلى شطرين، ووضعت العديد من القيود والعراقيل

على حركة السكان، ولأجل إحكام هذه الحركة والسيطرة عليها كان لا بد من انشاء مناطق محددة للعبور (المنافذ) وهذا يؤكد ارتباط نشأة المعابر البرية بين الدول بظهور الحدود السياسية. وترجع فكرة إقامة الحدود منذ القرن التاسع عشر، كما أن اجراءات السفر وما يرتبط من مشكلات التنقل من دولة إلى أخرى لم تكن شائعة حتى نهاية القرن التاسع عشر، والدول لم تعهد سابقاً الخطوط للفصل فيها بينها ، بل كانت متعارفة على إقليم التخوم ، ولم يكن بينهما من هذه الأقاليم الا نقاط معينة تنفذ من خلالها التجارة وتقام عندها الجمارك (١) .

والحد في اللغة يعرف بأنه الفصل بين الشئيين حتى لا يختلط احدهما بالآخر ولا يتعدى أحدهما على الآخر ، اما التخم فتعنى الفصل بين الأرضين من الحدود والمعالم ، وتعتبر الحدود حافة الإقليم السياسي للدولة ، وتساعد الحدود في خلق شخصيات جغرافية على جانبية . وهناك فروق جوهرية بين الحدود والتخوم ، فكلمة التخوم توصف بأنها الواجهة المتقدمة لحضارة ما ، أما الحدود فهي توصف بأطراف الأراضى أو الأقاليم الذي تحده، وبذلك تقوم التخوم في اتجاه الخارج ، والحدود في اتجاه الداخل بالنسبة للدولة (٢).

والحد السياسي ظاهرة بشرية لأغراض سياسية ، بينما التخوم ظاهرة طبيعية ارتبطت بالمواقع الوعرة غير الصالحة للاستيطان البشرى ، كالصحاري والجبال الشاهقة الارتفاع (٣) . ودائماً تكون الحدود السياسية خطوط واضحة المعالم ومحددة ودورها الفصل بين دولتين ، أما التخوم فهي مناطق وصل تشبه المنطقة المحايدة بين الدول .

وفي ظل الامبراطوريات الكبرى القديمة ، كانت مناطق التخوم تقع ما بين امبراطورية وأخرى ، أو كانت مناطق تجاور مع كيانات خارجية اقل حجماً ، وفي العصور الحديثة استبدلت التخوم بالحدود السياسية في كل ارجاء الأرض (٤).

وافضل الحدود السياسية هي الحدود التي تفصل بين الشعوب بعضها عند بعض فصلاً تاماً، غير أن قليلاً من الحدود السياسية تتوفر فيه هذه الميزة أو الصفة وذلك لأن اختلاط الشعوب وتداخلها في بعضها البعض يجعل وجود حد فاصل و عازل بين الشعوب المختلف أمراً مستحيلاً.

ولعبت الحدود السياسية دوراً رئيسياً في الفصل بين الشعوب و في نفس الوقت ظهور مناطق فائض في الإنتاج ومناطق عجز، كان لا بد من انشاء المنافذ البرية على هذه الحدود لتحقيق التكامل فيما بينها وخاصة التكامل والتبادل التجاري، إلى جانب مرور السكان وعبورها لتلك المعابر بهدف العمل أو العلاج وغيرها .

ثالثاً: تصنيف المنافذ البرية :

المنافذ البرية الحدودية ماهي الا صناعة بشرية من صنع الإنسان لتسهيل حركة الافراد والبضائع أو لإذلال الشعوب كما يحدث للشعب الفلسطيني من قبل الاحتلال الصهيوني المحتل للأراضي الفلسطينية، فهي نعمة إذا استخدمت طبقاً للهدف والغرض الذي انشئت من أجله ، وقد

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م

تكون نقمة إذا تحول هدف استخدامها من التسهيل والتيسير إلى المحاصرة والتعبيد وتصنف المعابر البرية الحدودية إلى أربعة أنواع كالآتي :

١- المنافذ البرية للأفراد :

وهذا النوع من المنافذ المعابر صممت خصيصاً لمرور الأفراد فقط من دولة إلى أخرى، لذا تكون مساحتها محددة وضيقة وبها العديد من التجهيزات الخاصة فقط بتفتيش الأفراد ، ويمر من خلال هذه المنافذ الأفراد الراغبين في السفر من دولة إلى أخرى سواد للعمل أو للعلاج أو للتعليم أو المهاجرين أو اللاجئين وغيرها من الأغراض الأخرى.

٢- المنافذ البرية للبضائع :

وتتميز هذه المنافذ باتساع مساحتها ووجود أماكن للتخزين وأماكن لوقوف سيارات نقل البضائع ، و بها ايضا العديد من الاجهزة للكشف عن صلاحية البضائع قبل مرورها ، ويمر من هذه المنافذ السيارات المحملة بالمنتجات الزراعية والمساعدات الغذائية وبعض المنتجات البترولية والمواد المصنعة وغيرها ، وهذه المعابر لها دور حيوي في تحقيق التكامل بين الدول المتجاورة من خلال تنشيط التجارة البينية.

٣ - المنافذ البرية للأفراد و البضائع :

ويمر من خلال هذا النوع من المنافذ البرية الأفراد والبضائع معاً ، لذا تكون اكثر اتساعاً من النوعين السابقين ، وبها اماكن مخصصة لمرور الافراد وأماكن مخصصة لمرور البضائع ، هذا النوع من المنافذ يعد أفضلها على الإطلاق على الرغم من وجود تكدس وتراحم كبير عند هذه المنافذ ، وذلك لاستغراق وقت اكبر عند اجراء عملية التفتيش سواء للأفراد أو للبضائع.

٤ - المنافذ البرية العسكرية :

هذا النوع من المنافذ نادر وجودة ، ولا يتم انشاءه الا بالاتفاق بين الدولتين المتجاورتين ، ويستخدم في مرور بعض المعدات العسكرية مثل الجنود والأسلحة والدبابات وسيارات الشرطة والقوات المسلحة ، ويتم فتح هذه النوع من المنافذ للاستخدام فى اوقات محددة مثل أوقات الحروب والازمات والكوارث .

رابعاً : ترسيم الحدود وإنشاء منفذ امساعد - السلوم البرى .

قامت القوى الاستعمارية بترسيم حدود الدول الواقعة تحت سيطرتها وفقاً لمصالحها دون الالتفات إلى المصالح الوطنية للدول الواقعة تحت سيطرتها الأمر الذى كان يتسبب فى غبن حق هذه الدول فى أراضيها (٥) .

وقد كان للدول الاستعمارية الغربية دور كبير فى ترسيم الحدود بين دول الشرق الأوسط لخدمة مصالحهم فى المقام الأول دون النظر إلى مصالح الدول التى تسيطر عليها مما أحدث مشاكل متعددة على الحدود بين تلك الدول. وظهر ذلك بوضوح عندما قامت بريطانيا باحتلال مصر عام ١٨٨٢ حيث قامت بوضع الإطار العام للحدود المصرية لإظهار ما هو تحت سيطرتها وما هو تحت سيطرة الدولة العثمانية فى ذلك الوقت (٦) .

يحد ليبيا من جهة الشرق دولة مصر والتي تربطهما حدود برية طويلة تبلغ . ١١١٥ كم تبدأ من البحر المتوسط شمالاً حتى الحدود المصرية السودانية جنوباً ، والتي تتماشى مع خط طول ٢٥ شرقاً، ويفصل بين الدولتين خط أسلاك شائكة ، وتتولى كل دولة حماية حدودها عند هذا الخط لمنع تهريب وتسليح العناصر الإرهابية ، ولكن متى ظهرت هذه الحدود.

قبل عشرينات القرن العشرين لم يكن هناك فاصل أو مانع من التواصل بين أهالي مناطق غرب مصر وشرق ليبيا ، بل كانت المنطقة امتداداً طبيعياً بين الدوليين ليس جغرافياً فحسب بل ديموغرافياً أيضاً ، حيث يعتبر أهالي المنطقة الممتدة غرب النيل حتى إقليم برقة بليبيا ذات أصول واحدة بينهما روابط وصلات متعددة وظلت المنطقة إلى كونها موطن للعديد من القبائل وممرًا وطريقاً للقوافل التجارية والحجاج والفاحين على مر التاريخ .

ورسمت وخطت الحدود بين ليبيا ومصر بأيدي القوى الاستعمارية كالمعتاد في المنطقة العربية ، ففي ابريل عام ١٩٢٠ قامت كل من بريطانيا (المستعمرة لمصر) وإيطاليا (المستعمرة لليبيا) بعقد اتفاقية (ملنر - شالوبا) والتي أفضت إلى وضع حدود بين مصر وليبيا ، على أن تكون نقطة بداية الحد الشمالي من حدود مصر - برقة غرب السلام ١٠ كم واعتبار المنطقة التي يحويها خط الحدود مناسبة تماماً.

ونظراً للترابط الجغرافى والديموغرافى بين اهالى الدولتين في تلك المنطقة ظلت حركة التنقل و الهجرة والتجارة مستمرة ، وخير دليل على ذلك اعتماد المجاهدين الليبيين على العمق المصرى اثناء فترة مقاومة الغزو الإيطالي، وهذا يعنى عدم احترام الحدود التي رسمها الاستعمار بين الدولتين .

وفى عام ٢٠١١ عقب اسقاط مؤسسات الدولة في ليبيا بشكل عام والمؤسسات الأمنية والعسكرية والضبطية بشكل خاص نشطت حركة التهريب سواء للأسلحة والمخدرات والبشر وكل الممنوعات دون استثناء ، وعند ذلك ادركت الدولتين خطورة الوضع على الحدود مما أدى إلى تشديد الرقابة على هذه الحدود لمنع مرور العناصر الإرهابية والمواد الخطرة ، على أن يكون الربط بين الدولتين بالطرق الشرعية مثل النقل الحوى والنقل البحرى والنقل البرى، وومن أجل تحقيق عملية الربط البرى تم انشاء المعابر البرية بين الدولتين .

خامساً : وصف منفذ (امساعد - السلوم) والجهات المسئولة عن إدارته.

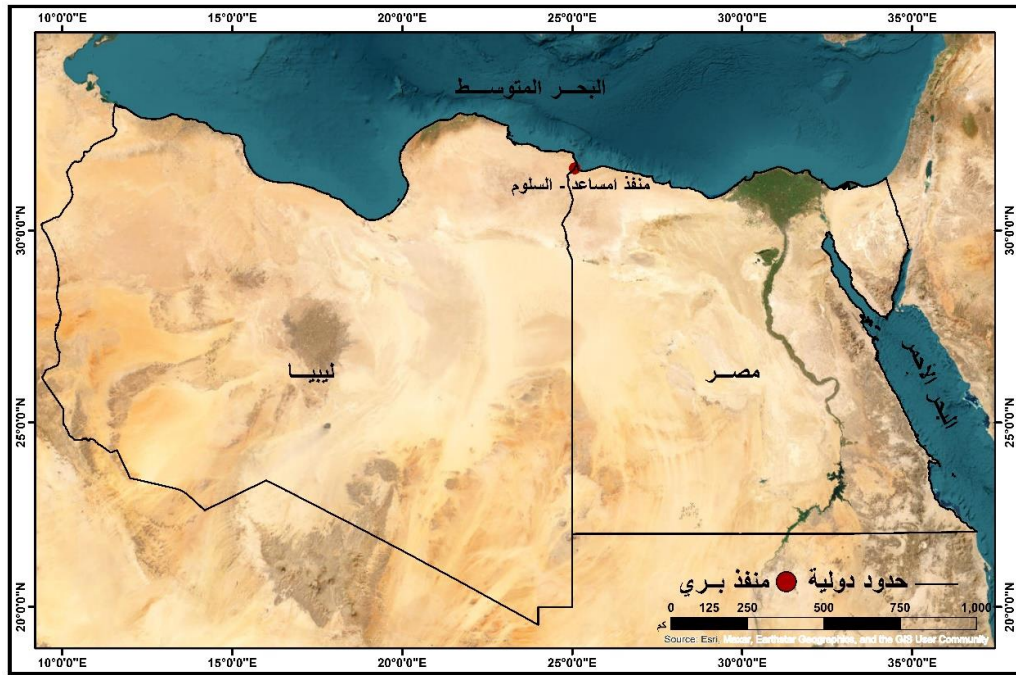
انشىء هذا المنفذ عام ١٩٧٧ ويطلق عليه فى ليبيا منفذ امساعد وفى مصر منفذ السلوم لذا يسمى منفذ (امساعد - السلوم) ويقع في أقصى الحدود البرية الشمالية الغربية لمصر وفى اقصى الحدود الشمالية الشرقية لليبيا بالقرب من البحر المتوسط عند تقاطع دائرة عرض ٣٣ ٣٤ ° شمالاً بخط طول ٢٣ ٠٢ ° شرقاً وتبلغ مساحته ٢٤٠ فدان ، ويقع منفذ امساعد فى بلدية طبرق ويبعد عن مدينة طبرق ١٥٠ كم ، كما يقع منفذ السلوم فى محافظة مطروح ويبعد عن مدينة السلوم ١ كم .

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م

ويستخدم منفذ (امساعد - السلوم) فى عبور الأفراد والسيارات والبضائع فى آن واحد ، وترجع اهمية هذا المنفذ كونه المنفذ الوحيد الان الذي يربط بين ليبيا ومصر ، ويرجع التكدس فى هذا المنفذ بسبب اجراءات جديدة استحدثتها الجانب الليبى لدخول الشاحنات عبر هذا المنفذ فى ظل ضعف قدرة المنفذ على استيعاب ذلك التكدس (٧) .

هذا الى جانب حركة مرور الأفراد المتزايدة بين الجانبين وخاصة عند بدأ عودة العمالة المصرية إلى ليبيا لإعادة إعمارها، إلى جانب عبور العديد من الليبيين إلى مصر بهدف التعليم والعلاج وغيرها ، وفي الوقت نفسه حجم التبادل التجاري الكبير بين الدولتين والذي ينعكس على كثرة السيارات المحملة بالبضائع والشاحنات التي تمر من هذا المنفذ .

لذا من الممكن أن نطلق على هذا المنفذ شريان الحياة للشعب الليبي والشعب المصرى لما يقوم به من دور كبير في خدمة سكان الدولتين ، إلى جانب خدمة التجارة البينية بينهما والتي من المتوقع أن تشهد تزايداً كبيراً في الفترة المقبلة.



شكل (١) موقع منفذ امساعد - السلوم البرى

وبالنسبة للتحكم فى المنافذ البرية بين ليبيا ومصر تبين ان هذا النوع من المنافذ ثنائية التحكم ، اى تتحكم فيها الدولتين الواقع على الحدود بينها بناء على اتفاقيات ومعاهدات تم وضعها عند إنشاء المنفذ ، وفى الغالب تكون هذا المنافذ غير واقعة على الحدود مباشرة ، ولكن تبعد مسافة معينة عن الحدود فى كلا الجانبين ، ويتم الاتفاق على هذه المسافة مسبقاً بين الدولتين ، ومن أهم المعوقات والصعوبات التي تواجه حركة الأفراد والبضائع على مثل هذه المنافذ ، ان الافراد والبضائع يتم تفتيشهم مرتين عند المرور للتأكد من هوية الأفراد والتأكد ايضا من صلاحية البضائع.

سادساً : حركة الركاب على منفذ (امساعد - السلوم) البرى .

تستخدم المنافذ البرية فى مرور الأفراد من دولة إلى أخرى والعكس ، ويكون ذلك اما أن يكون سيراً على الأقدام أو باستخدام وسيلة نقل خاصة أو سيارة اجرة بعد فحص وثيقة (جواز) السفر بالنسبة للأفراد ، وكذلك فحص الأوراق الخاصة بالسيارات مثل رخصة السيارة ورخصة القيادة (١) التطور السنوى:

تتغير نسبة العابرين لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى من عام لآخر وذلك حسب المتغيرات المحلية والدولية ويتضح ذلك من الجدول (١) والشكل (٢)

جدول (١) التطور السنوى للعابرين من منفذ(امساعد - السلوم) البرى فى المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣(*)

السنة	عدد العابرين	التغير النسبى
٢٠١٣	١٧٠٦٣٢	-
٢٠١٤	١٨٧٥٦٠	٩.٩
٢٠١٥	٢١٠٩٦٥	١٢.٥
٢٠١٦	٢٣٠١٨٨	٩.١
٢٠١٧	٢١٥٧٤٠	٦.٣ -
٢٠١٨	٢٤٠٣٦٢	١١.٤
٢٠١٩	١٤٣٥٢	٩٤ -
٢٠٢٠	٩٥٤٨	٣٣.٥-
٢٠٢١	٩٧٤٤	٢.١
٢٠٢٢	١٤٠٦٨٠	١٣٤٣
٢٠٢٣	٢٩٠٥٣٣	١٠٦.٢

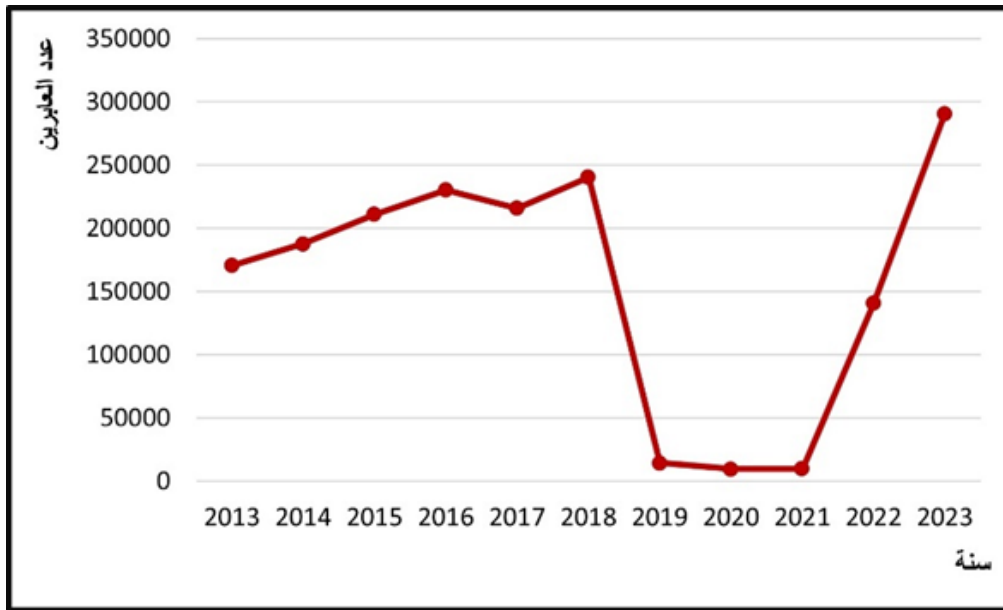
(*) المصدر : إدارة المنافذ البرية الليبية ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة، التغير النسبى من عمل الباحث.

من تحليل بيانات الجدول (١) والشكل (٢) يتضح الاتى :

- بلغ عدد العابرين ١٧٠٦٣٢ عابر عام ٢٠١٣ ، زاد هذا العدد عام ٢٠١٤ حتى بلغ ١٨٧٥٦٠ بفارق ١٦٩٢٨ بنسبة تغير ٩.٩% ، واستمر عدد العابرين فى الزيادة فى عام ٢٠١٥ حتى بلغ ٢١٠٩٦٥ عابر بزيادة قدرها ٢٣٤٠.٥ عن عام ٢٠١٤ بنسبة تغير ١٢.٥% .
- اما فى عام ٢٠١٦ بلغ عدد العابرين من منفذ(امساعد - السلوم) البرى ٢٣٠١٨٨ بزيادة قدرها ١٩٢٢٣ بنسبة تغير ٩.١% ، ولكن فى عام ٢٠١٧ انخفض عدد العابرين حيث بلغ ٢١٥٧٤٠ وبذلك انخفض عن عام ٢٠١٦ بحوالى ١٤٤٤٨ عابر يتغير نسبى

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م

- بلغ - ٦.٣% ، ولكن فى عام ٢٠١٨ زاد عدد العابرين مرة اخرى حتى بلغ ٢٤٠٣٦٢ بزيادة قدرها ٣٤٥٢٢ عابر بنسبة تغير ١١.٤% .
- وفى عام ٢٠١٩ انخفض عدد العابرين بصورة ملحوظة حيث بلغ عدد العابرين ١٤٣٥٢ عابر بفارق ٢٢٦٠١٠ عابر بنسبة تغير - ٩٤% ، واستمر الانخفاض فى عدد العابرين ايضا خلال عام ٢٠٢٠ حيث بلغ عدد العابرين ٩٥٤٨ عابر فقط بنسبة تغير - ٣٣.٥% ، وفى عام ٢٠٢١ استمر انخفاض عدد العابرين من منفذ(امساعد - السلوم) البرى حتى بلغ ٩٧٤٤ عابر فقط بنسبة تغير ٢.١% ، ويرجع السبب فى انخفاض عدد العابرين فى الاعوام الثلاثة سابقة الذكر الى انتشار قباء كورونا وما ترتب عليخ من اغلاق الحدود والحركة بين دول العالم .
- وفى عام ٢٠٢٢ زاد عدد العابرين مرة اخرى حيث بلغ ١٤٠٦٨٠ عابر بنسبة تغير ١٣٤٣% ، وكذلك استمرت زيادة عدد العابرين فى ٢٠٢٣ حتى بلغت ٢٩٠٥٣٣ بفارق ١٤٩٨٥٣ بنسبة تغير ١٠٦.٢% .



شكل (٢) التطور السنوى للعابرين من منفذ(امساعد - السلوم) البرى فى المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣
(٢) الحركة الشهرية:

حركة المرور الشهرية على منفذ(امساعد - السلوم) البرى تشبه حركة المد والجزر، فقد يزداد عدد العابرين فى بعض الشهور، وتنخفض الحركة فى شهور أخرى، وأن كان ذلك يرجع إلى عدة أسباب أولها كثرة أو قلة عدد الأيام التى يتم إغلاق المنافذ فيها خلال شهور السنة، إلى جانب فترة بدء وانتهاء العام الدراسى حيث تزداد الحركة فى هذه الفترة ،

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد - مجلة علمية محكمة- العدد التاسع عشر (الجزء الثاني)

بالإضافة إلى ازدياد الحركة في بعض الشهور التي توجد بها مناسبات مثل الأعياد والمناسبات والمصايف. ويبين الجدول (٢) حركة العابرين الشهرية .

جدول (٢) حركة العابرين الشهرية على منفذ (امساعد - السلوم) البرى خلال شهور عام ٢٠٢٣ (*).

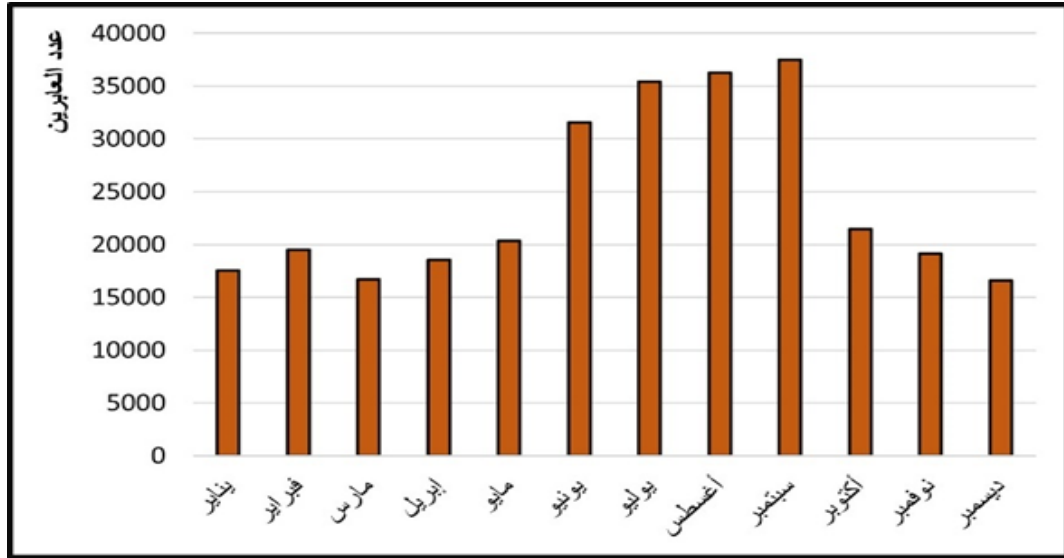
النسبة %	عدد العابرين	الشهر
٦.٠	١٧٥٤٠	يناير
٦.٧	١٩٤٧٥	فبراير
٥.٧	١٦٦٩٢	مارس
٦.٤	١٨٥٤١	إبريل
٧.٠	٢٠٣٦٢	مايو
١٠.٩	٣١٥٨٠	يونيو
١٢.٢	٣٥٤١٢	يوليو
١٢.٥	٣٦٢٤١	أغسطس
١٢.٩	٣٧٤٦٩	سبتمبر
٧.٤	٢١٤٧٦	أكتوبر
٦.٦	١٩١٤٧	نوفمبر
٥.٧	١٦٥٩٨	ديسمبر
١٠٠%	٢٩٠٥٣٣	الجملة

(* المصدر : ادارة المنافذ البرية الليبية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، الكتاب الإحصائي السنوى، سنوات مختلفة، التغير النسبى من عمل الباحث.

من الجدول (٢) والشكل (٣) يمكن تقسيم الحركة خلال شهور عام ٢٠٢٣ إلى الفئات الآتية:

- الفئة الاولى : وتضم الشهور التي نزيد الحركة فيها عن ١٠% وهى شهور يونيو - يوليو - اغسطس - سبتمبر بنسبة (١٠.٩% - ١٢.٢% - ١٢.٥% - ١٢.٩%) على الترتيب ويجع ذلك الى اما لنهاية العام الدراسى كما فى شهر يونيو او بداية العام الدراسى كما فى شهر سبتمبر ، او للاصطياف كما فى شهرى يوليو واغسطس .
- الفئة الثانية : وتشتمل على الشهور التي تتراوح بها نسبة الحركة العابرة ما بين ٦.٥% : ١٠% ، وجاءت شهور نوفمبر - فبراير - مايو - اكتوبر فى هذه الفئة بنسبة (٦.٦% - ٦.٧% - ٧% - ٧.٤%) على الترتيب .
- الفئة الثالثة : وتحتوى على الشهور التي تتخفص الحركة بها عن ٦.٥% وهى شهور مارس - ديسمبر - يناير ، ابريل بنسبة (٥.٧% - ٥.٧% - ٦% - ٥.٤%) على الترتيب

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م



شكل (٣) حركة العابرين الشهرية على منفذ (امساعد - السلوم) البرى خلال شهور عام ٢٠٢٣

٣ - اتجاهات العابرين :

تنقسم الحركة على منفذ (امساعد- السلوم) البرى إلى اتجاهين هما: الأولى تكون متجهه من ليبيا إلى مصر (مغادر) والثانية متجهه من مصر إلى ليبيا (قادم). وتختلف نسبة القادمين والمغادرين من عام لآخر، ويبين الجدول (٣) اتجاهات العابرين من منفذ (امساعد- السلوم) البرى.

جدول (٣) اتجاهات العابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى فى المدة من ٢٠١٣: ٢٠٢٣ (*)

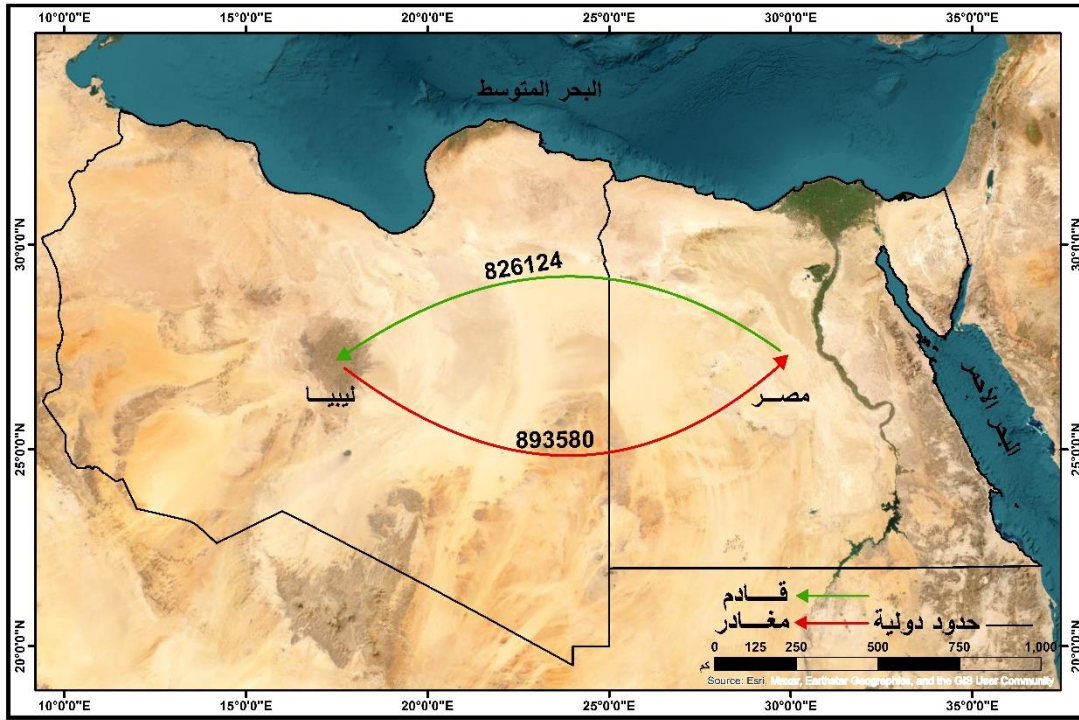
السنوات	عدد المغادرين	النسبة % من جملة المغادرين	عدد القادمين	النسبة % من جملة القادمين	الجملة
٢٠١٣	٩٤٣٢٥	١٠.٦	٧٦٣٠٧	٩.٢	١٧٠.٦٣٢
٢٠١٤	٩٩٣١٢	١١.١	٨٨٢٤٨	١٠.٨	١٨٧٥٦٠
٢٠١٥	١٠٨٥٧٤	١٢.٢	١٠٢٣٩١	١٢.٤	٢١٠.٩٦٥
٢٠١٦	١٢٢٥٣١	١٣.٧	١٠٧٦٥٧	١٣.١	٢٣٠.١٨٨
٢٠١٧	١١٧٨٤٥	١٣.٢	٩٧٨٩٥	١١.٤	٢١٥٧٤٠
٢٠١٨	١١٥٤٧٠	١٢.٩	١٢٤٨٩٢	١٥.٢	٢٤٠.٣٦٢
٢٠١٩	٤٦٥٢	٠.٥	٩٧٠٠	١.٢	١٤٣٥٢
٢٠٢٠	٢٩٧٤	٠.٣	٦٥٧٤	٠.٨	٩٥٤٨
٢٠٢١	٣٢٦٥	٠.٤	٦٤٧٩	٠.٩	٩٧٤٤
٢٠٢٢	٧٥٨٤٠	٨.٥	٦٤٨٤٠	٧.٨	١٤٠.٦٨٠
٢٠٢٣	١٤٨٧٩٢	١٦.٧	١٤١٧٤١	١٧.٢	٢٩٠.٥٣٣
الجملة	٨٩٣٥٨٠	%١٠٠	٨٢٦١٢٤	%١٠٠	١٧١٩٧٠.٤

(*) المصدر : ادارة المنافذ البرية الليبية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة، التغيير النسبى من عمل الباحث.

من الجدول (٣) والشكل (٤) تم تصنيف الحركة على منفذ (امساعد - السلوم) البرى للاثى :
أ - المغادرين من ليبيا :

بلغ اجمالى المغادرين من ليبيا خلال المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣ حوالى ٨٩٣٥٨٠ عابر، اختلفت من عام لآخر ، حيث تبين انه توجد بعض الاعوام تزيد فيها حركة المغادرة عن ١٠% مثل اعوام ٢٠١٣ - ٢٠١٤ - ٢٠١٥ - ٢٠١٦ - ٢٠١٧ - ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ - ٢٠٢٣ ، واعوام تتخفف نسبة المغادرة فيها عن ١٠% مثل اعوام ٢٠١٩ - ٢٠٢٠ - ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ .
ب - القادمين من مصر :

خلال المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣ بلغ عدد القادمين ٨٢٦١٢٤ قادم من مصر الى ليبيا ، ويوجد بعض السنوات تزيد نسبة القادمين اكثر من ١٠% مثل اعوام : ٢٠١٤ - ٢٠١٥ - ٢٠١٦ - ٢٠١٧ - ٢٠١٨ - ٢٠٢٣ ، اما باقى السنوات انخفضت نسبة القوم عن ١٠% مثل اعوام ٢٠١٣ - ٢٠١٩ - ٢٠٢٠ - ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ .



شكل (٤) اتجاهات العابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى فى المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣

سابعاً : حركة البضائع على منفذ (امساعد - السلوم) البرى .

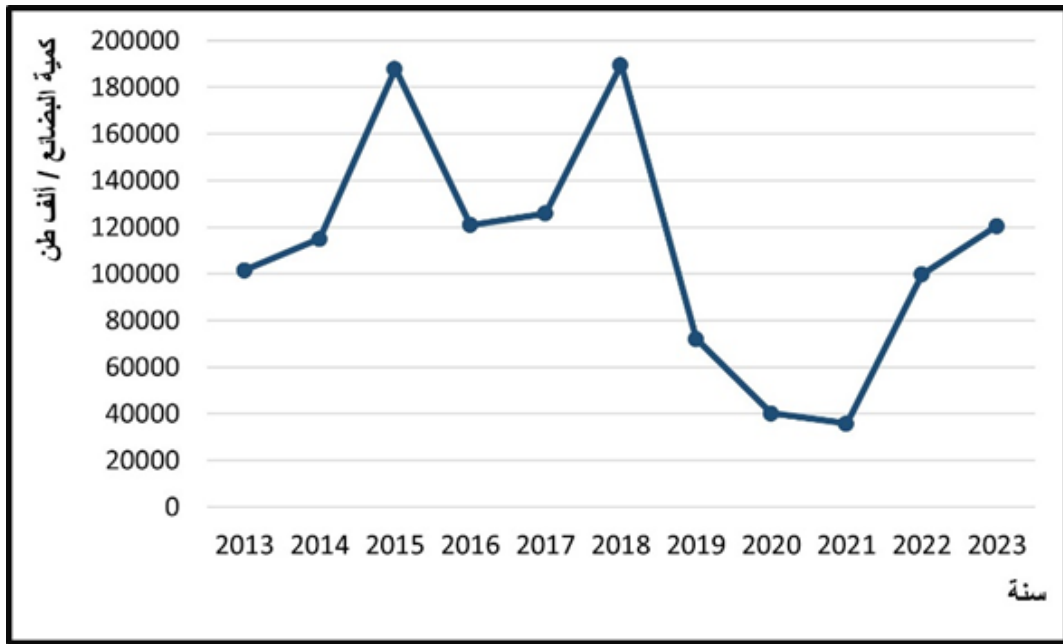
يرتبط حجم حركة البضائع بين الدول وبعضها على أساس وجود فائض فى سلعة ما يسمح بتصديرها وفى نفس الوقت وجود عجز او نقص لنفس السلعة فى دولة أخرى، ودائماً تقوم حركة التجارة وتبادل السلع على توفر وسائل النقل باختلاف أنواع وبأسعار مناسبة (٨) . ويبين الجدول (٤) تطور حجم البضائع العابرة من منفذ (امساعد - السلوم) البرى.

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤ م

جدول (٤) تطور كمية البضائع العابرة من منفذ(امساعد - السلوم) البرى خلال المدة من ٢٠١٣: ٢٠٢٣ (* الف طن).

السنوات	كمية البضائع / الف طن	التغير النسبي
٢٠١٣	١٠١٥٤٧	-
٢٠١٤	١١٤٩٥٠	١٣.٢
٢٠١٥	١٨٧٩٥٤	٦٣.٥
٢٠١٦	١٢٠٩٦٥	٣٥.٦ -
٢٠١٧	١٢٥٨٤٦	٤.٠
٢٠١٨	١٨٩٥٤٠	٥٠.٦
٢٠١٩	٧٢١٤٥	٦١.٩ -
٢٠٢٠	٤٠١٢٦	٤٤.٤ -
٢٠٢١	٣٥٧٨٤	١٠.٨-
٢٠٢٢	٩٩٧٤٥	١٧٨.٧
٢٠٢٣	١٢٠٥٤٠	٢٠.٨

(* المصدر : ادارة المنافذ البؤية الليبية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة، التغير النسبى من عمل الباحث.



شكل (٥) تطور كمية البضائع العابرة من منفذ(امساعد - السلوم) البرى خلال المدة من ٢٠١٣: ٢٠٢٣ من خلال الجدول (٤) والشكل (٥) تبين ان اجمالى كمية البضائع العابرة عام ٢٠١٣ بلغت ١٠١٥٤٧ الف طن ، زادن فى عام ٢٠١٤ حتى بلغت ١١٤٩٥٠ الف طن بتغير نسبى ١٣.٢% ، واستمر مرور البضائع فى الزيادة من منفذ(امساعد - السلوم) البرى خلال عام

٢٠١٥ حيث بلغت ١٨٧٩٥٤ الف طن بتغير نسبي بلغ ٦٣.٥% ، ولكن فى عام ٢٠١٦ انخفضت كمية البضائع العابرة فبلغت ١٢٠٩٦٥ الف طن وبلغ التغير النسبى - ٣٥.٦% . وفى عام ٢٠١٧ عاود مرور البضائع فى الزيادة مرة اخرى حيث بلغت ١٢٥٨٤٦ الف طن بتغير نسبي ٤.٠% ، واستمر زيادة مرور البضائع ايضا عام ٢٠١٨ حتى بلغ ١٨٩٥٤٠ بنسبة تغير ٥٠.٦% ، اما فى عام ٢٠١٩ انخفضت كمية البضائع العابرة حيث بلغت ٧٢١٤٥ بنسبة تغير -٦١.٩% ، واستمرت فى الانخفاض فى عام ٢٠٢٠ فبلغت ٤٠١٢٦ الف طن بنسبة تغير - ٤٤.٤% .

ويعتبر عام ٢٠٢١ امتداد لعامى ٢٠١٩ - ٢٠٢٠ فى الانخفاض حيث بلغت ٣٥٧٨٤ الف طن بنسبة انفاض بلغ - ١٠.٨% ، ولكن فى عام ٢٠٢٢ بدأت كمية البضائع العابرة تزداد مرة اخرى فبلغت ٩٩٧٤٥ الف طن بنسبة تغير ١٧٨.٧% ، وكذلك فى عام ٢٠٢٣ استمرت كمية البضائع العابرة فى الزيادة حيث بلغت ١٢٠٥٤٠ الف طن بنسبة تغير ٢٠.٨% .

ثامناً : خصائص العابرين.

تبين من إجراء استمارات الاستبيان، وتحليل نتائجها وجود العديد من الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للعابرين من المعابر البرية المصرية الليبية، والتي تختلف من وقت لآخر، وهذه الخصائص هي:

(١) التركيب النوعي:

وهو عبارة عن تصنيف العابرين إلى ذكور وإناث، وتبين من تحليل استمارات الاستبيان أن نسبة العابرين من الذكور بلغت ٦٨.٣% أما نسبة الإناث ٣١.٧% شكل (٦) إلى جانب وجود العديد من الأطفال التي تمر مع أسرهم، ويرجع ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث إلى قيام الذكور بالمرور لممارسة الحرف الشاقة او للتعليم وغيرها .

(٢) التركيب العمري:

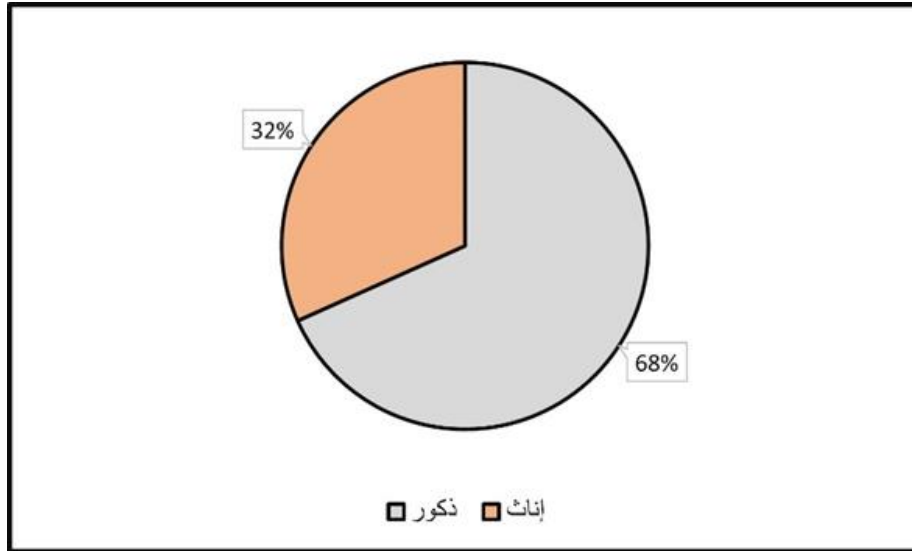
ويقصد به الفئات العمرية التي تعبر من منفذ (امساعد - السلوم) البرى ، ومن خلال إجراء الاستبيان تم تحديد الفئات العمرية كما فى الجدول الآتى:

جدول (٥) الفئات العمرية التي تعبر من منفذ (امساعد - السلوم) البرى (*)

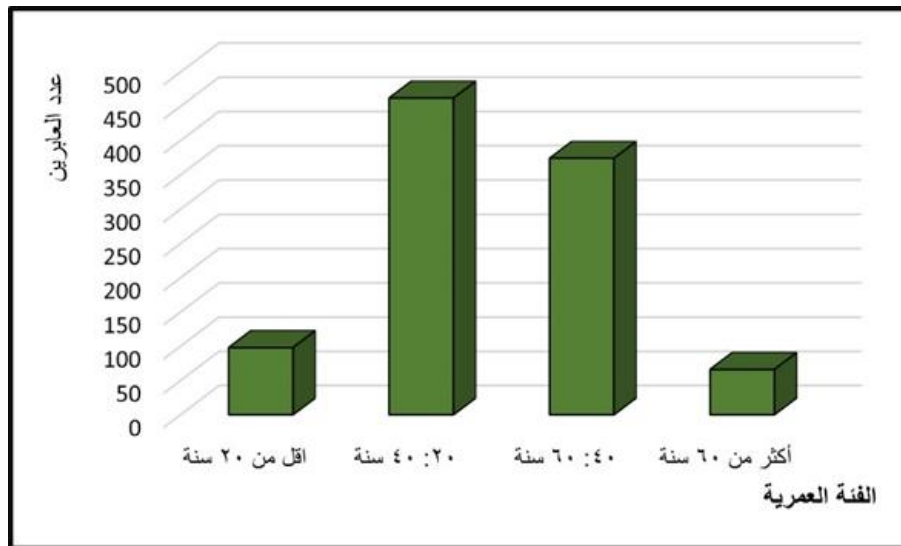
الفئة العمرية	اقل من ٢٠ سنة	٢٠ : ٤٠ سنة	٤٠ : ٦٠ سنة	أكثر من ٦٠ سنة	الجملة
العدد	٩٨	٤٦٢	٣٧٤	٦٦	١٠٠٠
النسبة %	٩.٨%	٤٦.٢%	٣٧.٤%	٦.٦%	١٠٠%

(*) المصدر: نتائج تحليل الاستبيان

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤ م



شكل (٦) التركيب النوعي للعابرين



شكل (٧) التركيب العمرى للعابرين

من الجدول (٥) والشكل (٧) تبين أن الفئة العمرية من ٢٠ : ٤٠ سنة جاءت فى المرتبة الأولى بنسبة ٤٦.٢% من جملة العابرين ويرجع ذلك إلى أن هذه الفئة تمثل سن الشباب الذين يتميزون بكثرة السفر والعمل فى المهن والوظائف المختلفة ، أما الفئة العمرية من ٤٠ : ٦٠ سنة جاءت فى المرتبة الثانية بنسبة ٣٧.٤% وهى تعتبر امتداد للفئة السابقة لها، وفى المرتبة الثالثة جاءت الفئة العمرية أقل من ٢٠ سنة حيث بلغت ٩.٨% ويرجع مرور العابرين فى هذه الفئة إلى أن معظمهم من الطلاب الذين يتلقون تعليمهم فى مصر وخاصة التعليم الجامعى وفوق الجامعى، وفى المرتبة الرابعة والأخيرة جاءت الفئة العمرية أكثر من ٦٠ سنة حيث بلغت ٦.٦% من جملة العابرين، ومعظمهم يكون لتلقى العلاج .

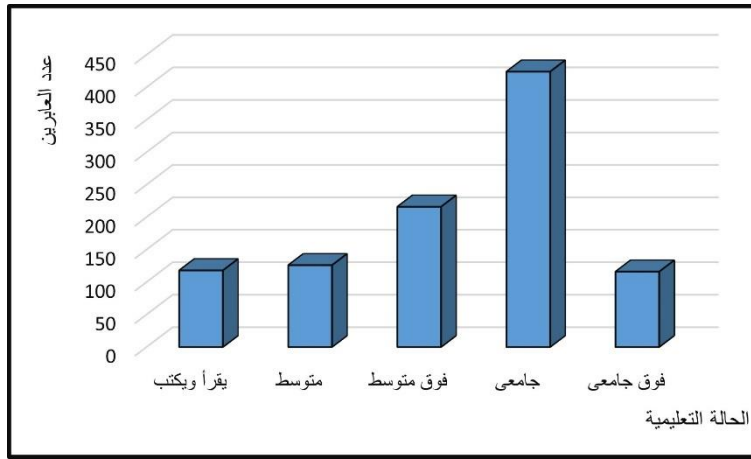
(٣) الحالة التعليمية:

الحالة التعليمية للشعوب من الركائز الأساسية التي تبين مدى تقدم أو تخلف تلك الشعوب، إلى جانب إمكانية تحديد دورهم في تحقيق النمو والتقدم الاقتصادي، ويبين الجدول (٦) الحالة التعليمية للعاشرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى.

جدول (٦) الحالة التعليمية للعاشرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى (*)

الفئة	يقرأ ويكتب	متوسط	فوق متوسط	جامعى	فوق جامعى	الجملة
العدد	١١٨	١٢٦	٢١٦	٤٢٤	١١٦	١٠٠٠
النسبة %	%١١.٨	%١٢.٦	%٢١.٦	%٤٢.٤	%١١.٦	%١٠٠

(*) المصدر: نتائج تحليل الاستبيان.



شكل (٨) الحالة التعليمية للعاشرين

من الجدول (٦) والشكل (٨) تبين الآتى:

- فئة التعليم الجامعى جاءت فى المرتبة الأولى من جملة العاشرين حيث بلغت %٤٢.٤ وهذا يؤكد ارتفاع عدد الليبين الذين يتلقون تعليمهم فى الجامعات المصرية، أما فئة الحاصلين على تعليم فوق المتوسط جاءت فى المرتبة الثانية وبلغت نسبتهم %٢١.٦، وفى المرتبة الثالثة التعليم المتوسط حيث بلغت نسبتهم %١٢.٦، أما فئة يقرأ ويكتب وفئة التعليم فوق الجامعى جاءت نسبتهما متقاربة جداً حيث بلغت %١١.٨ للأولى و %١١.٦ للثانية وجاءوا فى المرتبة الرابعة والأخيرة.

(٤) الحالة الوظيفية:

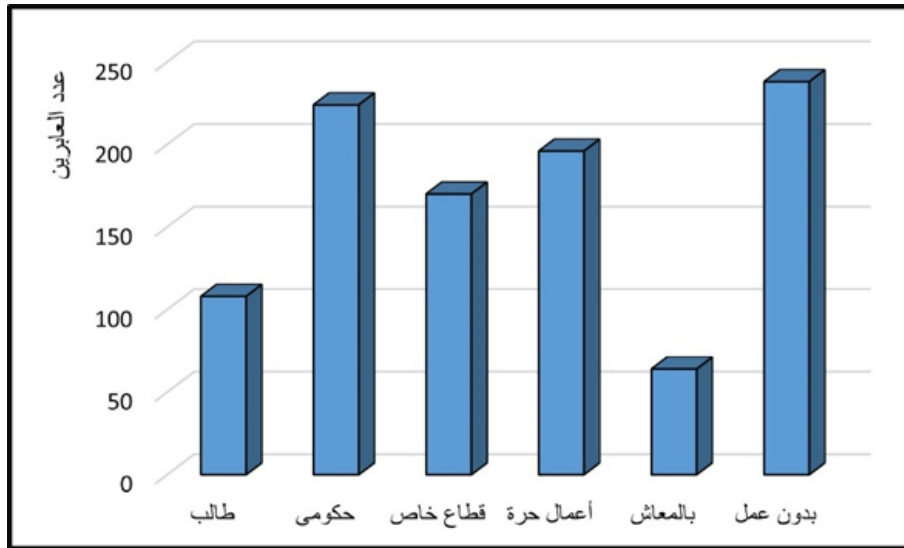
تختلف الحالة الوظيفية من فرد لآخر ومن فئة عمرية لأخرى، وذلك حسب نوع العمل الذى يرغب المواطن فى أدائه، ويوضح الجدول (٧) الحالة الوظيفية للعاشرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى.

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤ م

جدول (٧) الحالة الوظيفية للعابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى (*)

الوظيفة	طالب	حكومى	قطاع خاص	أعمال حرة	بالمعاش	بدون عمل	الجملة
العدد	١٠٨	٢٢٤	١٧٠	١٩٦	٦٤	٢٣٨	١٠٠٠
النسبة %	١٠.٨%	٢٢.٤%	١٧%	١٩.٦%	٦.٤%	٢٣.٨%	١٠٠%

(*) المصدر: نتائج تحليل الاستبيان



شكل (٩) الحالة الوظيفية للعابرين

تبين من الجدول (٧) والشكل (٩) أن فئة بدون عمل جاءت فى المرتبة الأولى بنسبة ٢٣.٨% من جملة العابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى ، أما فئة موظفى الحكومة جاءت فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٢.٤% وشكل الاثنتين معاً ما يقرب من نصف عدد العابرين (٤٦.٢%) أما الذين يمارسون الأعمال الحرة جاءوا فى المرتبة الثالثة حيث بلغت نسبتهم ١٩.٦%، وفى المرتبة الرابعة جاءت فئة العاملين فى القطاع الخاص وبلغت نسبتهم ١٧%، أما فئة الطلاب جاءت فى المرتبة الخامسة بنسبة ١٠.٨% وجاءت فى المرتبة السادسة والأخيرة فئة بالمعاش حيث بلغت نسبتهم ٩.٤% وذلك لعدم قدرتهم على الحركة وكذلك عدم قدرتهم على تحمل مشقة الانتظار فى المنافذ أثناء المرور.

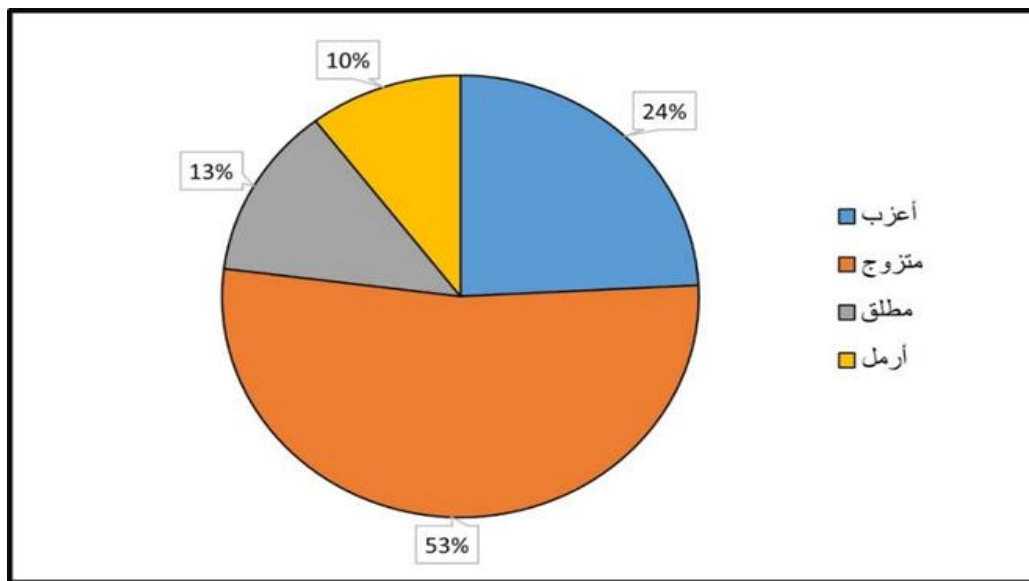
٥) الحالة الاجتماعية:

توجد علاقة قوابة بين الفئات العمرية التى تمر من منفذ (امساعد - السلوم) البرى وبين الحالة الاجتماعية لهم، فإذا كانت الفئة العمرية التى تتراوح أعمارها ما بين ٢٠ : ٤٠ سنة أكثر الفئات مروراً فكان ذلك سبباً فى ارتفاع نسبة المتزوجين فى عدد العابرين، ويبين الجدول (٨) الحالة الاجتماعية للعابرين.

جدول (٨) الحالة الاجتماعية للعابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى (*)

الجملة	أرمل	مطلق	متزوج	أعزب	الحالة الاجتماعية
١٠٠٠	١٠٤	١٢٦	٥٢٨	٢٤٢	العدد
%١٠٠	%١٠.٤	%١٢.٦	%٥٢.٨	%٢٤.٢	النسبة %

(*) نتائج تحليل الاستبيان



شكل (١٠) الحالة الاجتماعية للعابرين

اتضح من الجدول (٨) والشكل (١٠) الآتي:

أن فئة المتزوجين جاءت في المرتبة الأولى من حيث عدد العابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى بنسبة ٥٢.٨% من جملة العابرين، أما فئة أعزب جاءت في المرتبة الثانية بنسبة ٢٤.٢% ويمثل الفئتين معاً ٧٧% من جملة العابرين، أما فئة مطلق جاءت في المرتبة الثالثة بنسبة ١٢.٦% وفي المرتبة الرابعة والأخيرة جاءت فئة أرمل حيث بلغت نسبتها ١٠.٤%.

(٦) نوع ومعدل المرور:

يتم المرور من المعابر بطريقتين من حيث النوع، فأما أن يكون المرور فردي أم مرور جماعي، وبلغت نسبة المرور الفردي ٤٥.٨% من جملة العابرين، أما المرور الجماعي فبلغت نسبته ٤٥.٢% (نتائج الاستبيان) .

أما من حيث معدل المرور تبين من تحليل استمارات الاستبيان أن معدل مرور الأفراد من منفذ (امساعد - السلوم) البرى كل عام جاء في المرتبة الأولى بنسبة ٣٦.٨%، أما المرور كل شهر جاء في المرتبة الثانية بنسبة ٣٣.٦%، وفي المرتبة الرابعة جاء المرور كل عدة سنوات بنسبة ٢٠.٤%، أما المرور كل أسبوع جاء في المرتبة الرابعة والأخيرة بنسبة ٩.٢%.

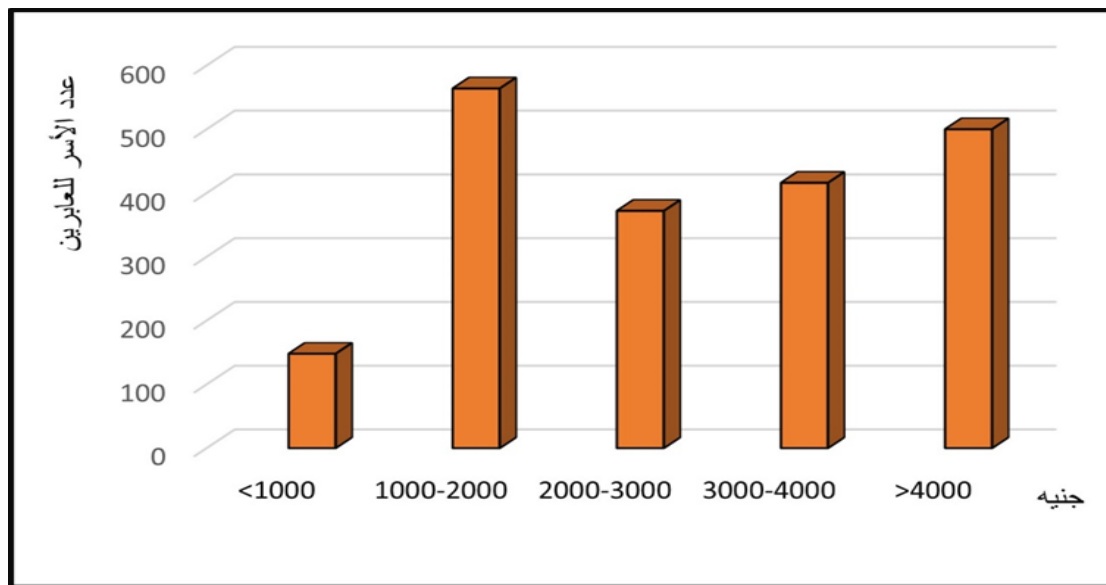
(٧) دخل الأسرة:

دخل الأسرة هو المحرك الرئيسى لأفرادها، فعندما يكون دخل الأسرة فائض عن الاحتياجات الأساسية يسمح ذلك بإمكانية التنقل والحركة من مكان لآخر، أما عندما يكون دخل الأسرة قليل ولايكفى سوى الاحتياجات الأساسية فيكون ذلك سبباً فى الحد من الحركة، ويبين الجدول (٩) دخل الأسرة بالنسبة للعابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى .

جدول (٩) دخل الأسرة للعابرين من منفذ (امساعد - السلوم) البرى فى الشهر (*).

الجملة	أكثر من	٣٠٠٠-	٢٠٠٠-	١٠٠٠-	أقل من	مستوى الدخل/ جنية
	٤٠٠٠	٤٠٠٠	٣٠٠٠	٢٠٠٠	١٠٠٠	
١٠٠٠	٥٠٠	٤١٦	٣٧٢	٥٦٤	١٤٨	العدد
%١٠٠	%٢٥	%٢٠.٨	%١٨.٦	%٢٨.٢	%٧.٤	النسبة %

(* نتائج تحليل الاستبيان



شكل (١١) دخل الاسرة للعابرين

أول ما يلاحظ من الجدول (٩) والشكل (١١) أن العابرين الذين يبلغ متوسط دخولهم من ١٠٠٠ - ٢٠٠٠ جنية جاءوا فى المرتبة الأولى بنسبة ٢٨.٢%، أما الفئة التى يبلغ دخلها أكثر من ٤٠٠٠ جنية جاءت فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٥%، ويمثل الفئتين السابقتين أكثر من نصف العينة (٥٣.٢%)، وفى المرتبة الثالثة الفئة التى يبلغ دخلها من ٣٠٠٠ - ٤٠٠٠ جنية حيث بلغت نسبتها ٢٠.٨%، وفى المرتبة الرابعة الفئة التى بلغ دخلها من ٢٠٠٠ - ٣٠٠٠ جنية بنسبة ١٨.٦%، أما الفئة التى بلغ دخلها أقل من ١٠٠٠ جنية جاءت فى المرتبة الخامسة والأخيرة بنسبة ٧.٤%.

تاسعاً : أغراض العبور :

التحركات السكانية من مكان لآخر لا بد وأن يكون لها هدف محدد يسعى الإنسان لتحقيقه حسب رغبته والتي من أجلها تم التحرك، وحركة العابرين سواء من ليبيا إلى مصر أو من مصر إلى ليبيا لها أهداف وأغراض محددة كما حددها الاستبيان وهي كما يلي:

- ١- زيارة الأهل والأقارب: جاءت فى المرتبة الأولى بنسبة ٤٦.١% من جملة العينة حيث يوجد العديد من النساء الليبيات المتزوجات فى مصر والعكس فيقيمون بزيارة الأهل وخاصة الاجزاء الغربية من مصر والاجزاء الشرقية من ليبيا الذين يقومون بزيارة الأهل والأقارب من وقت لآخر وخاصة فى المناسبات .
- ٢- أعمال حرة: جاءت فى المرتبة الثانية بنسبة ١٨% من جملة العينة، حيث تبين أن بعضهم يأتى إلى مصر للتجارة وعقد الصفقات ، وكذلك بالنسبة للمصريين السفر الى ليبيا للاعمال الحرة المتنوعة ، إلى جانب أن معظمهم لم يذكر الأعمال الحرة التى يقومون بها.
- ٣- العلاج: يأتى بعض الليبين إلى مصر لتلقى العلاج فى المستشفيات المصرية، وذلك لضعف الإمكانيات والتجهيزات الطبية فى المستشفيات الليبية وبلغت نسبتهم ١٥.٧% من جملة العينة لذا جاءوا فى المرتبة الثالثة.
- ٤- التعليم: بلغت نسبة من يأتون إلى مصر لتلقى العلم من الجانب الليبي ٩% من جملة العينة، وخاصة التعليم الجامعى وفوق الجامعى.
- ٥- زيارة الأصدقاء وشراء البضائع: جاء الاتنين فى المرتبة الأخيرة بنسبة ٥.٦% من جملة العينة، حيث يقوم بعض الأفراد بزيارة الأصدقاء فى مصر أو ليبيا، إلى جانب مرور بعض التجارة لشراء البضائع من الجانبين.

عاشراً : الآثار الاقتصادية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى:

قضية الهجرة من القضايا التي لا تزال تَورق المجتمع الدولي خاصة فى ظل التحولات الدولية والإقليمية التي زادت من تعقدها، وهي من الموضوعات شديدة الحساسية لكونها تمس جميع شرائح المجتمع، بحيث أصبحت الظاهرة لا تقتصر على الشباب بل امتدت إلى عائلات بأكملها من أطفال ونساء، فضلا عن كونها ظاهرة متعددة الأبعاد حيث يسهم فيها عوامل اقتصادية وسياسية واجتماعية وسكانية.

والهجرة من خلال المنافذ البرية ظاهرة عالمية موجودة في الدول المتقدمة والنامية، وتُمثل تهديدا للعديد منها نظرا لأن الاضطرابات المترتبة على هذه الظاهرة سواء على الدول المصدرة

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤م

أو المستقبلية أو حتى دول العبور تؤدي إلى المساس بالخصوصيات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لهذه الدول . وتتمثل الآثار الاقتصادية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى فى الآتى :

١- الانفجار السكاني المترتب على الهجرة عبر المنافذ البرية الى الانفجار السكاني وذلك لان اعداد العابرين يتجاوز القدرة الاستيعابية للمنطقة أو البيئة المهاجر اليها مما يؤدي إلى الانفجار السكاني ٢- من الآثار الاقتصادية أيضا للمنافذ البرية انها تسمح بلم شمل الأسرة حيث يسعى بعض المهاجرين للعيش مع أقاربهم الذين يعيشون في بلد اخرى مثل الزوج او الزوجة أو غيرهم من أفراد الأسرة.

٣- البحث عن العمل وهي من أول الدوافع وأهمها، التي تكون سبب فى التحركات السكانية وعبور المنافذ وترك أوطانهم وهجرتهم إلى أي من الدول التي يجدون بها فرص العمل لكسب الرزق ، ويرتبط إلى حد كبير الوضع الاقتصادي في معظم الدول المرسلة بالوضع الديموجرافي فيها، إذ يرتفع معدل النمو السكاني بصورة تواكب النمو في الدخل القومي، مما يؤدي إلى عجز الدولة عن الوفاء بمتطلبات هذه الأعداد السكانية المتزايدة فينخفض مستوى المعيشة ويدفع بالكثيرين إلى البحث عن فرص عمل أفضل في مكان أو دول أخرى، وخاصة فئة الشباب المتعطل عن العمل الذي يسعى إلى تكوين الحياة الأسرية، في ظل تنامي معدلات البطالة.

٤- التحولات المجتمعية فى الدول المهاجر اليها ، حيث تحمل تلك التحولات تزايد الاختناقات الاقتصادية والاجتماعية، وتساعد الضغوط التضخمية وانخفاض مستوى المعيشة، وتفاقم الأزمات في مجالات الإسكان والمرافق؛ لذا أضحت الهجرة للعمل عملية ضرورية، وتجذب قطاعات واسعة من المواطنين .

٥- الضغط على المرافق العامة حيث يستخدم العابرون الخدمات العامة مثل المرافق الصحية والمدارس العامة ووسائل النقل والمنتزهات، ومع ذلك فهم لا يدفعون ضرائب لبناء وصيانة هذه المرافق.

٦- فقدان الوظائف لاهالى الدولة المهاجر اليها وذلك لان المهاجرين عادةً ما يكونون مستعدين للعمل بأجرٍ منخفضٍ، فإنهم يأخذون الوظائف المخصصة للسكان المحليين، مما قد يكون محبطاً للمواطنين الذين لا يستطيعون العثور على وظائف ذات رواتبٍ مرتفعة.

٧ - فقدان الإيرادات الضريبية لان توظيف المهاجرين يعني أن صاحب العمل لا يقوم بدفع الضرائب اللازمة، وهذا يؤدي إلى توفير كبير، وقد ينتهي الأمر بالمستهلكين بالاستمتاع بمنتجات وخدمات أرخص؛ وذلك بفضل انخفاض تكاليف الإنتاج، وهذا يبدو وكأنه تأثير إيجابي،

ومع ذلك فإنَّ فقدان عائدات الضرائب يمكن أن يقوض البرامج الحكومية، دون أموال الضرائب التي يجب على أصحاب العمل تحويلها للوظائف التي يشغلها المهاجرون .

٨ - المبادلات التجارية ونقل السلع التي تتم عبرها، إذ تمثل هذه المنافذ رئة حقيقية خصوصاً لسكان المناطق الحدودية.

٩ - نشاط حركة السياحة بين الدولتين وما يترتب عليها من اثار اقتصادية .

١٠ - تلعب المعابر الحدودية دوراً مهماً في تنمية المناطق الاقتصادية الحدودية من خلال ترقية سبل التعاون بين مصر وليبيا في مختلف المجالات.

حادى عشر : الآثار السياسية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى .

إذا كانت منفذ (امساعد - السلوم) البرى يلعب دوراً مهماً على المستوى الاقتصادى للدولتين فانه له دور سياسى جيوستراتيجى لا يقل فى اهميته عن الجانب الاقتصادى ، وتوضح النقاط الاتية الاهمية السياسية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى .

١ - سيادة الدولة وقوتها ترتبط ارتباطا وثيقا بمدى تحكمها فى منافذها الحدودية، فالسيادة والريادة تكون كاملة عندما تكون الدولة قادرة على إدارة حدودها وضبطها، والسيادة والريادة تكون ناقصة عندما تكون الدولة غير قادرة على إدارة حدودها وضبطها والسيطرة عليها .

٢ - إذا كانت المنافذ البرية الحدودية معبرا مهماً للأشخاص، والسلع والبضائع اللازمة لسد احتياجات الشعوب فإنها يمكن أن تكون معبرا للمخاطر والأزمات، مثل التسلل أو تهريب الأشخاص وتهريب الأسلحة والمتفجرات وتهريب المخدرات ومحاولة الدخول باوراق مزورة، وتهريب أموال مزيفة الى جانب تهريب سيارات مسروقة وتهريب بضائع مختلفة .

٣ - ترك المعابر البرية الحدودية دون سيطرة ورقابة يؤدى ذلك الى أن أبواب البلاد ستكون مشرعة لكل أنواع الفوضى والفساد والظلم وتناقص الثروة والتي من آثارها ضعف الاستقرار السياسى والاقتصادى والاجتماعى .

٤ - تمثل المنافذ البرية مواقع إستراتيجية وحيوية مهمة وهي معابر الدخول والخروج للدولة، وتعتبر الواجهة الحضارية التي من خلالها يرى القادم، هذه الدولة، ويكون انطباعه عنها، وعادة ما يرتبط أمن الدولة مباشرة بهذه المواقع، حيث يتأثر، ويتهدد أمنها، القومي والاقتصادى والعسكرى.

٥- ومما لا شك فيه أن المنافذ البرية الحدودية، يمكن أن تحقق جملة من الأهداف الإستراتيجية منها: أهداف سياسية تتمثل في تحسين علاقات الدول المتجاورة على الحدود.

٦- وتحقيق المعابر البرية بين مصر وليبيا ايضا أهداف أمنية تتمثل في التنسيق الأمنى المشترك، وتعزيز الاستقرار والتعاون الأمنى على الحدود .

ثانى عشر: مستقبل منفذ (امساعد - السلوم) البرى .

يعانى منفذ (امساعد - السلوم) البرى مجموعة من المشكلات نوجزها فى الاتى :

١ - مشكلة البنية التحتية:

تعانى البنية التحتية لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى من قدمها وعشوائية توزيعها وعدم ملاءمتها لتسلسل الإجراءات وحجم العمل، كما أن بعض هذه المعابر تشهد حركة مسافرين وشحن كثيفة لا يمكن للبنية التحتية فيها استيعابها، كما أن مثل هذه الاختلالات فى البنية التحتية تعيق عملية مواكبة التطور العلمى فى مجال الأمن الحدودى، لذلك فهى بحاجة إلى توسعة وإعادة تنظيم للساحات الانتظار.

٢ - الموارد البشرية:

من اهم المشكلات التى تعانى منها المنافذ البرية عدم كفاية الموارد البشرية المؤهلة، وقلة كفاءة بعضها، خاصة فى مجال استخدام التقنيات الفنية الحديثة، كما أن هنالك سوء فى توزيع الكوادر، وانعدام المساواة بين العاملين فى مختلف الأجهزة .

٣ - الأجهزة والمعدات والتقنيات الحديثة:

يوجد نقص فى الأجهزة والمعدات المستخدمة فى فحص وتفتيش الافراد والبضائع والسيارات، وإن بعض الأجهزة المتوفرة لا تؤدي الغرض المطلوب بشكل فعال ، كما أن بعض هذه المعابر لا تتوفر فيها أجهزة فحص المتفجرات وأجهزة فحص المخدرات.

٤ - طريقة العمل بالمنفذ :

توجد مشكلة كبرى تتمثل فى الجهات المعنية بالعمل فى المعابر تختلف من معبر إلى آخر. كما أن صلاحيات هذه الجهات تختلف من معبر إلى آخر، ويوجد فيما بينها بعض التداخلات والاختلالات التى تؤثر سلباً على نوع الخدمة المقدمة للمسافر وتعقيدها، كما تبين بان بعض هذه المعابر فيها إجراءات محوسبة آلياً إلا انه لا يوجد فيها قاعدة بيانات مشتركة تربط مختلف الأجهزة العاملة فى المعبر الواحد.

٥- الرقابة الحديثة:

أما بالنسبة لأساليب الرقابة الحديثة وأمن المنافذ الحدودية، فإن بعض المعابر داخل الدولة الواحدة تستخدم آلية مراقبة دقيقة وفعالة، وبعضها الآخر تستخدم مثل هذه الآلية بشكل روتينى لا يغطي كافة المواقع ، كما أن كل جهاز من الأجهزة المعنية فى العمل الحدودى يستخدم نظام مستقل عن غيره من الأجهزة الأخرى للمراقبة الخاصة، وهذا يؤدي إلى تعقيد الأمر.

الخاتمة

أولاً : النتائج :

- ١ - يوجد ارتباط بين نشأة الحدود السياسية بين الدول وخاصة عند ظهور الدول الاستعمارية فعملت هذه الدول إلى تقسيم الأراضي التي احتلتها إلى دويلات صغيرة .
 - ٢ - يوجد اربعة تصنيفات للمنافذ البرية وهى منافذ الافراد ومنافذ البضائع ومنافذ الافراد والبضائع واخيرا المنافذ العسكرية .
 - ٣ - خطت الحدود بين ليبيا ومصر بأيدى القرى الاستعمارية كالمعتاد في المنطقة العربية ، فى ابريل عام ١٩٢٠ .
 - ٤ - انشئء هذا المنفذ عام ١٩٧٧ ويطلق عليه فى ليبيا منفذ امساعد وفى مصر منفذ السلوم لذا يسمى منفذ (امساعد - السلوم) .
 - ٥ - بلغ اجمالى عدد الافراد العابرين ١٧٠٦٣٢ عابر عام ٢٠١٣ .
 - ٦ - بلغ اجمالى المغادرين من ليبيا خلال المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣ حوالى ٨٩٣٥٨٠ عابر .
 - ٧ - خلال المدة من ٢٠١٣ : ٢٠٢٣ بلغ عدد القادمين ٨٢٦١٢٤ قادم من مصر الى ليبيا .
 - ٨ - بلغ اجمالى كمية البضائع العابرة عام ٢٠١٣ بلغت ١٠١٥٤٧ الف طن .
 - ٩ - بلغت نسبة العابرين من الذكور بلغت ٦٨.٣% أما نسبة الإناث ٣١.٧% .
 - ١٠ - فئة المتزوجين جاءت فى المرتبة الأولى من حيث عدد العابرين من منفذ (امساعد - السلوم) .
 - ١١ - يوجد لمنفذ (امساعد - السلوم) البرى العديد من الآثار الاقتصادية والسياسية .
- ثانياً : التوصيات :

- ١ - التنسيق بين ليبيا ومصر من اجل تسهيل حركة المرور بالمنفذ .
- ٢ - العمل على تقليل مدة الانتظار بالمنفذ .
- ٣ - تحويل المنفذ الى المنافذ الذكية التى تعمل آلياً .
- ٤ - زيادة عدد بوابات العبور بالمنفذ منعا للزحام والتكدس .
- ٥ - العمل على زيادة عدد الموظفين بالمنفذ لتسهيل اجراء القوم او المغادرة .
- ٦ - عقد اتفاقيات بين ليبيا ومصر لفتح منافذ اخرى على طول الحدود
- ٧ - العمل على توسيع منفذ (امساعد - السلوم) البرى .
- ٨ - الاهتمام بتوفير الخدمات على اختلاف انواعها بالمنفذ سواء للافراد او للسيارات .

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- إبريل ٢٠٢٤ م

ملحق (١) استمارة استبيان خاصة بالبحث العلمى

الرجاء الدقة فى الاجابة والتأكد من ان المعلومات سرية ولا تستخدم سوى فى البحث العلمى فقط

أولا : - بيانات عامة :-

- ١ - الجنسية
- ٢ - النوع : - ذكر أنثى
- ٣ - السن : - سنة
- ٤ - الحالة التعليمية : - يقرأ ويكتب مؤهل متوسط مؤهل فوق متوسط
- ٥ - الوظيفة : - جامعي طالب حكومي فوق جامعي قطح خاص
- ٦ - الحالة الاجتماعية : - أعزب متزوج مطلق أرسل بدول عمل
- ٧ - دخل الأسرة : - اقل من ١٠٠٠ جنية من ١٠٠٠ : ٢٠٠٠ من ٢٠٠٠ : ٤٠٠٠ من ٣٠٠٠ : ٤٠٠٠ أكثر من ٤٠٠٠ جنية
- ٨ - هل تمر من المنفذ ؟ بمفردك مع اسرتك
- ٩ - تمر من المنفذ كل ؟ اسبوع شهر سنة عدة سنوات
- ١٠ - مستويات الرضا عن المنفذ ضعيف متوسط جيد
- ١١ - ما هو الهدف من المرور من المنفذ ؟

(أ)

(ب)

(ج)

١٢ - ما هي المشكلات التي تواجهك عند المرور من المنفذ ؟

(أ)

(ب)

(ج)

١٣ - ما هي مقترحاتك لتطوير المنفذ ؟

(أ)

(ب)

(ج)

١٤ - ما هي مقترحاتك لتطوير العبور بين ليبيا ومصر ؟

(أ)

(ب)

(ج)

انشركم على حسن تعاونكم

المراجع والمصادر

- ١ - ١ - الهيئة العامة للاستعلامات ، مصر وقديسية حدود الوطن ، ١٤ مايو ٢٠٢٠ .
- ٢ - بيتر تايلور وكولن فلنت ، الجغرافيا السياسية لعالمنا المعاصر ، ترجمة عبدالسلام رضوان واسحاق عبيد ، سلسلة عالم المعرفة ، الكويت ، ٢٠٠٣ ، ص ١٦٢ .
- ٣ - ماهر حمدى عيش ، الجغرافيا السياسية ، دار الوثائق ، شبين الكوم ، ٢٠٠٥ ، ص ٨٦ .
- ٤- jones,ss.p, Boundry conceptsin the setting of ploce and time , . AAG, ١٩٥٩,NO,٤٤,PP. ٢٤١-٢٥٥.
- ٥ - جاسم محمد كرم، مراحل ترسيم الحدود السياسية بين مصر وفلسطين المحتلة، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد الواحد والأربعون، الجزء الأول، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ١.
- (٦) Dray sdale, A. and Blake, G., The Middle East and North Africa, Apolitical Geography, New York and Oxford, Oxford Universitypress, ١٩٨٩,P.١٤.
- ٧ - الهادى مصطفى ابو لقمة ، سعد خليل القزيرى ، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلات ، سرت ، ليبيا ، ١٩٩٥ ، ص ٤١٥ .
- ٨ - عبدالسلام عبدالستار اسماعيل ، المعابر البرية بين مصر وقطاع غزة ، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ٦٣ ، الجزء الاول ، القاهرة ، ٢٠١٤ ، ص ١٤٩ .
- ٩ - ادارة المنافذ البرية الليبية ، الكتاب الاحصائى السنوى ، سنوات مختلفة .