

نشأة النقل الجوي وتطوره في شرق ليبيا

دراسة في جغرافية النقل

إعداد الطالب

عبد العزيز سعد أمعزيق سليمان

مدرس مساعد

بجامعة عمر المختار- القبة - ليبيا

إشراف

أ.د/ سعيد أحمد عبده

أستاذ الجغرافيا بكلية البنات

جامعة عين شمس

مقدمة:

يعتبر النقل عصب الحياة في العصر الحديث حيث أنه من الأمور الضرورية واللازمة لنجاح عمليات التنمية المكانية والاقتصادية، فهو يسهل عملية الانتقال بين الأقاليم المختلفة وما يصاحب ذلك من إنشاء وتعمير واستيطان، وذلك من خلال الربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، وبما إن النقل الجوي احد أنماط النقل الحديث حيث أنه شكل نقلة نوعية في حياة الإنسان المعاصر فقد أصبح أكثر وسائل النقل استخداما، رغم ارتفاع تكاليفه لاستعماله أساليب تكنولوجية متطورة، فهو يمثل القاهر للمسافات البعيدة في أوقات زمنية قصيرة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، الأمر الذي وفر للمسافرين جهداً ووقتا مكنهم في استغلاله في أعمال أخرى أكثر نفعاً، وقد ساهم ذلك في تحويل العالم إلى قرية صغيرة، كما ساعد في تسريع عمليات نقل الأفراد و البضائع الثمينة والسلع سريعة التلف مثل الأدوية ومشتقات الألبان والزهور والخضروات، و كذلك ساهم في تسريع وصول الطرود البريدية المستعجلة، حيث أصبح النقل الجوي اليوم داعم أساسي لاقتصاديات الدول النامية والمتقدمة على حد سواء، ويتأثر النقل الجوي في تطوره ونشأته و أدائه بعدة متغيرات وعوامل منها السياسية و العسكرية والاقتصادية والتقنية والطبيعية.. الخ. الأمر الذي جعله محل اهتمام للباحثين والمهتمين بمختلف العلوم والمجالات في الوقت الراهن.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية دراسة نشأة وتطور النقل الجوي في الشرق الليبي للتعرف على الملامح الاولى لظهور الطيران في الأجواء الليبية بشكل عام والشرق بشكل خاص وتأثرها بالعديد من العوامل والمتغيرات التي أدت إلى اخذ هذه المطارات والمهابط نمط معين في توزيعها الجغرافي على الخريطة الليبية مما جعلها تختلف عن باقي مطارات الدولة الليبية، إضافة إلى الدور المهم الذي يلعبه هذا القطاع في التنمية الاقتصادية والمكانية ومساهمته في توزيع المراكز الحضرية والمؤسسات الاقتصادية والخدمية في شرق البلاد.

أسباب اختيار الموضوع:

هناك العديد من المبررات التي دفعت إلى اختيار هذا البحث تتلخص في جملة من النقاط منها:

اتساع حجم الرقعة الجغرافية للدولة الليبية والتي يغلب عليها الطابع الصحراوي الذي

يمثل أكثر من ٨٥% من مجمل أراضيها ناهيك عن قسوة مناخها الحار الذي يحتم على الدولة الاهتمام بقطاع النقل الجوي لتسهيل عملية التنقل داخل البلاد وخارجها أفضل من أي وسيلة نقل بديلة.

لقد شهدت صناعة النقل الجوي في ليبيا العديد من المتغيرات والتقلبات السياسية والاقتصادية والإدارية خلال فترات زمنية متلاحقة انعكست بدورها على أداء صناعة النقل الجوي بشكل مباشر وغير مباشر.

مناهج وداخل الدراسة

اعتمد الباحث في هذه الدراسة.

أولاً- المنهج الوصفي: لقد تم الاعتماد على هذا المنهج في وصف الوقائع والإحداث السياسية و الأمنية و الصراعات الإقليمية والدولية والنزعات العسكرية والذي أثرت بدورها على أداء صناعة النقل الجوي في ليبيا بشكل عام والشرق بشكل خاص وذلك من خلال مراحل زمنية مختلفة كانت السبب الرئيسي في نشأة وتطور هذه المطارات والمهابط والتي يعتبر في أصل نشأتها قواعد عسكرية لدول استعمارية كانت تقوم بتشغيلها واستغلالها لخدمة مصالحها الخاصة في المنطقة قبل ولادة الدولة الليبية الحديثة في مطلع خمسينات القرن الماضي.

ثانياً- المدخل التاريخي:

وذلك من خلال تتبع المراحل التاريخية لنشأة وتطور صناعة النقل الجوي في شرق ليبيا والفترات الزمنية التي مرت بها المطارات والمهابط منذ تأسيسها في الربع الأول من القرن الماضي وحتى المرحلة الحالية.

ويتناول البحث مراحل تطور ونشأة النقل الجوي في شرق ليبيا وظهور الملامح الأولى للطيران في ليبيا بشكل عام والشرق بوجهه خاص ، كما يتناول البحث كيفية نشأة المطارات والمهابط و معرفة المؤسس الفعلي لها والغرض الذي أنشئت من أجله واثر السياسيات التي تعاقبت على حكم ودارة البلاد واثر ذلك على أدائها وذلك من فترة الاحتلال الايطالي في مطلع القرن الماضي وحتى بداية الألفية الثانية .

تمهيد:

تعتبر ليبيا حلقة وصل مهمة في عمليات النقل الجوي بين دول أوروبا وأفريقيا عامة وحوض المتوسط بصورة خاصة، وترجع هذه الأهمية إلى الموقع الجغرافي الممتاز الذي تتمتع به الدولة الليبية؛ حيث تتوسط الدول الإفريقية والعربية وقربها من جنوب أوروبا، كما أن صفاء جوها جعلها من أصلح الأجواء لجميع شركات الطيران العالمية^(١)

ومن خلال المؤشرات يبدو ان منتصف العشرينات من القرن الماضي ظهور الملاح الأولى لإنشاء أغلب المهابط والقواعد العسكرية التي تعد النواة الأساسية لجميع المطارات الليبية في مختلف أنحاء البلاد إلى يومنا هذا والتي لم تكن موجودة قبل ذلك التاريخ ومن هنا نستطيع القول ان صناعة النقل الجوي في شرق ليبيا مرت بخمس مراحل رئيسية كانت بدايتها في مطلع ثلاثينات القرن الماضي والتي تعتبر البداية الحقيقية في إنشاء المطارات الليبية بداية من حقبة الاستعمار الايطالي لليبيا ثم مرحلة الإدارة البريطانية وبعدها المرحلة الثالثة وهي مرحلة المملكة الليبية يليها المرحلة الرابعة التي كانت بدايتها في سبتمبر عام ١٩٦٩م والتي تعتبر أطول المراحل وأهمها حيث شهدت فيها صناعة النقل الجوي الليبية العديد من المتغيرات والتقلبات والصراعات الدولية والإقليمية التي ساهمت في رسم الخطوط العريضة لوضع السياسات والقوانين المعتمدة في إدارة وتشغيل قطاع النقل الجوي في ليبيا حتى وقتنا الحالي وصولاً إلى الأحداث التي عصفت بالبلاد العربية أو ما عرف بالربيع العربي عام ٢٠١١م والذي كانت ليبيا ضمن هذه الدول وهي المرحلة الخامسة والأخيرة التي عقيت سقوط نظام القذافي.^(٢)

المرحلة الأولى: الاحتلال الإيطالي (المطارات والمهابط العسكرية) (١٩٢٣م - ١٩٤٢م):

وتعتبر هذه المرحلة بمثابة حجر الأساس لبناء جميع المطارات الليبية حيث ولأول مره يظهر الطيران في الأجواء الليبية في هذه الفترة، فقد أنشئ العديد من المهابط الترابية لاستعمالها في الأغراض العسكرية، حيث أقامت الحكومة الإيطالية مجموعه من المهابط والمطارات في مختلف أنحاء البلاد والتي جميعها في أساس نشأتها عبارة عن قواعد عسكرية لسلاح الجوي الإيطالي، كان ذلك في الربع الأول من القرن الماضي وخاصة بعد زيادة حدة المعارك في شرق البلاد قامت الحكومة الايطالية بإنشاء عدد كبير من المهابط

(١) فاروق كامل محمد، جغرافية النقل في ليبيا، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، ١٩٧٦، ص ٣٠٠.

(٢) مقابلة أجراها الباحث مع مدير عام مصلحة المطارات الليبية، شهر أبريل، ٢٠١٥م، البيضاء- ليبيا، ٢٠١٥م.

والمطارات بالمنطقة المحاذية للحدود المصرية شرقي البلاد فقد وصل عددها إلى ١٥ مابين قاعدة عسكرية متكاملة ومهبط ترابي، وذلك في كل من مرسي سوسة وطبرق وأسلطنه بالجبل الأخضر والأبيار وأجدابيا وجالو وسلوق وطمبيثة والمرج حيث لا تبعد هذه المدن عن بعضها الا عشرات الكيلو مترات أي انها تقع ضمن إقليم الجبل الأخضر شرق البلاد و تقع جميعها بمحاذاة خط الساحل الشرقي و يبلغ عدد سكان هذه المدن مجتمعه حوالي ١٠٠ الف نسمة في تلك الفترة اما في جنوب شرق ليبيا فقد كانت مناطق الجغبوب والكفرة موقع اخر لهذه القواعد والمطارات ت وهي بعد عن الساحل بحوالي ٧٠٠ كم وهي مناطق قليلة السكان حيث لا يتعدى عدد السكان بها سوى ٣٠ الف نسمة و قد تم تركيز الحكومة الإيطالية على نشر عدد من الطائرات الحربية لقصف مواقع المقاومة الليبية شرق البلاد، وبدأت الحكومة الإيطالية بربط هذه القواعد والمطارات بالمراكز العمرانية القريبة منها بشبكة من الطريق، حيث تم تعبيد الطريق الرابط بين طبرق وقاعدة العدم بطول ٢٧ كم إلى منطقه العدم التي تمثل القاعدة الجوية العسكرية الإيطالية (المطار) في تلك الفترة، كما تم تعبيد الطريق الرابط بين قاعدة بنينه ومدينة بنغازي والذي يبلغ طوله ١٦ كم والتي تعد ثاني المدن الليبية وعاصمة شرق البلاد والبالغ عدد سكانها حوالي ٣٠٠ الف نسمة في تلك الفترة الجوية الإيطالية ومدينة بنغازي ثاني المدن الليبية واكبر المدن شرق البلاد (٣)

كما تم انطلاق أول رحله الجوية داخلية بين العاصمة طرابلس وبنغازي عام ١٩٣٠م لنقل بعض المستوطنين الطليان من قاعدة (Wheels و يلس) بطرابلس إلى مطار بنغازي، وأخذت حركة الطيران المدني والعسكري تنشط بهذه المطارات من خلال نقل البضائع والجنود والأسلحة والبريد وكبار الشخصيات من ايطاليا حيث ولأول مرة تهبط طائرته زعيم ايطاليا الفاشية (موسليني Mussolini) في مطار طبرق في زيارة إلى ليبيا لحضور احتفالات ايطاليا بمناسبة انتصاراتها التي حققتها في ليبيا وإنهاء حركة المقاومة الليبية عام ١٩٣١م (٤).

لقد استمر عمل هذه المهابط لضرب بعض الأهداف العسكرية ومواقع حركة المقاومة الليبية بقيادة شيخ الشهداء عمر المختار فكانت الطائرات المروحية تقلع من مطار الكفرة لضرب المجاهدين في معركة الكور يوم ١٩ يناير ١٩٣١م، إضافة إلى المواقع العسكرية الأخرى في الجنوب الليبي، وأخذت الحكومة الإيطالية بالتوسع في إنشاء بعض المرافق داخل هذه المطارات

(٣) الحكومة الليبية المؤقتة، وزارة المواصلات والنقل، مكتب المشروعات، بيانات غير منشورة، طرابلس، ليبيا، ص٤.

(٤) نقولا زيادة، معارك الجهاد ضد الخطط الحربية الإيطالية، دار الجماهيرية للنشر، طرابلس، ١٩٨٥، ص١٥.

صورة (١) حيث تم بناء برج المراقبة الجوية في مطار بنغازي عام ١٩٣٥م بالإضافة لبناء صالة يتجمع فيها الجنود والمسافرين للسفر إلى روما والمستعمرات الإيطالية الأخرى داخل وخارج البلاد، كما تم نقل بعض الجنود الليبيين للقتال في الحبشة

بأثيوبيا. (٥)

صورة (١) إحدى طائرات سلاح الجو الإيطالي بمطار طبرق عام (١٩٤٠م)



المصدر: <https://www.google.com.eg/search?sa=G&hl=tuperq-libya>

ومع بداية الحرب العالمية الثانية وانطلاق العمليات القتالية في مناطق شمال أفريقيا ضد دول المحور في عام ١٩٤٣م سيطرت دول الحلفاء على كامل التراب الليبي وتم طرد الألمان واليطاليين وأصبحت جميع القواعد تحت سيطرة دول الحلفاء وهي مطارات (طبرق، مرتوبة، بنغازي، الكفرة) شرق البلاد، وباقي أنحاء الدولة الليبية بالكامل. يوم ٢٢ يناير عام ١٩٤١م، تم السيطرة على مطار طبرق وفي يوم ٦ فبراير من نفس العام تمت السيطرة على مطار بنينة (بنغازي) والأستراليين سيطروا على مطار مرتوية شرق مدينة درنة صورة (٢) التي تبين أحد المقاتلات الإيطالية الحربية في مطار مرتوبة جنوب مدينة درنة، كما سيطرت الفرنسيين سيطروا على مطار الكفرة جنوب شرق البلاد، وفي ١٢ فبراير، وفي العام نفسه تمت السيطرة على مهبط واحة الجغبوب يوم ٢١ مارس عام ١٩٤١م والذي يعتبر آخر معقل القوات الإيطالية في شرق البلاد^(٦).

صورة (٢) إحدى طائرات سلاح الجو الإيطالي في مطار مرتوبة ١٩٤٠م

(٥) نفس المرجع، ص ٣٤.

(٦) Rodolfo, Graz, Iani، شمال أفريقيا، ١٩٤٠-١٩٤١، ترجمة خليفة التليسي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، طرابلس، ١٩٧٢، ص ٢١٣.



لمصدر: <https://www.google.com.eg/search?=derna+airfield>

وقد يلاحظ من خلال الخريطة أن أغلب المطارات والمهابط التي كانت تنتشر بكثرة شرق البلاد على وجهه الخصوص قد اختفت اليوم من على الخريطة الحديثة الحالية لليبيا، ولم يعد لها أي أثر، شكل (١).

شكل (١)

التوزيع الجغرافي لمواقع المطارات والمهابط فترة الاحتلال الإيطالي في ليبيا (١٩٢٣-١٩٤٢م)

(١٩٤٢م)



المصدر: تم توزيع المطارات من قبل الباحث بواسطة Google earth بناء على بيانات مصلحة المطارات الليبية ٢٠١٦م

المرحلة الثانية: عهد الإدارة البريطانية (١٩٤٣م - ١٩٥١م):

لا تختلف هذه المرحلة عن سابقتها كثيراً حيث لم يكن للدولة الليبية أي نوع من السيادة على مطاراتها وأجوائها لعدم وجود حكومة وطنية حقيقة تدير شؤون البلاد، فكانت جميع الأراضي الليبية عبارة عن تركة لدول الحلفاء من دول المحور؛ حيث استمرت الوصاية الدولية وأصبحت واحدة من مستعمراتها، واستمر استغلال هذه المطارات للعمليات العسكرية مرة أخرى شكل (٢) يلاحظ على الخريطة تقلص عدد القواعد والمطارات بعد طرد دول المحور كما ان الأشكال الهندسية تبين تقاسم هذه دول الحلفاء للقواعد العسكرية داخل الدولة الليبية بعد الانتصارات التي حققتها في الحرب العالمية الثانية على خصومهم ، وظلت هذه المطارات والمهابط كقواعد عسكرية ولا وجود لأي نشاط مدني يذكر إلا ما ندر واستمر غياب سلطة الدولة الليبية حتى استقلال ولاية برقة في الأول من يونيو ١٩٤٩م واستمرت المفاوضات و المساعي من بعض أبناء الوطن برئاسة الأمير إدريس الأول بمطالبة الأمم المتحدة وبعض الدول الغربية الأعضاء الدائمين باستقلال الدولة الليبية تحت راية واحدة وتم تقديم مشروع القرار إلى عصبة الأمم المتحدة في عام ١٩٥١م ونالت ليبيا استقلالها في ٢٤ ديسمبر من عام ١٩٥١م تحت مسمى المملكة الليبية المتحدة تحت سلطة الملك إدريس السنوسي ومنذ ذلك التاريخ دخلت البلاد في مرحلة جديدة لتصبح دولة مستقلة ذات سيادة بين دول العالم وتحت إدارة حكومة وطنية موحدة. (٧)

(٧) مفتاح السيد الشريف ، ليبيا الصراع من أجل الاستقلال ، الطبعة الأولى (بدون) ، دار الفرات للنشر والتوزيع ، بيروت - لبنان ، ص ٢٣.

شكل (٢) التوزيع الجغرافي لمواقع المطارات الليبية في عهد الإدارة البريطانية (١٩٤٣م -

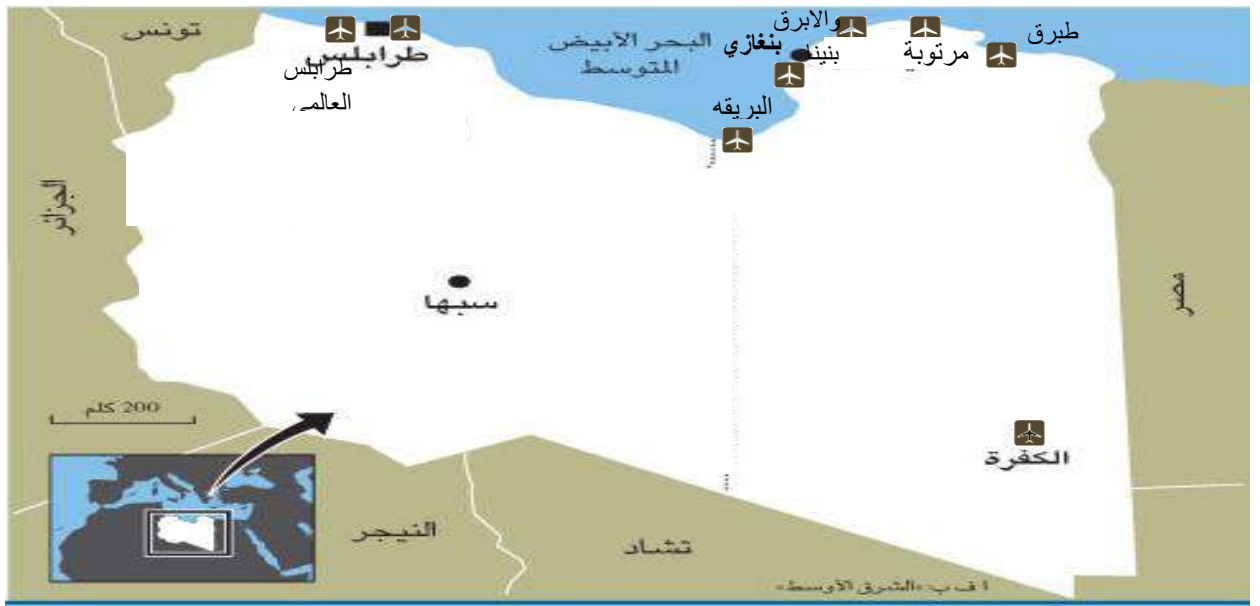


المرحلة الثالثة: عهد المملكة الليبية المتحدة: (١٩٥٢م - ١٩٦٩م):

لقد حافظت ليبيا على سيادتها الخارجية بولائها للغرب من خلال مواقفها الداعمة لسياسات هذه الدول وعرف عنها أنها تنتمي لكتلة المحافظين التقليديين في جامعة الدول العربية، والتي أصبحت عضو فيها ففي عام ١٩٥٣م من نفس السنة أبرمت ليبيا اتفاقية صداقة وتحالف مع بريطانيا لمدة عشرين عام، تحصلت بموجبها على مساعدات مالية وعسكرية مقابل التوسع في بناء مزيدا من القواعد العسكرية، كما قامت بتوقيع اتفاقية الدفاع المشترك مع الولايات المتحدة الأمريكية أنشئت بموجبها أكبر قاعدة عسكرية لها خارج الولايات المتحدة وهي قاعدة ولس، كما أنشئت قاعدة الوطنية جنوب زوارة مقابل تحصل ليبيا على ٤٠ مليون دولار وبدأت الحكومة الليبية في تشغيل هذه المطارات والقواعد بأيادي وسواعد ليبية وتحت اشرف كل من بريطانيا وأمريكا وفرنسا، شكل (٣)، ومنذ ذلك التاريخ استطاعت الحكومة الليبية

الجديدة آنذاك فرض سلطتها على جميع مطارات البلاد بشكل ملموس، فقد انضمت ليبيا إلى المنظمة الدولية للطيران المدني الأيكان عام ١٩٥٣م لتصبح عضوا فيها، وتأسست الهيكلية الإدارية لمصلحة الطيران الليبي عام ١٩٥٥م، والتي تشمل السلطة التنفيذية والتشريعية ممثلا للدولة الليبية في جميع المحافل وأمام الهيئات والمنظمات المحلية والإقليمية والعالمية في مجال الطيران المدني، وتختص مصلحة الطيران المدني بتنفيذ وتطبيق ما جاء في اتفاقه شيكاغو لعام ١٩٤٤م الموقع عليها الدولة الليبية عام ١٩٥٣م^(٨)

شكل (٣) التوزيع الجغرافي لمواقع المطارات الليبية (١٩٥٢م - ١٩٦٩م)



المصدر: تم توزيع المطارات من قبل الباحث بواسطة Google earth بناء على بيانات مصلحة المطارة الليبية ٢٠١٦م.

فشرعت الدولة بصيانة وترميم مطار بنغازي و مطار العاصمة طرابلس وبعض المطارات الأخرى في جميع أنحاء البلاد، وتجهزها بالمعدات والأجهزة لكي تكون قادرة على استقبال جميع شركات، وفي عام ١٩٥٩م قدمت الحكومة البريطانية مبلغ مالي بقيمة ٣٣٠٠ مليون جنيه إسترليني كدفعة ثانية حسب اتفاقية الصداقة والدفاع المشترك مقابل استغلال القواعد والمطارات، لقد كان عدد المطارات العاملة فعليا في ليبيا من عام ١٩٦٠ حتى عام ١٩٨٩م والتي تقوم بتسيير الرحلات الدولية مطاران فقط وهما مطار بنينا بنغازي شرق البلاد ومطار

(٨) مالك أبو شهوية ، النظام السياسي في ليبيا (١٩٥١-١٩٦٩م) الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع مصراته -ليبيا ، ١٩٩٣م ، ص ٨٣.

طرابلس العالمي في غرب البلاد، أما باقي المطارات والبالغ عددها ٧ مطارات ما بين دولية ومحلية الواقعة في الشرق الليبي وهي طبرق - والأبرق - الكفرة الخروبة مرتوبه البريقة راس لأنوف فلم يمنح لها الإذن بمزاولة العمل من وزارة المواصلات والنقل في ذلك الوقت إلا في نهاية الثمانينات، أن هذه السياسية لتحديد الرحلات الدولية بهذين المطاران كانت لعدة أسباب أولها أن فترة الخمسينات والستينات من القرن الماضي كانت المراكز الحضرية بالبلاد قليلة جداً، حيث كان سكان البلاد في تلك الفترة حوالي مليون ونصف نسمة أي ما يعادل ٥٠ نسمة لكل كيلو متر المربع الواحد، موزع أغلبهم بين العاصمة طرابلس، وثاني المدن بنغازي، فالدولة ليست بحاجة لتشغيل باقي المطارات، وثانيها أن هذه المطارات كانت قواعد جوية لقوات سلاح الجو البريطاني والأمريكي والفرنسي والتي تشكل جزء من مصدر الدخل القومي للبلاد مقابل استغلالها من قبل حكومات هذه الدول، وخصوصاً أن الدولة كانت تعاني من قلة الإمكانيات المالية قبل اكتشاف النفط^(١).

في عام ١٩٥٩ تم اكتشاف أول حقل نفطي في شرق ليبيا وهو حقل زلطن في منطقه جالو القريبة من مدينه البريقة، الأمر الذي زاد الصراع الاستعماري حدة ولكن في هذه المرة ب طابع اقتصادي بين الشركات الأجنبية ولم يعد للحكومة الحاجة الملحة لهذه القواعد الأجنبية التي كانت تجلب لها الأموال فتغير دور هذه القواعد لتأخذ شكل آخر حيث أصبحت تمثل شرطياً دولياً للدفاع عن المصالح الاقتصادية وحماية امتيازات هذه الدول وعن شركاتها العاملة في مجال التنقيب والاستكشاف، ومن هنا أصبح على الدول الأوروبية أن تعمل على زيادة الرحلات الجوية إلى مطاري بنغازي وطرابلس المطاران الدوليان الوحيدان في ليبيا في ذلك الوقت، ومنها إلى باقي مناطق الجنوب الليبي الذي يمثل مناطق الاستكشاف والتنقيب على النفط الليبي فبدأت الشركات البريطانية والإيطالية والسويسرية والأمريكية والفرنسية بإنشاء ما يقارب عن ٧٢ مهبط في جميع أنحاء البلاد للوصول إلى الحقول والآبار النفطية المنتشرة في الصحراء الليبية، لقد أولت هذه الشركات الأجنبية اهتمام كبير بعمليات التنقل عن طريق الجو نظراً لبعده المسافة وصعوبة التضاريس وكذلك قسوة المناخ الصحراوي السائد في مناطق التنقيب والاستكشاف بالجنوب الليبي، ورأت هذه الشركات أن النقل الجوي هو أفضل أنواع النقل للتواصل السريع بين الموانئ ومعامل التكرير في الشمال والحقول وآبار الإنتاج في أقصى الجنوب، فقد قامت هذه الشركات بتأسيس مطار في مرسى البريقة عام ١٩٦٧م وهو عبارة عن مهبط ترابي لهبوط الطائرات التابعة لهذه الشركات في بادئ الأمر والذي تحول فيما بعد إلى

(١) وزارة المواصلات والنقل، مصلحة المطارات الليبية، طرابلس، ١٩٦٠م، ص ٨.

مطار محلي^(١٠).

ان عمليات التنقيب واستخراج النفط شكلت قفزه نوعيه في زيادة الحركة الجوية بالمطارات الليبية في غرب وشرق البلاد حيث بدأت الزيادة في الرحلات الخارجية والداخلية وتمثل ذلك في زيادة عمليات الشحن الجوي وجلب قطع الغيار والأجهزة والمعدات وكذلك توافد العمال والفنيين الاستشاريين للعمل في ليبيا حيث شهد مطاري بنغازي وطرابلس حركه غير مسبوقه في حجم المسافرين والبضائع بعد اكتشاف النفط حيث هبط في مطار بنغازي عام ١٩٦٠م-١٩٦١م ٣٨٠٠ طائره على متنها ٤٥٦٠٠٠ راكب من مختلف الجنسيات من مختلف الدول^(١١).

في عام ١٩٦٤م تأسست شركة الخطوط الجوية للمملكة الليبية، وكانت أول شركة خطوط ليبية تعمل في البلاد واتخذت من مدينة بنغازي شرق البلاد مقر رئيسي لها، وبدء نشاطها بتسيير الرحلات الداخلية بطائرتين من نوع الكارفيل (Caravels) وطائرتين من (نوع فوكر ٢٧) (Fokker -27) وطائرة (دي.سي) (D-C-10) وبعد فترة زمنية قصيرة اتسع نشاطها وتطورت رحلاتها حتى أصبح لها خطوطاً منتظمة لمناطق متعددة اليوم نصل إلى أكثر من ٢٠ وجهة دولية وداخلية^(١٢). صورة (٣).

عام ١٩٦٥م وقعت الحكومة الليبية اتفاقية مع كل من حكومة بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا، تنص الاتفاقية على انسحاب هذه الدول من ليبيا في موعد أقصاه مارس من عام ١٩٧٠م وإخلاء جميع القواعد العسكرية والمطارات والمهابط المنتشرة في مختلف أنحاء البلاد ووافقت هذه الحكومات على الطلب الليبي^(١٣).

صورة (٣)إحدى طائرات الخطوط الجوية للمملكة الليبية عام (١٩٦٧) بمطار بنينا (بنغازي)

^(١٠) مجلة المشعل، تصدر عن المؤسسة الوطنية للنفط الليبية، العدد الرابع، طرابلس، ١٩٨٥، ص ١٥.

^(١١) محمد المبروك المهدي، جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ١٩٩٨، ص ٣٦٠.

^(١٢) مصلحة الطيران المدني الليبي، شركة الخطوط الليبية، بيانات غير منشورة، بنغازي، ٢٠٠٧، ص ٩.

^(١٣) مصطفى بن حليم، صفحات مطوية من تاريخ ليبيا السياسي، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٨، ص ٢٢٥.



المصدر: [https://www.google.com.eg/search=?Benewah Airport-Libya](https://www.google.com.eg/search=?Benewah+Airport-Libya)

وفي عام ١٩٦٧م بدأت الحكومة الليبية في التوسع في عمليات الأعمار وبناء العديد من المرافق والمؤسسات بعد الانتعاش الاقتصادي الذي شهدته البلاد بعد ارتفاع أسعار النفط والزيادة في كميات الإنتاج حيث تم البداية في إنشاء مطار الأبرق شرق البلاد حيث قام بتنفيذ المشروع شركة النهضة المعمارية التابعة لمجموعه يبيتون السورية بقيمة إجمالية تقدر ١٠٠٠.٠٠٠ دينار ليبي ليكون مطار مدني يخدم مدينة البيضاء العاصمة الإدارية لليبيا في تلك الفترة والتي اتخذتها المملكة الليبية عاصمة لها، حيث كان يوجد بها مجلس الأمة وبعض الوزارات والسفارات والمؤسسات الحيوية^(١٤).

المرحلة الرابعة: سبتمبر (الفتاح) (١٩٦٩م-٢٠١١م):

شهدت ليبيا في هذه الفترة تغيراً في نظام الحكم، حيث قام مجموعه من الضباط بالجيش الليبي بإسقاط النظام الملكي في الأول من سبتمبر من عام ١٩٦٩م، وأصبحت ليبيا جمهورية بدل النظام الملكي تحت اسم الجمهورية العربية الليبية، وقررت الحكومة الجديدة الالتزام بجميع الاتفاقيات والعقود الموقعة في السابق مع الدول الاستعمارية، التي كانت تشغل هذه القواعد والمطارات والمهابط في عهد المملكة الليبية، ففي يوم ٢٨ مارس ١٩٧٠م تم إجلاء جميع القواعد العسكرية الأجنبية المتواجدة بجميع المطارات الليبية في مختلف أنحاء البلاد، حيث تم إجلاء القوات البريطانية من مطار بنينة الذي كان يعرف بمهبط (سلوتش) وكذلك مطار طبرق الذي كان يعرف بقاعدة عدم الجوية وأطلق عليه فيما بعد اسم قاعدة جمال عبد الناصر الجوية، وإجلاء الفرنسيين من مطار الكفرة، وفي ١١ يونيو من نفس العام، كما تم إجلاء القوات الأمريكية من قاعدة ويلس (wheels) المتواجدة في طرابلس وأطلق عليه اسم قاعدة عقبة ابن نافع الجوية بطرابلس غرب البلاد، وأصبحت هذه المطارات خالية من أي تواجد أجنبي تماماً

(١٤) مصلحة المطارات الليبية، إدارة المشروعات العامة بالمصلحة، بيانات غير منشورة، طرابلس، ١٩٩٩، ص ١١.

وعادت إلى سلطة الدولة الليبية بالفعل دون أي قيود تعرقل عملها بعد ما كانت تقوم بتسييرها وإدارتها عناصر أجنبية من هذه الدول بمقابل مادي يدفع للسلطات الليبية في تلك الفترة^(١٥).

لقد شهدت هذه المرحلة تطوراً كبيراً في مجال صناعة النقل الجوي مقارنة بسابقتها فقد بدأت الحكومة الليبية في وضع حجر الأساس لمطار الكفرة الدولي جنوب البلاد في عام ١٩٧٠م بعد خروج القوات الفرنسية منه، حيث أنشئ به العديد من المرافق مثل إنشاء صالة للركاب ورصف المهبط الترابي القديم بماده الإسفلت وبداء العمل به من جديد عام ١٩٧٤م. كما قامت الحكومة برصف مطار البريقة النفطي في شرق البلاد ١٩٧٠م^(١٦).

وفي عام ١٩٧١م أصدرت الحكومة الليبية قرار يقضي بنقل مقر شركة الخطوط الليبية من مدينة بنغازي في الشرق الليبي إلى العاصمة الليبية طرابلس في خطوة أثارت الجدل لدى الكثير من عامة الشعب واعتبار ذلك خطوه أولى لتقليص حركة المطارات في الشرق الليبي وتقنينها لأسباب سياسية لم يفصح عنها في وقتها، لقد وضعت الحكومة الخطة الثلاثية يوم ٢-٣-١٩٧٥م والتي تهدف لبرنامج تطوير النقل الجوي فكانت قيمه المخصصات المالية للقطاع ١١,٢ مليون دينار ليبي، وفي عام ١٩٧٥م امتلكت شركة الخطوط الليبية عشره طائرات من نوع بوينج ٧٢٧ وثمانى طائرات نوع فوكر، وأصبحت شركة الخطوط الليبية تغطي أكثر من ٢٠٤٧٥ كيلومتراً منها ٧٥% شبكة دولية إلى جانب الرحلات الداخلية فهناك رحلات خارجية منتظمة تغطي أجزاء من شرق آسيا وأوروبا وشمال أفريقيا ومن هنا يمكن القول بأن الفترة ما بين ١٩٥٦م إلى ١٩٧٥م قد زاد عدد الكيلومترات المقطوعة إلى أكثر من ست مرات عما كانت عليه في السابق أي بمعدل قدره ٦٩% كما زادت ساعات الطيران إلى أكثر من خمسه إضعاف، وبمعدل زيادة سنوية بحوالي ١٣١%؛ أما الرحلات المحلية فقد زادت المسافة المقطوعة بحوالي أربعة إضعاف أي بمعدل ٣٩% سنويا، وارتفع معدل الركاب بأكثر ٧٠٠% في ألسنه الواحدة، ومن عام ١٩٧٦م إلى عام ١٩٨٠م زاد اهتمام الدولة بقطاع النقل والمواصلات فكانت مخصصات صناعة النقل الجوي حوالي ٤٧.٥ مليون دينار ليبي، ومن هنا تم التركيز بصورة رسمية من قبل الدولة على مطارين وخاصة في تسيير الرحلات الخارجية وهما مطار بنينة (بنغازي) في شرق البلاد ومطار طرابلس في غربها؛ حيث أصبح مطار طرابلس يستقبل رحلاته من ١٧ شركة طيران عالميه بينما مطار بنغازي يستقبل ٦ شركات فقط ومن هنا يتضح لنا أن مطار طرابلس العاصمة يستقبل أكثر من ٧٥% من الرحلات الدولية

(١٥) مصطفى بن حليم، مرجع سابق، ص ٣٠٥.

(١٦) مصلحة المطارات الليبية، إدارة مطار الكفرة الدولي، قسم المشروعات العامة، بيانات غير منشورة، الكفرة، ٢٠١٥.

ولا يستقبل مطار بنغازي شرق البلاد سوى ٢٥% فقط من إجمالي الرحلات الدولية الوافدة إلى ليبيا^(١٧).

هذه الجزئية تبين لنا في هذه المرحلة مدى زيادة الحركة الجوية في الغرب الليبي عكس الحركة في الشرق، في رسالة صريحة من الدولة لكي تقطن فيها حركة المطارات في شرق البلاد، مما جعل النقل الجوي يعاني من مشاكل وصعوبات في أغلب الأوقات وخاصة في عمليات الدعم المالي والإمكانيات المتاحة التي تؤهله للاستمرار والقدرة على تسيير ذاته من خلال مركزه القرار بالعاصمة ومعاناة القطاع من غياب الكثير من الاحتياجات من معدات وأجهزة والتي من شأنها تساعد صناعة النقل الجوي على ممارسة عملها بالصورة التي تلي حاجة المواطن في أغلب المطارات، وفي منتصف الثمانينات تم اعتماد مطاران بشكل رسمي من وزارة المواصلات والنقل في الشرق الليبي وهما مطار الأبرق عام ١٩٨٦م حيث تم تشغيل المطار وفصل جزء من المطار العسكري ليصبح مطار محلي يسير رحلات داخلية بمعدل رحلتين في الأسبوع إلى مطار طرابلس العالمي، كما تم تفعيل مطار طبرق في عام ١٩٨٧م ليقيم هو الآخر بتسيير رحلاته الداخلية إلى مطار العاصمة طرابلس ونقل عمال البترول من مقر إقامتهم شمال البلاد إلى الحقول النفطية ومقرات أعمالهم في أقصى الجنوب الليبي، ويقتصر العمل في جميع مطارات الشرق الليبي على الرحلات الداخلية وهي (الكفرة - الأبرق - طبرق) باستثناء مطار بنينة الدولي إلى جانب تسيير بعض رحلات الموسمية والمتمثلة في الحج والعمرة وذلك حسب السياسة المحددة لهذه المطارات من السلطات الليبية في تلك الفترة وفي عام ١٩٨٧م غيرت الدولة الليبية سياستها حيث بدأت الدولة الليبية في تقليص عدد القواعد العسكرية الجوية وإنشاء مطارات مدنية بداخلها بعيدا عن هذه القواعد بشكل نهائي وذلك ببناء أسوار تفصلها عن قواعد سلاح الجو الليبي، والتي كانت تقتصر حركتها على الطيران الحربي والعسكري فقط (١٨).

في ٢١ ديسمبر عام ١٩٨٨م دخلت الدولة الليبية في صراعات سياسية ونزاعات دولية مع قوي كبرى أحدث نوع من التغيرات والأزمات الاقتصادية بالبلاد وتكبدت فيها ليبيا خسائر تقدر بمليارات الدولارات، حيث أسقطت طائرته تابعه لشركة بنام الأمريكية من نوع بوينج ٧٢٧ في الرحلة رقم ١٠٣ "على قرية لكربي الاسكتلندية راح ضحيتها ٢٧٠ شخص منهم ٢٤٣ راكبا و ١٦ شخص من طاقم الطائرة و ١١ شخص من سكان القرية، بعد التحري من قبل الشرطة

(١٧) محمد المبروك المهدي، مرجع سابق، ص ٣٦١-٣٦٢.

(١٨) أمانة اللجنة الشعبية للمواصلات والنقل، الهيئة العامة للطيران المدني الليبية، بيانات منشورة، طرابلس، ٢٠١٠م، ص ٥.

الدولية (الإنتربول) والتحقيقات تم توجيه أصابع الاتهام إلى ليبيا، وبعد عدة أشهر من إعلان نتائج التحقيقات، أصدر مجلس الأمن الدولي في ٣١ مارس عام ١٩٩٢م القرار رقم ٧٤٨ والقاضي بفرض عقوبات اقتصادية على ليبيا شملت هذه العقوبات حظر جوي فوق الأجواء الليبية ومنع شركات الطيران العالمية من الهبوط في المطارات الليبية أو الإقلاع منها، ومنذ ذلك التاريخ دخلت صناعة النقل الجوي الليبية في مرحلة ركود تام تعرضت فيها مصلحة الطيران الليبي والشركات التابعة لها لشبه الإفلاس والانهييار الكامل جراء ذلك القرار، حيث استمر الحظر قرابة العشر سنوات وأصبحت حركة الطيران في ليبيا مقتصرة على الرحلات الداخلية وداخل الأجواء الليبية فقط^(١٩).

لقد أصبح المواطن الليبي يلجا في سفرة وتنقله إلى مطارات الدول المجاورة مثل مصر وتونس ومالطا والجزائر والسودان، كما تعرض أسطول الطيران للتهالك نتيجة لمنعه من استيراد قطع الغيار للطائرات الليبية أو إجراء العمرة لها في الخارج، وذلك بسبب الحصار المفروض على البلاد، حيث قدرت فيها الخسارة المالية لليبيا بحوالي ٢٦ مليار حسب تصريحات وزاره الاقتصاد الليبية، وحدثت الكثير المشاكل التقنية والفنية في عمليات التنقل للمواطنين نظراً لبعد المسافات واتساع رقعة الأراضي الليبية وصعوبة الوصول إلى الدول المجاورة للسفر عبر الجو وخاصة في حالات العلاج والدراسة بالخارج^(٢٠).

لقد استمرت معاناة الدولة الليبية من الحصار المفروض عليها لمدة عشره سنوات، يوم ١٠ يونيو من عام ١٩٩٨م اجتمعت الدول الإفريقية في مدينه وأوغدوغو عاصمة بوركينافاسو وكان اجتماع تاريخي اقر فيه لمجتمعون كسر هذا الحظر الجائر على الدولة الليبية وخاصة بعد امتثال ليبيا لجميع شروط المجتمع الدولي من خلال تعويض اسر الضحايا بمبلغ ٢ مليار وسبعمائة مليون دولار وتسليم المتهمين للمحكمة الدولية في لاهاي وإصدار المحكمة منطوق الحكم لإنهاء القضية وقفل الملف نهائياً، إلا أن بعض الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بدأت بالمماطلة والتلكؤ ومن هنا جاء قرار منظمه الوحدة الإفريقية، عقب اجتماعها بعدة أيام حيث باشرت طائرات الدول الإفريقية بالهبوط في مطاري سرت ومطار طرابلس العالمي في رسالة منها لإجبار الدول الأعضاء في مجلس الأمن على تنفيذ قرار المحكمة الدولية، ورفع الحظر الجوي المفروض على ليبيا وإنهاء جميع العقوبات

^(١٩) مها محمد الشوبكي، إشكاليات قضية لوكربي أمام مجلس الأمن، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع طرابلس، ٢٠٠٧م، ص ٣٠.

^(٢٠) أضرار الحظر الجوي على ليبيا، مجلة العربي الجديد، انظر: <https://www.alaraby.co.uk> مارس ٢٠١٣م، ص ١.

الدولية التي اقرها مجلس الأمن على الدولة الليبية^(٢١).

وشهدت صناعة النقل الجوي في ليبيا انتعاش سريع حيث شرعت الحكومة الليبية بعد رفع الحظر مباشرة في الاتصال مع بعض شركات تصنيع الطائرات مثل شركة إيرباص وشركة بوينج للتعاقد على استيراد عدد من الطائرات لتجديد أسطولها الجوي المتهالك والذي كان يعتمد على سبع طائرات من نوع بوينج (٧٢٧BOEING) وعدد أربع طائرات فوكر (70-Fokker) قبل رفع الحظر الجوي وإنهاء العقوبات المفروضة عليها من قبل مجلس الأمن. شكل (٤)

شكل(٤) التوزيع الجغرافي لمواقع المطارات الليبية عهد الجمهورية الليبية (١٩٦٩م-٢٠١١م)



المصدر: تم توزيع المطارات من قبل الباحث بواسطة Google earth بناء على بيانات مصلحة المطارات الليبية ٢٠١٦م.

لقد قامت الحكومة الليبية في إطار إعداد الميزانية العامة للدولة عام ٢٠٠٠م بتخصيص ١.٥٤١٠٠٠٠٠٠٠ مليار وخمسمائة وواحد وأربعون مليون دولار لقطاع النقل والمواصلات، كان نصيب النقل الجوي منها ١٩٨ مليون دولار أمريكي، وفي عام ٢٠٠١م خصص للنقل الجوي فقط حوالي ١٩٠ مليون دولار، وفي عام ٢٠٠٢م كان مخصصات النقل الجوي حوالي ٢٤٣ مليون دولار، وفي عام ٢٠٠٣م كانت المخصصات حوالي ٩٨ مليون دولار، و عام ٢٠٠٤م كانت المخصصات قد بلغت حوالي ٢٩٣ مليون دولار، وفي عام ٢٠٠٥م كانت قيمه المخصصات لقطاع النقل الجوي حوالي ١١٩ مليون دولار أمريكي، إن هذه الإصلاحات التي

(21) Brigaldino, C African - European Relations at the turning point, Africa today, P.297.

أدخلت على صناعة النقل الجوي مؤخرًا كانت ضمن الخطة الخماسية التي أقرتها الدولة نهاية عام ٢٠٠٨م وهي ضمن الخطوات المحفزة والايجابية التي اتخذتها الحكومة الليبية لكي تصبح ضمن الدول المتقدمة في مجال النقل في ١٦ فبراير من عام ٢٠١١م بدأت أحداث ما عرف بالربيع العربي وكانت ليبيا ضمن دول هذا الربيع واندلعت الموجهات بين الشعب والقوات الحكومية وامت الفوضى البلاد ودخلت صناعة النقل الجوي في ليبيا مرحلة جديدة. (٢٢)

المرحلة الخامسة: ما بعد الربيع العربي (٢٠١١م - ٢٠١٦م):

بعد اندلاع ثوره ١٧ فبراير عام ٢٠١١م في ليبيا اتسعت رقعة المواجهات العسكرية ودخلت البلاد في صراع مسلح في أجزاء متفرقة من البلاد، مما أفسح المجال أمام المجتمع الدولي بالتدخل، وأصدر القرار ١٩٧٣ يوم الخميس ١٧ مارس من عام ٢٠١١م من قبل الدول دائمة العضوية وعلى رأسها بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا، وامتتعت الدول لأخرى عن التصويت، وبنص القرار على عقوبات على حكومة القذافي أولها فرض حظر جوي على جميع شركات الطيران العالمية والوطنية ومنعها من التحليق فوق الأجواء الليبية ومنع الهبوط في جميع المطارات الليبية أو الإقلاع منها، وتم تنفيذ القرار بعد يومين من صدوره، في يوم الأحد ١٩ مارس ٢٠١١م ومنذ ذلك التاريخ توقفت جميع المطارات الليبية عن العمل امتثالاً للقرار الدولي، وكذلك الحال لشركات الطيران الليبية والعالمية فتعطلت الحركة الجوية داخل البلاد وخارجها، بسبب بداية الغارات الجوية على قوات الجيش الليبي من قبل حلف الناتو، واستمرت العمليات القتالية حتى شهر نوفمبر من عام ٢٠١١م ومن ثم عادت حركة الطيران المدني تدريجياً للعمل بعد انتهاء العمليات العسكرية بشهر تقريباً ولكن بشكل ضعيف جداً يختلف عن وضعه السابق^(٢٣).

في ٢٣ إبريل من عام ٢٠١٢م تم اعتماد مطاري والأبرق وطبرق في شرق ليبيا كمطارات دولية بعد أن كانت مطارات محليه، في محاولة من الحكومة الليبية لحل مشكلة المواطن وتقليص العجز القائم في عدد المطارات الليبية التي دمرتها الحرب في ٢٠١١م. وفي ١ يوليو من نفس العام أقلعت أول رحله دولية بصورة رسمية من مطار الأبرق إلى العاصمة التونسية ليصبح في الشرق الليبي أربع مطارات دولية وهي بنينة بينغازي والأبرق وطبرق والكفرة ولكن تعد حركة هذه المطارات ضئيلة جداً حيث اقتصرت على المطارات التالية وهي - مطار القاهرة - الإسكندرية- والخرطوم- إسطنبول - تونس - مالطا، وفي ١٤ يوليو من عام

(٢٢) الجماهيرية العربية الليبية، اللجنة الشعبية العامة، وزارة التخطيط، التقرير السنوي لعام ٢٠١٠م، طرابلس-ليبيا، ص٢٣.
(٢٣) الحكومة الليبية المؤقتة، وزارة المواصلات والنقل، مصلحة المطارات الليبية، بيانات غير منشورة، البيضاء - ليبيا، ٢٠١٥م، ص٨.

٢٠١٤م عادت الموجهات المسلحة في شرق البلاد بين القوات المسلحة والجماعات الإرهابية في محيط مطار بنينة بينغازي ودرنة لتعود هذه المطارات إلى ساحة المواجهات المسلحة صورة (٤) وقفل أغلبها واستمرار مطاران فقط وهما الأبرق وطبرق حتى تاريخه. (٢٤)

صورة (٤): أثار الحرب والدمار في مطار بنينا عام (٢٠١٤ م)



<https://www.google.com.eg/search=? Benin International Airport-Libya>

المصدر:

• الخاتمة

بعد دراسة ومعرفة المراحل التاريخية لنشأة وتطور النقل الجوي في شرق ليبيا منذ مطلع ثلاثيات القرن الماضي توصلنا إلى جملة من النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

(٢٤) الهيئة العامة للأمم المتحدة، مجلس الأمن الدولي، القرارات التي اتخذها مجلس الأمن، الموقع العام لهيئة الأمم المتحدة، قرار ١٩٧٣، ١٧/٣/٢٠١١م، ص٤.

١- إن اغلب المطارات والمهابط الليبية في شرق كانت في أساسها قواعد عسكرية أنشأتها دول استعمارية لاستعمالها في أغراض قتالية ضد حركة المقاومة الليبية في بداية ثلاثينات القرن الماضي وذلك من اجل تحقيق أهدافها ومصالحها الاقتصادية والاستراتيجية في منطقة شمال إفريقيا ولم تكن يوما في خدمة ابنا الشعب الليبي أو داعما لتنمية البلاد ونهضتها

٢- تأثرت صناعة النقل الجوي في ليبيا بشكل عام والشرق بشكل خاص بالعوامل والأوضاع السياسية والاقتصادية في الداخل والخارج نتيجة للصراعات الدولية والإقليمية والتي أفقدت القطاع قدرته على المساهمة الفعالة في التنمية الاقتصادية والمكانية للبلاد خلال فترة طويلة من الزمن ادى ذلك إلى تهالك عدد كبير من هذه المطارات وكذلك الأسطول الجوي الذي تضرر هو الآخر نتيجة للأوضاع المتردية التي سادت الدولة فترة من الزمن.

٣- اتساع الرقعة الجغرافية للبلاد وقسوة المناخ زد من عدد المطارات داخل البلاد دون اى اهتمام يذكر من الحكومات التي تعاقبت على حكم وإدارة البلاد خلال تسعة عقود تقريبا.

٤- شهدت صناعة النقل الجوي مطلع الألفية الثانية حزمة من الإصلاحات التي وضعتها الدولة للنهوض بالقطاع نحو الأفضل قبل اندلاع ما عرف بأحداث الربيع العربي عام ٢٠١١م.

ثانيا: التوصيات

١- بما إن ليبيا دولة ذات اقتصاد ريعي أحادى المصدر يعتمد على تصدير النفط والغاز بنسبة تتجاوز ٩٥% ذلك يحتم على الدولة الليبية التركيز على دعم قطاع النقل الجوي الذي يمثل اليوم احد أهم الاقتصاديات لأغلب الدول النامية والمتقدمة وذلك من خلال الشروع في تطوير أسطولها الجوي والاهتمام بالبنية التحتية للمطارات وتوسيعها للرفع من أدائها و الذي يمكنها من مواكبة متطلبات العصر، فقد شوهد إن جميع الأساليب والطرق المتبعة لدى اغلب المطارات الليبية هي طرق تقليدية وبدائية تفتقر للتكنولوجيا الحديثة المستعملة في اغلب مطارات الدول الأخرى.

٢- الاهتمام بالجانب الأمني وتوفير الحماية للمسافرين والعاملين في قطاع النقل الجوي داخل المطارات من قبل الجهات المسؤولة يساهم في خلق نوع كبير من الإقبال على استعمال المواطنين ورجال الأعمال وشركات السياحة للنقل الجوي كأفضل وسيلة نقل بديلة عن أنماط النقل الأخرى حيث إن اغلب المطارات الليبية تشهد اليوم عدد من الخروق الأمنية والفوضى وانتشار مظاهر التسلح خارج سلطة الدولة وغياب القانون في السنوات الأخيرة التي عرقلت

سير العمل في هذا القطاع أدى إلى توقف اغلب المطارات بالبلاد.

٣- خفض أسعار تذاكر السفر والرسوم الجمركية وتكاليف نقل البضائع وزيادة عدد الرحلات الداخلية والدولية من قبل شركات الطيران الوطنية ساعد في نشاط الحركة الجوية ويرفع معدلات الطلب على صناعة النقل الجوي الأمر الذي ينعكس ايجابيا على الدخل القومي للدولة.

٤- التركيز على جانب التطوير والتدريب للكوادر الوطنية والتوسع في عمليات التنمية البشرية والرفع من كفاءة العاملين في مختلف مجالات النقل الجوي مثل الاتصالات والملاحة الجوية والصيانة والسلامة الجوية وتوفير المناخ الملائم لهم، وذلك من خلال تقديم الحوافز والمزايا المشجعة لهم للاستفادة من خبراتهم.

ملخص البحث

تتلخص دراسة هذا البحث في الآتي:

- ١- إن جميع المطارات والمهابط في شرق ليبيا أسست لإراض عسكرية وقاتلية من قبل دول استعمارية من أجل خدمة مصالحها في المنطقة ولن تساهم يوماً في التنمية الاقتصادية أو المكانية للبلاد.
- ٢- صناعة النقل الجوي في شرق ليبيا شبة معدومة في ظل الظروف الصعبة التي تعاني منها البلاد في الوقت الراهن.
- ٣- ساهمت الصراعات والنزاعات الدولية والإقليمية في مراحل معينة لفرض سياسيات محلية ودولية معينة في إدارة وتشغيل صناعة النقل الجوي في ليبيا فترة من الزمن انعكست بدورها سلبيًا على أداء هذا القطاع حتى وصل الأمر إلى خروج العديد من المطارات والمهابط عن الخدمة وقلها نهائيًا.
- ٤- حاولت الحكومة الليبية في مطلع الألفية الثانية أن تولى اهتمام كبير بصناعة النقل وذلك من خلال إبرام العقود والمشاريع مع مختلف الشركات العالمية في مجال الطيران إلا أنها باءت بالفشل بعد اندلاع الموجهات والنزاعات المسلحة في مختلف أنحاء البلاد بعد سقوط النظام عام ٢٠١١م.

Abstract

The study of this research is as follows:

1. That all airports and ports in Eastern Libya were established for military and combat purposes by colonial countries in order to serve their interests in the region and they will not contribute to the economic or spatial development of the country.
2. The air transport industry in Eastern Libya is virtually non-existent under the difficult conditions currently afflicting the country.
3. International and regional conflicts have contributed to the imposition of certain domestic and international policies in the management and operation of the air transport industry in Libya for a period of time, which has negatively impacted the performance of this sector until it reached the exit of many airports and airfields from service and lock them permanently.
4. At the dawn of the second millennium, the Libyan government tried to pay great attention to the transport industry through the conclusion of contracts and projects with various global companies in the field of aviation, but failed after the outbreak of armed clashes and conflicts in

various parts of the country after the fall of the regime in 2011.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- ١- فاروق كامل محمد، جغرافية النقل في ليبيا، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، ١٩٧٦.
- ٢- مجلة المشعل، تصدر عن المؤسسة الوطنية للنفط الليبية، العدد الرابع، طرابلس، ١٩٨٥.
- ٣- محمد المبروك المهدي، جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ١٩٩٨.
- ٤- مصطفى بن حليم، صفحات مطوية من تاريخ ليبيا السياسي، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٨.
- ٥- مصلحة الطيران المدني الليبي، شركة الخطوط الليبية، بيانات غير منشورة، بنغازي، ٢٠٠٧.
- ٦- مصلحة المطارات الليبية، إدارة المشروعات العامة بالمصلحة، بيانات غير منشورة، طرابلس، ١٩٩٩.
- ٧- مصلحة المطارات الليبية، إدارة مطار الكفرة الدولي، قسم المشروعات العامة، بيانات غير منشورة، الكفرة، ٢٠١٥.
- ٨- مها محمد الشوبكي، إشكاليات قضية لوكرى أمام مجلس الأمن، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع طرابلس، ٢٠٠٧م.
- ٩- نقولا زيادة، معارك الجهاد ضد الخطط الحربية الإيطالية، دار الجماهيرية للنشر، طرابلس، ١٩٨٥.
- ١٠- الهيئة العامة للأمم المتحدة، مجلس الأمن الدولي، القرارات التي اتخذها مجلس الأمن، الموقع العام لهيئة الأمم المتحدة، قرار ١٩٧٣، ١٧/٣/٢٠١١م.
- ١١- وزارة المواصلات والنقل، مصلحة المطارات الليبية، طرابلس، ١٩٦٠م.
- ١٢- أضرار الحظر الجوي على ليبيا، مجلة العربي الجديد، العدد الخامس سنة ٢٠١٥م

انظر: <https://www.alaraby.co.uk>

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 13- Brigandine, C African (1981) European Relations at the turning point, Africa today Croom Heim, London.

- 14- Jihad In Exile, Ahmad Al-Sharif Al -Sansui 1918- 1933 Claudia Anna Gazzini A Thesis Presented To The Faculty Of Princeton University In Candidacy For The Degree Of Master. Of A. Jt, 2004.
- 15- Lewis William,(1967) Trends in North Africa, Current History, Harper ,Row, New York .
- 16- Pelt, Adrian(1970) Libya Independence and the United Nations, New Haven Conn. Sale University Press,.