

## تأثير المناطق الحرة على الموانئ البحرية: دراسة حالة ميناء مصراته وظهيره الاقتصادي

أبوبكر عبدالله قاجوم\* و عادل سالم البصابصي

قسم الموانئ والنقل البحري، كلية الموارد البحرية، الجامعة الأسمرية الإسلامية، زليتن، ليبيا.

### The Impact of Free Zones on Sea Ports: A Case Study of The Misurata Port and its Economical Hinterland

Abobker A. Gajom\* and Adel S. Albsabsie

Department of Ports and Maritime Transport, Faculty of Marine Resources, Alasmarya Islamic University, Zliten, Libya.

\*البريد الإلكتروني: g.gajom@asmarya.edu.ly

Received: 11 August 2020; Revised: 13 December 2020; Accepted: 21 December 2020.

#### الملخص

تعتبر المناطق الحرة إحدى سمات الموارد الاقتصادية الهامة والتي تعمل على زيادة حركة التبادل التجاري بين الدول المختلفة، من خلال المزايا التي تتمتع بها هذه المناطق من خلال تحريرها وخلوها من القيود الجمركية، الأمر الذي يساعد في قوة جذب المستثمرين لإقامة مشروعات فيها، مما يعزز ويقوي التجارة، ويساهم في إقامة الفضاءات والتكتلات الاقتصادية العملاقة. لذا بادرت ليبيا إلى إنشاء منطقة حرة بمدينة مصراته، وذلك من خلال مينائها البحري وظهيره، وذلك من خلال قوانين وتشريعات تحدد للمستثمرين ما لهم من حقوق وما عليهم من واجبات. من خلال نتائج الدراسة وجد أن وجود المنطقة الحرة في مصراته أدى إلى زيادة حركة السفن وبالتالي زيادة الصادرات والواردات من الميناء، إضافة لاكتساب التكنولوجيا من خلال المشاركة المباشرة مع المستثمر الأجنبي وزيادة الدخل القومي من احتياطي النقد الأجنبي مما يساهم في زيادة الدخل القومي، وتوفير فرص عمل ورفع مستوى المعيشة.

الكلمات الدالة: المنطقة الحرة، مصراته، الميناء البحري، الظهير الاقتصادي.

#### Abstract

Free zones are one of the features of important economic resources that work to increase the movement of trade exchange between different countries, through the advantages that have through being free from customs restrictions, which helps in attracting investors to establish projects in them, which enhances and strengthens trade, and it contributes to establishing giant economic spaces and conglomerates. Therefore, Libya took the initiative to establish a free zone in the city of Misurata, through its seaport and its economical hinterland, through laws and legislation defining investors' rights and duties. Through the results of the study, it was found that the existence of the free zone in Misurata led to an increase in the movement of ships and thus increased exports and imports from the port, in addition to the acquisition of technology through direct participation with the foreign investor, that leading to the increase in national income from foreign exchange reserves, and providing job opportunities, and raising the standard of living.

**Keywords:** Free zone, Misurata, Seaport, Economical hinterland.

## 1. المقدمة

إن الانفتاح الاقتصادي في ليبيا قد أصبح حقيقة ملموسة، فقد دخلت ليبيا مرحلة اقتصادية جديدة تحمل توجهات الانفتاح والتحرير الاقتصادي والتطوير لمواكبة مستحدثات العصر، ومن أهم هذه الاتجاهات انضمام ليبيا إلى منظمة التجارة العالمية WTO، وفتح سوق التجارة الإلكترونية، وكذلك توقيع العديد من الاتفاقيات مع كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة في مجال التجارة الخارجية، وكذلك فتح الباب أمام القطاع الخاص في العديد من المجالات الاقتصادية وإقامة قاعدة صلبة من التشريعات الاقتصادية الدافعة باتجاه هذا التحول.

وبالتالي فتح الباب أمام المستثمر الأجنبي المباشر للمشاركة في عمليات التنمية الاقتصادية، لدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وكذلك زيادة درجة الانفتاح على السوق العالمي، الأمر الذي يساعد في تنشيط حركة التجارة الخارجية، ومن أهم وسائل جذب الاستثمار الأجنبي المباشر تبني فكرة إنشاء المناطق الحرة التي تعمل على تشجيع الإنتاج الموجه للتصدير، حيث تم إصدار قرار من قبل اللجنة الشعبية العامة سابقاً رقم 9 لسنة 2000م يسمح بتنظيم تجارة الترانزيت، وكذلك إنشاء المناطق الحرة في ليبيا تحت قرار 495 لسنة 2000م وتم تنظيمه وإعادة إصداره تحت قرار 32 لسنة 2006م وذلك بإنشاء منطقة حرة بمصراته على مساحة تبلغ 3500 هكتار، وقابلة للتوسع مستقبلاً وهي متمثلة في ميناء مصراته التجاري وظهره، بالإضافة إلى ما تقدمه المنطقة من تسهيلات وامتيازات وحوافز للمستثمرين المحليين والأجانب.

وتمتاز مدينة مصراته بساحلها البحري الممتد والذي يحدها من جهتي الشرق والشمال وذلك بطول 70 كم، ولقد قامت على هذا الساحل مجموعة من الموانئ والمرافئ الهامة منذ أقدم العصور، وفي الوقت الحاضر يوجد بها ثالث أكبر الموانئ الليبية، وهو ميناء مصراته التجاري والذي تم إضافة تبعيته للمنطقة الحرة (<http://www.ect.gov.ly>).

لقد بين ابومدينة (2002) في دراسته حول ميناء مصراته بين الحاضر والمستقبل، المقومات الاقتصادية والاجتماعية للمدينة، وكذلك بيان أهم الخصائص والمقومات الجغرافية التي يتمتع بها ميناء مصراته البحري وظهره، وأيضاً تم توضيح المكونات الأساسية لهيكل الميناء، وإبراز أهم التسهيلات والخدمات التي يقدمها الميناء، وكذلك بيان حركة النشاط التجاري بالميناء، ولقد أشتمل البحث على مجموعة من الخرائط والرسومات التوضيحية، وخلصت الدراسة إلى أهمية ميناء مصراته وظهره في زيادة النشاط التجاري بالمنطقة. كما وضع الكردفاني (2004) دور اللوجستيات في المناطق الحرة من خلال دراسته التطبيقية على المنطقة الحرة بجبل علي، مفهوم اللوجستيات وأنظمتها المختلفة، وتطورها تاريخياً، وكذلك بيان فكرة نشأة المناطق الحرة وتطورها تاريخياً عبر العصور المختلفة وبيان تبعيتها في الدولة المضيفة مع بيان أهم العوائد الاقتصادية والاجتماعية التي تساعد في تنمية الاقتصاد القومي لها، وتم بيان أهم القيود والمعوقات التي توجد ببعض الدول التي تتبنى فكرة إنشاء المناطق الحرة، وأيضاً تم توضيح كيفية تطبيق نظام اللوجستيات في الموانئ والمناطق الحرة، مع استعراض نموذجين عالميين للمراكز المتكاملة وهما ميناء روتردام وجبل علي، وخلصت الدراسة إلى بيان أهمية تطبيق نظام اللوجستيات في ميناء جبل علي، الأمر الذي ساعد في زيادة العوائد الاقتصادية، وتوفير فرص العمل ونقل التكنولوجيا إلى دولة الإمارات العربية المتحدة.

وكذلك اوضحت شملولة (1992)، أهمية دور مناطق التصدير الصناعية الحرة في تنمية الاستثمارات الصناعية، ككونه أساس التقدم والارتقاء الذي حققته بعض الدول المتقدمة منذ قيام الثورة الصناعية بها خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، وكذلك توضيح الآثار الاقتصادية التي يمكن أن يحققها التصنيع لاقتصاديات الدول النامية، والمتمثلة في تنمية العمالة والصادرات الصناعية، وزيادة النقد الأجنبي والقيمة المضافة، وتحقيق نقل التكنولوجيا للدولة المضيفة، وكذلك توضيح مشكلة التخلف الصناعي الذي تعاني منه معظم الدول النامية، والذي يتكون من جزأين أولهما قصور حجم الاستثمارات الصناعية اللازمة لتحقيق تنمية صناعية، وثانيهما هو مشكلة اختيار استراتيجية التصنيع الملائمة التي تعمل في إطارها تلك الاستثمارات، وخلصت الدراسة إلى توضيح دور مناطق التصدير الصناعية في تنمية الاستثمارات الصناعية، وكذلك الأسباب التي جعلت من مناطق التصدير الصناعية الحرة أداة هامة لتنمية الاستثمارات الصناعية.

لذا تهدف هذه الدراسة إلى بيان دور المناطق الحرة المنشأة في ظهور الموانئ البحرية (ميناء مصراته وظهره الاقتصادي كحالة دراسية). وذلك من خلال توضيح أهمية المنطقة الحرة المنشأة بمصراته على الاقتصاد الليبي.

### 1.1. إطار المفاهيم

**المنطقة الحرة:** هي عبارة عن جزء من الأرض تابعة لدولة ما سواء كان ضمن ميناء أو بجواره أو مدينة أو قطعة أرض داخل حدود الدولة، ويتم وضع حدود لها بطريقة قاطعة، ويتم إمدادها وتجهيزها بالمرافق التي تقدم للمستثمرين بمقابل يتفق عليه (زين الدين، 2000). كما تُعرف المناطق الحرة: بأنها عبارة عن مناطق يتم تخزين البضائع بها، ويتم تصنيعها دون فرض أي جمارك أو ضرائب محلية عليها، وهذه المناطق غالباً ما تقع خارج النطاق المكاني والنوعي للتشريعات الضريبية جزئياً أو كلياً، وكذلك قوانين النقد، وبعض القوانين الاقتصادية (عبد المنصف، 2004).

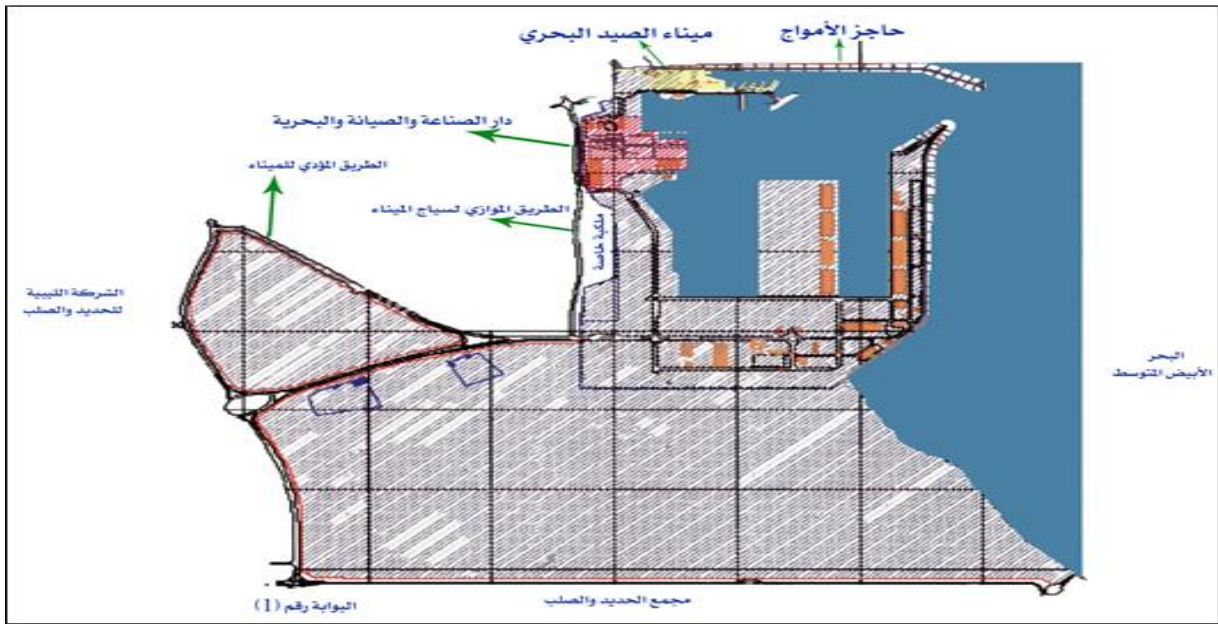
قام مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1962م، بتعريف الأعمال اللوجستية بأنها "العملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ و رقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية، والمعلومات المرتبطة بتلك العمليات من بداية تدبير المواد الخام إلى مرحلة وصول المنتج لعملاء المنظمة، وذلك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء" (فريد وآخرين، 2008).

**مركز اللوجستيات:** هو الموقع الذي يتم من خلاله تجميع المكونات الصناعية الأولية والسلع الوسيطة وتامة الصنع والمحواة بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز وتعبئة و تغليف ومعالجات وتجميع السلع، ثم يعاد شحنها إلى المستهلك النهائي، وذلك بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات، والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل وخفض زمن التسليم، والغرض الرئيسي لمراكز اللوجيستيات هو تنفيذ نظم لتوزيع وتجميع ونقل وتخزين البضائع العامة المحواة، وذلك من خلال تنظيم سلسلة نقل إجمالية على نحو يكفل دقة وسرعة التسليم، والهدف هو تخفيض التكلفة الإجمالية للمنتج مع تقليل فترة تداوله في مراكز الإنتاج وحتى وصوله للمستهلك النهائي (بهنسي، 2001).

## 2. المواد والطرق

### 1.2. الموقع الجغرافي لميناء مصراته

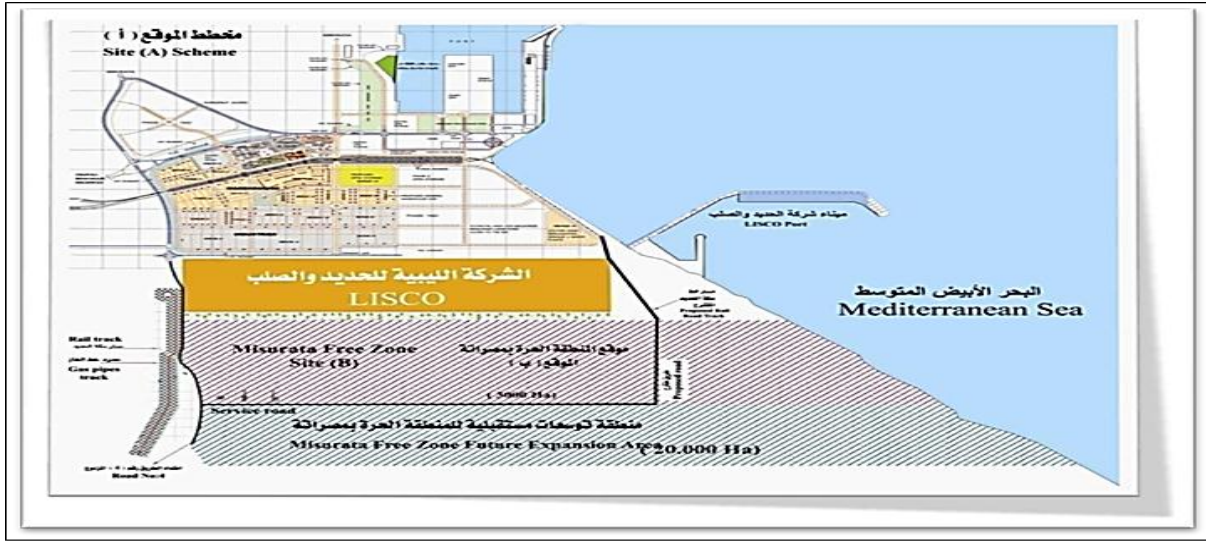
يتميز ميناء مصراته بموقع استراتيجي يؤهله ليكون مركزاً تجارياً لتبادل حركة التجارة الدولية والمحلية (الشكل 1)، حيث يقع الميناء عند خط عرض  $32^{\circ} 22'$  شمالاً وخط طول  $13^{\circ} 15'$  شرقاً، ويحتل المرتبة الثالثة بين الموانئ الليبية، ويبعد مسافة 210 كم عن ميناء طرابلس الذي يحتل المرتبة الأولى، وميناء بنغازي الذي يحتل المرتبة الثانية بمسافة 815 كم، وذلك عن طريق البر، وله منارة تسمى منارة رأس الزروق وارتفاعها عن سطح البحر 79 قدم ومدى الاضاءة لها هو 10 ميل بحري في ظروف الرؤية العادية، وتكون منطقة الاقتراب عند قناة الدخول التي عرضها 150 م و عمقها 13 م مزودة بنظام العلامات "A" أي يكون الضوء الأخضر عن اليمين والأحمر على اليسار عند دخول الميناء، وبه دائرة دوران قطرها 470 م بعمق 12 م، و يكون المناخ السائد هو مناخ البحر المتوسط حيث يكون حار جاف في فصل الصيف و بارد ممطر شتاءً، وتهب الرياح الغربية في فصل الشتاء، والرياح الحارة التي تسمى بالقبلي في فصل الصيف، وتكون التيارات البحرية خفيفة، ولا تتعدى سرعتها عقدتين بحريتين، و يتراوح إرتفاع المد والجزر ما بين 30-50 سم، حيث لا تؤثر على حركة السفن بالميناء.



شكل 1. يبين المخطط العام لميناء مصراته (الإدارة العامة للميناء بالمنطقة الحرة، 2008)

### 2.2. أهم تقسيمات المنطقة الحرة

تقع المنطقة الحرة على مساحة إجمالية قدرها حوالي 430 هكتار (430,000 م<sup>2</sup>) مقسمة إلى مناطق ومساحات تربطها الطرق والممرات، والمبينة بالشكل (2) وفق التفاصيل المذكورة في الجدول (1).



شكل 2. يبين تقسيمات المنطقة الحرة (الإدارة العامة للميناء بالمنطقة الحرة، 2008)

جدول 1. أهم تقسيمات المنطقة الحرة بمدينة مصراتة (إدارة المنطقة الحرة، 2008)

المساحة (م <sup>2</sup> )	استخداماتها	اسم المنطقة
900,000	تسمح بإقامة 120,000 م <sup>2</sup> من المساحة المسقوفة من المصانع والمستودعات	منطقة 1
500,000	مخصصة لإقامة الصناعات الإلكترونية والصناعات الخفيفة	منطقة 2
700,000	يمكن تخصيصها لإقامة الصناعات الثقيلة	منطقة 3
540,000	لمناولة الحاويات والتخزين و نشاطات إعادة التوزيع ويمكن استخدامها في المستقبل كمنطقة شحن وتفريغ لقرى من خط السكك الحديدية والميناء	منطقة التخزين المفتوح أ
300,000	تخصص مساحات كبيرة منها لموقف السيارات والمواد الخام ويمكن استخدامها لشحن وتفريغ عربات ورافعات السكة الحديدية	منطقة التخزين المفتوح ب
80,000	بما محطات لوقوف السيارات ويمكن أن توفر تسهيلات لمقار الشركات الأجنبية وفروعها وكذلك مكاتب وإقامة خاصة عالية المستوى.	منطقة العرض والمكاتب
80,000	يتوفر بها المباني الإدارية للمنطقة الحرة ومباني الجمارك والأمن	منطقة الإدارة
260,000	توفر التسهيلات الرياضية والحدائق والمساحات الخضراء وأي نشاطات رياضية أخرى	منطقة ترفيهية
220,000	وهي التي تحسن الظروف البيئية للمنطقة الحرة ككل	منطقة خضراء
200,000	تستخدم لإسكان العاملين بالمنطقة وهي قريبة من منطقة الترفيه	منطقة إسكان العاملين
130,000	تستخدم لأغراض المكاتب والمخيمات الخاصة بالشركات	منطقة المكاتب / المخيم
390,000	وتشمل الطرق والسكك الحديدية	الطرق و السكك الحديدية
<b>4,300,000</b>		<b>المجموع</b>



### 3.2. الاجراءات المنهجية

اعتمدت الدراسة على إجراءات منهجية متناسبة مع تحقيق أهدافها الرئيسية والفرعية، وذلك وفقاً للمجال العلمي الذي تنتمي إليه، وكذلك نوعها باعتبارها دراسة وصفية تحليلية على النحو التالي:

- جمع وتحليل الإحصاءات والتقارير المنشورة عن المنطقة الحرة بميناء مصراته.
- إجراء الزيارات الميدانية لميناء مصراته نطاق الدراسة.

### 3. النتائج والمناقشة

#### 1.3. البيئة الاجتماعية والاقتصادية المحيطة بميناء مصراته

تعتبر مدينة مصراته ثالث أكبر المدن الليبية، وتقع في الجزء الغربي من ليبيا الذي يعتبر الأكثر كثافة سكانية، ومعظم أراضيها صالحة للزراعة التي يعتمد عليها معظم السكان الذين يعيشون في أحياء سكنية وقرى على أطراف المدينة، وتنتشر بها المدارس والمعاهد والجامعات التي تعد الكوادر العلمية المدربة من أبناء هذه المنطقة، ولقد عرفت مدينة مصراته منذ بداية العهد الفينيقي قبل الميلاد، واشتهرت المدينة بالتجارة إلى يومنا هذا، ولقد اقيمت بها العشرات من المشاريع الإنمائية الاقتصادية مثل مجمع الحديد والصلب، وكذلك بعض الإنجازات الصناعية الأخرى مثل مصنع المصحات والأفران ومصنع الألومنيوم واللدائن، وكذلك مصنع الفرش الأرضي والأردية ومصنع الخبيز والحلويات، بالإضافة إلى مئات المشاريع المتوسطة والصغرى التي تغطي احتياجات السوق المحلي، وتتمتع مدينة مصراته ببنية تحتية قوية، الأمر الذي يجعل منها نقطة انطلاق وتبادل للعديد من السلع والمواد مع باقي المدن الليبية عن طريق شبكة من الطرق البرية، وكذلك التبادل التجاري مع الدول الأخرى، وذلك من خلال ميناء مصراته الذي يعتبر من الموانئ الجيدة، والذي يتم من خلاله عمليات الاستيراد والتصدير للسلع المختلفة.

#### 2.3. النشاط التجاري بالمنطقة الحرة

يقدم ميناء مصراته العديد من العمليات والإجراءات المتعلقة بالبضائع الصادرة والواردة، ومنها عمليات الشحن والتفريغ والتخزين، وتغلب صادرات الميناء من الحديد الصلب الذي ينتج بمصنع الحديد والصلب بمصراته، وكذلك بعض الخدمات الأخرى للبضائع المختلفة مثل المواد الغذائية والملابس والحبوب والأخشاب والمواد الخام والأجهزة الإلكترونية والآلات والسيارات والحيوانات، وأيضاً خدمات نقل الركاب في بعض مواسم السنة مثل موسم الحج، ولقد بلغ عدد الركاب المسافرين من الميناء خلال عام 2007م ما يقارب 373 راكباً، وعدد السيارات المفرغة في نفس العام حوالى 41,355، وكذلك بلغ عدد الحيوانات الحية في نفس الوقت من العام ما يقارب 14,335 رأس، ولقد وجد أن قيمة المصروفات لعام 2007م بلغت 13,515,575 دينار ليبي، فيما بلغت قيمة الإيرادات في نفس العام 53,295,618 دينار ليبي. ويبين الجدول (2) إحصائيات حركة السفن الواردة والمغادرة للميناء قبل وبعد أن تحولت تبعيته للمنطقة الحرة (سنة 2006م)، وذلك خلال الفترة الزمنية ما بين (2001-2008).

جدول 2. عدد السفن الواردة والمغادرة لميناء مصراته خلال الفترة (2001-2008)\*

السنة	عدد السفن الواردة	عدد السفن المغادرة
2001	700	700
2002	1105	1105
2003	1084	1084
2004	979	979
2005	911	911
2006	1042	1040
2007	1160	1160
2008	1253	1253

\*المصدر: إدارة المنطقة الحرة (2008).

من خلال البيانات الواردة بالجدول (2) نجد أن عدد السفن الواردة والمغادرة من وإلى ميناء مصراته التجاري قبل أيلولته للمنطقة الحرة (خلال عام 2006) في وتيرة عدم الاستقرار فنجده أحياناً يتزايد، وتارة أخرى في تناقص، وبعد أن أصبح الميناء يتبع المنطقة الحرة في عام 2006، نجد أن عدد السفن الواردة إلى الميناء في تزايد مستمر، ويرجع سبب ذلك لما يقدمه من خدمات، وتحوله من ميناء تقليدي إلى مركز لوجستي.

ويتبين من الجدول (3) أن كمية البضائع المشحونة والمفرغة في ميناء مصراته تختلف، فنجد أنها قبل أيلولته للمنطقة الحرة، أن الكمية في تزايد وتناقص مستمر وعدم استقرار، وبعد تحوله إلى تبعية المنطقة الحرة نجد أن كمية البضائع المفرغة والمشحونة في ازدياد مستمر، مما يعطي الانطباع المبدئي عن اقبال الاستثمارات على المنطقة، والبدء في إقامة مشروعات استثمارية تحتاج إلى مكونات إنشائها، كما تحتاج إلى العناصر الأساسية للإنتاج والتي يتم استيرادها من الخارج برسم المنطقة الحرة.

جدول 3. كمية البضائع المشحونة والمفرغة في ميناء مصراته خلال الفترة (2001-2008)\*

السنة	كمية البضائع المشحونة بالطن	كمية البضائع المفرغة بالطن
2001	536,421	515,168
2002	475,026	977,615
2003	510,123	1,056,217
2004	486,443	812,188
2005	450,244	959,012
2006	604,137	1,299,004
2007	832,463	1,682,006
2008	2,104,574	1,943,768

\*المصدر: إدارة المنطقة الحرة (2008).

كما يبين الجدول (4) أن عدد الحاويات المشحونة والمفرغة ليس ثابت، وفي تغير مستمر وعدم استقرار قبل 2006. بينما نجد أن الكمية المفرغة من الحاويات في تزايد مستمر بعد 2006، ويرجع ذلك للنظام المتبع في تداول الحاويات المتطور بالمنطقة الحرة.

جدول 4. عدد الحاويات المشحونة والمفرغة في ميناء مصراته خلال الفترة (2001-2008)\*

السنة	الحاويات المشحونة TUES	الحاويات المفرغة TUES
2001	9,360	10,963
2002	9,632	15,522
2003	20,503	31,907
2004	29,196	36,764
2005	45,775	46,465
2006	64,637	63,432
2007	65,118	64,712
2008	99,086	94,128

\*المصدر: إدارة المنطقة الحرة (2008).

الملاحظ أن المتوسط الشهري لحركة الميناء قبل وبعد أيلولته للمنطقة الحرة في اختلاف، فنجد أن عدد السفن الواردة، وكمية البضائع المشحونة والمفرغة، وكذلك عدد الحاويات المفرغة والمشحونة في اختلاف، فنجدها أقل كمية قبل أيلولته الميناء للمنطقة الحرة التي ازدادت فيه كمية البضائع بشكل كبير، وذلك للخدمات اللوجستية المنظورة والمتبعة بالمنطقة الحرة. الجدول (5) يبين مقارنة بين المتوسط الشهري لحركة الميناء قبل وبعد أيلولته إلى المنطقة الحرة.

جدول 5. مقارنة بين المتوسط الشهري لحركة الميناء قبل وبعد أيلولته إلى المنطقة الحرة\*

م	البيان	المتوسط الشهري عن الفترة من 2003 إلى 2005	المتوسط الشهري عن الفترة من 1/مارس إلى غاية 31/ديسمبر/2006
1	السفن الواردة	83	89
2	البضائع المشحونة بالطن	40,189	52,137
3	البضائع المفرغة بالطن	78,539	105,975
4	الحاويات المفرغة TUES	3,198	5,372
5	الحاويات المشحونة TUES	2,652	5,445

\*المصدر: إدارة المنطقة الحرة (2008).

### 3.3. الأهمية الاقتصادية للمنطقة الحرة

ان اعدد السفن الواردة إلى الميناء في تزايد مستمر، ويرجع سبب ذلك لما يقدمه من خدمات، وتحوله من ميناء تقليدي إلى مركز لوجستي وكذلك كمية البضائع المفرغة والمشحونة في ازدياد مستمر، مما يعطي الانطباع المبدئي عن اقبال الاستثمارات على



المنطقة، والبدء في إقامة مشروعات استثمارية تحتاج إلى مكونات إنشائها، كما تحتاج إلى العناصر الأساسية للإنتاج والتي يتم استيرادها من الخارج برسم المنطقة الحرة، وكذلك نجد أن الكمية المفرغة من الحاويات في تزايد مستمر بعد 2006، ويرجع ذلك للنظام المتبع في تداول الحاويات المتطور بالمنطقة الحرة، وايضا ازدادت فيه كمية البضائع بشكل كبير، وذلك للخدمات اللوجستية المنظورة والمتبعة بالمنطقة الحرة.

وكذلك ساهمت المنطقة الحرة في تنمية العمالة وتطويرها تكنولوجياً، وكذلك زيادة الحصيلة من النقد الأجنبي، والقيمة المضافة وتنمية الروابط الخلفية مع الاقتصاد المحلي ونقل التكنولوجيا، وظهور أنشطة اقتصادية جديدة بالإقليم مثل الصناعات الغذائية للصناعات القائمة بالمنطقة وتنمية قطاع الخدمات، وكذلك زيادة فرص العمالة وتقليل نسبة البطالة. والمنطقة الحرة بميناء مصراته البحري كغيرها من المناطق الحرة في العالم ساهمت في:

- التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة المضيفة، وخاصة زيادة صادراتها.
- المناطق الحرة تعتبر مخزون استراتيجي من ناحية توفير السلع الضرورية.
- وجود تكامل صناعي في الإقليم المحيط بالمنطقة، والدول الملاصقة للدولة التي بها المنطقة الحرة.
- توسيع الملكية الخاصة، والتوجه نحو اقتصاديات السوق.
- زيادة حركة التبادل التجاري من خلال القدرة على التسويق خارج نطاق المكان.
- الاستفادة من البنية التحتية والاقتصادية المتوفرة من الدولة، وذلك لغرض إنماء المناطق النائية بها، وإدخال التكنولوجيا المتطورة لها عن طريق الشركات الأجنبية.
- تنشيط و تنمية تجارة الخدمات بالدولة (بنوك ومصارف - النقل متعدد الوسائط - الاتصالات) ، والعائد الناتج منها.
- تشجيع وجذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية من خلال المزايا، والإعفاءات الجمركية والضريبية تعمل على زيادة النقد الأجنبي.
- توفير فرص العمل وتقليل نسبة البطالة، والاستفادة من التكنولوجيا لتدريب العمالة.
- زيادة القيمة المضافة، وإمكانية استخدام المواد والموارد المحلية في الصناعات المختلفة.
- استغلال المزايا النسبية المتوفرة، وتنويع مصادر الدخل، ورفع مستوى المعيشة للمواطنين.
- تساعد في تنشيط السياحة ورفع المستوى الاجتماعي والعمري بالمناطق المحيطة.
- تساعد في دعم المشروعات المحلية، وذلك بتعظيم وزيادة صادراتها للمناطق الحرة.
- الاستفادة من آليات المناطق الحرة، وذلك في تنمية وتطوير البنية الأساسية للموانئ ورفع من كفاءتها التشغيلية.
- العوائد الناتجة من الخدمات والاحتياجات التي تقدم للمشروعات مثل الكهرباء، المياه، الوقود، الاتصالات، النقل، الإعاشة.
- العوائد الناتجة من الرسوم والضرائب التي تفرض على البضائع التي تدخل من المنطقة إلى السوق المحلي.

### 1.3.3. التسهيلات والخدمات التي يقدمها المنطقة الحرة

يقدم الميناء جميع خدمات المناولة، والمتعلقة بعمليات البضائع من شحن وتفريغ، وعمليات استقبال الركاب، وكذلك عمليات التموين للسفن، وتقدم خدمات الصيانة لها، وكافة التسهيلات التي نذكر منها (إدارة المنطقة الحرة، 2007):

- توفير مساحات من الأراضي حسب الطلبات المقدمة من المستثمرين.
- تقديم الخدمات القانونية والاستشارية للمستثمرين.
- توفير مباني للشركات ومخازن مسقوفة، وذلك بتكاليف مناسبة.
- تسهيلات البنوك المتطورة والمتنوعة حسب احتياجات المستثمرين.
- توفير خدمات النقل البحري إلى مختلف الموانئ البحرية الدولية، وذلك من خلال ميناء بحري.
- توفير وسائل الطاقة المختلفة من نפט وغاز وكهرباء، وذلك بأسعار مناسبة.
- توفير وسائل النقل البري إلى الدول الإفريقية عبر الصحراء، وإلى الدول المجاورة.
- توفير خدمات الاتصال المختلفة.
- توفير مياه الشرب وخدمات الصرف الصحي، وذلك بتكاليف مناسبة.
- تقديم خدمات الضمان الصحي للمستثمرين، والعاملين في المشروعات المقامة في المنطقة الحرة.
- تقديم خدمات التأمين المختلفة.
- تقديم خدمات التوكيلات البحرية والشحن المختلفة.
- توفير عمالة مدربة وبالتخصصات المختلفة.
- توفير معدات المناولة الحديثة والمختلفة.

#### 4. الاستنتاجات

بدأت ليبيا في تنويع مصادر الدخل، وذلك من خلال تشجيع الإنتاج الموجه للتصدير، مثل تبنيها تشجيع فكرة إنشاء المناطق الحرة وتجارة العبور (الترانزيت). لذا ومن خلال دراسة حالة ميناء مصراته وظهيره الاقتصادي نجد أن وجود المنطقة الحرة أدى إلى تنمية الاستثمارات حيث دعم وجود المنطقة الحرة الملاصقة للميناء البحري من حركات السلع المتداولة وبالتالي زيادة دخل الدولة بإيراداتها من العملات الأجنبية وذلك نتيجة الخدمات الأساسية، والتسهيلات التي تقدمها للمستثمرين. كما حقق نظام المنطقة الحرة فرص عمل حقيقية لأفراد المجتمع الملاصقين للمنطقة الحرة. لذا فإن إنشاء المناطق الحرة كظهير اقتصادي للموانئ في ليبيا تعتبر ناجحة وفق التجربة القائمة بمدينة مصراته ويجب تعميمها.

#### 5. التوصيات

- لكي تتحقق الفائدة المرجوة من إنشاء المناطق الحرة نوصي الأخذ بالاعتبارات التالية:
- ضرورة الاهتمام بالنظر ومعرفة العوائد الاقتصادية الغير مباشرة والناجحة من تشجيع وتبني فكرة إقامة المناطق الحرة العامة والخاصة على تنمية الاقتصاد الليبي، الأمر الذي يحقق التكامل مع السوق المحلي.
- أهمية التحول من المركزية إلى اللامركزية، وذلك فيما يختص بإدارة المناطق الحرة من جانب المسؤولية في اتخاذ القرار والموافقات، وإنهاء الإجراءات، واعطاء المسؤولين بالخليات صلاحيات واسعة، تتوافق مع رؤيتهم الاستراتيجية لمناطقهم.

- يجب الحفاظ على الاعفاءات الضريبية والجمركية التي تتمتع بها المنطقة الحرة، والتي تعتبر من أهم الحوافز والمزايا التي تجذب المستثمر المحلي والأجنبي.
- العمل على الإحلال والتجديد المستمر في البنية الأساسية للمناطق الحرة، باعتبارها إحدى أهم مقومات استمرار نجاح المناطق الحرة، لكي تحقق الهدف المرجو من إنشائها.
- العمل على تنسيق عمل المناطق الحرة مع عمليات واجراءات الجمارك بهدف تطوير الإدارة الجمركية لتتحول الجمارك إلى جهة عمل تيسر تدفق حركة البضائع من خلال مساعدة العملاء بالإفراج عنها في الوقت المناسب.
- ضرورة التركيز على الترويج والتسويق للمناطق الحرة، وذلك لجذب المزيد من الاستثمارات بصفة عامة، وتدفعات رؤوس الأموال الأجنبية بصفة خاصة، وذلك بغرض تنفيذ توجهات معينة كاستيعاب العمالة، كثافة رأس المال، ونقل التكنولوجيا.
- يجب الأخذ في الاعتبار مدى إمكانية إقامة مناطق حرة خاصة بالقرب من التجمعات السكانية كثيفة العمالة ومصادر المواد الخام، بغرض تقليل تكلفة المنتج، ودعم قدرته على المنافسة أمام المنتجات المثلى، والحد من مشكلة البطالة بخلق فرص العمل.

## المراجع

### أولاً: المراجع

- أبومدينة، حسين مسعود (2002). ميناء مصراته بين الماضي والحاضر. مكتبة الأنجلو، القاهرة، مصر.
- الكردياني، محمد أحمد (2004). دور اللوجستيات في المناطق الحرة دراسة تطبيقية على المنطقة الحرة بجبل علي بدي. رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر.
- بهنسي، فاروق بركات (2001). إدارة الموانئ وفعاليات النقل متعدد الوسائط، دراسة تحليلية مقارنة لموانئ الإسكندرية، جبل علي. رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر.
- زين الدين، صلاح (2000). اقتصاديات التصدير والمناطق الحرة. دار النهضة العربية، مصر.
- شمولة، تهاى فهيمى أحمد (1992). مناطق التصدير الصناعية الحرة في تنمية الاستثمارات الصناعية. أطروحة دكتوراه بكلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر.
- عبدالمنصف، أحمد (2004). مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 58، يوليو 2004م.
- فريد، نihal؛ شقير، إيمان؛ ديب، أسرار (2008). مقدمة في إدارة اللوجستيات. منشورات جامعة الإسكندرية، مصر.

### ثانياً: النشرات الدورية والإحصاءات

- إدارة المنطقة الحرة (2008). إحصائيات وبيانات، قسم التسويق بإدارة المنطقة الحرة بمصراته، النصف الأول من 2008م.



ISSN (Print): 2413-5267  
ISSN (Online): 2706-9966

مجلة علوم البحار والتقنيات البيئية  
المجلد (6)، العدد (2) (ديسمبر-2020)

تأثير المناطق الحرة علي الموانئ البحرية: دراسة حالة ميناء مصراته وظهيره الاقتصادي

الإدارة العامة للميناء بالمنطقة الحرة (2008). إحصائيات وبيانات، الإدارة العامة للميناء بالمنطقة الحرة بمصراته، النصف الأول من 2008م.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية:

موقع المنطقة الحرة بمصراته، على الرابط [http://www. mfzly.com].

موقع اللجنة الشعبية العامة للاقتصاد والتجارة سابقاً، على الرابط [http://www.ect.gov.ly].