

حركة السلع والبضائع عبر مدخل مدينة براك الشرقي

دراسة في جغرافية النقل

فضل إبراهيم الأجواد *

ملخص

يشهد مدخل مدينة براك الشرقي حركة مرور نشطة تقوم بها سيارات الشحن ذات الأحجام المختلفة، وهي محملة بمختلف أنواع السلع والبضائع على الرغم من أن بعض هذه السيارات غير محملة بالكامل. هذه السيارات تختلف أماكن بدايتها ونهاية رحلاتها، وبالتالي يختلف التوزيع الجغرافي للمواد التي تنقلها تبعاً لذلك. هذه المواد المنقولة تختلف باختلاف الأقاليم التي تنتج أو تصنع فيها، حيث نجد أن السلع والبضائع (المنقولات) الداخلة تختلف عن تلك الخارجة.

مقدمة

ليبية منها على سبيل المثال دراسة حركة المرور في مدينة مصراته (1976)⁽²⁾ ودراسة حركة المرور في مدينة إجدابيا (1977)⁽³⁾.

كما أشرف كاتب هذا البحث على عدة دراسات من هذا النوع قام بها طلبة قسم الجغرافيا في كلية الآداب جامعة قاريونس ومنها على سبيل المثال دراسة حركة المرور في مدينة البيضاء (1983)⁽⁴⁾ ودراسة حركة المرور في مدينة غدامس (1984)⁽⁵⁾ ودراسة حركة المرور في مدينة مرزق (1986)⁽⁶⁾ وغيرها.

بالإضافة إلى أنه أشرف على عدة دراسات قام بها طلبة قسم الجغرافيا في كلية الآداب جامعة سبها منها على سبيل المثال دراسة حركة المرور في مدينة غات (1990)⁽⁷⁾ ودراسة حركة المرور في مدينة أوباري (1995)⁽⁸⁾ ودراسة حركة المرور في مدينة سبها (2003)⁽⁹⁾ وغيرها. كما تجب الإشارة إلى أن الباحث أشرف على دراسات من هذا النوع في حوالي 22 مدينة ليبية.

أخيراً لا ننسى إشراف كل من الدكتور عوض الحداد والدكتور سالم العبيدي على العديد من الدراسات التي قام بها طلاب السنة الرابعة في أقسام الجغرافيا في كل من كليات الآداب في بنغازي والمرج والأبيار جامعة قاريونس خلال التسعينات من القرن الماضي وأوائل القرن الحالي. ورغم كل هذه الدراسات إلا أن القليل منها وجد طريقه للنشر.

تعد حركة مرور السيارات بصفة عامة وسيارات الشحن بصفة خاصة من الظواهر المهمة في عصرنا الحالي. نظراً لما تحدثه هذه الحركة من تفاعل بين المراكز العمرانية والأقاليم المختلفة، ولأجل ذلك تم التركيز على دراسة عناصرها المختلفة والتمثلة في كثافة وسائل النقل وتركيبها فيها وأسبابها والحمولة (المنقولات التي تنقلها هذه الوسائل).

ويعد العنصر الأخير (الحمولة) هو هدف هذه الدراسة حيث سيتم التركيز عليه في مدينة براك عبر مدخلها الشرقي، وذلك بتناول الحمولة الفعلية للسيارات الداخلة والخارجة، إلى جانب أنواع الحمولة التي تنقلها وتوزيعها الجغرافي أي تحديد أماكن بدايتها ونهاية رحلاتها. هذا العنصر وغيره من العناصر تمت دراسته في العديد من الأماكن في العالم بما فيها ليبيا التي سيتم التركيز عليها في إعطاء النبذة التاريخية.

إن هذا النوع من الدراسات بدأ في ليبيا منذ النصف الثاني من الستينات ولعل الدراسة التي قدمها الدكتور أبو القاسم العزابي⁽¹⁾ تحت عنوان الطرق والنقل البري في ليبيا (19) لنبل درجة الدكتوراه التي ترجمت سنة 1981 خير مثال على ذلك حيث تناولت هذه الدراسة كل هذه العناصر وموضوعات أخرى عن الطرق والنقل البري في ليبيا. كما قام الباحث نفسه بالإشراف على العديد من الدراسات عن حركة المرور، التي قام بها طلبة قسم الجغرافيا في كلية الآداب جامعة قاريونس في عدة مدن

قضية البحث

تشهد مدينة براك حركة مرورية نشطة لسيارات الشحن الداخلة والخارجة، نتيجة لموقعها الجيد من جهة والتطور العمراني والنشاط الاقتصادي فيها من جهة أخرى هذا النشاط يتجلى في حركة هذه السيارات التي تختلف من حيث أوزان حمولتها الفعلية، كما تختلف حمولتها والتي تحدد أماكن بدايتها ونهايتها وبالتالي يختلف توزيعها الجغرافي.

ولدراسة عناصر هذا البحث يجب طرح الأسئلة الآتية:

- 1- هل تختلف الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الداخلة والخارجة؟
- 2- هل أوزان الحمولة التي تنقلها سيارات الشحن وقت إجراء الاستبيان تتطابق مع الحمولة الفعلية لهذه السيارات؟
- 3- ماهو التوزيع الجغرافي للسلع والبضائع؟
- 4- ما نسبة السيارات الفارغة التي تتحرك عبر هذا المدخل؟

فروض البحث:

تم طرح الفروض الآتية:

- 1- سيادة سيارات الشحن الخفيف في هذه المنطقة.
- 2- تنوع الحمولة بصفة عامة مع اختلاف طبيعة الداخلة منها عن الخارجة.
- 3- حركة سيارات الشحن الفارغة عبر هذا المدخل ظاهرة سائدة.
- 4- حدوث تفاعل واضح مبني على النشاط التجاري بين مدينة براك والمدن في الأقاليم الأخرى.

أهداف البحث:

- 1- التعرف على الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الداخلة والخارجة عبر هذا المدخل.
- 2- التعرف على أنواع الحمولة الداخلة والخارجة.
- 3- التعرف على التوزيع الجغرافي لهذه الحمولة، أي التعرف على أماكن بدايتها وأماكن نهايتها، وبالتالي التعرف على المناطق التي تتفاعل معها مدينة براك.

طريقة الدراسة أو البحث

- 2- تجميع البيانات وتحويلها إلى أرقام في جداول إحصائية.
- 3- تحويل هذه الأرقام إلى نسب.
- 4- تحليل هذه النسب والتعليق عليها وتدعيمها بالرسوم والأشكال البيانية التي تساعد على توضيحها.

منطقة الدراسة:

تمت هذه الدراسة في مدينة براك كبرى مدن إقليم وادي الشاطئ والتي تضم محلات القصر والزوايا والمصلى والعافية وزلواز. هذه المدينة تقع فلكيا عند التقاء دائرة عرض 24 27 شمالا وخط طول 14 24 شرقا⁽¹⁰⁾. أما جغرافيا فهي تقع في القسم الشرقي من وادي الشاطئ بالقرب من الحافة الشمالية لحوض فزان، إلى الشمال من مدينة سبها وتبعد عنها حوالي 76 كيلومتر وإلى الجنوب الغربي من قبيرة وتبعد عنها 10 كيلومترات وإلى الغرب من أشكدة وتبعد عنها 20 كيلومتر وإلى الشرق من آقار وتبعد عنها 10 كيلومترات وإلى الجنوب الشرقي من تامزواه وتبعد عنها حوالي 7 كيلومترات، الخريطة (1).

وهذه تشتمل على:

أ- بيانات الدراسة:-

حيث تعتمد هذه الدراسة على نوعين من البيانات والمعلومات هما:

1- بيانات أولية

تم الحصول عليها عن طريق العمل الميداني وذلك باستخدام استبيان معد لذلك، وعن طريقه يمكن الحصول على البيانات اللازمة من سائق السيارة.

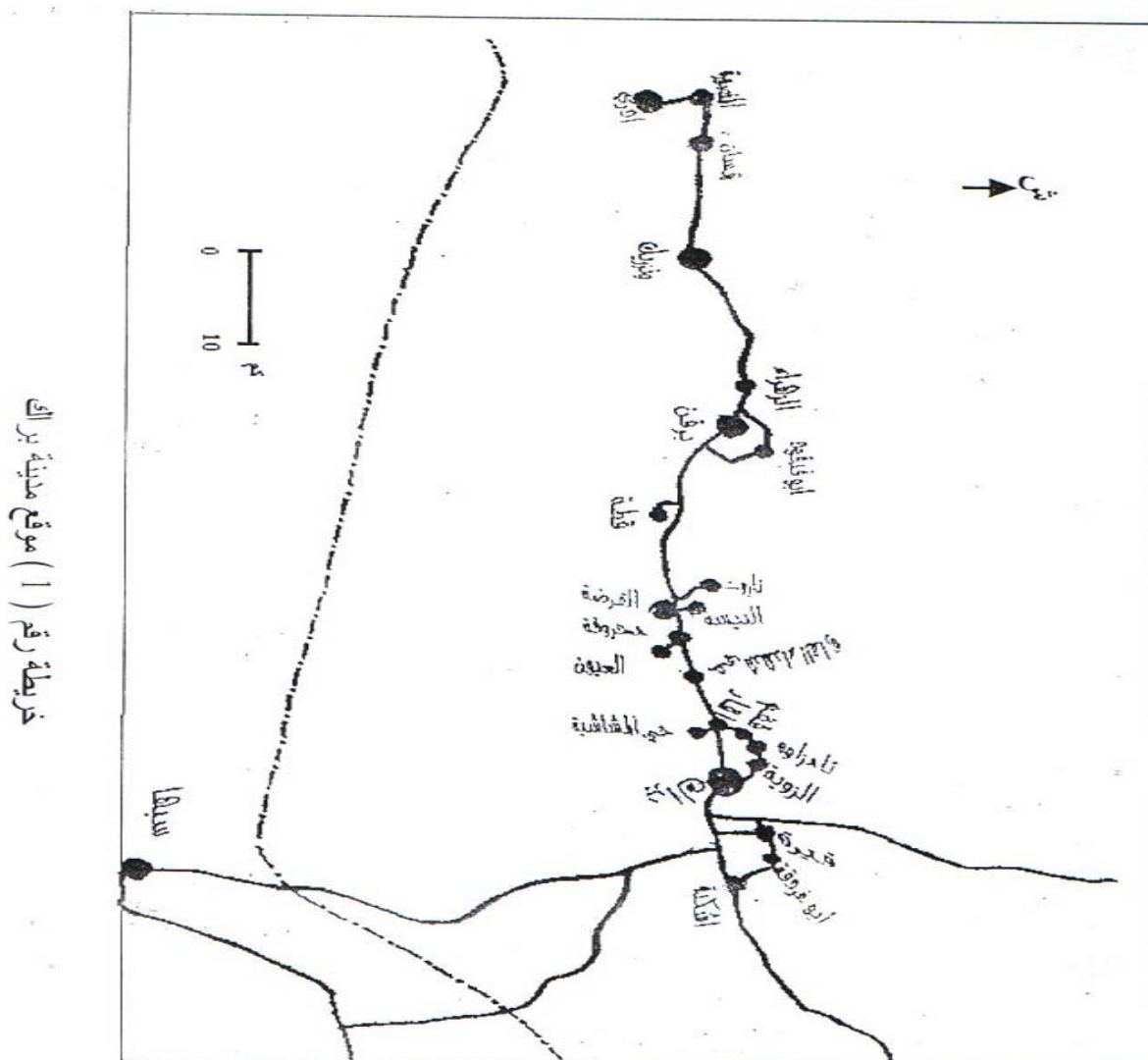
2- بيانات ثانوية

تم الحصول عليها عن طريق المصادر والمراجع والدوريات.

ب - أسلوب الدراسة:

وفيه يمكن إتباع الآتي:

- 1- جمع البيانات عن طريق الاستبيان وذلك عن طريق اختبار عينة عشوائية من سيارات الشحن الداخلة والخارجة، حيث تم فيها استجواب سائق سيارة شحن كل 10 دقائق طوال الفترة الممتدة من الساعة الثامنة صباحا وحتى الساعة السادسة مساء.



والمعلومات مع العلم بأن هذه الدراسة تركز على السلع والبضائع فقط.

أوزان الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الداخلة:

إن الأوزان الفعلية لسيارات الشحن تختلف باختلاف أحجام هذه السيارات، وكما يعرف الجميع أن هناك سيارات شحن خفيف وزن حمولتها لا يتجاوز 1.5 طن، وسيارات شحن متوسط لا يزيد وزن حمولتها عن 3 طن في حين تتعدى سيارات الشحن الثقيل هذا الرقم، والشكل (1) التالي يوضح توزيع نسبة عدد هذه السيارات حسب هذه الأوزان.

ويقع مكان إجراء استبيان هذه الدراسة عند نقطة على الطريق العام شرق المدينة على بعد 6.5 كيلومتر، أي عند بوابة السلام.

حمولة سيارات الشحن:

الحمولة هي الأشياء التي تنقلها وسائل النقل من مكان إلى آخر سواء أكانت أشخاصاً أو سلعا أو بضائعا أو معلومات⁽¹¹⁾، وهي تتعدد من حيث النوع والطبيعة والحجم، حيث تكون هذه المكونات ما يعرف بخصائص الحمولة المنقولة والتي لها دورها في اقتصاديات النقل⁽¹²⁾.

ومن أنواع المنقولات الآلات، الأعلاف، الخضراوات، الفواكه، الملابس، الأحذية، الحبوب، الحيوانات، المواد الغذائية، المواد المنزلية والكهربائية، الوقود، ومواد البناء وغيرها. بالإضافة إلى الركاب

من الشكل السابق يتضح الآتي:

1- إن سيارات الشحن غير المحملة (الفارغة) تمثل ما نسبته 45% أي ما يقارب نصف عدد سيارات الشحن، في حين أن سيارات الشحن الخفيف تمثل نسبة كبيرة من هذه السيارات الفارغة باعتبارها تستغل كسيارات خاصة. هذه الظاهرة - حركة السيارات وهي فارغة - أمكن الوقوف عليها في الكثير من الدراسات التي أجريت في العديد من المدن الليبية، وتعليقا على هذه الظاهرة كتب الدكتور أبو القاسم العزابي "إن المركبات الفارغة تعتبر ظاهرة مألوفة في عالم النقل إلا أنه في حالة الجماهيرية يبدو أن الوضع زاد عن الحد المألوف في غيرها من البلاد"⁽¹⁴⁾. من هذا يتضح أن مدينة براك لم تشد عن القاعدة في هذا المجال.

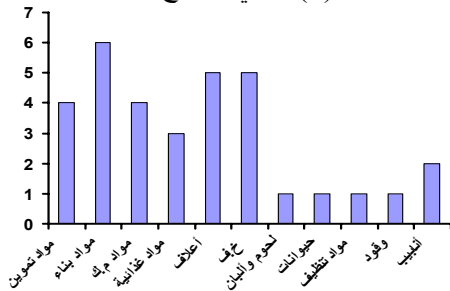
2- بلغت نسبة أوزان السيارات ذات الحمولة (0.1 - 1.5 طن) حوالي 30% وهذه النسبة تدل على الدور الذي تلعبه سيارات الشحن الخفيف في عملية النقل بصفة عامة وعملية الشحن بصفة خاصة.

3- النسبة المعقولة (16.7%) التي تمثلها سيارات الشحن الثقيل باعتبارها الوسيلة الأولى والأهم المستخدمة في نقل مواد الترميم ومواد البناء والوقود وغيرها من السلع التي يحتاجها السكان وكذلك التجار ليس في مدينة براك فقط بل في بقية المدن والقرى في وادي الشاطئ.

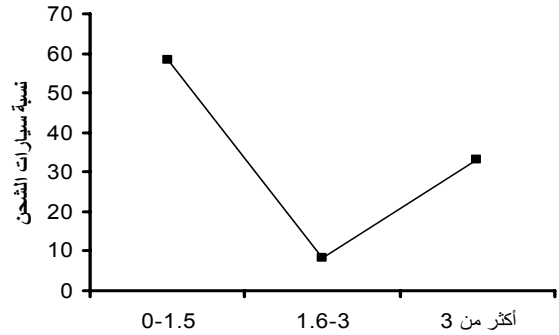
4- قلة مساهمة سيارات الشحن المتوسط في العملية حيث بلغت نسبة هذه المساهمة حوالي 8.3% وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على الاستخدام المحدود لهذه السيارات في عملية الشحن في المنطقة نتيجة لمنافسة الأنواع الأخرى لها.

أنواع الحمولة الداخلة:

تتعدد الحمولة الداخلة التي تنقلها سيارات الشحن، فمنها السلع المحلية المتمثلة في الحبوب والفواكه والخضراوات والحيوانات والأعلاف وبعض مواد البناء، والسلع المستوردة من الخارج مثل بعض المواد الغذائية والآلات والوقود ومنتجات الألبان وبعض مواد البناء، والشكل (3) التالي يوضح ذلك.



شكل (3) أنواع الحمولة الداخلة، م.ك تعنى مواد منزلية وكهربائية، خ.ف تعنى خضروات وفواكه، المصدر: من عمل الباحث



الشكل (1) توزيع نسبة سيارات الشحن حسب هذه الأوزان المصدر: من عمل الباحث

بالنظر للشكل السابق يتضح الآتي:

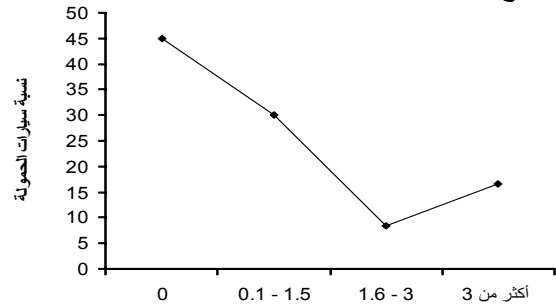
1- ارتفاع نسبة سيارات الشحن الخفيف التي لا تتجاوز حمولتها 1.5 طن حيث بلغت 58.4%، وهذا يدل على أن هذا النوع من السيارات هو الأكثر استخداما في المنطقة، والسبب في ذلك أنه لا يستخدم في نقل السلع والبضائع فقط بل يستخدم كذلك كوسيلة نقل خاص (شخصي) من جهة وأحيانا كوسيلة نقل ركاب من جهة أخرى⁽¹³⁾.

2- إن عدم وجود وسائل شحن أخرى في البلاد مثل القطارات جعل الاعتماد على سيارات الشحن الثقيل يزداد خصوصا في نقل بعض السلع كبيرة الحجم وثقيلة الوزن مثل مواد البناء والأنابيب والآلات وغيرها، وهذا زاد من نسبة سيارات الشحن الثقيل في عملية النقل عبر هذا المدخل حيث بلغت نسبتها 33.3%.

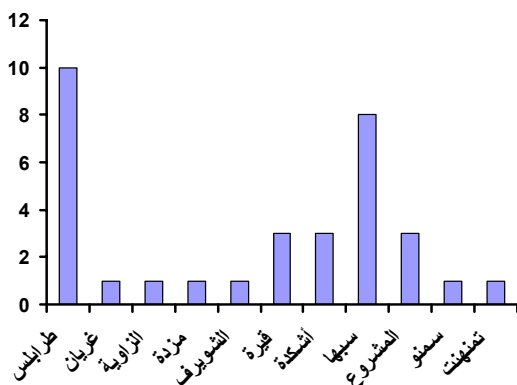
3- انخفاض نسبة سيارات الشحن المتوسط حيث بلغت 8.3% فقط نظرا لمنافسة النوعين الآخرين لها.

أوزان الحمولة الحالية لسيارات الشحن الداخلة:

في الفقرة السابقة تمت مناقشة الحمولة الفعلية لسيارات الشحن، أما في هذه الفقرة فسوف يتم التعرف على ما إذا كانت سيارات الشحن الداخلة فارغة أم محملة تحميلا جزئيا أم تحميلا كلياً، والشكل (2) التالي يوضح توزيع السيارات تبعا لذلك.



الشكل (2) توزيع سيارات الشحن حسب أوزان الحمولة الحالية



الشكل (4) أماكن بداية سيارات الشحن المحملة الداخلة
المصدر: من عمل الباحث

من الشكل السابق يتضح ما يلي:

- 1- إن العاصمة الوطنية للبلاد (طرابلس) تأتي على رأس القائمة حيث بلغ عدد السيارات التي قدمت منها 10 سيارات وهذا إن دل على شيء إنما يدل على دورها كاهم مكان مركزي في البلاد، فهي مصدر هام للعديد من المنتجات المحلية والمستوردة التي تحتاجها المنطقة مثل مواد التموين والمواد الكهربائية والمنزلية ومواد البناء والأسماك والفواكه والآلات وغيرها.
- 2- تأتي مدينة سبها ثانية من حيث الأهمية حيث بلغ عدد السيارات القادمة منها حوالي 8 سيارات، وهذا يوضح مدى العلاقة القوية التي تربط هذه المدينة بمدينة براك باعتبارها عاصمة الإقليم من جهة وقربها من مدينة براك من جهة أخرى. وقد أوضح الاستبيان أن مدينة سبها تعد مصدر مهم للعديد من المنتجات باعتبارها السوق الإقليمي الرئيسي، حيث يتم فيها تجميع العديد من المنتجات التي يعاد توزيعها إلى المناطق الأخرى بما فيها منطقة براك وما حولها في وادي الشاطئ.
- 3- إن للعلاقة القوية التي تربط كل من أشكدة وقبرة والمشروع الزراعي جنوب براك / أشكدة بمدينة براك أثرها في مجيء هذه المراكز العمرانية في المرتبة الثالثة بعدد 3 سيارات شحن لكل منها، حيث تعد مدينة براك السوق الإقليمي لإقليم وادي الشاطئ الذي تتجمع فيه المنتجات المختلفة من مختلف مناطقها، وهذا جعل معظم الأعلاف المنتجة في هذه المناطق تنقل إلى سوق مدينة براك من أجل بيعها.
- 4- تأتي في المرتبة الأخيرة وبعدد سيارة واحدة لعدد من المراكز العمرانية في إقليم فزان سمنو وتمنهننت ومجموعة من المراكز خارجة مثل غريان والزاوية ومزدة والشويرف.

من الشكل السابق يتضح الآتي:

1- إن سيارات الشحن التي تنقل مواد البناء تزيد نسبتها عن غيرها من السيارات حيث بلغت 18.2% ، وهذا يعود إلى حركة الإعمار النشطة التي يشهدها إقليم وادي الشاطئ وهذا جعل الحمولة من مواد البناء مثل الإسمنت والحديد والبلاط والطوب الإسمنتي والحصى هي الأبرز، وهذه المواد غالبا ما تستجلب من المدن الشمالية ولا سيما طرابلس ومصراته باعتبارهما تحتضنان أهم الموانئ في القسم الغربي من البلاد بالإضافة إلى الرمل الذي يستجلب من جنوب شرق المدينة ويتم إدخاله عبر هذا المدخل.

2- ارتفاع نسبة سيارات الشحن المحملة بالأعلاف والخضراوات والفواكه هي الأخرى حيث بلغت نسبة كل منها 15.1% ، والأعلاف في العادة تستجلب من كل من المشروع الزراعي جنوب براك/ أشكدة ومزارع أشكدة وقبرة الخاصة والبعض

الأخر من مدينة سبها أو المناطق الواقعة إلى الجنوب منها، في حين الخضار والفواكه تستجلب من المصادر التي تستجلب منها الأعلاف بالإضافة إلى أن قسم منها يأتي من الشمال مثل طرابلس والزاوية وخاصة بالنسبة للفواكه.

3- تأتي في المرتبة الثالثة سيارات الشحن التي تنقل مواد التموين والمواد المنزلية والكهربائية حيث بلغت نسبتها 12.1% ومصدر معظمها مدينة سبها بالإضافة إلى بعض المدن الشمالية كطرابلس.

4- تحتل المرتبة الرابعة سيارات الشحن التي تنقل مواد غذائية بنسبة بلغت 9.1% حيث كان مكان انطلاق بعضها مدينة سبها في حين البعض الآخر انطلق من مدينة طرابلس.

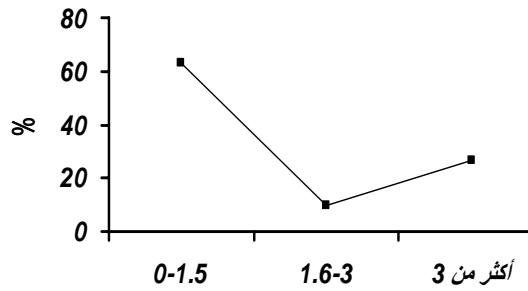
5- جاءت في المرتبة الخامسة سيارات الشحن التي تنقل الأنابيب حيث بلغت نسبتها حوالي 6.1% وكان مصدر هذه الحمولة مدينة مصراته. حيث يتم بواسطة هذه السيارات نقل الأنابيب الخاصة بخطوط نقل البترول من المنطقة الواقعة قرب أباري.

6- شغلت سيارات الشحن التي تنقل بقية الأنواع والتمثلة في اللحوم والأسماك ومواد التنظيف والحيوانات والوقود أقل نسبة والتي بلغت 3% لكل واحدة منها.

التوزيع الجغرافي للحمولة الداخلة:

أ- مكان بداية الحمولة الداخلة:-

تتعدد أماكن بداية الرحلات التي قامت بها سيارات الشحن التي تنقل الحمولة الداخلة، والشكل (4) التالي يوضح ذلك.



الشكل (6) أوزان الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الخارجة المصدر: من عمل الباحث

من الشكل السابق يتضح الآتي:

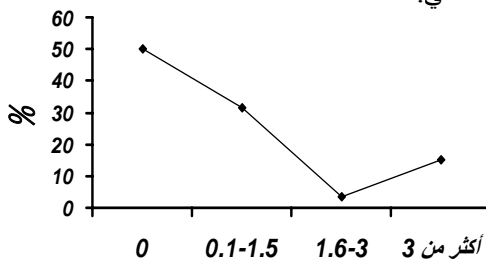
1- إن السيارات ذات أوزان الحمولة الخفيفة هي الأكثر انتشارا حيث بلغت نسبتها 63.3%، وسبق تليل ذلك في حالة الدخول.

2- يزداد عدد سيارات الشحن الثقيل كما هو الحال في حالة الدخول حيث بلغت نسبتها 26.7% هذا الارتفاع في عددها ونسبتها يدل على أن هناك انتعاش اقتصادي في المنطقة حيث ازداد إنتاج المشاريع الزراعية والمزارع الخاصة هذا من جهة، ومن جهة أخرى إن حركة الإعمار في المنطقة هي الأخرى نشطة مما ترتب عليه ازدياد سيارات الشحن الثقيل.

3- انخفاض عدد سيارات الشحن المتوسط حيث أن مساهمة هذا النوع من أنواع وسائل النقل لا تزيد عن 10%.

أوزان الحمولة الحالية الخارجة:

كما اختلفت أوزان سيارات الشحن تختلف أوزان الحمولة الخارجة من المنطقة وهذا ما يوضحه الشكل (7) التالي.



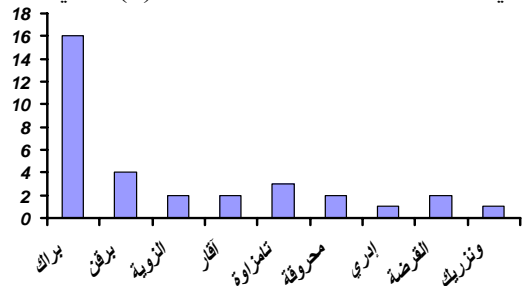
الشكل (7) أوزان الحمولة الحالية الخارجة المصدر: من عمل الباحث

من الشكل السابق يتضح ما يلي:

1- إن ظاهرة حركة سيارات الشحن الفارغة تكررت في حالة الخروج وبنسبة أكبر حيث بلغت 50% وهذا إن دل على شيء إنما يدل على أن العديد من سيارات الشحن تخرج من المنطقة وهي فارغة إما لأنها أفرغت حمولتها

ب - أماكن نهاية الحمولة الداخلة:-

كما لا حظنا في الفقرة السابقة أن أماكن بداية السلع والبضائع (الحمولة) يتعدد، ونجد أن أماكن نهايتها تتعدد هي الأخرى، وهذا ما يوضحه الشكل (5) التالي.



الشكل (5) أماكن نهاية شحن المحملة الداخلة المصدر: من عمل الباحث

من الشكل السابق يمكن ملاحظة الآتي:

1- إن عدد كبير من سيارات الشحن المحملة كان مكان نهايتها مدينة براك حيث بلغ عددها 16 سيارة تمثل ما يقارب نصف عدد السيارات الداخلة، وهذا يدل على أهمية المدينة في الإقليم من جهة وعلى حجمها السكاني الكبير الذي يحتاج إلى نسبة كبيرة من المواد التي ترد على الإقليم عبر هذا المدخل من جهة أخرى.

2- تأتي مدينة برقي في المرتبة الثانية على الرغم من بعدها عن مدينة براك، وبلغ عدد سيارات الشحن التي قصدتها حوالي 4 سيارات، وهذا يدل على الأهمية التي اكتسبتها هذه المدينة بعد نقل مقر الشعبية إليها وحاجتها للعديد من المواد والمنتجات لمواجهة متطلباتها.

3- جاءت تامزواة في المرتبة الثالثة بعدد 3 سيارات شحن نتيجة لقربها من مدينة براك من جهة وحجمها السكاني المتزايد من جهة أخرى.

4- احتلت كل من القرصة ومحروقة والزوية وأقر المرتبة الرابعة بعدد 2 سيارة لكل منها.

5- في حين جاءت في المرتبة الأخيرة كل من ونزريك وإدري بعدد سيارة واحدة فقط وهذا يعود إلى بعد هاتين المدينتين عن مدينة براك.

أوزان الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الخارجة:

كما لاحظنا في حالة الدخول، نجد أن أوزان الحمولة الفعلية لسيارات الشحن الخارجة عبر هذا المدخل لا تختلف عن أوزان الحمولة الفعلية للسيارات الداخلة وهذا يظهر بوضوح في الشكل (6) التالي.

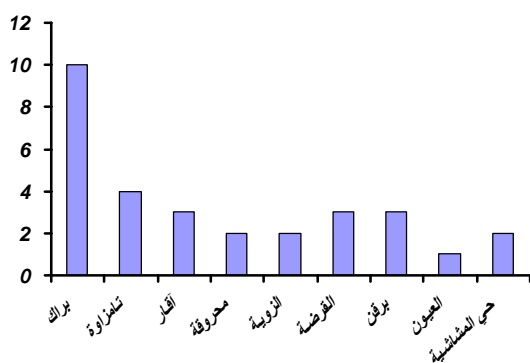
بـ 20.2% من إجمالي الحمولة الخارجة، وإذا كانت الحبوب تنقل من مشروع الدبوات إلى المدن الشمالية فإن المواد الغذائية تنقل إلى مراكز عمرانية تقع في شرق الإقليم مثل أشكدة وقيرة.

3- جاءت في المرتبة الأخيرة بقية الأنواع بنسبة تقدر بـ 6.6% لكل واحدة منها وهذه تتمثل في الخرقة والحيوانات وجريد النخيل وفسائل النخيل والتمور ومواد التموين، وبعض هذه المواد يأخذ طريقه نحو المدن في شمال البلاد منها على سبيل المثال الخرقة والحيوانات والتمور والبقية تنقل إما للمراكز العمرانية في شرق الإقليم وإما للمراكز العمرانية في فزان ولا سيما مدينة سبها حيث تعتبر هذه المدينة مكان نهاية رحلات سيارات الشحن التي تنقل جريد النخيل الذي يستغل في تسييج المزارع هناك.

التوزيع الجغرافي للحمولة الخارجة:

أ- أماكن بداية الحمولة الخارجة:-

تتعدد أماكن البداية (نقاط الانطلاق) لسيارات الشحن التي تنقل هذه المنتجات وهذا ما يمثله الشكل (9) التالي.



الشكل (9) أماكن بداية سيارات الشحن المحملة الخارجة
المصدر: من عمل الباحث

بالنظر إلى الشكل السابق يتضح الآتي:

1- إن مدينة براك تمثل نقطة الانطلاق لعدد كبير من سيارات الشحن المحملة بعدة أنواع من المنتجات كالأعلاف والخضراوات وجريد النخيل وفسائله وغيرها، ويبلغ عدد الرحلات التي انطلقت منها 10 رحلات.

2- تأتي تامزاوة في المرتبة الثانية كنقطة انطلاق لسيارات الشحن المحملة وبلغ عددها 4 سيارات وهي مصدر للخضراوات بالإضافة إلى مواد التموين حيث توجد بها المخازن الخاصة بهذه المواد.

3- تحتل كل من آقار وبرقان والقرصة المرتبة الثالثة بعدد 3 رحلات لكل منها وتكون نقطة انطلاق لعدد من

في مدينة براك أو في المدن والقرى الواقعة إلى الغرب منها، وفي المقابل لم تجد حمولة بديلة، وإما أنها سيارات شحن تحركت من داخل الإقليم أو من داخل مدينة براك نحو المدن الشمالية أو مدينة سبها من أجل استجلاب مواد أو منتجات يحتاجها إقليم وادي الشاطئ.

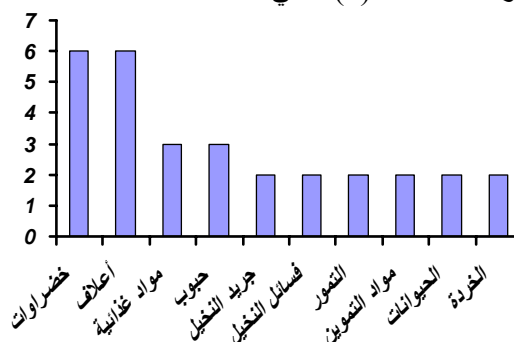
2- يلي ذلك سيارات الشحن التي تنقل حمولة لا تزيد عن 1.5 طن وبلغت نسبتها 31.7% وهذه في الغالب محملة بالأعلاف والخضراوات والحيوانات الحية والتمور والمواد الغذائية وهذه الأخيرة تنقل من مدينة براك نحو محلات تجارة القطاعي في كل من أشكدة وقيرة.

3- تأتي سيارات الشحن التي حملتها تزيد عن 3 أطنان وهي في الغالب سيارات الشحن الثقيل التي تنقل الخرقة والأعلاف والحبوب، وبلغت نسبتها 15%.

4- احتلت سيارات الشحن التي تتراوح حمولتها ما بين 3-1.6 طن المرتبة الأخيرة وتقدر نسبتها بـ 3.3% وهي محملة بالأعلاف والخضراوات وجريد النخيل ومواد التموين.

أنواع الحمولة الخارجة:

نظرا لسيادة النشاط الزراعي وقلة مساهمة النشاط الصناعي في اقتصاد الإقليم، فإن معظم المنتجات التي تدخل ضمن عملية الشحن هي منتجات زراعية، وهذا ما يوضحه الشكل (8) التالي.



الشكل (8) أنواع الحمولة الخارجة
المصدر: من عمل الباحث

بالنظر إلى الشكل السابق يتضح ما يلي:

1- إن المنتجات الزراعية هي أهم منتجات الإقليم التي تنقل إلى الأقاليم التي تحتاجها لا سيما في منطقة الحمادة ومدن الشمال، وأهم هذه المنتجات الخضراوات والأعلاف حيث مثلت مع بعضها 40.2% من إجمالي الحمولة الخارجة، وإذا كانت الأعلاف تنقل نحو الشمال فإن معظم الخضراوات تنقل إلى سوق مدينة سبها.

2- تأتي كل من الحبوب والمواد الغذائية في المرتبة الثانية بنسبة إجمالية تقدر

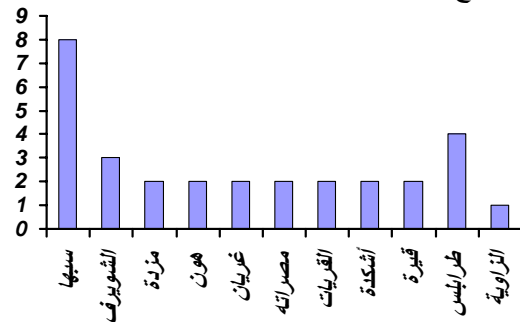
الرحلات التي تنقل المنتجات الزراعية كالأعلاف والحبوب.

4- احتلت كل من محروقة والزوية وحى المشاشية المرتبة الرابعة بعدد رحلتين لكل منها، وهي تساهم أيضا بالمنتجات الزراعية.

5- تأتي في المرتبة الأخيرة العيون بعدد رحلة واحدة.

ب - أماكن نهاية الحمولة الخارجة:-

تتعدد أماكن نهاية الرحلات الخارجة من المدخل الشرقي لمدينة براك وإن كان قسما منها يتجه نحو المراكز العمرانية في شمال البلاد، والشكل (10) التالي يوضح ذلك.



الشكل (10) أماكن نهاية سيارات الشحن المحملة الخارجة المصدر: من عمل الباحث

من الشكل السابق يتضح ما يلي:

1- تأتي مدينة سبها في المركز الأول بعدد 8 سيارات وهذا يدل على العلاقة القوية التي تربط بين مدينة سبها وإقليم وادي الشاطئ بصفة عامة ومدينة براك بصفة خاصة نتيجة لقربهما من بعض، ولهذا نجد العديد من المنتجات تكون أماكن نهايتها مدينة سبها باعتبارها السوق الإقليمي الأول في إقليم فزان.

2- تحتل مدينة طرابلس المرتبة الثانية بعدد 4 سيارات وهذا ليس بغريب باعتبارها عاصمة الدولة وأكبر مدنها وحاجتها لبعض المنتجات الزراعية كالخضراوات.

3- تأتي الشويرف في المرتبة الثالثة بعدد 3 سيارات وهذا يعود إلى العلاقات القوية التي تربط سكان هذه المدينة بإقليم وادي الشاطئ بالإضافة إلى حاجتها لعدة منتجات زراعية أهمها الأعلاف.

4- تأتي كل من مزدة وهون وغريان ومصراته والقريات وأشكدة وقبرة في المرتبة الرابعة بعدد سياراتين لكل منها.

5- تأتي مدينة الزاوية في المرتبة الأخيرة بعدد سيارة واحدة ولعل لبعدها المسافة بين المنطقتين ولاكتفاء منطقة الزاوية من المنتجات الزراعية دورا في هذه النسبة المتدنية.

النتائج

كسيارة خاصة تنقل مالکها إلى مقر عمله أو تنقل أفراد أسرته كما أن البعض يستخدمها في نقل الركاب.

3- اختلاف طبيعة السلع والبضائع المنقولة عبر هذا المدخل حيث تتمثل السلع الداخلة في الوقود والآلات والمواد الغذائية والمواد المنزلية والكهربائية، في حين تتمثل المواد الخارجة في المنتجات الزراعية لا سيما الخضراوات والأعلاف.

4- خلقت حركة سيارات الشحن نوع من التفاعل بين إقليم وادي الشاطئ والأقاليم الأخرى في ليبيا سواء في الجنوب أو في الشمال الغربي.

تمثلت نتائج هذه الدراسة في النقاط التالية:

1- تعدد الأوزان الفعلية لسيارات الشحن التي تتحرك عبر هذا المدخل في حالتي الدخول والخروج، فهناك سيارات الشحن الخفيف والمتوسط والثقيل وإن كانت سيارات الشحن الخفيف ذات الحمولة التي لا تتجاوز 1.5 طن هي الأكثر حركة عبر هذا المدخل.

2- إن سيارات الشحن الفارغة التي تتحرك عبر هذا المدخل تمثل ظاهرة واضحة ولا سيما بالنسبة لسيارات الشحن الخفيف بسبب قلة الحمولة خصوصا في حالة الخروج هذا من جهة ومن جهة أخرى استخدام هذا النوع من السيارات في أغراض أخرى أهمها استخدامها

الهوامش والمراجع

3- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة قاريونس في مدينة إجدابيا للعام الجامعي 1977 - 1978.

4- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة قاريونس في مدينة البيضاء للعام الجامعي 1982 - 1983.

1- أبو القاسم محمد العزابي الطرق والنقل البري المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان والمطابع، طرابلس، 1981، ص 229 - 261.

2- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة قاريونس في مدينة مصراته للعام الجامعي 1976 - 1977.

- 5- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة قار يونس في مدينة غدامس للعام الجامعي 1983 - 1984.
- 6- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة قار يونس في مدينة مرزق للعام الجامعي 1986 - 1987.
- 7- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة سبها في مدينة غات للعام الجامعي 1989 - 1990.
- 8- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة سبها في مدينة أبارى للعام الجامعي 1994 - 1995.
- 9- الدراسة الحقلية لطلبة السنة الرابعة بقسم الجغرافيا / كلية الآداب جامعة سبها في مدينة سبها للعام الجامعي 2002 - 2003.
- 10- فضل إبراهيم الأجواد براك القديمة دراسة إقليمية المركز العربي لأبحاث الصحراء وتنمية المجتمعات الصحراوية، مرزق، 1996، ص 29.
- 11- فضل إبراهيم الأجواد المدخل إلى جغرافية النقل جامعة سبها الإدارة العامة للمكتبات والنشر، سبها، 1998، ص 45.
- 12- محمد خميس الزوكة جغرافية النقل دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 68.
- 13- أبو القاسم محمد العزابي الطرق والنقل البري مرجع سابق، ص 247.
- 14- المرجع نفسه، ص 245.
- 15- الدراسة الحقلية الخاصة بهذه الدراسة والتي قام بها الباحث في يوم الأحد 2004/10/18 ف.