ISSN 25185985

مجلة أبحاث

ABHAT JOURNAL

دورية علمية محكمة نصف سنوية تصدر عن كلية الآداب جامعة سرت - ليبيا

جامعة سرت: ص.ب 674 سرت -ليبيا
Tel: +218 54 5260361
Email: Abhat@su.edu.ly

18

مجلة أبحاث

مجلة علمية محكمة نصف سنوية
تصدر عن كلية الآداب - جامعة سرت - ليبيا
العدد الثامن عشر، سبتمبر 2021 م

المشرف العام

د. فرحـه مفتاح عبد الله

رئيس التحرير

د. صلاح محمد اجبارة

أعضاء هيئة التحرير

د. لطيفة عمر عبد السلام
د. حنان مفتاح شعبان
أ. إبراهيم محمد فرج
أ. سالم محمد درياق

المراجعة اللغوية
د. فوزية عبد الحفيظ الواسع

الهيئة الاستشارية

د. حسن مسعود أبو مدينة
د. محمد الساعدي أصبيع
د. محمد عمر رمضان
د. سعد عمر عبد العزيز

توجه جميع المراسلات باسم رئيس هيئة التحرير لمجلة أبحاث عبر العناوين الآتية

جامعة سرت: ص.ب 674 سرت-ليبيا

Tel: +218 54 5260361

Email: Abhat@su.edu.ly

http://journal.su.edu.ly/index.php/ABHAT/index

مجلة أبحاث

مجلة علمية محكمة نصف سنوية
تصدر عن كلية الآداب - جامعة سرت

ABHAT JOURNAL

FACULTY OF ARTS SIRTE UNIVERSITY LIBYA

دار الكتب الوطنية
بنغازي - ليبيا

رقم الإيداع القانوني

2015 / 393م

رقم الايداع الدولي

ISSN 2518 5985

حقوق الطبع والنشر محفوظة لجامعة سرت

جميع البحوث والآراء التي تنشر في المجلة لا تعبّر إلا عن وجهة نظر أصحابها، ولا تعكس بالضرورة رأي هيئة تحرير المجلة.

العدد الثامن عشر، سبتمبر 2021 م

شروط النشر:

- تعنى المجلة بنشر البحوث في مجال العلوم الانسانية والاجتماعية.
- لغة المجلة هي اللغة العربية، كما تقبل المجلة بحوثاً في تخصص اللغتين الانجليزية والفرنسية.
- يجب ألا يكون البحث قد سبق نشره أو الدفع به لأية مطبوعة أخرى أو مؤتمر علمي.
- أن يكون للبحث ملخص بالغة التي كتب بها لا يتجاوز 250 كلمة وعدد من الكلمات المفتاحية لا تتجاوز 5 كلمات.
- أن تكون للبحث مقدمة تثار فيها الإشكالية التي يرغب الباحث في تناولها بالدراسة والتحليل، وكذلك تحتوي على أهمية البحث وأهدافه وفروضه والمناهج المتبعة في البحث العلمي.
- أن يكون العمل ذا قيمة علمية (يتم تحديدها من قبل لجنة علمية مختصة).
- أن يكون البحث مراعياً للأصول العلمية في البحث العلمي والتوثيق.
- ينبغي ألا تزيد عدد صفحات البحث عن (30) صفحة.
- يطبع متن البحث بحجم (14) وبخط (Traditional Arabic) للبحوث باللغة العربية، و(Times New Roman) للبحوث باللغة الانجليزية والفرنسية.
- تعطى الاقتباسات والتعليقات والهوامش أرقاماً مسلسلة في متن البحث.
- تلحق الهوامش بآخر البحث بحجم (12)، على النحو الآتي: اسم المؤلف، عنوان الكتاب، دار النشر، الطبعة، مكان النشر، سنة النشر، الصفحة.
- تخضع البحوث التي ترد إلى المجلة للتقييم من قبل أساتذة متخصصين، وذلك وفقاً للأسس المتبعة. وقد يعاد البحث إلى كاتبه لإجراء بعض التعديلات النهائية حسب رأي المقيمين.
- على الباحث اللإلتزام بالتعديلات المطلوبة سواءً كانت من لجان التحكيم أو لجان التدقيق اللغوي أو لجان المراجعة الفنية والإخراج.
- يرسل البحث على البريد الإلكتروني للمجلة Abhat@su.edu.ly أو يقدم على قرص مضغوط (CD) إلى مقر المجلة بكلية الآداب بجامعة سرت. بصيغة word ونسخة بصيغة pdf

- يكتب الباحث اسمه، وبريده الإلكتروني ورقم هاتفه وجهة عمله، وعنوان البحث على واجهة البحث.
- يرفق مع البحث السيرة الذاتية للباحث للمرة الأولى.
- البحوث المقدمة إلى المجلة لا ترد إلى أصحابها سواء أُنشرت أم لم تنشر.
- ترسل إلى صاحب البحث المنشور نسخة من العدد الذي نشر فيه البحث. إذا كان الإصدار ورقي.
- يشترط في قبول البحوث التزامها بالشروط السابقة.

2021م

المحتويات

عنوان البحث	الصفحة
الأثر الفني لأسلوب الشرط في تشكيل الصورة البلاغية د. خالد إبراهيم أحمد أبو النجا	**37-9**
واقع ممارسة عمليات إدارة المعرفة وأثرها في تحقيق الأداء المؤسسي المتميز لدى اعضاء هيئة التدريس بأكاديمية الدراسات العليا فرع إجدابيا د. سليمان مفتاح الشاطر/ أ. نصر إدريس عبد الكريم/أ.خالد محمد فرج	**67-38**
اتجاهات الشباب الليبي نحو الهجرة غير الشرعية "دراسة ميدانية ببلدية حي الأندلس، طرابلس" د. نجية علي عمر الهنشيري	**91-68**
الحملة الإيطالية على فزان 1913م–1914م أ. عائشة الجروشي علي	**112-92**
الخمريات عند ابن زيدون أ. مرعي أرحومة جمعة الجالي	**134-113**
مبادئ دعوة الرسول – صلى الله عليه وعلى آله وسلم – كما تقررها سورة الأنبياء دراسة موضوعية أ. م. د. حسن ناصر أحمد سرار/أ. م. د. أحمد محمد قاسم مذكور	**165-135**
المنهج العلمي عند عبد الرحمن بن خلدون في دراسة التاريخ " أسسه ومصادره ونتائجه والنقد الموجه له" د. إسماعيل سالم فرحات/أ. سليمان محمد قرقد	**192-166**
المستشرقون وموثوقية النص القرآني ريجيس بلاشير في كتابه (القرآن نزوله وتدوينه وترجمته وتأثيره) أنموذجاً د. سوف أبو القاسم الرحيبي/أ. علي يوسف خليفة لقع	**213-193**
الساكنة والسكن في عمالة وهران أثناء الاحتلال الفرنسي (1870–1939) د. بختاوي خديجة	**240-214**
سياسة الدولة العباسية مع الإمارة الأموية في الأندلس (138 هـ–232 هـ / 755 م–846م) د. امبارك محمد فرج	**261-241**

المحتويات

عنوان البحث	الصفحة
مستوى الأخلاقيات الطبية المهنية لدى أعضاء هيئة التدريس وطلبة الامتياز بالكليات الطبية بجامعة سرت د. عبد الحكيم سعد غيث/أ. نزهة أغنيوة الصغير/ أ. مفتاح علي مفتاح	281-262
الإعلام والتنمية التأثير والتأثر والأدوار المتبادلة د. المبروك محمد أبو القاسم/ د. أحمد عمر جبريل	308-282
دراسة تحليلية لبعض الظواهر الأسلوبية في قصيدة " وقفٌ عليها الحبُ" للشاعر الليبي الراحل د. خليفة محمد التليسي د. محمد أبوشعالة صالح/ أ. إبراهيم الصديق احرير	331-309
توجيه علل البناء والحذف عند الهرْميّ في كتابه: المحرر في النحو د. عبد الله راجحي محمد غانم/ د. يوسف حسن حسن العجيلي	366-332
الصورة الذهنية للهجرة والمهاجرين غير الشرعيين بالمجتمع الليبي دراسة وصفية بالجنوب الليبي. د. يوسف محمد أبوالقاسم الصيد/ د. منيرة محمد فرج التويب	394-367
الرّحلات العلميّة الأندلسيّة إلى مصر (ما بين القرنين الثّالث والخامس الهجريّين) أ. صالح الفيتوري امهلهل/ أ. محمد محمد المسعودي	415-395
دوافع وأثار الاستهلاك التفاخري: "رؤية سوسيولوجية " دراسة تطبيقية على عينة من الأسر بمدينة طبرق د. محمد شعيب محمد عقوب	443-416
التحليل الجغرافي لأثر العوامل الجغرافية على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري د. حسين مسعود أبومدينة	471-444
الأسس العامة لفلسفة هوبز السياسية (دراسة تحليلية) أ.نعيمة أبو القاسم الجابري	493-472
الضغوط النفسية لدى أولياء أُمور أطفال اضطراب طيف التوحد (أطفال اضطراب طيف التوحد بمركز فزان نموذجا) د. نادية علي المهدي عبدالنبي	520-494
Enhancing Libyan EFL Undergraduate Students' Awareness of Mobile Applications for Learning English in the English Department at Sirte University Sumaia.O.Alzarga/ Mabroka.M.Bleed/ Telees.A.Rajab	546-521

الافتتاحية

بِسْمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحْمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

الحمد لله رب العالمين عليه نتوكل وبه نستعين، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، وعلى آله وصحبه أجمعين.

تستمر معركة الفكر والوعي التي يخوضها فرسان الكلمة، لأجل الوصول إلى أعمال علمية قيّمة، تُميط اللثام عن جهل، فترسم طريقاً وتُنيرُ درباً، فالبحث عن الحقيقة العلمية ليست بالأمر الهيّن، يخوض فيها الكاتب صراعاً فكرياً قاسياً تكون نتائجه عملاً علمياً يمكّنه من امتلاك زمام المعرفة، إلا أن ذلك الجهد يظل صامتاً ما لم يجد طريقه إلى النشر.

مجلة أبحاث تسير بخطى ثابتة مستمرة في إرساء ثوابت النشر العلمي المحكّم، وتساهم بعناية في في إظهار تلك الأعمال، حيث شمل هذا العدد واحد وعشرون بحثاً في رؤى متعددة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، تضمنت قيماً علمية عالية، حتماً سيكون لها دوراً فاعلاً في خلق مجتمع المعرفة وستساهم في سمو المجتمع وتبوؤه مكانة علمية متقدمة.

خلال هذا العدد أيضاً سنستمر في تضمين شهادات معامل التأثير العربي Arcif التي تحصّلت عليها مجلة أبحاث خلال الأعوام 2020/2019/2018م، ويأتي هذا التضمين دعماً لأولئك البحّاث الذين اختاروا مشكورين نشر أعمالهم العلمية والفكرية عبر مجلة أبحاث.

سنستمر في قبول ملاحظاتكم وآراءكم أيضاً والعمل بها؛ قصد الرفع من الفاعلية المحلية، والإقليمية، والدولية للمجلة، وتحسين جودة الآداء، مجددين شكرنا لكل البحّاث الذين اختاروا مجلة أبحاث لنشر إنتاجهم الفكري. وإلى كل المحكّمين الذين تكبّدوا عناء تقييم تلك البحوث.

كما أود أنْ أتقدم بجزيل الشكر ووافر الامتنان للسّادة أعضاء هيئة التحرير وللسّادة أعضاء الهيئة الاستشارية، ولفريق التدقيق اللغوي بالمجلة والسّادة بمركز التوثيق والمعلومات، لجهودهم الحثيثة في دعم الانتاج المعرفي عبر تجويد العمل بمجلة أبحاث.

السَّلاَمُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللهِ وَبَرَكَاتُهُ

رئيس هيئة التحرير

01 سبتمبر 2021م

التاريخ: 2018-12-27

الرقم: L18/0244 IF

سعادة أ. د. رئيس تحرير مجلة أبحاث المحترم

جامعة سرت / دولة ليبيا

تحية طيبة وبعد،،،

نتقدم إليكم بفائق التحية والتقدير، و تهديكم أطيب التحيات وأسمى الأماني.

يسر قاعدة البيانات العربية الرقمية " **معرفة** " للمحتوى العلمي إعلامكم بأنها قد أطلقت **معامل التأثير و الاستشهاد العربي** " **ارسيف Arcif** " **Arab Citation & Impact Factor**. في 16 ديسمبر 2018، في عمّان – المملكة الأردنية الهاشمية.

وكما هو معلوم أن معامل التأثير لمجلة علمية (أكاديمية) أو بحثية، هو مقياس يستخدم للإشارة للأهمية النسبية للمجلات العلمية المحكمة و تأثيرها ضمن مجال حقلها، و يعكس مدى ارتباط الأبحاث الجديدة بالأبحاث التي نشرت سابقاً في تلك المجلة، والاستشهاد بها ضمن فترة زمنية معينة.

ومن الجدير بالذكر بأن قاعدة "**معرفة**" قامت بالعمل على جمع ودراسة بيانات ما يزيد عن **4000** عنوان مجلة عربية علمية أو بحثية في مختلف التخصصات، منشورة باللغة العربية، أو الإنكليزية أو الفرنسية أو متعددة اللغات، والصادرة عن أكثر من **1400** هيئة علمية أو بحثية في **20** دولة عربية، (باستثناء دولة جيبوتي وجزر القمر لعدم توفر البيانات) . ونجح منها **362** مجلة علمية فقط لتكون معتمدة ضمن معايير معامل التأثير و الاستشهاد العربي " **ارسيف Arcif** " في تقرير **عام 2018**.

وبهذا الخصوص يسر قاعدة بيانات "**معرفة**" إعلامكم بأن **مجلة أبحاث** الصادرة عن **جامعة سرت ، قد نجحت بالحصول على معايير اعتماد معامل التأثير و الاستشهاد العربي** " **ارسيف Arcif** " المتوافقة مع المعايير العالمية، والتي يبلغ عددها ما يزيد عن (31 معياراً)، وللاطلاع على هذه المعايير يمكنكم الدخول إلى الرابط التالي: http://e-marefa.net/arcif/criteria/

و كان معامل تأثير " **ارسيف Arcif** " لمجلتكم لسنة 2018 **(لم نرصد أية استشهادات)**، على أمل حصول مجلتكم على معامل تأثير متقدم في تقرير 2019

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

أ.د. سامي الخزندار

رئيس مبادرة معامل التأثير و الاستشهاد العربي

" ارسيف Arcif"

التاريخ: 2019-10-13

الرقم: L19/475 ARCIF

سعادة أ. د. رئيس تحرير مجلة أبحاث المحترم

جامعة سرت، كلية الآداب / ليبيا

تحية طيبة وبعد،،،

نتقدم إليكم بفائق التحية والتقدير، و نهديكم أطيب التحيات وأسمى الأماني.

يسر **معامل التأثير والاستشهادات المرجعية للمجلات العلمية العربية (ارسيف – ARCIF)**، أحد مبادرات قاعدة بيانات "**معرفة**" للإنتاج والمحتوى العلمي، إعلامكم بأنه **قد أطلق تقريره السنوي الرابع** للمجلات للعام ٢٠١٩، خلال الملتقى العلمي "**مؤشرات الإنتاج والبحث العلمي العربي والعالمي في التحولات الرقمية للتعليم الجامعي العربي**" بالتعاون مع الجامعة الأمريكية في بيروت بتاريخ ٣ أكتوبر ٢٠١٩.

يخضع معامل التأثير "ارسيف Arcif" لإشراف "مجلس الإشراف والتنسيق" الذي يتكون من ممثلين لعدة جهات عربية ودولية: (مكتب اليونيسكو الإقليمي للتربية في الدول العربية ببيروت، لجنة الأمم المتحدة لغرب اسيا (الإسكوا)، مكتبة الاسكندرية، قاعدة بيانات معرفة ،جمعية المكتبات المتخصصة العالمية/ فرع الخليج). بالإضافة للجنة علمية من خبراء وأكاديميين ذوي سمعة علمية رائدة من عدة دول عربية وبريطانيا.

ومن الجدير بالذكر بأن معامل " **ارسيف Arcif** " قام بالعمل على جمع ودراسة و تحليل بيانات ما يزيد عن (٤٣٠٠) عنوان مجلة عربية علمية أو بحثية في مختلف التخصصات، والصادرة عن أكثر من (١٤٠٠) هيئة علمية أو بحثية في (٢٠) دولة عربية، (باستثناء دولة جيبوتي وجزر القمر لعدم توفر البيانات). ونجح منها (٤٩٩) مجلة علمية فقط لتكون معتمدة ضمن المعايير العالمية لمعامل "**ارسيف Arcif**" في تقرير **عام ٢٠١٩** .

ويسرنا تهنئتكم وإعلامكم بأن مجلة أبحاث الصادرة عن جامعة سرت، كلية الآداب، **قد نجحت بالحصول على معايير اعتماد معامل "ارسيف Arcif"** المتوافقة مع المعايير العالمية، والتي يبلغ عددها ٣١ معياراً، وللاطلاع على هذه المعايير يمكنكم الدخول إلى الرابط التالي:
http://e-marefa.net/arcif/criteria/

و كان معامل "**ارسيف Arcif** " لمجلتكم لسنة ٢٠١٩ **(لم نرصد أية استشهادات)**، و صنفت في تخصصها ضمن الفئة (الرابعة Q4).

و نأمل حصول مجلتكم على معامل تأثير متقدم في تقرير عام ٢٠٢٠.

و بإمكانكم الإعلان عن نجاحكم في الحصول على معايير اعتماد معامل "**ارسيف Arcif**" العالمية سواء على موقعكم الإلكتروني، أو على مواقع التواصل الاجتماعي، و كذلك الإشارة في النسخة الورقية لمجلتكم إلى معامل "**ارسيف Arcif**" الخاص بمجلتكم.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

أ.د. سامي الخزندار

رئيس مبادرة معامل التأثير

" ارسيف Arcif"

معامل التأثير والاستشهاد العربي Arcif Arab Citation & Impact Factor

التاريخ: 2020-10-24

الرقم: L20/310 ARCIF

المحترم سعادة أ. د. رئيس تحرير مجلة أبحاث
جامعة سرت، كلية الآداب، سرت/ ليبيا
تحية طيبة وبعد،،،

يسر **معامل التأثير والاستشهادات المرجعية للمجلات العلمية العربية (ارسيف – ARCIF)**، أحد مبادرات قاعدة بيانات "**معرفة**" للإنتاج والمحتوى العلمي، إعلامكم بأنه قد **أطلق التقرير السنوي الخامس للمجلات للعام 2020**.

يخضع معامل التأثير "ارسيف Arcif" لإشراف "مجلس الإشراف والتنسيق" الذي يتكون من ممثلين لعدة جهات عربية ودولية: (مكتب اليونيسكو الإقليمي للتربية في الدول العربية ببيروت، لجنة الأمم المتحدة لغرب اسيا (الإسكوا)، مكتبة الاسكندرية، قاعدة بيانات معرفة، جمعية المكتبات المتخصصة العالمية/ فرع الخليج). بالإضافة للجنة علمية من خبراء وأكاديميين ذوي سمعة علمية رائدة من عدة دول عربية وبريطانيا.

ومن الجدير بالذكر بأن معامل "**ارسيف Arcif**" قام بالعمل على فحص ودراسة بيانات ما يزيد عن **(5100)** عنوان مجلة عربية علمية أوبحثية في مختلف التخصصات، والصادرة عن أكثر من **(1400)** هيئة علمية أو بحثية في **(20)** دولة عربية، (باستثناء دولة جيبوتي وجزر القمر لعدم توفر البيانات). ونجح منها **(681)** مجلة علمية فقط لتكون معتمدة ضمن المعايير العالمية لمعامل "**ارسيف Arcif**" في تقرير **عام 2020**.

ويسرنا تهنئتكم وإعلامكم بأن **مجلة أبحاث** الصادرة عن **جامعة سرت، كلية الآداب، ليبيا قد نجحت بالحصول على معايير اعتماد معامل** "**ارسيف Arcif**" المتوافقة مع المعايير العالمية، والتي يبلغ عددها **(31) معياراً**، وللاطلاع على هذه المعايير يمكنكم الدخول إلى الرابط التالي: http://e-marefa.net/arcif/criteria/

و كان معامل "**ارسيف Arcif**" لمجلتكم لسنة 2020 **(0.037)**. مع العلم أن **متوسط معامل أرسيف** في **تخصص العلوم الإنسانية (متداخلة التخصصات)** على المستوى العربي كان **(0.076)**، وقد صنفت مجلتكم في هذا التخصص ضمن الفئة (الثانية Q2) وهي الفئة الوسطى المرتفعة.

و بإمكانكم الإعلان عن هذه النتيجة سواء على موقعكم الإلكتروني، أو على مواقع التواصل الاجتماعي، و كذلك الإشارة في النسخة الورقية لمجلتكم إلى معامل "**ارسيف Arcif**" الخاص بمجلتكم.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام و التقدير

أ.د. سامي الخزندار
رئيس مبادرة معامل التأثير
"ارسيف Arcif"

التحليل الجغرافي لأثر العوامل الجغرافية على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري

د. حسين مسعود أبومدينة
كلية الآداب/جامعة سرت/ ليبيا
abomadina@su.edu.ly

الملخّص:

تناول هذا البحث بالدراسة أثر العوامل الجغرافية على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري، كأحد موضوعات جغرافية النقل؛ وذلك بهدف التعرف على العوامل الطبيعية والبشرية التي كانت سبباً في نشأة الميناء وتشغيله، وما الأسباب التي حالت دون اكتمال بنية الميناء؟ حيث استخدم الباحث المنهج التاريخي لمعرفة العوامل التي كانت سبباً في نشأة الميناء وعدم اكتماله، كما استخدم المنهج الوصفي لعرض وتحليل مكونات الميناء وتجهيزاته، والمنهج الموضوعي الذي يعنى بدراسة الظاهرة ومكوناتها والعوامل الجغرافية المؤثرة عليها وتأثيرها على الظاهرات الأخرى. وقد خلص الباحث إلى مجموعة من النتائج منها:

- أهمية الموقع الجغرافي لميناء سرت.
- إنَّ التيارات البحرية هي أكثر العوامل الطبيعية أثراً على تشغيل الميناء، حيث تحمل معها كميات كبيرة من الرمال والأعشاب البحرية، والتي ترسبها عند مدخل الميناء.
- إنَّ للرياح أثر واضح على تخطيط وتشغيل الميناء، حيث أنها المسبب الرئيس للأمواج، ولهذا تم الأخذ في الاعتبار اتجاه الرياح وسرعتها عند بناء حواجز كسر الأمواج ومدخل الميناء.
- إنَّ اختيار الموضع الذي نشأ عليه الميناء كان بقرار إداري، كما اتضح أن عدم استقرار رأي السلطات العليا في الدولة الليبية على وظيفة الميناء، هي التي حالت دون اكتمال الميناء في موعدة.

الكلمات المفتاحية: ميناء سرت التجاري، مورفولوجية الميناء، جغرافية النقل، ظهير الميناء.

المقدمة:

تتعدد الوظائف التي تقوم بها الموانئ البحرية وفق تفاعل عاملين رئيسين هما: العامل الجغرافي والمتمثل بصفة خاصة في الموقع، والعامل الاقتصادي المتمثل في طبيعة الظهير[1] (Hinter land) ومدى اتساعه وثقله السكاني والاقتصادي، لذلك تصنف الموانئ إلى: موانئ التجارة، وموانئ الصناعة، وموانئ الصيد، وموانئ التموين والإمداد، وموانئ العبور...، ويعنى هذا البحث بدراسة أحد الموانئ الليبية ألا وهو ميناء سرت التجاري.

وعادة ما تركز الدراسات الجغرافية للموانئ على دراسة أثر **العوامل الطبيعية والبشرية** على قيام الميناء واختيار موضعه، وكذلك أثر تلك العوامل على تشغيله وتطوره، ولهذا سيركز هذا البحث على دراسة **العوامل الطبيعية لميناء سرت التجاري** المتمثلة في الموقع والموضع والظروف البحرية والمناخية، وكذلك **العوامل البشرية للميناء**، والتي من أبرزها السكان، وطرق النقل والمواصلات، والنشاط الاقتصادي في منطقة الظهير، كما سوف نتناول وبشكل مختصر هيكل الميناء ومكوناته أو ما يعرف بمورفولوجية الميناء، وينتهي البحث بخاتمة تضم أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها الباحث.

أولاً: الإطار المنهجي للبحث:

1- مشكلة البحث:

يمكن تحديد مشكلة البحث في التساؤلات الآتية:

1- ما العوامل الجغرافية الطبيعية الأكثر تأثيراً على نشأة الميناء وتشغيله مستقبلاً؟

2- ما العوامل البشرية التي كانت سبباً في نشأة الميناء، وحالت دون اكتمال الميناء وتشغيلة؟

2- أهداف البحث:

يسعى البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

1- توضيح دور العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية في نشأة الميناء وتشغيله.

2- التعرف على هيكل الميناء ومنشآته ومدى ملائمتها لوسائل النقل البحري الحديثة.

3- أهمية البحث:

تكمن أهمية دراسة ميناء سرت لعدم وجود دراسات جغرافية عن الميناء؛ ولذلك فإن هذه البحث سوف يسلط الضوء على ميناء سرت الذي يعد بارقة أمل لتنمية القاعدة الاقتصادية بمدينة سرت ومجاوراتها، وسوف يقدم بيانات مهمة عن مكونات الميناء وتأثير الظروف الطبيعية والبشرية على الميناء، مما قد يحفز الإدارة المحلية للإسراع لاستكمال الميناء ليسهم في تنمية المدينة ورخائها. كما أن مثل هذه الدراسات تبرز دور الجغرافي في دراسة النقل البحري ومشكلاته، ومحاولة تقديم المقترحات والتوصيات التي قد تخفف من حدة تلك المشكلات.

4- الفروض:

1- الظروف البحرية وبخاصة التيارات البحرية والأمواج هي الأكثر تأثيراً على تشغيل الميناء.

2- عدم استقرار رأي الإدارات العليا بالدولة الليبية على وظيفة الميناء كانت سبباً في عدم اكتمال الميناء وتشغيله خلال الفترة من 1998-2011م.

5- منهجية البحث:

نظراً لطبيعة علم الجغرافية المركبة اتبع الباحث عدد من المناهج في هذا البحث، والتي بدورها تعطينا رؤية أكثر تكاملاً ووضوحاً للموضوع، فقد استخدم المنهج التاريخي لمعرفة العوامل التي كانت سبباً في نشأة الميناء وعدم اكتماله، كما استخدم المنهج الوصفي لعرض وتحليل مكونات الميناء وتجهيزاته، والمنهج الموضوعي الذي يعنى بدراسة الظاهرة ومكوناتها والعوامل الجغرافية المؤثرة عليها وتأثيرها على الظاهرات الأخرى.

6- الدراسات السابقة:

على الرغم من كثرة الدراسات الجغرافية عن الموانئ الليبية والعربية، إلا أن ميناء سرت التجاري لم تتم دراسته دراسة جغرافية، وإنما نفذت عدد من الدراسات الفنية لوضع تصاميم لإنشاء الميناء وتحويره من قبل الشركات الاستشارية الأجنبية[2]، ولهذا سوف نذكر فيما يأتي بعض الدراسات الجغرافية للموانئ العربية والليبية على سبيل المثال لا الحصر[3]: دراسة محمد الرويثي عن الموانئ السعودية على البحر الأحمر دراسة في الجغرافيا الاقتصادية (1981م)، ودراسة حسن السيد عن ميناء الإسكندرية دراسة في جغرافية النقل البحري (1982م)، ودراسة أحمد الزاملي عن الموانئ المصرية عن البحر الأحمر دراسة في الجغرافية الاقتصادية (1984م)، ودراسة عبدالله النغيمشي عن الموانئ السعودية على الخليج العربي دراسة في جغرافية الموانئ (1990م)، ودراسات حسين أبومدينة

عن الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية (1995م)، وعن ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر (2002م)، وعن جغرافية ميناء طرابلس الغرب (2005م)، وعن ميناء زليتن للصيد البحري وأثر الجغرافيا في نشأته وتشغيله (2008م)، وعن ميناء الزويتينة دراسة في جغرافية النقل (2016م)، ودراستي آمال النكب عن ميناء زوارة ودوره في مجالي التجارة والصيد البحري (2006م)، وعن تباين الأهمية الاقتصادية للموانئ الليبية، دراسة تطبيقية لمينائي طبرق وزوارة (2016م)، ودراستي زياد الدمنهوري عن دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان (2007م)، وعن ميناء طبرق دراسة في جغرافية النقل (2019م).

ثانياً: عوامل الجغرافيا الطبيعية المؤثرة على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري.

1- الخصائص الجغرافية للموقع والموضع:

أ- الموقع الجغرافي للميناء:

يقع ميناء سرت التجاري في شمال شرق مدينة سرت، وإلى الشرق من ميناء سرت للصيد البحري بحوالي 4 كليومترات، شكل (1). ويعد ميناء مصراتة أقرب الموانئ التجارية إليه، والذي يقع إلى الشمال الغربي منه بمسافة 187 كم، في حين يقع ميناء رأس لانوف شرقه بمسافة 200كم تقريباً، كما أن الموقع الجغرافي لميناء سرت يكاد يتوسط المسافة بين مينائي ليبيا الرئيسين، إذ يقع شرق ميناء طرابلس بمسافة 370كم، وجنوب غرب ميناء بنغازي بمسافة 347 كم. كما هو موضح في الشكل رقم (2). وفلكياً يقع الميناء عند التقاء خط طول 02ْ 38ْ 16ْ شرقاً بدائرة عرض 00ْ 13ْ 31ْ شمالاً.

ويتمتع الموقع الجغرافي لميناء سرت بعدد من الخصائص التي تعمل على تعاظم أهميته التجارية والاستراتيجية، والتي يمكن حصرها في النقاط الآتية:

أ- إنَّه أقرب الموانئ التجارية إلى مناطق التركز السكاني في الجنوب الغربي من ليبيا، إذ يبعد عن مدينة سبها – أكبر مدن الجنوب- مسافة 620 كم، في حين تبعد مدينة سبها عن طرابلس بمسافة 773كم وعن مصراتة مسافة 756 كم.

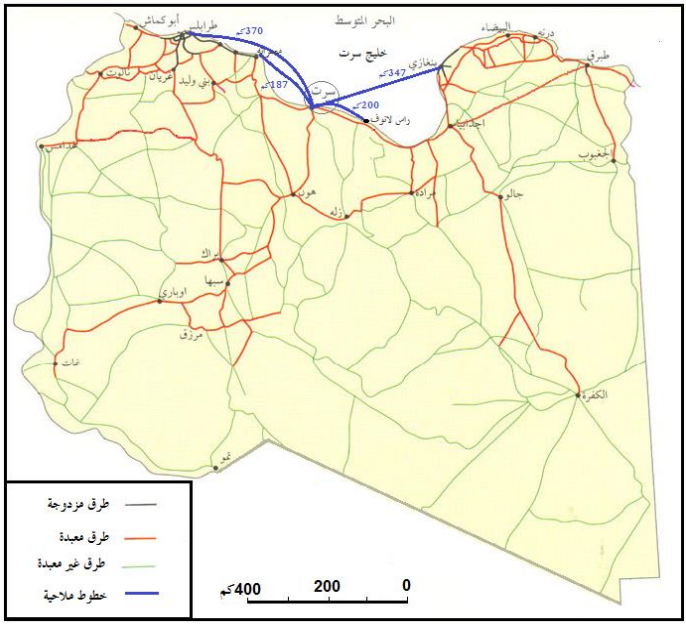
ب- قربه من حقول النفط وبخاصة الحقول الواقعة في منطقة زله، فبالرغم من أن المسافة التي تفصل مدينة زله عن رأس لانوف لا تتعدى 120كم، إلا أن عدم وجود طريق معبد مباشر بين

المدينتين يجبر المسافرين بالدوران لمسافة كبيرة – تبلغ أكثر بقليل من أربعمائة كيلومتر– مروراً بمدينة البريقة أو المرور بمدينة سرت، كما هو واضح في الشكل رقم (2).

شكل (1) الموقع الجغرافي للميناء بالنسبة لمدينة سرت.

المصدر: https://www.google.com.ly/maps

شكل (2) الموقع الجغرافي لميناء سرت التجاري بالنسبة لليبيا.



المصدر: الهادي أبولقمة، فتحي الهرام، الأطلس التعليمي للمرحلة الاساسية، اسلتي ماب سيرفس، ستوكهلم، 1985م، ص53، (بتصرف).

ج- وجود الميناء في منطقة متخللة سكانياً يعمل على زيادة النمو الاقتصادي والسكاني لمدينة سرت والمدن والمراكز العمرانية المجاورة لها، بخلق فرص عمل لعدد كبير من السكان في التصدير والاستيراد والمناولة والنقل.

ب- الخصائص الجغرافية للموضع:

يتميز الموضع المثالي للميناء بمدخل سهل ومياه عميقة ومعدل جزر بسيط ومناخ لا يعيق عمليات الميناء في أي وقت من السنة، وهذه الميزات نادراً ما تجتمع معاً في موضع واحد، ولهذا يعمل الإنسان عند حاجته للميناء في موضع لا تتوافر به الظروف الطبيعية الملائمة على تعديل الموضع اصطناعياً، ببناء حواجز الأمواج وتعميق المرفأ والقناة الملاحية؛ حتى يقوم الميناء بدوره على الوجه المطلوب.

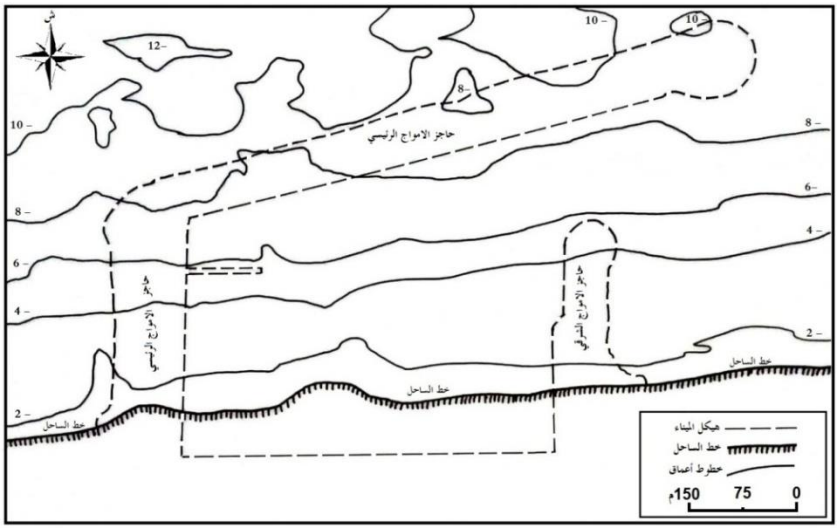
ولهذا ترتبط مواضع الموانئ بثلاثة عناصر أساسية هي: خط الساحل Coast Line، والواجهة المائية Water Front، والمنطقة المحيطة (الصقيب) Umland، وفيما يأتي خصائص الموضع الذي أُقيم عليه ميناء سرت التجاري:

- خط الساحل: ويقصد به اتصال اليابس بالبحر، ويتم تحديده إما بخط الجرف البحري أو الخط الذي تصل إليه أمواج العواصف[4]، وخط الساحل الذي أُقيم عليه الميناء شبه مستقيم ولا توجد به أي نتوء أو بروز صخري، اتجاهه العام غربي/شرقي، كما هو موضح في الشكل رقم (3)، وهو بذلك لا يوفر أي نوع من الحماية للسفن من أثر الأمواج، لذلك تم ضبط الموضع بإنشاء حواجز الأمواج لحماية السفن التي ترتاد الميناء من أثر الامواج.

- الواجهة المائية: وهي المنطقة التي يبدأ عندها نطاق المساحة المائية الصالحة للملاحة البحرية أو الساحلية، ويجب أن تكون هذه المساحة متسعة بالقدر الكافي الذي يسمح بحرية المناورة داخل الميناء، وألا تكون متسعة أكثر من اللازم بحيث تؤثر الرياح القوية على السفن الراسية بالميناء[5].

ونلاحظ على أعماق مياه البحر في الموضع الذي أُقيم عليه الميناء، (شكل 3) أنها قليله العمق بالقرب من الشاطئ، فخط عمق (- 4 م) يتراوح بعده عن الشاطئ مسافة تتراوح من 120 – 200 متر، بينما يبتعد خط عمق (- 10 م) عن الشاطئ مسافة تتراوح من 450 -600 متر، وهذه الأعماق لا تصلح لرسو السفن التجارية؛ لذلك تم تعميق حوض الميناء إلى عمق 9.5 متر والقناة الملاحية إلى عمق 10.5 متر، لتتناسب مع حركة السفن التجارية الصغيرة والمتوسطة.

شكل (3) الواجهة المائية للموضع الذي اقيم عليه ميناء سرت التجاري.



المصدر:

- Sogreah Consultants, **Sirte Commercial and Fishing Harbour,** Final detailed desing, Mars 1999, p14.

– المنطقة المحيطة (الصقيب): تمتد في بالقرب من خط الساحل سلسلة من الكثبان الرملية يصل ارتفاع بعضها إلى 45 متراً[6]، تلي هذه الكثبان منطقة سهلية حيث أُقيم مشروع مزارع الطويلة، ولهذا فإن المنطقة المحيطة بالميناء تعد متسعة ولا تحد من توسع الميناء مستقبلاً، كما أن الكثبان الرملية المجاورة للساحل لم تكن عائق أمام إنشاء الميناء، حيث أزيلت واستغل بعضها في بناء مكونات الميناء.

2– الظروف البحرية:

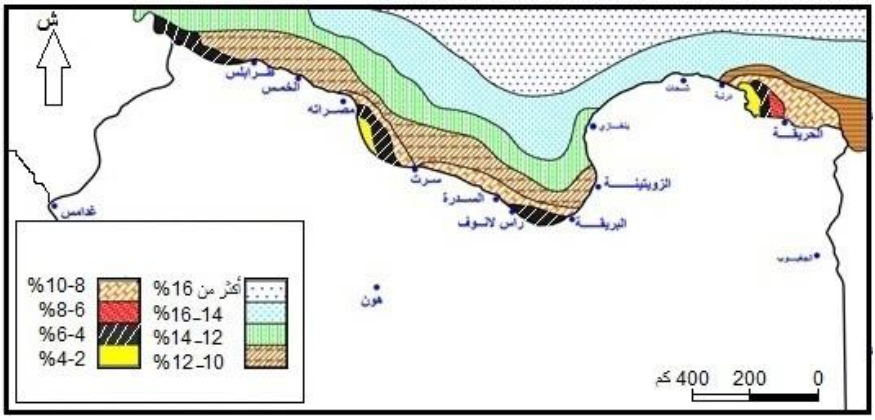
أ– الأمواج:

يتميز الساحل الليبي عموماً بهدوء شواطئه أغلب شهور السنة، ويتعرض للأمواج القوية أثناء فصل الشتاء، إذ يتراوح ارتفاعها ما بين 2.5 و 3.5 متر أمام السواحل الغربية وسواحل خليج سرت(7)، ومن خلال الشكل رقم (4) الذي يبين النسبة المئوية للأمواج التي يزيد ارتفاعها عن ستة أقدام (1.8متر) بالسواحل الليبية، يتضح أن نسبة تكرارها أمام ميناء سرت تتراوح ما بين 8– 10% في السنة، أي أن عدد الأيام التي تكون أمواج الميناء بارتفاع ستة أقدام تتراوح ما بين 28

– 36 يوماً في السنة، وهي نسبة منخفضة تدل على هدوء سواحل سرت في معظم شهور السنة، وتتأثر حركة الأمواج وارتفاعها بسرعة الرياح واتجاهها، وبصفة خاصة في فصل الشتاء حيث تزداد سرعة الرياح على الساحل الليبي عموماً، ويتوافق اتجاهها مع اتجاه الأمواج، مما يؤدي إلى ارتفاع الأمواج بحيث يصل أحياناً إلى أكثر من سبعة أمتار، كما حدث يوم 9 ديسمبر 1988م حيث وصل ارتفاع الأمواج أمام ساحل مدينة سرت إلى 7.2 متر، وكان اتجاه الموجة شمالي غربي(8)، وهو متوافق مع اتجاه الرياح السائدة شتاءً.

ولحماية الميناء من أثر الامواج نفذ حاجزين لكسر الأمواج بميناء سرت، الحاجز الشرقي ويبدأ من خط الساحل ويمتد شمالاً بطول 250 متراً، والحاجز الرئيس ويبدأ من خط الساحل ويمتد باتجاه الشمال لمسافة 350 متراً، ثم ينعطف باتجاه الشمال الشرقي ويمتد لمسافة كيلومتر تقريباً، وبذلك يحمي هذا الحاجز الميناء من أثر الامواج السائدة في المنطقة، والتي تكون أغلبها قادمة من الاتجاهات الشمالية.

شكل (4) النسبة المئوية السنوية لحدوث الأمواج التي يزيد ارتفاعها عن ستة أقدام بالسواحل الليبية.



المصدر: دوكسيادس وشركاه، **النقل في ليبيا**، المجلد الأول، دراسة عامة حول وسائل المواصلات، طرابلس،1965م، ص 33.

ب– التيارات البحرية:

تسير التيارات البحرية بمحاذاة الساحل الجنوبي لخليج سرت من الشرق إلى الغرب وبسرعة لا تتعدى عقدة واحدة[9]، وتكون قوية في منتصف الخليج وفي المناطق البعيدة عن الساحل[10]، ونظراً لكونها تسير بمحاذاة مناطق شبه جافة فإنها عادة ما تكون محملة بالرمال، ولذلك فإن أكبر

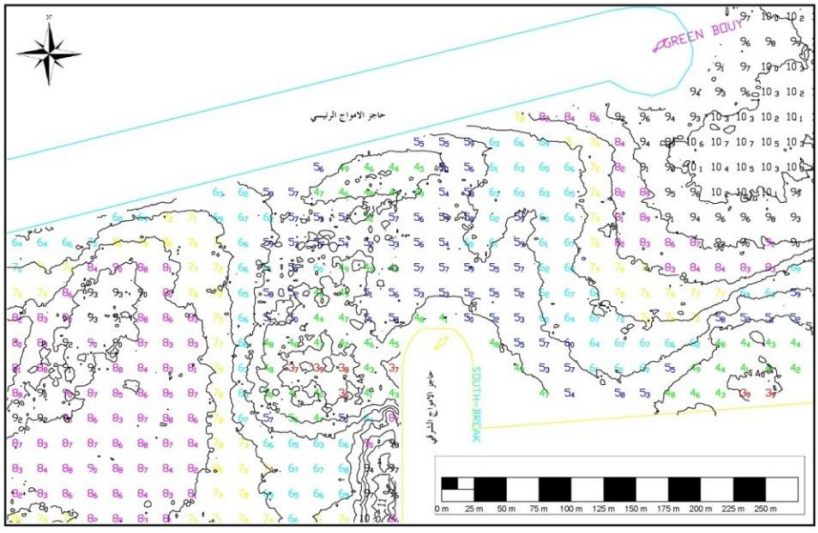
مشكلة تواجه الميناء هي الكميات الكبيرة من الرمال والأعشاب البحرية التي ترسبها التيارات البحرية عند مدخله، والتي تعود إلى اصطدام التيار البحري القادم من الشرق بحواجز الأمواج التي تعمل على حدوث دوامات في مدخل الميناء، ينتج عنها عملية ترسيب لحمولة التيار البحري من الرمال والاعشاب البحرية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن زورق المسح البحري (الإرادة 4) التابع للشركة الليبية للموانئ قام بإجراء مسح بحري لميناء سرت يوم 2012/06/18م، حيث تبين من عملية المسح الكميات الكبيرة من الرواسب الرملية والأعشاب البحرية وتركزها في مدخل الميناء، حيث تراوحت الاعماق ما بين 3.6 – 7 متر، كما هو موضح في الشكل (5)، وهذ يعني أن سمك الراسب بالمدخل تصل إلى أكثر من ستة أمتار، لأن الاعماق كانت تتراوح ما بين 9.5 – 10.5 متر في نهاية 2010م.

كما قام زورق المسح البحري (الإرادة4) بعملية مسح ثانية للميناء في شهر سبتمبر 2017م، ومن خلال خريطة المسح البحري (شكل 6) يتبين أن الاعماق بمدخل الميناء تراوحت من صفر إلى أربعة أمتار، إذ ظهرت في مدخل الميناء الرواسب الرملية والاعشاب البحرية ظاهرة على السطح كجزيرة صغيرة داخل الميناء، كما هو موضح في الشكل رقم (6).

إن تفاقم هذه المشكلة نتيجة لعدم اكتمال تنفيذ الميناء، فقد خطط المصمم لحفر مساحة كبيرة بجانب حاجز الامواج الشرقي إلى عمق 10 أمتارٍ لكي تكون كمصيدة لهذه الرواسب، أي أن معظم الراسب ستترسب بها ولن يصل إلى مدخل الميناء إلى القليل منها، بحيث لا تعيق تلك الرواسب حركة دخول السفن ومغادرتها للميناء، لأن عملية تظهير الرواسب الرئيسة ستتم في المصيدة دورياً كل سنة أو سنتين بحسب كمية الرمال والاعشاب البحرية المترسبة.

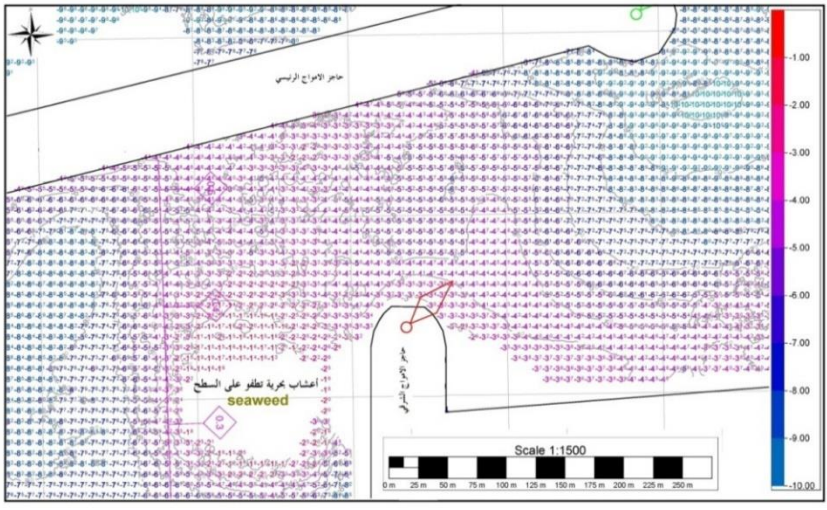
شكل (5) المسح البحري لأعماق ميناء سرت التجاري (يونيو 2012م).



المصدر:

- Socialist ports Company, Marine department. Sirte port, scale, 1: 2500, survey data 18.06.2012.

شكل (6) المسح البحري لأعماق ميناء سرت التجاري (سبتمبر 2017م).



المصدر:

- Libyan ports Company, Marine department. Hydrographic survey for Sirte port, scale, 1: 1500, survey data , September.2017.

ج- المد والجزر:

من المعروف أن البحر المتوسط من أقل بحار العالم تأثراً بظاهرة المد والجزر، حيث لا يكاد يرتفع المد فيه عن 40 سم في المتوسط[11]، ولذلك فإن هذه الظاهرة لن يكون لها تأثير على حركة دخول السفن وخروجها من ميناء سرت التجاري.

3- الظروف المناخية:

مما لا شك فيه، أن الظروف المناخية عامة، والرياح بصفة خاصة، لها تأثير مباشر أو غير مباشر على حركة الملاحة البحرية وإن اختلفت شدة هذا التأثير من ميناء لآخر بحسب شدة وقوة الظروف المناخية؛ لذلك سوف نرتب عناصر المناخ في هذا البحث بحسب تأثيرها على تشغيل الميناء.

أ- الرياح:

من خلال الجدول رقم (1) والشكل رقم (7) الذي يوضح المعدلات الشهرية لسرعة الرياح بمحطة أرصاد مدينة سرت خلال الفترة من 1946-2010م، يتضح أن المعدل السنوي لسرعة الرياح بلغ 8.2 عقدة، وأن أعلى معدلات لسرعة الرياح تسجل في أشهر الربيع، إذ تبلغ أقصاها (9.5 عقدة) في شهر أبريل، بينما تنخفض معدلات سرعة الرياح في أشهر الصيف، بحيث تسجل في شهر أغسطس أقل معدلاتها وهو 6.9 عقدة. وبحسب مقياس بيفورت تصنف هذه الرياح بالنسيم الخفيف، وتكون أمواج البحر خفيفة من 0.5-1.25 متر[12].

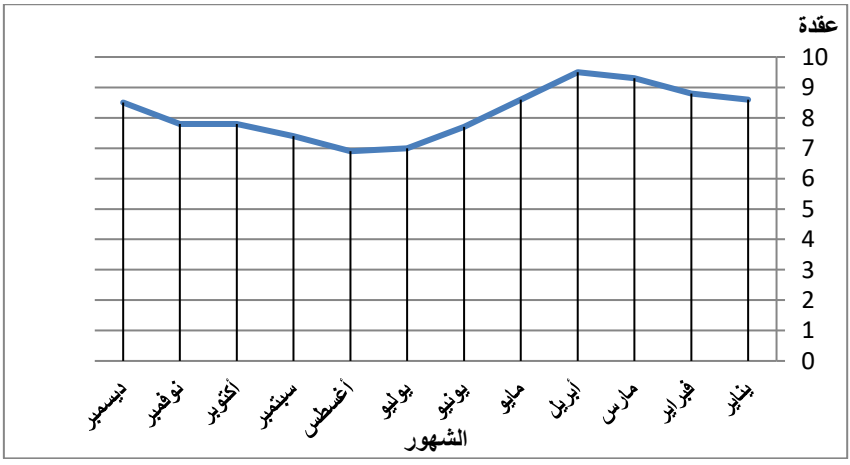
إن المعدلات الشهرية لسرعة الرياح تعطي انطباع بأن سرع الرياح خفيفة كما أشرنا سابقاً، ولكن إذ نظرنا إلى بيانات محطة أرصاد مدينة سرت عن أقصى سرعة للرياح في كل شهر للفترة الممتدة من 1964-2010م، سنلاحظ أن أشهر أواخر الخريف وفصل الشتاء واوائل الربيع دائما تسجل سرعات للرياح تزيد عن 20 عقدة، وأن أعلى سرعة للرياح في مدينة سرت سجلت في شهر ديسمبر 1996م، إذ بلغت 42 عقدة، كما سجلت الرياح سرعة 40 عقدة في شهري يناير وفبراير من سنة 1981م، وشهر يناير سنة 1994م، وشهر أبريل سنة 1996م[13]. وبحسب مقياس بيفورت إذا تراوحت سرعة الرياح من 34-40 عقدة توصف بأنها عاصفة، وتكون أمواج البحر عالية يتراوح ارتفاعها من 6-9 متر[14].

جدول (1) المعدلات الشهرية لعناصر المناخ بمحطة ارصاد مدينة سرت (1964–2010م).

العنصر / الشهر	سرعة الرياح (عقدة)	درجة الحرارة العظمى م°	درجة الحرارة الصغرى م°	متوسط الحرارة م°	المدى الحراري م°	كمية المطر (ملم)	الرطوبة النسبية %
يناير	8.6	18.3	9.1	13.7	9.2	37.2	69.7
فبراير	8.8	19.5	9.8	14.6	9.7	23.1	67.8
مارس	9.3	21.3	11.7	16.5	9.6	14.6	67.8
إبريل	9.5	23.6	14.2	18.9	9.4	4.4	67.6
مايو	8.6	26.3	17	21.6	9.2	3.1	70.8
يونيو	7.7	28.7	20	24.4	8.8	0.8	73.5
يوليو	7	29.8	21.9	25.9	7.9	0	76.4
أغسطس	6.9	30.8	22.7	26.8	8.1	0.1	75.3
سبتمبر	7.4	30.4	21.7	26.1	8.7	9.9	73.8
أكتوبر	7.8	28.2	18.9	23.6	9.3	23	70.9
نوفمبر	7.8	24.1	14.3	19.2	9.8	24.8	67.9
ديسمبر	8.5	19.9	10.4	15.1	9.5	42.5	68

المصدر: المركز الوطني الليبي للإرصاد الجوية، إدارة المناخ والتغيرات المناخية، **بيانات عن عناصر المناخ لمحطة إرصاد مدينة سرت للفترة من 1946–2010م**، بيانات غير منشورة، طرابلس.

شكل (7) المعدلات الشهرية لسرعة الرياح بمحطة إرصاد مدينة سرت خلال الفترة من 1946–2010م.



المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول رقم 1.

وبدراسة اتجاهات الرياح في مدينة سرت، نجد أن الرياح السائدة على المنطقة هي الرياح الشمالية والشمالية الشرقية، حيث بلغ معدلها بحسب الترتيب 25% و16% من مجموع اتجاهات

الرياح التي تهب على سرت، في حين تهب الرياح الجنوبية والجنوبية الشرقية بنسبة بلغت بحسب الترتيب 11.5% و 8.5% من مجموع اتجاهات الرياح[15].

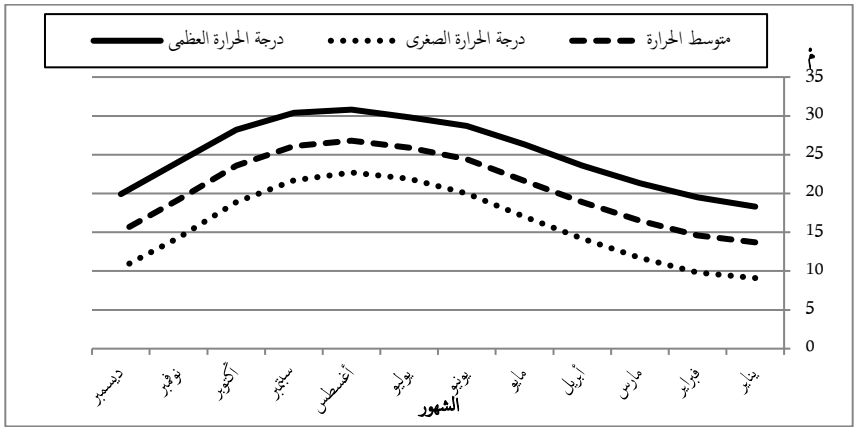
من دراسة سرعة الرياح واتجاهها نلاحظ أن تأثيرها يكون واضحاً في أيام معدودة في الفترة الممتدة من شهر نوفمبر إلى شهر ابريل من كل سنة، غير أن ميناء سرت صمم ليعمل بكفاءة حتى إذا بلغ ارتفاع الامواج 7 أمتار[16].

ب– درجة الحرارة:

من خلال البيانات المناخية للمعدلات الشهرية لدرجة الحرارة بمحطة ارصاد مدينة سرت الموضحة في الجدول رقم (1) والشكل رقم (8)، نلاحظ أن المعدلات الشهرية لدرجات الحرارة تنخفض إلى أقل معدل لها في شهر يناير لتبلغ 13.7مْ، وتبلغ أعلى معدلاتها في شهر أغسطس لتصل إلى 26.8مْ. أما المتوسطات الشهرية للمدى الحراري فنلاحظ أنها تزيد عن تسع درجات في معظم شهور السنة، باستثناء شهور الصيف وأوائل الخريف التي يتراوح فيها المدى الحراري ما بين 7.9مْ و 8.7مْ في شهري يوليو وسبتمبر بحسب الترتيب، كما هو موضح في الشكل رقم(9).

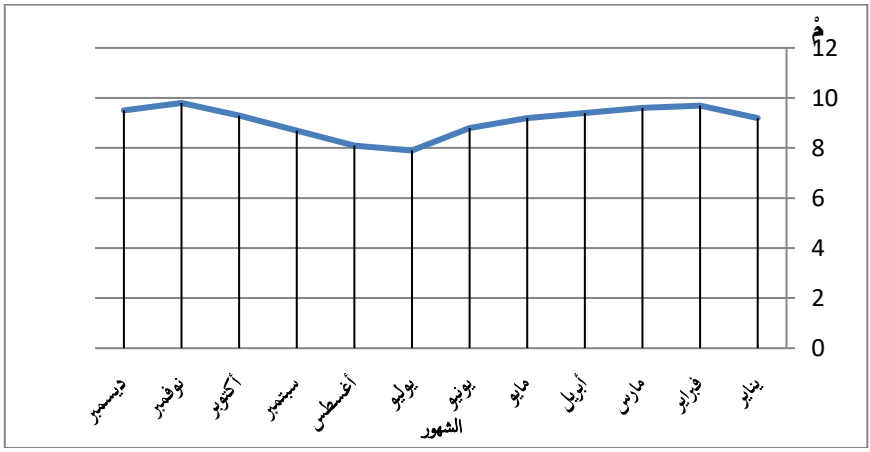
من العرض السابق يتضح أن تأثير درجة الحرارة على ميناء سرت محدود جداً، لكون الميناء يقع في منطقة ذات مناخ معتدل شبيه بمناخ البحر المتوسط، ويكون تأثير الحرارة تأثيراً سلباً على مجهود الإنسان وطاقته، وتقلل من قدرته على العمل، فعادة ما تصل معدلات الشحن والتفريغ إلى أقل معدلاتها في الأيام الحارة وبخاصة إذا اقترنت بارتفاع نسبة الرطوبة في الجو، والتي تتراوح معدلاتها الشهرية في سرت ما بين 67.8% و 76.4%[17].

شكل (8) المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة الصغرى والعظمى والمتوسط بمحطة إرصاد مدينة سرت خلال الفترة من 1946–2010م.



المصدر: نفس مصدر الشكل رقم 7.

شكل (9) المعدلات الشهرية للمدى الحراري بمحطة إرصاد مدينة سرت خلال الفترة من 1946–2010م.



المصدر: نفس مصدر الشكل رقم 7.

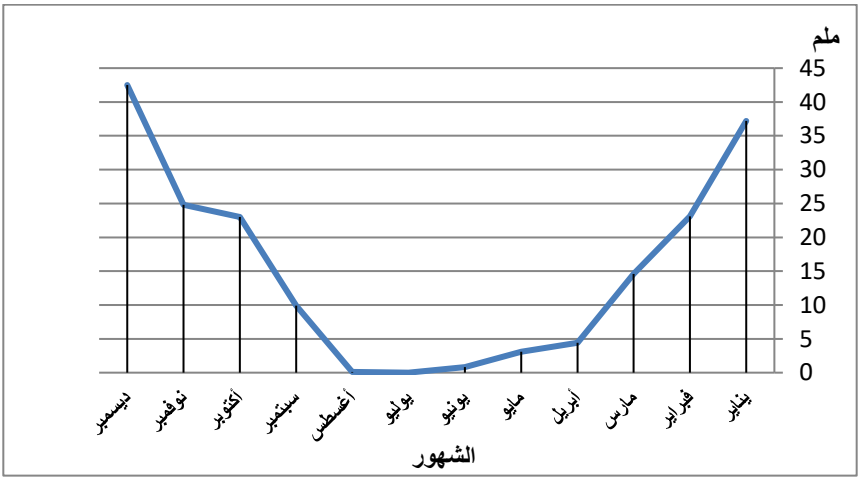
ج– الأمطار:

يبلغ المعدل السنوي للمطر بمحطة إرصاد سرت 183.5ملم، وعادة ما يبدأ سقوط المطر على المناطق الساحلية لبلدية سرت في شهر سبتمبر أو أكتوبر، ثم تأخذ كمية المطر في الزيادة حتى تصل إلى القمة في شهر ديسمبر أو يناير، ثم يتناقص المطر تدريجياً إلى أن يتوقف في شهر أبريل أو مايو، وهذا يدل على أن المنطقة الساحلية يسودها نظام المطر الشتوي المسيطر على إقليم البحر

المتوسط، حيث يتزايد نشاط المنخفضات الجوية المطيرة مع تقدم فصل الخريف، إلى أن تصل إلى ذروتها في منتصف الشتاء، ثم تخبو تدريجياً في الربيع وتتوقف تماماً في الصيف[18].

مما سبق يتضح بأنه لن يكون هناك تأثير يذكر للمطر على تشغيل الميناء، فمعظم البضائع يتم شحنها في حاويات، كما الميناء سيحتوي على مجموعة من المخازن المسقوفة لتخزين البضائع التي تتأثر بالمطر أو الحرارة.

شكل (10) المعدلات الشهرية لكمية الأمطار بمحطة إرصاد مدينة سرت خلال الفترة من 1946–2010م.



المصدر: نفس مصدر الشكل رقم 7.

ثالثاً: عوامل الجغرافيا البشرية المؤثرة على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري.

هناك مجموعة من العوامل البشرية التي تتصف بعدم الثبات والتغير المستمر والتي كانت سبباً في نشأة الميناء في مكانه الحالي، وبعضها كان سبباً في تأخر اكتمال الميناء، وفي هذا البحث سوف نركز على العوامل البشرية الأكثر أثراً على نشأة الميناء وتشغيله وهي: السكان وشبكة الطرق والانشطة الاقتصادية في منطقة الظهير المباشر للميناء، وكذلك العوامل الإدارية والسياسية ومساهمتها في عرقلة عمل الشركات المنفذة للميناء، وعدم تمكنها من تشيده في الوقت المحدد.

1– السكان في بلدية سرت:

تعد دراسة حجم السكان وتوزيعهم في مدن الموانئ وظهيرها المباشر خطوة مهمة لقياس التطور الاجتماعي والاقتصادي وما يتطلبه من تطوير للخدمات وشبكات النقل بتلك المدن، فزيادة حجم السكان تؤثر بشكل مباشر على حجم السوق وزيادة أعداد المستهلكين للبضائع والخدمات، الأمر الذي ينعكس على زيادة حجم تداول البضائع بالميناء.

تضم بلدية سرت إحدى عشرة محلة، يقطنها 85969 نسمة سنة 2006م، يمثلون ما نسبته 1.6% من إجمالي سكان ليبيا، وزاد العدد إلى 115703 نسمة حسب تقديرات سنة 2021م[19]، وبحسب تعداد 2006م يلاحظ أن أكثر من نصف سكان البلدية (54.28%) يتركز في مدينة سرت والتي تضم ثلاث محلات هي: محلة الجزيرة بنسبة 25.35% ومحلة الزعفران بنسبة 15.06% ومحلة المنارة بنسبة 13.87% من جملة السكان، وباقي السكان يتوزعون على المراكز العمرانية المجاورة لمدينة سرت[20].

من العرض السابق يتضح أن مدينة الميناء وظهيرها المباشر تعاني من قلة عدد السكان، وهذا يعد أحد نقاط الضعف التي يمكن أن تنعكس سلباً على حجم تداول البضائع بميناء سرت، ولكن لو أخذنا في الاعتبار أعداد سكان الجفرة والجنوب الغربي من ليبيا والبالغ عددهم 523113 نسمة[21] سنة 2020م – باعتبار ميناء سرت هو الاقرب إليهم، وبالتالي يمكن أن تورد بعض احتياجاتهم من البضائع عن طريقه– فإن هذه الأعداد من السكان تعد أحد نقاط القوة للميناء، لأنهم سيعملون على زيادة حركة تداول البضائع بالميناء.

2– النشاط الاقتصادي في منطقة الظهير:

للأنشطة الاقتصادية في مدينة الميناء وظهيره المباشر تأثير كبير على حجم الميناء وعلى حجم تداول السلع والبضائع بالميناء، فالعلاقة بينهما علاقة طردية قوية، أي كلما ازدادت الأنشطة الاقتصادية وتنوعت في منطقة الظهير، كلما اتسعت منشآت الميناء وازداد عدد ارصفته وتنوعت وظائفها.

رغم تنوع الأنشطة الاقتصادية في ظهير ميناء سرت، إلا أنها تظل محدودة ولا يمكن الاعتماد عليها في تزويد الميناء بالصادرات إذا استمرت بهذه الوضعية، ولكن ما من شك في أن التركيز على بعض الانشطة الاقتصادية مستقبلاً – كتجارة الجملة وتجارة العبور وقطاع الخدمات–سيعمل على ازدهار الحركة التجارية بالميناء.

من الأنشطة الاقتصادية التي تشتهر بها سرت هي تربية المواشي، فحسب نتائج التعداد الزراعي لسنة 2007م كان ترتيبها الأول على مستوى ليبيا في تربية الماعز والابل، فقد بلغت اعدادها 120677 رأساً و21511 رأساً بحسب الترتيب، في حين كان ترتيب سرت الرابع في تربية الضأن، بعد مصراتة والمرج والزاوية، حيث بلغ عددها 329494 رأساً سنة 2007م[22].

إن مربي هذه الحيوانات يعتمد جلهم على المراعي الطبيعية عند سقوط الأمطار بغزارة، وفي حال ضعف موسم الأمطار يعتمدون على الأعلاف في تربية حيواناتهم، ولا شك أن وجود الميناء سيوفر لهم الأعلاف الجاهزة والمواد الخام لمصانع الأعلاف بالمدينة والمدن المجاورة في جنوب المدينة وشرقها بدلاً من توريدها من ميناء مصراتة أو ميناء بنغازي، مما يخفض من تكلفة النقل وبالتالي انخفاض سعرها نسبياً.

كما اكتسبت الزراعة بمنطقة سرت أهمية كبيرة بعد وصول مياه النهر الصناعي إليها، فقد توطنت بها زراعة الخضروات كالدلاع والبطيخ والبطاطا والطماطم، وأصبحت تسوق الفائض إلى معظم المدن الليبية، حيث بلغت كمية الإنتاج من هذه الأصناف سنة 2007م بحسب الترتيب 12511 طناً، و13547 طناً، و5281 طناً، و 5352 طناً، كما زاد الاهتمام بزراعة أشجار الزيتون والعنب والتين، حيث بلغ عدد هذه الأصناف سنة 2007م 298932 شجرة زيتون، و 49985 شجرة عنب، و48306 شجرة تين[23].

وتعد التجارة من الأنشطة التي يمكن أن يعول عليها وستزدهر بعد اكتمال الميناء، سواء كانت تجارة التجزئة أو تجارة الجملة أو تجارة العبور(الترانزيت)، حيث ستكون سرت سوقاً لوسط وجنوب غرب ليبيا، كما أنها في حال استقرار الدولة الليبية يمكن الاهتمام بتجارة العبور مع دول الجوار الحبيسة كتشاد والنيجر، حيث أكد السيد علي المحجوبي رئيس اللجنة التأسيسية لتجارة العبور في ليبيا، بأن إقامة منطقة حرة في بلدة تمنهنت القريبة من مدينة سبها ستستفيد منها دول الجوار كتشاد والنيجر وستخفض تكلفة نقل البضائع لهذه الدول بنسبة 40%[24].

3- الطرق وسهولة الاتصال بين الميناء وظهيره:

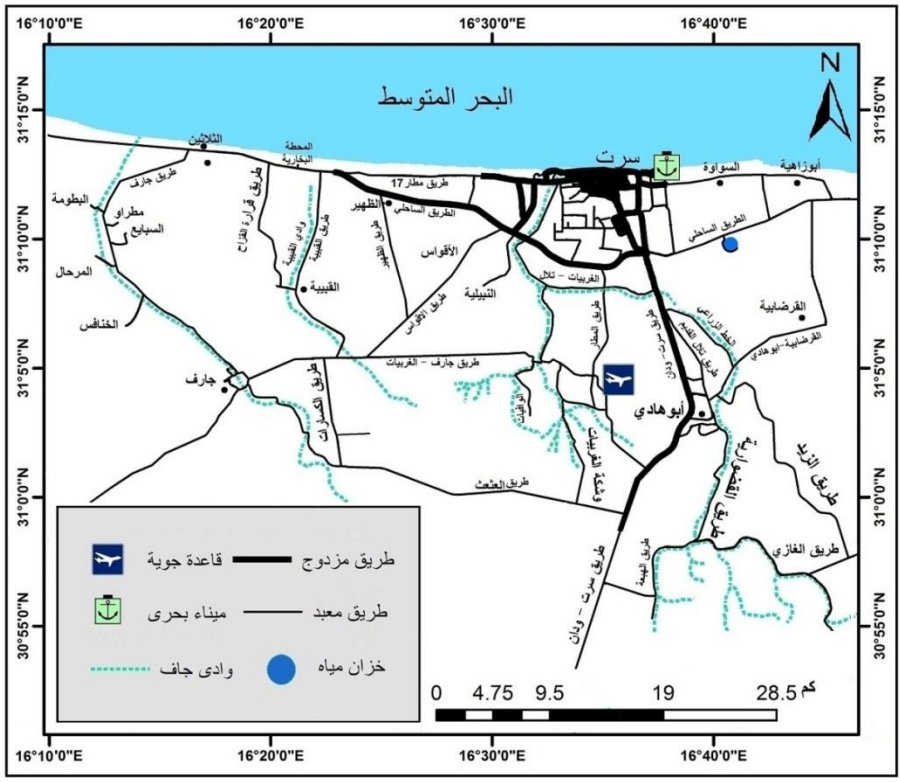
تمثل الموانئ حلقة الوصل بين وسائل النقل البري والنقل البحري، فعندها تنتهي الطرق البرية، ومنها تبدأ الطرق البحرية، وفي الدراسات الجغرافية للموانئ ينبغي عدم إغفال دراسة شبكة الطرق التي تربط الموانئ بظهيرها الاقتصادي، فبواسطة تلك الطرق يتم تجميع الصادرات من مناطق

الظهير إلى الموانئ، كما يتم عن طريقها أيضاً توزيع واردات تلك الموانئ إلى مناطق استهلاكها في الظهير، ولهذا فمن صفات الميناء الجيد أن تخدمه شبكة جيدة من الطرق، لتسهيل نقل البضائع والأفراد من الظهير الذي يخدمه وإليه.

إن ما يميز الموقع الجغرافي لميناء سرت هو ارتباطه بالطريق الساحلي بطريق معبد يبلغ طوله حوالي ستة كيلومترات، وتكمن أهمية الطريق الساحلي في أنه يمر بأهم المراكز العمرانية، والمناطق الزراعية والتجارية في شمال البلاد، بطول يصل إلى حوالي 1900 كم، فهو يربط بين الموانئ والمدن الساحلية، كما أن معظم الطرق المهمة الأخرى ترتبط به مباشرة، ولهذا فإن "أكثر من ثلاثة أرباع سكان البلاد وتجارتها الداخلية يمر على هذا الطريق"[25]. كما ترتبط مدينة سرت بمدن الجفرة وسبها بطريق معبد يبلغ طوله 622 كم، شكل رقم (1).

ولبلدية سرت مجموعة من الطرق الفرعية التي تربط مدينة سرت بالقرى والتجمعات السكانية المحيطة بها يبلغ طولها 339.7 كم، أهمها: طريق جارف – الطريق الساحلي عند منطقة الثلاثين بطول 25 كم، وطريق جارف – الغربيات بطول 21 كم، وطريق القبيبة – الطريق الساحلي بطول 15 كم، وطريق الأقواس – الطريق الساحلي بطول 14 كم، وطريق أبوهادي – القرضابية– الطريق الساحلي بطول 20 كم، وطريق الحنيوة – الطريق الساحلي بطول 21 كم، كما تنتشر مجموعة من الطرق الزراعية في بلدية سرت بلغ مجموع أطوالها 150 كم[26]، كما هو موضح في الشكل رقم(11).

شكل (11) شبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت.



المصدر: حسين مسعود أبومدينة، **التحليل الجغرافي لشبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت**، مجلة جامعة سرت العلمية (العلوم الإنسانية)، المجلد السابع، العدد الأول، يونيو 2017م، ص207.

4- العوامل الإدارية والسياسية في ليبيا:

وهو العامل الاساسي في اختيار الموضع الذي اقيم عليه الميناء، والمسؤول على تأخر اكتمال الميناء، وسيتضح ذلك من خلال السرد التالي لمراحل التخطيط للميناء وتنفيذه[27]:

- قامت أمانة (وزارة) الثروة البحرية في بداية التسعينيات بوضع مخطط لتطوير موانئ الصيد في ليبيا، وكان من ضمنها استحداث ميناء صيد حديث لمدينة سرت، وأُختير الموضع الحالي لإنشاء ميناء للصيد البحري.

- في سنة 1997م تم التعاقد مع الشركة البولندية بروجمورس (PROJMORS Ltd) لتحوير مخطط ميناء الصيد وإضافة أرصفة تجارية للمخطط الأول، نتيجة لدمج أمانة الثروة البحرية مع أمانة الزراعة.
- في سنة 1998م كُلفت شركتان بولنديتان لبناء حاجزي الأمواج، هما شركة بولي مكس سيكوب وشركة هيدروبرودوفا، وقد اكتمل بناء الحاجزين في نوفمبر2004م.
- كُلف جهاز إنشاء وصيانة الموانئ الليبي بالقيام بعمليات حفر القناة الملاحية وحوض الميناء سنة 1999م وانتهى من عمليات الحفر سنة 2010م.
- في سنة 2002م أكملت شركتا الموارد للاستشارات الهندسية (Maward Consulting Engineers) و رويال هاسكونينج (Royal Haskoning) تحوير الميناء كميناء تجاري.
- في سنة 2002م كلفت اللجنة الشعبية العامة (رئاسة الوزراء) شركة موت ماكدونالد (Mott MacDonald) البريطانية لتطوير الميناء ليكون ميناء تجاري كبير لمناولة ثمانية مليون طن، وقد قدمت الشركة في اكتوبر 2004م ستة مقترحات لتطوير الميناء الذي تحت الإنشاء.
- في سنة 2007م قررت اللجنة الشعبية العامة (رئاسة الوزراء) بأن يستكمل الميناء كما حور سنة 2002م وغيرت وظيفته ليصبح ميناء خاص باستقبال كبار ضيوف الدولة من رؤساء ووزراء، وأُنشئت بجواره قصور رئاسية وفندق خمس نجوم، على أن تكلف إحدى الشركات بتصميم ميناء تجاري لمدينة سرت مقابل مطار 17 (السبعطاش)، الواقع غرب مدينة سرت بسبعة عشر كيلومتر. كما قامت اللجنة الشعبية العامة بتكليف شركة جي، بي (G,B) القبرصية بإنشاء أرصفة الميناء، وبدأت الشركة أعمالها في الميناء سنة 2008م.
- في سنة 2012م قامت وزارة النقل والمواصلات بإشهار ميناء سرت كميناء تجاري وقامت بتكليف جميع الأجهزة الإدارية والجمركية والرقابية ومكتب للجوازات لتشغيل الميناء، وذلك التنسيق مع الوزارات الأخرى. كما عادت الشركة المكلفة بتنفيذ الأرصفة لاستكمال بناء الأرصفة سنة 2012م وتوقفت عن العمل في نهاية 2014م، بسبب تدهور الاوضاع الامنية بمدينة سرت، وقد كانت نسبة إنجاز الأرصفة وصلت إلى 80%.

- منذ سنة 2014م والعمل متوقف تماماً بالميناء بسبب عدم الاستقرار السياسي الذي تشهده البلاد.

مما سبق يتضح أن سبب اختيار الموضع الذي نشأ عليه الميناء كان قراراً إدارياً، حيث أُختير المكان لوقوعه في منطقة كثبان رملية ملاصقة لشاطئ البحر وغير مستغلة من قبل المواطنين، وخلف الكثبان تمتد أراضي زراعية قليلة السكان، وبالتالي لا يكلف خزينة الدولة مبالغ كبيرة لتعويض السكان. كما تبين من العرض السابق عدم استقرار رأي السلطات العليا في الدولة الليبية على وظيفة الميناء، فقد خطط في البداية ليكون ميناء صيد، ونُفِّذ سنة 1998م على هذا الأساس، ثم حور ليكون ميناء تجاري 2002م، ثم اقترح لتطوير ليكون ميناء تجاري كبير سنة 2004م، وفي سنة 2007م قررت الحكومة بأن يكون الميناء ميناء رئاسي ويُنشأ ميناء آخر ليكون ميناء سرت التجاري على بعد 17 كليو متر غرب سرت، كل هذه التقلبات في الرأي والتي دامت لمدة 13 عاماً – من 1998-2011م- حالت دون اكتمال الميناء وتشغيله.

رابعاً: مورفولوجية ميناء سرت التجاري:

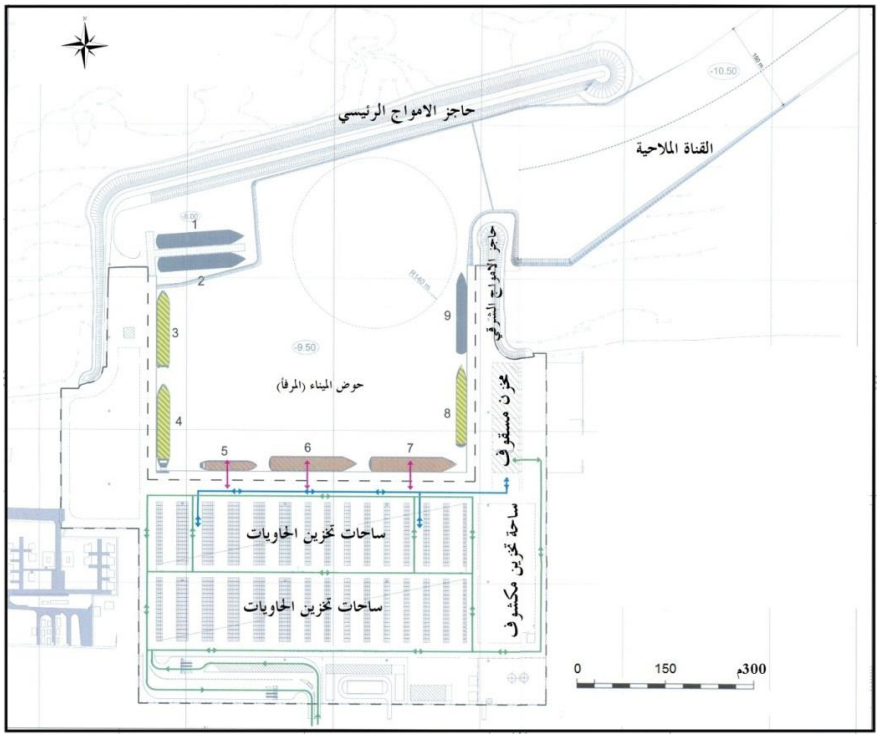
يقصد بمورفولوجية الميناء المكونات الأساسية التي يتكون منها الميناء، والمتمثلة في حواجز الامواج والارصفة والمخازن المسقوفة وساحات التخزين وغيرها من منشآت الميناء. وتتشابه الموانئ من حيث مكوناتها الأساسية ولكن تختلف فيما بينها من حيث الحجم والشكل والتخصص.

صمم ميناء سرت بطاقة تشغيلية لمناولة 2 مليون طن سنوياً من البضائع، على أساس ورديتي عمل في اليوم، والميناء مقام على مساحة أرضية تبلغ 144 هكتاراً، ومساحة مائية تبلغ 27 هكتاراً[28]، وفيما يأتي شرح مختصر لمكونات الميناء وهي:

1- حواجز الأمواج:

لميناء سرت حاجزان للأمواج، الحاجز الشمالي بطول 1350 متر، ويحمي الميناء من جهتي الغرب والشمال، حيث يبدأ من خط الساحل ويمتد شمالاً لمسافة 350 متر تقريباً، ثم يمتد باتجاه الشمال الشرقي لمسافة 1000 متراً تقريباً، ويحد الميناء من جهة الشرق الحاجز الشرقي، الذي يبدأ من خط الساحل ويمتد باتجاه الشمال لمسافة 235 متراً، كما في الشكل (12).

شكل (12) ميناء سرت التجاري.



المصدر:

- Maward Consulting Engineers and Royal Haskoning, Sirte commercial Harbour, Design of land-based works, 2002.

2- المرفأ والقناة الملاحية:

تبلغ مساحة مرفأ ميناء سرت 270 ألف متراً مربعاً، وهي على هيئة مربع محصور بين حواجز الأمواج، منها 246 ألف متراً مربعاً بعمق 9.5 متر، وحوالي 24 ألف متراً مربعاً بعمق 8 متر، ويرتبط المرفأ بالبحر المفتوح بواسطة قناة ملاحية باتساع 150 متراً وبطول 1.5 كيلومتر، وقد عمقت القناة لعمق 10.5 متر، كما هو مبين في الشكل رقم (12).

3- الأرصفة:

يبلغ عدد الأرصفة بالميناء تسعة أرصفة بطول 1356متراً، ويتراوح عمقها ما بين 8 – 9.5 متر، شكل (12)، وهي كالآتي:

- الرصيفان رقم (1) ورقم (2) بطول 152 متراً وعمق ثمانية أمتار، وهما مخصصان لسفن الشحن الأفقي أو ما يعرف برصيف سفن الدحرجة (رو- رو).
- الرصيفان رقم (3) ورقم (4) بطول 314 متراً، وعمق 9.5 متر، وهما مخصصان لسفن الشحن الأفقي.
- الأرصفة أرقام 5 و 6 و7 بطول 550 متر، وعمق 9.5 متر، وهي مخصصة لسفن الشحن الأفقي.
- الرصيفان رقم (8) ورقم (9) بطول 340 متر، وعمق 9.5 متر، وهما مخصصان لسفن الشحن الافقي.

4- المخازن:

صُمِّم ميناء سرت ليشتمل على عدد من المخازن مختلفة الأغراض، منها مخازن مسقوفة بمساحة 7500م^2، وستقام بجوار الرصيف رقم 8، ومخازن مكشوفة للبضائع العامة بمساحة 20000م^2، وساحات لتخزين الحاويات بمساحة 150 ألف متراً مربعاً، وستكون ملاصقة للأرصفة الجنوبية.

5- حوض الترسيب (المصيدة):

تم حفر حوض بمساحة خمس هكتارات في المنطقة الملاصقة للحاجز الشرقي وبعمق 10.5 متر، كحل لمشكلة الترسيب التي يعاني منها الميناء، ويسمى هذا الحوض بالمصيدة، ومهمتها هي التخفيف من كمية الرواسب في مدخل الميناء، حيث ستمر عليها التيارات قبل وصولها للميناء، ومن تم تطرح تلك التيارات رواسبها الرملية والأعشاب البحرية في المصيدة، على أن يتم تطهيرها من الرواسب كل سنة أو سنتين بحسب كمية الرواسب.

الخاتمة:

تناولنا في هذا البحث دراسة أثر العوامل الجغرافية على نشأة وتشغيل ميناء سرت التجاري كأحد موضوعات جغرافية النقل، وقد توصل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات والتي يمكن ايجازها في الآتي:

1- النتائج:

- يتمتع الموقع الجغرافي لميناء سرت التجاري بعدد من الخصائص التي تعمل على تعاظم أهميته التجارية والاستراتيجية، منها قربه من حقول وآبار النفط وقربه من المراكز العمرانية في وسط وجنوب غرب ليبيا، بالإضافة إلى موقعة بالقرب من الطريق الساحلي الذي يمر بأهم المراكز العمرانية، والمناطق الزراعية والتجارية في شمال البلاد، فهو يربط بين الموانئ والمدن الساحلية، كما أن معظم الطرق المهمة الأخرى ترتبط به مباشرة، ولهذا فإن أكثر من ثلاثة أرباع سكان البلاد وتجارتها الداخلية يمر على هذا الطريق.
- رغم استقامة خط الساحل وقلة الأعماق في الموضع الذي أُقيم عليه الميناء، إلا أن ذلك لم يكن حائلاً أمام قيام الميناء، حيث تم ضبط الموضع وتهيئته بالوسائل الحديثة للملاحة، وذلك ببناء حواجز الأمواج وتعميق حوض الميناء والقناة الملاحية التي تربطه بالعماق الكبيرة في البحر.
- أثبت البحث أن التيارات البحرية هي أكثر العوامل الطبيعية أثراً على تشغيل الميناء، حيث تحمل معها كميات كبيرة من الرمال والأعشاب البحرية والتي ترسبها عند مدخل الميناء، ولحل هذه المشكلة تم حفر حوض بعمق 10.5 متر في المنطقة الملاصقة للحاجز الشرقي لكي تكون كمصيدة تترسب بها الرمال والأعشاب البحرية قبل وصولها للميناء.
- للرياح أثر واضح على تخطيط وتشغيل الميناء، حيث أنها المسبب الرئيس للأمواج، ولهذا تم الأخذ في الاعتبار اتجاه الرياح وسرعتها عند بناء حواجز كسر الأمواج ومدخل الميناء.
- إنَّ تأثير درجة الحرارة على ميناء سرت محدود جداً، لكون الميناء يقع في منطقة ذات مناخ معتدل شبيه بمناخ البحر المتوسط، ويكون تأثير الحرارة تأثيراً سلباً على مجهود الإنسان وطاقته، وتقلل من قدرته على العمل، فعادة ما تصل معدلات الشحن والتفريغ في الموانئ عموماً إلى أقل معدلاتها في الأيام الحارة وبخاصة إذا اقترنت بارتفاع نسبة الرطوبة في الجو.
- تبين من البحث أن التجارة في سرت من الانشطة التي يمكن أن يعول عليها وستزدهر بعد اكتمال الميناء، سواء كانت تجارة التجزئة أو تجارة الجملة أو تجارة العبور(الترانزيت)، حيث ستكون سرت سوقاً لوسط وجنوب غرب ليبيا، كما أنها في حال استقرار الدولة الليبية يمكن الاهتمام بتجارة العبور مع دول الجوار الحبيسة كتشاد والنيجر.

- اتضح من البحث أن سبب اختيار الموضع الذي نشأ عليه الميناء كان قراراً إدارياً، كما اتضح أن عدم استقرار رأي السلطات العليا في الدولة الليبية على وظيفة الميناء، هي التي حالت دون اكتمال الميناء في موعدة.

2- التوصيات:

- التعجيل باستكمال الأرصفة ومرافق الميناء من المخازن المسقوفة والمخازن المبردة وساحات للتخزين المكشوف وساحات للحاويات والمباني الإدارية بالميناء، وتزويد الميناء بالآلات والمعدات الحديثة، كالآلات المتخصصة في شحن وتفريغ الحاويات، والروافع الشوكية والأرضية وشفاطات الحبوب.
- إجراء معاينة لجميع مكونات الميناء الإنشائية، ووضع مخطط زمني لصيانتها بناءً على تلك المعاينة.
- على السلطات المحلية بالبلدية بالتنسيق مع إدارة الميناء الإسراع في وضع الحلول للمشكلات التي يعاني منها الميناء، ومخاطبة الجهات المختصة لاستكمال الميناء في أقرب وقت ممكن.
- دعوة المستثمرين الليبيين والأجانب للاستثمار في تشغيل الميناء، وتشجيعهم على توطين مشاريعهم التجارية والصناعية والخدمية في مدينة سرت وضواحيها، وذلك بتقديم الحوافز التشجيعية لهم، كإعفائهم من الضرائب أو تخفيضها.
- إنشاء محطة بحرية لرصد الأمواج والتيارات البحرية والمد والجزر داخل الميناء وخارجه، حتى تتوفر البيانات البحرية الدقيقة التي تساعد إدارة الميناء في تشغيل الميناء بشكل آمن.
- تشجيع الدراسات الأبحاث التي تسهم في تطوير الميناء ووضع الحلول للمشكلات التي تعترضه.

الهوامش:

1- يمكن تعريف الظهير بأنه منطقة من سطح الأرض منظمة ومتطورة، ذات أنشطة اقتصادية غنية ومتنوعة، بحيث تمد الميناء بمعظم الصادرات، كما تستهلك فيها معظم واردات الميناء، وترتبط بالميناء بشبكة جيدة من الطرق، وكلما ارتفعت وتنوعت القيمة العمرانية والاقتصادية لمنطقة الظهير، ارتفع وازداد التبادل التجاري وزادت قيمة موقع الميناء الوسيط. ينظر: حسين مسعود أبومدينة، **الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، ط2، منشورات جامعة السابع من أكتوبر، مصراتة، 2008م، ص188.

2- بعض الشركات الاستشارية التي قامت باجراء تصاميم إنشائية لميناء سرت:

- Sogreah Consultants, **Sirte Commercial and Fishing Harbour**, Final detailed desing, Mars 1999.
- H R, Wallingford, **Sirte Port, Libya,** Desk study of port sedimentation and consideration of proposed future development, Report EX5012. July 2004.
- Maward Consulting Engineers and Royal Haskoning, **Sirte commercial Harbour**, Design of land-based works, 2002.
- Mott MacDonald , **Sirte Port Development Master Plan and Sustainability Appraisal** ,Volume 5, October 2004.

3- من الدراسات السابقة للموانئ العربية والليبية ما يأتي:

- محمد أحمد الرويثي، **الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1981م.

- حسن سيد حسن، **ميناء الإسكندرية، دراسة في جغرافية النقل البحري**، رسالة دكتوراه، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1982م.

- أحمد السيد محمد الزاملي، **الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984م.

- عبدالله بن محمد النغيمشي، **موانئ المملكة العربية السعودية على الخليج العربي، دراسة في جغرافية الموانئ**، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، 1990م.

- حسين مسعود أبومدينة، **الموانئ الليبية، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1995م.

- حسين مسعود أبو مدينة، **ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر**، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2002م.

- حسين مسعود أبو مدينة، **جغرافية ميناء طرابلس الغرب**، مكتبة الشعب، مصراتة، الطبعة الأولى، 2005م.

- حسين مسعود أبومدينة، **ميناء زليتن للصيد البحري وأثر الجغرافيا على نشأته وتشغيله**، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، مجلة علمية محكمة تصدر عن كلية الآداب زليتن، جامعة المرقب، العدد 17، يونيه 2008م.

- حسين مسعود أبومدينة، **ميناء الزويتينة النفطي دراسة في جغرافية النقل**، مجلة العلوم الإنسانية، مجلة علمية محكمة (نصف سنوية) تصدر عن كلية الآداب زليتن، الجامعة الأسمرية، العدد 28، يونيو 2016م.

- آمال جمعة النكب، ميناء زوارة ودوره في مجالي التجارة والصيد البحري، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة السابع من ابريل، الزاوية، 2006م.

- آمال جمعة النكب، **تباين الاهمية الاقتصادية للموانئ الليبية، دراسة تطبيقية لمينائي طبرق وزوارة**، رسالة دكتوراه، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية البنات، جامعة عين شمس، 2016م.

– زياد عبدالعزيز الدمنهوري، **دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان**، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة قاريونس، بنغازي، 2007م.

– زياد عبدالعزيز الدمنهوري، **ميناء طبرق في ليبيا، دراسة في جغرافية النقل**، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنصورة، 2019م.

4– سعيد أحمد عبده، **موانئ دولة الامارات العربية المتحدة دراسة في جغرافية النقل البحري**، دورية علمية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، رقم 124، إبريل 1989م، ص ص 23-24.

5– حسين مسعود أبومدينة، **جغرافية ميناء طرابلس الغرب**، مكتبة الشعب للنشر والتوزيع، مصراتة، 2005م، ص **25**.

6- British Admiralty , **Mediterranean Pilot** , sixth edition , Hydrographer of the Navy, London, 1988. P73 .

7 – مركز بحوث الاحياء البحرية، **أطلس البحر المتوسط**، طرابلس، 2005م، ص 66.

8 - Mott MacDonald , **Sirte Port Development Master Plan and Sustainability Appraisal** ,Volume 5, October 2004. P5.

9 – حسين مسعود أبومدينة، **الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، مرجع سبق ذكره، ص64.

10 - A bdul Haleem Al-Muhyi, **Model for Theoretical Study of Currents in the Sirte Gulf**, Al Jameai, Vol 17, March 2009, Tripoli, p57.

1 – حسن سيد أبوالعينين، **جغرافية البحار والمحيطات**، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، ط8، 1989م، ص232.

12– المرجع السابق، ص ص 245 – 246.

13 – المركز الوطني الليبي للإرصاد الجوية، إدارة المناخ والتغيرات المناخية، **بيانات عن عناصر المناخ لمحطة إرصاد مدينة سرت للفترة من 1946–2010م**، بيانات غير منشورة، طرابلس.

14 – حسن سيد أبوالعينين، مرجع سبق ذكره، ص ص 245 – 246.

15– حسين مسعود أبومدينة، **التحليل الجغرافي لشبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت**، مجلة جامعة سرت العلمية (العلوم الإنسانية)، المجلد السابع، العدد الأول، يونيو 2017م، ص ص 210-211.

16- Sogreah Consultants, op, cit, p11.

17 – المركز الوطني الليبي للإرصاد الجوية، مرجع سبق ذكره، جداول الرطوبة النسبية.

18 – حسين مسعود أبومدينة، **التحليل الجغرافي لشبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت**، مرجع سبق ذكره، ص 209.

19- من حساب الباحث باستخدام معادلة الاسقاط السكاني: $Pn = Po\ (1 + r)n$

حيث أن Pn = عدد السكان المتوقع، وPo = عدد السكان في التعداد الاخير، وr = معدل النمو(وقد قدره الباحث بـ 2%)، و n = عدد السنوات.

20- حسين مسعود أبومدينة، **التحليل الجغرافي لشبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت**، مرجع سبق ذكره، ص212.

21 – مصلحة الاحصاء والتعداد، تقديرات عدد السكان في ليبيا حسب المناطق لسنة 2020م، من الموقع الالكتروني للمصلحة: (*https://www.bsc.ly*)، تاريخ الدخول للموقع 2021/7/22م.

22 – الهيئة العامة للمعلومات، **النتائج النهائية للتعداد الزراعي لعام 2007م**، طرابلس، 2007م، ص39.

23 – المرجع السابق، ص ص 57-64.

24 – أحمد الخمسي، **ترانزيت ليبيا**، صحيفة العربي الجديد على شبكة الانترنت، بتاريخ 2017/10/7م، من الرابط: *https://www.alaraby.co.uk*، تاريخ الدخول للموقع 2021/7/20م.

25- محمد المبروك المهدوى، **جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قاريونس**، بنغازي، ط3، 1998م، ص357.

26 – حسين مسعود أبومدينة، **التحليل الجغرافي لشبكة الطرق المعبدة في بلدية سرت**، مرجع سبق ذكره، ص ص217-220.

27 – مقابلة شخصية مع م. محمد سالم السيوي، مدير ميناء سرت التجاري، بتاريخ 2021/7/16م.

28- مقابلة شخصية مع م. محمد سالم السيوي، مدير ميناء سرت التجاري، بتاريخ 2021/7/21م.

18

مجلة أبحاث

ABHAT JOURNAL

مجلة أبحاث
ABHATH JOURNAL
دورية علمية محكمة نصف سنوية تصدر عن كلية الآداب - جامعة سرت - ليبيا

https/:su.edu.ly/colleges/arts
Abhat@su.edu.ly