مجلة جامعة صبراتة العلمية
Sabratha University Scientific Journal

مجلة علمية نصف سنوية محكمة متخصصة في العلوم الإنسانية

تصدرها جامعة صبراتة بشكل إلكتروني

مرفأ صرمان ودوره في الصيد البحري: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

The port of Sorman and its role in fishing: a study in economic geography

أ. المنتصر محمد أبو القاسم معتوق
كلية الآداب الجميل – جامعة صبراتة
Ysev2023@gmail.com

رقم الإيداع القانوني بدار الكتب الوطنية:
2017-139

الترقيم الدولي:
ISSN (print) 2522 - 6460
ISSN (Online) 2707 - 6555

الموقع الإلكتروني للمجلة:
https://jhs.sabu.edu.ly

مرفأ صرمان ودوره في الصيد البحري: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

The port of Sorman and its role in fishing: a study in economic geography

أ. المنتصر محمد أبو القاسم معتوق
كلية الآداب الجميل – جامعة صبراتة
Ysev2023@gmail.com

الملخص:

يتناول هذا البحث مرفأ صرمان للصيد البحري، الذي يعد أحد المرافئ التخصصية التي أنشأتها الدولة على الساحل الشمالي الغربي لليبيا، كمحطة مهمة لصيد الأسماك وتسويقها، وتهدف الدراسة إلى التعرف على المراحل التاريخية التي مر بها المرفأ، والتي ساهمت في اختيار الموقع الحالي، إلى جانب استعراض أهم المشكلات الخاصة بالمرفأ والصيادين، وتقديم حلول لها من خلال التصور المستقبلي. وجاء البحث في سبعة عناصر يسبقها مقدمة تليها خطة بحث. وبعد استيفاء جميع العناصر بالتحليل، توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التي من شأنها أن تفيد في تنمية وتطوير دور المرفأ في مجال الصيد البحري.

الكلمات المفتاحية: مرفأ صرمان – ليبيا – المرافئ – صيد الأسماك.

The port of Sorman and its role in fishing: a study in economic geography

Abstract

This research deals with the Sorman sea fishing port, which is one of the specialized ports established by the state on the northwest coast of Libya, as an important station for fishing and marketing fish. The most important problems related to the port and fishermen, and to provide solutions to them through the future vision. The research came in seven elements preceded by an introduction followed by a research plan. After fulfilling all the elements of the analysis, the study reached a set of results and recommendations that would benefit the development of the port's role in the field of marine fishing.

Key words: Sorman port - Libya - ports - fishing.

مقدمة:

عرف الإنسان حرفة صيد الأسماك منذ استقراره بالقرب من البحار والمحيطات، أو على ضفاف الأنهار، ثم بدأت الحرفة تتطور نتيجة مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية، والتي فرضت على سكان السواحل البحرية مزاولة هذه الحرفة بهدف إشباع حاجاتهم اليومية. إذ يعتبر قطاع الصيد البحري من القطاعات الاقتصادية، والإستراتيجية التي تعول عليها بعض الدول الساحلية في تحقيق التنمية، ومجالاً هاماً للتقدم بالنظر لما يوفره من مناصب شغل، ومصدراً لخلق الثروة ومؤشر لقياس الازدهار الاقتصادي. وتمثل مرافئ الصيد أحد الظواهر الجغرافية التي تتجلى فيها بوضوح العلاقة بين الإنسان والبيئة، فالإنسان دائماً يبحث على أفضل المواقع والمواضع الطبيعية لإقامة المرافئ، وتبذل كل الجهود من أجل التغلب على عيوب المواضع عند حاجته إلى إنشائها باعتبارها الملاذ الأمن للقوارب ولخدمة الصيادين، ولقد شهد قطاع الثروة البحرية في ليبيا تطوراً ملموساً بالشكل الذي أصبح مساراً جديد ضمن

الخطة الاقتصادية الحالية والمستقبلية، ويعتبر مرفأ صرمان للصيد البحري أحد المرافئ التخصصية التي أنشأتها الدولة على الساحل الشمالي الغربي كمحطة مهمة لصيد الأسماك البحرية وتسويقها.

أهمية الدراسة:

باعتبار هذه الدراسة اقتصادية، فسوف نحاول تقديم رأي جغرافي حول هذا المرفأ، من حيث مشاكله والمعوقات التي تساهم في تعطيل الخدمات للصيادين بالمرفأ.

أهداف الدراسة:

1. دراسة المراحل التاريخية للمرفأ وأثرها في نشأة وتكوين المرفأ.
2. تحديد دور المرفأ في توفير المنتج السمكي، من خلال تحديد كميات الأسماك المفرغة بالمرفأ وأنواعها وتسويقها داخلياً وخارجياً.

مشكلة الدراسة:

1. ما الملامح الجغرافية الطبيعية لساحل الغربي لليبيا.
2. ما العوامل التي أدت إلى نشأة مرفأ صرمان للصيد البحري.
3. ما طبيعة الخدمات المتبادلة بين المدينة والمرفأ.

منهجية الدراسة:

اعتمد الباحث في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث يدرس كافة متغيرات الظاهرة موضوع الدراسة نظراً لجمعها بين الخصائص الطبيعية والبشرية، الأمر الذي يساعد على تحليل خصائصها، كما استخدم المنهج التاريخي في وصف ودراسة تطور نشأة المرفأ.

حدود الدراسة:

تتضمن هذه الدراسة موقع مرفأ صرمان في شمال غرب ليبيا، إلى الغرب من مدينة طرابلس بحوالي 60كم، وشرق الحدود الليبية التونسية بحوالي 120كم تقريباً الشكل (1).

شكل (1) الموقع الجغرافي لمرفأ صرمان

المصدر: عمل الباحث اعتماداً على الموقع الإلكتروني Libya location map.svg

وفلكياً يقع المرفأ على دائرة عرض 43-47- 32^{0} شمالاً ، وخط طول 31-34-12^{0} شرقاً[1]، والمساحة الإجمالية للموقع تقدر بحوالي 13.500 هكتار.

أما الحدود الزمنية للدراسة تشمل الفترة من 2014 م-2021م

وقد قسم موضوع الدراسة إلى العناصر التالية:

أولاً: الإمكانيات الطبيعية لإقامة مرافئ الصيد في شمال غرب ليبيا.

ثانياً: المرفأ وأنواعه.

ثالثاً: أهمية أقامة مرافئ الصيد البحري.

رابعاً: لمحة تاريخية عن مرفأ صرمان البحري.

خامساً: إعداد المرفأ وتجهيزه.

سادساً: كميات الأسماك المفرغة بالمرفأ، أنواعها وأماكن تسويقها.

سابعاً: مشكلات المرفأ وحلولها.

أولاً: الإمكانيات الطبيعية لإقامة مرافئ الصيد في شمال غرب ليبيا.

تطل الأراضي الليبية بواجهة بحرية طويلة على حوض البحر المتوسط، تمتد من رأس أجدير غرباً على الحدود الليبية التونسية عند خط طولي (11.33 غرباً)، وحتى رأس الرملة شرقاً على الحدود الليبية المصرية عند خط طول (25.10 شرقاً) والمسافة تصل إلى 1900كم، وهو ما يعادل 9.3% من إجمالي أطوال السواحل العربية البالغة حوالي 20400 كم، وبنسبة 37% من إجمالي أطوالها على البحر المتوسط البالغة حوالي 5270كم.

وهذه الواجهة البحرية التي تتوسط الحوض تتميز بقلة التعرجات، وندرة الرؤوس والخلجان التي يمكن أن تنشأ عليها مرافئ طبيعية كبيرة، ولهذا فإن إقامة المرافئ حاجة ملحة وضرورية تحتاج إلى إمكانيات مادية لإقامة المباني، وحواجز الأمواج والأرصفة لما لها دور مهم وضروري لتمكين المرفأ من أداء وظيفته في مهنة صيد الأسماك.

ينقسم الساحل الليبي إلى ثلاث قطاعات، الساحل الغربي وساحل خليج سرت والساحل الشرقي فيما بين توكرة ورأس الرملة، حيثُ يتميز كل قطاع بخصائصه وملامحه الطبيعية المميزة، سواء من حيث الامتداد أو مدى أتساع السهل الساحلي، أو الأودية المنتهية في البحر، أو المرافئ والموانئ المنتشرة على طول الساحل [2].

وسنركز في هذه الورقة البحثية على الساحل الغربي الممتد ما بين رأس أجدير وطرابلس، إذ يأخذ خط هذا الساحل شكل قوس متجه نحو الجنوب يقترب من الشكل المستقيم، إذ لا توجد به أي تعاريج أو خلجان يمكن أن تنشأ بها مرافئ طبيعية كبيرة، وكل ما هناك عبارة عن بعض الرؤوس التي لا يتعدى امتدادها عشرات الأمتار في البحر، ساعدت في نشأة بعض الموانئ والمرافئ، منها رأس الزور

EZZAOR الذي بني عليه ميناء طرابلس، ورأس الجويجي الذي استفاد منه ميناء زوارة، بالإضافة إلى مرافئ الصيد الصغيرة التي استفادت من بعض البروزات البسيطة من خط الساحل، كمرسى زواغة وصبراتة وديلة وجنزور.

ثانياً: المرفأ وأنواعه

يجب أن نفرق بين مصطلحي المرفأ Harbout والميناء port، فالمرفأ عبارة عن مساحة مائية ذات عمق مناسب تتسم مياهها بالهدوء الذي يكفل دخول السفن ومغادرتها في آمان تام، وذلك بفضل الحماية الذي توفرها له الظروف الطبيعية المتمثلة في الرؤوس أو الجزر والخلجان، أو الإنشاءات الصناعية المتمثلة في حواجز كسر الأمواج، أما الميناء فمفهومه أشمل وأعم، حيث يتألف من المرفأ، بالإضافة إلى كل مستلزمات الشحن والتفريغ من أرصفة وآلات ومخازن ومباني إدارية وورش وطرق...[3].

وعموماً يمكن إجمال صفات المرفأ المثالي فيما يلي:

1. أن يكون في حضن الساحل.
2. يجب أن تكون الأعماق بينه وبين عرض البحر مناسبة ، لكي تؤمن التحرك إليه بكل مرونة.
3. أن تحيط به مساحة واسعة ومستوية من الأراضي الخالية بغية استخدامها والتوسع فيها.
4. أن يكون اتصاله بالداخل أو بالظهير سهلاً ومباشراً.
5. أن يكون كثير التعاريج حتى يتسع المجال لإنشاء أكبر عدد من الأرصفة والمستودعات [4].

وقد يقوم الإنسان بصنع المرفأ لكي يصنع الميناء، وبتعبير أكثر شمولية كل ميناء يختص مرفأ بالضرورة، يكون المرفأ طبيعياً أو صناعياً، ولا يمكن أن يكون الميناء من غير مرفأ مناسب، ولكن يمكن أن يكون المرفأ المناسب من غير ميناء.

أنواع المرافئ:

لكي نتمكن من التعرف على مقومات المرفأ وعلى خصائصه التي تؤهله لإنشاء وتجهيز الميناء، يجب ان نخضعه للدراسة التحليلية لشكله ولتكوينه، وللعلاقة بين اليابس والماء، لذا تتعدد أنماط المرافئ وأشكالها تبعاً لطبيعة السواحل الليبية، وتختلف بالتالي خصائصها العامة التي تحدد متطلبات تجهيز الميناء وطبيعته[5]، وتتمثل هذه الأنواع الرئيسية فيما يلي:

1- مرافئ طبيعية:

وهي المرافئ التي تتوافر فيها حماية للسفن نتيجة لتكوينها الطبيعي، أو هي مرافئ من تكوين وتشكيل العوامل الطبيعية ولا دخل للإنسان في تكوينها ،وهذه المرافئ تضم الأنواع التالية:

أ- مرافئ الخلجان

للخلجان أهمية كبيرة في نشأة عدد من المرافئ والموانئ في الساحل الليبي ،أهمها خليج طبرق الذي يضم ميناء طبرق التجاري وميناء الحريقة النفطي، وخليج بمبه الذي يعتبر مرفأ طبيعياً تستخدمه مراكب

الصيد الصغيرة، ومرفأ فروه الذي يقع في خليج ضحل، تحميه شبه جزيرة فروه من أثر الرياح الشمالية والشمالية الشرقية، بالإضافة إلى ذلك هناك عدد كبير من الفجوات الصغيرة عند مصبات الأودية قامت عليها مرافئ صيد صغيرة منها مرسى لبدة، البردي.

ب-مرافئ الرؤوس والألسنة الطبيعية:

وهي المرافئ التي تحميها رؤوس من اليابسة ممتدة في البحر مثل مرفأ رأس هلال . مرفأ رأس الحمامة.

2- مرافئ طبيعية – صناعية:

وهي المرافئ التي يتم فيها تعديل وتحسين مواضع طبيعية بعمليات الإنشاء الصناعية، بحيث يتحقق بالعمل الإنشائي الاصطناعي الأداء الوظيفي للمرفأ. وبدونه لا يتحقق ولا يكون ميناء، ومن شأن هذا العمل الاصطناعي إن يصنع كل ما من شأنه إن يكسب المرفأ شبه الطبيعي قدرة على خدمة إغراض الميناء، ومن هذه الموانئ ميناء طبرق التجاري.

3- مرافئ صناعية:

عندما يفتقر خط الساحل للمقومات الطبيعية الضرورية لحماية السفن، وتكون هناك ضرورة ملحة لإنشاء مرفأ يلجأ إليه الإنسان لكي يخدم الظهير ويكفل اشتراك فائض أنتاجه في حركة التجارة الدولية، إذ بإقامة المرفأ الاصطناعي يكون بالإمكان إقامة الميناء الذي من خلاله تتم خدمة التجارة والنقل البحري.[6] بمعني أن المرافئ صناعية عبارة عن مسطحات بحرية محمية من الأمواج والعواصف البحرية بصورة صناعية، عن طريق إنشاءات هندسية، تتمثل في حواجز تبدأ من خط الساحل، وتتوغل داخل البحر في اتجاهات تتباين حسب طبيعة وخصائص المرفأ المقرر تشغيله، وهذا النوع ينقسم إلى قسمين رئيسين هما:

أ- مرافئ الرؤوس والحواجز.

ب-مرافئ الحواجز المتقابلة.

ويندرج تحت هذا النوع من المرافئ ،ميناء درنة وميناء بنغازي وميناء رأس المنقار.

ثالثاً: أهمية أقامة مرافئ الصيد البحري

تكمن أهمية مرافئ الصيد بتوفير المكان الأمن والمهيأ لرسو قوارب وجرفات الصيد التي تحميها من العوامل البحرية والجوية معزز بكواسر خرسانية ضد عوامل التقلبات المناخية، وتساهم في تشجيع الصيادين على تطوير قواربهم، وبالتالي يكون التأثير إيجابياً على مردودية صناعة الصيد، وتوفر البيئة المناسبة بقيام نشاط سمكي لإنزال المنتجات السمكية وتسويقها، وتقديم خدمات متكاملة للصيادين.

كما تكمن الأهمية الاقتصادية للمرافئ في إتاحة فرص الاستثمار للقطاع الخاص في العديد من الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالصيد البحري، كإقامة مصانع الثلج ومصانع حفظ وتعليب الأسماك، ومحلات تجارية لبيع الأدوات الخاصة بالصيد، وورش لإصلاح القوارب ومحطات وقود للقوارب، وغيرها

من المجالات المرتبطة بقطاع الصيد البحري التي سوف تساهم في توفير فرص عمل لسكان المناطق المحيطة بالمرفأ.

رابعاً: لمحة تاريخية عن مرفأ صرمان البحري.

كانت المرافئ الطبيعية منذ أقدم العصور سبباً في نشأة العديد من المدن الساحلية الليبية، كما كانت مؤشراً صادقاً على ازدهار تلك المدن اقتصادياً، ومن ثم فإن أهمية الدراسة التاريخية للمرافئ ومراحل تطورها خلال الفترات التاريخية ترشدنا إلى الفهم الصحيح لنشأتها وتطورها.

فمرفأ صرمان للصيد البحري كغيره من المرافئ بالدولة الليبية المطلة على ساحل البحر المتوسط، قد مر بمراحل تاريخية خلال السنوات الماضية حتى وصل إلى وضعه الحالي، إذ كان المرفأ عبارة عن حوض مائي صغير جداً يحيط به حزام صخري طبيعي من جهة الشمال والشرق، أستغله عدد قليل من الصيادين وبمجهودات ذاتية في بداية الستينات من القرن الماضي، والمعروف قديماً عند سكان المنطقة بعدة تسميات محلية: مرسى سيدي زيد ومرسى الحواته ومرسى عقبة نسبة إلى قبيلة عقبة التي يقع المرفأ ضمن حدودها الإدارية[7]، وكان المرفأ آنذاك يستوعب عددا قليلا من قوارب الصيد لا تتجاوز خمسة قوارب تقليدية المعروفة بـ (الفلوكة) القارب الخشبي، الذي يعمل بقوة الدفع اليدوي المجاديف.

ونظراً لتطور مهنة صيد الأسماك في ليبيا، تطور معها وسائل ومعدات الصيد وازدياد حجم القوارب وزيادة كفاءتها خاصة مع انتشار واستخدام المحركات العاملة بالطاقة بدلاً من التجديف.

وفي نهاية التسعينات وبداية القرن الحادي والعشرين أصبح نشاط الصيد البحري في مدينة صرمان يشهد نمواً ملحوظا، فأصبحت الحاجة ملحة على ضرورة توفير مكان آمن ومهيأ لرسو قوارب الصيد محمي من الأمواج والعواصف البحرية، وفي الفترة نفسها اتخذت السلطات الليبية آنذاك خطة لإنشاء 39 مرفأ وميناء صيد بحري على امتداد الساحل الليبي، لتطوير وتشجيع الصيادين وتنمية قدراتهم الإنتاجية، فكان مرفأ صرمان ضمن المواقع التي تم استهدافها، إلا إن الجهات المنفذة للمشروع لم تأخذ ملاحظات المشرفين بالمرفأ ونقابة الصيادين بعين الاعتبار، مما يتضح جلياً بأن هناك أخطاء حدثت في تنفيذ المشروع من حيث التصميم أثرت سلبياً على الأداء الوظيفي للمرفأ.

خامساً: إعداد المرفأ وتجهيزه

يتجه العمل الإنساني الاصطناعي إلى تجهيز المرفأ، بقصد تهيئة المكان الأمن لرسوا قوارب وسفن الصيد، ويساهم في تشجيع الصيادين على تطوير سفنهم وقواربهم، وبالتالي يكون التأثير ايجابياً على مردودية صناعة الصيد، ويتضمن هذا:

1- بناء حواجز الأمواج jetty، جدار يحمي المرفأ أو الميناء أو المنشآت المقامة على الشاطئ من الأمواج القوية، ويؤمن حاجز الأمواج منطقة هادئة، حيث تستطيع القوارب والسفن أن ترسو بأمان.

مرفأ صرمان للصيد البحري تم بناء حاجز لتكسير الأمواج من الناحية الغربية والشمالية معاً بطول 410م[8] الحاجز الشمالي تم إنشائه على الحاجز الصخري الطبيعي (حاجز طبيعي – صناعي) ونظرا لتركز الأمواج بسبب العواصف القادمة وفق الاتجاهات المسيطرة للرياح تسببت بإضرار وتصدعات بهذا الحاجز مما يستدعي الأمر اتخاذ التدابير لتقويته، وذلك حرصاً على سلامة المرفأ، الشكل (2).

شكل (2) صورة فضائية لمرفأ صرمان

2- إعداد الممر الملاحي (البوغاز) حيث يجب الاهتمام بالممر الذي سوف تسلكه القوارب إلى المرفأ عن طريق توسيعه وتعميقه إذا لزم الأمر، وتزويده بالأنوار والعلامات الضوئية اللازمة سواء على اليابس المقابل حيث توجد المنارات، أو على الماء حيث توضع علامات ضوئية على حواجز الأمواج أو على قواعد إسمنتية لو كان البحر قليل العمق[9].

ومرفأ صرمان وضعية المدخل (البوغاز) يعيق الصيادين في عملية المناورة والملاحة عند الدخول والخروج من المرفأ خاصة في فصل الشتاء حيث يصل ارتفاع الأمواج من 1.5م إلى 2.0م، وهو الحد الأقصى المسموح به دولياً، وإن المستوى الآمن لارتفاع الأمواج والمسموح به دولياً لمرافئ الصيد هو 0.5م[10] وهذا الفارق الكبير جعل من عمليات الدخول أمر خطير يهدد سلامة الصيادين وممتلكاتهم. تشييد وبناء الأرصفة والمرابط في الأماكن المختارة، بشرط توفر العمق المناسب للغاطس من السفن، بالإضافة إلى سهولة الاقتراب إلى جانبي الأرصفة، وبغض النظر عن الأسلوب الفني المتبع عند بناء الأرصفة، فإن ثمة ضرورة لضبط هذه الأرصفة لما هو متوقع مستقبلياً من حيث زيادة عدد وحجم مراكب الصيد. وقد تم تجهيز مرفأ صرمان للصيد البحري بالأرصفة الثابتة من الناحية الجنوبية والشرقية معاً بطول 215م وبعمق 2.5م، مجهزة بشماعات لربط ورسوا مراكب الصيد بالمرفأ.

سادساً: كميات الأسماك المفرغة بالمرفأ، أنواعها وأماكن تسويقها

يعد البحر المتوسط من البحار التي تتسم بقلة إنتاجها من الأسماك والتي تقدر بنسبة 1.4% من الإنتاج العالمي للأسماك البحرية البالغ 81.5 مليون طن عام 2014م، وتستحوذ الدول المطلة على شمال المتوسط على 78.5% من تلك الكمية، بينما تتقاسم دول شرق وجنوب المتوسط باقي الكمية.

ليبيا وعلى الرغم من طول سواحلها على البحر المتوسط، وتركز معظم السكان على الساحل، فإن حرفة صيد الأسماك لم يكن يوماً من الأيام من الحرف الرئيسية عند الليبيين، حيث اتجه نشاطهم منذ القدم إلى حرفتي الزراعة والرعي، ولهذا فإن عدد الليبيين الذين يحترفون صيد الأسماك قليل جداً، حيث بلغ عدد الصيادين 4999 صياد في عام 1992م، تشكل العمالة الوافدة من مصر وتونس نسبة كبيرة من هذا العدد[11].

ومع بداية القرن الحادي والعشرين ومع زيادة الطلب على الأسماك في السوق المحلي وتضاعف سعرها، زاد الاهتمام بهذه المهنة وبدأت تنمو وتتطور بشكل ملموس، مع تطور المعدات والوسائل المستخدمة في صيد الأسماك، وزيادة عدد وحجم قوارب الصيد، واستخدام أجهزة كشف الأسماك وتحديد العمق، وأجهزة السلامة البحرية.

ويعد مرفأ صرمان للصيد البحري من ضمن المرافئ التي شهدت نمواً ملحوظاً خلال السنوات الأخيرة، إذ وصل عدد مراكب الصيد بالمرفأ إلى 58 قارباً [12]، ومع استخدام أغلب الصيادين تقنيات حديثة ساعدتهم في عملية الصيد.فمن خلال البيانات الخاصة بإنتاج الأسماك على مختلف أنواعها بمرفأ صرمان منذ عام 2014م حتى 2021م، اتضح أن الإنتاج السمكي متذبذب من سنة إلى أخرى، بسبب الفوضى الأمنية التي تعرضت لها المنطقة خلال هذه الفترة، أيضاً اختلاف كميات إنتاج الأسماك بين كل موسم وآخر، بناءاً على الظروف المناخية التي تؤثر في عمليات الصيد، وخاصة العواصف والرياح والضباب وتغير أنماط الأسماك المهاجرة، ففي عام 2014م بلغت الكمية المفرغة بالمرفأ حوالي 14.320 طن، وانخفضت الكمية في عام 2015م، إذ بلغت حوالي 11.260 طن، ثم زادت الكمية خلال عام 2021م، إذ وصلت الكمية إلى 15.150طن[13]، هذه الزيادة ترجع إلى زيادة عدد المنخرطين في مهنة صيد الأسماك بالمرفأ، والي تكاثر الأسماك والرخويات بهذا الموسم، وزيادة الطلب عليها في الأسواق الداخلية والخارجية، مع ارتفاع سعرها خاصة نوع (كالامار) الذي وصل سعر الكيلو من هذا النوع إلى 50 دينار ليبي.

أما فيما يخص أنواع الأسماك التي يتم تفريغها بالمرفأ تقدر بحوالي 47 نوع، تندرج تحت تصنيفات رئيسية وهي الأسماك البيضاء والأسماك الزرقاء والقشريات والرخويات.

الجدول (1) أنواع الأسماك والرخويات والقشريات المفرغة بالمرفأ

الأسماك البيضاء	الأسماك الزرقاء	الرخويات والقشريات
تريليا حجر – تريليا شباك – دندشي – دوت – فروج – مناني – قراقوز –أبوسيف – اوراتا (حرة)– مرجان –الخنزيرة– الفراب – مغزل الشاوش – زرقايا – الشولة (بريمة) – باقرو – شكورفو – المحراث – الكحلة – البراكش – اللمبوكة – البوري – الشلبة – ابوريشة – ابوشوكة – كلب بحر – بقرة بحر – الصبارص – ابوخضر – تنوت – المنكوس – ماسولا – قزله – مكرونة – بطاطا – حمام	صاورو اصفر صاورو امبريالي كبريته رزام عادي رزام مخطط البلاميط	جبري سيبيا قرنيط كالامار ستاكوزا (اشكالا)

فيما يخص بيع وتصريف الإنتاج، يتم تصريفه بالتفاوض "المماكسة" بين الصياد والتاجر أو بين الصياد والمستهلك مباشرة بالمرفأ، أو يتم تصريفه في سوق الأسماك بالقرب من مصيف صرمان، أو يتم تصريفه في الأسواق بالمناطق المجاورة للمرفأ.

سابعاً: مشكلات المرفأ وحلولها

تتعدد مشكلات استخدام المرفأ. فمنها ما يرتبط بمورفولوجية المرفأ وتخطيطه، ومنها ما يرتبط بالصيادين، ومن أهم هذه المشكلات:

أ- مشكلات ترتبط بالمرفأ:

1. مشكلة المدخل الشرقي (البوغاز) من حيث تخطيطه والعمق.
2. مشكلة ضعف وتصدع حاجز الأمواج الشمالي بالمرفأ.
3. عدم قدرة الأرصفة الحالية على استيعاب إعداد جديدة من قوارب أذا استمرت على هذا الوضع.
4. مشكله الإطماء التي يتعرض لها الحوض من خلال عملية المد، التي تسببت في ردم الحوض حتى أصبح العمق في بعض المواقع لا يتجاوز المتر.
5. عدم وجود ورشة بالمرفأ لصيانة القوارب ومستودع للرافعة.
6. عدم وجود المنارة بالمرفأ، إذ تلعب المنارة منذ القدم دوراً هاماً في تطور الحياة البحرية ونشأة الموانئ والمرافئ وتطورها . وهي تعتبر وميضاً لغرض تسهيل وإرشاد المراكب عند الاقتراب من المرفأ.
7. مشكلة افتقار المرفأ لوجود منشآت صناعية المتمثلة في مصنع الثلج للمحافظة على المنتج السمكي تمهيداً لنقله إلى السوق.

ب- مشكلات ترتبط بالصيادين.

1. صعوبة الحصول على المحروقات، وغلاء سعرها بالسوق السوداء.
2. عدم وجود مياه الشرب بالمرفأ.

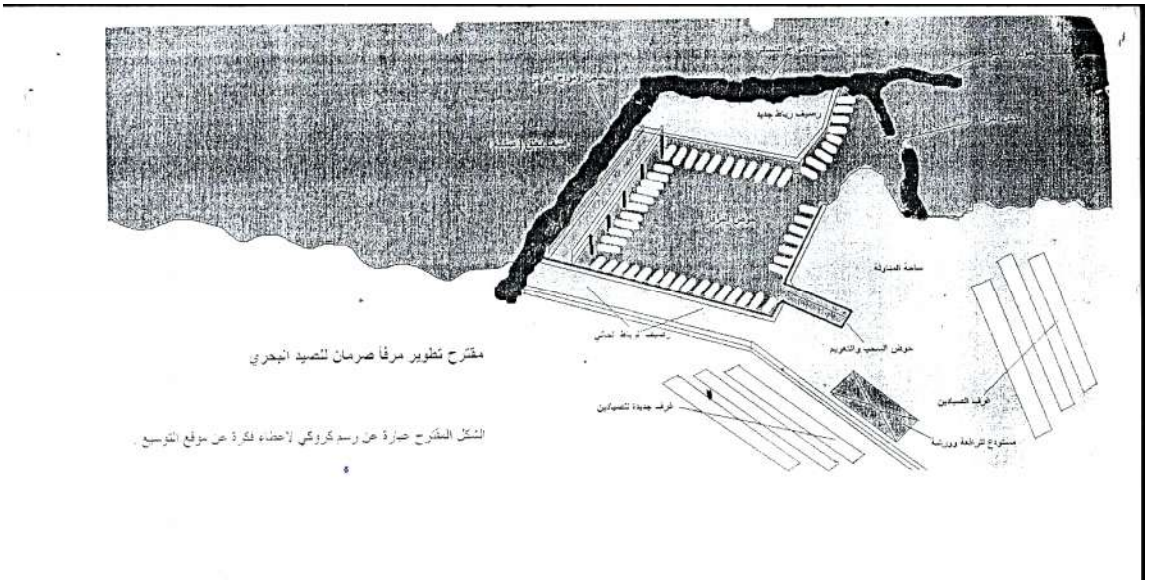
3. مشكلة ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر ليبيا من الصعوبات التي تواجهه صناعة الصيد البحري في ليبيا عامة، تتضرر منها صيادين مرفأ صرمان مادياً أيضاً، إذ تسببت في نقص القوارب بعد استخدام الكثير منها في تهريب المهاجرين، وبالتالي ارتفاع أسعارها بالأسواق.

الحلول والمقترحات

1. مقترح تطوير المرفأ الحالي.

يتمثل هذا المقترح أساساً في استغلال الساحة الشمالية المحاذية لحاجز الأمواج الشمالي، وتحويلها إلى أرصفة رباط وساحة كبيرة للمناولة والتخزين، ويكون الوصول إليها عبر جسر خرساني (صقالة) تمتد من الرصيف الرئيسي الجنوبي بمحاذاة حاجز الأمواج الغربي مع الإبقاء على المتنفس المستحدث بالحاجز الغربي على ما هو عليه، أو إنشاء أنبوبي بشكل مناسب يسمح بتجدد المياه داخل حوض المرفأ، شكل رقم (3).

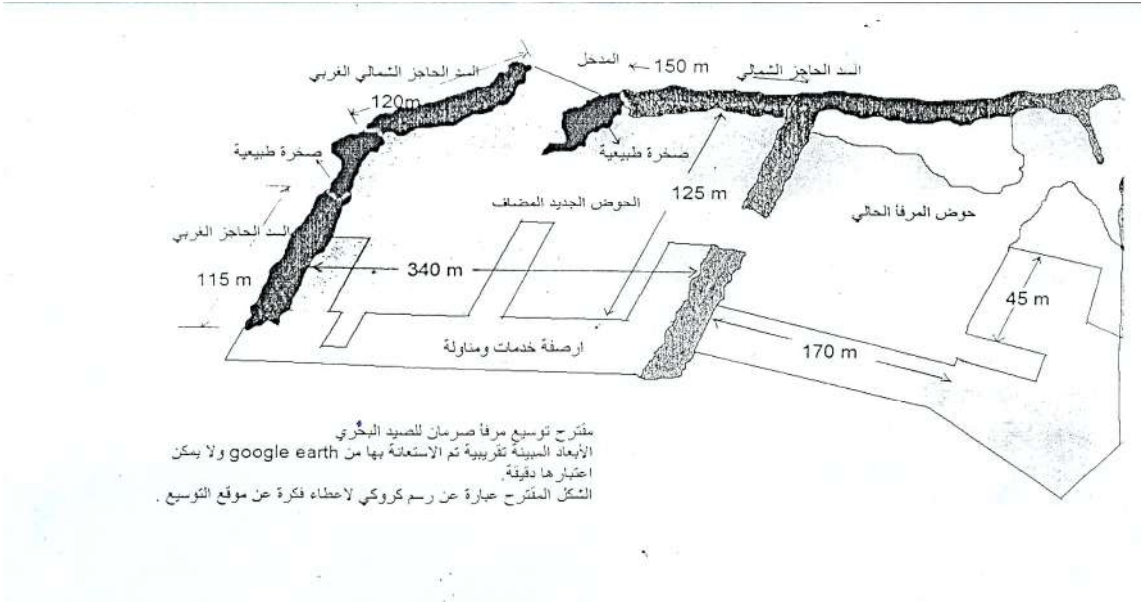
شكل رقم (3) رسم توضيحي لمقترح تطوير مرفأ صرمان الحالي



2. مقترح توسيع المرفأ الحالي جهة الغرب.

إن المنطقة الغربية المحاذية للمرفأ الحالي هي في واقع الأمر المنطقة التي تمت على أساسها الدراسات الأولية للمرفأ الحالي، ولكن لأسباب معينة لم يتم إنشاء المرفأ بهذه المنطقة وتم إنشاؤه في موقعه الحالي، وبالتالي فإن توسيع المرفأ بهذه الجهة سيكون مثالياً، وسيسمح بزيادة الطاقة الاستيعابية للمرفأ بشكل كبير، وسيسمح بالنشاط البحري بالمنطقة بشكل كبير خاصة وإن هناك إقبال على نشاط الصيد البحري بالمنطقة، كما أن هذا التوسيع سيسمح باستغلال الحوض الحالي كمرفأ سياحي (tourist harbor) مما سيعطي دفعة للنشاط والاستثمار السياحي بمدينة صرمان[14] الشكل (4).

شكل (3) رسم توضيحي لمقترح توسيع مرفأ صرمان للصيد البحري



النتائج:

1. توصلت الدراسة في هذه الورقة البحثية إلى أن المجال الأراضي المباشر للمرفأ فسيح يسمح بقيام مدينة المرفأ وتمددها في المستقبل دون عوائق، ولاسيما في اتجاهي الجنوب والغرب نظرا لتوافر مساحات الفضاء التابعة لأملاك الدولة الليبية.
2. توصلت الدراسة أيضا إلى أن مرفأ صرمان لم يحظ بالنصيب الأوفر من الاهتمام من وزارة الثروة البحرية مقارنة بالمرافئ الأخرى، أيضا تقصير المجلس البلدي بمدينة صرمان على دعم ومتابعة الجهات ذات الاختصاص بشأن تطوير المرفأ.
3. يعتبر مرفأ صرمان من حيث تصنيفه من المرافئ شبه الطبيعية (طبيعي – صناعي)
4. أوضحت الدراسة وجود أكثر من سبعة وأربعين نوعاً من الأسماك البحرية يتم إنزالها وتفريغها بالمرفأ، ورغم الصعوبات التي تواجه الصيادين إلاَّ أنه يتم تغطية السوق المحلي بالمنتوج السمكي المتنوع.

التوصيات:

من خلال النتائج التي توصلت إليها الدراسة توصي بالأخذ بما يأتي من التوصيات التي ستذلل الصعوبات والمشاكل التي تعرقل دور المرفأ في مهنة الصيد البحري، وهي:

1. ضرورة إجراء الصيانة الفعلية لحاجز الأمواج الشمالي نظراً لما يوجد به من تصدعات وفواصل كبيرة، الأمر الذي سيجعله لا يؤدي دوره الطبيعي في عملية كسر الأمواج.
2. المطلوب من الجهات التنفيذية بالدولة الليبية، بضرورة الإسراع في تنفيذ مقترحات إدارة المرفأ بشأن توسيعه وتطويره

3. العمل على أنشاء محطة وقود بالمرفأ خاصة بالصيادين.
4. ضرورة توفير الإمكانيات لصيادين من معدات وقوارب الصيد بالأسعار المناسبة، حتى يتطور دور المرفأ في مجال الصيد البحري.

الهوامش:

1. شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) https: //vymaps.com
2. حسين مسعود أبو مدينة، الموانئ الليبية، منشورات الشركة الاشتراكية للموانئ، مصراتة، 2000م، ص23.
3. المرجع نفسه، ص134.
4. أحمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، بيروت، 1982م، ص149.
5. فضل إبراهيم الاجواد، المدخل إلى جغرافية النقل، ليبيا، 1995م ، ص185.
6. آمال جمعة النكب، ميناء زوارة ودوره في مجالي التجارة والصيد البحري، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة الزاوية، 2006م، ص26.
7. مقابلة شخصية، حسن احفيظ، نقيب الصيادين بمرفأ صرمان سابقاً بتاريخ 2022/10/2م
8. إدارة مرفأ صرمان، مذكرة توضيحية حول قطاع الثروة البحرية بمدينة صرمان، 2015م، ص2.
9. آمال جمعة النكب، مرجع سبق ذكره، ص32.
10. إدارة مرفأ صرمان، مرجع سبق ذكره، ص2.
11. حسين مسعود أبو مدينة، مرجع سبق ذكره، ص268.
12. مقابلة شخصية، سمير عبدالجليل، نقيب الصيادين بمرفأ صرمان بتاريخ 2022/9/10م.
13. قسم الإنتاج بمرفأ صرمان للصيد البحري، 2022م.
14. إدارة مرفأ صرمان، مرجع سبق ذكره، ص4.