



البند التاسع

تعزيز دور الاقتصاد الأزرق
لدعم فرص التشغيل



مؤتمر العمل العربي

القاهرة - جمهورية مصر العربية | 14 - 21 ابريل / نيسان 2019

الفهرس

رقم الصفحة	الموضوع
3	تقديم
7	المقدمة
9	المحور الأول: الإقتصاد الأزرق والتنمية المستدامة.
21	المحور الثاني: مكونات الإقتصاد الأزرق والقطاعات المعنية به.
29	المحور الثالث: الإقتصاد الأزرق وتحديات التشغيل في الدول العربية في ضوء بعض التجارب الدولية.
49	المحور الرابع: التجارب المتعلقة بتحول بعض الإقتصاديات العربية نحو الإقتصاد الأزرق وأثرها على إتاحة فرص التشغيل.
63	المحور الخامس: متطلبات إيجاد الوظائف الزرقاء في الدول العربية.
67	المراجع:

تقديم

أولاً: أصدر مؤتمر العمل العربى في الدورة العادية (45) لعام 2018 (القاهرة، ابريل/نيسان 2018) قراراً رقم (1646) بشأن تحديد جدول أعمال الدورة (46) للمؤتمر العام 2019 (ابريل/ نيسان 2019) حيث تم إدراج بند فني ضمن جدول أعمال هذه الدورة بعنوان " تعزيز دور الإقتصاد الأزرق لدعم فرص التشغيل" (مناقشة عامة).

وذلك في إطار الإستفادة من التجارب الدولية والعربية لتحقيق أعلى استفادة ممكنة من الموارد البحرية المتاحة بشكل يحقق أهداف التنمية المستدامة خاصة ما يتعلق بالحد من الفقر والجوع وإيجاد فرص عمل قائمة على قاعدة من الموارد المتنوعة في إطار مسطحات مائية سليمة وصحية.

ثانياً: قامت منظمة العمل العربية بإعداد وثيقة هذا البند بالإستعانة بخبير عربى من ذوي الخبرات والتجارب المتميزة لإعداد الدراسة في مجال تعزيز دور الإقتصاد الأزرق لدعم فرص التشغيل في العالم العربى، وقد تم تحديد محاور ومضمون وثيقة البند بالإستناد إلى الهدف الرابع عشر من الأهداف التي اعتمدها الأمم المتحدة لخطة التنمية المستدامة 2030 والذي يشير إلى "الاستخدام المستدام للمحيطات والبحار والموارد البحرية من أجل التنمية المستدامة". وكذلك الهدف (الثاني) من أهداف الإستراتيجية العربية لتنمية القوى العاملة والتشغيل، والذي جاء فيه تنمية القوى العاملة العربية في إطار التنمية البشرية المستدامة والتكامل العربى من دخل مجز وصحة مصانة ومعرفة متاحة ومشاركة مدعومة وبدائل معروضة وتمكين مخطط.

ثالثاً: يشكل نموذج الإقتصاد الأزرق إطاراً للتنمية المستدامة للبلدان النامية والأقل نمواً، ويوفر مجالاً لإعادة الإستثمار في التنمية البشرية، والتخفيف من وطأة الديون المعوقة، وتحقيق الأمن الغذائي، وإيجاد فرص عمل لائقة، والقضاء على الفقر، من خلال الإدارة المستدامة لكافة الموارد البحرية الحية وغير الحية بما فيها السياحة البحرية والساحلية ومصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية، والنقل والشحن البحري والخدمات اللوجستية، وأنشطة التعدين، ومصادر الطاقة، وغيرها

من الموارد التي تزخر بها وهو بذلك يتوافق مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

رابعاً: ونظراً لأهمية هذا النوع من الإقتصاد القائم على الموارد البحرية فقد عمدت العديد من الدول والمنظمات الدولية لتدشين خطط عمل ومبادرات لتعزيز الإستفادة من الموارد البحرية بما يحقق التنمية المستدامة المنشودة، ويعزز من توفير فرص العمل اللائق.

خامساً: ومما سبق ومن خلال ما أفضت إليه هذه الدراسة استناداً إلى العديد من الرؤى والدراسات التي أجريت في هذا المجال في كثير من الدول المتقدمة وأيضاً المنظمات الدولية المعنية بهذا الشأن فإن تعزيز دور الإقتصاد الأزرق في إيجاد فرص العمل اللائقة في الأقطار العربية بما تملكه من موارد بحرية ضخمة، يتطلب العديد من الإجراءات لتهيئة البيئة المناسبة لذلك منها: إعتداد إستراتيجية شاملة تركز على الشراكة بين القطاعين العام والخاص لاستغلال الإمكانيات الكبيرة للإقتصاد الأزرق لتسريع النمو مع ضمان التنمية المستدامة، وتعزيز الإستثمارات العامة والخاصة لاستغلال الموارد البحرية، ووضع اطار لممارسة الأعمال التجارية وتسخير الموارد البحرية على نحو مستدام، واتخاذ الخطوات المناسبة بشأن التشريعات الشاملة والتدابير الإدارية لممارسة السيادة والحقوق السيادية في مختلف المناطق البحرية بما يعرف بترسيم الحدود البحرية لتمكينها من استغلال امكانياتها البحرية بشكل كامل، وتطوير تكنولوجيات ومهارات جديدة للنقل البحري ، و طاقة المحيطات والبحار، وطاقة الرياح البحرية وتطوير مفاهيم جديدة للسياحة البحرية تأخذ في حساباتها استدامة المسطحات المائية.

سادساً: أن منظمة العمل العربية بعرضها وثيقة البند (التاسع) ضمن جدول أعمال الدورة (46) لمؤتمر العمل العربي (2019)، للمناقشة من خلال اللجنة الفنية الثلاثية المنبثقة عن المؤتمر، تأمل في إثرائها، وتحقيق الأهداف المرجوة منها والإستفادة مما ورد فيها من مؤشرات وتصورات هامة تساهم في تعزيز دور

الإقتصاد الأزرق (الموارد البحرية) في دعم فرص التشغيل في الأقطار
العربية.

سابعاً: الأمر معروض على المؤتمر الموقر لإتخاذ ما يراه مناسباً في هذا الشأن.

فايز علي المطيري

المدير العام

المقدمة:

تعتبر المحيطات والبحار والمناطق الساحلية في العالم أكبر النظم البيئية على كوكب الأرض وهي جزء ثمين من مواردنا الطبيعية. كما أنها هامة جدا لكسب الرزق والأمن الغذائي لمليارات من الناس في جميع أنحاء العالم، إضافة لتحقيق الإزدهار الاقتصادي لمعظم المجتمعات حول العالم. غير أن قدرة هذه البيئات البحرية على توفير الوظائف والأمن الغذائي على المدى الطويل تخضع بالفعل لضغوط من الأنشطة الاقتصادية البشرية؛ وهي أيضا مهددة بمناهج التنمية المجزأة وغير المنسقة والتي غالبًا ما تتعارض مع ما يخبرنا به العلم أنه ممكن أن تكون سليمة بيئيًا.

وبمرور الوقت أدرك الجنس البشري بشكل متزايد أننا جزء لا يتجزأ من النظام الإيكولوجي البحري، وأنا يجب أن نخطط وننفذ أنشطتنا الاقتصادية بعناية، وأن نوازن بين الرغبة في تحسين مستويات المعيشة الإنسانية والرفاهية مع ضرورة الحفاظ على صحة النظام البيئي.

وقد أصبحت العديد من الحكومات والمنظمات والمجتمعات في كل من البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء تدرك الحاجة إلى نهج أكثر تماسكًا وتكاملاً ونزاهة وعلماً لإدارة التنمية الاقتصادية للبحار والمحيطات والمسطحات المائية بشكل عام، واستغلال الموارد البحرية بشكل يحقق أهداف التنمية المستدامة خاصة ما يتعلق بالحد من الفقر والجوع وإيجاد فرص عمل قائمة على قاعدة من الموارد المتنوعة في إطار مسطحات مائية سليمة وصحية.

لذا كان هناك اهتمام متزايد بأن المحيطات والبحار في العالم تتطلب مزيداً من الاهتمام المتعمق والعمل المنسق خصوصاً أنها تحتوي على كم هائل من الموارد الاقتصادية والتي من شأنها أن تعمل على تنويع مصادر الدخل وإيجاد ملايين من فرص العمل حول العالم. وقد انعكس ذلك في مبادرات شتى للجان تابعة للأمم المتحدة، أنبثق عنها مفهوم جديد لإقتصاد قادر على تحقيق الإدارة السليمة لهذه المسطحات المائية وهو ما يعرف بـ **"الإقتصاد الأزرق"**.

ويعكس هذا المفهوم أهمية الإدارة السليمة والمستدامة للمسطحات المائية من بحار وبحيرات ومحيطات، استناداً إلى أن النظم الأيكولوجية السليمة للمحيطات هي أكثر

إنتاجية، وهي ضرورية من أجل استدامة إقتصاديات البلدان القائمة على الموارد البحرية. خاصة البلدان الساحلية والجزر.

وتمتلك الدول العربية آلاف الكيلومترات من السواحل، والتي تذخر بالعديد من الموارد الإقتصادية - والتي إذا أحسن استغلالها ستنجح ملايين من فرص العمل المنتج، وتقضى على الفقر، وتحسن من مستوى رفاهية المواطن العربي- فى الوقت الذى تعاني فيه العديد من الدول العربية توترات سياسية وتقلبات إقتصادية والتي أثرت بشكل أو بآخر على استغلال تلك الموارد الإقتصادية الهامة، وإتاحة فرص التشغيل للشباب العربى. ومن هنا كانت هذه الدراسة محاولة لإلقاء الضوء على هذا النوع من الإقتصاد ودوره فى توفير فرص العمل اللانقطة خاصة فى المنطقة العربية الذاخرة بالموارد البحرية غير المستغلة.

وتنقسم هذه الدراسة لخمسة محاور:

المحور الأول: الإقتصاد الأزرق والتنمية المستدامة.

المحور الثانى: مكونات الإقتصاد الأزرق والقطاعات المعنية به.

المحور الثالث: الإقتصاد الأزرق وتحديات التشغيل فى الدول العربية فى ضوء بعض التجارب الدولية.

المحور الرابع: التجارب المتعلقة بتحول بعض الإقتصاديات العربية نحو الإقتصاد الأزرق وأثرها على إتاحة فرص التشغيل.

المحور الخامس: متطلبات إيجاد الوظائف الزرقاء فى الدول العربية.

المحور الأول

الإقتصاد الأزرق والتنمية المستدامة

منذ زمن بعيد استخدم الإنسان موارد البحار والمحيطات من أجل توفير الغذاء وسبل العيش، وظل استنزاف الموارد الطبيعية هو السمة الرئيسية للتنمية الإقتصادية حول العالم. وقد أصبح تدهور النظم الأيكولوجية للأرض يشكل تهديداً خطيراً لرفاهية البشرية فى المستقبل وحرمان الأجيال القادمة من حقوقهم فى هذه الموارد الطبيعية، وكان ذلك من الأسباب التى دعت إلى ضرورة التوقف عن استنزاف هذه الموارد عن طريق إدارة فعالة ومستدامة للموارد الطبيعية لتلبية إحتياجات الحاضر دون المساس بقدره الأجيال المستقبلية على تلبية إحتياجاتها. غير أن الأمر يختلف بشكل كبير بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة حيث أصبح هذا الأمر يمثل مسألة بقاء بالنسبة لها، ومن هنا بدأت تشعر بالقلق إزاء مستقبلها فى ظل تدهور البيئة المحيطة بها. وقد دعت هذه الدول الأمم المتحدة خلال إنعقاد مؤتمر ريو +20 لمساعدتها فى إيجاد آلية للإستخدام المستدام لمواردها البحرية، واتفق الحاضرون خلال ذلك المؤتمر على ضرورة استخدام الموارد البحرية الطبيعية على نحو مستدام لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وأهمها القضاء على الفقر وتحسين رفاهية الإنسان عن طريق إيجاد فرص العمل اللائق للجميع، وفى نفس الوقت الحفاظ على الأداء الصحى للأنظمة البيئية للبحار والمحيطات وسواحلها فى تلك البلدان.

ويعد هذا المحور محاولة لتوضيح العلاقة ما بين الإقتصاد الأزرق الجديد والتنمية المستدامة من خلال استعراض مختصر لكل من القيمة الإقتصادية للبحار والمحيطات، وتوضيح لمفهوم الإقتصاد الأزرق، ودوره فى تحقيق التنمية المستدامة، ومبادئ الإقتصاد الأزرق المستدام.

القيمة الإقتصادية للبحار والأنهار والمحيطات:

تنوع استخدام المحيطات والبحار من وسيلة نقل تقليدية إلى أن تكون منبع للعديد من الموارد، ويتمثل الثراء الإقتصادى للبحار والمحيطات من خلال العديد من الموارد الحية مثل الأسماك والنباتات البحرية (التي توفر البروتين للبشر والعلف للأنواع الأخرى)، والمواد السلعية مثل (الهيدروكربونات والمعادن والحصى والرمل)، والخدمات مثل

(الموانىء والشحن، وبناء السفن، والصيد، والسياحة)، والطاقة المتجددة من (الرياح، والموج، والمد والجزر، والكتلة الحية).

كل هذه الموارد تجعل الحافز كبير لتطوير العديد من الصناعات سواءً فى البحر أو فى البر، مما يسهم فى توفير المزيد من فرص العمل المنتج.

ووفقاً لإحصاءات الأمم المتحدة فإن قيمة الأنشطة الإقتصادية للمحيطات حول العالم تقدر بنحو من 3-6 تريليون دولار سنوياً، ووفقاً لتقديرات أخرى فإن هذه القيمة تصل ل 24 تريليون دولار على الأقل وذلك لمختلف الموارد والخدمات التى تشملها مثل: النقل البحرى الذى يمثل نحو 90% من الأنشطة التجارية حول العالم، والاتصالات السلكية واللاسلكية العالمية حيث تحمل الكابلات البحرية نحو 95% من جميع البيانات الرقمية حول العالم. كما أنها تعتبر مصدراً للغذاء لنحو 4.3 مليار شخص حول العالم مع توفير أكثر من 15% من البروتين الحيوانى المستهلك سنوياً، كما أن 30% من النفط والغاز المستخرج حول العالم ينتج من البحار والمحيطات، ويقدر نشاط السياحة البحرية بنحو 5% من الناتج المحلى الإجمالى العالمى ويعمل به نحو من 6-7% من قوة العمل حول العالم. وبالنسبة للأنشطة التجارية على شواطئ البحار والمحيطات فهناك 13 مدينة من أكبر 20 مدينة حول العالم تقع على شواطئ البحار والمحيطات، كما أن نحو 40% من سكان العالم أو نحو 3.1 مليار نسمة يعيشون فى نطاق سواحل البحار والمحيطات فى حوالى 150 مدينة ساحلية. إضافة إلى ذلك توفر المحيطات الكثير من المستحضرات الصيدلانية.

ورغم الحجم الضخم للإقتصاد القائم على الموارد البحرية، إلا أنه يواجه بالعديد من المخاطر التى تؤثر سلباً على استدامة هذه الموارد ويمثل تهديداً حقيقياً للبيئة البحرية بشكل عام، وهى ناتجة عن الإستخدام الغير مستدام للموارد البحرية بشكل عام بما يحد من قدرتها على تلبية متطلبات التنمية المستدامة، ومن أهم هذه المخاطر:

1- فقدان التنوع البيولوجى الناتج عن تدهور رأس المال الطبيعى للعديد من النظم الأيكولوجية البحرية والساحلية.

2- مصائد الأسماك الغير مستدامة الناتجة عن الصيد الجائر بما يمثل تحدياً لتحقيق الأمن الغذائى.

3- تغير المناخ وعلاقته بارتفاع منسوب سطح البحر.

4- تحمض المسطحات المائية.

5- أنشطة السياحة البحرية والساحلية الغير مستدامة تعتبر من التحديات التي تواجه هذا النوع من الاقتصاد ، بالإضافة إلى التلوث البحري الناشئ عن أنشطة استخراج المعادن والنفط والغاز.

6- أنشطة النقل والشحن البحري. وهو ما يتطلب نوعا من الإقتصاد يعنى بكل هذه الأنشطة فى ضوء أهداف ومتطلبات التنمية المستدامة للبيئة البحرية بشكل عام، وهو ما يتوفر فى نهج "الإقتصاد الأزرق".

مفهوم الإقتصاد الأزرق:

خلال السنوات القليلة الماضية، تحول مصطلح "الاقتصاد الأزرق" أو "النمو الأزرق" إلى نهج مستخدم فى السياسة العامة في جميع أنحاء العالم. وبالنسبة للبعض، يعنى الاقتصاد الأزرق استخدام البحر وموارده من أجل التنمية الاقتصادية المستدامة. وبالنسبة للآخرين فإنه يشير ببساطة إلى أي نشاط إقتصادي في القطاع البحري، سواء كان مستداما أم لا.

وقد تطور هذا المفهوم من كونه الجانب الأزرق للاقتصاد الأخضر خاصة في البلدان النامية الساحلية، إلى مفهوم أن البحار والمحيطات تشكل "فضاءات جديدة" توفر فرصة مفتوحة للتنمية المستدامة، شريطة أن تتم الإدارة السليمة لموارد المحيطات والبحار، واستعادة نظامها الأيكولوجي السليم.

والاقتصاد الأزرق الجديد هو محاولة لإيجاد تعريف عالمي موحد للأنشطة والصناعات الاقتصادية المتصلة بالموارد البحرية، من أجل إقتصاد متقدم ومستدام دون انتهاك لأهداف التنمية المستدامة الأخرى، فهو لا يأخذ في الاعتبار العوائد الاقتصادية للصناعات والأنشطة البحرية فحسب، بل أيضا آثارها المحتملة على النظام الأيكولوجي البحري.

دور الإقتصاد الأزرق في تحقيق التنمية المستدامة:

يشير الهدف الرابع عشر من الأهداف التي اعتمدها الأمم المتحدة للتنمية المستدامة إلى "الاستخدام المستدام للمحيطات والبحار والموارد البحرية من أجل التنمية المستدامة". كما أن الهدف (7-14) يشير إلى أنه بحلول عام 2030 يتم زيادة العوائد الاقتصادية للدول الجزرية الصغيرة النامية، وكذلك البلدان الأقل نموًا، وذلك من خلال الإدارة المستدامة للموارد البحرية مثل مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية والسياحة البحرية والساحلية. ويشكل نموذج الإقتصاد الأزرق إطارا للتنمية المستدامة للبلدان النامية يتناول مسألة الإنصاف في الحصول على الموارد البحرية وتنميتها وتقاسمها؛ وتوفير مجال لإعادة الاستثمار في التنمية البشرية، وتنويع مصادر الدخل، وإيجاد فرص عمل جديدة، والحد من الفقر، والتخفيف من أعباء الديون الوطنية المعوقة للتنمية.

كما يشير إلى تحسين رفاهية الإنسان والعدالة الاجتماعية، مع الحد بشكل كبير من المخاطر البيئية والندرة الإيكولوجية"، ويؤيد نفس المبادئ المتعلقة بانخفاض الكربون، وكفاءة استخدام الموارد، والإدماج الاجتماعي. أيضا تحسين العوائد الاقتصادية والاجتماعية للبلدان الساحلية النامية والأقل نموا من خلال تطوير بيئاتها البحرية مثل مصائد الأسماك، والتنقيب البيولوجي، والنقل والشحن البحري، واستخراج النفط والمعادن والسياحة البحرية والساحلية وغيرها من الموارد البحرية. كما يتيح هذا النهج تحقيق الإنصاف على الصعيدين الدولي والوطني أمام البلدان النامية لتحقيق إيرادات أكبر من مواردها البحرية وإعادة استثمارها في السكان، والإدارة البيئية، وتخفيض مستويات الدين الوطني، والمساهمة في القضاء على الفقر والجوع، وهي أهداف أساسية للتنمية المستدامة.

مبادئ الإقتصاد الأزرق المستدام:

قدم الصندوق العالمي للطبيعة مجموعة من المبادئ للإقتصاد الأزرق منها:

- 1- توفير العوائد الاجتماعية والاقتصادية للأجيال الحالية والمستقبلية من خلال المساهمة في تحقيق الأمن الغذائي والقضاء على الفقر وتحسين مستوى المعيشة وتحسين الدخل وتوفير فرص العمل والسلامة وتحقيق تنمية صحية وأمنية وسياسية مستدامة.

- 2- استعادة وحماية والمحافظة على تنوع وإنتاجية ووظائف وقيمة النظم الأيكولوجية البحرية والعوائل الطبيعية التي يعتمد عليها ازدهارها.
- 3- الإعتماد على التكنولوجيا النظيفة والطاقة المتجددة وإعادة تدوير المواد وذلك لتأمين الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية طوال الوقت.
- 4- يتم التحكم في (إدارته) عن طريق المنظومات العامة والخاصة مستخدمة أساليب للإدارة تتصف بأنها: شاملة ومستدامة (تقوم على المشاركة النشطة والفعالة لأصحاب المصلحة)، ومطلعة، ووقائية ومتكيفة (حيث تستند القرارات على معلومات سليمة علميا لتجنب الآثار الضارة التي تقوض الاستدامة طويلة الأجل. فعندما تكون المعلومات والمعرفة الكافية مفقودة يتخذ القائمون على هذه العمليات نهجًا احترازيًا ويسعون لتطوير مثل هذه المعرفة والامتناع عن القيام بأنشطة قد تؤدي إلى آثار ضارة. ومع اكتساب معرفة جديدة للمخاطر والفرص المستدامة، يتمكّن هؤلاء من تعديل قراراتهم وأنشطتهم) ، و مسؤولية وشفافية (حيث تتحمل الجهات الفاعلة المسؤولية عن تأثيرات أنشطتها من خلال اتخاذ الإجراءات المناسبة، وكذلك من خلال شفافية تأثيراتها حتى يكون أصحاب المصلحة على اطلاع جيد بشأن تأثير هذه الأنشطة والإجراءات الكفيلة بتلافي التأثيرات السلبية لها)، ومبتكرة واستباقية (جميع الجهات الفاعلة في الإقتصاد الأزرق المستدام تبحث باستمرار عن الطرق الأكثر فعالية وكفاءة لتلبية احتياجات الأجيال الحالية والمستقبلية دون تقويض قدرة الطبيعة على دعم الأنشطة الاقتصادية البشرية والرفاهية).
- 5- دعم الحوار مع أصحاب المصلحة مع تعريف مشترك وإطار مرجعي للإقتصاد الأزرق.
- 6- تعزيز الالتزام من جانب الحكومة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة برؤية الإقتصاد الأزرق المستدام ... والعمل على تحويل هذه الرؤية إلى واقع ملموس.
- 7- التواصل حول الإقتصاد الأزرق مع أصحاب المصلحة في عمليات صنع القرار، وكذلك في الإطار التعليمي أو رفع الوعي.

8- توجيه صناعة القرار بشأن الاقتصاد الأزرق في كل من القطاعين العام والخاص.

وتتم موازنة هذه المبادئ مع اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة؛ وغيرها من الأسس المعتمدة على نطاق واسع للحكومة المؤسسية والتنظيمية المستدامة؛ وبفهم راسخ فيما يتعلق بالمفاهيم ذات الصلة مثل الاقتصاد الأخضر والاقتصاد الدائري.

لتحقيق الاقتصاد الأزرق المستدام، يجب على الجهات الفاعلة العامة والخاصة مايلي:

- **وضع أهداف وغايات واضحة وقابلة للقياس ومتسقة داخليا من أجل اقتصاد أزرق مستدام:** يجب على الحكومات والقطاعات الاقتصادية والشركات الفردية والجهات الفاعلة الأخرى وضع أهداف وغايات ذات صلة وقابلة للقياس عند تخطيط وإدارة أنشطتها من أجل إقتصاد أزرق مستدام. ويجب أن تكون الأهداف والغايات لمختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والإيكولوجية - وكذلك السياسات والأنشطة ذات الصلة - متكاملة قدر الإمكان، لتجنب الصراعات والتناقضات.
- **تقييم وتوصيل نتائج أدائها على هذه الأهداف والغايات:** يجب أن تتم مراقبة أهداف وغايات الاقتصاد الأزرق المستدام بشكل منتظم وأن يتم إبلاغ التقدم الحادث لجميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك عامة الناس، بطريقة شفافة وسهلة.
- **إنشاء ميدان اقتصادي وتشريعي يزود الاقتصاد الأزرق بحوافز وقواعد مناسبة:** يجب أن تهدف الأدوات الاقتصادية مثل الضرائب والإعانات والرسوم إلى استيعاب المنافع والتكاليف والمخاطر البيئية والاجتماعية في المجتمع. وينبغي صياغة وتنفيذ القوانين والاتفاقيات الدولية والوطنية، بما في ذلك الاتفاقيات الخاصة، وتطبيقها وإنفاذها وتحسينها بطرق تدعم الاقتصاد الأزرق المستدام.
- **تخطيط وإدارة وتنظيم الحيز البحري والموارد البحرية، وتطبيق أساليب شاملة ونهج النظام الإيكولوجي:** يجب أن تكون جميع استخدامات الموارد البحرية ملائمة ومخططة وتدار من خلال عمليات متكاملة تضمن الصحة طويلة الأجل والاستخدام المستدام للبحر وموارده، مع مراعاة الأنشطة البشرية على الأرض. ويجب أن تكون هذه العمليات قائمة على المشاركة وقابلة للمساءلة وشفافة وعادلة

وشاملة، حتى تكون راعية للاستخدامات والإحتياجات البشرية الحالية والمستقبلية، بما في ذلك احتياجات الأقليات وأضعف الفئات في المجتمع.

- **تطوير وتطبيق المعايير والإرشادات وأفضل الممارسات التي تدعم الاقتصاد الأزرق المستدام.** يجب على جميع الجهات الفاعلة - بما في ذلك الحكومات والشركات والمؤسسات غير الربحية والمستثمرين والمستهلكين - تطوير أو تطبيق معايير الاستدامة العالمية أو المبادئ التوجيهية أو أفضل الممارسات أو غيرها من السلوكيات ذات الصلة التي تدعم الإقتصاد الأزرق المستدام.
- **الاعتراف بأن الإقتصادات البحرية والأرضية مترابطة ببعضها البعض وأن العديد من التهديدات التي تواجه البيئات البحرية تنشأ من الأرض.** ولتحقيق إقتصاد أزرق مستدام في البحار والمناطق الساحلية، يجب معالجة التأثيرات الأرضية على النظم الإيكولوجية البحرية ويجب على الجهات الفاعلة أيضا أن تعمل على تعزيز تنمية إقتصاد أخضر مستدام على الأرض.
- **تعزيز التعاون، وتبادل المعلومات والمعرفة وأفضل الممارسات والدروس المستفادة والأفكار لتحقيق مستقبل مستدام ومزدهر للجميع.** وتقع على عاتق جميع الجهات الفاعلة في الإقتصاد الأزرق المستدام مسؤولية المشاركة في عملية التنفيذ، والوصول إلى الحدود الوطنية والإقليمية والقطاعية والتنظيمية وغيرها من الحدود، لضمان الإدارة الجماعية لتراثنا البحري المشترك.

الانتقال إلى الإقتصاد الأزرق:

أن زيادة المنافع طويلة الأجل للإستخدام المستدام للموارد البحرية للدول الساحلية النامية والأقل نمواً يتطلب مايلي:

1- دعم الرقابة:

يلعب رصد ومراقبة البحار والمحيطات دوراً مهماً ويمكن أن يشمل مجموعة واسعة من الأنشطة ذات الأطر القانونية المختلفة. فمن ناحية، يشمل ذلك مراقبة الأنشطة غير القانونية بما في ذلك الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم. وإعادة شحن البضائع الممنوعة؛ والاتجار بالبشر. ويمكن أن يشمل أيضاً الأنشطة المتعلقة بالسلامة البشرية والبيئية، بما في ذلك البحث والإنقاذ والتنبؤ بالطقس والاستجابة للكوارث

والكشف المبكر عن التهديدات الضارة والاستجابة لها مثل انسكاب النفط و أنواع التلوث الأخرى. وكذلك تشمل هذه المجموعة من الأنشطة جوانب من البحث العلمي البحري.

2- الإدارة القائمة على النظام الإيكولوجي:

ومن العناصر الأساسية للاستجابة التحويلية بعد عقود من الإفراط في الصيد والتلوث البحري والتنمية الساحلية غير المخطط لها هي الحاجة إلى الانتقال من الإدارة البحرية والساحلية القطاعية البحتة إلى نهج متكامل لإدارة الأنشطة القائمة على الموارد البحرية والساحلية ومن خلال منظور التخطيط المكاني، وهو أمر أساسي لضمان التوازن العادل بين مختلف المصالح والمستخدمين.

وتوفر النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية مجموعة من الخدمات، بعضها مفهومة جيداً ويمكن قياسها كمياً. لكن معظمها الآخر أكثر غموضاً، وغير مفهومة، ومن الصعب جداً تقييمه وتحديده كمياً. على سبيل المثال، يمكن قياس الخدمات المقدمة لدعم قطاع مصائد الأسماك بطريقة علمية (مثلاً، الدور الذي تلعبه النظم الإيكولوجية مثل المانغروف والأعشاب البحرية كغذاء وتربية، وأراضي حاضنة لمختلف الأرصد السمكية، أو كمصادر مباشرة للغذاء) وحتى تقييمها. غير أن بعض الخدمات مثل الحماية من إرتفاع حموضة البحار أو التآكل الساحلي وارتفاع مستوى سطح البحر والآثار الأخرى لتغير المناخ غير مؤكدة بدرجة كبيرة ويصعب قياسها وتقييمها. ومن الصعب فهم قيمة قياس الكربون وتحديده كمياً.

ولا ينبغي أن يكون عدم اليقين هذا بالنسبة لقيمة النظم الإيكولوجية عذراً لعدم اتخاذ التدابير المناسبة لحمايتها وإدارتها، ولكن يمكن استخدام العديد من الأدوات والنهج لتطبيق نهج النظام الإيكولوجي لإدارة الأنشطة البشرية في المحيطات والمناطق الساحلية.

وتوجد نهج مختلفة للنظام الإيكولوجي، بما في ذلك النهج التي وضعتها اتفاقية التنوع البيولوجي ومنظمة الأغذية والزراعة. وفي سياق هذه النهج، قد تشمل الأدوات المتاحة تدابير إدارة مصائد الأسماك، والإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية، والتخطيط المكاني البحري، والمناطق المحمية البحرية والأنشطة التي تدعم احتجاز الكربون. وبوجه عام، يظل التحدي الرئيسي هو تكامل النهج الإدارية المختلفة التي تتخذها مختلف

القطاعات في خطة شاملة ومتناسكة، مع اعتبار النظم الإيكولوجية بمثابة الإطار المركزي.

- الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية والبحرية IMCAM

(Integrated Coastal and Marine Area Management)

تعتبر المناطق الساحلية من بين أكثر المناطق إنتاجًا في العالم، حيث تقدم مجموعة واسعة من العوائل الثمينة وخدمات النظام البيئي التي اجتذبت دائمًا البشر والأنشطة البشرية. والمناطق الساحلية هي أيضا من بين المناطق الأكثر عرضة لتغير المناخ والأخطار الطبيعية. وتشمل المخاطر الفيضانات والتعرية وارتفاع مستوى سطح البحر وكذلك أحداث الطقس المتطرفة. هذه الآثار بعيدة المدى تغير بالفعل حياة وسبل معيشة المجتمعات الساحلية.

على عكس النهج القطاعية التي يمكن أن تؤدي إلى قرارات غير مترابطة، وعدم كفاءة استخدام الموارد، والفرص الضائعة، تسعى الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية والبحرية (IMCAM) إلى تنسيق تطبيق السياسات المختلفة التي تؤثر على المنطقة الساحلية والأنشطة البحرية. IMCAM هي عملية تكرارية تتضمن مجموعة متنوعة من الأساليب - من رسم الخرائط، وترسيم، وتحديد خطوط الخطر وخلايا الرواسب الساحلية لبناء قدرة الوكالات والمؤسسات والمجتمعات المحلية لاتخاذ قرارات مستنيرة حول تنمية الاقتصاد الأزرق. وفقًا لاتفاقية التنوع البيولوجي يتم تطبيق إدارة IMCAM الآن في معظم البلدان الساحلية (اتفاقية التنوع البيولوجي 2010). كنهج شامل، ويمكن استخدام إدارة IMCAM لإدارة التهديدات والضغوط المتعددة في المنطقة الساحلية، وهو مكون رئيسي لتطوير نهج الاقتصاد الأزرق.

- التخطيط المكاني البحري (Marine Spatial Planning) MSP

التخطيط المكاني البحري هو نهج آخر للمساعدة في الانتقال إلى عملية تخطيط لأصحاب المصلحة المتعددين - وهي عملية تكتسب أهمية كبيرة في جميع أنحاء العالم. وقد بدأت بلدان مختلفة في استخدام الإدارة المكانية البحرية لتحقيق الاستخدام المستدام وحفظ التنوع البيولوجي في المحيطات والمناطق الساحلية.

وعلى الرغم من أن MSP و IMCAM هما نهجان متماثلان، فإن IMCAM تركز بشكل عام على المناطق الساحلية، وغالباً ما يتم تطبيقها على نطاق محلي، في حين يتم تطبيق MSP في كثير من الأحيان على نطاق أوسع ويمكن أن تمتد في جميع أنحاء المناطق الاقتصادية الوطنية.

ويوفر MSP طريقة لدمج الأنشطة البشرية دون المساس بقيم الحفظ. وبالمثل بالنسبة لإدارة IMCAM ، فهي تنص على تفعيل نهج النظام الإيكولوجي من خلال عملية تخطيط تشمل جميع أصحاب المصلحة. ومن خلال MSP يمكن لأصحاب المصلحة تقديم رؤيتهم لمنطقة ؛ وتحديد أين توجد الأنشطة البشرية (بما في ذلك الطاقة البحرية والشحن البحري وصيد الأسماك وتربية الأحياء المائية والسياحة والتعدين) والتي قد يكون من المرغوب حدوثها في المستقبل ؛ وتحديد الصراعات الفعلية أو المحتملة بين الاستخدامات المختلفة للمحيطات والأنشطة البشرية ونتائج حفظها المرغوبة.

ويمكن أن توفر الخطة المكانية الناتجة الاستخدام المستدام، مع الحفاظ على مناطق محددة من خلال المناطق البحرية المحمية وغيرها من التدابير المناسبة بطريقة تتجنب النزاعات المحتملة. ويشمل أصحاب المصلحة في برنامج MSP جميع مستخدمي المحيط وأولئك الذين يعتمدون على بيئة المحيطات الصحية. كما هو الحال مع IMCAM، فإن مشاركة أصحاب المصلحة على نطاق واسع مهمة للنجاح على المدى الطويل من MSP.

- المناطق البحرية المحمية والمناطق البحرية المدارة

أصبحت المناطق البحرية المحمية أداة رئيسية للمحافظة على التنوع البيولوجي في جميع البلدان الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية تقريباً، ويوصى بها في إطار العديد من المعاهدات والمبادرات الدولية والإقليمية بما في ذلك اتفاقية التنوع البيولوجي وبرامج وخطط عمل البحار الإقليمية.

وقد شهدت السنوات الماضية زيادة هائلة في عدد وحجم المناطق البحرية المحمية، و يمكن للمناطق البحرية المحمية أن تحقق مجموعة واسعة من الأهداف – منها حماية العوائل والتنوع البيولوجي، والإستخدامات المستدامة لمصائد الأسماك، وقد تزيد المناطق البحرية المحمية أيضاً من قدرة النظم البيئية البحرية على التكيف مع تأثيرات تغير المناخ.

لم تحقق المناطق البحرية المحمية دائماً إمكاناتها الكاملة، ولا تزال فاعلية الإدارة واحدة من أكبر المشكلات التي تواجه المناطق المحمية البحرية. وتتطلب فاعلية الإدارة وجود مؤسسات فعالة بالإضافة إلى مراعاة سبل العيش المحلية، حيث لا يزال من الصعب التنبؤ بالفوائد الاجتماعية الاقتصادية التي أنشأتها المناطق البحرية المحمية وهي قيد المناقشة. وكثيراً ما تفشل المناطق البحرية المحمية في الوصول إلى إمكاناتها الكاملة نتيجة لعوامل مثل الحصاد غير القانوني، أو اللوائح التي تسمح قانوناً بحصاد ضار.

الآليات المالية الداعمة للتحويل إلى الاقتصاد الأزرق:

يتيح الاقتصاد الأزرق للدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان الأقل نمواً الساحلية فرصة تنويع قاعدة الإنتاج الضيقة، والنمو وتوفير فرص العمل والاستثمار في مجموعة واسعة من القطاعات والصناعات القائمة والجديدة .

ويتطلب اتباع نهج الاقتصاد الأزرق الوصول إلى تمويل طويل الأجل متاح على نطاق واسع، لكن الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان الأقل نمواً الساحلية لم تحقق نجاحاً في كثير من الأحيان في حفز الاستثمارات العامة والخاصة في الاقتصاد الأزرق، ولا سيما على نطاق يسمح بانتقال القطاعات القائمة من الاقتصاد أو من شأنه أن يفتح قطاعات جديدة. وقد عانت العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان الأقل نمواً الساحلية من ركود أو انخفاض تدفقات المساعدة الإنمائية والاستثمار الأجنبي المباشر. قد يكون لديهم أيضاً مستويات غير قابلة للديمومة من الديون الخارجية التي بدورها تشكل حاجزاً أمام التحويل نحو الاقتصاد الأزرق.

ومن التحديات الإضافية تطوير الظروف التمكينية للاقتصاد الأزرق، بما في ذلك الأطر المؤسسية والتنظيمية والإدارية والتشريعية، فضلاً عن الموارد البشرية اللازمة لتحقيق التنسيق بين القطاعات وعبر الحدود.

ويمكن تقسيم مصادر التمويل إلى مكونين رئيسيين. يشمل الأول تقديم الدعم لإصلاح الحوكمة، والإدارة المستندة إلى النظام الإيكولوجي للمناطق والموارد البحرية، والظروف التمكينية الأخرى المطلوبة لاقتصاد أزرق. وقد تم تطوير وتمويل الأنشطة في هذه الفئة من قبل مرفق البيئة العالمي (GEF)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP)، ومجموعة البنك الدولي، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الأغذية والزراعة.

وتشمل الفئة الثانية مصادر تمويل جديدة ومبتكرة مثل الدين مقابل مقايضة الطبيعة والسندات الزرقاء.

وكمثال على الفئة الأولى، نجح برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - مرفق البيئة العالمية خلال السنوات العشرين الماضية في تطوير وتطبيق سلسلة من المنهجيات أثبتت فعاليتها في إزالة الحواجز ووضع بيئة تمكينية للسياسات يمكن أن تحفز كميات كبيرة من التدفقات المالية للقطاعين العام والخاص من أجل الإصلاح وتشمل أدوات التحويل برنامج العمل الاستراتيجي، الذي يتيح للبلدان العمل معاً لمعالجة القضايا المشتركة في النظم الإيكولوجية المشتركة؛ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية/ التنمية المستدامة للمناطق الساحلية؛ والأطر القانونية العالمية أو الإقليمية للمحيط. وينطوي هذا النهج الأخير على الاستفادة من عملية حكومية دولية قائمة أو متوقعة من أجل التفاوض على إطار قانوني إقليمي أو عالمي جديد لمعالجة قضية رئيسية تتعلق بالمحيطات والمساعدة في ذلك.

كل من هذه الأطر يسمح بتقديم إدارة المحيطات كشرط مواتٍ للانتقال نحو اقتصاد أزرق. وقد أظهرت الدروس المستفادة من تطبيق هذه المنهجيات أن تصحيح فشل الأسواق والسياسات من خلال تطبيق أدوات متكاملة لتخطيط المحيطات وإزالة الحواجز القائمة على العلم لا يمكن أن يعمل فقط من أجل استعادة وحماية السواحل والمحيطات فحسب، بل يمكن أن يولد أيضاً أنشطة تجارية كبيرة وفرص عمل عندما يتم وضع أنشطة توفر فرص العمل بشكل متعمد في خطط واستراتيجيات إصلاح إدارة المحيطات.

المحور الثانى

مكونات الإقتصاد الأزرق والقطاعات المعنية به

أتاح مفهوم الإقتصاد الأزرق آفاقاً جديدة للتنمية الإقتصادية للبلدان وذلك من خلال استخدام المحيطات والموارد البحرية بشكل عام سواءً على المستوى الوطنى أو الدولى. ويعتمد تطور الإقتصاد الأزرق على تطور الصناعات والأنشطة القائمة على الموارد البحرية والمحيطات مثل: مصائد الأسماك والشحن، والموانئ والخدمات اللوجستية البحرية والسياحة البحرية الساحلية والترفيهية، واستكشاف وإنتاج المعادن التقليدية على سواحل وفى أعماق البحار والمحيطات. أيضاً هناك العديد من القطاعات الناشئة فى الإقتصاد الأزرق مثل طاقة المحيطات المتجددة مثل الرياح والمد والجزر والأمواج وغيرها، واستخراج الغاز والنفط من أعماق البحار والمحيطات، والتعدين فى الأعماق، وتربية الأحياء المائية البحرية، والتكنولوجيا الحيوية الزرقاء، ورصد ومراقبة البحار والمحيطات، وإجراء البحوث البحرية، وتتميز هذه القطاعات باستخدامها أحدث التكنولوجيات.

ويملك الإقتصاد الأزرق قدرات هائلة من حيث توليد الدخل، وفرص العمل، وتنوع الصادرات، إلا أن تحقيق أكبر قدر من العوائد من هذا النوع من الإقتصاد يتطلب مزيداً من التخطيط الجيد والإستثمارات والتركيز على القطاعات ذات الأولوية منه بناءً على الإمكانيات المتاحة.

وفيما يلى عرضاً موجزاً لقطاعات الإقتصاد الأزرق:

1- الصيد البحرى

يعتبر قطاع الصيد البحرى واحداً من أهم قطاعات الإقتصاد الأزرق، ويسهم بشكل كبير فى تعزيز الدخل القومى، واستيعاب قدر كبير من القوى العاملة، وتحقيق الأمن الغذائى للسكان. ويوفر هذا القطاع سبل العيش لنحو 11% من سكان العالم كما يوفر عدد كبير من الفرص الإقتصادية للعديد من الصناعات والحرف القائمة على هذا القطاع، والتي بدورها توفر ملايين فرص العمل، وتحسن مستوى الأمن الغذائى لجزء كبير من السكان حول العالم.

2- التكنولوجيا الحيوية البحرية:

تعتبر التكنولوجيا الحيوية البحرية واحدة من أسرع القطاعات فى الإقتصاد الأزرق والتي تستخدم تكنولوجيا عالية، وتستخدم فى قطاعات صناعية عديدة مثل المستحضرات الصيدلانية ومستحضرات التجميل والمكملات الغذائية والأنزيمات والعديد من المواد الكيميائية الأخرى، ويقدر حجم التكنولوجيا الحيوية فى الإقتصاد العالمى بنحو 2.4 مليار دولار مع توقعات بمعدل نمو سنوى يصل إلى 10%.

ومن الموارد الحيوية البحرية التى تستخدم فى هذا المجال: الإسفنج، والرخويات، وبعض أنواع الأسماك، والبكتريا والطحالب والفطريات، والمرجان، ودودة البحر، وتستخدم هذه الموارد على نطاق واسع فى التطبيقات الصناعية والزراعية وصناعة الأدوية، والوقود الحيوى، وطب الأسنان وغيرها.

ويعتبر قطاع المستحضرات الدوائية الحيوية أكبر القطاعات الفرعية لاستخدامات التكنولوجيا الحيوية عالمياً، ويعتبر الإتحاد الأوروبى رائداً فى هذا المجال، حيث بلغ حجم قطاع المستحضرات الدوائية الحيوية فيه فى عام 2016 نحو 8.6 مليار دولار، بمعدل نمو تراكمى فى الفترة من 2011- 2016 بلغ نحو 12.5%.

وتعتبر التكنولوجيا الحيوية الزرقاء من القطاعات شديدة الحساسية من الناحية التجارية والتي تعتمد بشكل كبير على سرية المعلومات والبيانات وبراءات الإختراع المتعلقة بها لدى الشركات ومراكز البحوث المنتجة لها، وتوفر فرص وأنشطة تجارية واسعة إضافة إلى قدر كبير من فرص العمل التى تتطلب مهارات عالية، ويزدهر هذا القطاع بشكل كبير فى كل من أوروبا وأمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا.

3- التعدين فى سواحل وأعماق البحار والمحيطات:

يعتبر هذا القطاع من القطاعات الهامة فى الإقتصاد الأزرق، ويعتمد عليه اقتصادات كثيرة من الدول حول العالم. ويشمل هذا القطاع العديد من الموارد البحرية مثل الرمال والحصى، والملح والكبريت والماغنسيوم، والنفط والغاز، إضافة إلى الماس والذهب وغيرها من المعادن الثقيلة.

ومع التحضر السريع وتطور الصناعة زاد الطلب على تصنيع وتسويق هذه المعادن، ويشمل ذلك الإستخراج والمعالجة سواءً من الموارد غير الحية على سواحل وفي قاع البحار والمحيطات أو من مياه البحر نفسها واستخراج الأملاح الذائبة فيها... الخ.

4- السياحة البحرية والترفيهية:

توفر المساحة البحرية العديد من الفرص لنشاط السياحة والترفيه مثل السياحة، وحمامات الشمس، والغوص، وركوب الأمواج، وركوب الزوارق، ومشاهدة الشعاب المرجانية، إلى جانب السياحة التقليدية، وبذلك يكتسب هذا القطاع أهمية كبيرة من بين قطاعات الإقتصاد الأزرق، ويوفر عدداً كبيراً من فرص العمل.

5- الطاقة المتجددة البحرية:

تمثل الطاقة المتجددة نحو 22% من مزيج الطاقة العالمية، ويمكن لهذا القطاع أن يوفر فرصاً لمشكلات الطاقة والذي يشمل أمن وعدالة توزيع الطاقة بالإضافة إلى الإستدامة البيئية. وتتعدد أشكال الطاقة البحرية المتجددة مثل: الطاقة الشمسية البحرية، والرياح البحرية، والأمواج، والمد والجزر، وحرارة المحيط، وطاقة الكتلة الحيوية البحرية. وتعتبر طاقة الرياح البحرية هي الأكثر إنتشاراً بين هذه الأشكال.

6- الشحن والموانئ والخدمات اللوجستية (البحرية):

تمثل الموانئ والمراسي البحرية أهم أعمدة البنية التحتية للاقتصاد المعاصر وإطلالتها على التجارة والنقل البحري العالمي وأحد عناصر المنافسة والجدب بين اقتصادات الدول خصوصاً أن نسبة لا تقل عن (90%) من حجم التجارة المنقولة عالمياً تتم عن طريق النقل البحري، لذا فإن الدول ذات الإطلاقات البحرية تسعى دائماً لبناء وتطوير خدمات الموانئ حتى تتمكن من جذب خطوط الملاحة العالمية بما يجعل موانئها موانئ محورية ومراكز إقليمية للنقل البحري ليتم خلالها إنجاز عمليات نقل البضائع إلى الدول الأخرى. ليس هذا فحسب بل إن للموانئ أدواراً اقتصادية أخرى فهي محطات لوجستية ومناطق استثمارية خاصة مولدة لأنشطة ذات قيمة مضافة عالية، إضافة إلى أنها توفر نشاطات أخرى مثل التوكيلات البحرية، شركات التأمين، تمويل السفن. ومع التطور العالمي والإقليمي السريع، تتطلب من الدول العربية أن تطور من بنيتها التحتية لموانئها، وتنشئ موانئ أكثر حداثة، من أجل المزيد من التحسين لتقنية خدماتها ونيل

رضا الوكلاء الدوليين والسفن التي ترد إليها والمتعاملين معها من خلال ضمان تقديم أفضل الخدمات وأسرعها وأقلها كلفة

ويمثل الشحن البحري الوسيلة الأكثر كفاءة لنقل معظم السلع والبضائع في جميع أنحاء العالم، لكنه مازال يمثل مصدرًا رئيسيًا للتلوث البيئي في البحار والمحيطات والمسطحات المائية عامة. وتشير التقديرات إلى أن انبعاثات الكربون من أنشطة الشحن البحري حوالي 3% من حجم الانبعاثات العالمية. ويتوقع أن تزيد هذه النسبة في ظل الارتفاع المستمر في التجارة العالمية.

ويعتبر النقل البحري الوسيلة الرئيسية لنقل وتوريد المواد الخام والمواد الغذائية والطاقة، ومن ثمّ فهو يسهم بشكل أساسي في النمو الاقتصادي وتوفير فرص العمل. ووفقًا لمنتهى النقل الدولي فإنه من المتوقع أن يزيد حجم الموانئ عام 2050 إلى أربعة أضعاف لمواجهة الزيادة في الطلب على النقل البحري وكذلك نتيجة زيادة تأثير تغير المناخ على الموانئ المنشأة. والاستفادة من الأنشطة الناشئة في الاقتصاد الأزرق يقود إلى التركيز على الاهتمام بعمليات النقل والشحن وإنشاء الموانئ لتعزيز الاستفادة من الأنشطة البحرية المختلفة، وبالتالي توفير المزيد من فرص العمل.

7- الصناعات البحرية:

يمثل هذا القطاع شريحة مهمة في الاقتصاد الأزرق وتعتمد عليه قطاعات أخرى داخل هذا النوع من الاقتصاد. وتشمل الصناعات البحرية بناء وإصلاح وصيانة القوارب وجميع أنواع السفن (صيد، شحن، إلخ)، والغواصات واليخوت وغيرها من الهياكل العائمة، كما يشمل أيضا صناعة التكنولوجيات المستخدمة في الصناعات البحرية، وكذلك صناعة تفكيك أو إعادة تدوير السفن.

8- التجارة وتكنولوجيات الإتصال والمعلومات البحرية

تشمل التجارة البحرية خدمات التمويل البحري، وخدمات إتاحة القوانين البحرية، والتأمين البحري، والخدمات ذات الصلة بتمويل السفن.

وتشمل تكنولوجيا المعلومات والإتصالات البحرية: الإستشارات الهندسية البحرية، وخدمات الأرصاد الجوية، والإستشارات البيئية، والمائية، وإدارة المشروعات، وحلول

تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وخدمة المعلومات الجغرافية، وتصميم اليخوت، واتصالات الغواصات وغيرها.

ويعتبر التأمين البحري عنصراً مهماً في صناعة التأمين بصفة عامة، حيث يغطي في المقام الأول الخسائر التي تتكبدها الأنشطة البحرية بسبب المخاطر البحرية.

9- تربية الأحياء المائية.

يلبي إنتاج تربية الأحياء المائية أكثر من نصف الاحتياجات العالمية من المأكولات البحرية ويتطلب الأمر التوسع في تربيتها بغرض توفير احتياجات السكان الإضافية في المستقبل، والتي من المتوقع أن يشهد العالم زيادة في أعداد السكان بنحو 2 مليار نسمة عام 2050. وهناك العديد من المسببات التي تؤدي إلى مخاطر في استغلال الثروة السمكية والمسطحات المائية أو الاستزراع المائي، والتي تؤدي إلى انتشار الأمراض مثل استخدام الكيماويات وتصريف المغذيات الصناعية، ومسببات الأمراض والمبيدات، وهي أمور تؤدي إلى زيادة نسبة تلوث البيئة البحرية. لذلك يجب أن يكون هناك حذر في هذا المجال خصوصاً أن فرداً من بين كل سبعة أفراد على مستوى العالم يحصل على البروتين من الأسماك، أي أن الأسماك تمثل ضرورة غذائية لنحو مليار نسمة حول العالم، وتمثل أكثر من 50% من البروتين الحيواني لنحو 400 مليون نسمة في البلدان الفقيرة، كما أنها توفر حوالي 11 مليون فرصة عمل في البلدان النامية.

10- التعليم والبحوث البحرية:

أصبحت قضايا البحار والمحيطات وسواحلها ذات أهمية كبيرة خاصة مع بروز وتطور الاقتصاد الأزرق واعتماده كأولوية لتحقيق التنمية المستدامة المبنية على الموارد البحرية. وقد أصبحت الحلول التقنية لهذه القضايا أمراً حتمياً. ويهدف التعليم والبحوث البحرية إلى تطوير استراتيجيات شاملة للحماية الناجحة للمحيطات والبحار، وهو موضوع يتضمن تخصصات عدة، ويتطلب تنسيق وشراكة ما بين القطاعين العام والخاص. وينطوي التعليم البحري على نشر المعرفة والمعلومات البحرية. ويتضمن البحث البحري: التخطيط المكاني البحري، وإدارة مصائد الأسماك، وترميم واستعادة السواحل والعوائل البحرية، وطرق زيادة التعاون الدولي في العلوم والتكنولوجيا البحرية.

أهداف التعليم والبحوث البحرية:

- 1- تعزيز الوعي بالبيئات والإقتصاديات البحرية من خلال زيادة فهم النظم الساحلية والبحرية.
- 2- تعزيز قضايا الإستدامة للموارد البحرية مثل: إدارة الموارد الطبيعية، وتأثيرات ظاهرة تغير المناخ، والسلامة والأمن الغذائي، ونتاج الطاقة المتجددة.
- 3- بناء القدرات من خلال التدريب للموظفين فى القطاعات البحرية مثل: الملاحة البحرية، وإدارة الموانىء، والتجارة البحرية، والقانون البحرى، وعلوم البحار، والسفن العابرة للبحار والمحيطات، والنقل البحرى الداخلى (المحلى).

فيما يلي ملخصاً لأهم مكونات الإقتصاد الأزرق والأنشطة الإقتصادية الفرعية لكل مكون"

مكونات الإقتصاد الأزرق

مؤشرات النمو	الصناعات أو القطاعات المرتبطة	الأنشطة الفرعية للنشاط (المكونات الفرعية)	نوع النشاط
الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.	1- صيد الأسماك.	1- حصاد البحر (إنتاج المأكولات البحرية)	1) إنتاج وتجارة الموارد البحرية
الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.	2- الأنشطة الثانوية المرتبطة بصيد الأسماك وهي مثل عمليات تصنيع الأسماك وصنع أجهزة الصيد، وإنتاج الثلج وصناعة قوارب الصيد، وعمليات ما بعد الحصاد مثل التعبئة والتغليف وتسويق المنتج.. الخ.		
الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.	3- تجارة منتجات المأكولات البحرية.		
الطلب على مستحضرات التجميل ومنتجات الأدوية.	4- تجارة المنتجات غير القابلة للأكل من الأغذية البحرية.		
الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.	5- تربية الأحياء المائية.		
البحث والتطوير واستخدامات الرعاية الصحية ومستحضرات التجميل والإنزيمات وغيرها من الصناعات.	التكنولوجيا البحرية الحيوية والتقيب البيولوجي.	2- استخدام الموارد البحرية الحية في المنتجات الصيدلانية وفي التطبيقات الكيميائية.	
الطلب على المعادن	التعدين في قاع البحار	1- استخراج المعادن	2) استخراج واستخدام المواد البحرية غير المتجددة (غير حية).
الطلب على مصادر الطاقة المتنوعة.	البتترول والغاز	2- استخراج مصادر الطاقة	
الطلب على المياه العذبة	تحلية المياه	3- إنتاج المياه العذبة	

مؤشرات النمو	الصناعات أو القطاعات المرتبطة	الأنشطة الفرعية للنشاط (المكونات الفرعية)	نوع النشاط
الطلب على مصادر الطاقة المتنوعة.	الطاقة المتجددة.	توليد الطاقة المتجددة.	3) استخدامات الطاقة المتجددة (الرياح، الموج، المد والجزر، وحرارة البحر)
نمو التجارة البحرية وزيادة الطلب على النقل البحري.	1- الشحن وبناء السفن. 2- النقل البحري. 3- الموانئ والخدمات ذات الصلة.	1- النقل والتجارة.	4) التجارة عبر المحيطات والبحار وحولها.
صناعات بناء السفن، وأجهزة التحكم والتسجيل، وإنشاء الموانئ.. الخ.	التخطيط من قبل الإدارات والوزارات الوطنية والقطاع الخاص.	2- التنمية السياحية	
السواحل الحضارية. واللوائح الوطنية.	السياحة المحلية، والقطاع العام والخاص وغيرها من القطاعات ذات الصلة.	3- السياحة والترفيه.	
النمو العالمي للسياحة.	الكربون الأزرق	1- عزل الكربون.	5) الإسهامات الغير مباشرة للأنظمة الاقتصادية والبيئية.
التخفيف من حدة تغير المناخ.	استعادة وحماية العوائل	2- حماية السواحل.	
النمو المرن.	إدارة مياه الصرف الصحي.	3- التخلص من النفايات الصناعية.	
الصيانة	استيعاب العناصر المغذية والمخلفات الصلبة	4- التنوع البيولوجي	

المحور الثالث

الإقتصاد الأزرق وتحديات التشغيل في الدول العربية في ضوء بعض التجارب الدولية

نظراً للإمكانيات الهائلة للبحار والمحيطات فإن هناك العديد من الدول التي توجهت نحو استثمار إمكانياتها المالية والبشرية والتكنولوجية لتحقيق أقصى إستفادة من مواردها البحرية. وقد دشنت العديد من الدول وخاصة الجزرية العديد من الخطط والمبادرات لتعزيز الإقتصاد الأزرق مثل سيشل، وموريشيوس، بينما قام الإتحاد الأوروبى بتطوير خطة عمل للإستثمار فى الإقتصاد الأزرق، أيضا العديد من المنظمات والمؤسسات الدولية مثل منظمة التعاون الإقتصادي فى منطقة آسيا والمحيط الهادى وغيرها سلطت الضوء مؤخرا على إمكانيات الإقتصاد الأزرق وضرورة تحقيق الإستخدام الكفوء والمستدام للموارد البحرية.

وفيما يلي نعرض بشكل مختصر لبعض التجارب الدولية وبعض المبادرات الدولية فى هذا المجال:

أولاً: بعض التجارب الدولية:

1- جمهورية الصين الشعبية:

بلغ معدل النمو السنوي للإقتصاد البحرى فى الصين خلال الفترة من 2006 – 2010 حوالي 13.5% وتتمثل أنشطة الإقتصاد البحرى فى الصين فى: الصناعات البحرية (مثل الصناعة البحرية الأساسية بالإضافة إلى الخدمات الداعمة مثل بحوث العلوم البحرية، والتعليم والإدارة، .. الخ)، وبالإضافة إلى الصناعات المرتبطة بالأنشطة البحرية.

وقد قامت الحكومة الصينية بوضع خطة عمل على مدار خمس سنوات لتنمية الإقتصاد البحرى فى مختلف القطاعات البحرية وذلك خلال الفترة من 2011 – 2015. ونتج عن ذلك نمو الإقتصاد البحرى بها بمعدل 8.1% سنويا، وقدر قيمته عام 2015 بنحو 989.3 مليار دولار أمريكى، وهو يعادل نحو 9،6% من الناتج المحلى الإجمالى لها فى نفس العام، كما أن الصناعات البحرية بها توفر فرص عمل لنحو 35.9 مليون شخص.

ونظرا لإدراك الحكومة الصينية لأهمية الإقتصاد البحرى كجزء من بناء قوتها البحرية، فقد أعلنت الحكومة عن الخطة الخمسية الثالثة عشر من 2016 – 2020 لتحقيق ما يقرب من مائة هدف خلال هذه الخطة منها تطوير منافذ بحرية ذكية، وبناء المزيد من سفن الجليد، وتطوير صناعة معدات السفن ونقل البضائع بحريا، والإنخراط فى أنشطة إقتصادية فى أعماق البحار والمحيطات، بما يمكن الصين من تعزيز نمو الإقتصاد الأزرق وتسخير إمكانياته الهائلة فى تحقيق التنمية المستدامة المنشودة وتوفير الملايين من فرص العمل.

2- بنجلادش

تعتبر بنجلادش من أكبر الدول فى جنوب شرق آسيا إهتماما بالإقتصاد الأزرق، حيث يعتمد أكثر من 30 مليون شخص فيها على الموارد البحرية لكسب أرزاقهم من خلال عملهم فى صيد الأسماك، والنقل التجارى البحرى.

وقد بدأت فى مرحلة مبكرة الإهتمام بموارد الإقتصاد الأزرق إلا أنها تواجه عدداً من التحديات منها توفر التقنيات التكنولوجية والموارد المالية اللازمة لذلك، وفى سبيل ذلك فقد اتخذت الحكومة عدة تدابير لتنمية الإقتصاد الأزرق منها: إنشاء معهد أبحاث لدراسة العلوم البحرية وعلوم المحيطات، وتدريب وصقل مهارات الموظفين لتحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية، أيضا أقامت تعاون علمى مع الدول الأخرى للإستفادة من خبراتها فى تنمية موارد الإقتصاد الأزرق.

3- سيشيل وموريشيوس:

وهي دول نامية جزرية صغيرة وتعتمد بشكل كبير على الموارد البحرية من أجل الرفاه الإقتصادى، وترتبط اقتصادياتها ارتباطاً وثيقاً بالإقتصاديات الأفريقية المعنية بتنمية الإقتصاد الأزرق، إضافة إلى عمل شركات مع كل من استراليا والهند لتنمية الإقتصاد الأزرق لديها، وتسعى للحصول على الدعم الفنى والمالى والتقنى، وبناء القدرات فى هذا المجال.

4- إندونيسيا:

بلغت قيمة مساهمة الإقتصاد البحري في إندونيسيا عام 2008 ما قيمته 73 مليار دولار أمريكي بنسبة 13% من الناتج المحلي الإجمالي، وارتفعت إلى 256.5 مليار دولار عام 2013، ويتكون الإقتصاد الأزرق في إندونيسيا من سبعة قطاعات، هي: مصائد الأسماك، والسياحة البحرية، والنقل البحري، والصناعات البحرية، والطاقة والموارد المعدنية، والمرافق البحرية (الموانئ - المستودعات.. الخ) ، والخدمات البحرية، بالإضافة إلى الخدمات الحكومية.

ويبلغ عدد العاملين في الأنشطة المتعلقة بالإقتصاد البحري حوالي 3.5 مليون عامل يمثلون نحو 5.11% من إجمالي القوة العاملة الإندونيسية، يعمل منهم نحو 1.7 مليون في مصائد الأسماك والاستزراع المائي بينما يعمل في المرافق البحرية حوالي 1.8 مليون عامل.

5- الفلبين:

بلغت القيمة المضافة من أنشطة الإقتصاد البحري عام 2012 نحو 12.4 مليار دولار أمريكي، وساهم في الناتج المحلي الإجمالي بنحو 5.3% وتستحوذ أنشطة صيد الأسماك والاستزراع السمكي على نحو 37% من قيمة الإنتاج الإجمالي لأنشطة إقتصاد المحيطات فيها.

ووفقاً للإحصائيات المتاحة يبلغ عدد العاملين في أنشطة الإقتصاد البحري حوالي 1.6 مليون عامل بمعدل نمو سنوي حوالي 1.9%.

6- الولايات المتحدة الأمريكية:

على عكس العديد من بلدان العالم، فإن الولايات المتحدة الأمريكية تميز ما بين الإقتصاد الساحلي، وإقتصاد المحيط:

- فهي تعتبر الإقتصاد الساحلي هو في المقام الأول الإقتصاد الحضري الذي يشمل نحو 30 ولاية أمريكية ساحلية يبلغ عدد سكانها نحو 255.8 مليون نسمة بنسبة 82.0% من سكان الولايات المتحدة، ويوظف هذا النوع من الإقتصاد

نحو 107.3 مليون شخص، ويسهم بنحو 13 ترليون دولار بنسبة 83.0% من الناتج المحلي الإجمالي لها، وذلك وفقا لقاعدة بيانات اقتصاد المحيطات بمنظمة التعاون الإقتصادي والتنمية.

- أما بالنسبة لإقتصاد المحيطات فتقدر قيمته عام 2010 بنحو 1.5 ترليون دولار، كما أنه يمكن أن يتضاعف إلى 3 ترليون دولار، وأن يتيح فرص عمل بدوام كامل لنحو 40 مليون شخص

وقد وضعت الولايات المتحدة برنامجا وطنيا للنهوض بإقتصاد المحيطات.

7- كوريا الجنوبية:

ينقسم الإقتصاد البحرى في كوريا الجنوبية إلى 14 قطاع رئيسي بالإضافة إلى 40 قطاع فرعي. وتبلغ إجمالي قيمة أنشطة هذا الإقتصاد حوالي 2.9 مليار دولار عام 2010 تمثل 3.7% من الناتج المحلي الإجمالي، وتتصدر أنشطة الشحن والمرافق البحرية قائمة أنشطة الإقتصاد البحرى من حيث القيمة إذ تساهم بنحو 42% من القيمة الكلية لإنتاج أنشطة الإقتصاد البحرى.

8- تايلاند:

بلغت مساهمة أنشطة الإقتصاد البحرى في تايلاند ما قيمته 212.7 مليار دولار عام 2009 وتمثل هذه الأنشطة كافة الموارد البحرية الحية والغير حية من خلال الاستخدامات المباشرة والغير مباشرة، ويشمل ذلك الشعاب المرجانية، وأشجار المانجروف، والأعشاب البحرية، ومصايد الأسماك، والأنواع المهددة بالانقراض مثل السلاحف البحرية. وتشمل الموارد الغير حية: النفط والغاز البحرى، والملح، والأراضي الساحلية.

وتعتبر تايلاند من أكبر عشرة دول حول العالم من حيث إنتاج وتصدير الأسماك منذ عام 1992، وفي عام 2006 بلغ قيمة إجمالي إنتاج مصائد الأسماك حوالي 29 مليون دولار يمثل 1.27% من الناتج المحلي الإجمالي، ويعمل في قطاع مصائد الأسماك أكثر من 220 ألف عامل.

9- الإتحاد الأوروبي:

فى عام 2012 أعلن الإتحاد الأوروبى عن استراتيجية النمو الأزرق لتحقيق التنمية المستدامة للقطاعات البحرية والساحلية ضمن استراتيجية أوروبا 2020 لتحقيق نمو ذكى وشامل ومستدام.

وتركز هذه الاستراتيجية على ثلاثة ركائز :

1- تنمية قطاعات تربية الأحياء المائية، والسياحة الساحلية، والتكنولوجيا البحرية، والتعددين فى قاع البحار، والتي لها قدرات عالية على توفير قدر كبير من الوظائف المستدامة.

2- توفير المعرفة البحرية، وتيسير الوصول إلى المعلومات حول البحار وسواحلها لتحقيق إدارة فعالة ومستدامة للأنشطة البحرية، وإعطاء السلطات صورة أفضل لما يحدث فى البحر.

3- تشجيع التعاون فيما بين البلدان لإدارة الموارد البحرية بصورة أكثر إستدامة.

ومن وجهة النظر الأوروبية فإن الإقتصاد الأزرق يتكون من جميع الأنشطة الإقتصادية التي تعتمد بشكل مباشر أو غير مباشر على الموارد البحرية، والتي تدعم الإقتصاد المحلى سواء من حيث القيمة المضافة فى الناتج المحلى أو من حيث إضافة فرص عمل. وفى الوقت الحالى فإن هذه الأنشطة الإقتصادية البحرية لا تستند إلى ممارسات مستدامة ومن ثم تولد مخاطر بيئية.

لذا فقد أثارت المفوضية الأوروبية مفهوم النمو الأزرق Blue Groth باعتباره إقتصاد أزرق مستدام يقوم على أساس الإنتاج المتجدد للبحار والمحيطات النظيفة بيئيا، وتدعو المفوضية من خلال ذلك إلى تحقيق النمو الإقتصادى وتوفير فرص عمل جديدة، من خلال الإستغلال الكفؤ والمستدام للموارد المتجددة فى البحار والمحيطات. الأمر الذى يتطلب ضرورة حماية التنوع البيولوجى والنظم الأيكولوجية البحرية لضمان إستمرار الخدمات التى توفرها النظم الأيكولوجية البحرية والساحلية.

وقد سعى الإتحاد الأوروبى لتحقيق نمو أزرق ناجح من خلال مجموعة من المبادرات المتوازية فى مجالات مختلفة مثل التعليم، والبحوث وإنتاج المعرفة، وزيادة

التمويل، والمراقبة البحرية (أى المراقبة المتكاملة للمناطق الساحلية والتخطيط المكانى البحرى). ويهدف التوجه الإستراتيجى الأوروبى فى هذا الإطار إلى تطبيق نهج النظام الأيكولوجى لإدارة الأنشطة البشرية فى البيئات البحرية والساحلية، وتحقيق الإستدامة الأرضية بحلول عام 2020. ومن ثم ينظر إلى المساحات البحرية والساحلية على أنها تنطوى على إمكانيات هائلة لتحقيق التنمية المستدامة من خلال مجموعة من الأنشطة الإقتصادية الجديدة والمتجددة والتي يمكن أن تخفض من انبعاثات الغازات الدفيئة وأثار تغير المناخ. ولتحقيق النمو الأزرق ينبغى استخدام التكنولوجيات الحديثة لتطوير قطاعات الإقتصاد الأزرق.

وقد تم إقتراح قائمة أولية قادرة على تحقيق النمو المستدام وإيجاد فرص عمل جديدة فى سلاسل القيمة المضافة فى خمسة قطاعات وهى:

- الطاقة الزرقاء (المتجددة).

- تربية الأحياء المائية.

- السياحة.

- الموارد المعدنية البحرية.

- التكنولوجيا الحيوية الزرقاء (المستدامة).

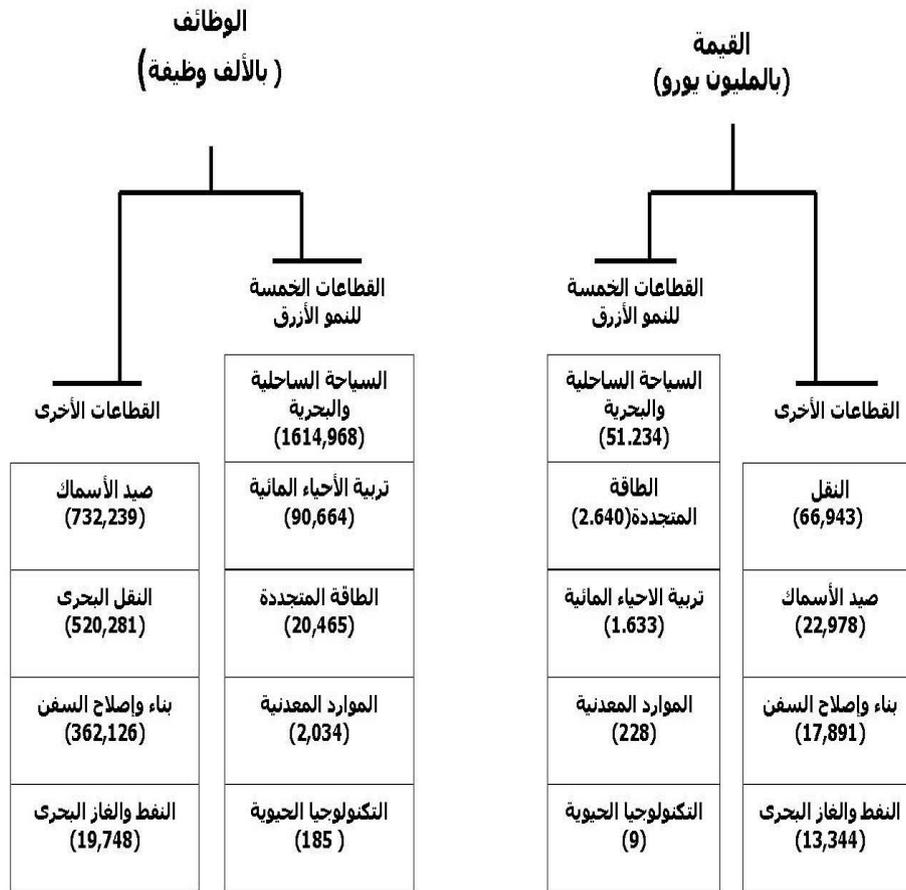
ويؤلد الإقتصاد الأزرق قيمة مضافة فى الإتحاد الأوروبى تقدر بنحو 500 مليار دولار سنويا، كما يوفر 5،4 مليون فرصة عمل سنويا.

وقد تم وضع مخطط يوضح القيمة المضافة وفرص العمل التى يتيحها الإستغلال المستدام للأنشطة الإقتصادية لهذه القطاعات الخمس وأيضاً قطاعات الإقتصاد الأزرق الأخرى وذلك فى إطار الرؤية الأوروبية للنمو الأزرق 2020، وهى مبادرة أوروبية للإستفادة من الإمكانيات الهائلة للبحار والمحيطات وسواحلها من أجل تحقيق قيمة إقتصادية مضافة، وتوفير وظائف، وتحقيق الإستدامة البيئية للبحار والمحيطات وسواحلها، من خلال التركيز على خمسة قطاعات جديدة ذات إمكانيات عالية فى تحقيق قيم إقتصادية وتوليد فرص العمل ولها قدرة عالية النمو وهى: الطاقة الزرقاء، وتربية

الأحياء المائية، والموارد المعدنية البحرية، والتكنولوجيا الحيوية الزرقاء. بالإضافة الى قطاعات الإقتصاد الأزرق التقليدية وهى: النقل البحرى، ومصائد الأسماك، وبناء وإصلاح السفن، والنفط والغاز البحرى. والتي يتضح من خلالها الكم الهائل من الوظائف والقيم الإقتصادية التي تنتج عن أنشطة الإقتصاد الأزرق المعتمدة

شكل (1) القيمة الإقتصادية وعدد الوظائف التي يوفرها النمو الأزرق فى القطاعات وسلاسل القيمة المرتبطة بها

الاتحاد الأوروبي



ثانيا: المبادرات الدولية لتنمية الإقتصاد الأزرق:

عمدت العديد من الدول والمنظمات الدولية لتدشين خطط عمل ومبادرات لتعزيز الإستفادة من الموارد البحرية بما يحقق التنمية المستدامة المنشودة، ويعزز من توفير فرص العمل اللائق. ومن هذه المبادرات التي سنتناولها فى هذه الدراسة: مبادرة التنمية المستدامة للإقتصاد الأزرق فى غرب حوض البحر المتوسط، ومبادرة منظمة الأغذية والزراعة (الفاو) فيما يعرف بالنمو الأزرق.

1- مبادرة التنمية المستدامة للإقتصاد الأزرق فى غرب حوض البحر الأبيض المتوسط

تهدف هذه المبادرة إلى تعزيز النمو والوظائف الزرقاء المستدامة وتحسين الأمن والسلامة والحفاظ على البيئة والتنوع البيولوجى فى غرب البحر المتوسط، وذلك من خلال التنسيق والتعاون بين الدول المعنية حول ثلاثة أهداف رئيسية وعدد من مجالات العمل ذات الأولوية والتي سوف يأتى ذكرها فيما بعد فى سياق عرض هذه المبادرة.

وبينما تركز هذه المبادرة بشكل رئيسى على غرب البحر المتوسط والسواحل المحيطة بكل من: الجزائر، وفرنسا، وإيطاليا، وليبيا، ومالطا، وموريتانيا، والمغرب، والبرتغال، وأسبانيا، وتونس، إلا أنها تتناول المناطق البحرية والساحلية كنظم مترابطة تؤثر وتتأثر ببعضها البعض، كما أن إطار العمل لهذه المبادرة يظل مفتوحا لإنضمام دول أخرى فى حوض البحر الأبيض المتوسط.

وتقوم هذه المبادرة على الإعلان الوزارى لدول الإتحاد من أجل المتوسط فى نوفمبر 2017 والذي دعا دول الإتحاد إلى استكشاف القيمة المضافة والإمكانيات الإستراتيجية والإقتصادية للموارد البحرية مع الأخذ فى الإعتبار خبرات بعض دول الإتحاد فى هذا المجال.

وقد شملت عملية التشاور لهذه المبادرة مجموعة واسعة من أصحاب المصلحة فى المنطقة مثل ممثلين عن بعض المنظمات الدولية والوطنية والإقليمية والمحلية، والقطاع الخاص، والأوساط الأكاديمية، والمجتمع المدنى.

وقد نتج عن هذه المشاورات تحديد عدد من الفجوات بين دول المبادرة والتي تعتبر من العوائق التي يسعى إطار العمل المشترك بين هذه الدول للتغلب عليها لتعزيز الاستفادة من موارد الإقتصاد الأزرق فى تلك المنطقة. وهذه الفجوات الثلاثة هي:

أولاً: الفجوات الإستراتيجية:

حيث اتضح أن هناك العديد من الأطر الإستراتيجية والتشريعية والبرمجية والقطاعية للإقتصاد الأزرق فى غرب البحر المتوسط غير متماثلة سواءً فى أهدافها أو فى نطاقها الجغرافى (على سبيل المثال الفجوة ما بين دول شمال وجنوب البحر المتوسط). وقد يؤدى التنسيق إلى تنفيذ هذه الأطر بطريقة أكثر فاعلية مع تجنب أي ازدواجية فى الجهود المبذولة.

ثانياً: فجوة المعرفة والمعلومات:

فقد وجد أن توافر البيانات وإمكانية الوصول إليها ومعالجتها، مجزأة وغير متشابهة، ويمثل ذلك عائقاً أمام زيادة الوعي، ونشر المعلومات، والأهم من ذلك صنع السياسات، ويترتب على ذلك محدودية القدرة على توفير المعلومات اللازمة لصانعي القرار. أضف إلى ذلك أن هذا التجزأ فى القطاعات المختلفة والبلدان المعنية بهذه المبادرة يجعل من الصعب الوصول إلى الكتلة الحرجة اللازمة لجذب المعرفة والإستثمارات اللازمة لتحسين الإبتكار والقدرة التناقسية على المستويين الوطنى والإقليمى.

ثالثاً: فجوات الإنفاذ أو التنفيذ:

تختلف الموارد والقدرات الوطنية من بلد لآخر، وتحتاج بعض البلدان للدعم على المستويين الوطنى والإقليمى، وذلك لتنفيذ ورصد ومتابعة التدابير المنفق عليها فى مختلف الأطر (سواء بروتوكولات، أو مبادئ توجيهية، أو معايير موضوعة لذلك). أضف إلى ذلك أن وجود فجوات التنفيذ قد يحد من استخدام أحدث الأساليب والتطبيقات فى التخطيط البحرى والساحلى، وتربية الأحياء المائية والسياحة البحرية، وتطوير مهارات المعنيين بذلك.

واستناداً إلى الفجوات الثلاثة السابقة تم تحديد ثلاث طرق يمكن من خلالها أن تضيف هذه المبادرة قيمة مضافة للتغلب على هذه الفجوات وهي:

1- تصميم الإستجابات: لمواجهة ومعالجة التحديات والتناقضات الجغرافية أو الموضوعية بين هذه الدول. على سبيل المثال التركيز على التهديدات القادمة عبر الحدود، وذلك لتقليل المخاطر والعواقب الناتجة عنها.

2- دعم وتعزيز التنسيق والتطبيق الأفقى: وهو الأمر الذى يؤدي إلى استخدام الموارد المتاحة بشكل أكثر كفاءة، مع تقديم أفضل الخدمات للمواطنين، وتنفيذ الإتفاقيات والإلتزامات الدولية.

3- تعزيز الوعي والمواطنة والتنسيق الرأسى للمبادرات الإستراتيجية و/أو الإجراءات المتفق عليها بين أصحاب المصلحة على كل من المستوى المحلية والإقليمية والوطنية. على سبيل المثال المواطنة ما بين الأطر السياسية متى كان ذلك مناسباً ومرغوباً، وتشجيع إستخدام أفضل الممارسات ونشر النتائج.

أهداف المبادرة:

تتشكل هذه المبادرة من ثلاثة أهداف رئيسية وهى: توفير مساحة بحرية أكثر أمناً وأماناً، وإقتصاد أزرق ذكى ومرن، وحكم أفضل للبحر.

الهدف الأول: تحسين الأمن والأمان للأنشطة البحرية:

تواجه المنطقة المعنية بهذه المبادرة عدداً من التحديات والتهديدات البحرية المعقدة، والى تؤثر بشدة سواء على حياة البشر وكذلك على الأصول الإقتصادية فى منطقة غرب المتوسط. ومن هذه التهديدات: تزايد الحوادث البحرية خاصة فيما يتعلق بناقلات النفط والمواد الكيميائية الأخرى والى تؤدي إلى مخاطر بيئية للمنطقة، والى من المتوقع أن تصبح فى تزايد مستمر مع التطور الإقتصادى وزيادة الطلب على النقل البحرى من خلال البحر المتوسط، الأمر الذى يتطلب مدى واسع من الإهتمامات البيئية فى المنطقة لمنع ومكافحة التلوث البحرى الناتج عن السفن. ومن التهديدات الأخرى التى تواجه المنطقة هى الهجرة الغير شرعية لآلاف البشر من الجنوب إلى الشمال نتيجة الأوضاع الإقتصادية فى جنوب البحر المتوسط، وهو الأمر الذى يتطلب التعاون ما بين دول المبادرة من أجل إنفاذ القانون لمواجهة هذه الظاهرة، كما أن الإتجاهات السكانية وظاهرة

تغير المناخ وتأثيراتها قد تزيد من المنافسة الحالية للسيطرة على الموارد البحرية فى البحر المتوسط الأمر الذى قد يغذى حالة من عدم الإستقرار الجيوسياسى فى المنطقة.

من هنا أصبح تحقيق الأمن والأمان فى حوض البحر المتوسط ضروريا لتحقيق الاستغلال الأمثل للموارد البحرية وتقاسم العوائد الإقتصادية بما يحقق العدالة فى التوزيع لكافة دول المبادرة. لذا فإن هذا الهدف ضرورى للأسباب التالية:

أ- التنمية المستدامة لأنشطة الإقتصاد الأزرق، وإيجاد فرص عمل جديدة ولائقة.

ب- تحقيق الإدارة الجيدة للمناطق البحرية والساحلية.

ج- تحقيق الرخاء والإستقرار فى المنطقة المعنية بالمبادرة.

ويتوقف نجاح الهدفين الثانى والثالث من هذه المبادرة على درجة السلامة والأمن فى المنطقة.

ويدعم هذه الهدف بشدة أولويات الإتحاد فى:

1- الوظائف والنمو والإستثمار: وذلك من خلال ضمان سلامة وأمن الأنشطة البحرية، فإن هذا الهدف هو المفتاح للتنمية المستدامة لأنشطة الإقتصاد الأزرق وإيجاد فرص عمل لائقة فى المنطقة.

2- الهجرة: هذا الهدف سيحسن أيضا من قدرة خفر السواحل فى السيطرة على الخطوط الساحلية والقيام بعمليات البحث والإنقاذ على الشواطىء الجنوبية لغرب ووسط المتوسط.

الهدف الثانى: إقتصاد أزرق ذكى ومرن.

استناداً إلى سيناريو الأمم المتحدة، بين عامي 2007 و 2030، سيزيد عدد السكان فى سن العمل (الذين تزيد أعمارهم عن 15 عاماً) فى منطقة البحر الأبيض المتوسط بأكثر من 100 مليون شخص، سيقع حوالي 84% من هؤلاء العمال الإضافيين فى الجنوب. معدلات بطالة الشباب مرتفعة للغاية أيضا فى جميع أنحاء غرب البحر الأبيض المتوسط، وتتراوح بين 14% و 58% (متوسط 2011-2015)، فى حين أن الاتجاهات

الديموغرافية تظهر شيخوخة العمالة على الشاطئ الشمالي للبحر الأبيض المتوسط ونسبة متزايدة من الشباب في الجنوب.

ومن المتوقع أن يتضاعف الطلب على العمالة في الصناعات القائمة على المحيطات بأكثر من الضعف بحلول عام 2030، مع نمو سريع بشكل خاص يحدث على سبيل المثال في تربية الأحياء المائية البحرية وصيد الأسماك والرياح البحرية وأنشطة الموانئ. لكن قوة العمل البحرية على الشاطئ الشمالي تتقدم في العمر، ولم يعد الشباب يجذبون إلى مهن بحرية. سواء في القطاعات البحرية التقليدية أو الناشئة، كما أن الشركات تعاني من ندرة المهارات المطلوبة لأنشطتها البحرية. إلى جانب مفارقة العمالة هذه، هناك تحدٍ مزدوج للبحث والتطوير. من ناحية، تتطلب الأنشطة مثل السياحة والنقل وصيد الأسماك التي هي في طليعة الاقتصاد الأزرق، المزيد من الابتكار والتنوع والعمالة المؤهلة حتى تظل مستدامة وتنافسية ومربحة مع مرور الوقت واستغلال كامل إمكاناتها على طول سلاسل القيمة. ومن ناحية أخرى، تتطلب العديد من الأنشطة الناشئة (مثل التكنولوجيا البيولوجية الزرقاء، والطاقت البحرية المتجددة، والموارد البيولوجية والموارد الأخرى) دعمًا مخصصًا لكسب الكتلة الحرجة الكافية واجتذاب البحث والتطوير والاستثمار في هذا المجال.

علاوة على ذلك، فإن نقص البيانات الاجتماعية والاقتصادية بين شمال وجنوب البحر المتوسط يحول دون تقاسم المعرفة والتعاون بين الشركات والباحثين وصانعي السياسات في جميع أنحاء المنطقة. حيث لا يزال التعاون في البحوث والاستثمارات محدوداً إلى حد ما بالنسبة لعدد من التكنولوجيات الابتكارية البحرية، مثل الاستزراع المائي البحري، والتكنولوجيا الحيوية الزرقاء والطاقة البحرية المستدامة. مما يشكل عقبة رئيسية أمام تبادل المعرفة والابتكار.

ويركز هذا الهدف على تعزيز التعاون في البحث والابتكار وتطوير المهارات وزيادة الأعمال والتعاون الصناعي، وبالتالي إيجاد فرص عمل وفرص استثمارية مستدامة. ويعد مشاركة الابتكارات والمعرفة بين الدول المعنية بالمبادرة أمراً ضرورياً لضمان وجود إقتصاد أزرق مرن في غرب البحر الأبيض المتوسط، لمواجهة التغيرات في سوق العمل

ويجعل المنطقة أكثر تنافسية وقدرة على البناء على الفرص التكنولوجية والسوقية، وأكثر مرونة في مواجهة الأزمات والصدمات.

وتتمثل أولويات الإتحاد في إطار هذا الهدف في:

1- البحوث الاستراتيجية والابتكار:

وتشمل هذه الأولوية مجموعة من المجالات الاستراتيجية للبحوث والابتكار في المنطقة، بما في ذلك دعم الاستغلال المستدام للتنوع البيولوجي في البحر المتوسط، إلى الصناعات والخدمات المبتكرة القائمة على أساس حيوي (إنتاج الغذاء على سبيل المثال، ومكونات الأدوية ومستحضرات التجميل والمواد الكيماوية والطاقة)، والتكنولوجيات الجديدة لرصد المحيطات (بما في ذلك الموارد البيولوجية والمائية في أعماق البحار). وسيتم تطوير مفاهيم وبروتوكولات جديدة من قبل الشركات الخاصة والمشغلين البحريين لتعظيم استخدام البنية التحتية والسفن والمنصات للأغراض العلمية والبيئية والسلامة والأمن. وستتم متابعة الحلول المصممة حسب الطلب، والتكنولوجيات الجديدة لتسخير الطاقات البحرية المتجددة والتخفيف من تغير المناخ والتكيف معه، وتؤدي الإجراءات المتبعة هنا إلى:

- معالجة عدم التماثل من حيث نطاقها الجغرافي.
- إيجاد وفورات الحجم، من خلال زيادة كفاءة استخدام البنية التحتية والموارد المتاحة للبحث .
- زيادة قدرة أصحاب المصلحة على إقامة الشراكات عبر صفتي الإقليم.

2- تطوير المجموعات البحرية:

وتهدف الإجراءات هنا إلى دعم المشروعات المتوسطة والصغيرة في الاقتصاد الأزرق، وتشجيع إنشاء شبكة فعالة من التجمعات البحرية في جميع أنحاء المنطقة. ويمكن للمجموعات الإقليمية القائمة على الموارد والتكنولوجيات البحرية والطاقة المتجددة البحرية، أن تفيد أيضا في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في المنطقة، وتوفير المزيد من فرص العمل.

3- تنمية المهارات:

ستعزز الإجراءات تطوير المهارات البحرية المبتكرة من خلال مجموعة من الإجراءات الاستراتيجية لمطابقة الطلب والعرض. كما سيشجعون التدريب المتقدم على النمو الأزرق المستدام ، وحوافز للتواصل والتبادل بين المعاهد والأكاديميات البحرية على المستويين الإقليمي والوطني. ومن الضروري أيضا زيادة الوعي بالمهن البحرية وجعلها أكثر جاذبية للشباب ، وزيادة التعاون بين معاهد التعليم البحري و المنشآت الصناعية القائمة على الموارد البحرية. وسيولى اهتمام خاص للمواءمة ما بين العرض الوظيفي والطلب على خدمات النقل المتعدد الوسائط ، وسلاسل التوريد والبنية التحتية.

4- استدامة الإنتاج والإستهلاك (النقل البحري ، الموانئ ، السياحة البحرية والساحلية ، تربية الأحياء المائية البحرية)

وفى هذا الصدد سوف تؤدى الإجراءات إلى:

- تنفيذ نماذج وممارسات مستدامة للإستهلاك والإنتاج ، والمساعدة في تحديد مصادر التلوث ، وتقييم المخاطر والأخطار، ونشر أدوات الإدارة، ودعم استخدام مصادر الطاقة النظيفة (الطاقة الشمسية والريحية) لتحلية مياه البحر، وبناء القدرات في جميع أنحاء المنطقة، وتعزيز كفاءة الطاقة والتكيف مع تغير المناخ في المدن الساحلية.
- تشجيع الشحن الأخضر من خلال الوقود النظيف والتقنيات المبتكرة ، وتحسين البنية التحتية للموانئ والخدمات اللوجستية في جميع أنحاء المنطقة، و تطوير الشبكة الأوروبية العابرة للنقل والطرق السريعة للبحر.
- تطوير منتجات وخدمات سياحية جديدة بما في ذلك: السياحة البحرية والساحلية، وصيد الأسماك الترفيهي، وبناء الشعاب المرجانية الصديقة للبيئة، واستعادة وحماية النظم الأيكولوجية الساحلية (الشواطئ والكثبان الرملية) فى الجزر.
- وضع معايير تقنية مشتركة لتربية الأحياء المائية في جميع بلدان المنطقة، وبناء القدرات فى هذا المجال.

ومن خلال هذا الهدف يأمل أصحاب المبادرة إلى تحقيق الآتى:

- زيادة بنسبة 25% في الموانئ والمراسي البحرية المعتمدة بحلول عام 2022.
- زيادة 20 % في قيمة الإنتاج المستدام لتربية الأحياء المائية بحلول عام 2022.
- زيادة بنسبة 20% في عدد السياح في غير أوقات الموسم بحلول عام 2022.

الهدف الثالث: حكم أفضل للبحر

تتمتع المنطقة بأكبر قدر من التنوع البيولوجي في منطقة البحر المتوسط وتعد واحدة من أكثر المناطق إنتاجاً. ومع ذلك ، فإن العديد من الأرصدة السمكية في المنطقة خضعت للاستغلال المفرط على المدى الطويل. كما تم رصد العديد من الملوثات والقمامة في المنطقة المعنية بما يمثل تهديداً للبيئة البحرية وتقويضاً لاستدامة الموارد البحرية في المنطقة. كما أن التنافس على الإستغلال الإقتصادي في المنطقة يمكن أن يؤدي الى مزيد من الإستنزاف المتعمد لتلك الموارد ويوجد نوع من التوترات السياسية في المنطقة، إضافة إلى توليد المزيد من النفايات التي تؤدي إلى التلوث الخطير وتدهور النظم الأيكولوجية البحرية والساحلية.

ويتطلب اقتران التنمية الاجتماعية والاقتصادية بالنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية السليمة وجود إطار مؤسسي وقانوني وتقني متين يمكن أن يوازن بين التنافس على الطلب على الموارد الطبيعية المحدودة.

ومن خلال هذا الهدف تتطلع المبادرة إلى تعزيز الإدارة المستدامة للأنشطة الاقتصادية البحرية والحفاظ على النظم الإيكولوجية والتنوع البيولوجي.

ويمكن أن يؤدي التواصل داخل الإدارات والتكامل بين الحكومات والمجتمع المدني إلى فتح أشكال جديدة من التعاون والشراكات، وتقديم طرق جديدة لإدارة الأنشطة البحرية بشكل مستدام. يجب إشراك القطاع الخاص بشكل أكثر فاعلية مع الجهات الفاعلة الرئيسية الأخرى، مثل الأكاديميات والباحثين والمنظمات غير الحكومية والمواطنين. وأخيراً ، يعتمد تطبيق قواعد البيئة والثروة السمكية والنقل الحالية على وجود إطار مؤسسي وإداري منظم على جميع المستويات (دولي وإقليمي ووطني ومحلي)

وتتمثل أولويات الإتحاد فى هذه المبادرة من خلال هذا الهدف فى:

1- التخطيط المكاني وإدارة المناطق الساحلية.

2- نشر المعرفة البحرية.

3- المحافظة على التنوع البيولوجي وحفظ العوائل البحرية.

4- التنمية المستدامة لكل من مصائد الأسماك والمجتمعات المحلية.

وعلى الرغم من أن هناك نسبة كبيرة من الدول العربية التى تقع فى نطاق حوض البحر المتوسط سوف تشملها هذه المبادرة بما تحويه من إجراءات وخطة عمل متكاملة يقوم بتنفيذها فرق عمل مختلفة داخل كل بلدان المبادرة وفقا لأولوياتها بما يمكنها من إستغلال إمكانياتها البحرية الهائلة بما يحقق تنمية إجتماعية وإقتصادية مستدامة ويوفر آلاف من فرص العمل لإستيعاب التدفق المتزايد فى قوة العمل العربية فى شتى مجالات الإقتصاد الأزرق، أيضا سوف تتمكن تلك الدول من استخدام المعارف والمعلومات التكنولوجية الحديثة فى إستغلال مواردها البحرية بكفاءة عالية وتعظيم العائد منها من خلال التنسيق والتعاون مع دول شمال المتوسط فى إطار هذه المبادرة؛ إلا أنه أيضا يمكن الإستفادة من هذه المبادرة والإجراءات المتبعة فيها بتطبيقها فى بقية الدول العربية لتعزيز الإستفادة من موارد الإقتصاد الأزرق فيها لتحسين مستويات المعيشة وإيجاد مزيد من فرص العمل اللائقة فى إطار من التنسيق والتعاون المشترك بين الدول العربية، واستغلال التمايز المكاني والمادى فيما بينها لتعزيز التعاون فى هذا المجال بما يحقق الرفاهية للجميع.

ثانيا: مبادرة النمو الأزرق

تكتسب البحار والمحيطات والمناطق الساحلية والمياه الداخلية والأراضى الرطبة، وقطاعات الإقتصاد الأزرق بشكل عام بما فيها مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية، أهمية كبرى بالنسبة لتحقيق الأمن الغذائى ومكافحة الجوع والفقر حول العالم، كما أنها تعتبر محفز قوى للنمو الإقتصادى ومصدر لتوليد الدخل وإيجاد فرص عمل جديدة.

وتساهم مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية مساهمة كبيرة في تحقيق الأمن الغذائي، وتوفير سبل العيش للملايين من الأشخاص، بالإضافة إلى ذلك تستحدث نحو 200 مليون فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة على طول سلسلة القيمة، من الحصاد إلى التوزيع، مما يجعل حوالي 880 مليون شخص حول العالم يعتمدون على هذا القطاع لكسب معيشتهم.

إلا أن الصيد المفرط والتلوث والتنمية غير المستدامة في المناطق الساحلية والداخلية، كلها عوامل تسهم في إحداث أضرار كبيرة بالنسبة للوظائف الأيكولوجية والتنوع البيولوجي.

وترى منظمة الأغذية والزراعة (الفاو)، أن تحقيق كامل إمكانيات المحيطات والأراضي الرطبة يتطلب أكثر من أي وقت مضى اعتماد نهج متكامل لاستعادة القدرات الإنتاجية وخدمات النظام الأيكولوجي الخاصة بها

لذا فقد أطلقت الفاو في ديسمبر 2013 مبادرة النمو الأزرق دعماً للأمن الغذائي والحد من الفقر والإدارة المستدامة للموارد الطبيعية المائية.

وتعرف الفاو "النمو الأزرق" بأنه: نمو وتنمية مستدامان ينبثقان عن أنشطة إقتصادية باستخدام موارد حية متجددة من المحيطات والأراضي الرطبة والمناطق الساحلية، وتقلل من التدهور البيئي وفقدان التنوع البيولوجي والإستخدام غير المستدام للموارد المائية وتعظيم المنافع الإقتصادية والإجتماعية.

أهداف هذه المبادرة كما وردت بوثيقة الفاو:

تهدف هذه المبادرة إلى إحياء طاقة المحيطات والأراضي الرطبة من خلال وضع نظم مسؤولة ومستدامة للتوفيق بين النمو الإقتصادي والأمن الغذائي، مع المحافظة على الموارد المائية، وتوفير بيئة تمكن العاملين في مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية من ألا يكونوا مستخدمين للموارد فحسب، إنما أيضاً محافظين عليها. وذلك في ضوء الأهداف التالية:

- 1- استعادة القدرات الإنتاجية للمحيطات والمياه الساحلية والداخلية والأراضي الرطبة عن طريق تعزيز نظم وممارسات الإدارة المسؤولة من أجل التوفيق بين النمو الإقتصادي والأمن الغذائي وصون النظم الأيكولوجية .

2- تهيئة بيئة تمكينية للأشخاص العاملين في مجالى مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية لكي يعملوا ليس فقط كمستخدمين للموارد ولكن أيضا كجهات راعية لها وتركز على تحسين سبل كسب العيش والإنصاف الإجتماعى بالإضافة إلى نظم غذائية شفافة وأكثر أمنا وتشدد على المسؤولية الإجتماعية على امتداد كامل سلسلة القيمة السمكية.

3- تحقيق إدارة أفضل وأكثر كفاءة للموارد بما يؤدي إلى تحسين الأداء البيئى والإجتماعى خلال إنتاج الأسماك مع التركيز على الإستراتيجيات الكفيلة بالحد من الآثار السلبية لتربية الأحياء المائية بما فى ذلك إستعادة أشجار المانجروف وتحسين إحتجاز الكربون وتعزيز استخدام الطاقة المتجددة فى تربية الأحياء المائية.

4- تحسين الأداء الإجتماعى من خلال المساعدة على إيجاد فرص عمل لائق فى مجال تربية الأحياء المائية ومصايد الأسماك.

5- تحفيز السياسات والإستثمارات والإبتكارات التى من شأنها أن تدعم النمو المستدام وأن تؤدي إلى إتاحة فرص إقتصادية جديدة فى سلع النظام الأيكولوجى وخدماته، ومن شأنها أن تدمج الجوانب الرئيسية للأداء الإقتصادى مثل النمو الإقتصادى وتوليد الثروة والتجارة، وقبل ذلك الحد من الفقر وضمان الأمن الغذائى والإمدادات الغذائية، وإيجاد فرص العمل اللائق، والإمداد الإجتماعى وقدرة المجتمعات المحلية على الصمود، مع جوانب الأداء البيئى مثل إدارة الموارد البيئية، والتخفيف من آثار تغير المناخ والنظم الأيكولوجية وزيادة التنوع البيولوجى.

6- تهدف المبادرة أيضاً إلى حشد الدعم الفنى المالى وبناء القدرات المحلية لتصميم استراتيجيات النمو الأزرق وتنفيذها بما يتناسب مع الظروف والمعوقات الإجتماعية والإقتصادية للدول الأعضاء.

وتشير منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة بأنه سيتم تحقيق التغيرات التحولية في إدارة المصائد الطبيعية والمحافظة على الموارد والعوائل الطبيعية، والتكثيف المستدام لتربية الأحياء المائية بفضل العمل على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية.

أما عن النتائج المرجوة من تطبيق هذه المبادرة: فتشير المنظمة إلى أن البلدان التي ستطبق فيها ستكون قد حسنت سياساتها وبرامجها الوطنية لإدارة مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية، واعتمدت ممارسات أفضل، وحدت من مخاطر أمراض الحيوانات المائية. ويؤدي ذلك إلى ضمان فعالية سلسلة الأغذية البحرية، وتحسين وضع النظم الأيكولوجية البحرية، والحد من الصيد المفرط، إضافة إلى تحسين سبل المعيشة وتعزيز فرص العمل.

أهمية الاستثمار في هذه المبادرة:

تشير منظمة الأغذية والزراعة إلى أن 29% من الرصيد السمكي يتعرض لاستغلال مفرط، فيما تقدر الخسائر الاقتصادية بنحو 50 مليار دولار سنويًا، وتشير التقديرات كذلك إلى أن الصيد غير القانوني دون إبلاغ أو تنظيم يمثل نحو 20% من المصائد الطبيعية كل سنة. وتقدر الخسائر الناتجة عن انتشار الأمراض في المصائد الطبيعية بعشرات المليارات من الدولارات تكبدتها صناعة تربية الأحياء المائية في السنوات العشرين الماضية نتيجة تلوث البيئة البحرية.

وبالتالي فإن الاستثمار في هذه المبادرة سوف يغير حوكمة الموارد المائية وإدارتها وسيساعد على المحافظة على العوائل الطبيعية والتنوع البيولوجي، وسوف تعزز من قدرة المجتمعات المعتمدة على هذه الموارد على الصمود في مواجهة الكوارث الطبيعية والأزمات التي تواجهها، وسيسمح ذلك أيضًا بزيادة الأغذية المائية، فيما سيتحسن الأداء البيئي والاجتماعي لقطاع مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية، بالإضافة إلى توفير الملايين من فرص العمل على طول سلسلة القيمة.

المحور الرابع

التجارب المتعلقة بتحول بعض الاقتصاديات العربية صوب الاقتصاد الأزرق

تمتلك البلاد العربية مساحات شاسعة من المسطحات المائية من بحار ومحيطات وخليجان وبحيرات، وجميعها يملك منافذ بحرية، وتمتلك أيضا آلاف الكيلومترات من السواحل، الغنية بالعديد من الموارد الاقتصادية. وفيما يلي نستعرض بشكل مختصر تجارب بعض الدول العربية في استغلال بعض مقومات الاقتصاد الأزرق خاصة فيما يتعلق بكل من النقل البحري واللوجستيات، والإستزراع السمكي وتربية الأحياء المائية، والسياحة البحرية.

أولاً: قطاع النقل البحري واللوجستيات

يعتبر قطاع النقل البحري واللوجستيات واحداً من أهم قطاعات الاقتصاد الأزرق الذي يدعم الاقتصاد القومي ويسهم بفاعلية في الناتج القومي الإجمالي، ويوفر آلاف فرص العمل التي تسهم في خفض معدلات البطالة والحد من الجوع والفقر وهو ما يتوافق مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. وفيما يلي نقدم عرضاً مختصراً لمقومات هذا القطاع في كل من النقل البحري واللوجستيات وكيف استفادت بعض الدول العربية من مواردها البحرية في هذا الإتجاه.

1- النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية، وأضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليداً للدخل والقيم المضافة. وتتأثر أنشطة كل من النقل والتجارة ببعضهما البعض تأثراً طردياً، حيث تنعكس كفاءة أنشطة النقل إيجابياً على كفاءة النشاط التجاري.

تعتبر معظم الدول العربية ضعيفة الارتباط بشبكة النقل البحري العالمية وذلك بسبب ضعف الخطوط البحرية المنتظمة التي تخدم الموانئ في هذه الدول، وعدم قدرة مقدمي الخدمات على دخول سوق النقل البحري بها بسبب وجود معوقات تحول دون ذلك.

وهناك بعض الدول العربية التي حققت نتائج جيدة بحسب مؤشر قياس الارتباط البحري العالمي وهي (الإمارات ولبنان ومصر والمغرب والسعودية)، ويتكون هذا

المؤشر من المتوسط المرجح لمجموعة من مؤشرات فرعية تقوم على قياس خمسة أبعاد رئيسية هي: عدد السفن التي تدخل الميناء في السنة، وسعة الحاويات المترددة على الميناء، وأكبر سفينة دخلت إليه، وعدد الرحلات المنتظمة، وعدد الشركات المقدمة لخدمات النقل المنتظم من الدولة وإليها.

وعلى الرغم من وجود منافذ بحرية لجميع الدول العربية، إلا أن حجم التجارة العربية المنقولة بحراً لا يزال محدوداً مقارنة بحجم التجارة الإجمالية للدول العربية، وذلك بسبب عدم توافر خطوط نقل بحري منتظمة بينها.

وتنقسم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها إلى ثلاثة أنواع وهي:

- ملاحه رئيسية وهي التي تهدف إلى نقل البضائع والأشخاص أو الصيد أو النزهة أو البحث العلمي.
- ملاحه مساعدة وهي التي تقوم بها سفن الخدمات وسفن الإنقاذ والإرشاد.
- ملاحه عامة وهي تلك التي تقوم بها سفن الدولة لأغراض غير تجارية مثل السفن الحربية وغيرها.

وتنقسم الملاحة البحرية حسب المسافة إلى ملاحه أعالي البحار، وملاحه ساحلية.

وتتبع أهمية التفرقة هنا كون أن الإشتراطات الخاصة بسلامة السفن ومؤهلات العاملين على ظهر السفينة تختلف على حسب نوع الملاحه، كما أن تشريعات الدول عامة تمنع الملاحه الساحلية بين موانئها والصيد في مياهها الإقليمية على السفن التي ترفع علمها، وذلك بقصد حظر مزاحمة سفن أجنبية للسفن الوطنية.

ويعد النقل البحري من أرخص وسائل نقل البضائع، لذا فهو المسؤول عن نقل أكثر من 90% من التجارة العالمية. ويشير تقرير الإقتصاد العربي الموحد لعام 2015، إلى أن حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً ارتفع من 15.7 مليار طن متري عام 2009 إلى نحو 19 مليار طن متري عام 2013، بمعدل نمو 21.8%. وارتفع في الدول المتقدمة من 5.9 مليار طن متري إلى نحو 6.9 مليار طن متري في نفس الفترة بمعدل نمو بلغ

4.0%، وفي الدول النامية فقد ارتفعت من 9.2 مليار طن متري إلى نحو 11.5 طن متري بمعدل نمو 25.0% في ذات الفترة.

وعلى الرغم من عدم توافر بيانات عن حجم التجارة المنقولة بحراً في الدول العربية، إلا أنه من المؤكد أنها قد شهدت أيضاً نمواً خلال نفس الفترة، ورغم ذلك فإن عدم وجود خطوط نقل بحري منتظمة بين الموانئ العربية أدى إلى تقليص حجم التجارة البينية المنقولة بحراً، الأمر الذي يتطلب من الدول العربية مزيداً من الإهتمام بالنقل البحري، وتذليل المعوقات التي تواجه النقل البحري بين الدول العربية ومن أهمها: المعوقات الاقتصادية مثل (ضعف مساهمة القطاع الخاص، ومحدودية اسهامات قطاع البنوك، وضعف التسهيلات الائتمانية... الخ)، والمعوقات الإدارية مثل (البيروقراطية، والقيود المتعلقة بالإجراءات الإدارية، واشترطات الحصول على العديد من التراخيص، وطول فترة الإفراج الجمركي عن البضائع وغيرها)، والمعوقات التشريعية مثل (التشريعات والأنظمة والقوانين التي تنظم العمل بهذا القطاع). وغير ذلك من المعوقات الأخرى والتي تؤثر سلباً على الإستثمار في هذا القطاع وتحول دون تحقيق أعلى استفادة منه لصالح الدول العربية.

2- الخدمات اللوجستية:

تعتبر الخدمات اللوجستية هي فن وعلم وإدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى الموارد البشرية من منطقة الإنتاج إلى منطقة الإستهلاك.

وهناك العديد من الأنشطة في مجال النقل البحري والتي تعتبر خدمات لوجستية تعمل على تحسين الأداء للنقل البحري وسرعة إنجازهِ وتخفيض تكاليفهِ في حالة توفرها بمواصفات تقنية عالية ومن أهم هذه الخدمات اللوجستية في مجال النقل البحري والموانئ البحرية: الشحن والتفريغ - تموين السفن بالوقود- بناء وإصلاح السفن - صيانة وإصلاح وتصنيع الحاويات وتملكها - التدريب البحري وتنمية العنصر البشري - التغليف والتعبئة - النقل داخل الموانئ - التخزين داخل الموانئ - التخزين والصوامع والمستودعات- التخليص الجمركي - إجراءات الرقابة على البضائع - البنوك وشركات

التأمين والتمويل البحري - شركات النقل متعدد الوسائط - شركات النقل البرى من الموانئ.

يتوقف نجاح صناعة اللوجستيات في أي منطقة على توافر البنية التحتية المتكاملة والموارد البشرية المدربة وايضا المناخ التشريعى والإستثمارى الذى يساعد على جذب رؤوس الأموال، كما أن الموقع الجغرافى للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية ومدى قربها من الموانئ المحورية تعتبر من أهم علامات النجاح في هذا المجال.

ويعتبر القطاع اللوجستي واحداً من أهم القطاعات التي تقوم بدفع عجلة الإقتصاد، حيث يسهم بنسبة كبيرة في إجمالي الناتج المحلى لأى دولة، ويمثل جزءاً كبيراً من الإقتصاد العالمي بإيرادات وصلت إلى 3.9 ترليون دولار عام 2013، وبمعدل زيادة سنوياً وصل إلى 4.5%.

والخدمات اللوجستية التي تقدم بالموانئ البحرية سواءً للسفن أو البضائع تعزز من قدرة هذه الموانئ على إقامة روابط بالأسواق العالمية في مجال شحن البضائع وهو أمر حيوي لتمكين الدول من تحسين قدرتها التنافسية. كما أن هناك العديد من المزايا التي يمكن أن تحققها الدول من الموانئ البحرية وذلك من خلال إقامة مراكز لوجستية على أساس حركة التداول بالموانئ البحرية، ومن أهم هذه المزايا جذب الإستثمارات المحلية والأجنبية وتشجيع الصادرات وزيادة حجم التجارة الدولية وتخفيض تكاليف الشحن والنقل وإيجاد آلاف من فرص العمل.

وفيما يلي عرضاً مختصراً لأهم التجارب العربية للإستفادة من المميزات البحرية والإقليمية الهامة لتنويع الإقتصاد وإيجاد آلاف من فرص العمل وتحسين مستويات الدخل.

1- التجربة المصرية:

تتميز مصر بموقع جغرافي فريد في قلب العالم، ولديها أهم معبر مائي في العالم وهو قناة السويس، كما تمتلك واحداً من أهم 30 ميناء بحري على مستوى العالم وهو ميناء بور سعيد، إضافة إلى حركة نشطة في مجالى الإستيراد والتصدير.

وترتكز سياسة تعزيز النقل و الشحن البحري في مصر على تعظيم الاستفادة من موقع مصر المتميز على السواحل البحرية وإيجاد قيمة مضافة من استغلال هذا المورد الهام بما يسهم بإيجابية في الناتج القومي الإجمالي ، إضافة إلى إيجاد آلاف من فرص العمل للشباب من خلال الإستخدام الكفاء والمستدام لهذا المورد الإستراتيجي ، وذلك من خلال عدة محاور وهى: تطوير الموانئ المصرية، تطوير دور الأسطول التجارى ، وتأهيل الكوادر البشرية البحرية وفقاً للقواعد الدولية للتأهيل والتدريب، وإصدار ومراجعة التشريعات المنظمة للنقل البحري ، وتفعيل الإتفاقيات الدولية وتعزيز الروابط على المستويين الإقليمي والثنائي.

* وتمتلك مصر عدد من الموانئ البحرية على البحرين الأحمر والمتوسط منها موانئ تجارية يبلغ عددها 15 ميناء، وأخرى تخصصية يبلغ عددها 28 ميناء.

وتبلغ المساحة الكلية للموانئ التجارية نحو 518.8 كم²، بينما تبلغ المساحة الأرضية لها 113،2 كم² ، وتبلغ إجمالي عدد الأرصفة في هذه الموانئ 188 رصيف بحرى بأطوال بلغت 34761.8 متر، منها عدد 24 رصيف للحاويات بأطوال 6984.4 متر. وقد بلغ إجمالي حركة الحاويات في الموانئ المصرية لعام 2015 حوالي 6.5 مليون حاوية. وقد بلغ عدد رحلات السفن للموانئ المصرية في نفس العام 15.07 ألف رحلة، وفيما يتعلق بحركة الركاب والسياحة، فقد بلغ إجمالي الحركة عام 2015 نحو 1.09 مليون راكب، منهم 207835 لأغراض السياحة. (قطاع النقل البحري ، 2017).

وقد شهدت مصر منذ منتصف عام 2014 ثورة على صعيد البنية التحتية للنقل البحري والخدمات اللوجستية سعياً للاستفادة القصوى من مواردها البحرية في هذا المجال إقتصادياً وإجتماعياً وتوفير الآلاف من فرص العمل اللائق. وذلك على النحو التالي:

1- إنشاء قناة السويس الجديدة:

تمثل قناة السويس ممر رئيسى عالمى لعبور كافة أنواع السفن فى الإتجاهين الشمالى والجنوبى، تعبر منها نحو 10% من حجم التجارة العالمية البحرية، ومع تزايد حركة التجارة البحرية فى الأونة الأخيرة، تطلب الأمر العمل على تقليل زمن عبور السفن فى القناة، وزيادة قدرتها على استيعاب الأحجام الكبيرة من هذه السفن، وهو ماتم تنفيذه عن

طريق حفر قناة السويس الجديدة. وتحقق قناة السويس الجديدة العديد من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية منها:

- زيادة القدرة الإستيعابية على مرور السفن فى القناة من 49 سفينة يوميا عام 2014 لتصل إلى 97 سفينة يوميا عام 2023.
- زيادة عائدات القناة لتصل إلى 13،2 مليار دولار عام 2023 بدلا من 5،3 مليار دولار عام 2014.
- إيجاد ما يقرب من مليون فرصة عمل لأبناء سيناء ومحافظات القناة، وإيجاد مجتمعات عمرانية جديدة
- كما تعمل القناة الجديدة على تقليل زمن عبور السفن، بما يقلل من تكلفة النقل ويسهم فى زيادة الطلب على المرور فى القناة، الأمر الذى يؤدي الى زيادة الدخل القومى المصرى من العملة الأجنبية.
- هذا بالإضافة الى إنشاء العديد من المناطق اللوجستية والخدمية فى هذا المحور.

2- إقامة المركز اللوجستي العالمي للغلال بدمياط

والذي يتضمن إنشاء مخازن بطاقة 7 مليون طن، وتوسعة للميناء ليستوعب 1.2 مليون حاوية مكافئة سنويا، ويلحق بالمشروع أنشطة لوجستية مثل التغليف والتعبئة للحبوب والبذور ومصانع زيوت وسكر خام، والمواد الغذائية والمطاحن وغيرها.

3- إنشاء ميناء شرق بورسعيد

الذي يقع في ملتقى القارات الثلاث وقرب المدخل الشمالي لقناة السويس بمساحة إجمالية تزيد عن 27 كم² وسعة تداول حاويات ستزيد عن 5 مليون حاوية مكافئة سنويا، ويستقبل السفن العملاقة من الجيل الرابع، ومنطقة صناعية جنوب الميناء مساحتها 88 كم².

4- استكمال ميناء السخنة

الذى يعتبر من المشاريع العملاقة وهو أول ميناء محورى شامل ومتكامل ومتعدد الأغراض ومزود بأحدث التكنولوجيا ويندرج تحت مايسمى بالجيل الثالث، وهو جزء من

شبكة موانئ دبي العالمية، وهو ميناء لعبور البضائع إلى الموانئ المصرية الأخرى وإلى وسط القارة الأفريقية، مساحته 88 كم²، ويستوعب 650 ألف حاوية مكافئة سنوياً.

وتتضمن خطة تطوير الموانئ المصرية: الإرتقاء بكفاءة الخدمة المقدمة للسفن والبضائع المتداولة، وزيادة السعات التخزينية والتوسع فى استخدام الموانئ الجافة وإنشاء مراكز لوجستية، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والإتصال وتبادل المعلومات مع العملاء، وتطبيق الكود الدولى الخاص بأمن الموانئ، ودراسة إنشاء مناطق لوجستية جديدة داخل وخارج الموانئ.

وفيما يتعلق بتعظيم دور الأسطول التجارى فيشمل ذلك: تشجيع القطاع الخاص والعام بالإستثمار فى مجال تملك وإيجار السفن، وتشجيعهم على رفع العلم المصرى مع تقديم التسهيلات الجاذبة مما يؤدي إلى زيادة مساهمة الأسطول فى حجم التجارة المنقولة بحرا، وتنشيط دعم وصناعة وإصلاح وبناء السفن والصناعات التكميلية لها، والتوجه نحو الإندماج والتحالفات بين الشركات فى مجال النقل البحرى لإيجاد كيانات قادرة على المنافسة عالمياً. كل هذه الأمور سوف يترتب عليها وتوفير الآلاف من فرص العمل للشباب، وتنويع مصادر الدخل القومى.

2- تجربة المملكة العربية السعودية

يعتبر الإقتصاد السعودى واحداً من كبريات الإقتصاديات فى العالم فى الوقت الراهن، وتمثل الموانئ البحرية أحد المرتكزات الرئيسية لهذا الإقتصاد والتي أولتها الحكومة السعودية اهتماماً خاصاً، لذا فقد اهتمت بتطوير القائم منها وإنشاء موانئ جديدة عصرية تواكب التطور التكنولوجى العالمى، وتحولت من موانئ متواضعة لمجرد شحن وتفريغ البضائع يقع على الدول عبء تشغيلها إلى مدن صناعية متكاملة تقدم جميع الخدمات اللوجستية وتوفر آلاف فرص العمل، ويتسم العمل فيها بالدقة والإنسيابية والتنظيم العالى. وقد بدأت المملكة العربية السعودية وبشكل متسارع، العمل على تنويع إقتصادها غير النفطى، حيث أطلقت مساراً طموحاً لتصبح مركزاً لوجستياً رائداً فى منطقة الخليج ومحيطها.

وفى ابريل 2016 أطلقت المملكة رؤية 2030 والتي من أهم ركائزها تحويل المملكة إلى المحور اللوجيستي المفضل فى المنطقة والقادر على الربط الفعال للمسارات التجارية ما بين ثلاث قارات وهي آسيا وأفريقيا وأوروبا. وفى سبيل ذلك أعادت المملكة تشكيل لوائح وهياكل حوكمة القطاع اللوجيستي وفتح الطريق أمام تحرير السوق ومشاركة القطاع الخاص، والشراكات ما بين القطاع العام والخاص يتم تكوينها بهدف تمويل البنية التحتية واستقطاب القدرات من اصحاب الخبرات.

وتمتلك المملكة تسعة موانئ على البحر الأحمر والخليج العربى (ستة منها موانئ تجارية، وثلاثة موانئ صناعية) وتحتوى على 211 رصيفاً بحرياً بأعماق تتراوح ما بين 11- 32 متر، وبطاقة استيعابية تصل ل 530 مليون طن سنوياً. وقد جهزت هذه الموانئ بأحدث معدات المناولة والقطع البحرية مع تهيئة كافة الخدمات المساندة لها.

وقد قامت المملكة من خلال المؤسسة العامة للموانئ بانتهاج مسارين لمواكبة المستجدات على الساحة البحرية من تحول الموانئ من مجرد مرفق لمناولة البضائع الى كيانات إقتصادية تمس عصب الإقتصاد والتجارة فى آن واحد:

المسار الأول: التطوير المستمر لقدرات الموانئ عن طريق زيادة الأعماق فى مداخل واحواض الأرصفة والموانئ الرئيسية لاستقبال السفن بمختلف الأحجام، وتوفير رافعات حديثة لمناولة الحاويات من على ظهر السفن العملاقة.

المسار الثانى: تقديم خدمات جديدة تتلاءم ومستجدات العصر والحرص على رفع مستوى الأداء وتحسين الإنتاجية بشكل عام.

وقد شهدت الموانئ البحرية السعودية انجازات عديدة خلال الفترة الماضية على مستوى الأداء والإنتاجية مما وضعها فى مكانة متميزة على خريطة النقل البحرى العالمى، ويأتى فى مقدمة هذه الإنجازات إنفاق المملكة العربية السعودية مبالغ بالمليارات لإنشاء وتحديث البنية الأساسية، ودعم مشروعات التوسعة والتطوير لمواكبة التطورات والمستجدات العالمية فى صناعة الموانئ والنقل البحرى. إضافة إلى ذلك وضع الخطط الإستراتيجية للتطوير لتواكب النمو الإقتصادى الكبير الذى تشهده المملكة مما أحدث نقلة نوعية فى تركيبية الموانئ السعودية خلال السنوات الماضية خاصة فيما يتعلق بالبنية

التحتية مثل بناء أرصفة ومحطات لمناولة البضائع، وموانئ جديدة، وخدمات مساندة، وتنفيذ العديد من مشروعات التطوير والتوسعة لتحسين البنية الأساسية من قنوات وأحواض بحرية وأرصفة وطرق ومنشآت وتوفير معدات حديثة وتطوير آليات التشغيل.

وقد أسهم ذلك في زيادة كبيرة في الطاقة الإستيعابية ورفع مستوى الأداء والإنتاجية في جميع الموانئ وتعزيز قدراتها وكفاءتها التشغيلية ومكناها من تلبية متطلبات التنمية والنهضة الإقتصادية الشاملة التي شهدتها المملكة خلال السنوات الماضية.

وتمثل الموانئ السعودية أهمية قصوى للصناعات الوطنية، فهي الجسر الممتد نحو العالم لتصدير المنتجات الصناعية والسلع التجارية، نظرا لما يتوافر في الموانئ السعودية من بنى تحتية ومعدات مناولة ونظم تبادل معلومات وقوى عاملة مؤهلة ومدربة لتسهيل عمليات الإستيراد والتصدير ومقابلة احتياجات الصناعات الوطنية للتصدير الى جانب تلقى المواد الخام التي تدخل في الصناعات التحويلية.

كما تقدم الموانئ السعودية دعماً للصادرات الصناعية والسلع البترولية عن طريق الإعفاءات من رسوم الموانئ أو خفضها.

ومن اهم برامج الخدمات اللوجستية بها خدمات مناطق إعادة التصدير ومساحات تخزين مكشوفة ومسقوفة، وخدمات التزود بالوقود وتموين الزيوت والشحوم، والمواد الغذائية والمياه وخدمات بنكية متنوعة، وتوفير الإتصالات الحديثة ووسائل النقل المناسبة وطرق ممهدة وكذلك الخدمات الترفيهية والسياحية.

ويتوافر في الموانئ السعودية مجمعات متخصصة لبناء وإصلاح السفن وصيانة السفن في كل من ميناء جدة ، وميناء الملك عبد العزيز بالدمام. وقد أنشأت احدى الشركات الوطنية مجمعا لبناء السفن في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام والذي نجح فى بناء 46 قطعة بحرية متخصصة ومتعددة الأغراض لصالح كل من الموانئ السعودية وشركة أرامكو، مما يعنى اقتحام المملكة لمجال التصنيع البحري وبناء السفن.

كل ذلك يعد مساراً استراتيجياً لاستغلال مقومات الإقتصاد الأزرق في تنويع مصادر الإنتاج والدخل، وفتح آفاق جديدة لفرص العمل في هذا القطاع.

3- تجربة الإمارات العربية المتحدة:

تحرص موانئ دبي العالمية على ترسيخ دور دولة الإمارات إقليمياً وعالمياً في مجال تشغيل الموانئ والمحطات البحرية، وإثبات موقع الدولة كمصدر للخبرات في مختلف المجالات وخاصة في مجال الموانئ التجارية والشحن واللوجستيات.

وتعمل موانئ دبي في أكثر من 65 محطة بحرية في ستة قارات، ومنها مشروعات تطوير قيد الإنجاز في الهند وإفريقيا وأوروبا، وتعتبر سفيرا تجارياً للإمارات العربية المتحدة.

ويعتبر ميناء جبل علي في دبي هو واحد من أهم وأكبر 10 موانئ حاويات في العالم، ويعتبر مركز متعدد الوسائط للربط البحري والجوي والبري بما يوفره من مرافق لوجستية تتضمن مخازن تبريد ومحطة لتعبئة الحاويات ومستودعات تخزين وغير ذلك من الخدمات اللوجستية الأخرى، ويتسع لحوالي 19 مليون حاوية في المناولة عام 2014. وتبلغ مساحة منطقة البضائع أكثر من 1.4 مليون متر مربع وتضم 26 مرسى.

وقد تم افتتاح محطة الحاويات الجديدة رقم "3" والتي تعتبر الأكبر والأكثر تطوراً حول العالم، ومن أهم الفوائد الناتجة عن إنشاء هذه المحطة هو إضافة نحو 4 ملايين حاوية نمطية قياس 20 قدم إلى طاقة الميناء الإستيعابية لتصل إلى 19 مليون حاوية نمطية، أيضاً تتمتع المحطة ببنية تحتية عصرية حيث تضم غاطساً بعمق 18 متراً بما يوفر القدرة على مناولة المزيد من سفن الحاويات العملاقة تصل إلى 10 سفن في وقت واحد. وتهدف تكنولوجيا المعلومات المستخدمة بالميناء إلى تقديم خدمات آمنة وموثوقة وسريعة، تتمتع بالكفاءة العالية وذلك في مجالات إنجاز الصفقات مع العملاء والمزودين وشركات المنطقة الحرة.

ويتم تقديم جميع الخدمات اللوجستية التي يتطلبها النقل البحري في هذا الميناء، ويوفر آلاف من فرص العمل.

ثانياً: تربية الأحياء المائية (الإستزراع السمكي).

يعد الاستزراع المائي أسرع قطاع غذائي ينمو حالياً حيث يوفر 47 % من الأسماك للاستهلاك البشري على الصعيد العالمي.

ويلبي إنتاج تربية الأحياء المائية أكثر من نصف الاحتياجات العالمية من المأكولات البحرية ويتطلب الأمر التوسع في تربيتها بغرض توفير احتياجات السكان الإضافية والتي من المتوقع أن يشهد العالم زيادة في أعداد السكان بنحو 2 مليار نسمة عام 2050.

وقد شهدت العقود الثلاثة الماضية توسعاً كبيراً في عمليات تربية الأحياء المائية مما أثار المخاوف من الأضرار البيئية ونماذج التنمية غير المستدامة. وكثيراً ما كانت مواقع الاستزراع المائي محفورة في الأراضي الساحلية مع توسع سريع فيها بشكل يتجاوز ضوابط التخطيط والرقابة. ويمكن أن يؤثر الاستزراع المائي مع الأنواع المستزرعة في التنوع البيولوجي ووظائف النظم الإيكولوجية، من خلال الإفراط في استخدام المغذيات الصناعية والتلوث الكيميائي، وانتشار الأمراض في البيئة البحرية الطبيعية.

وتمثل الأسماك ضرورة غذائية لنحو مليار نسمة حول العالم، وتمثل أكثر من 50% من البروتين الحيواني لنحو 400 مليون نسمة في البلدان الفقيرة، كما أنها توفر حوالي 11 مليون فرصة عمل في البلدان النامية.

بالنسبة لمزارع التربية تأتي مصر في طليعة الدول العربية في إنتاج الأسماك من الاستزراع السمكي حيث بلغ إنتاجها عام 2014 حوالي 1.1 مليون طن، بنسبة 1.54% من إجمالي الإنتاج العالمي من مزارع الزينة وذلك مقارنة بـ 1.22 مليون طن تمثل 1.5% من الإنتاج العالمي عام 2012.

وتعتبر مصر نموذجاً يُحتذى به في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا بفضل الدعم الكبير المقدم لتنمية قطاع الاستزراع السمكي الذي يهدف إلى تحقيق الأمن الغذائي وتغيير خريطة إنتاج الغذاء بالإضافة إلى خلق آفاق واعدة للاستثمار انطلاقاً من أنظمة استزراع سمكي مستدامة في مصر، وفي هذا الإطار شهدت مصر خلال الفترة الماضية انطلاق العديد من المشروعات الداعمة للاستزراع السمكي، والتي تعتبر مشروعات متكاملة تشمل جميع مراحل الإنتاج منها:

أ- التوسع في إقامة المزارع السمكية حول محور تنمية قناة السويس الجديدة:

يعتبر مشروع الاستزراع السمكى من أنسب مشروعات التنمية لمنطقة القناة وسيناء نظرا لتوفر كل عناصر المشروع بطول الشاطئ الشرقى لقناة السويس، ويهدف المشروع إلى توفير منتجات غذائية آمنة تسد حاجة المجتمع وتمثل قواما لصناعات متطورة ومنتجات ذات جودة عالية تصلح للتصدير، وتنمية وإكثار الثروة السمكية فى أحواض الترسيب شرق القناة بهدف توفير الغذاء وتدريب وتأهيل كوادر متخصصة وإيجاد فرص عمل منتج تسهم فى تعمير وتنمية المنطقة. أيضا خلق فرص عمل حقيقية وجادة للشباب، والتي تقدر بنحو 10 آلاف فرصة عمل فى مجال الثروة السمكية.

ويوفر المشروع فى مرحلته الأولى مساحة لاتقل عن (448) فدانا للاستزراع السمكى على الجودة تشمل (460) حوضاً بدأ إنتاجها فعليا مع افتتاح قناة السويس فى أغسطس 2015، ومن المقرر أن تقام الأحواض السمكية على ضفة المشروع العظيم على مساحة إجمالية تبلغ أكثر من (5714) فدانا، تشمل (3828) حوضاً، وتبلغ تكلفة البنية الأساسية الخاصة به (650) مليون جنيه، وقد تم افتتاحها مع نهاية عام 2017.

ب- مشروع الاستزراع السمكى بغليون فى كفر الشيخ:

تنفذ القوات المسلحة متمثلة في «الشركة الوطنية للاستزراع السمكي والأحياء المائية»، مشروعا عملاقا للاستزراع السمكي في شمال محافظة كفر الشيخ فى منطقة تقع بين البحر المتوسط ونهر النيل فرع رشيد فى «بركة غليون» على مساحة 118 كيلو مترا مربعا بتكلفة تصل إلى نحو 1.7 مليار جنيه، مما يوفر فرص عمل تصل إلى 5 آلاف فرصة عمل مباشرة، بالإضافة إلى أكثر من 10 آلاف فرصة عمل غير مباشرة.

ثالثا: السياحة البحرية:

تعتبر السياحة البحرية بأنماطها الرئيسية الثلاثة: السياحة الشاطئية، وسياحة الرياضات البحرية، وسياحة البواخر، من أهم أنواع السياحة في البلدان البحرية، إذ انها تمثل نسبة (80%) من الطلب السياحي الدولي، ومصدراً مهماً للدخل القومي. وتتعدد أشكال السياحة الساحلية على البحار والمحيطات وتشمل السياحة، والغوص، وعلوم الآثار البحرية، وركوب الأمواج، والرحلات البحرية، والصيد الترفيهي، والسياحة البيئية.

ويمكن للبنية التحتية السياحية أن تمثل ضررًا خطيرًا للمناطق الساحلية (الشواطئ) إذا لم يتم تخطيطها بشكل جيد، إضافة إلى ممارسات بيئية واجتماعية جيدة ومعتمدة، حتى يمكن الحفاظ على شواطئ نظيفة بيئيًا. ويمكن أن تكون السياحة الساحلية المستدامة جزءًا من الاقتصاد الأزرق على أن يتم الاستخدام المستدام للبيئات البحرية الساحلية وتوليد المزيد من فرص العمل المنتج في هذا القطاع الحيوي. وفي هذا المجال نستعرض بشكل مختصر تجارب بعض الدول العربية:

4- التجربة المغربية:

تعتبر المغرب من الدول الرائدة في المنطقة العربية فيما يتعلق بتبني أسس الاقتصاد الأزرق خاصة في مجال السياحة من خلال إطلاق رؤية المغرب 2020، والتي تقوم على الاستمرار في جعل السياحة أحد المحركات الرئيسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بالمغرب.

وتهدف هذه الرؤية إلى إيجاد 470 ألف وظيفة جديدة مباشرة تصل إلى نحو مليون فرصة عمل بنهاية 2020. ورفع من العائدات السياحية من أجل بلوغ 140 مليار درهم سنة 2020، أي ما يقارب 1000 مليار درهم من التراكمات المالية بنهاية العشرية.

وبالإضافة إلى رؤية 2020، فقد دشنت المغرب أيضا ما يعرف بالمخطط الأزرق. ويرتكز البرنامج السياحي "المخطط الأزرق 2020" على مفهوم المنتجعات الساحلية المندمجة "الذكية"، والتي تعتمد على استخدام النظم الحديثة، وتدعم برنامج تطوير السياحة البيئية الساحلية في ضوء أهداف التنمية المستدامة، ويطمح أساسا في إعادة التوازن للسياحة الشاطئية بهدف إنشاء عرض شاطئي مغربي تنافسي على الصعيد الدولي، ويهدف في مرحلته الأولى إلى إعادة واستكمال المنتجعات التي تم إطلاقها كالسعيدية ولكسوس وتاغازوت، وإكمال العرض السياحي بمنتجعات جديدة. كما يهدف إلى إعطاء موقع تفضيلي مميز ومستدام للمنتجعات السياحية، مع الإعتماد على منطق السوق، ويتم مواكبة كل ذلك بتدابير أخرى في مجالات متعددة كالنقل الجوي والتكوين والتسويق حتى تصبح أكثر جاذبية وتنافسية.

إضافة إلى ما سبق هناك توجهات عربية للإستفادة من الموارد البحرية لديها وتم بلورتها من خلال رؤى استراتيجية للتنمية المستدامة 2030 سواءً في مصر أو السعودية أو الإمارات أو الأردن، والتي تركز في أغلبها على استغلال الموارد البحرية سواءً فيما يتعلق بالنقل والشحن البحري أو السياحة البحرية بأنواعها المختلفة وكذلك فيما يتعلق بالثروة السمكية، إضافة إلى استخراج النفط والغاز من المياه الإقليمية.

وفى عام 2017 بلغ حجم الإستثمار البحري بشقيه التجاري والعسكري فى الإمارات العربية المتحدة نحو 67.5 مليار دولار، ويأتي نموذج النخلة في دبي فى مقدمة المشروعات العقارية التي بنيت داخل مياه الخليج العربي وحقت نجاحا كبيرا فى جذب الإستثمارات الفندقية ومبيعات الوحدات العقارية.

وقد تشهد السنوات القليلة القادمة تحولا كبيرا في الخريطة العالمية مع انتهاء من كافة المشروعات التي بدأتها دول المنطقة العربية من موانئ وقرى سياحية وجزر إلى جانب المشروعات الإستثمارية فى مجالات النفط والغاز، إضافة الى مشروع "نيوم" السعودي والذي تعتبر السياحة الترفيهية والمنتجعات السياحية الصديقة للبيئة على البحر الأحمر وخليج العقبة أحد أبرز الركائز في هذا المشروع وتشارك فيه كل من مصر والأردن. كل ذلك سيفتح آفاقا رحبة نحو تنويع مصادر الدخل وخلق ملايين فرص العمل للشباب العربي انطلاقا من الاستغلال الكفوء والمستدام للموارد البحرية العربية.

المحور الخامس

متطلبات إيجاد الوظائف الزرقاء في الدول العربية

* يتطلب إيجاد الوظائف الزرقاء العديد من الإجراءات لتهيئة البيئة المناسبة لاستغلال إمكانيات الإقتصاد الأزرق على نحو يعزز من فرص التشغيل منها:

1- اعتماد استراتيجية شاملة تركز على الشراكة بين القطاعين العام والخاص لاستغلال الإمكانيات الكبيرة للإقتصاد الأزرق لتسريع النمو مع ضمان التنمية المستدامة.

2- تعزيز الإستثمارات العامة والخاصة لاستغلال الموارد البحرية.

3- وضع إطار لممارسة الأعمال التجارية وتسخير الموارد البحرية على نحو مستدام وفي ضوء:

- ضمان وجود بيئة عادلة ومنصفة لاغتنام الفرص التجارية في المسطحات المائية التي تطل عليها الدول العربية.
- ضرورة التنسيق ونقل الخبرات ما بين القطاعات التقليدية للإقتصاد الأزرق (الشحن والموانئ و الخدمات اللوجستية البحرية... الخ) والقطاعات الناشئة (التعدين في قاع البحار، والطاقة المتجددة، ... الخ).
- إدراج عناصر كل من الأمن القومي والبشرى، والسلامة البحرية، والسلامة الأيكولوجية في كل عمليات التخطيط والتنفيذ، لاستغلال الموارد البحرية على نحو مستدام.

4- اتخاذ الخطوات المناسبة بشأن التشريعات الشاملة والتدابير الإدارية لممارسة السيادة والحقوق السيادية في مختلف المناطق البحرية بما يعرف بترسيم الحدود البحرية لتمكينها من استغلال امكانياتها البحرية بشكل كامل.

إضافة إلى ذلك فإن هناك مجموعة من الإجراءات التي يمكن اتباعها لتعزيز الإستفادة من الموارد البحرية بما يعزز فرص التشغيل في هذا المجال منها:

أولاً: وضع شراكات جديدة للبحث العلمي والابتكار في المجالات البحرية في المنطقة العربية وذلك من خلال:

- 1- الإقرار بالحاجة إلى مزيد من المراقبة المنظمة في هذا المجال، وتسهيل نشر مخرجات أنشطة البحث والابتكار في جميع المجالات البحرية بين الدول العربية والتعاون مع الدول المتقدمة في هذا المجال.
- 2- إدراك أهمية الصناعات ذات الصلة، خاصة ما يتعلق بتطوير التقنيات البيولوجية الزرقاء وذلك عند وضع خطة عمل للبحث والابتكار في هذا المجال ، الأمر الذي قد يساعد على تسريع النمو وإيجاد فرص عمل زرقاء.
- 3- وضع برامج تدريبية لكل من الفنيين والمهنيين ورجال الأعمال الذين لديهم القدرة على معالجة المشاكل الأيكولوجية والإقتصادية والمجتمعية المتعددة الأبعاد في إطار منظور شامل يهدف إلى توفير فرص عمل جديدة.

ثانياً: النفايات البحرية:

تشكل النفايات البحرية (القمامة البحرية) واحدة من أهم العقبات التي تواجه تفعيل نهج الإقتصاد الأزرق في إدارة الموارد البحرية بشكل عام، لما تمثله من أضرار بيئية واسعة على الحياة البحرية وعلى استدامة الموارد البحرية بشكل عام، وبالتالي توفير المزيد من فرص العمل القائمة على هذه الموارد لذا من الضروري:

- 1- تحديد إطار قانوني ملزم للدول العربية نحو الحد من وإزالة النفايات البحرية، وتفعيل القوانين الدولية في هذا الصدد.
- 2- تعزيز التعاون والشراكة ما بين مختلف المؤسسات وأصحاب المصلحة وكذلك التعاون الإقليمي في سبيل الحد من انتشار القمامة البحرية.
- 3- تعزيز التعاون الإقليمي فيما يتعلق بنشر البيانات وتحديد الثغرات حول مصادر وكمية وأثار النفايات البحرية مع التركيز على النفايات البلاستيكية وأثرها على السلسلة الغذائية والصحة البشرية وتطوير آليات رصد في هذا المجال.

4- تعزيز الوعي بين أصحاب المصلحة بخطورة النفايات البحرية على استدامة الموارد البحرية وبالتالي تقليص فرص العمل القائمة على هذه الموارد.

ثالثاً: تطوير تكنولوجيات ومهارات جديدة للنقل البحرى، وطاقة المحيطات والبحار، و طاقة الرياح البحرية وذلك من خلال:

- 1- وضع استراتيجيات لإستخدام التكنولوجيا الحديثة فى هذه المجالات.
- 2- تشجيع التعاون بين الدول العربية فيما يتعلق بتطوير هذه التكنولوجيات والإستفادة من الميزة النسبية لكل دولة (موارد مالية- موارد مادية- تكنولوجيا.....إلخ) وذلك لإيجاد إطار عمل عربى مشترك وفعال فى هذا المجال .
- 3- وضع برامج تدريبية لتطوير مهارات العاملين على استخدام التقنيات الحديثة فى هذه المجالات.
- 4- تطوير مؤسسات التعليم البحرى فى ضوء التطور المستمر فى مختلف قطاعات الإقتصاد الأزرق (نقل بحرى – غاز و نفط بحرى- تشغيل وصيانة الموانىء الذكية.....إلخ).
- 5- تطوير رؤية لجذب وتأهيل الشباب إلى الوظائف المتعلقة بأنشطة الإقتصاد الأزرق.

رابعاً: تطوير مفاهيم جديدة للسياحة البحرية تأخذ فى حسابها استدامة المسطحات المائية للدول العربية.

تعتبر السياحة البحرية والساحلية من أهم قطاعات الإقتصاد الأزرق والتي تشهد نمواً مزدهراً ومولدة لقدرة كبير من فرص العمل، وفى نفس الوقت تواجه تحديات ضخمة لذا:

- 1- يجب أن تكون الأهداف الرئيسية لهذه الصناعة هى الإستدامة على المدى الطويل، وضمان الجودة أكثر من الأعداد أو الكمية.
- 2- يجب أن يكون هناك تدريب عالى الجودة لإيجاد موظفين محترفين للعمل فى هذا المجال فى ضوء متطلبات التنمية المستدامة.

- 3- ضرورة التعاون الإقليمي، وهو شرط مهم للسياحة البحرية والساحلية المستدامة، ويمكن تفعيل ذلك من خلال مشروعات مشتركة، واستراتيجيات إقليمية شاملة، وتنسيق واتصال بحرى،الخ.
- 4- الإستثمار فى بناء القدرات فى هذا المجال لخلق وعى ومعرفة كاملة حول السياحة والترفيه البحرى فى ضوء متطلبات التنمية المستدامة.
- 5- الترويج لعروض سياحية شاملة تشمل رحلات صيد وغوص وإبحار،...الخ.
- 6- استخدام نهج الإدارة المتكاملة والتخطيط المكانى للمناطق الساحلية والبحرية للسيطرة على التنمية السياحية المفرطة، وتحقيق التوازن الصحيح للوصول إلى سياحة بحرية وساحلية صديقة للبيئة وتلبى متطلبات التنمية المستدامة.

المراجع:

أولاً: مراجع باللغة العربية:

- 1- جمهورية مصر العربية، 2015، استراتيجية التنمية المستدامة – رؤية مصر 2030.
- 3- جمهورية مصر العربية، 2017، الهيئة العامة للاستعلامات ، المشروعات القومية
- 4- جمهورية مصر العربية، 2017، الأهداف الاستراتيجية لقطاع النقل البحري – فرص الاستثمار في الموانئ، قطاع النقل البحري ، وزارة النقل.
- 5- جامعة الدول العربية، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، 2015، النهوض بالخدمات اللوجستية في مجال النقل البحري والبرى في الدول العربية.
- 6- المملكة المغربية، استراتيجية السياحة – رؤية 2020، وزارة الاقتصاد والمالية.
(<https://www.finances.gov.ma/>)
- 7- المنظمة العربية للتنمية الزراعية، 2017، الاستراتيجية العربية لتربية الأحياء المائية 2017-2037، الخرطوم
- 8- المملكة العربية السعودية، وزارة النقل، تقرير عن انجازات وزارة النقل في إطار الاحتفال باليوم البحري العالمي ، 2016
- 9- صندوق النقد العربي ، تقرير الاقتصاد العربي الموحد لعام 2015، أبو ظبي.
- 10- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، 2018، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم، روما.
- 11- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، مبادرة النمو الأزرق- دعم الأمن الغذائي وتخفيف حدة الفقر والإدارة المستدامة للموارد المائية.
www.fao.org/partnerships/resource-partners/ar/

ثانياً مراجع باللغة الإنجليزية:

- 1- Blue Economy Project، 2016، Blue economy for a healthy Mediterranean- Measuring، Monitoring and Promoting an environmentally sustainable economy in the Mediterranean region، Scoping Study. (https://planbleu.org/sites/.../Scoping_Study_Blue_Economy)
- 2- Ebarvia، Maria Corazon M. (2016) "Economic Assessment of Oceans for Sustainable Blue Economy Development،" *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2: Iss. 2، Article 7. (<http://cbe.miis.edu/joce/vol2/iss2/7>)
- 3- European Union، 2015، The Blue Economy of the European Union - shown in jobs and value. (https://ec.europa.eu/.../sites/.../poster-blue-growth-2015_en)
- 4- European Union، 2017، Our ocean 2017، INVESTING IN THE BLUE ECONOMY- Unlocking the potential of the ocean to create jobs and boost the economy. (<https://ourocean2017.org>)
- 5- Jason Potts، Ann Wilkings، Matthew Lynch and Scott McFatrige، 2016، State of Sustainability Initiatives Review: STANDARDS AND THE BLUE ECONOMY، International Institute for Sustainable Development، Canada. (<https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/ssi-blue-economy>)
- 6- Pawan G. Patil and other، Toward a blue economy: A promise for sustainable growth in the Caribbean، world bank group، Sep.، 2016
- 7- Spalding، Mark J. (2016) "The New Blue Economy: the Future of Sustainability،" *Journal of Ocean and Coastal Economics*: Vol. 2، Article 8. (<https://www.oceanfdn.org/>).
- 8- The Economist Intelligence Unit Limited، 2015، The blue economy Growth، opportunity and a sustainable ocean economy. (<https://www.oceanprosperityroadmap.org/>)

- 9-UN, Blue Economy Concept Paper. (<https://sustainabledevelopment.un.org/>)
- 10- United Nations- Economic commission for Africa, 2015, Africa's Blue Economy: A policy handbook. (https://www.uneca.org/sites/.../blueeco-policy-handbook_en)
- 11- WWF Baltic Ecoregion Programme , Principles for a Sustainable Blue Economy. (www.wwf.se/source.php?id=1605623)
- 12-WWF, 2015: Principles for a sustainable blue economy>
- 13- European commission, WWF, 2018: Declaration of the sustainable Blue Economy finance principles.
- 14- World Bank Group, 2016, Oceans 2030- Financing the blue economy for sustainable development, BLUE ECONOMY DEVELOPMENT FRAMEWORK- Growing the Blue Economy to Combat Poverty and Accelerate Prosperity. (<http://www.Worldbank.org/oceans>)
- 1- World Bank Group, 2017, THE POTENTIAL OF THE BLUE ECONOMY- Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries, Washington. (www.worldbank.org)

تعريف بعض المصطلحات الواردة بالدراسة :

1- النظم الايكولوجية : هي عبارة عن العناصر التي تتفاعل مع بعضها البعض ومع البيئة المحيطة بها وتشكل فيما بينها مجموعة معقدة من العلاقات ، وتوفر المنافع أو الخدمات إلى العالم.

2- (Global Environment Facility) GEF مرفق البيئة العالمي.

3- الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية والبحرية IMCAM

Integrated Marine and Coastal Area Management

4- التخطيط المكاني البحري (Marine Spatial planning) MSP