

الاقتصاد الأزرق: قراءة مفاهيمية مع عرض تجارب دولية وعربية ناجحة

The Blue Economy: A conceptual reading with a presentation of successful international and Arab experiencesبودية فاطمة¹

جامعة الشلف - الجزائر

f.boudia@univ-chlef.dz

تاريخ النشر: 2023/11/11

تاريخ القبول: 2023/10/26

تاريخ الاستلام: 2023/03/16

ملخص:

يهدف هذا البحث إلى تحديد مفهوم الاقتصاد الأزرق ومختلف مجالاته والأنشطة الاقتصادية المرتبطة به، هذا إلى جانب علاقته بالتنمية المستدامة والتحديات التي تواجهه باعتباره حديث النشأة. بالإضافة إلى إبراز بعض التجارب الدولية والعربية التي حققت نجاح كبير في العديد من المجالات المرتبطة به. ولذلك جاءت اشكالية البحث على النحو التالي: **ما هو الاقتصاد الأزرق؟ وكيف استفادت منه الدول في تنمية اقتصادها؟**. ولمعالجة الاشكالية تم تقسيم البحث إلى المحاور التالية: المحور الأول: الإطار المفاهيمي للاقتصاد الأزرق. المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق: محرك نمو رئيسي - عرض تجارب دولية وعربية ناجحة -.

ومن بين أهم النتائج التي تم التوصل إليها، أن مفهوم الاقتصاد الأزرق لا يزال حديث الاستخدام نسبياً، وهو يشمل رؤية جديدة للاستغلال الاقتصادي لموارد المحيطات، البحيرات والأنهار وغيرها من المسطحات المائية، كما يشكل فرصة حقيقية أمام بلدان العالم لحماية التنوع البيولوجي فيها، والمحافظة على أمنها الغذائي والمناخي، وتنوع مصادر الدخل لديها.

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد الأزرق، التنمية المستدامة، الموارد البحرية، حماية البيئة، تجارب عربية ودولية.

Abstract:

This research aims to define the concept of the blue economy and its various fields and economic activities associated with it, in addition to its relationship to sustainable development and the challenges facing it because it is newly emerging. In addition to highlighting some international and Arab experiences that have achieved great success in many fields related to it. Therefore, the research problem was as follows: **What is the blue economy? How did countries benefit from it in developing their economies?** To address the problem, the research was divided into the following axes: The first axis: The conceptual framework of the blue economy. The second axis: The blue economy: a major growth engine - presenting successful international and Arab experiences -.

Among the most important results that have been reached is that the concept of the blue economy is still relatively new in use, and it includes a new vision for the economic exploitation of ocean resources, lakes, rivers and other water bodies, and it also constitutes a real opportunity for countries of the world to protect their biodiversity and maintain their security. food and climate, and the diversity of its sources of income.

Key words: Blue Economy, Sustainable Development, Marine Resources, Environmental Protection, Arab and International Experiences.

مقدمة:

أدرك المجتمع الدولي خلال السنوات الأخيرة أهمية الاقتصاد الأزرق باعتباره محرك للنمو. فقد أدت الأنماط المعتمدة في مجالي الإنتاج والاستهلاك والتي كانت تفتقر للاستدامة اللازمة إلى الاستغلال المفرط للموارد المتاحة على اليابسة، بل وحتى إلى نضوبها، مما دفع الدول الساحلية إلى التوجه نحو الموارد البحرية التي تتيح إمكانات مهمة من شأنها أن تحفز النمو الاقتصادي وتكفل الرفاه الاجتماعي، مع ضمان حماية البيئة. وبذلك يمثل الاقتصاد الأزرق فرصة جديدة تنسجم تمام الانسجام مع روح الاستدامة والقدرة على الصمود التي تدعو إليها خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030. وهكذا، يساهم الاقتصاد الأزرق في تحقيق أهداف هذه الخطة، سيما الهدف رقم 14 الذي يسعى إلى حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة.

وتعتبر البحار والمحيطات ذات أهمية بالغة لمعظم الدول، فضلاً على ما تحتويه من موارد طبيعية والتي نجد في مقدمتها الموارد البحرية الحية، كما أنها توفر فرص التنمية الاقتصادية القائمة على أنشطة أخرى متعددة خاصة السياحة، الصيد البحري، الصناعات الإستخراجية، النقل البحري ... إلخ. ويقدر الصندوق العالمي للطبيعة أصول المحيطات العالمية بأكثر من 24 تريليون دولار، بالإضافة إلى قيمة سنوية 2.5 تريليون دولار. وإن تم استغلال المسطحات المائية بشكل أفضل ستكون ومن دون شك مصدراً كبيراً للدخل في العديد من الدول التي تملك إمكانات الاقتصاد الأزرق.

وبناءً على ما سبق التطرق إليه يمكن طرح التساؤل التالي: ما هو الاقتصاد الأزرق؟ وكيف استفادت منه الدول في تنمية

اقتصادها؟

• فرضيات البحث: في هذا السياق تم طرح مجموعة من الفرضيات تتمثل في:

- يعتبر الاقتصاد الأزرق حديث النشأة.
- يمثل الاقتصاد الأزرق جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالمحيطات والبحار والسواحل.
- وجود روابط بين تطور الاقتصاد الأزرق وأهداف التنمية المستدامة.
- يساهم الاقتصاد الأزرق في تنمية وتطوير اقتصاديات الدول التي أعطت أهمية للموارد البحرية.

• أهداف البحث: نسعى من خلال هذا البحث إلى تحقيق جملة من الأهداف تتمثل في:

- التعرف على مفهوم الاقتصاد الأزرق ومختلف مجالاته والتحديات التي تواجهه.
- كشف العلاقة بين الاقتصاد الأزرق وأهداف التنمية المستدامة خاصة الهدف رقم 14 "الحياة تحت الماء".
- لقاء الضوء على بعض التجارب الدولية والعربية الناجحة في مجال الاقتصاد الأزرق.

• منهج البحث: لمعالجة موضوع البحث، سيتم الاعتماد على المنهج الاستنباطي بأسلوبه الوصفي وذلك للتطرق إلى نشأة ومفهوم الاقتصاد الأزرق ومجالاته، التحديات التي تواجهه، إلى جانبه دوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وأسلوبه التحليلي لاستعراض تطور بعض مكونات ومؤشرات الاقتصاد الأزرق لعينة من الدول الأجنبية والعربية المختارة والناجحة في مجال الاقتصاد الأزرق. ولمعالجة موضوع هذا البحث تم تفسيح الورقة البحثية إلى المحاور التالية:

- المحور الأول: الإطار المفاهيمي للإقتصاد الأزرق.

- المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق: محرك نمو رئيسي - عرض تجارب دولية وعربية ناجحة -.

المحور الأول: الإطار المفاهيمي للاقتصاد الأزرق:

سنحاول من خلال هذا المحور معالجة العناصر التالية:

أولاً: نشأة ومفهوم الاقتصاد الأزرق:

يعود الفضل في إطلاق مفهوم الاقتصاد الأزرق إلى الاقتصادي البلجيكي "غونتر باولي" في أعقاب المبادرة العالمية التي أطلقها منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو) في عام 2012 من خلال أعمال مؤتمر البيئة العالمي في مدينة ريودي جانيرو البرازيلية، كما أطلقت "الفاو" منذ عام 2013 مبادرة أسمتها مبادرة "النمو الأزرق" من أجل دعم التحول إلى الاقتصاد الأزرق، ومساعدة الدول والحكومات في وضع وتنفيذ سياسات تعزز مفهومه.

خلال السنوات القليلة الماضية، تحول مصطلح "الاقتصاد الأزرق" أو "النمو الأزرق" إلى نهج مستخدم في السياسة العامة في جميع أنحاء العالم. وبالنسبة للبعض، يعني الاقتصاد الأزرق استخدام البحر وموارده من أجل التنمية الاقتصادية المستدامة. وبالنسبة للآخرين فإنه يشير ببساطة إلى أي نشاط إقتصادي في القطاع البحري، سواء كان مستداماً أم لا¹.

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 السليم².

ويعتبر مفهوم الاقتصاد الأزرق أن النظم البيئية التي توفر الكثير من الخدمات المرتبطة باقتصاد المحيطات هي أصول رأسمالية طبيعية أساسية وغير مرئية في بعض الأحيان (على سبيل المثال، الثروة السمكية، وأنظمة الشعاب المرجانية، وجودة الشواطئ والمياه، وما إلى ذلك)، والتي تساعد في دعم رأس المال المنتج الأكثر وضوحاً (الآلات والهيكل) ورأس المال غير المادي (المهارات والخبرات وما إلى ذلك، والتي يتم بها تطبيق العمل)³.

وفقاً للبنك الدولي، فالإقتصاد الأزرق هو "الاستخدام المستدام لموارد المحيطات من أجل تحقيق النمو الاقتصادي، وتحسين سبل المعيشة والوظائف، مع الحفاظ على النظام البيئي للمحيطات"⁴.

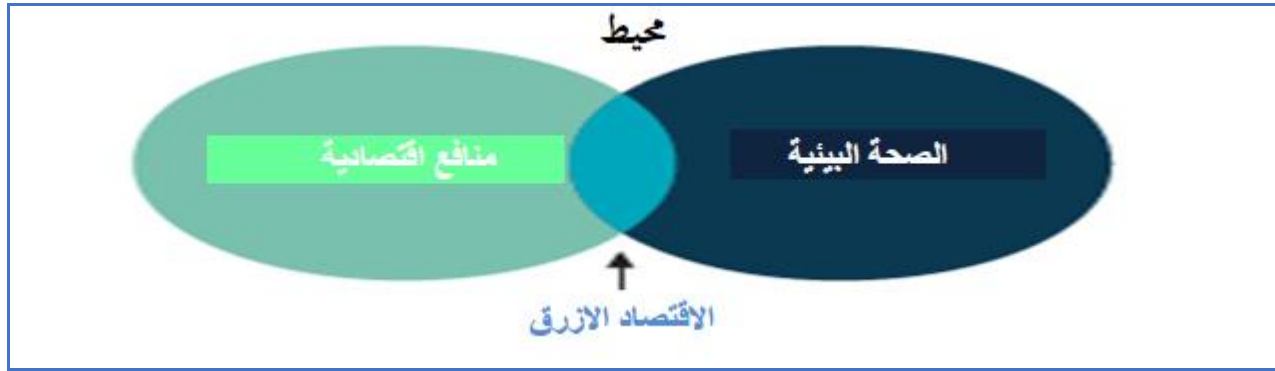
في المقابل، تُعرّف المفوضية الأوروبية المصطلح على أنه "جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالمحيطات والبحار والسواحل". وتغطي مجموعة واسعة من القطاعات الناشئة والمتزايدة⁵.

أما دول الكومنولث فتعتبر الاقتصاد الأزرق "مفهومًا ناشئًا يُشجع الإشراف الأفضل على محيطنا (أو الموارد الزرقاء)"⁶.

وبشكل عام يُعرّف مصطلح الاقتصاد الأزرق على أنه الإدارة الجيدة للموارد المائية وحماية البحار والمحيطات للحفاظ عليها من أجل الأجيال الحالية والقادمة، بما يدعم أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة "SDGs"، ولا سيما الهدف 14 الذي يحمل عنوان "الحياة تحت الماء".

والشكل أدناه يبين أن الإقتصاد الأزرق ما هو إلا التأكيد على العلاقة بين النظم البيئية للمحيط والنشاط الاقتصادي المحدد في اقتصاد المحيطات⁷.

الشكل رقم 01: مفهوم الاقتصاد الأزرق



Source : Word Bank, Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean, Report no aus16344, September 2016, P 43.

ويهدف الاقتصاد الأزرق بصورة أساسية إلى الحد من المخاطر البيئية ونُدرة الموارد والحد من السلوكيات التي تؤدي إلى تغير المناخ، وكذلك إلى المحافظة على سلامة المسطحات المائية من التهديدات المتنامية كالتلوث والصيد الجائر وغير القانوني، استنادًا إلى فرضية أن النظم البيئية السليمة للبحار والمحيطات هي الأكثر إنتاجية بحكم أنها تغطي أكثر من ثلثي مساحة الكوكب، ولقد أكد صندوق الحياة البرية العالمي “World Wildlife Fund” أنه لو كانت المحيطات بلدًا فسوف يكون إقتصاده هو السابع في العالم، حيث قدر الصندوق قيمة كل الأصول الرئيسية الموجودة في البحار والمحيطات بأكثر من 24 تريليون دولار، كما أن هناك أكثر من 3 مليار من الأشخاص حول العالم يعتمدون على التنوع البيولوجي في المحيطات والبحار في العالم من أجل معيشتهم، كما أن 80% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار، وكذلك توفر السياحة الساحلية والبحرية ما يربو على 6.5 مليون وظيفة، فضلًا عن توفير صناعات الاقتصاد الأزرق سبل لكسب العيش لما يزيد عن 820 مليون شخص في جميع أنحاء العالم في ميادين متنوعة. كما يلعب الاقتصاد الأزرق دورًا حيويًا في الاقتصاد العالمي؛ إذ قدرت دراسة للبنك الدولي حجم مساهمة الاقتصاد الأزرق بنحو 3.6 تريليون دولار في الاقتصاد العالمي، كما أكدت أنه يولد 83 مليار دولار للاقتصاد العالمي سنويًا، وهذا الرقم قابل للزيادة سنويًا⁸. والجدول أدناه يوضح لنا التغيرات الحاصلة في اقتصاد المحيطات (الاقتصاد الأزرق) حتى عام 2030.

الجدول رقم 01: التغيرات المتوقعة لاقتصاد المحيطات من منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ما بين (2010-2030)

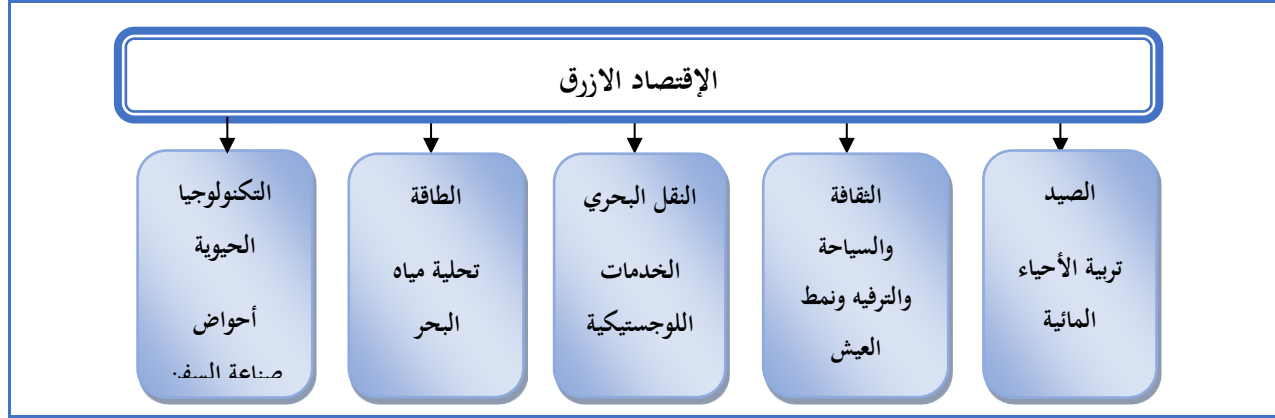
الصناعة	حصة الاقتصاد المحيطي (%)		التغير في حصة الاقتصاد المحيطي (%)	القيمة الاجمالية المضافة (مليار دولار أمريكي)		الزيادة في القيمة الاجمالية المضافة (مليار دولار أمريكي)
	2030	2010		2030	2010	
السياحة	26	25	1	780	375	405
الموانئ	16	13	3	480	195	285
مصايد الأسماك	11	6	5	330	90	240
المصادر البحرية المتجددة	8	1	7	240	15	225
الشحن	17	20	-3	510	300	210
النفط والغاز البحري	21	34	-13	630	510	120
تربية الأحياء المائية	1	1	0	30	15	15
المجموع	100	100	/	3000	1500	1500

Source : Word Bank, Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean, Op Cit, P 69.

ثانياً: مجالات الاقتصاد الأزرق:

يشمل الاقتصاد الأزرق توليد الكهرباء من الطاقة المائية، وأنشطة التعدين في البحار والمحيطات، والسياحة البحرية، وأنشطة صيد الأسماك والكائنات البحرية، واستخراج المواد الخام من البحار، وغير ذلك من أشكال النشاط الاقتصادي المرتبط أساساً بالمياه. والشكل الموالي يوضح لنا مختلف الأنشطة الاقتصادية المتضمنة في الاقتصاد الأزرق.

الشكل رقم 02: مختلف الأنشطة الاقتصادية المتضمنة في الاقتصاد الأزرق



المصدر: المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، الاقتصاد الأزرق ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب، المغرب، ديسمبر 2018، ص 9.

وفيما يلي عرض موجز لبعض أنشطة الاقتصاد الأزرق⁹:

- **الصيد:** وفق منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، بلغ إنتاج صيد الأسماك في سنة 2020 ما يقدر بـ 90.3 مليون طن على الصعيد العالمي. ويشكل صيد الأسماك في المياه البحرية والقارية مورد دخل لـ 820 مليون شخص يعملون في هذا القطاع، كما يعد مصدر غذاء لـ 3 مليار شخص يعتمدون على الأسماك لسد حاجياتهم من البروتينات الحيوانية، والمغذيات الدقيقة الأساسية، وأحماض أوميغا 3 الدهنية.
- **تربية الأحياء المائية:** في ضوء تسارع وتيرة النمو الديمغرافي في العالم (9.6 مليار نسمة في سنة 2050)، أضحت الحاجة إلى الغذاء رهاناً رئيسياً. وفي هذا الصدد، فإن تربية الأحياء المائية، التي كانت توفر وفقاً لتقرير صادر عن منظمة الأغذية والزراعة في سنة 2022، نسبة 57% من الأسماك على مستوى الأسواق العالمية، يمكن أن تكون أحد الحلول المستقبلية من أجل تعويض النقص المتوقع من البروتينات الحيوانية. وهكذا، تجاوز حجم إنتاج الأسماك والنباتات المائية المستزرعة على الصعيد العالمي حجم الأسماك المتأتية من الصيد، حيث سجل وتيرة نمو مطرد (أزيد من 6% سنوياً على مدى السنوات الـ 16 الماضية).
- **السياحة الشاطئية والترفيه البحري والأنشطة الترفيهية المائية:** يُشغل قطاع السياحة اليوم شخصاً واحداً من بين كل 11 شخصاً حول العالم. وتعد السياحة الشاطئية النمط الأكثر إنتشاراً للسياحة في العالم. ومع ذلك، فإن التطور المتسارع للسياحة الشاطئية الجماعية أثر بشكل كبير على الأنظمة الإيكولوجية، وهذا مايفسر تفضيل البعض لأشكال أخرى من السياحة الشاطئية المسؤولة، مثل السياحة الإيكولوجية أو المنتجات والمسارات السياحية الجديدة. ويعتبر الترفيه البحري والأنشطة الترفيهية المائية أيضاً قطاعات ذات وقع اقتصادي قوي، إذ من المتوقع حسب التقديرات أن يصل حجم السوق العالمية للترفيه البحري وللأنشطة الترفيهية المائية إلى 30 مليار دولار بحلول سنة 2022، بمعدل نمو قدره 3.8%.

– **النقل البحري:** يعتبر النقل البحري وسيلة النقل الرئيسية لتزويد الأسواق بالموارد الأولية والسلع الاستهلاكية والمواد الغذائية الأساسية والطاقة. ووفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، فقد تجاوزت حصة التجارة البحرية 70% من حجم التجارة الدولية في سنة 2016. وحسب المنتدى الدولي للنقل، فمن المتوقع أن يتضاعف حجم المبادلات عبر الموانئ أربع مرات بحلول سنة 2050.

– **الطاقة البحرية:** تضطلع الطاقة بدور حيوي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما أنها تساهم بشكل كبير في التكيف مع التغيرات المناخية وفي التخفيف من آثارها، وثمة حلول بديلة للمصادر الحالية للطاقة المتسمة بكلفتها المرتفعة وتلوثها للبيئة، وبعض هذه البدائل متوفر في البحار والمحيطات. وفي هذا الصدد، توفر البحار مصادر طاقة مختلفة مثل الطاقة المستمدة من الأمواج ومن حركة المد والجزر، وتحويل الطاقة الحرارية، والطاقة الحركية، والتي تشكل حلولاً مستقبلية واعدة. وعلاوة على ذلك، تتيح الطاقة الريحية البحرية إمكانات كبيرة في مجال النهوض بالطاقات المتجددة.

ووفقاً لآخر تقرير صادر عن الوكالة الدولية للطاقة المتجددة، فإن الطاقة الريحية البحرية تشهد نمواً متسارعاً وواسع النطاق. وفي هذا الصدد، تساهم الطفرات المسجلة على مستوى المنشآت الثابتة والعائمة وظهور توربينات عملاقة قادرة على تزويد آلاف المساكن بالطاقة في فتح آفاق جديدة لاستخدام هذه الطاقة وفي خفض التكاليف في مجموع هذا القطاع. وكانت كل من المملكة المتحدة والدنمارك وألمانيا سباقة إلى هذا المجال، وهي الآن رائدة فيه.

– **تحلية مياه البحر:** من المتوقع حسب الأمم المتحدة أن يواجه حوالي 3 مليار شخص مشكلة الإجهاد المائي بحلول سنة 2025. ومن هذا المنطلق، فإن ضمان كميات كافية من المياه يشكل رهاناً كبيراً. وتضطلع تقنية تحلية مياه البحر بدور هام، سيما في المناطق الجافة وشبه الجافة. وقد قدر العدد الإجمالي لمخططات تحلية المياه في العالم بـ 18400 في سنة 2017، يوجد نصفها في منطقة الشرق الأوسط. ويصل حجم إنتاج صناعة تحلية المياه اليوم إلى 80 مليون متر مكعب من المياه الصالحة للشرب يومياً، لفائدة ساكنة تبلغ أزيد من 300 مليون نسمة.

– **الصناعات الاستخراجية والثروات النفطية والمعدنية في البحار والمحيطات:** تزخر البحار والمحيطات وسواحلها بموارد طاقة ومعدنية هائلة وتحتوي مجموعة واسعة من العمليات الجيولوجية المسؤولة عن تكوين هذه الموارد وتركيزها. وفي هذا الإطار، فإن ما يقرب من 20% من احتياطات البترول العالمية وحوالي 30% من احتياطات الغاز الطبيعي موجودة حالياً في المجال البحري. غير أنه غالباً ما يتعين على الدول القيام بالتحكيم في شأن هذا النوع من المشاريع، على اعتبار أنه إذا كان استكشاف واستغلال البترول والغاز يدر أرباحاً مهمة، فإن ذلك يتم في الغالب على حساب استغلال موارد بحرية أخرى أكثر مراعاة للأنظمة الإيكولوجية.

– **بناء السفن وتفكيكها:** يشكل بناء السفن وتفكيكها سوقاً مهمة، حيث توجد اليوم أكثر من 10000 سفينة كبرى قيد الاستخدام. وفي سنة 2016، قدرّت الإيرادات العالمية المتأتية من بناء السفن وإصلاحها بمبلغ 262.3 مليار دولار. وبالإضافة إلى ذلك، يتم كل سنة تفكيك ما لا يقل عن 1400 سفينة، وهو ما يمثل قيمة سنوية تبلغ 3 مليون أورو.

– **التكنولوجيا الحيوية البحرية:** تعتبر التكنولوجيا الحيوية البحرية واحدة من أسرع القطاعات في الاقتصاد الأزرق والتي تستخدم تكنولوجيا عالية، وتستخدم في قطاعات صناعية عديدة مثل المستحضرات الصيدلانية ومستحضرات التجميل والمكملات الغذائية والأدوية والعديد من المواد الكيميائية الأخرى، ويقدر حجم التكنولوجيا الحيوية في الاقتصاد العالمي بنحو 2.4 مليار دولار مع توقعات بمعدل نمو سنوي يصل إلى 10%. ويعتبر قطاع المستحضرات الدوائية الحيوية أكبر القطاعات الفرعية لإستخدام التكنولوجيا الحيوية عالمياً. وفيما يلي ملخصاً لأهم مكونات الاقتصاد الأزرق والأنشطة الاقتصادية الفرعية لكل مكون:

الجدول رقم 02: مكونات الاقتصاد الأزرق

نوع النشاط	الأنشطة الفرعية للنشاط	الصناعات أو القطاعات المرتبطة	مؤشرات النمو
1- إنتاج وتجارة الموارد البحرية	1- حصاد البحر (إنتاج المأكولات البحرية)	1- صيد الأسماك	الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.
		2- الأنشطة الثانوية المرتبطة بصيد الأسماك مثل عمليات تصنيع الأسماك وصنع أجهزة الصيد وإنتاج الثلج وصناعة قوارب الصيد، وعمليات ما بعد الحصاد مثل التعبئة والتعليق وتسويق المنتج...الخ.	الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين
		3- تجارة منتجات المأكولات البحرية.	الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين.
		4- تجارة المنتجات غير القابلة للأكل من الأغذية البحرية.	الطلب على مستحضرات التجميل ومنتجات الأدوية
		5- تربية الأحياء المائية	الطلب على الغذاء والتغذية خاصة من البروتين
2- استخراج واستخدام المواد البحرية غير المتجددة (غير حية)	2- استخدام الموارد البحرية الحية في المنتجات الصيدلانية وفي التطبيقات الكيميائية	التكنولوجيا البحرية الحيوية والتنقيب البيولوجي	البحث والتطوير واستخدامات الرعاية الصحية ومستحضرات التجميل والإنزيمات وغيرها من الصناعات
		1- استخراج المعادن	الطلب على المعادن
		2- استخراج مصادر الطاقة	الطلب على مصادر الطاقة المتنوعة
3- استخدامات الطاقة المتجددة (الرياح، الموج، المد والجزر، وحرارة البحر)	3- إنتاج المياه العذبة	تحلية المياه	الطلب على المياه العذبة
		توليد الطاقة المتجددة	الطلب على مصادر الطاقة المتنوعة
		الطاقة المتجددة	الطلب على مصادر الطاقة المتنوعة
4- التجارة عبر المحيطات والبحار	1- النقل والتجارة	1- الشحن وبناء السفن	نمو التجارة البحرية وزيادة الطلب على النقل البحري
		2- النقل البحري	صناعات بناء السفن، وأجهزة التحكم والتسجيل وإنشاء الموانئ
		3- الموانئ والخدمات ذات الصلة	والتسجيل وإنشاء الموانئ
5- الإسهامات غير مباشرة للأنظمة الاقتصادية والبيئية.	2- التنمية السياحية	التخطيط من قبل الإدارات والوزارات الوطنية والقطاع الخاص	السواحل الحضرية اللوائح الوطنية
		3- السياحة والترفيه	النمو العالمي للسياحة
		1- عزل الكربون	التخفيف من حدة تغير المناخ
	2- حماية السواحل	الكربون الأزرق	النمو المرن
		استعادة وحماية العوائل	إدارة مياه الصرف الصحي
		3- التخلص من النفايات الصناعية	الصيانة
	4- التنوع البيولوجي	/	

المصدر: منظمة العمل العربية، تعزيز دور الاقتصاد الأزرق لدعم فرص التشغيل، مؤتمر العمل العربي، مصر، 14-21 أبريل 2019، ص 28.

ثالثاً: التحديات التي تواجه الاقتصاد الأزرق:

وعلى الرغم من المزايا المتعددة والآفاق الواعدة للاقتصاد الأزرق، فإن مسألة تطبيقه عملياً تواجهها مجموعة من التحديات والمعوقات، أهمها¹⁰:

- تغير المناخ وعلاقته بارتفاع منسوب سطح البحر.
- تآكل المسطحات المائية .
- أنشطة السياحة البحرية والساحلية غير المستدامة تعتبر من التحديات التي تواجه هذا النوع من الاقتصاد، بالإضافة إلى التلوث البحري الناشئ عن أنشطة استخراج المعادن والنفط والغاز.
- تزايد الضغوط البشرية على الأنظمة والموائل البحرية، بسبب الصيد الجائر وردم الشواطئ وأجزاء من الحيد المرجاني، وغير ذلك من النشاطات والممارسات السلبية، حيث يسهم ذلك في التقليل من إنتاجية هذه النظم وفي التأثير على الفوائد والمساهمات الاقتصادية والتنمية التي يمكن أن تقدمها، كما أن نقص الكوادر البشرية المؤهلة لتطبيق آليات الاقتصاد الأزرق في قطاعاته المختلفة تعتبر من أهم التحديات أيضاً¹¹.

رابعاً: الاقتصاد الأزرق وتحقيق أهداف التنمية المستدامة:

من الأهداف التي اعتمدها الأمم المتحدة ضمن خطة التنمية المستدامة لعام 2030، هدف مستقل يسعى إلى الاستخدام المستدام والحفاظ على الحياة تحت سطح الماء وهو الهدف رقم 14 (الحفاظ على المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها بشكل مستدام لتحقيق التنمية المستدامة).

ويدعو الهدف الرابع عشر من أهداف التنمية المستدامة المجتمع الدولي إلى "صون المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها بصورة مستدامة لأغراض التنمية المستدامة".

وجدير بالذكر أن أهمية المحيطات في التنمية المستدامة، تلقى اعترافاً واسعاً من المجتمع الدولي، كما أنها جزء لا يتجزأ من الالتزامات الأساسية التي أقرتها الدول الأعضاء في هذا الشأن.

ويسعى الهدف رقم 14 للتنمية المستدامة إلى الحيلولة دون حدوث التلوث البحري والحد منه؛ ودعم الإدارة والحماية المستدامة للنظم البيئية البحرية والساحلية؛ والتعامل مع آثار تآكل المحيطات، وتنظيم صيد الأسماك وإنهاء الصيد الجائر والصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم وممارسات الصيد المدمرة، والحفاظ على المناطق الساحلية والبحرية؛ وزيادة المزايا الاقتصادية للدول النامية والدول الأقل نمواً من الاستخدام المستدام للموارد البحرية، وتعزيز وسائل التنفيذ، بما في ذلك زيادة المعرفة العلمية، ونقل التكنولوجيا البحرية وتنفيذ القانون الدولي كما هو وارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) لعام 1982¹².

بالإضافة إلى ذلك، يرتبط الاقتصاد الأزرق بأغلبية أهداف التنمية المستدامة بطرق متعددة. إذ تلعب الموارد المائية والبحرية دوراً حاسماً في دعم مجموعة من القطاعات الاقتصادية التي توفر سبل العيش وفرص العمل للقضاء على الفقر (الهدف الأول من أهداف التنمية المستدامة). والجدول 03 عبارة عن قائمة غير شاملة للروابط بين تنمية الاقتصاد الأزرق وأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر¹³.

الجدول رقم 03: الروابط بين تطور الاقتصاد الأزرق وأهداف التنمية المستدامة

الإيجابيات المحتملة للتنمية السليمة للاقتصاد الأزرق	أهداف التنمية المستدامة	السلبيات المحتملة للتنمية غير السليمة للاقتصاد الأزرق
- تحسين سبل المعيشة والتوظيف - الاستثمار في المؤسسات	القضاء على الفقر	- اتساع التفاوت - التهميش
- تعزيز الإنتاج الغذائي المستدام - تحسين توزيع الأغذية	القضاء التام على الجوع	- زيادة هدر الطعام - سلعة ضارة للأغذية
- تحسين نوعية المياه - زيادة التمويل للخدمات الصحية - تحسين السلامة المهنية للبحارة	الصحة الجيدة والرفاه	- التلوث - ضعف حصيلة الإيرادات على المستوى الوطني
- البنية التحتية المعرفية المعززة - زيادة التمويل لقطاع التعليم - تطوير المهارة	التعليم الجيد	- الاستعانة بمصادر خارجية من العمالة الماهرة - عدم الرغبة في الاستثمار في التدريب والتعليم المحلي - هجرة الأدمغة
- زيادة الحقوق المتساوية في الموارد الاقتصادية - زيادة المشاركة في صنع القرار	المساواة بين الجنسين	- زيادة التفاوت بين الجنسين في الأجور - انتشار فجوة الدخل
- زيادة التمويل للحصول على المياه النظيفة والصرف الصحي - الاستثمارات في خدمات توفير المياه القائمة على الطبيعة	المياه النظيفة والنظافة الصحية	- تلوث المياه - تدمير خدمات توفير المياه القائمة على الطبيعة
- تعزيز الوصول إلى الطاقة المتجددة - تحسين قاعدة المعرفة لبناء وصيانة البنية التحتية	طاقة نظيفة وأسعار معقولة	- استمرار تخفيض الطاقة القائمة على الكربون - نزوح السكان - التأثيرات البيئية
- خلق فرص العمل - التنوع الاقتصادي	العمل اللائق ونمو الاقتصاد	- تركيز الثروة - الإفراط في الاعتماد على النمو الكمي
- زيادة وتحسين البنية التحتية - تقدم تكنولوجي	الصناعة والابتكار والهياكل الأساسية	- التأثيرات البيئية - الاعتماد العالي على التكنولوجيا
- تعزيز توزيع المنافع - المشاركة التشاركية المعززة لجميع أصحاب المصلحة	الحد من أوجه عدم المساواة	- عمل كالعادة - تركيز التأثير
- تحسين استخدام المياه - تمتع المدن بإمكانية الحصول على الطاقة المتجددة النظيفة	مدن ومجتمعات محلية مستدامة	- زيادة الضغط على موارد المياه العذبة - التلوث
- إزالة الإعانات غير الفعالة للوقود الأحفوري - تعزيز تجارة أكثر إنصافاً للسلع والخدمات	الاستهلاك والإنتاج المسؤولان	- ممارسات الإنتاج غير المستدامة - زيادة تدفقات النفايات
- الانتقال إلى اقتصادات منخفضة الكربون - القدرة على التكيف مع مستقبل مناخ غير مؤكد	العمل المناخي	- زيادة كثافة الكربون - التدهور الساحلي الذي يؤدي إلى تعرض المناخ للخطر
- تعزيز صحة النظم الإيكولوجية المائية والبحرية - زيادة وفرة الأسهم الدائمة - مصائد الأسماك المستدامة	الحياة تحت الماء	- الاستغلال المفرط للموارد المائية والبحرية - التدهور البيئي
- زيادة الأمن المائي - تعزيز التقاسم المستدام للمياه عبر الحدود	الحياة في البر	- تلوث المغذيات - فقدان التنوع البيولوجي
- تحسين الحكم - تعزيز السلام والأمن القاري	السلام والعدل والمؤسسات القوية	- تضارب الموارد - عدم تنفيذ وتطبيق القوانين واللوائح - المرض الهولندي ولعنة الموارد
- تحسين الشراكات بين الجهات الفاعلة العامة والخاصة والمجتمع المدني - تعزيز التعاون القاري	عقد الشراكات لتحقيق الأهداف	- شراكات غير كافية - تعقيد بيروقراطي

Source : United Nations Economic Commission for Africa, *Africa's Blue Economy: A policy handbook*, Economic Commission for Africa, Addis Ababa, Ethiopia, 2016, P 10.

أطلقت منظمة الأغذية والزراعة مبادرة النمو الأزرق في عام 2013 لتحقيق النمو الأزرق من خلال إطار شامل. فتعزز هذه المبادرة التفاعلات بين السياسات القائمة وتتوافق مع مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد (منظمة الأغذية والزراعة) 1995 ومع نهج النظام الإيكولوجي في مصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية التي تستند إليها المبادرة .وهي تهدف إلى تعزيز آثار هذه الأدوات التوجيهية من خلال الاستخدام الفعال للموارد المحدودة، والحد من بصمات الكربون، ورفع معدلات التوظيف، وظروف العمل اللائق.

تمثل مبادرة "النمو الأزرق" نهجًا مبتكرًا متكاملًا ومتعدد القطاعات لإدارة الموارد المائية يهدف إلى تحقيق الحد الأقصى من السلع والخدمات التي يوفرها النظام الإيكولوجي والناجحة عن استخدام المحيطات والمياه الداخلية والأراضي الرطبة، فضلاً عن توفير المنافع الاجتماعية والاقتصادية. ويتمثل هدفه في الإدارة المنسقة التي تؤدي إلى نمو شامل يساهم في الركائز الثلاث للتنمية المستدامة (الاجتماعية والاقتصادية والبيئية) وفي التخفيف من وطأة الفقر والجوع وسوء التغذية.

الشكل رقم 03: إطار النمو الأزرق: دور المراحل الثلاث لمبادرة النمو الأزرق في الركائز الثلاث للتنمية المستدامة



المصدر: منظمة الأغذية والزراعة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم 2018 ، روما، 2018، ص 170.

ويرتكز النمو الأزرق على مبدأ أن خدمات النظام الإيكولوجي التي توفرها النظم الإيكولوجية المائية أساسية بالنسبة إلى رفاه الإنسان - إلى الهواء الذي نتنفسه، والطعام الذي نتناوله، والمياه التي نشربها ونستخدمها لزراعة المحاصيل الغذائية. وتوفر خدمات النظم الإيكولوجية البحرية على وجه الخصوص أكثر من 60% من القيمة الاقتصادية للغلاف الحيوي العالمي. وإدراكاً لهذه القيمة، يبذل المجتمع الدولي جهوداً حثيثة على نحو متزايد لتنمية القدرة الاقتصادية على استخدام النظم الإيكولوجية المائية والخدمات التي توفرها استخداماً مستداماً.

وتشمل مبادرة النمو الأزرق ثلاثة أنواع أساسية من الإجراءات التي تستند إلى نظرية التغيير حسب ما يظهره الشكل 03 وهي:

- **التمكين:** وضع الشروط ذات الصلة (مثل التشريعات والحوافز المالية السليمة)، وتنمية القدرات والتعبئة الاجتماعية؛
 - **التحويل:** تنفيذ مشاريع إيضاحية أو تجريبية لتحديد أنسب التدخلات واستخلاص الدروس؛
 - **التعميم:** توسيع نطاق السياسات والممارسات والحوافز والتكنولوجيات المناسبة وإدماجها في البرامج العامة وعمليات القطاع الخاص.
- وإذا ما تم تنفيذ أول مرحلتين بشكل فعال، ستسير عملية التعميم قدماً في مسارها الطبيعي، في الوقت الذي يعترف فيه واضعو السياسات والمجتمعات المحلية والقطاع الخاص بفوائدها الاقتصادية والاجتماعية، مثل تحسين فرص الوصول إلى الأسواق والربحية وفرص العمل اللائق للشباب والنساء، والسعي في نهاية المطاف إلى إدماج النمو الأزرق في عملية تنمية القطاع¹⁴.

المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق: محرك نمو رئيسي- عرض تجارب دولية وعربية ناجحة -:

سنحاول هنا عرض مختصر لعينة من التجارب الدولية والعربية الناجحة في مجال الاقتصاد الأزرق.

أولاً: تجارب دولية ناجحة:**1- الاتحاد الأوروبي:**

في سنة 2012 أعلن الإتحاد الأوروبي عن إستراتيجية النمو الأزرق لتحقيق التنمية المستدامة للقطاعات البحرية والساحلية ضمن استراتيجية أوروبا 2020 لتحقيق نمو ذكي وشامل ومستدام. وتركز هذه الإستراتيجية على ثلاثة ركائز:

- تنمية قطاعات تربية الأحياء المائية، والسياحة الساحلية، والتكنولوجيا البحرية، والتعدين في قطاع البحار، والتي لها قدرات عالية على توفير قدر كبير من الوظائف المستدامة.

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

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

ومن وجهة النظر الأوروبية فإن الاقتصاد الأزرق يتكون من جميع الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد بشكل مباشر أو غير مباشر على الموارد البحرية، والتي تدعم الاقتصاد المحلي سواء من حيث القيمة المضافة في الناتج المحلي أو من حيث إضافة فرص عمل. وفي الوقت الحالي فإن هذه الأنشطة الاقتصادية البحرية لا تستند إلى ممارسات مستدامة ومن ثم تولد مخاطر بيئية.

لذا فقد آثارت المفوضية الأوروبية مفهوم النمو الأزرق "Blue Growth" باعتباره إقتصاد أزرق مستدام يقوم على أساس الإنتاج المتجدد للبحار والمحيطات النظيفة بيئياً، وتدعو المفوضية من خلال ذلك إلى تحقيق النمو الإقتصادي وتوفير فرص عمل جديدة، من خلال الإستغلال الكفؤ والمستدام للموارد المتجددة في البحار والمحيطات. الأمر الذي يتطلب ضرورة حماية التنوع البيولوجي والنظم الإيكولوجية البحرية لضمان إستمرار الخدمات التي توفرها النظم الأيكولوجية البحرية والساحلية.

وقد سعى الإتحاد الأوروبي لتحقيق نمو أزرق ناجح من خلال مجموعة من المبادرات المتوازية في مجالات مختلفة مثل التعليم، والبحوث وإنتاج المعرفة، وزيادة التمويل، والمراقبة البحرية (أي المراقبة المتكاملة للمناطق الساحلية والتخطيط المكاني البحري). ويهدف التوجه الإستراتيجي الأوروبي في هذا الإطار إلى تطبيق نهج النظام الأيكولوجي لإدارة الأنشطة البشرية في البيئات البحرية والساحلية، وتحقيق الإستدامة الأرضية بحلول سنة 2020. ومن ثم ينظر إلى المساحات البحرية والساحلية على أنها تنطوي على إمكانيات هائلة لتحقيق التنمية المستدامة من خلال مجموعة من الأنشطة الاقتصادية الجديدة والمتجددة والتي يمكن أن تخفض من انبعاثات الغازات الدفيئة وآثار تغير المناخ. ولتحقيق النمو الأزرق ينبغي إستخدام التكنولوجيات الحديثة لتطوير قطاعات الإقتصاد الأزرق.

وقد تم إقتراح قائمة أولية قادرة على تحقيق النمو المستدام وإيجاد فرص عمل جديدة في سلاسل القيمة المضافة في خمسة قطاعات وهي: الطاقة الزرقاء (المتجددة)، تربية الأحياء المائية، السياحة، الموارد المعدنية البحرية، التكنولوجيات الحيوية الزرقاء (المستدامة). ويؤلد الإقتصاد الأزرق قيمة مضافة في الإتحاد الأوروبي تقدر بنحو 500 مليار دولار سنوياً، كما توفر 5.4 مليون فرصة عمل سنوياً.

وقد تم وضع مخطط يوضح القيمة المضافة وفرص العمل التي يتيحها الإستغلال المستدام للأنشطة الاقتصادية لهذه القطاعات الخمس وأيضاً قطاعات الإقتصاد الأزرق الأخرى وذلك في إطار الرؤية الأوروبية للنمو الأزرق 2020، وهي 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 في تحقيق قيم إقتصادية وتوليد فرص العمل ولها قدرة عالية النمو وهي: الطاقة الزرقاء، تربية الأحياء المائية، الموارد المعدنية البحرية، التكنولوجيا الحيوية الزرقاء. بالإضافة إلى قطاعات الإقتصاد الأزرق التقليدية وهي النقل البحري، مصايد الأسماك، بناء وإصلاح السفن، النفط والغاز البحري. والتي يتضح من خلالها الكم الهائل من الوظائف والقيم الإقتصادية التي تنتج عن أنشطة الإقتصاد الأزرق المتعددة¹⁵.

والجدول أدناه يوضح لنا القيمة الإقتصادية وعدد الوظائف التي توفرها قطاعات الإقتصاد الأزرق في الإتحاد الأوروبي للسنوات 2009، 2010، 2017، 2018، 2019.

الجدول رقم 04: القيمة الإقتصادية وعدد الوظائف التي توفرها قطاعات الإقتصاد الأزرق في الإتحاد الأوروبي

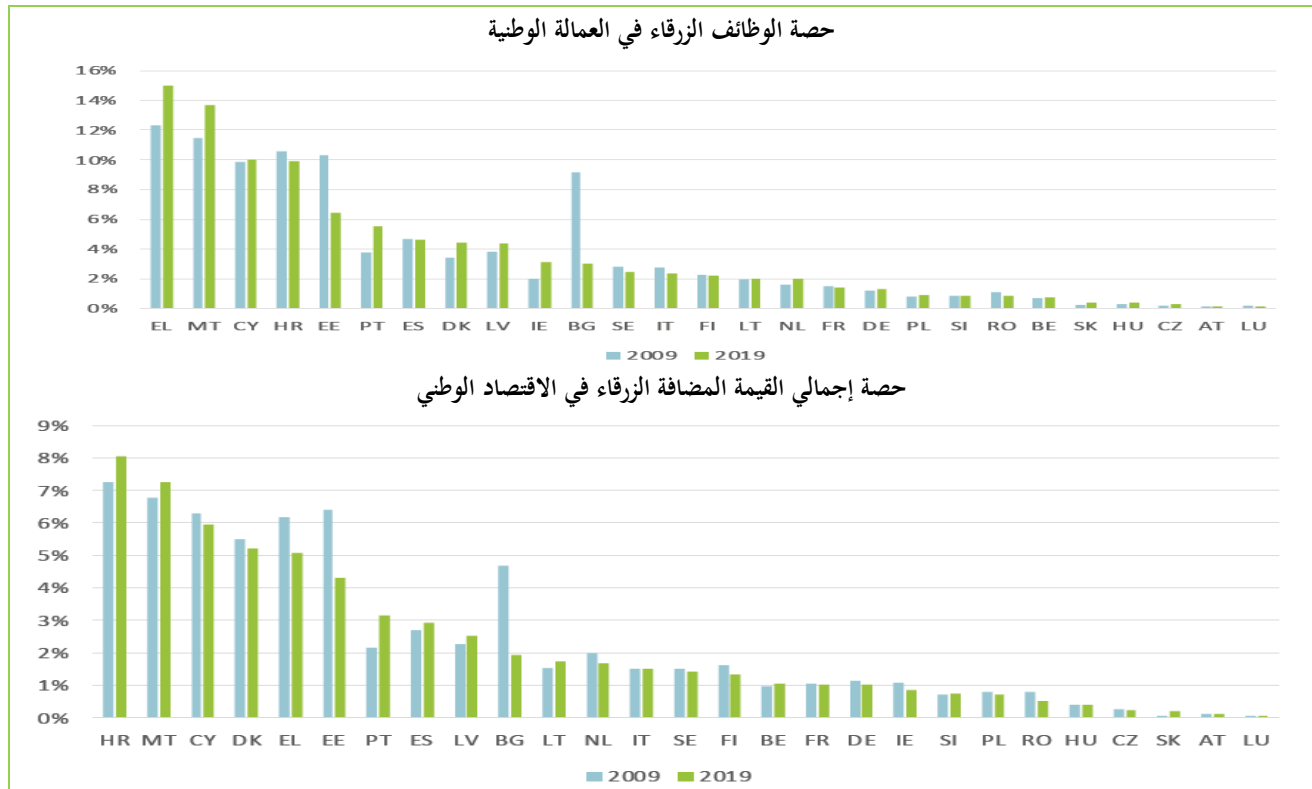
2019	2018	2017	2010	2009	العمالة (بالآلف)
2804.6	2845.8	2371.6	2597.0	2818.2	السياحة الساحلية
538.7	539.9	527.8	527.6	528.9	الموارد البحرية الحية
10.1	11.1	12.5	31.6	34.4	الموارد البحرية غير حية
382.6	385.1	414.9	372.5	381.6	أنشطة الميناء
299.1	292.7	274.5	274.7	306.8	بناء وإصلاح السفن
10.6	8.3	7.0	0.6	0.4	الطاقة البحرية
403.0	398.1	384.5	354.5	357.5	النقل البحري
4448.7	4481.0	3992.9	4158.5	4427.7	الإقتصاد الأزرق
193604	191831	189678	182166	184570	إجمالي العمالة في الإتحاد الأوروبي
2.3%	2.3%	2.1%	2.3%	2.4%	الإقتصاد الأزرق (% من عمالة الاتحاد الأوروبي)
2019	2018	2017	2010	2009	الناتج المحلي الإجمالي (مليون يورو)
80109	79979	68750	64720	66393	السياحة الساحلية
19332	19196	18395	15326	14812	الموارد البحرية الحية
4671	4257	3911	11325	11190	الموارد البحرية غير حية
27937	26542	27407	23364	23184	مشاريع الموانئ والمياه
15647	14727	13515	11814	11263	بناء وإصلاح السفن
1925	1398	1300	115	41	الطاقة البحرية
34309	30109	31184	30020	26930	النقل البحري
183930	176207	164462	156683	153813	الإقتصاد الأزرق
12476	12046	11664	9848	9532	إجمالي الناتج المحلي في الإتحاد (مليار يورو)
1.5%	1.5%	1.4%	1.6%	1.6%	الإقتصاد الأزرق (% إجمالي الناتج في الاتحاد)

Source : European Commission (2022), The EU Blue Economy Report 2022, Publications Office of the European Union, Luxembourg, P 27.

وتختلف مساهمة الاقتصاد الأزرق فيما بين دول الإتحاد الأوروبي على نطاق واسع (أنظر الشكل 04)، اذ يساهم بنسبة تتجاوز 5% من إجمالي القيمة المضافة أو العمالة في الدول الأعضاء المنعزلة، والمتمثلة في اليونان وكرواتيا ومالطا وقبرص والبرتغال. بينما الدول

الأعضاء الأخرى ذات قطاعات الاقتصاد الأزرق الكبيرة نسبياً تتراوح المساهمة بين 3% و 5% من الإجمالي القيمة المضافة أو العمالة، وتشمل كل من أيرلندا وإسبانيا والدنمارك وبلغاريا ولاتفيا. في حين مساهمة الاقتصاد الأزرق في الاقتصاد الوطني محدودة للغاية (أقل من 0.4%) في الدول الأعضاء غير الساحلية المتمثلة في لوكسمبورغ، النمسا، التشيك، سلوفاكيا والمجر. بينما الدول الأعضاء الأخرى ذات الاقتصاد الأزرق المتواضع نسبياً تتراوح المساهمة بين 0.5% و 1.0% من الاقتصاد الوطني، تشمل بلجيكا وسلوفينيا وبولندا ورومانيا. في حين مساهمة كل فرنسا وألمانيا التي تعتبر إثنان من أكبر أربع اقتصادات في الاتحاد الأوروبي كانت أقل من متوسط الاتحاد الأوروبي، بينما إيطاليا أعلى قليلاً من المتوسط وإسبانيا فقط أعلى بكثير من المتوسط¹⁶.

الشكل رقم 04: الحجم النسبي للاقتصاد الأزرق لكل دولة عضو (العمالة والقيمة المضافة) للمدة 2009-2019



Source : European Commission (2022), *The EU Blue Economy Report 2022*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, P 30.

2- الصين:

شهد الاقتصاد البحري الصيني معدل نمو سنوي بلغ 7.2% منذ عام 2012 ليصل إلى 9 تريليون يوان أي حوالي 1.41 تريليون دولار أمريكي في عام 2021. وتتمثل أنشطة الاقتصاد البحري في الصين في الصناعات البحرية مثل الصناعة البحرية الأساسية بالإضافة إلى الخدمات الداعمة مثل بحوث العلوم البحرية، والتعليم والإدارة ... الخ، بالإضافة إلى الصناعات المرتبطة بالأنشطة البحرية. وحسب ما ذكرته صحيفة "جلوبال تايمز" الصينية شكل الاقتصاد البحري الصيني، والذي يطلق عليه الاقتصاد الأزرق، الذي يتألف من ثلاث مناطق اقتصادية بحرية في الشمال والشرق والجنوب، 9.4% من الناتج المحلي الإجمالي للبلد في عام 2017 و 8% في عام 2021، كما أن الصناعات البحرية بما توفر فرص عمل لنحو 35.9 مليون شخص.

وقد أظهر تقرير صادر عن مصلحة الدولة للمحيطات (NMDIS) بيكين، أن إجمالي الناتج البحري الصيني بلغ 9 تريليون يوان (نحو 1.41 تريليون دولار أمريكي) في عام 2021، بزيادة قدرها 8.3% عن العام السابق. والناتج البحري الإجمالي هو اختصار الناتج الاقتصادي البحري الإجمالي، ويقصد إنجازات الأنشطة الاقتصادية البحرية التي تحققها الوحدات في المناطق الساحلية خلال فترة معينة، وهو مجموع نمو الصناعات البحرية والصناعات ذات الصلة بالبحار. وقد حافظت الصناعات البحرية الصينية على نمو مستقر خلال السنة الأخيرة، حيث بلغت القيمة المضافة للصناعات البحرية الرئيسية 3.1735 تريليون يوان بزيادة قدرها 8.5% على أساس سنوي، ووصلت القيمة المضافة لصناعات الخدمات والإدارة والتعليم والبحث العلمي وغيرها من الصناعات الأخرى ذات الصلة بالبحار إلى 1.6499 تريليون يوان بزيادة قدرها 11.1% عن العام السابق.

كما أشار ذات التقرير، أن صافي دخل الفرد من صيادي المحيطات في البلاد في عام 2021 بلغ 1.5 ضعف ما كان عليه في عام 2015. واكتسبت الصناعات البحرية الناشئة زخماً قوياً في السنوات الأخيرة، حيث ارتفعت القيمة المضافة لهذه الصناعات بنسبة 100% في عام 2021 عن مستوى عام 2015. وأشار التقرير أيضاً إلى أن سوق السياحة البحرية في الصين تعافى مع نمو الطلب القوي في السوق الاستهلاكية على الترفيه المحلي والرحلات قصيرة المسافة إلى المناطق الساحلية. وفي عام 2021، زادت مساحة حديقة بحرية لكل 10000 شخص بمقدار 0.7 هكتار عن عام 2015، مما يوفر للناس سهولة الوصول إلى البحر¹⁷.

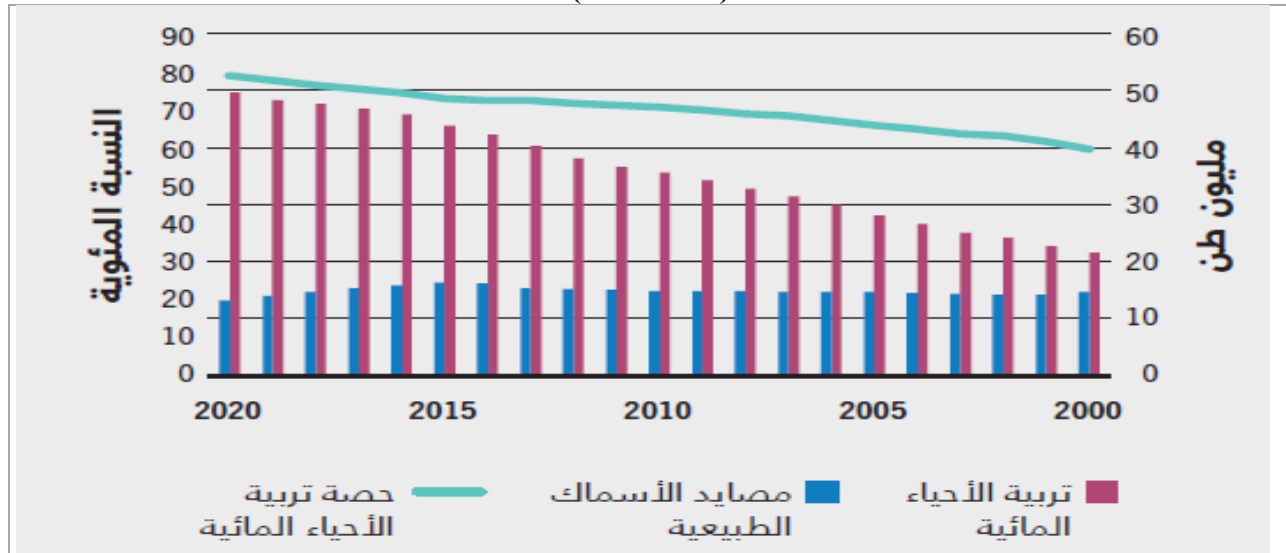
وقد وفر نمو العلوم والتكنولوجيا البحرية في الصين قوة دافعة قوية لتنمية الاقتصاد البحري. بهذا الصدد، فإنه منذ تنفيذ مشروع ابتكار العلوم والتكنولوجيا البحرية الذي يطلق عليه اسم "المحيط الشفاف" لمدة 4 سنوات، أنشأت الصين أول شبكة لمراقبة خندق ماريانا في العالم، كما نجحت في استعادة العوامة المغمورة تحت مياه البحر بعمق يصل إلى عشرة آلاف متر. ويهدف المشروع إلى الحصول على معلومات شاملة عن البيئة البحرية من خلال إنشاء نظام المراقبة البحرية ثلاثي الأبعاد، واستيعاب التغيرات في البيئة البحرية، حتى تتحقق المراقبة الأكثر وضوحاً ودقة للمحيطات.

ويتم تنفيذ مشروع "المحيط الشفاف" من قبل مقاطعة شانغونغ الصينية الواقعة في الساحل الشرقي الصيني، والتي تمتلك حوالي 3000 كم من السواحل. وفي هذا السياق، أشار مسؤول من مكتب العلوم والتكنولوجيا البحرية لإدارة علوم وتكنولوجيا مقاطعة شانغونغ، إلى أن مشروع "المحيط الشفاف" يوفر أساساً علمياً لتنمية الاستزراع البحري ومصايد الأسماك بشكل عقلاني ومنظم، ومن خلال توفير معلومات عن البيئة البحرية والمناخية، يمكن ضمان سلامة نقل الموانئ والصيد البحري وتنقيب النفط والغاز وغيرها من الأنشطة البحرية الأخرى، كما يمكن توقع آفاق تنمية الاقتصاد البحري من خلال التحليل الشامل لمعلومات الموارد والبيئة البحرية. أما بالنسبة لمقاطعة شانغونغ، فإن مشروع "المحيط الشفاف" سيحلب تكنولوجيات جديدة ويشكل قوة محركة جديدة لتحقيق تعديل هياكل وارتقاء صناعات المراقبة البحرية وتطوير معدات الهندسة البحرية وتنقيب موارد النفط والغاز البحرية وغيرها من الصناعات الأخرى¹⁸.

وحسب تقرير صادر عن منظمة الأغذية والزراعة (FAO) سنة 2022 أن الصين تعتبر أكبر مساهم في الانتاج العالمي لمصايد الأسماك الطبيعية وتربية الاحياء المائية بنسبة تجاوزت 50% خلال متوسط الفترة (2011-2022). كما أشار التقرير أن الصين تبقى البلد المنتج الرئيسي في مجال الصيد الطبيعي رغم الانخفاض الذي طرأ في مصيدها خلال المدة 2009-2016 والتراجع الحاصل بين عامي 2015 و 2020 الذي يعادل نسبة 19.3%. وشكلت حصة الصين حوالي 15% من مصايد الأسماك الطبيعية العالمية في عام 2020، أي أكثر من إجمالي مصايد الأسماك الطبيعية للبلدين (أندونيسيا وبيرو) اللذين يشغلان المرتبتين الثانية والثالثة مجتمعتين. كما هيمنت الصين الى حد كبير على تربية الأحياء المائية العالمية حيث بلغ نصيبها من الإنتاج العالمي لتربية الأحياء المائية 56.7% عام 2020،

والشكل أدناه يبين لنا مساهمة تربية الأحياء المائية في الإنتاج الإجمالي لمصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية في الصين للفترة الواقعة بين 2000 و2020.

الشكل رقم 05: مساهمة تربية الأحياء المائية في الإنتاج الإجمالي لمصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية في الصين خلال المدة (2020-2000)



المصدر: منظمة الأغذية والزراعة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم 2022 - نحو التحول الأزرق، روما، 2022، ص 35.

3- سنغافورة:

شهدت الصناعة البحرية في سنغافورة تطور هام خلال العقدين الماضيين، وذلك بسبب اشراك القطاع العام والخاص والعمل جنباً إلى جنب من أجل تطوير قدرات البحث والتطوير وبناء قوة عاملة عالية المهارات في مختلف القطاعات البحرية. مما جعلها قادرة على المنافسة وبقوة في هذا المجال. ومن المتوقع أن تعرف الصناعة البحرية في سنغافورة معدل نمو سنوي مركب يزيد عن 2% خلال الفترة (2021-2026). وتقسم الصناعة البحرية في سنغافورة حسب نوع الخدمات إلى خدمات النقل المائي وتشمل تأجير السفن، خدمات التآجير، مناولة البضائع (خدمات الحاويات، خدمات الرفع، خدمات الشحن والتفريغ، وما إلى ذلك)، وأنشطة الخدمات الداعمة للنقل المائي وتشمل وكالات الشحن، خدمات السمسرة، خدمات إدارة السفن... إلخ¹⁹.

وللحفاظ على قدرتها التنافسية على المدى الطويل كمركز بحري دولي رائد (IMC)، تلتزم شركة "Maritime Singapore" والتي تمثل النظام البيئي الكامل للصناعة البحرية ببناء قدراتها في كل قطاع من قطاعاتها الرئيسية: الموانئ والشحن البحري والخدمات البحرية القائمة على الشاطئ والهندسة البحرية²⁰. ويمكن الإشارة إلى أهمية الاقتصاد البحري في سنغافورة من خلال النقاط التالية²¹:

- يمثل القطاع البحري محركاً مهماً للنمو اقتصاد سنغافورة، حيث يمثل 7% من الناتج المحلي الإجمالي للبلد ويعمل أكثر من 170000 شخص في مختلف الوظائف الفنية والتجارية ذات الصلة، وذلك في أكثر من 5000 مؤسسة بحرية .
- يعتبر ميناء سنغافورة الأكثر ازدحاماً في العالم من حيث حمولة الشحن، إذ يعد مركزاً رئيسياً للنقل الترانزيت ومركزاً للتخزين والتوزيع المركزي، وبذلك حصل ميناء سنغافورة على لقب "محور ازدحام السفن في العالم"، وهناك حوالي 1000 سفينة في ميناء سنغافورة.

- حاضنة لأكبر ميناء للحاويات العابرة في العالم، حيث ترتبط بأكثر من 600 ميناء في أكثر من 120 دولة. حيث عمل الميناء عن كثب مع خطوط الشحن لبناء واحدة من أكثر شبكات النقل البحري كثافة في العالم. اذ تمتلك سنغافورة شبكة واسعة من اتفاقيات التجارة الحرة مع أكثر من (30) شريكاً تجارياً لتعزيز سبل دخولها إلى الأسواق الرئيسية، وهذا يشجع الشركات في سائر سلسلة الخدمات اللوجستية على العمل من سنغافورة حيث توقن بأنها تستطيع التعويل على شبكات الربط المتواترة والموثوقة للوصول إلى الأسواق العالمية سريعاً²².

- تعد سنغافورة أيضاً واحدة من أفضل موانئ الإمداد بالوقود في العالم، حيث ترفع أكثر من 40 مليون طن من المستودعات سنوياً. تتوفر أيضاً مجموعة واسعة من الخدمات البحرية الأساسية، بما في ذلك خدمات الإرشاد والسحب والإمداد بالمياه العذبة وتغيير الطاقم وإمدادات السفن والتخلص من النفايات.

- يعد سجل سنغافورة للسفن (SRS) من بين أكبر 10 سجلات في العالم. اليوم، SRS لديها أكثر من 4500 سفينة مسجلة معها.

- تعد سنغافورة أيضاً ثالث أكبر مصفاة لتكرير البتروكيماويات في العالم وتدير أكثر منشآت السفن كفاءة وإصلاحاً في العالم في جنوب شرق آسيا. حالياً، تمتلك حوالي 70% من سوق بناء الرافعات في العالم وأكثر من 65% من سوق تحويل وتخزين الإنتاج العالمي العائم (FPSO).

- أصبحت سنغافورة أيضاً مركز آسيا للقوانين البحرية والتحكيم وهي واحدة من أفضل اللاعبين العالميين في صناعة الهندسة البحرية.

- إنها أيضاً مكان الاختيار للمقر الرئيسي والمكاتب التمثيلية للمنظمات والجمعيات البحرية الدولية مثل بورصة البلطيق ومنتدى مالك السفينة الآسيوية والرابطة الدولية لصناعة السفن والرابطة الدولية لمالكي ناقلات النفط المستقلين والمجلس البحري الدولي لبحر البلطيق.

- تضم أكثر من 140 مجموعة من أفضل مجموعات الشحن في العالم، ويمكن العثور على مجموعة متنوعة غنية من المنتجات والخدمات البحرية في سنغافورة. إنها البوابة الآسيوية المثالية للقادة العالميين في مجال تمويل الشحن وتداول السفن وإدارة المخاطر والتأمين البحري.

ثانياً: تجارب عربية ناجحة:

من بين الدول العربية الناجحة في مجال تبني الاقتصاد الأزرق نذكر:

1- مصر:

تمتلك مصر ثروة مائية وبحرية ذات مزايا تنافسية عالية وذلك بفضل موقعها الجغرافي المتميز، حيث تمتلك 4000 كيلومتر شواطئ على البحرين المتوسط والأحمر، بالإضافة إلى امتلاكها أهم ممر ملاحى في العالم وهو قناة السويس، ونهر النيل، وتسع بحيرات، بالإضافة إلى أكثر من 60 ميناء، تلك المميزات ونقاط القوة جعلت من الدولة المصرية في مقدمة دول العمل سعيًا لنشر ثقافة الاقتصاد الأزرق ومن خلال الاستغلال الأمثل للموارد المائية²³.

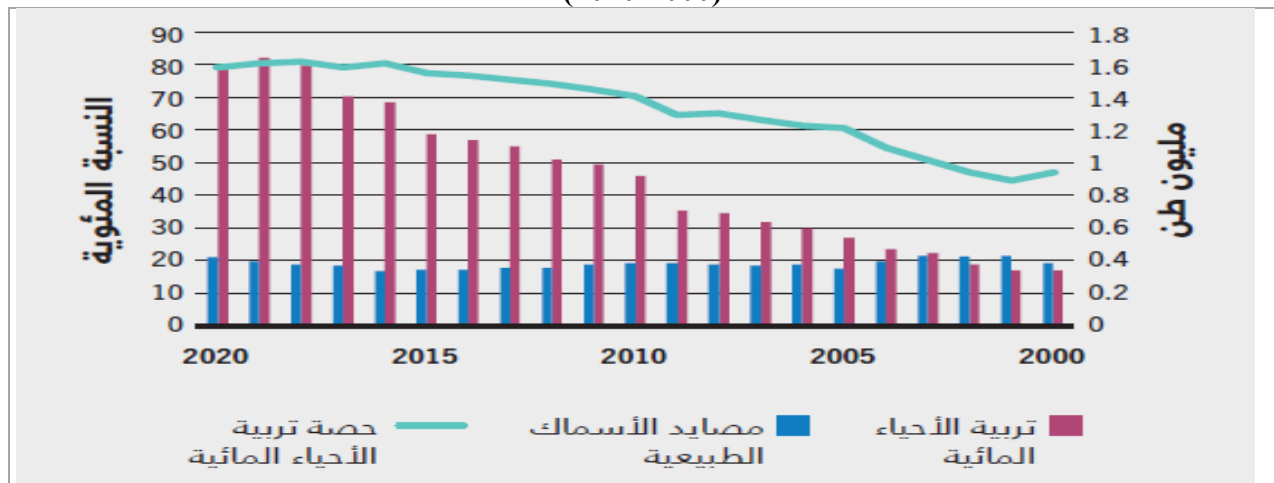
وذكرت دراسة حديثة نشرها المركز المصرى للفكر والدراسات أن الاقتصاد الأزرق يساهم بشكل كبير في الاقتصاد المصرى، اذ تمتاز مصر بالسياحة الشاطئية بالإضافة لسياحة اليخوت والغوص والصيد، حيث تستحوذ السياحة الشاطئية على أكثر من 90% من

حركة السياحة الوافدة لمصر، ويسهم قطاع السياحة بنحو 11.9% من إجمالي الناتج المحلي، ويستوعب نحو 12.6% من إجمالي العمالة، ويشارك بنحو 21% من إجمالي الصادرات غير السلعية، و19.3% من إيرادات النقد الأجنبي، وبلغت نسبة نمو القطاع 16.5% عام 2019 قبل تأثره بجائحة كورونا.

ولفتت الدراسة إلى أن الدولة توسعت في أنشطة الاستخراجات والاستكشافات البترولية على سواحل البحر الأبيض المتوسط، وقد بدأت جهود الدولة في هذا السياق بتهيئة مناخ ملائم لعمليات البحث والتنقيب من خلال توقيع اتفاقيات ترسيم الحدود بين مصر والسعودية من الجانب الشرقي، وبين مصر واليونان وقبرص من الجانب الشمالي، وقد تلا ذلك اكتشاف أكبر حقل غاز في المياه الاقتصادية المصرية باحتياطيات بلغت نحو 30 تريليون قدم مكعب غاز قابلة للزيادة، أدى ذلك إلى جذب العديد من الشركات العالمية للقيام بأنشطة التنقيب والاستكشافات، كما قامت الدولة عام 2019 بطرح عدة مزادات عالمية للبحث عن الثروات البترولية والمعدنية والغاز الطبيعي، وتعد هذه الطروحات هي الأولى من نوعها بخصوص الثروات الطبيعية في البحر الأحمر.

وعلى صعيد نشاط صيد الأسماك والاستزراع السمكي تتوفر في مصر المقومات اللازمة لتنمية الثروة السمكية من وفرة الأراضي والمياه والكوادر البشرية، بالإضافة إلى التوسع في صناعة الأعلاف السمكية، وجذب الاستثمارات الخاصة لهذا القطاع، فيسهم القطاع الخاص بنحو 99% من إنتاج القطاع السمكي، و90% من إنتاج الأعلاف السمكية عام 2019. وتقضي خطة مصر في هذا المجال زيادة نصيب الفرد من البروتين الحيواني بحوالى 4.4 غرام/يوم بحلول عام 2030، وذلك من خلال زيادة الاستهلاك من البروتين بنحو 1.8 غرام منهم 1.7 غرام من الأسماك²⁴. وتحتل مصر المركز الأول إفريقيا في إنتاج تربية الأحياء المائية، إذ بلغ 2354.3 مليون طن بنسبة 67.62% من إنتاج إفريقيا سنة 2020، وهذا وحسب تقرير صادرة عن منظمة الأغذية والزراعة (FAO) سنة 2022. والشكل أدناه يبين لنا مساهمة تربية الأحياء المائية في الإنتاج الإجمالي لمصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية في مصر للفترة الواقعة بين 2000 و2020.

الشكل رقم 06: مساهمة تربية الأحياء المائية في الإنتاج الإجمالي لمصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية في مصر خلال المدة (2020-2000)



المصدر: منظمة الأغذية والزراعة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم 2022 - نحو التحول الأزرق، مرجع سبق ذكره، ص 34.

وتسعى مصر إلى أن تصبح مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات من خلال زيادة عدد الموانئ وتحويلها إلى مناطق لوجستية للقيام بأنشطة الشحن والتفريغ والتعبئة وإعادة التصدير وتصنيع وصيانة وتمويل السفن والصناعات البحرية الثقيلة والخفيفة، فضلاً عن ربط الموانئ

البحرية بالموانئ الجافة والمراكز اللوجستية، وتتضمن استراتيجية تطوير الموانئ أيضًا ميكنة الخدمات اللوجستية والتي ترتب عليها تقليص زمن الإفراج الجمركي إلى 50%، وتقدر تكلفة خطة تطوير الموانئ إلى نحو 115.6 مليار جنيه أي ما يعادل 3.8 مليار دولار²⁵.

2- الإمارات:

تتمتع الإمارات بتنوع حدودها الجغرافية ما بين ساحلية وبرية، حيث تحيط بها من الشرق سلطنة عمان وخليج عمان الذي يتيح لإمارة الفجيرة أن تطل على المحيط الهندي، ومن الشمال يحدها الخليج العربي ومن الغرب والجنوب السعودية، ويقدر طول حدود الدولة بنحو 1740 كيلومترًا منها 730 كيلومترًا حدودًا بحرية.

وتعتبر البيئة البحرية العصب الرئيسي لاقتصاد الإمارات، حيث يسهم الاقتصاد الأزرق في إنتاج الدولة المحلي بنسبة 68%، ولهذا استضافت الدورة السادسة من القمة العالمية للمحيطات التي تعقد للمرة الأولى بالشرق الأوسط سنة 2019، إيمانًا منها بأهمية الاقتصاد الأزرق، حيث ناقشت القمة أهم التوصيات العالمية والإجراءات الفعالة التي يجب اتخاذها للمساعدة على حماية المحيطات التي تعتبر أكثر الموارد الطبيعية قيمة في العالم. وتبنى الإمارات العديد من الخطط والرؤى التي تستهدف الحفاظ على البيئة والموارد المائية، لعل أبرزها: "خطة أبوظبي البحرية 2030"، و"شبكة زايد للمحميات البحرية"، و"الأجندة الوطنية لرؤية الإمارات 2021" التي تستهدف المحافظة على الموارد المائية، وتعزيز الاعتماد على الطاقة الخضراء²⁶.

ويمكن إبراز الريادة في الاقتصاد الأزرق لدولة الإمارات في المجالات التالية²⁷:

- النقل البحري: في هذا القطاع بلغت قيمة استثمارات الدولة 65 مليار دولار (238 مليار درهم)، محتلة بذلك المرتبة 14 عالميًا في مجموع المؤشرات البحرية والتصنيفات ومستويات الأداء الرئيسية في أنشطة صناعة النقل البحري العالمي بحسب نتائج التقرير الذي قامت به مؤسسة "مينون" الاقتصادية الدولية.

وتعد "مدينة دبي الملاحية" أحد أبرز النماذج في هذا المجال، خاصة أنها تبحث الشراكة مع شركات أجنبية لتنويع الاستثمارات البحرية الداخلية، مع العلم أن دبي استطاعت دخول قائمة الخمسة الأفضل عالميًا في مجال الشحن البحري، هذا القطاع الحيوي الذي يحتضن حاليًا أكثر من 7400 شركة، وما يزيد على 13.000 نشاط بحري واستثماري. وقد فتحت الإمارات أبوابها أمام الشركات الأجنبية للتملك في مشروعاتها الداخلية، وهو ما أقره مشروع القانون البحري الجديد الذي يتضمن تملك الشركات البحرية برأس مال أجنبي كامل بنسبة 100%. في حين بلغ حجم الاستثمار البحري بشقيه التجاري والعسكري في الإمارات خلال الوقت الراهن ما يفوق 67.5 مليار دولار، ويأتي نموذج "جزيرة النخلة" بدبي في مقدمة المشروعات العقارية التي بنيت وسط بحر الخليج، إضافة إلى مشروع جزيرة بلواترز.

- الموانئ: تدير الإمارات وتشغل 77 ميناءً على مستوى العالم، في إطار أجندة البلاد الوطنية التي تخطط لإحكام السيطرة على الموانئ العالمية لأسباب متباينة، كما استثمرت شركة "موانئ دبي العالمية" ما يصل إلى 3 مليار دولار عام 2018 في مشاريع استحواذ وتوسعة دعمت إستراتيجية الشركة لتحقيق النمو المستدام في مجالات متنوعة، فيما بلغت أرباحها في النصف الأول من 2019 حوالي 3.4 مليار دولار بارتفاع نسبته 32% عن العام الماضي.

وفي أحدث عمليات الاستحواذ والإدارة والتشغيل، وقعت موانئ أبوظبي وهيئة ميناء الفجيرة اتفاقية امتياز لمدة 35 عامًا، يتم بموجبها تأسيس "مرافئ الفجيرة" التي ستعمل بوصفها ذراعًا تشغيليًا مملوكة بالكامل من موانئ أبوظبي، مع العلم بالأهمية الجيوسياسية لهذا الميناء.

– **الثروة السمكية:** تشكل الأسماك غذاءً رئيساً لشريحة مهمة من سكان الإمارات ويتزايد الطلب عليها مهما ارتفعت أسعارها، فيما تعد ثروة وطنية وشرائحاً اقتصادياً في الناتج المحلي الإجمالي، فضلاً عن كونها دخلاً للمواطنين العاملين في مهنة الصيد، ويشكل قطاع المصايد السمكية نحو 0.12% من عائدات الدولة، أي نحو 0.5 مليار دولار، وتعد إمارة الشارقة ورأس الخيمة المصدر الرئيسي للإنتاج السمكي في الإمارات حيث تستحوذان على 46% من انتاجها.

– **النفط:** ساهمت الحقول البحرية في إثراء منظومة الاقتصاد الإماراتي عبر اكتشافات بترولية دفعت البلاد لأن تكون ثاني أكبر احتياطي نفطي بالمنطقة بعد السعودية التي تحتل المركز الأول عالمياً في إنتاج النفط، إذ تمتلك الإمارات من الاحتياطي النفطي نحو 97.8 مليار برميل حالياً. وتتصدر تلك الاكتشافات ما تم في المنطقة البحرية بدبي عام 1966 في حقل الفاتح الذي يقع على بعد 60 ميلاً من شواطئ الإمارة، لتبدأ دبي في العام نفسه عمليات التصدير من هذا الحقل الذي كان نقطة الانطلاق نحو الرخاء والتنمية المحلية.

3- قطر:

تمتلك قطر العديد من المميزات الجغرافية والبيئية تؤهلها لتبوء مكانة متميزة في مصاف الدول الواعدة في مجال الاقتصاد الأزرق على المستويين الإقليمي والدولي، إذ تتميز بشريط ساحلي طويل مهياً بشكل كبير لجذب الاستثمار من مختلف الأنحاء، فلها سواحل تصل إلى أكثر من 560 كيلومتراً، علاوة على أكثر من 200 كيلومتر من الشواطئ البكر. ويمكن إبراز أهميه الاقتصاد الأزرق في الاقتصاد القطري في المجالات التالية²⁸:

– **السياحة:** كل المقومات التي تملكها قطر جعلتها قبلة سياحية لزوار العالم، الأمر الذي انعكس بطبيعة الحال على حجم عائدات السياحة التي تمثل بالنسبة للاقتصاد الوطني 10.4% من جملة الاستثمارات، فيما حقق القطاع السياحي معدلات نمو بنسبة 4.1% ما بين عامي 2007 و2018 في حين يستأثر قطاع السياحة والسفر بنحو 40% من إجمالي صناعة الخدمات لعام 2018. وفي موسم 2016/2017 استقبلت الدوحة ما بين 35 إلى 40 سفينة، حملت على متنها قرابة 55 ألف راكب، وهو ما كان له تداعياته الإيجابية على تطوير المنتجات والخدمات السياحية التي يحتاجها الزائر، مما يساهم في زيادة معدلات الإقبال السنوية.

– **الملاحة البحرية:** أما فيما يتعلق بقطاع الموانئ ففي سبتمبر 2017، افتتح ميناء حمد الدولي، الذي يعد أحد أكبر الموانئ في منطقة الخليج والشرق الأوسط عمومًا، وكان من المتوقع بعد دخوله مرحلة التشغيل الكامل في 2020-2021، أن يصبح ثاني أو ثالث أكبر موانئ المنطقة.

وعلى المدى القصير من المؤكد أن يمنح ميناء الدوحة المزيد من الاستقلالية اللازمة لقطر، ويقلل من تكاليف عمليات الاستيراد والتصدير، ويعزز العلاقات التجارية الخارجية بعيداً عن الاعتماد السابق على ميناء جبل علي في دبي والخطوط البرية مع السعودية، أما في المديين المتوسط والطويل، فمن المتوقع أن تتضاعف الطاقات الاستيعابية للميناء، التي تترافق مع ضخ عشرات المليارات من الدولارات في الخليج لتشديد منشآت جديدة، وتطوير أخرى قائمة، الأمر الذي قد يجعل المنطقة تعج بالموانئ.

وفي السياق ذاته هناك ميناء الدوحة الجديد الذي من المتوقع أن يتم إنجازه هذا العام، وقد أكدت وكالة "أبر ريتش" العالمية أنه سيعمل على دفع قطاع النقل البحري إلى الأمام ومضاعفة الناتج المحلي الإجمالي، بالإضافة إلى ترسيخ مكانة قطر كأكبر منتج للغاز الطبيعي المسال في العالم.

لم تكتف الدوحة بمسار الاستثمار في الموانئ بما لديها في الداخل فقط، بل تجاوزت نطاقها الجغرافي، حيث فازت شركة كيوتيرمنزل القطرية بعهدة لامتياز تطوير وتشغيل ميناء أولفيا البحري الأوكراني على البحر الأسود، تلك الخطوة التي جاءت لتعزيز إستراتيجية تطوير وتشغيل الموانئ الخارجية وهو ما يوسع رقعة الاستثمارات القطرية الخارجية في قطاع الموانئ الذي يشهد نمواً متسارعاً،

خصوصاً أن هذا الاستثمار يأتي في أعقاب إعلان "مواني قطر" في وقت سابق عن عقد شراكة استثمارية مع الجانب الصومالي لبناء ميناء هوبو بإقليم مدغ وسط الصومال.

- العقارات البحرية: بدأت مشروعات عقارية عملاقة تظهر فوق سطح المياه بقطر منذ عدة سنوات، انعكاساً لتزايد الاهتمام بقطاع حيوي يمثل جانباً مهماً من نخضة السوق العقاري القطري برمته، وهو قطاع "عقارات المياه أو العقارات البحرية" كما يسميه خبراء ومستثمرون عقاريون قطريون. ومن أبرز تلك المشروعات في هذا القطاع مدن سكنية مثل جزيرة اللؤلؤة قطر ومدينة لوسيل، وأيضاً فنادق ومنتجعات سياحية مثل فندق جزيرة البنانا الذي افتتح مؤخراً وتكلف مئات الملايين من الدولارات، فيما يقدر خبراء عقاريون حجم مشروعات استثمارات العقارات البحرية التي يجري تشييدها في قطر بأكثر من 54 مليار دولار.

- الغاز: تأتي اكتشافات الغاز من الحقول البحرية لتؤكد حجم الاقتصاد الأزرق قياساً باقتصاد الدولة ككل، حيث تحتل قطر المرتبة الثالثة كأكبر مصدر للغاز الطبيعي بالعالم وتبلغ احتياطات الغاز بها نحو 15% من احتياطي الغاز الطبيعي المكتشف في العالم. ورغم تعدد حقول الغاز، فعلى رأسهم حقل غاز الشمال الواقع في مياه الخليج العربي الذي يساهم بمعظم الإنتاج القطري للغاز، وقد اكتشف الحقل عام 1971، ويمثل 20% من احتياطي الغاز العالمي، مما يجعله أكبر حقل للغاز الحر في العالم.

الختامة:

وختاماً، يبدو واضحاً أن الاقتصاد الأزرق بدأ يأخذ مكانه ضمن الاقتصاد العالمي، انطلاقاً من أهميته في المساهمة في معدلات النمو وتحسين مستويات المعيشة والحفاظ على البيئة بشكل مستدام، وباعتبار أن المحيطات والبحار والموارد البحرية من أكثر الموارد الطبيعية أهمية وقيمة، ولهذا يتعين على جميع الدول تبني هذا المفهوم.

وتتمثل أهم الاستنتاجات التي تم التوصل إليها في هذا البحث فيما يلي:

- يشمل مفهوم الاقتصاد الأزرق رؤية جديدة للاستغلال الاقتصادي لموارد المحيطات، البحيرات والأنهار وغيرها من المسطحات المائية.
- يشكل الاقتصاد الأزرق فرصة حقيقية أمام بلدان العالم لحماية التنوع البيولوجي فيها، والحفاظ على أمنها الغذائي والمناخي، وتنوع مصادر الدخل لديها.
- إن مفهوم الاقتصاد الأزرق لا يزال حديث الاستخدام نسبياً خاصة في المنطقة العربية التي مازالت بحاجة إلى توجه حكوماتها إلى المزيد من تنوع مصادر الدخل وإيجاد مصادر أكثرديمومة تساهم في النهوض بالاقتصاد الوطني وتجعله مبنياً على قاعدة متنوعة من الموارد.
- يرتبط الاقتصاد الأزرق بأغلبية أهداف التنمية المستدامة بطرق متعددة.
- تعتبر كل من دول الاتحاد الأوروبي، الصين وسنغافورة دول ناجحة في مجال الاقتصاد الأزرق على المستوى العالمي. بينما على الساحة العربية تشكل تجربة كل من مصر والامارات وقطر تجارب يقتدى بها في مجال الاهتمام والاستثمار في البيئة البحرية.
- وفي ضوء استنتاجات البحث يمكن تقديم توصيات عامة يتم الاعتماد عليها من أجل التوجه السليم للدول الساحلية نحو الاقتصاد الأزرق وبالأخص في المنطقة العربية، ومن أهمها:

- دعم الابتكار البيئي والاجتماعي، مع تكوين موارد بشرية مؤهلة لتحقيق الاقتصاد الأزرق المستدام.
- إنشاء تجمع إقليمي يضم الدول الساحلية، ليصبح منبراً لتحليل وصنع وتنفيذ السياسات التي تعظم من استغلال الامكانيات التي يوفرها الاقتصاد الأزرق، وما يمكن أن يترتب على ذلك من تحقيق تنمية مستدامة لشعوب تلك الدول.

- تصميم خريطة استثمارية تحدد الفرص التي يتيحها الاقتصاد الأزرق، والترويج لتلك الفرص في مجتمعات الأعمال إقليمياً وعالمياً، سعياً لتحويل تلك الفرص إلى مشروعات تساهم في تحقيق التنمية المنشودة.
- بناء وتقاسم قاعدة للمعارف العلمية فيما يتعلق بالإدارة المستدامة للمحيطات والبحار والموارد البحرية وحماية سكان المناطق الساحلية والحفاظ على خدمات النظم الإيكولوجية، وذلك من خلال تشجيع تبادل تلك المعارف فيما بين الجامعات والمراكز البحثية المعنية في الدول التي تتبنى مفهوم الاقتصاد الأزرق.
- فتح قنوات الاتصال وتعميق الروابط مع المنظمات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والبنك الدولي والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، بهدف دعم ممارسات الإدارة الجيدة للموارد البحرية بالدول الساحلية، بما يساعد في الاستفادة من الخبرات الدولية لتعزيز أوجه التآزر بين السياسات وفرص الاستثمار من جانب وتوفير الأمن والسلامة وحماية البيئة والنمو الأزرق من جانب آخر، بما يحقق متطلبات النمو المستدام.

المراجع والاحالات:

- ¹ منظمة العمل العربية، تعزيز دور الاقتصاد الأزرق لدعم فرص التشغيل، مؤتمر العمل العربي، مصر، 14-21 أبريل 2019، ص 11.
- ² المرجع السابق نفسه، ص 11.
- ³ Word Bank, **Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean**, Report no aus16344, September 2016, P 43.
- ⁴ Word Bank, What is the Blue Economy?, Site : <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>, View date 10/01/2023.
- ⁵ "The 2018 Annual Economic Report on EU Blue Economy" (PDF). European Union: 5. 2018.
- ⁶ The Commonwealth, **Blue economy**, Site : <http://thecommonwealth.org/blue-economy>, View date 12/01/2023.
- ⁷ Word Bank, **Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean**, OP Cit, P 43.
- ⁸ بسنت جمال مجاهد، المركز الديمقراطي العربي، الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية... واقع جيد ومستقبل واعد، 2019/05/31، تاريخ الاطلاع 2023/01/15، على الموقع: <https://democraticac.de/?p=60928>.
- ⁹ المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، الاقتصاد الأزرق ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب، المغرب، ديسمبر 2018، ص ص 9-13 (بتصرف). مع الإشارة أنه تم تحديث الاحصائيات بناء على تقرير صادر من منظمة الفاو بعنوان حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم الصادر سنة 2022.
- ¹⁰ نشرة الاتحاد المصري للتأمين، الاقتصاد الأزرق، عدد أسبوعي رقم 93، تاريخ الاطلاع 2023/01/20، على الموقع: http://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&PageDetailID=1370.
- ¹¹ بسنت جمال مجاهد، المركز الديمقراطي العربي، الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية... واقع جيد ومستقبل واعد، تاريخ الاطلاع 2023/01/25، مرجع سبق ذكره.
- ¹² نشرة الاتحاد المصري للتأمين، الاقتصاد الأزرق، عدد أسبوعي رقم 93، تاريخ الاطلاع 2023/01/30، مرجع سبق ذكره.
- ¹³ United Nations Economic Commission for Africa, **Africa's Blue Economy: A policy handbook**, Economic Commission for Africa, Addis Ababa, Ethiopia, 2016, P 09.
- ¹⁴ منظمة الأغذية والزراعة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم 2018 - تحقيق أهداف التنمية المستدامة، روما، 2018، ص ص 168-170 (بتصرف).
- ¹⁵ منظمة العمل العربية، تعزيز دور الاقتصاد الأزرق لدعم فرص التشغيل، مرجع سبق ذكره، ص ص 33-34.
- ¹⁶ European Commission (2022), **The EU Blue Economy Report 2022**, Publications Office of the European Union, Luxembourg, P 30.

- ¹⁷ العربية نيوز، الاقتصاد البحري الصيني يتوسع مع تحسين الجودة، 2022/11/25، تاريخ الاطلاع 2023/02/04، على الموقع: <http://arabic.news.cn/20221125/0c45a74f13d343f0b60345aafb0d673a/c.html>
- ¹⁸ صحيفة الشعب اليومية، ازدهار الاقتصاد البحري الصيني بمساعدة العلوم والتكنولوجيا، بقلم جي بي جيون، 2018/03/06، تاريخ الاطلاع 2023/02/08، على الموقع: <http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0306/c31659-9433648.html>
- ¹⁹ الصناعة البحرية في سنغافورة - النمو، والاتجاهات، وتأثير كوفيد-19، والتوقعات (2023 - 2028)، تاريخ الاطلاع 2023/02/10، على الموقع: <https://www.mordorintelligence.com/ar/industry-reports/maritime-sector-in-singapore>
- ²⁰ Maritime Singapore, Site: <https://www.maritimesgconnect.com/explore/industry-overview/overview>, View date 12/02/2023.
- ²¹ Maritime Singapore on the Global Stage, Site: <http://www.maritimesingapore.sg/maritime-singapore-globally/>, View date 15/01/2023.
- ²² شهد عبد الستار عيسى، الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، المقومات الاقتصادية في سنغافورة، 2019/01/29، تاريخ الاطلاع 2023/02/18، على الموقع: <https://www.politics-dz.com/>
- ²³ أحمد سلطان، الاقتصاد الأزرق "المفهوم والتحديات وأين وصلت الدولة المصرية في هذا الملف"، جريدة المرصد المصري، 2022/04/06، تاريخ الاطلاع 2023/02/22، على الموقع: <https://marsad.ecss.com.eg/68873>
- ²⁴ أمين صالح، الاقتصاد الأزرق في مصر، جريدة اليوم السابع، 2022/09/13، العدد 5903240، تاريخ الاطلاع 2023/02/20، على الموقع: <https://www.youm7.com/story>
- ²⁵ المرجع السابق نفسه.
- ²⁶ بسنت جمال مجاهد، المركز الديمقراطي العربي، الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية... واقع جيد ومستقبل واعد، تاريخ الاطلاع 2023/02/22، مرجع سبق ذكره.
- ²⁷ عماد عدنان، الخليج.. الاقتصاد الأزرق البديل الآمن للنفط، نون بوست، 2020/02/17، تاريخ الاطلاع 2023/02/22، على الموقع: <https://www.noonpost.com/content/35937>
- ²⁸ المرجع السابق نفسه.