

فرص الاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي

The experience of the European Union countries in adopting the blue economy.

مزواغي جيلالي¹، حنصال أبوبكر²¹ جامعة مستغانم، مخبر إستراتيجية التحول إلى اقتصاد أخضر (الجزائر)،

djilali.mezouaghi@univ-mosta.dz

² جامعة غليزان، مخبر إدارة الأسواق المالية باستخدام الأساليب الرياضية والإعلام الآلي

(الجزائر)، aboubakr.hansal@cu_relizane.dz

تاريخ الاستلام: 2023/06/21 تاريخ القبول: 2023/07/01 تاريخ النشر: 2024/01/08

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تشخيص فرص الاقتصاد الأزرق، ومدى مساهمته في تحقيق القيمة المضافة والعمالة، من خلال عرض أهم مؤشرات في الاتحاد الأوروبي الذي يتخذ من السياحة الساحلية، الموارد البحرية الحية، والموارد البحرية غير الحية، فضلا عن النقل البحري، بناء السفن، ونشاطات الموانئ، إلى جانب الطاقة البحرية المتجددة، أنشطة تدخل ضمن تبنيه للاقتصاد الأزرق. وخلصت إلى أن الاقتصاد الأزرق يساهم بأكثر من 189 مليار أورو سنويا في إجمالي الدخل الخام للاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2009-2017، تمثل حصة السياحة الساحلية منها 35,5%، والنقل البحري ونشاط الموانئ بـ 17% لكل منهما، كما يساهم الاقتصاد الأزرق بأزيد من 4 ملايين وظيفة، 20% منها تعود إلى السياحة الساحلية، و12% لكل من قطاعي الموارد الحية ونشاط الموانئ، في حين يعد المحيط الأطلسي، بحر الشمال والمتوسط عصب الاقتصاد الأزرق من حيث حجم الدخل المحقق منها. كلمات مفتاحية: الاقتصاد الأزرق، السياحة الساحلية، الموارد البحرية الحية، النقل البحري، الاتحاد الأوروبي.

تصنيفات JEL : P44 ، Z32 ، N54 ، R40 ، N14

* المؤلف المرسل: مزواغي جيلالي، الإيميل: djilali.mezouaghi@univ-mosta.dz

Abstract:

This study aims to diagnose the opportunities of the blue economy, and its contribution to achieving added value and employment, by presenting its most important indicators in the European Union, which takes from: coastal tourism, living resources, and non-living resources, as well as maritime transport, shipbuilding, and port activities, marine renewable energy, activities are part of the blue economy.

It concluded that the blue economy contributes more than 189 billion Euros annually to the European Union GDP during the period 2009-2017, the share of coastal tourism of which is 35.5%, maritime transport and port activity at 17% each, and the blue economy contributes more than 4 Millions of jobs, 20% of which are due to coastal tourism, and 12% for both the living resources and port activity sectors, while the Atlantic buffer, the North sea and the Mediterranean, are the backbone of the blue economy in terms of the amount of real income generated from it.

Keywords: blue economy; coastal tourism; living maritime resources; maritime transport; European Union.

JEL Classification Codes: P44,Z32, N54, R40, N14

1. مقدمة:

لم ينل الكوكب الأزرق شطرا معتبرا من الاهتمام الذي يقضي البحث في ماء المحيطات والبحار كعامل أساسي من عوامل الإنتاج، بالرغم من أن الإنسان منذ أن وطأ الأرض تغذى على الأسماك، وبالرغم كذلك من الاهتمام الكبير بعالم الأحياء والبحار، لكن يبقى الحديث في علاقة الاقتصاد بالماء شحيحا ومستحدثا.

يعد اقتصاد المحيط مصدرا هاما لثروات الأمم، إذ وعلى سبيل المثال، ساهمت أنشطة الصيد البحري لوحدها بثروة قدرها 24 مليار دولار أمريكي في إفريقيا سنة 2011، أي ما يعادل 1,26% من

الناتج المحلي الإجمالي للبلدان الإفريقية مجتمعة، كما أن قطاع الصيد والصناعات الغذائية البحرية يوظف 12,3 مليون عاملاً إفريقيا (Potts, Wilkings, Lynch, & McFatridge, 2016, p. 3)، مما يستدعي البحث في السبل الكفيلة بتنمية هذا التوجه الجديد للاقتصاد. وتحقيق النمو ورفاهية المجتمعات، مع مراعاة استدامة الموارد الطبيعية والمحافظة على البيئة، ولأن أهداف التنمية المستدامة شملت جل الميادين الاقتصادية، فإنها شملت كذلك هذا المجال، وقد تمخض عنه ميلاد مصطلح جديد للاقتصاد، ألا وهو "الاقتصاد الأزرق"، ولأن الدول المتقدمة -وعلى رأسها دول الاتحاد الأوروبي- كانت السبّاقة لتبني هذا النوع من الاقتصاديات، فإن البحث في هذا الحقل يمكن أن يجد طريقه في المبادرات الأوروبية الراهنة.

1.1 إشكالية الدراسة

تتمحور إشكالية هذه الدراسة في السؤال الرئيسي التالي:

ما هي الاقتصاد الأزرق؟ وما واقع تجربة الاتحاد الأوروبي في تبنيه؟

2.1 فرضيات الدراسة

للإجابة على إشكالية الدراسة، سنقوم باستعراض أهم مؤشرات الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي، وقمنا باقتراح إجابات مسبقة على شكل فرضيات على النحو التالي:

للإجابة على إشكالية الدراسة قمنا بصياغة الفرضيات التالية:

الفرضية الأولى: يتبنى الاتحاد الأوروبي الاقتصاد الأزرق محققاً بذلك أهدافاً اقتصادية واجتماعية؛

الفرضية الثانية: الاقتصاد الأزرق لا يرقى إلى مستوى يساهم في إعطاء قيمة مضافة.

3.1 أهداف الدراسة

نهدف من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق الغايات التالية:

- تشخيص تجربة الاتحاد الأوروبي في مجال الاقتصاد الأزرق؛
- عرض أهم مؤشرات الاقتصاد الأزرق في تحقيق القيمة المضافة والعمالة.

4.1 منهجية الدراسة

للإجابة على إشكالية الدراسة وتأكيد أو نفي فرضياتها تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي في عرض أهم أدبيات الدراسة وتحليل البيانات.

2.التأصيل النظري للاقتصاد الأزرق

1.2 مفهوم الاقتصاد الأزرق

إن ظهور مصطلح "الاقتصاد الأزرق" جاء حديثا مع مطلع سنة 2012، من خلال حيثيات مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الذي انعقد بالبرازيل (Smith-Godfrey, 2016, p. 59)، وقد انحصر في كونه جزء من الاقتصاد الأخضر (الذي يضم البعد البيئي فضلا عن البعد الاقتصادي والاجتماعي)، سعيا لإيجاد أنظمة اقتصادية مستدامة في استغلال الموارد الطبيعية المائية (البحار والمحيطات) (جبران و قلال، 2018، صفحة 152)، ليصبح هذا المفهوم اليوم متماشيا مع الأنشطة الاقتصادية والتجارية، وبأكثر من دلالة على المحافظة على الإيكولوجية البحرية، حيث عرّف البنك الدولي الاقتصاد الأزرق على أنه: "الاستخدام المستدام لموارد البحار والمحيطات لتحقيق النمو الاقتصادي وتحسين رفاه المجتمع وخلق فرص العمل مع الحفاظ على البيئة" (world bank, 2017). والمفهوم الحديث للاقتصاد الأزرق هو محاولة لإنشاء إطار عالمي موحد للصناعات والأنشطة الاقتصادية التي تتعلق بالمياه المالحة والعذبة من أجل تحقيق تنمية اقتصادية شاملة دون انتهاك الأهداف الأخرى للتنمية المستدامة (Spalding, 2016, p. 17).

وما تجدر الإشارة إليه أن هناك ثلاثة مفاهيم يجب معرفتها، والتي تصب في بوتقة الاقتصاد الأزرق المستدام، وهي (MOLUA, 2018, p. 7) :

✓ **الاقتصاد الأخضر (GREEN ECONOMY):** المفهوم العام للاقتصاد المستدام، والذي يضم

البعد البيئي بصفة عامة؛

✓ **اقتصاد المحيط (OCEAN ECONOMY):** يركز فقط على الأنشطة الاقتصادية التي تمارس

على مستوى المحيطات؛

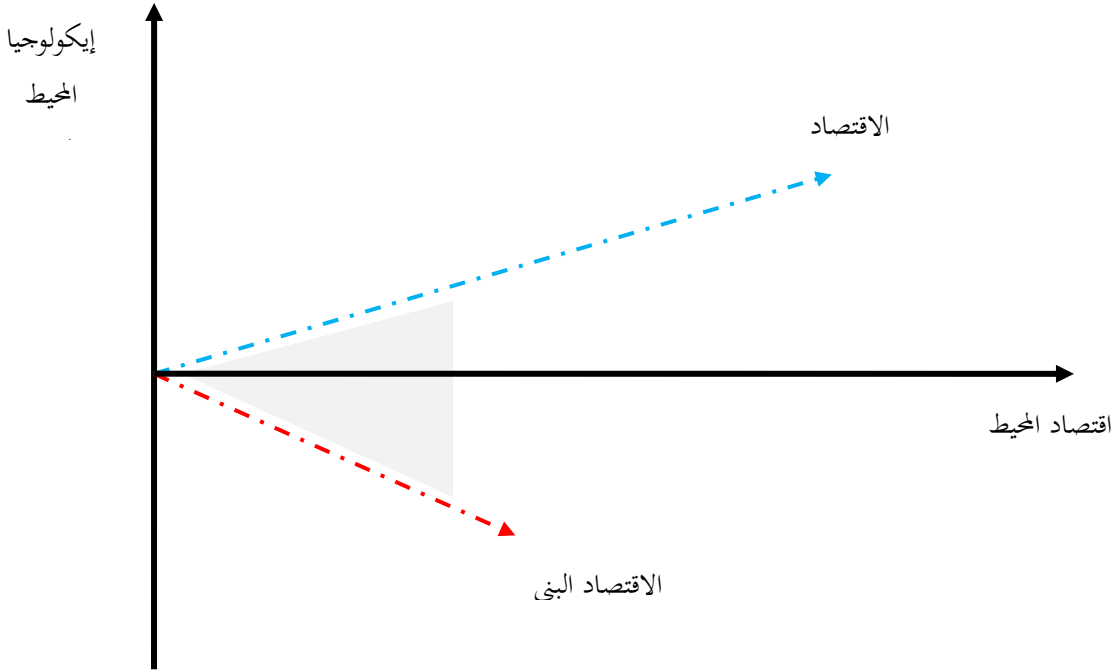
✓ **الاقتصاد الأزرق (BLUE GROWTH):** يتجاوز هذا المفهوم اقتصاد المحيطات، ويركز على

تطوير القطاع البحري والنمو المستدام له.

يمكن مقارنة المفاهيم السابقة من خلال الشكل 1.

الشكل 1: مقارنة المفاهيم المتعلقة بالاقتصاد الأزرق.

Source: (Patil, Virdin, Colgan, Hussain, Failler, & Vegh, 2018, p. 22)



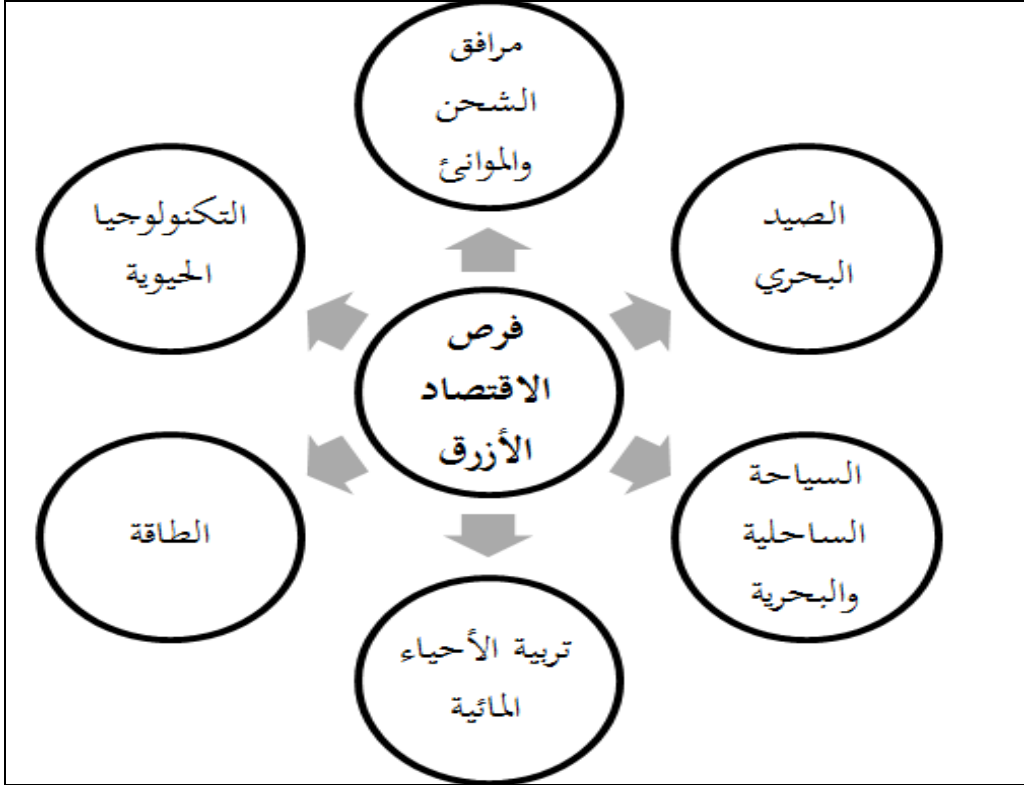
نلاحظ من خلال (الشكل 1) أنه كلما ارتفعت الأنشطة الاقتصادية في المحيط، كلما استنفدت الموارد البحرية أي نكون أمام انتعاش الاقتصاد البني الذي يرمز إلى النوم الاقتصادي على حساب البيئة البحرية وهو على عكس الاقتصاد الأخضر (في المنحنى باللون الأحمر الذي يتجه نحو الأسفل في دلالة على التأثير السلبي على إيكولوجيا المحيطات والصحة)، وبالمقابل نجد أن انتعاش الاقتصاد الأزرق المستدام في المنحنى باللون الأزرق، هذا الأخير مرتبط بحدود قصوى لاستغلال المحيطات، وهي المنطقة المظلمة التي تعتبر الحدود الحرجة للاستثمار البحري الذي يضمن نمو الاقتصاد الأزرق دون المساس بالبيئة واستنفاد الموارد الطبيعية.

2.2 الاقتصاد الأزرق وأهداف التنمية المستدامة

يحقق العالم ما يقارب 5 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي الخام من استغلال المحيطات، بما يضمن زيادة مرتقبة في ثروات البلدان مستقبلا، ناهيك عن توفير مناصب الشغل والأمن الغذائي، عبر

أنشطة الصيد البحري، واقتصاد النقل عبر السفن، فضلا على أن المحيطات والبحار مصدر هام للطاقة الأحفورية، والسياحة (Techera & Winter, 2019, p. 11)، يمكن دعم ما سبق ذكره بالشكل 2 أدناه.

الشكل 2: فرص الاقتصاد الأزرق.



المصدر: من إعداد الباحثين استنادا إلى: (UN, Division for Sustainable Development Goals, 2014, pp. 9-12).

لكن كل هذا التنامي لا يجب أن يكون على حساب استنفاد الثروات والموارد التي تعد حقا مشروعا للأجيال القادمة، لذا تستدعي الحاجة إلى تضافر جهود الحكومات والمؤسسات والمجتمعات لضمان المحافظة على البيئة البحرية من خلال:

- المحافظة على التنوع البيولوجي: والمتضمن الحياة البحرية، كالأسمك في طور الانقراض والشعب المرجانية، ناهيك عن الغطاء النباتي؛

- الأمن الغذائي المرتبط بالثروة السمكية التي تحتاج إلى الكف عن صيدها خلال فترات تكاثرها، خاصة وأنها مصدر البروتين للمليار نسمة من سكان المعمورة؛
 - تخفيض انبعاثات الغازات الصناعية التي تهدد المحيطات والبحار، حيث زادت من حموضة مياهها بـ 26%، والكف عن طرح المزيد من الملوثات الصلبة والسائلة؛
 - التعويل على السياحة الساحلية والشاطئية التي تحقق أبعد أهداف الاستدامة أكثر من أي نشاط اقتصادي آخر؛
 - الحوكمة والتعاون الدولي من خلال وضع آليات من شأنها ضمان التنمية المستدامة في المياه الإقليمية والدولية، كوضع منظمة دولية تسهر على حوكمة الاقتصاد الأزرق خاصة ما تعلق بالأمن البحري، والمحميات البحرية، واستدامة استخراج المعادن والطاقة الأحفورية، وتقديم المساعدات الفنية والمالية في ذات الشأن (UN, Division for Sustainable Development Goals, 2014, pp. 5-8).
 - تحت شعار: "محيطات صحية -اقتصاديات الصحية -مجتمعات الصحية"، جاءت مبادرة البنك الدولي لإنشاء (PROBLUE)، وهو صندوق إئتماني دولي (يضم 54 دولة) يهدف إلى دعم التنمية المستدامة للموارد البحرية والساحلية (الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة) مع خطة عمل هادفة إلى محاربة الفقر وزيادة رفاهية المجتمعات في بيئة صحية، (World Bank, 2020, pp. 5-9).
3. عرض لبعض مؤشرات الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي
- 1.3 جغرافية الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي:
- يمكن تقسيم جغرافية الاقتصاد الأزرق بمنطقة الاتحاد الأوروبي إلى ثلاثة أقسام (أنظر الملحق

(1):

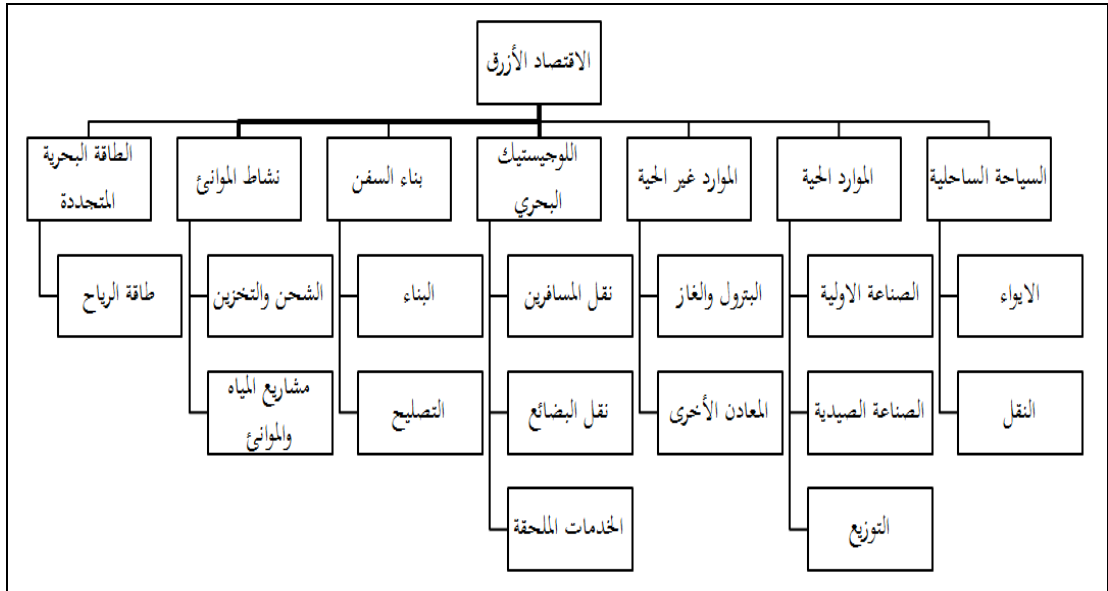
- مياه الشمال: والتي تضم المحيط الأطلسي، بحر الشمال، وبحر البلطيق؛
 - مياه البحر المتوسط: وتضم غرب المتوسط، شرق المتوسط والبحر الأدرياتيكي؛
 - البحر الأسود.
- وحسب تقرير المفوضية الأوروبية (European Commission, 2020, p. 158) تضم مياه الشمال كل من: اسبانيا، فرنسا، بلجيكا، ألمانيا، هولندا، الدانمارك، إيرلندا، البرتغال، المملكة المتحدة،

استونيا، السويد، فنلندا، ليتوانيا، ليختنشتاين، وبولونيا، أما مياه البحر المتوسط فتضم سواحل قبرص، اليونان، اسبانيا، فرنسا، المجر، إيطاليا، مالطا، سلوفينيا، والبرتغال، في حين يضم البحر كلاً من بلغاريا ورومانيا.

2.3 هيكل الاقتصاد الأزرق في الاتحاد الأوروبي:

من خلال (الشكل 3)، يمكننا تشخيص هيكل الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي، حيث يضم السياحة الساحلية من إيواء ونقل سياحيين، الموارد البحرية الحية بما في ذلك الصيد البحري، والصناعات الصيدية وأنشطة التوزيع، إلى جانب الموارد غير الحية التي تضم استخراج الوقود الأحفوري والمعادن المختلفة من المحيطات والبحار، فضلاً عن اللوجيستك البحري الذي يضم بدوره كل أنواع النقل البحري (نقل المسافرين، نقل البضائع، والخدمات ملحقة)، كما يعد بناء وإصلاح السفن نشاطاً يدخل ضمن الاقتصاد الأزرق، إلى جانب نشاط الموانئ ومشاريع المياه وكل عمليات الشحن والتخزين، وأخيراً الطاقة البحرية المتجددة المتمثلة في الطاقة المستخرجة من توربينات الرياح.

الشكل 3: هيكل الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي.



Source: by the researchers from: (European Commission, 2020, p. 14).

3.3 القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق:

يقصد بالقيمة المضافة، مساهمة الاقتصاد الأزرق في الدخل الإجمالي الخام لمنطقة الاتحاد

الأوروبي، إذ يمكننا استعراض بعض المؤشرات والأرقام من خلال (الجدول 1).

الجدول 1: تطور القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق في الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2009-2017
(الوحدة: مليار أورو).

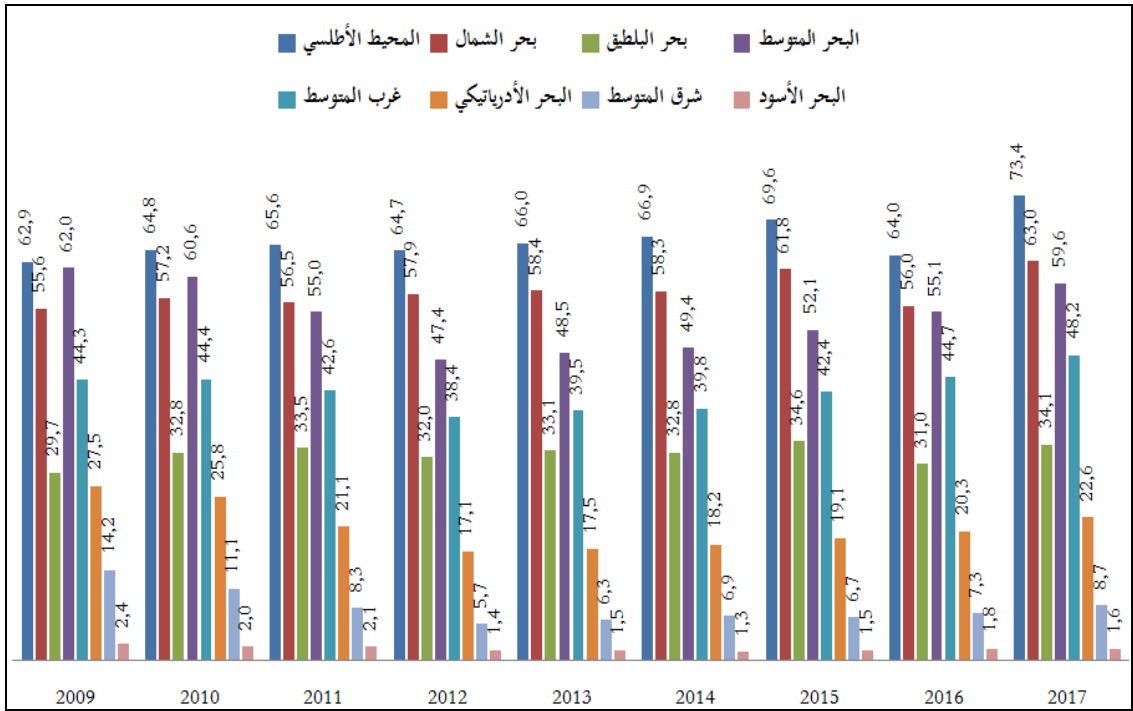
الميدان	السياحة الساحلية	الموارد الحية	الموارد غير الحية	النقل البحري	نشاط الموانئ	بناء السفن	الطاقة المتجددة	مجموع الاقتصاد الأزرق
2009	74	16,9	27,5	29,9	28,4	13,1	0,1	189,8
2010	72,1	17,1	28,3	33,3	28,4	14,1	0,2	193,5
2011	66,7	17,7	28,1	29,9	31,8	13,9	0,3	188,3
2012	58,9	18	28	30,6	29,3	13,8	0,3	178,9
2013	63,3	17,5	26,1	32,1	29,8	13,5	0,5	182,8
2014	61,6	18,5	24,2	32,4	31,6	14,7	0,6	183,6
2015	63,1	19,5	23,4	37	34,6	14,5	1	193
2016	67,6	21,1	15,6	30,4	34,6	15,3	0,9	185,5
2017	76,2	21,1	19,4	35,6	35,2	17,1	1	205,6
المعدل	67,06	18,60	24,51	32,36	31,52	14,44	0,54	189,00

Source: by the researchers from: (European Commission, 2020)

نلاحظ من خلال (الجدول 1) أن مساهمة الاقتصاد الأزرق في الدخل القومي في دول الاتحاد الأوروبي بلغت 205,6 مليار أورو سنة 2017 وهي أعلى قيمة بالنظر إلى تلك المساهمات السنوية خلال الفترة 2009-2016، في دلالة على فاعلية الأنشطة البحرية في الاقتصاد الأوروبي، خاصة خلال السنوات الأخيرة (2015-2017)، ونلاحظ أن المعدل السنوي لهذه المساهمة تقدر بـ 189 مليار أورو، وتجدر الإشارة إلى أن السياحة البحرية والساحلية تعد أهم قطاع منتج ضمن الاقتصاد الأزرق، من حيث القيمة المضافة التي كانت بمعدل 67,06 مليار أورو سنوياً أي ما يعادل 35,5% من إجمالي القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق، يليه النقل البحري ونشاط الموانئ بمعدلين سنويين 32,36 مليار أورو، و 31,52 مليار أورو على التوالي أي نسبة 17% من إجمالي القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق

لكيلهما، كما أن الموارد غير الحية من البترول والغاز والمعادن لا تقل أهمية على الأنشطة السابقة، إذ تساهم بأكثر 12 % من القيمة المضافة الإجمالية بمعدل 24 مليار أورو سنويا، في حين نجد أن مساهمة الموارد الحية وبناء السفن بأقل من 20 مليار أورو، ويأتي إنتاج الطاقات البحرية المتجددة أخيرا من حيث القيمة المضافة بمعدل أقل من 0,54 مليار سنويا، هذا الأخير يعتبر قطاعا حديثا وواعدة بالنظر إلى معدلات نموه بنسبة تقارب 50% من سنة لأخرى.

الشكل 4: القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق حسب التقسيم الجغرافي خلال الفترة 2009-2017 (الوحدة: مليار أورو).



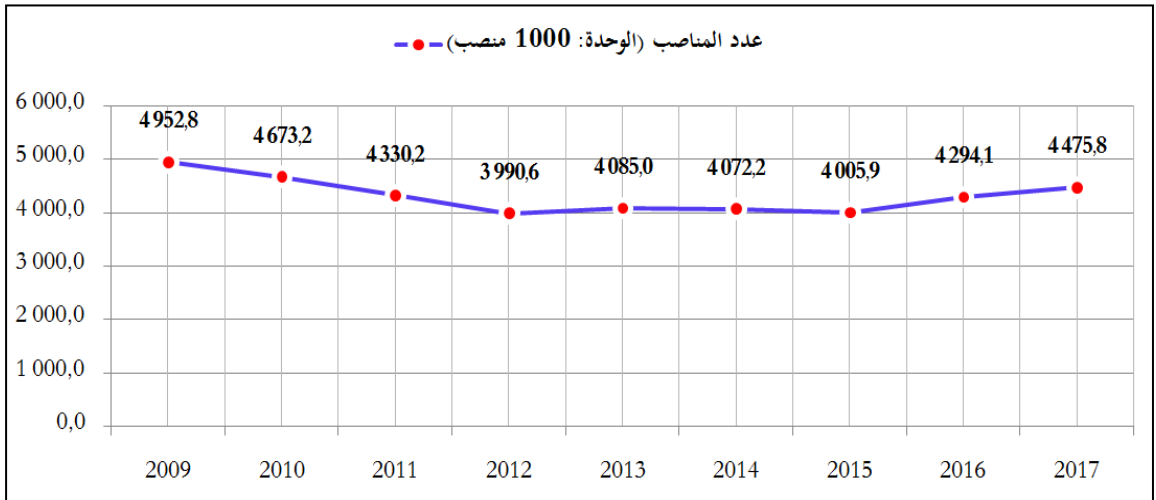
Source: by the researchers from: (European Commission, 2020)

ويمكن أن نلاحظ من خلال (الشكل 4) أن مكان قوة الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي، تكمن في المحيط الأطلسي، بقيمة مضافة تتراوح ما بين 62 و73 مليار أورو سنويا، إضافة إلى بحر الشمال حيث حقق الاقتصاد الأزرق فيه قيمة مضافة تراوحت ما بين 55 و63 مليار أورو سنويا، بالمقابل نجد أن مساهمة الاقتصاد الأزرق في حوض البحر المتوسط تراجعت من 62 مليار أورو سنة

2009 إلى حدود 48 مليارا منتصف العشرية الأخيرة، لتعود هذه القيم إلى الارتفاع سنوات 2016-2017 لتبلغ 59 مليار أورو، ويعود ذلك إلى انتعاش الاقتصاد الأزرق غرب المتوسط على حساب شرقه، بمساهمة قدرت بـ 14 مليارا سنة 2009 لتتخفض إلى حدود 6 و 7 مليارا خلال الفترة 2011-2016. يعد بحر البلطيق كذلك ذو أهمية بالغة في انتعاش الاقتصاد الأزرق، حيث يساهم بأكثر من 30 مليار أورو سنويا، أما البحر الأدرياتيكي فهو كحال شرق المتوسط، حيث انخفضت القيمة المضافة من 27 مليارا سنة 2009 إلى أقل أو تساوي 20 مليارا خلال الفترة 2011-2016. كما هو الحال كذلك بالنسبة للبحر الأسود الذي انخفضت قيمته المضافة من 2,4 مليار أورو سنة 2009 إلى 1,6 سنة 2009.

4.3 مساهمة الاقتصاد الأزرق في العمالة:

تعد السياحة الساحلية والبحرية عصب الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي من حيث مساهمتها في العمالة، إذ أنها تساهم بتوظيف أكثر من 62% من إجمالي العمالة المباشرة، ويمكن من خلال (الشكل 5) أن نستعرض تطور مساهمات الاقتصاد الأزرق بمجالاته السبعة في العمالة بالمنطقة محل الدراسة.



الشكل 5: مساهمة الاقتصاد الأزرق في العمالة خلال الفترة 2017-2009 (الوحدة: ألف منصب).

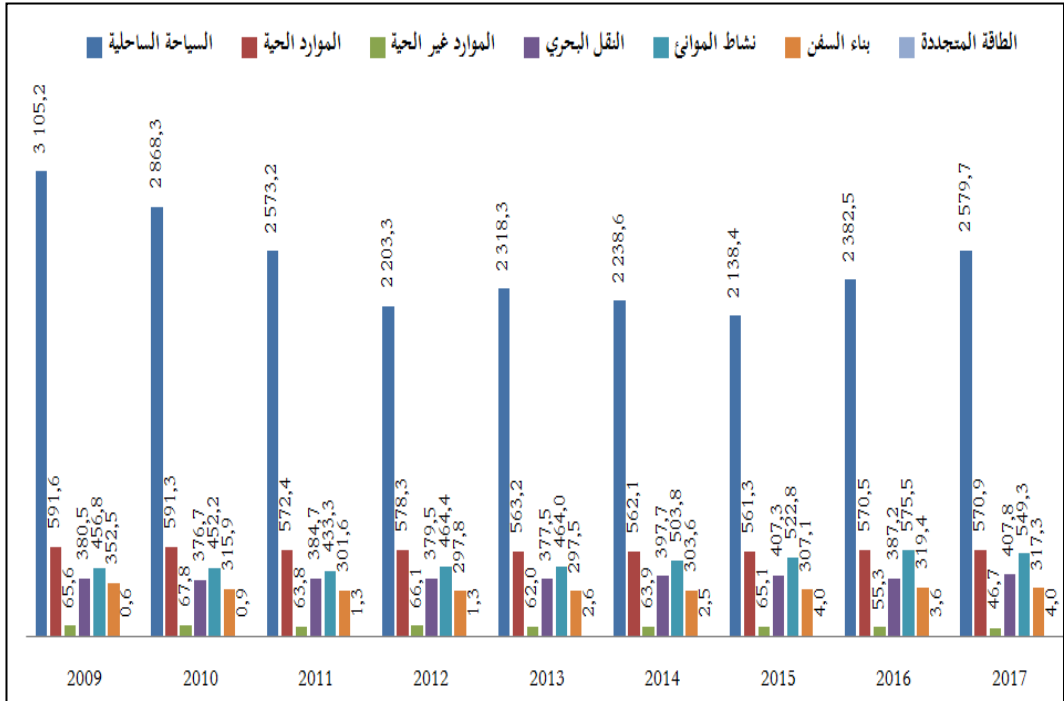
Source: by the researchers from: (European Commission, 2020).

نلاحظ من خلال (الشكل 5) أن مساهمة الاقتصاد الأزرق في العمالة بمنطقة الاتحاد الأوروبي، في انخفاض مستمر من 4.952.000 منصبا سنة 2009 إلى حدود 4.000.000 منصبا خلال الفترة 2012-2015، لتعود هذه الأرقام ابتداء من 2016 ليصل عددها إلى 4.475.000 نهاية سنة 2017، وقد يعود هذا الانحدار إلى الأزمة المالية العالمية (2008)، التي عصفت باقتصاديات العديد من الدول، على غرار دول الاتحاد الأوروبي مطلع 2009.

وما تجدر الإشارة إليه، أن هذه المساهمات في العمالة تمثل نسبة قليلة جدا، في حدود [1,9%- 2,2%] من إجمالي عمالة الاتحاد الأوروبي خلال فترة الدراسة (European Commission, 2020, p. 17).

وبالنظر خاصة إلى السنوات الأخيرة (2015-2017)، فإن انتعاش الاقتصاد الأزرق يعود إلى حد كبير إلى السياحة الساحلية والبحرية (أنظر الشكل 6)، والتي شهدت ارتفاعاً بنسبة 20٪ في توفيرها للوظائف (زيادة قدرت بـ 441.000 وظيفة)، أما قطاعي الموارد الحية ونشاط الموانئ فإنهما أقل مساهمة في العمالة، بـ 570.000 و 520.000 وظيفة على التوالي، وحتى النقل البحري يساهم بحوالي 400.000 وظيفة، كما يعد نشاط بناء السفن وإصلاحها مساهما بشكل مقبول في حدود 300.000 وظيفة، نظرا لأن هذا النشاط معقد ويحتاج يد عاملة مؤهلة، في حين يعتبر قطاع المحروقات والمعادن المستخرجة من المحيطات والبحار، قطاعا مساهما بشكل منخفض تدريجيا في العمالة، بـ 67.000 وظيفة سنة 2009 و 46.000 وظيفة سنة 2017، ويمكن أن يعود ذلك إلى تخفيض إنتاج البترول والغاز في ظل تهاوي أسعارها منذ 2014، مما أدى إلى تخفيف التكاليف المتعلقة بالإنتاج لاسيما تلك المتعلقة بأعباء اليد العاملة المؤقتة.

وبالرغم من مساهمته الضعيفة في العمالة والدخل القومي، يعد قطاع الطاقة المتجددة البحرية، قطاعا واعدا في منطقة الاتحاد الأوروبي، خاصة بالنظر إلى تنامي عدد الوظائف التي وفرها منذ 2009 بـ 600 وظيفة إلى 46700 وظيفة سنة 2017، أي بزيادة قدرها 46100 وظيفة خلال فترة الدراسة.



الشكل 6: مساهمة الاقتصاد الأزرق في العمالة حسب قطاعات النشاط (الوحدة: ألف منصب).

Source: by the researchers from: (European Commission, 2020).

4. خاتمة:

تناولنا في هذه الدراسة موضوع الاقتصاد الأزرق، الذي يعبر عن المفهوم الحديث لاقتصاد المحيطات والبحار كون هذه الأخيرة عاملا ومكونا أساسيا في عمليات الإنتاج والاستغلال، ويهدف إلى تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي، واستخدامات الموارد البحرية بشكل مستدام يضمن المحافظة على البيئة البحرية، وكذا تأمينها بما يسمح باستمراريتها للأجيال المستقبلية، ويتجلى دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، من خلال خلقه لثروات الأمم، ناهيك عن توفير مناصب الشغل وتحقيق الأمن الغذائي، عبر أنشطة الصيد البحري، واقتصاد النقل عبر السفن، فضلا على أن المحيطات والبحار مصدر هام للطاقة الأحفورية، والسياحة الساحلية والبحرية، هذا ما اكتشفناه حين عرجنا على تجربة دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة الممتدة مابين سنة 2009 و2017، إذ اتخذت من المحيط الأطلسي وستة بحار لتبني الاقتصاد الأزرق، وذلك بالتعويل على 7 أنشطة تتمثل في السياحة الساحلية، الموارد البحرية الحية، والموارد البحرية غير الحية، فضلا عن النقل البحري، بناء السفن، ونشاطات الموانئ، إلى جانب الطاقة البحرية المتجددة.

وتوصلنا من خلال دراستنا هذه إلى مجموعة من النتائج، نذكر منها:

- مساهمة الاقتصاد الأزرق بقيمة مضافة تقدر بأكثر من 189 مليار أورو سنويا، علما أن هذه المساهمة في ارتفاع تدريجي ابتداء من سنة 2015 ويمكن القول بأن الأسباب تعود إلى بداية تعافي الاقتصاد الأوروبي من الأزمة المالية العالمية لسنة 2008؛
- يساهم الاقتصاد الأزرق في عمالة الاتحاد الأوروبي بأكثر من 4 ملايين وظيفة، إلا أن هذه المساهمة لا تمثل سوى 2% من إجمالي العمالة، ونتوقع ارتفاع هذه النسبة مستقبلا نظرا لأخذها منحى تصاعديا ابتداء من سنة 2015؛
- يعد المحيط الأطلسي، بحر الشمال والبحر المتوسط عصب الاقتصاد الأزرق في منطقة الاتحاد الأوروبي من حيث حجم الدخل المحقق منها (ما بين 62 و73 مليار أورو سنويا)، (ما بين 55 و63 مليار أورو سنويا)، و(ما بين 62 و48 مليار أورو سنويا) على التوالي؛
- تمثل القيمة المضافة للسياحة الساحلية 35,5% من إجمالي مساهمة الاقتصاد الأزرق في الدخل الإجمالي الخام لدول الاتحاد الأوروبي، كما أنها حققت 20% من الوظائف الزرقاء خلال فترة

الدراسة، وبالتالي يمكن القول بأن السياحة الساحلية والبحرية تعد عصب الاقتصاد الأزرق لما لها من أثر إيجابي على الدخل القومي والعمالة؛

- يساهم كل من النقل البحري ونشاط الموانئ بـ 17% من إجمالي القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي، ويوفران أكثر من 400.000 و 520.000 وظيفة على التوالي؛

- بالرغم من أن مساهمة الموارد الحية بأقل من 20 مليار أورو، إلا أن هذا القطاع يوفر 570.000 وظيفة، فهو بذلك يأتي ثانيا من حيث مساهمته في العمالة (بعد قطاع السياحة الساحلية)؛

- قطاع الموارد غير الحية من البترول والغاز والمعادن لا تقل أهمية على الأنشطة السابقة، إذ تساهم بأكثر 12 % من القيمة المضافة الإجمالية بمعدل 24 مليار أورو سنويا، أما مساهمته في العمالة فتأخذ منحى تنازليا (1% من إجمالي الوظائف في الاقتصاد الأزرق نهاية سنة 2017)؛

- قطاع بناء السفن يساهم بأقل من 20 مليار أورو، وبحوالي 300.000 وظيفة، وهذا يعد مقبولا إلى حد بعيد، نظرا لطبيعة هذا النشاط الذي يعتمد على يد عاملة مؤهلة ومكونة، ناهيك عن عدم مرونة سوق السفن؛

- إنتاج الطاقات البحرية المتجددة، وبالرغم من أن مساهمته بقيمة المضافة تقل عن 0,54 مليار سنويا، إلا أنه يعتبر قطاعا في مرحلة الانطلاق أو النشأة، وقطاع واعد بالنظر إلى معدلات نموه بنسبة تقارب 50% من سنة لأخرى، وكذا زيادة مساهمته في العمالة بثمانية أضعاف خلال الفترة 2009-2017.

ومما سبق يمكننا إثبات صحة الفرضية الأولى القائلة بأن: تبني الاتحاد الأوروبي الاقتصاد للأزرق يحقق أهدافا اقتصادية واجتماعية، ورفض الفرضية الثانية القائلة بأن: الاقتصاد الأزرق لا يرق إلى مستوى يساهم في إعطاء قيمة مضافة.

1.4. الاقتراحات

على ضوء النتائج المتوصل إليها، نحاول تقديم بعض الاقتراحات التي نراها مناسبة في تبني الاقتصاد الأزرق بالنسبة للجزائر، ونذكرها كما يلي:

- الاستفادة من تجربة الاتحاد الأوروبي في تبني الاقتصاد الأزرق، ومحاولة نقل المعارف والتكنولوجيا إلى الجزائر؛

- التعويل على السياحة الساحلية والبحرية كمدخل لتبني الاقتصاد الأزرق وتحقيق الاستدامة؛
- تذليل الصعوبات أمام الاستثمار في الصيد البحري الذي يؤدي إلى تحقيق الأمن الغذائي؛
- التعاون الدولي في جميع المجالات المتعلقة بالاقتصاد الأزرق، ومحاولة تشكيل إقليمية دولية في حوض البحر المتوسط.

5. قائمة المراجع:

1. European Commission. (2020). *Sea basin employment*. Retrieved 04 20, 2021, from <https://ec.europa.eu/sites/default/files/2020Employment-Seabasins-web.xlsx>
2. European Commission. (2020). *Sea basin GVA*. Retrieved 04 20, 2021, from <https://ec.europa.eu/sites/default/files/2020GVA-Seabasins-web.xlsx>
3. European Commission. (2020). *The EU Blue Economy Report 2020*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
4. Eurostat. (2012). *Coastal regions in the European Union, by sea basins and by NUTS 3 regions-fr.PNG*. Retrieved 04 20, 2021, from https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Coastal_regions_in_the_European_Union_by_sea_basins_and_by_NUTS_3_regions-fr.PNG

5. MOLUA, M. E. (2018). *Understanding The Blue Economy Approach*. Consulté le 04 19, 2021, sur www.researchgate.net: <https://www.researchgate.net/search.Search.html?type=publication&query=blue%20economy>
6. Patil, P. G., Virdin, J., Colgan, C., Hussain, M., Failler, P., & VEGH, T. (2018). *Toward a Blue Economy: A Pathway for Bangladesh's Sustainable Growth*. Washington: The World Bank Group.
7. Potts, J., Wilkings, A., Lynch, M., & McFatridge, S. (2016). *State of Sustainability Initiatives Review: Standards and the Blue Economy*. Manitoba, Canada: International Institute for Sustainable Development (IISD).
8. Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the blue economy. *Maritime affairs: Journal of the national maritime foundation of India*, 12(1), pp. 58-64.
9. Spalding, M. J. (2016). The new blue economy: the future of sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 2(2), pp. 8-28.
10. Techera, E. J., & Winter, G. (2019). The science, social science and governance of marine extremes. Dans E. J. Techera, & G. Winter, *Marine Extremes: Ocean Safety, Marine Health and the Blue Economy* (pp. 10-27). Abingdon, United kingdom: Routledge.
11. UN, Division for Sustainable Development Goals. (2014). *Blue Economy Concept Paper*. Retrieved 04 19, 2021, from <https://sdgs.un.org/>:

<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>

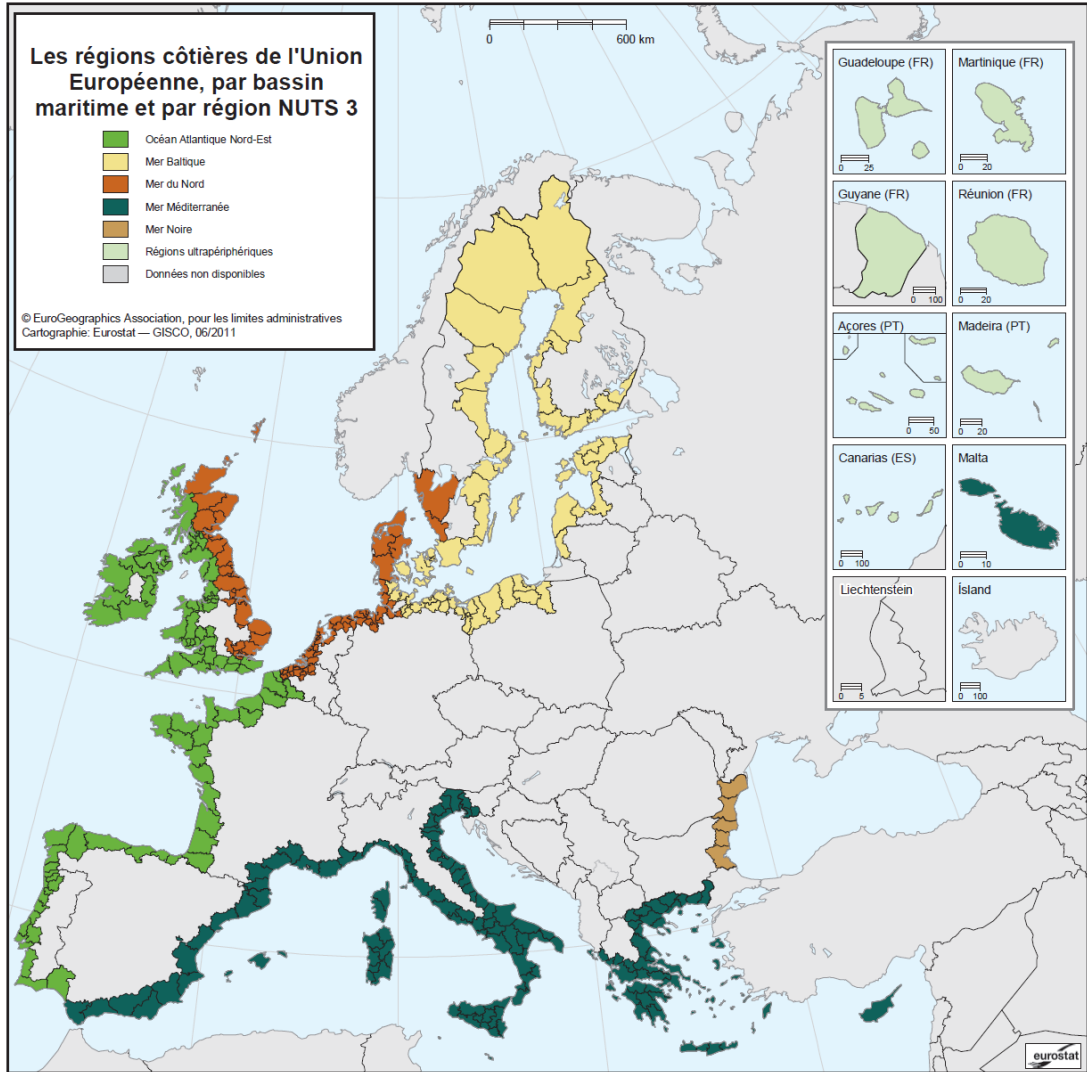
12. World Bank. (2020). *PROBLUE: 2020 ANNUAL REPORT*. Washington, United States of America: World Bank.

13. World Bank. (2017, 6 6). *What is the Blue Economy?* Consulté le 04 19, 2021, sur www.worldbank.org:
<https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>

14. سفيان جبران، وإيمان قلال. (2018). دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستدامة البيئية والاقتصادية في دول المتوسط. *مجلة تحولات* ، 1 (2)، الصفحات 150-164.

6. ملاحق:

الملحق 1: المناطق الساحلية والأحواض البحرية في منطقة الاتحاد الأوروبي.



Source: (Eurostat, 2012).