

المصدر: المفوضية الأوروبية (2021-11-23)

العدد: 655

بتاريخ: 24 نوفمبر 2021

تقرير الاقتصاد الأزرق الأوروبي 2021

القطاعات الصاعدة تقوم بتجهيز الاقتصاد الأزرق لتولى دور رئيسي في التحول الأخضر للاتحاد الأوروبي



أصدرت مفوضية الاتحاد الأوروبي الإصدار الرابع من "تقرير الاقتصاد الأزرق الأوروبي" والذي يلقي نظرة عامة على أداء القطاعات الاقتصادية لدول الاتحاد الأوروبي الـ 27 المتعلقة بالمحيطات والبيئة الساحلية.

[رابط الخبر](#)

الرأي

● لا يعلم الكثيرون أن هناك عدة ألوان للاقتصاد هي: الأبيض، الأسود، الرمادي، الأحمر، البني، الأخضر والأزرق وقد ألمح البعض إلى ثلاثة ألوان أخرى¹ هي الفضي، البنفسجي والأصفر. ويرتبط كل لون بمفهوم اقتصادي معين يكون محل اهتمام من قبل المؤسسات الدولية أو الاقتصاديين أو غيرهم. وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد مفهوم علمي دقيق لكل لون. وفيما يلي عرض موجز لما يشير إليه كل لون بشكل عام:

- يشير مصطلح **الاقتصاد الأبيض**² إلى جميع القطاعات التي تتضمن إنتاج وبحث وتسويق وتوزيع السلع والخدمات الصحية، الأبحاث الجامعية وأنشطة التعليم، المناطق الصناعية والتكنولوجية والشركات الناشئة. بينما يشير **الاقتصاد الأسود** و**الاقتصاد الرمادي**³ إلى الأنشطة التي تتم بشكل غير رسمي ومنها ما هو قانوني وما هو غير قانوني أما **الاقتصاد الأحمر**⁴ فيشير إلى الاقتصاد المركزي الذي تسيطر عليه الحكومات المركزية، كما يشير **الاقتصاد البني**⁵ إلى الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد على الوقود الأحفوري كمصدر للطاقة مثل الفحم، النفط والغاز. ويعرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة **الاقتصاد الأخضر**⁶ بأنه الاقتصاد الذي

¹ الألوان الثلاثة المستحدثة التي تم اقتراحها من قبل بعض العلماء هي:

- الاقتصاد الفضي، ويشير إلى الأنشطة المرتبطة باحتياجات كبار السن من السكان.
- الاقتصاد البنفسجي (الأرجواني)، ويشير إلى مراعاة الجوانب الثقافية في الاقتصاد.
- الاقتصاد الأصفر، وهو الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الطاقة الشمسية وكيفية الاستفادة منها لتحقيق التنمية المستدامة.

² <https://tendercapital.com/en/what-is-the-white-economy-and-how-much-is-it-worth/>

³ <https://www.oecd.org/tax/crime/shining-light-on-the-shadow-economy-opportunities-and-threats.pdf>

⁴ <https://www.jordantimes.com/opinion/jawad-anani/seven-colours-economy>

⁵ <https://thegreenmarketoracle.com/2013/10/04/environmental-implications-of-three/>

⁶ برنامج الأمم المتحدة للبيئة (2011)، "نحو اقتصاد أخضر: مسارات إلى التنمية المستدامة والقضاء على الفقر - مرجع لوضعي السياسات"، الأمم المتحدة.

ينتج عنه تحسن في رفاهية الإنسان والمساواة الاجتماعية في حين يقلل بصورة ملحوظة من المخاطر البيئية وندرة الموارد الإيكولوجية.

- **الاقتصاد الأزرق**، وهو موضوع الخبر، فيقصد به: الاقتصاد الذي يتضمن كافة الأنشطة المرتبطة بالبحار والمحيطات والشواطئ، ويضم مجموعتين أساسيتين من الأنشطة هما: مجموعة الأنشطة البحرية (marine-based activities) وتشمل الأنشطة التي تتم في المحيطات والبحار والمناطق الساحلية، مثل الموارد البحرية الحية (مصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية)، والمعادن البحرية، والطاقة البحرية المتجددة، وتحلية المياه، والنقل البحري، والسياحة الساحلية. أما المجموعة الثانية فتشمل الأنشطة المتعلقة بالبحار (marine-related activities)، وهي الأنشطة التي تستخدم المنتجات و/ أو تنتج منتجات وخدمات من المحيط أو الأنشطة البحرية مثل معالجة المأكولات البحرية، والتكنولوجيا الحيوية، وبناء السفن وإصلاحها، وأنشطة الموانئ، والتكنولوجيا والمعدات، والخدمات الرقمية، إلخ.

● توفر هذه القطاعات إمكانات كبيرة للنمو الاقتصادي المستدام وكذلك لخلق فرص العمل، وقد قدرت منظمة الأمم المتحدة مبيعات خدمات المحيطات ما بين 3 إلى 6 تريليون دولار وذلك يشمل التوظيف وخدمات نظام البيئة التي تقدمها المحيطات والخدمات الثقافية كما تسهم بحوالي 260 مليون وظيفة في الاقتصاد العالمي⁷، ويتوقع أن تتضاعف مساهمتها بحلول عام 2030. وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي ساهم الاقتصاد الأزرق في خلق وظائف مباشرة لما يقرب من 4.5 مليون شخص وتحقيق مبيعات تقدر بنحو 650 مليار يورو وقيمة مضافة إجمالية تقدر بنحو 176 مليار يورو.

● في إطار اهتمام الاتحاد الأوروبي بالفرص التي يتيحها الاقتصاد الأزرق، يقوم الاتحاد بإصدار تقرير سنوي منذ عام 2018، يقوم من خلاله بتحليل التطورات في الأنشطة التي يتضمنها الاقتصاد الأزرق في الاتحاد الأوروبي مع استطلاع الفرص المتاحة ورصد أهم التحديات التي تواجه هذه الأنشطة.

● اهتم التقرير الأخير الصادر في 2021 بتحليل تأثير جائحة كوفيد-19 (COVID-19) على هذه الأنشطة داخل الاتحاد الأوروبي؛ حيث تشير البيانات التاريخية للفترة 2000-2018 إلى حدوث تدهور في خدمات النظم الأيكولوجية الساحلية. كما أشارت البيانات إلى العديد من التحديات منها حماية المناطق الساحلية المعرضة للخطر من جميع الأحداث السلبية المحتملة بالإضافة إلى ارتفاع مستوى سطح البحر مما يعمل على تفاقم مخاطر الفيضانات الساحلية وغيرها. كما أكد التقرير ضرورة وضع استراتيجيات لمواجهة هذه التحديات والحد من مخاطرها؛ فبرغم أن الأساليب التقليدية مثل وضع الجدران الصلبة وحواجز الأمواج لا تزال فعالة، إلا أنها ذات تكاليف عالية وتشيد مرتفع وبالتالي فهي تميل إلى زيادة التآكل ومن ثم خفض مستوى خدمات النظام البيئي الساحلي، بينما تضمنت الأساليب غير التقليدية الحلول القائمة على الطبيعة والتي تشمل مجموعة متنوعة من التدخلات البشرية الخاصة بالموقع مثل تغذية الشواطئ وغيرها، ولكن في ظل ارتفاع منسوب مياه البحار من المحتمل أن يكون من الضروري وجود نوع من الحاجز الوقائي الصلب وبالتالي يمكن الاستفادة من نقاط القوة وتقليل نقاط الضعف في كلا النهجين.

● أما بالنسبة للحالة المصرية، فإن العديد من الأنشطة التي تدرج تحت مفهوم الاقتصاد الأزرق تعد أنشطة رئيسية في الاقتصاد المصري، ومن أهمها على سبيل المثال النقل البحري، الموانئ، السياحة الساحلية وغيرها. ويتطلب تقييم هذه الأنشطة دراسات

منفصلة، متكاملة وتفصيلية. وفيما يلي يتم إلقاء الضوء بشيء من التفصيل على نشاط النقل البحري كأحد الأنشطة التي تتضمن فرصا واعدة لمصر خاصة وأنه العمود الفقري للتجارة الدولية وقد سبق أن تناوله المركز بمزيد من التفاصيل⁸.

- تمتلك مصر 48 ميناء منها 15 ميناء تجاري، تتنوع طاقتها التصميمية من حيث المساحة، الطاقة القصوى، الأرصفة وأرصفة الحاويات، وقد بلغ حجم تداول البضائع في تلك الموانئ ما يقرب من 156 مليون طن في عام 2020 بنسبة تراجع 7% مقارنة بعام 2019، كما بلغ حجم الحاويات المتداولة في نفس العام قرابة 7.24 مليون حاوية.
- وبالرغم من طبيعة القطاع المتميز الذي تتمتع به مصر وطول سواحلها البحرية (تمثل 0.36% من إجمالي السواحل عالميا) وكذلك الجهود المبذولة من قبل الدولة خلال السنوات الأخيرة لتطوير الموانئ ومنظومة النقل البحري، إلا أن تنافسيتها وجاذبيتها للاستثمارات لا تزال أقل من العديد من الدول المجاورة التي لا تمتلك نفس المقومات؛ فقد جاءت الموانئ المصرية في ترتيب متأخر في قائمة أهم 100 ميناء حاويات عالميا، كذلك أظهرت بيانات الأونكتاد لعام 2020 ارتفاع متوسط الوقت المستغرق لكافة أنواع السفن في الموانئ المصرية حيث بلغ 1.47 يوم مقارنة بالمتوسط العالمي 0.99 يوما، بينما بلغ على سبيل المثال في دول كغينيا وقبرص والمغرب حوالي 0.32، 0.66، 1.02 على الترتيب، ومنه يتضح أنه ما زال هناك احتياج لتخفيض زمن وجود السفن بالموانئ خاصة في سفن الصب الجاف والتي تستغرق حاليا 4.1 يوما أي ضعف المتوسط العالمي تقريبا لتلك السفن.

● يواجه القطاع العديد من التحديات خاصة في الجانب المؤسسي ومنها على سبيل المثال: تعدد الجهات الحاكمة للمنظومة وبالتالي اختلاف الأطر التنظيمية للعمل في كل ميناء، تعدد التشريعات والقوانين والقرارات المنظمة للنقل البحري والاستثمار في المجالات المرتبطة به، وتأخر إصدار المخطط العام للموانئ المصرية حتى يمكن تحديد المشروعات التي يحتاجها كل ميناء بما يضمن التكامل بين الموانئ المصرية وعدم التنافس بين الموانئ على نفس المشروعات.

● لذا من الضروري تبني الدولة لفكر استراتيجي واضح ومعلن لتطوير الأسطول البحري المصري، حيث إن ديناميكية منظومة النقل البحري وارتباطها بالتطورات في المنظومة العالمية وأداء الدول الأخرى ومنهجايتها في التطوير يفرض على صانعي السياسات مراعاة هذه المتغيرات عند تطوير المنظومة الوطنية لأنها ليست بمعزل عن المتغيرات السابقة، فغياب هذا الفكر وضعف الحوكمة يقلل من جاذبية الاستثمار الخاص في كافة مجالات التطوير ويحد من فرص التمويل المناسبة.

جدير بالذكر أن:

المركز المصري للدراسات الاقتصادية أصدر تقريراً مفصلاً حول قطاع النقل والنقل البحري وتأثره بأزمة كورونا موضحاً أوجه الضعف المؤسسي بالقطاع واقترحات الحلول وذلك بتاريخ 4 أغسطس 2020، ويمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط التالي.

http://www.eces.org.eg/cms/NewsUploads/Pdf/2020_12_7-

[9_25_39Views%20On%20News%20\(Views%20On%20The%20Crisis\)%20-%20Edition%202019%20Transportation%20Sector.pdf](http://www.eces.org.eg/cms/NewsUploads/Pdf/2020_12_7-9_25_39Views%20On%20News%20(Views%20On%20The%20Crisis)%20-%20Edition%202019%20Transportation%20Sector.pdf)

تنبيه هام:

أعد هذا التقرير لأغراض التوزيع للمركز المصري للدراسات الاقتصادية ولا يجوز نشره أو توزيعه دون موافقة كتابية من إدارة المركز، ولا تعد أي من البيانات أو التحليلات أو المعلومات الواردة بهذا التقرير توصية، كما أن ما ورد بالتقرير ليس اعتماداً للجديوى التجارية للنشاط موضوع التقرير ولا لقدرته على تحقيق نتائج معينة، وقد تم إعداد هذه البيانات والتحليلات بناء على وجهة نظر المركز والتي اعتمدت على معلومات وبيانات تم الحصول عليها من مصادر نعتقد بصحتها وأمانتها وفي اعتقادنا فإن المعلومات والنتائج الواردة تعتبر صحيحة وعادلة في وقت إعدادها، كما أن هذه البيانات لا يعتد بها كأساس لاتخاذ أي قرار استثماري والمركز غير مسئول عن أي تبعات قانونية أو استثمارية نتيجة استخدام المعلومات الواردة، ونؤكد أن أي أخطاء قد تكون وردت عند إعداد هذه البيانات هي من قبيل المصادفة وغير مقصودة.

© ECES 2021 المركز المصري للدراسات الاقتصادية
جميع الحقوق محفوظة.

