تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

Mediterranean cooperation on shipping development after covid-19 pandemic

سهيلة زنداغي¹

¹ جامعة أوبكر بلقايد (الجزائر)، sou.zendagui@outlook.fr

تاريخ الإرسال: 31-01-2024 تاريخ القبول: 26-06-2024 تاريخ النشر: 30-06-2024

ملخص:

يلعب حوض البحر الأبيض المتوسط دورا هاما في التجارة البحرية منذ الأزل و لا يزال كذلك ، تعاقبت عليه شتى الحضارات و الأمم ، سمي بمركز العالم كونه الأيمن و الأسرع تنقلا ، لكنه عرف عدّة صراعات و تصاعدت حوله الأزمات السياسية و الإقتصادية و البيئية ، أثرت على قطاع النقل فيه فكان ذلك سببا لتكاثف جهود الدول المتوسطية للقضاء على هاته الأزمات و لدعم دوره الفعّال أثناء و بعد فترة كورونا.

استخدم في البحث المنهج التاريخي و الوصفي، تم عرض التطورات التاريخية التي مرّ بها الحوض و تم تحليل مختلف الإتفاقيات الإقليمية المتوسطية المتعلقة بالنقل البحري ، مع عرض لموقف الجزائر منها . طرحت هذه الجهود العديد من الانشغالات التي تعيق حركة النقل البحري في حوض المتوسط والتي يمكن تجاوزها كما توصلت الى العديد من نقاط التوافق و الحلول .

الكلمات المفتاحية: البحر المتوسط ، النقل البحري ، كوفيد_19 ، الجهود المتوسطية.

Abstract:

The Mediterranean basin has played an important role in maritime trade ever since and remains so he was succeeded by various civilizations and nations , named as the world's safest and fastest moving , but he has know several conflicts and escalated political , economic and environmental crises , this was a reason for the Mediterranean countries intensified efforts to eliminate these crises and to support their effective role during the post – coronavirus period.

using the historical and descriptive approach , the historical developments of the basin were presented and the various Mediterranean regional conventions on maritime transport were analysed , with a presentation of Algeria's position thereon.

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

These efforts have raised many concerns that impede shipping traffic in the Mediterranean that can be overcome and have reached many compatibility points and solutions .

Keywords : Mediterranean ; maritime transport; covid-19; mediterranean efforts.

المؤلف المرسل: د.زندافي سهيلة، الإيميل: sou.zendagui@outlook.fr

1. مقدمة:

شكّل البحر الأبيض المتوسط لقرون طويلة مركزا للعالم وكان البحر الوحيد تقريبا المزدهر تجاريا واستراتيجيا لأنه كان الأسرع والأمن تنقلا، سهّل على السفن نقل الحبوب والبضائع وكفل حمايتها من العفن الذي قد يلحق بها جرّاء نقلها عبر البرّ لثلاثة أشهر أو أكثر (مروان، 2018، صفحة 2)، ما جعل المؤرخون وعلماء الاجتماع يسمّونه "مركز العالم".

كان ولا يزال مركزا لممر نسبة معتبرة من السفن ومن حاملات النفط كونه من أبرز الممرّات المائية التي مرّت عبره أهمّ طرق التجارة الدولية، هو محصور بين قارات العالم القديم الثلاث: من إفريقيا: مصر، ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب.

من آسيا: تركيا، سوريا، لبنان، فلسطين.

من أوروبا: إيطاليا، اليونان، فرنسا، إسبانيا، ، موناكو، كرواتيا ، سلوفينيا، البوسنة والهرسك، الجبل الأسود، ألبانيا، توجد الدولتان الجزيرتان: قبرص ومالطا، كما يمكن إضافة الدولتين الأردن والبرتغال إلى دول البحر المتوسط نظرا لعوامل سياسية أو اقتصادية أو تاريخية ربطتها بهذه الدول. (كاتب، خلفيات الشراكة الأوروبية المتوسطية، 2013، صفحة 44)

تبلغ مساحته 2,5 مليون كم².

د. سهيلة زنداقي

كانت منطقة البحر الأبيض المتوسط محور تنازع بين الدول والأمم التي تبغي السيطرة على العالم، ما يفسر التنوع العرقي، اللغوي، الديني، الثقافي و الحضاري الهائل لحوض المتوسط. (عطية، 2020، صفحة 01)

إذ اعتبرت مضائق جبل طارق، الدردنيل والفسفور، ممرات بارزة للجيوش ولحملات الهجرة عبر العالم. قامت حوله حضارات بشرية عريقة تزعمت العالم قرونا طويلة مثل الحضارة البابلية والآشورية، المصرية، الإغريقية، الفارسية، الرومانية، الإسلامية والحضارة الغربية القائدة اليوم. غير أنه أصبح يعرف الكثير من الصراعات ويتعرض للكثير من الأزمات منها تلك المرتبطة بالتلوث البيئي عن خطوط نقل النفط والغاز بحرا، ومنها ما يخص الهجرة غير الشرعية، وأخرى متعلقة بسعي كل القوى الكبرى لحيازة مكانة إستراتيجية في البحر الأبيض المتوسط إما بإقامة مركز تنصت للتجسس أو مركز مراقبة فضائية أو قاعدة عسكرية، كمثل على ذلك تركيا، روسيا وإيران.

رغم ذلك كثيرا ما يصعب تحقيق التوافق بين الدول وسط التضاربات في المصالح، إذ نجد دول ترتقي مكانة على ضفافه وتنهار أخرى، فالصهاينة شقوا معبرا تفضيليا عبر أوروبا ومرافئها، وتركيا التي أصبحت قطبا صناعيا عالميا مع توسع تجارتها.

هذا التحول الذي تعرض له البحر الأبيض المتوسط من كونه كان بحرا يعزز التبادل التجاري والتفاعل الحضاري إلى بحر هرم أنهكته المشاكل والقيود، كان سببا في تكاثف جهود الدول المتوسطية للقضاء عليها ولإعادة الاعتبار لمكانته ودوره العميق في تطور التجارة الدولية، خاصة بعد حلول جائحة كورونا.

- فقيما تمثلت هذه الجهود وهل ساهمت الجزائر فيها؟

2. وضعية النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط:

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

يعدّ البحر الأبيض المتوسط محور تجارة وتبادل وسط الحضارات التي ساهمت في ذلك، فأخذت الدول مواقعها على الجهة الجنوبية للبحر من بحر العرب إلى باب المنذب إلى البحر الأحمر إلى قناة السويس عبر الحروب، و لا يتوقف الأمر على اعتباره موردا طبيعيا، إذ أنّ التموقع فيه وخاصة في شرقه لا زال يشكل أرقا إستراتيجيا ومجالا لصراعات ، لكن تجارة اليوم هي تبادل للبضائع والخدمات وسط خطوط لشبكات المعلومات .

1.2. أهمية البحر الأبيض المتوسط في مجال النقل قديما وحديثا:

للبحر الأبيض المتوسط موقع جغرافي متميّز، بشكله الفريد ، يخلق وسائل لربط الشعوب التي تعيش حوله، يبدو كما لو كان بحرا مغلقا، كما أنه يوفّر طرق النقل الرئيسية بين الشرق والغرب (ساجلامر، 2019، صفحة 2) .

1.1.2. الأهمية التجارية للبحر الأبيض المتوسط قديما:

كان للحوض أهمية كبيرة في الحضارات القديمة (فلاح، 2001، صفحة 41)، لذا تشعبت نظرتهم وأطلقت عليه عدّة تسميات، سمّوه المصريون القدامى بالبحر الأخضر ودعته التوراة ببحر الفلسطينيين، في حين أشار الإغريق إلى أنّه بحر ما قبل أعمدة هرقل (جبل طارق)، وعندما حلّت حضارة الرومان أدخلوا كل شعوب الأراضي المحيطة به ضمن حضارتهم، وأطلقوا عليه تسمية "بحرنا نحن" أي البحر الداخلي، ثمّ سماه الأتراك البحر الأبيض على أساس أنّ اللون الأبيض يرمز إلى الغرب وانتهت تسميته غربا في القرن التاسع عشر بالبحر المتوسط، أي بحر وسط العوالم (mediterraneus) وسط الأرض، كما دعاه اليهود بالبحر الأخضر الكبير، ثمّ ليتمّ التوافق على تسميته عربيا بالبحر الأبيض المتوسط.

هاته الأهمية التاريخية والحضارية كشفت وعزّزت دور النقل فيه، وسهّلت التجارة بين الشعوب المطلّة عليه . إنّ حضارات العصور القديمة في المتوسط هي الحضارة الإغريقية والفينيقية. عندما أسّس أغسطس الإمبراطورية الرومانية بدأ الرومان بتسمية البحر المتوسط بـ: *Mase Mastrum*، غير أنّ روما انحارت

د. سهيلة زنداقي

وكان الشرق تحت هيمنة الإمبراطورية البيزنطية، لكن القوة الإسلامية في الشرق كانت صاعدة في أعظم توسع لها في التاريخ بعدما سيطرت على ثلاثة أرباع منطقة البحر الأبيض المتوسط. (لعرباوي، 2021، صفحة 24)

انتظمت أوروبا في أواخر العصور الوسطى ، ومّرت طرق التجارة الرئيسية من الشرق عبر الإمبراطورية البيزنطية أو الأراضي العربية ومنها إلى موانئ جنوة وبيزا والبندقية، حيث استوردت السلع الكمالية من بلاد الشام (مثل التوابل، الأصباغ، الحرير...) وبيعت في إيطاليا ثمّ في جميع أنحاء أوروبا، اتسعت لاحقا لتصل موانئ بحر البلطيق وشمال أوروبا مما خلق شبكة اقتصادية أوروبية كانت الأولى منذ القرن الرابع الميلادي.

في الشرق استمر نمو العثمانيين وبانضمام الجزائر إلى أساطيلهم أصبح لها اليد الطولى في المتوسط واندلعت المعارك، ضربت الأساطيل الفرنسية، الإنجليزية، الهولندية السواحل الجنوبية للمتوسط في الجزائر وتونس وهوجمت السفن التجارية على يد بحارة شمال إفريقيا ، لكن بحلول القرن 19 أصبحت القوى البحرية الإسبانية، الإنجليزية، الفرنسية تبهر مقابل جزية.

بعد استقلال أمريكا عن بريطانيا، أخرجت هذه الأخيرة السفن الأمريكية من حماية أسطولها ، هاجم وأسر الجزائريون سفنا أمريكية في عام 1785، فتكاتفت الولايات المتحدة الأمريكية مع الدول الغربية في عام 1815 ووجهت حملات عسكرية لكسر القوى التي هاجمتها، وصل الأسطول الأمريكي شواطئ الجزائر مجبرا الباي على التفاوض، وكان الإحتلال الفرنسي للجزائر سببا في انهاء سيطرة البحارة المسلمين على المتوسط ، أثر هذا التطور في المحيط على النقل البحري في حوض المتوسط بأكمله، وساهم في اختصار الطريق التجاري عن كل رحلة تجارية تأتي من الشرق عبر المنطقة و عن المرور حول إفريقيا للوصول إلى موانئ المحيط الأطلسي لأوروبا الغربية لاستيراد السلع.

2.1.2. الأهمية التجارية الحديثة للبحر الأبيض المتوسط:

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

ظل البحر الأبيض المتوسط بتطور العديد من المجتمعات الحديثة المرتبطة به مركزا للعالم (الجوهري، 1984، صفحة 60). إذ مع تطوّر طرق التجارة الجديدة اشتركت المنطقة مع منافذ أخرى ، فكان هناك تحوّل من الجنوب إلى الشمال و من الشرق إلى الغرب في تطور العديد من المعارف: الفلسفة الحديثة، التكنولوجيا ، العلم و الفن ، يرجع الفضل في ذلك للجامعات التي يعود أقدمها إلى بلدان منطقة المتوسط، يمثّل حوض المتوسط العنصر الموحد لمركز تاريخ العالم بالنسبة لثلاثة أرباع الكرة الأرضية.

لعب دورا هاما في اقتصاد الدول الساحلية وأصبح محرّكا أساسيا في اقتصاد دول المنطقة. إلى جانب موقعه الجغرافي وأهميته الجيوسياسية فإنه يحتوي كذلك على ثروات إستراتيجية تعدّ حيوية بالنسبة لاقتصاد الدول الغربية الصناعية، تتمثل هذه الثروات في النفط والغاز اللذين تزخر بهما منطقة المغرب العربي إلى جانب دول الخليج العربي (العراق، دول مجلس التعاون الخليجي) وكذا منطقة بحر قزوين (إيران، أذربيجان، تركمنستان، كزخستان)، هنا يبرز دور البحر الأبيض المتوسط كمعبر رئيسي للسفن وحاملات النفط إلى دول العالم مروراً عبر قناة السويس ومضيق جبل طارق، كونه قناة وصل بين المحيطات العالمية الثلاثة: الأطلسي، الهندي، الهادي، لذا يعدّ بمثابة "الشريان الحيوي للتجارة العالمية".

بعد اكتشاف النفط في السنوات الأولى من القرن 20 تدافعت القوى الكبرى الشمالية نحو التنقيب عن النفط واحتكار نقله وتسويقه على حساب مصالح الدول المعنية وشعوبها بحجّة أنّها تتحكم في 90% من الإنتاج العالمي وزادت تجارة المواد الغذائية والخدماتية باتجاه الضفة الجنوبية منه (الدول العربية، تركيا)، إضافة إلى الملاحية بين المحيطين الأطلسي والهندي.

قدّر في ثمانينات القرن 20 أنّ الحوض المتوسط ينقل يوميا عبر مياهه حوالي 4 مليون طن، كما يقدر عدد السفن المارة فيه يوميا والتي تزيد حمولتها على 100 مليون طن بنحو 2500 سفينة تجارية وحوالي 500 سفينة صيد، زيادة على الحركة الملاحية بين شواطئه الشمالية والجنوبية.

د. سهيلة زنداڤي

حاليا يعدّ الحوض أضخم مركز لتحميل وتفريغ ونقل المنتجات النفطية ، إذ بسبب جواره لمنطقة الشرق الأوسط تمر حوله كل يوم من 250 إلى 300 ناقلة نפט بمعدل 40% من حاملات النفط التي تصدّر أكثر من 70% من النفط والغاز العالمي في حدود 370000.000 طن من النفط سنويا بأكثر من 20% من المجموع العالمي.

كان الحوض ولا يزال طريقا بحريا وتجاريا مهمّا لآلاف السفن إلى اليوم، شهد عنه بأنّه أحد أكثر بحار العالم ازدحاما نتيجة لحركة التجارة فيه ، إذ يوجد به 87 ميناء بأحجام ومزايا مختلفة لخدمة للأسواق المحلية والإقليمية الدولية (صبري، 2020، صفحة 08)، تبحر فيه أكثر من 30% من المجموع العالمي للسفن ما يقارب 220.000 سفينة تجارية ، لديها قدرة على استيعاب أكثر من 100 طن من الحمولة تمرّ عبر البحر الأبيض المتوسط بمعدّل ثلث الشحن التجارية الكلي في العالم ، بالرغم من تطور وسائل النقل وازدهارها في كل أنحاء المعمورة من الأمريكيتين: آسيا وأستراليا.

يتلاءم المناخ المتوسطي مع ممارسة الأنشطة التجارية نظرا لحرارته المعتدلة وفصوله المتوازنة ومعدّلات أمطاره المتوسطة.

2.2. الأزمات التي اعترضت مجال النقل:

رغم تزايد أهمية البحر الأبيض المتوسط تجاريا وفي مجال النقل، لكن في المقابل هو يعيش أزمات بيئية ومشاكل ضعف هياكل موانئه ، أصبح بيئيا في غاية التلوث ، كما شاعت مآسي غرق قوارب الهجرة بين شواطئه.

إنّ هذه الانشغالات تؤثر لا محالة على دور وهوية حوض البحر الأبيض المتوسط في مجال النقل وتثقل كاهله خاصة بتزامنه مع وباء كورونا.

1.2.2. الأزمات البيئية:

إنّ النمو الكبير في أنشطة النقل البحري في البحر المتوسط سبّب تلوثا في البيئة البحرية، كونه يشكل 07% من المياه السطحية العالمية. (حوض البحر الأبيض المتوسط يجف، 2019، صفحة 01)

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير التقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

يعاني المتوسط من التلوث الناتج عن مرور حاملات النفط و الناجم عن أنشطة الشحن ، إذ يتم تفريغ في كل عام ما بين 100.000 إلى 150.000 طن من النفط الخام عمدا في البحر، بنسبة 17% من تلوث النفط البحري عالميا تصل الى 200 ألف طن من المحروقات تفرغها السفن الضخمة في شواطئ المتوسط كل سنة ، كما تحدث حوادث التسرب النفطي كثيرا بمتوسط 10 مرات سنويا.

أشارت دراسة أنجزت عام 2015 أنّ الحوض يعاني أيضا من المخلفات البحرية، إذ يحتوي على أكثر من 250 مليار قطعة بلاستيكية تتجاوزها الأمواج والتيارات البحرية و الكثير منها يرسو في أعماقه، ذلك ما يشكل خطرا حقيقيا على البيئة البحرية لشدة تلوث البلاستيك للطبيعة وللترات الطويلة التي يقضيها عليها والتي تتراوح ما بين 400 إلى 1000 سنة.

إلى جانب ذلك ترتفع درجة حرارة البحر الأبيض المتوسط بنسبة 20% أسرع من بقية العالم أي من المعدل العالمي بزيادة تصل إلى 1,5 درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الصناعة. كما تمّ رصد تغيير في درجة حرارة الحوض إذ أصبح أحد النقاط الساخنة لأزمة التغير المناخي العالمية بارتفاع من 0.05 إلى 0.1 درجة مئوية في أعماق البحار ، وتمّ التحذير من أنّ نحو 500 مليون نسمة من 03 قارات مطلة على هذا البحر معرّضون لخطر الجفاف ونقص المياه العذبة والغذاء إذا لم يتمّ اتخاذ أي إجراء في هذا الشأن.

قد يسبّب ذلك حلول مناخ صحراوي في جميع أنحاء البحر الأبيض المتوسط بحلول نهاية القرن حسب لفينت كورماز، رئيس مركز التغير المناخي، ودراسات العلوم السياسية في جامعة بوغازيتش بمدينة إسطنبول، فضلا عن ذلك سيتحوّل ساحله إلى أرض قاحلة بسبب الحرائق الهائلة التي اجتاحت أجزاء من اليونان، تركيا، إيطاليا، الجزائر، تونس، أدت إلى حصول خسائر بشرية وحيوانية ونباتية وجفاف الغابات ما ساهم في جعلها أكثر عرضة للحرائق، كما كان له انعكاس على تديّي معدّلات هطول الأمطار وعلى تدمير الإنتاج الغذائي.

د. سهيلة زنداقي

أعاد مهتمّون بالبيئة السبب إلى أنّ حرائق الغابات هذه ليست بسبب التغيرات في المناخ فحسب، بل كذلك تراكم كميات كبيرة من النفايات، وتغير أوجه استخدام الأراضي والتنمية، الأمران يحدثان في الوقت نفسه (بورزودرغاهي، 2021، صفحة 01).

إنّ تغير المناخ يتسبّب في مشاكل لمجتمعات البحر الأبيض المتوسط واقتصاداتها ما يؤثر سلبا على الأمن الغذائي والمائي والاستقرار الإقليمي.

2.2.2. الأزمات السياسية:

أضحى البحر الأبيض المتوسط جغرافيا حدّا فاصلا يقسّم عالمين و لكن بتفاوتات إقتصادية وإجتماعية هائلة ، تفاقمت أزمات النفط و الغاز بين الدول ، كتوقيف خط الغاز العربي الرابط مصرا بالأردن بسوريا بلبنان و الذي كان من الممكن أن يعدّ حلا لأزمة الكهرباء في لبنان و لأزمة الطاقة في سوريا إثر استيلاء الموارد النفطية السورية الضخمة جراء الأطماع المتنوعة ، وما يتم توقعه عن اكتشافات النفط و الغاز في مياه لبنان الإقليمية و التي يمكن أن تنقذ البلد من أزمته العميقة ، كما يتم رصد توقف خطوط نقل النفط من العراق أو من الخليج نحو المتوسط.

كذا الصراع بين تركيا واليونان حول التنقيب عن النفط والغاز في عرض البحر، الوقت الذي يبرم فيه اتفاقيات خلافية بين بعض الدول ذات الشواطئ المتاخمة حول تقاسم المصالح والثروات بالتزامن مع نزاعات قائمة حول ترسيم الحدود البحرية.

تعدّ هذه وتلك أسبابا لصراعات كبرى، إذ تغيّرت وجهة الصراعات، أصبحت البلدان العربية المتوسطية موضوعا لها رغم أنّها ليست هي الفاعلة بها .

أمّا الدول الأوروبية فتري أنّ منطقة البحر الأبيض المتوسط والجوار الجنوبي ترتبط أساسا بالنزاعات والهجرة فهم خائفون من هذا الزحف البشري غير القانوني نحوهم وضياع هويّتهم والفرع من أولئك المهاجرين اليائسين الذين فقدوا حياتهم في البحار أو ما سمّوه بـ "المقبرة الزرقاء".

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

إنّ الاختلافات الاقتصادية والاجتماعية هي التي أدت إلى تأجيج الصراعات المستمرة وضغوط الهجرة ، هذا ما يفسّر تطلّع الشباب والمتعلّمين إلى عبور البحر الأبيض المتوسط من أجل حياة أفضل وأكثر ازدهارا في أوروبا ، إذن يكون من مصلحة المجتمعات على كلا الضفتين العمل معا لمعالجة التناقضات والتوترات وتقليل هجرة العقول وتحقيق الهجرة المنظمة ؛ لكن في المقابل تحتاج المجتمعات المسنّة في أوروبا إلى الهجرة للحفاظ على ازدهارها، الى جانب دول الجنوب التي تعاني حتى هي من ضغوط الهجرة كدول عبور والبعض الآخر كبلد مقصد، فيجب التغلّب على ما يفرّق ضفتي حوض المتوسط بتحسين الظروف المعيشية و خلق فرص العمل بدخل فردي عادل و تحقيق تنمية إقتصادية و بشرية أكثر شمولاً للتمكّن من سدّ الفجوة بين الضفتين.

3. الحلول المقترحة لمشاكل النقل البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط

يتمّ حلّ الأزمات المذكورة والصعوبات بتظافر الجهود الدولية والإقليمية والبحث عن كيفية لجعل البحر الأبيض المتوسط مكانا للتقدّم المشترك ليعزز مكانته كشبكة بحرية، ويستدرك النقائص التي لحقت به بعد أزمة كوفيد – 19.

1.3. الحلول المتوسطة:

أثرت جائحة كورونا على كل القطاعات الاقتصادية بما فيها قطاع النقل المحرك الأساسي للتجارة العالمية، (حمد، 2022، صفحة 01) إذ انخفضت هذه الأخيرة بـ 21% بقيمة 3,716 تريليون دولار في 2020/09/23، غير أنّها ارتفعت بـ 10% خلال الربع الأول من 2021 مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي، كما حققت ارتفاعا بنسبة 4% مقارنة بالربع الرابع من 2020، هذا عن تجارة السلع، أمّا تجارة الخدمات فبقي القطاع متأثرا.

1.1.3. جهود الاتحاد من أجل المتوسط:

الاتحاد من أجل المتوسط هو منظمة حكومية دولية تضمّ 42 بلدا من حوض البحر المتوسط: 27

د. سهيلة زنداڤي

دولة من الاتحاد الأوروبي و 15 بلدا متوسطيا شريكا من شمال إفريقيا والشرق الأوسط. (حمزة، 2015، صفحة 227).

أنشئ في 2008 في قمة باريس من أجل المتوسط وفقا لمؤتمر برشلونة الذي انعقد في عام 1995 بهدف تعزيز الشراكة الأور ومتوسطية ، قدّمت هذه العملية كمرحلة جديدة من مراحل الشراكة الأورومتوسطية مع أعضاء جدد ، وفي مؤتمر وزراء خارجية الدول الأور ومتوسطية المنعقد في مرسيليا في نوفمبر 2008، قرّر الوزراء اختصار اسم العملية إلى صيغته الحالية: "الاتحاد من أجل المتوسط".

الإتحاد منتدى لمناقشة القضايا الإستراتيجية الإقليمية استنادا إلى مبادئ الإنتماء المشترك والمشاركة في اتخاذ القرارات والمسؤولية المشتركة بين ضفتي البحر المتوسط، يهدف الى زيادة التكامل بين الشمال والجنوب و بين بلدان الجنوب على حدّ سواء في منطقة البحر المتوسط تحقيقا للتنمية الإجتماعية والإقتصادية للبلدان و لضمان الإستقرار في المنطقة.

يرتكز الاتحاد على ركيزتين رئيسيتين هما : تعزيز التنمية البشرية وتشجيع التنمية المستدامة، تحقيقا لهذه الغاية هو يعمل على تحديد ومساندة مشاريع ومبادرات إقليمية، بمنحها ختم اعتماده بعد قرار بتوافق الآراء بين أعضائه. تركز هذه المشاريع والمبادرات على 06 قطاعات أنشطة بمقتضى التفويض الممنوح للاتحاد من الدول الأعضاء فيه، من بين هاته القطاعات: الطاقة والتدابير المناخية، النقل والتنمية الحضرية، هي تماشى مع ستة مشاريع محدّدة لتلبية الاحتياجات المعينة للمناطق الأور ومتوسطية منها:

- إزالة التلوث من البحر الأبيض المتوسط.

- تعزيز مشروع الطرق البحرية والبرية السريعة الذي يهدف إلى زيادة حركة السلع والأشخاص في عموم المنطقة الأور ومتوسطية و الإعتناء بموانئها وبناء الطرق السريعة والسكك الحديدية فيها، على وجه التحديد يشير إعلانا باريس ومرسيليا إلى إنشاء شبكة سكك حديدية وطرق برية عابرة للمغرب العربي تصل بين المغرب والجزائر وتونس.

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

عقد المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل في نوفمبر 2013، كما اشترك بمعية رابطة موانئ البحر المتوسط في ندوة عبر الأنترنت مع الشركاء القطاعيين الرئيسيين؛ منهم المنتدى الدولي للنقل (ITF) التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) والمعهد العالي في الاقتصاد البحري (ISEMAR)، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ (IAPH) و المفوضية الأوروبية بالإضافة إلى سلطات الموانئ من منطقة البحر الأبيض المتوسط ومناطق أخرى من جميع أنحاء العالم، كان ذلك بتاريخ 03 يونيو 2020 لتقييم آثار كوفيد - 19 على قطاع النقل البحري.

أظهرت الجائحة نقص كفاءة الموانئ و ضعف الشبكات البحرية وتأثر المناطق الداخلية في البحر الأبيض المتوسط بحالات الأزمات (موانئ المتوسط وسط عاصفة كوفيد-19، 2020، صفحة 20)، دعا الاتحاد من جانبه إلى ضرورة أن تركز الصناعة البحرية على بناء الاستدامة والمرونة و رصد برنامج لمواجهة الكوارث البيئية والأوبئة مثل كوفيد - 19، وتحسين الكفاءة والعمليات لضمان الاستمرارية والتنافسية على الصعيد العالمي؛ خلص الأمين العام للاتحاد من أجل المتوسط الى أنّ الصناعة البحرية تلعب دورا أساسيا في الاستجابة الطارئة قصيرة المدى للوباء من خلال تسهيل نقل السلع والمنتجات الحيوية وبالتالي الحفاظ على الوظائف والتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، وأنّ الاتحاد يشجّع الشركاء الإقليميين على تبادل الممارسات الجيدة في مرحلة ما بعد الجائحة من أجل ضمان التدفق المستمر للتجارة البحرية.

رأى رئيس رابطة موانئ البحر المتوسط والرئيس التنفيذي لميناء مرسيليا البحري وجوب تبني حلول مبتكرة جديدة وأكثر تكاملا في حوض المتوسط من أجل تحقيق التحوّل البيئي، من خلال تطوير الطرق السريعة للخدمات البحرية والانتقال الصناعي بما في ذلك نقل بعض الأنظمة الإنتاجية وإعادة توطينها بتحسين المهارات والمؤهلات للتعامل مع كل هذه التغيرات ؛ فضلا عن ذلك بيّن المدير العام للرابطة

د. سهيلة زنداقي

الدولية للموانئ والمرافئ أنّ الأزمة أثبتت تحلف العديد من الموانئ عن التجارة الإلكترونية ، فيجب أن يكون تسريع الرقمنة على رأس الأولويات في الفترة ما بعد كوفيد ؛ ودعا مدير مشروعات الموانئ والشحن بالمنتدى الدولي للنقل الحكومات إلى توظيف هذه الأزمة لجعل النقل البحري أكثر مرونة واستدامة .

دعى رئيس تنمية الموارد البشرية في شعبة التكنولوجيا واللوجستيات بالأونكتاد ، إلى دعم عمليات النقل بالخارج ، مع تعزيز الاتصال بالإنترنت.

كما أدخلت المفوضية الأوروبية العديد من تدابير قصيرة المدى للحفاظ على تدفقات الشحن وحماية الأطقم وتخفيف الضغوط المالية الحالية على المشغلين الاقتصاديين وضمان التنمية المستدامة لصناعة النقل البحري في الاتحاد الأوروبي خلال السنوات القادمة .

2.1.3. الجهود المتوسطة لحماية البيئة البحرية من التلوث:

اعتمدت "اتفاقية برشلونة" لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في 16/02/1976 في برشلونة ودخلت حيّز النفاذ في عام 1978 (كاتب، خلفيات الشراكة الأوروبية المتوسطية، 2013، صفحة 109) ، عدّلت في سنة 1995 وأعيد تسميتها باتفاقية "حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، دخلت هذه التعديلات حيّز النفاذ في عام 2004.

تشكّل هذه الاتفاقية (الهيئات، 2020، صفحة 03) وبروتوكولاتها السبعة المعتمدة في إطار خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الاتفاق البيئي المتعدّد الأطراف الإقليمي الرئيسي الملزم قانونا في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

تعمل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة منفردة أو على نحو مشترك، بكافة التدابير المناسبة على منع التلوث في منطقة البحر المتوسط و التخفيف منه ومكافحته للقضاء عليه و لحماية البيئة البحرية وصيانتها بغية المساهمة في التنمية المستدامة بطريقة منصفة.

تسهر على تنفيذ الاتفاقية هيئات:

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

- اجتماع الأطراف المتعاقدة هو الهيئة العليا لصنع القرار المنشأة بمقتضى اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، تجتمع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية كل سنتين لاستعراض تنفيذها واتخاذ القرارات.

- المكتب: يقدم التوجيهات بشأن تنفيذ برنامج العمل في الفترة الانتقالية ، مثلا لفترة السنتين 2022-2023 الأعضاء الستة كانوا من: تركيا، ليبيا، سلوفينيا، إسبانيا، تونس، البوسنة والهرسك.

- اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة: تضم ممثلين حكوميين، أطرافا فاعلة في المجال الاجتماعي والاقتصادي، أطرافا من السلطات المحلية، منظمات حكومية دولية ، منظمات غير حكومية، من الأوساط العلمية و البرلمانين.

أنشئت هذه اللجنة باعتبارها هيئة استشارية و بمثابة منتدى لتبادل الخبرات في اتفاقية برشلونة لمساعدة الأطراف المتعاقدة في جهودها المتعلقة بجعل القضايا البيئية جزءا من برامجها الاجتماعية-الاقتصادية وتعزيز سياسات التنمية المستدامة في منطقة وبلدان البحر الأبيض المتوسط.

اعتمدت الأطراف المتعاقدة الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة أول الأمر سنة 2005 و أخرى في سنة 2016 لتغطي الفترة 2016 – 2025.

- لجنة الامتثال: تعكس الالتزام الثابت للأطراف المتعاقدة بتطبيق الاتفاقية وبروتوكولاتها والامتثال لها. تتألف من 07 أعضاء، و 07 أعضاء مناوبين، ينتخبهم اجتماع الأطراف المتعاقدة مع مراعاة التمثيل الجغرافي العادل، ويكون لهم الخبرة ذات صلة بالاتفاقية في المجالات العلمية، التقنية، الاجتماعية، الاقتصادية، والقانونية .

يتّسم دور لجنة الامتثال لاتفاقية برشلونة بأهمية أكبر في مرحلة الحوكمة ما بعد أزمة كوفيد – 19 وذلك لضمان استمرار تنفيذ الأطراف المتعاقدة للإطار القانوني والسياسي لاتفاقية برشلونة التي ترعاها خطة عمل البحر الأبيض المتوسط .

د. سهيلة زنداقي

بيّنت الجائحة أنّ التكنولوجيا والأدوات الحديثة يمكنها أن تغيّر من وسائل العمل التقليدية مع المحافظة على نفس المستوى من الكفاءة ، فتّمّت الدعوة إلى مواصلة تشجيع هذه الأساليب بما في ذلك العمل عن بعد، والاستغناء عن الطباعة والحث على عقد الاجتماعات بالوسائل الافتراضية والاستمرار فيها حتى بعد انتهاء الأزمة (تحديث الادارة البيئية العالمية، 2020، صفحة 02) بما يتماشى مع عملية تحديث الإدارة البيئية العالمية التي يقودها برنامج البيئة للإستجابة الموحدة والجماعية للأزمات الدولية بما في ذلك الرصد البيئي والإعتماد على القدرات الوطنية بسبب القيود المفروضة على السفر والقيود على حركة التنقل في معظم بلدان البحر الأبيض المتوسط، على ذلك يجب تحديد طرق بديلة للعمل مع البلدان لضمان استمرار أنشطة برنامج العمل.

لذا يجب اغتنام الوضع الحالي - بعد أزمة كوفيد 19 - وجعله فرصة لتعزيز استخدام أساليب التعلّم الإلكتروني لبرنامج البيئة/خطة عمل البحر المتوسط.

كانت هناك جهود متوسطة للحفاظ على البيئة بالتقليل من التلوث وزيادة كفاءة الطاقة (بورال، 2021، صفحة 01) ، إذ بات التفكير حديثا العمل على ما يسمّى بالتحول الأخضر للاستفادة من موارد الشمس والرياح والمياه الوفيرة الموجودة في المنطقة ، و بناء نظام جديد للطاقة لا يعتمد على النفط والغاز ما يؤدي إلى انخفاض عمليات النقل بشأنه، بل يكون الاعتماد على الكهرباء الخضراء والهيدروجين ؛ فانعقد في هذا الشأن المنتدى الإقليمي للاتحاد من أجل المتوسط كان بتاريخ: "12/02/2021" ، وكذا الاجتماع الوزاري بين الاتحاد الأوروبي والحوار الجنوبي، غير أنّ التمثيل من الجنوبيين لم يكن بالعدد الهام ، بعضهم لم يحضر بسبب التدهور الصحي، وبعضهم حضر منتدى آخر هو المؤتمر الوزاري لمنتدى التعاون الصيني الإفريقي، يعد ذلك مؤشر على المنافسة العالمية الجارية.

2.3. الجهود الجزائرية:

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

الجزائر من الدول المتوسطية سيطر أسطولها البحري كثيرا على منافذ البحر الأبيض المتوسط فضلا عن ذلك تعدّ بوابة لقارة إفريقيا، فكان لها مساهمات في تطوير النقل البحري وتحقيق التنمية المستدامة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.

1.2.3. على المستوى المحلي:

اعتمدت الجزائر إستراتيجية وطنية شاملة لتطوير البنى التحتية الخاصة بالنقل وكذا التجهيزات والمركبات والموارد البشرية بهدف تحقيق التنمية الإقليمية (وزير النقل يشارك في أشغال مجموعة الحوار 5+5 للنقل، 2021)، حماية البيئة، ضمان فعالية شبكات النقل خفض مدّة وتكاليف النقل والرفع من مستوى السلامة، اعتماد النقل متعدّد الوسائط واستخدام السكك الحديدية بدلا من الطرق، مع إدخال الرقمنة بشكل واسع في جميع مجالات النقل كعامل عصرنه لترقية مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين. قد تمّ تجسيد هذه الإستراتيجية من خلال خطة العمل التي تندرج في إطار المخطط الوطني لهيئة الإقليم لآفاق 2030.

فيما يخص قطاع السكك الحديدية فقد شمل برنامج الاستثمار أيضا عملية تمديد شبكة السكك الحديدية وعصرنتها قصد تحسين خدماتها حيث يبلغ طول هذه الشبكة حاليا 4200 كم ليتّم تمديدها إلى 6500 كم على المدى القصير ومسافة 12500 كم على المدى المتوسط.

كما اهتم برنامج التنمية بالأسطول الجوّي من حيث البنى التحتية و المعدات ، تمتلك الجزائر حاليا 36 مطار مفتوح للملاحة الجوية العمومية ، تم تطويرها و تكييفها في السنوات الأخيرة وفقا للمعايير الدولية بهدف توفير الخدمات المطلوبة تحقيقا للازدهار الاقتصادي وحماية للبيئة.

أيضا على مستوى شبكة الطرقات يتمّ تنفيذ مشاريع هيكلية كبرى، كالطريق السيار شمال-جنوب الذي يبلغ طوله الإجمالي 9500 كم، يلتقي هذا الطريق بالطريق السيار شرق-غرب والموانئ التجارية، ليتّم ربطه كذلك بمشروع ميناء الوسط شرشال تسهيلا للعمليات التجارية.

د. سهيلة زنداقي

يمول مشروع الميناء بقرض طويل المدى من الصندوق الوطني للإستثمار و البنك الصيني "كريم

بنك"، أي التمويل مشترك جزائري -صيني.

يحتوي الميناء على 23 رصيفا (ميناء شرشال أكبر ميناء في افريقيا، 2019، صفحة 02)، يسمح بمعالجة 6,5 مليون حاوية و 25,7 مليون طن من البضائع سنويا، ليكون ضمن أكبر 30 ميناء تجاري عبر العالم و الأكبر على حوض البحر الأبيض المتوسط، سيعزز من الطابع الإقتصادي للمنطقة و يوسّع من التجارة الوطنية عن طريق البحر ، كما سيكون معبرا للمبادلات التجارية على المستوى الإقليمي.

رصد تأخر في إنجاز المشروع الذي سبب خسائر للاقتصاد الوطني ، لأنّ الهدف الإستراتيجي للميناء هو إعطاء دفع قوي للحياة الاقتصادية وتوفير مناصب الشغل بقدر 200 ألف منصب، كما يعد عاملا لفكّ العزلة عن الدول الإفريقية التي ليست لها منافذ بحرية .

من بين أسباب التأخر: نزع الملكية الخاصة بمسار السكة الحديدية.

هذه المنشأة ستؤهل الجزائر لأن تكون معبرا إقليميا في مجال نشاط التجارة البحرية (ميناء شرشال - طاقة شحن حاويات، 2017، صفحة 03)، حيث تسمح برسو بواخر شحن عملاقة، وتخفيض تكلفة التخزين ، وتشجيع الصادرات وتساهم في ربح الوقت . فضلا عن ذلك سيتمّ دمج المواقع الأثرية داخل المشروع وتسييحها والحفاظة عليها.

سيساهم في تشجيع التصدير على اعتبار أنّه مركب صناعي ضخم، بطاقة تخزينية كبيرة، خصّص له 2000 هكتار من الأراضي وفقا لمعايير عالمية عالية، ذلك ما يسمح برسو أكبر باخرة تجارية بالعالم بحمولة 240 ألف طن علما بأنّ الطاقة الحالية لموانئ الجزائر لا تتعدّى 30 ألف طن.

أصبحت الجزائر مضطرة لإنشاء ميناء شرشال خاصة و أن ميناء العاصمة أضحي غير قابل للإستغلال بصورة مثلى نظرا لمحدودية قدرته الإستيعابية و للتطور العمراني في المدينة.

إنّ المنطقة ستعرف تحولا جذريا في اقتصاداتها ونشاطاتها، فالمداخيل سترتفع والنشاطات التجارية ستعرف انتعاشا خاصا وامتدادا كبيرا، بل سيكون له تأثير جيّد على النسيج العمراني والاجتماعي.

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

2.2.3. على المستوى الدولي:

شاركت الجزائر في مجموعة من الأعمال الدولية والإقليمية المتوسطية والتي تهدف إلى تجسيد التعاون في مجال النقل البحري وحماية البيئة البحرية من التلوث.

انضمت الجزائر إلى مجموعة الحوار 5+5 المشكلة من 05 بلدان من اتحاد المغرب العربي: الجزائر، ليبيا، تونس، المغرب، موريتانيا، وخمسة بلدان أخرى من الاتحاد الأوروبي: إيطاليا، إسبانيا، فرنسا، البرتغال، مالطا.

تهدف مجموعة الحوار 5+5 (المديني، 2012، الصفحات 03-04) بوصفها مبادرة تخص الأمن المتوسطي إلى تجسيد اعلان برشلونة لعام 1995 الذي يحث على ضرورة جعل منطقة البحر الأبيض المتوسط فضاءا مشتركا من السلام و الإستقرار و الإزدهار ، وكذا إلى إقامة تعاون أوثق بين الأعضاء من خلال الحوار السياسي و تشجيع التسيير الأمثل للموارد تعزيزا للإستقلالية الإقليمية و تحقيقا للتنمية. القمة الأولى هي قمة مالطا عقدت سنة 2003، والقمة الثانية كانت بعد تسع سنوات بتاريخ: 5 و 6 أكتوبر 2012.

كانت مواضيع الاجتماعات الأولى تخص الجانب الأمني بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط.

في سنة 2021 حضرت الجزائر بمعية وزير النقل في أشغال المؤتمر العاشر لمجموعة وزراء النقل لبلدان غرب حوض البحر الأبيض المتوسط، رغم الأزمة الصحية العالمية آنذاك بتنظيم من مركز دراسات النقل لبحر الأبيض المتوسط الغربي CETMO من أجل تبادل الخبرات والتجارب والعمل على ربط شبكات النقل للدول المتوسطية وتعزيز علاقات التعاون والشراكة فيما بينهم.

منذ انضمام الجزائر (وزير النقل يشارك في أشغال مجموعة الحوار 5+5 للنقل، 2021، صفحة 01) لهذه المجموعة شاركت وبشكل فعال في نشاطاتها التي تهدف إلى وضع إطار ديناميكي للتعاون من أجل

د. سهيلة زنداقي

النهوض بتنمية قطاع النقل داخل المنطقة وفقا للرؤية المستقبلية للشبكة الأوروبية المتوسطية التي تدعو إليها

خطة العمل الجهوية للنقل الخاصة بمنطقة البحر الأبيض المتوسط "Part2014-2020"

كذلك كان لمجموعة الحوار 5+5 دورا في بعث المبادرات المشتركة على مستوى الاتحاد الأوروبي وصناديق

التمويل بتطوير الاقتصاد البحري المستدام في البحر الأبيض المتوسط (حوار مجموعة 5+5، 2018،

صفحة 05)، ثم استحداث اللجنة التوجيهية لمبادرة التنمية المستدامة من أجل الاقتصاد الأزرق في غرب

البحر المتوسط في نوفمبر 2017 بإيطاليا ، يكون الهدف من اجتماع اللجنة هو وضع خريطة طريق

للمشاريع المشتركة ذات الأولوية لتنمية أنشطة الصيد البحري وتربية المائيات - انعقد الاجتماع الرابع

للجنة التوجيهية بالجزائر يوم 2018/10/03 - .

الهدف من ذلك أيضا هو بعث دراسة مشروع الإعلان الذي كان من المفروض إقراره في مؤتمر وزاري

للبلدان الأعضاء 5+5 وكان مقررا عقده يوم 2018/12/04 في الجزائر في إطار الاقتصاد البحري

المستدام الأزرق.

المشروع الأول الذي تم إطلاقه للتجاوب بشكل جماعي في حالة حدوث أي تلوث بحري بتمويل قدره

800 ألف يورو ، أما المشروع الآخر فكان حول الصيد البحري المستدام خصوصا تربية المائيات.

إن مبادرة التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في غرب المتوسط كانت في أعقاب الإعلان الوزاري حول

الاقتصاد الأزرق الذي وافق عليه الاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2015، تشمل هذه المبادرة مجموعة

الحوار 5+5 من بينها الجزائر.

امتدادا للنقل البحري تعاقبت الجزائر مع اتفاقية النقل البري الدولي "TIR" لعام 1975، كما

أبرمت اتفاقيات ثنائية مع بلدان إفريقية و أوروبية لتسهيل التبادلات التجارية الدولية عبر النقل البري،

والتشارك بين المصالح الجمركية وشرطة الحدود بشكل خاص في ضمان تسهيلات العبور على الحدود.

إلى جانب ذلك انضمت الجزائر إلى المنظمة البحرية الدولية في 1963/10/31 واتخذت عدة

مبادرات في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن (ليم، 2019). تأسست هذه المنظمة

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

سنة 1948 تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية، دخلت حيز التنفيذ بعد عشر سنوات سنة 1958 يقع مقرها في لندن.

ارتكزت أهدافها في البداية على السلامة والملاحة البحرية، ثم بعد ذلك عملت على تنفيذ برنامج عمل يتعلّق بمخاطر التلوث البحري والاستجابة له وكذلك بجوانب المسؤولية والتعويض، تلخصت مهامها في:

- العمل على تحسين الأمن البحري.

- مكافحة تلوث البحار.

- إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يتكبّدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري.

- تأسيس نظام دولي يستجيب لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ.

كما كانت طرفا في مشروع الطرق البحرية السريعة (ربط شبكات النقل البحري، 2021، صفحة 03) في البحر الأبيض المتوسط بربط شبكات النقل البحري في المنطقة من خلال تدعيم من الوزارات، سلطات الموانئ و الجمارك بين كل من: مصر، الأردن، لبنان، ليبيا، المغرب، فلسطين، سوريا، تونس، تركيا .

4. الخاتمة:

تعمل الجهود المتوسطة بين ضفتي الحوض على تحقيق الاستقرار الأمني والاجتماعي والاقتصادي، وتحاول قدر الإمكان الحفاظ على وسائله فيتمّ التعويل عليها كثيرا للحفاظ على التعاون المثمر في مجال النقل البحري بالأخص بعد جائحة كورونا.

واشتركت هذه الجهود على أن تظلّ الموانئ تعمل بكامل طاقتها وأن توفر كافة الخدمات المنتظمة حتى في ظل الأوبئة ، و على وجوب دعم شركات الشحن والموانئ والنقل لتبني أفضل الممارسات و ضمان الانخفاض في الأسعار.

د. سهيلة زنداقي

لوحظ بأنّ المرونة في القطاع البحري تمكّن الموانئ والمنظمات من التكيف مع الظروف المتغيّرة، كما يمكن لجائحة كوفيد-19 أن تمثل فرصة للصناعة البحرية حتى تغيّر الطريقة التي كانت تعمل بها وتساهم بفعالية في استحداث نظام أكثر مرونة.

هاته النقاط المشتركة والمستخلصة من الاجتماعات التي عقدت يغلب عليها النظرة الأوروبية.

قضت الدول الأوروبية على كل النزاعات السياسية والإقليمية فيما بينها وتعلّبت على كل الصعوبات ما مكّنها من إنشاء كتل اقتصادي أوروبي عملت من خلاله على تجسيد برامج التعاون في جميع المجالات، أمّا الدول العربية المتوسطة لا زالت تتخبّط في نزاعاتها وصراعاتها السياسية، فتتعاون مع بعض الدول وتقضي فعليا دولا أخرى، ولا ننسى ذلك الربيع العربي الذي يحول دون تحقيق برامج التعاون فيما بينها.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

- الجوهري، ي. (1984). جغرافية البحر المتوسط. مصر: منشأة المعارف.
- فلاح، م. ا. (2001). المتوسطية و الشرق أوسطية وجهان لعملة واحدة. الجزائر: دار الخلدونية.
- كاتب، أ. (2013). خلفيات الشراكة الأوروبية المتوسطية. الجزائر: ابن ندیم للنشر والتوزيع.
- حمزة، م. (2015). الولايات المتحدة الأمريكية الاتحاد الأوروبي. (éd.) الطبعة الأولى. (الأردن: دار غيداء للنشر و التوزيع.
- العرابوي، ن. (2021). الشراكة الأورومتوسطية في بعدها الاجتماعي الثقافي بعد نهاية الحرب الباردة. (éd.) الطبعة الأولى. (الجزائر: ألفا للوثائق.

المواقع الإلكترونية:

تعاون ضفتي المتوسط على تطوير النقل البحري بعد جائحة كوفيد-19

- ميناء شرشال - طاقة شحن حاويات. (15 12، 2017). تاريخ الاسترداد 09 12، 2022، من www.aps.dz/ar/economie/51124-30
- حوار مجموعة 5+5. (04 10، 2018). تاريخ الاسترداد 22 11، 2022، من www.aps.dz/ar/economie/61007-5-5
- حوض البحر الأبيض المتوسط يجف. (12 10، 2019). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من ./www.Skynewsarabia.com/technology
- ميناء شرشال أكبر ميناء في إفريقيا. (04 10، 2019). تاريخ الاسترداد 30 11، 2022، من www.cherchellnews.dz/blog
- الهيئات. (20 10، 2020). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.unep.org/unepmap/ar/who-we-are/governong-and-subsiary-bodies
- تحديث الإدارة البيئية العالمية. (20 10، 2020). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.unep.org/unepmap/ar/covid-19/modernising-global-environmental-governance
- موانئ المتوسط وسط عاصفة كوفيد-19. (05 06، 2020). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.aawsat.com/home/article/2317986
- رطب شبكات النقل البحري. (2021). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.euneighbours.eu/ar/south/eu-in-action/projects/altrq-albhryt-fy-albhr-alabyd-almtwst-rbt-shbkat-alnql-albhry
- وزير النقل يشارك في أشغال مجموعة الحوار 5+5 للنقل. (06 10، 2021). تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.elmaouid.dz
- بورزودرغاهي. (12 08، 2021). منطقة البحر الأبيض المتوسط تحترق و الأمور ستزداد سوءا. تاريخ الاسترداد 07 09، 2022، من www.independentariabia.com/mode/249926
- توفيق المدني. (11، 2012). تاريخ الاسترداد 22 11، 2022، من www.wahdaislamiyia.org/issues/131/tmadini.htm

د. سهيلة زنداقي

- جوزاف بورال. (02 12، 2021). يجب أن يكون البحر الأبيض المتوسط مكانا مشتركا لبناء مستقبل مشترك. تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.eeas.europa.eu/eeas/ar.
- سامي صبري. (06 06، 2020). الاتحاد من أجل المتوسط يقر مستقبل النقل البحري في المنطقة. تاريخ الاسترداد 04 09، 2022، من www.alwafd.news.
- سمير عطية. (06 سبتمبر، 2020). البحر المتوسط بين السادة والعيبد. تاريخ الاسترداد 04 سبتمبر، 2022، من www.shourouknews.com/columns/view.aspx.
- كيتاك ليم. (27 08، 2019). دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث محيطات العالم الناجم عن السفن و الشحن البحري. تاريخ الاسترداد 23 11، 2022، من www.un.org/ar/chronicle/article/20003.
- محمد مروان. (11 يونيو، 2018). أهمية البحر الأبيض المتوسط. تاريخ الاسترداد 04 سبتمبر، 2022، من www.mawdoo3.com.
- مصطفى حمد. (20 03، 2022). التجارة العالمية انخفضت. تاريخ الاسترداد 02 12، 2022، من www.hotinformationonline.com.
- يسرى الجوهرري. (1984). جغرافية البحر المتوسط. مصر: منشأة المعارف.