



تحليل مؤشرات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي:

الفترة 2009-2018،

Analysis of European Union States' Blue Economy Indicators:

Time Period 2009-2018

<p>خالدي محمد مخبر LPDRS، جامعة الجلفة (الجزائر) Khaldi.mohamed@univ-djelfa.dz</p>	<p>بدر اوي يحيى مخبر LPDRS، جامعة الجلفة (الجزائر) y.badraoui@univ-djelfa.dz</p>	<p>بوغفالة أمال* مخبر MQEMADD، جامعة الجلفة (الجزائر) a.boughoufala@univ-djelfa.dz</p>
--	--	--

المخلص:	معلومات المقال
<p>هدفت هذه الدراسة إلى تحليل مؤشرات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي، من 2009 إلى 2018، حيث تم الحصول على البيانات من موقع المفوضية الأوروبية الإلكتروني، وقد تم استخدام بعض مقاييس الإحصاء الوصفي لأجل التحليل. النتيجة الرئيسية التي تمت مناقشتها، هي أن المؤشرات الزرقاء لم تكن مستقرة بسبب الأزمات الاقتصادية التي حدثت خلال الفترة المدروسة، بالإضافة إلى أن العديد من القطاعات الزرقاء لا تزال فتية، ومع ذلك، فإن القطاعات الزرقاء تعتبر قطاعات واعدة.</p>	<p>تاريخ الارسال: 2020/11/24 تاريخ القبول: 2021/03/16</p> <p>الكلمات المفتاحية:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ الاقتصاد الأزرق؛ ✓ المؤشرات الزرقاء؛ ✓ الاتحاد الأوروبي.
<p>Abstract :</p> <p><i>This study aimed to analyze the European Union States' Blue Economy Indicators from 2009 to 2018. Data were obtained from the European Commission website. Some Descriptive Statistics Measures were used for analysis.</i></p> <p><i>The main result discussed was that the blue indicators were not stable due to the economic crises that occurred during the period studied, in addition, many blue sectors are still young; however, the Blue Sectors are promising.</i></p>	<p>Article info</p> <p>Received 24/11/2020 Accepted 16/03/2021</p> <p>Keywords:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Blue Economy; ✓ Blue Indicators; ✓ European Union.

. مقدمة:

يحمل قادة الدول والمنظمات العالمية والإقليمية على عاتقهم مسؤولية الاهتمام بشؤون الحياة الاقتصادية والاجتماعية للشعوب والبلدان، إذ تعنى بإيجاد حلول لمختلف المشاكل التي تواجهها البلدان والشعوب لأجل تحقيق أعلى مستويات النمو والرخاء والاستقرار الممكنة، وتعنى كذلك بالبحث عن سبل تحسين مستوى حياة الأفراد، خاصة أولئك الذين يعانون من الدخل الضعيف وذوو الاحتياجات الخاصة، بالإضافة إلى إيجاد بدائل تسهم في المحافظة على سلامة وأداء الموارد الطبيعية والبيئية، ومن بين المفاهيم الاقتصادية التي دافعت عنها المنظمات العالمية وسعت لإرسائها من خلال المواثيق الدولية مفهوم "التنمية المستدامة".

تسعى الاقتصاديات المستدامة لتحقيق أعلى مستويات التشغيل لعناصر الاقتصاد، وذلك من خلال التنوع في مصادر الدخل، الذي يتأتى من توفير سبل العيش للمجتمعات والفئات ضعيفة الدخل، وفتح المجال أمامهم للاستثمار بتشجيع الصناعات الصغيرة التي تعتمد على تقنيات بسيطة ومنخفضة التكلفة. وبالمقابل من ذلك، تقيد الصناعات ذات الأثر البيئي والطبيعي، والتي إما تترك أثرا سلبيا على البيئة بسبب الانبعاثات الملوثة للهواء، والمخلفات الصناعية التي تفرز في البحار والأنهار، والمخلفات التي تلوث الأرض، أو أنها تستنزف الموارد الطبيعية على غرار الموارد الطاقوية التقليدية، وتشجع بدلا من ذلك الصناعات والتكنولوجيا الصديقة للبيئة، مما يوفر بيئة آمنة وصحية ويحفظ حق الأجيال القادمة في الموارد الطبيعية.

في العديد من المبادرات العالمية والإقليمية مطلع العقد الماضي، تخصص التأكيد على ضرورة تفعيل وتعميم خاصية الاستدامة في الاقتصاديات في إطار مخطط الألفية لمنظمة "الأمم المتحدة"، تم تسليط الضوء على أهمية الاستغلال المستدام للبحار والمحيطات وحمايتها من التلوث كونها إحدى الدعائم الرئيسية لاقتصاديات الدول، حيث أطلق على هذا الاقتصاد مسمى "الاقتصاد الأزرق" لأنه يضم الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد على البحر والمحيط، وقد كانت دول "الاتحاد الأوروبي" من المبادرين الأوائل في تبني هذا المفهوم.

إشكالية الدراسة:

يتمتع الاتحاد الأوروبي بموقع جغرافي مميز، إذ أنه يتوسط العالم إلى حد ما، ويحيط به البحر والمحيط إلى نسبة كبيرة، وهو ما يجعل منه قوة اقتصادية ذات تأثير عالمي، حيث تمكنه المساحات الكبيرة من المسطحات المائية، على غرار البحار والمحيطات وحتى الأنهار، من امتلاك مصدر مهم للثروة إلى جانب الثروات الموجودة في البر، كما يمكنه من النفوذ إلى الأسواق العالمية بسهولة من خلال الطرق البحرية. وتجدر الإشارة إلى وجود العديد من الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد على البحر والمحيط أو ترتبط بهما، فالأمر غير مقتصر على النقل البحري وأنشطة الصيد فقط بل يمتد ذلك إلى حدود أكبر، لذلك فمن الصعب قياس الاقتصاد المعتمد على البحر والمحيط، أي، "الاقتصاد الأزرق"، كما قد تختلف مؤشرات قياسه من منطقة لأخرى، وهذا ما يدعو للبحث في أهم مؤشرات وقطاعات الاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي، ومنه نطرح إشكالية الدراسة كما يأتي:

- ما هي الاستنتاجات التي يمكن الوصول إليها بشأن واقع الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)، انطلاقا من تحليل المؤشرات الزرقاء المعتمدة من الاتحاد الأوروبي لقياس الاقتصاد الأزرق؟
- ويمكن طرح الأسئلة الفرعية لإشكالية الدراسة كالتالي:
- ما هي قطاعات الاقتصاد الأزرق الحالية في دول الاتحاد الأوروبي؟
- ما هي أهم الخصائص التي يتميز بها الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي انطلاقا من تحليل المؤشرات الزرقاء للفترة (2009-2018)؟

فرضيات الدراسة:

وكإجابات مؤقتة على الأسئلة السابقة، نورد الفرضيات التالية:

- القطاعات الزرقاء القائمة في دول الاتحاد الأوروبي هي قطاع النقل البحري، وقطاع الموانئ، وقطاع الصيد البحري، وقطاع صناعة السفن وإصلاحها، وقطاع الطاقة البحرية المتجددة، وقطاع السياحة الساحلية، وقطاع التعدين البحري؛
- الاقتصاد الأزرق في الاتحاد الأوروبي يعتمد بشكل رئيسي على الأنشطة البحرية القديمة والتي تعتبر أغلبها مكلفة ومرتبعة بالمخاطر، وصعبة القياس، نظرا لكون الاهتمام بالاقتصاد المعتمد على البحر بدأ منذ أقل من عقد واحد فقط.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى تحليل تطور مؤشرات قطاعات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي من سنة (2009) إلى سنة (2018)، لأجل الوصول إلى أهم الخصائص التي يتميز بها واقع الاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي خلال فترة الدراسة، وتقديم الاقتراحات المناسبة بناء على الاستنتاجات المتوصل إليها.

أهمية الدراسة:

يمكن تحليل المؤشرات الزرقاء لدول الاتحاد الأوروبي من تحديد الخصائص الواقعية للاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي، وذلك من خلال التعرف على القطاعات الزرقاء القائمة فعلا في دول الاتحاد الأوروبي، والمؤشرات المستخدمة في قياسها، والتعرف على مختلف العوامل التي أثرت فيها، واستنتاج المرحلة الحقيقية من تطور الاقتصاد الأزرق في المنطقة المدروسة.

منهجية الدراسة:

تعالج الدراسة الحالية بشكل رئيسي مشكلة تطور مؤشرات قطاعات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي للفترة (2009-2018)، وللتمكن من معالجة هذا الموضوع من المهم البحث عن بيانات تخص القطاعات الزرقاء لدول الاتحاد الأوروبي للفترة المطلوبة، وهذا يعني أن الدراسة لها شق تاريخي، ولأجل قراءة الأرقام من المهم الاعتماد على التحليل والتفسير. ويعود الدافع الرئيسي لاختيار هذا النوع من الدراسات إلى أمرين: الأول، كون مفهوم الاقتصاد الأزرق، له امتداد تاريخي بحكم أنه يتضمن الأنشطة الاقتصادية القائمة التي تعتمد على البحر، والأنشطة الاقتصادية الزرقاء الناشئة التي تعتبر حديثة نسبيا، إضافة إلى الأنشطة الاقتصادية الزرقاء التي يمكن أن تكون مستقبلا؛ والثاني، هو أن مفهوم الاقتصاد الأزرق يعتبر حديثا (عشر سنوات على الأكثر)، لذلك فمعرفة المكونات الحقيقية الحالية للاقتصاد الأزرق يمكننا من معرفة المرحلة التي وصل إليها هذا الاقتصاد، وبناء على ذلك، يتم تحليل مواطن القوة لتزكيته، ومواطن الضعف لتقديم الاقتراحات المناسبة لمعالجتها.

2. مفهوم الاقتصاد الأزرق وعناصره:

يرتبط مفهوم الاقتصاد الأزرق بالبحار والمحيطات، لذلك يبدو أن المفهوم غير حديث، والواقع أن الاهتمام بمعاملة الاقتصاد القائم على البحار والمحيطات كوحدة مستقلة لم يحدث إلا في مطلع العقد الماضي، كما أن الاقتصاد الأزرق مفهوم لا يقل تعقيدا عن باقي الاقتصاديات، على غرار الاقتصاد المستديم، والاقتصاد الأبيض، والاقتصاد الأخضر، لذلك من المهم معرفة تاريخ ظهوره وكذا ظروف ظهوره، بالإضافة إلى العناصر التي تشكله.

1.2 مفهوم الاقتصاد الأزرق وظروف نشأته:

ظهر المصطلح لأول مرة في كتاب رجل الأعمال البلجيكي (Gunter Pauli) الذي نشر له سنة 2010 بعنوان "الاقتصاد الأزرق: 10 سنوات، 100 اختراع واكتشاف، 100 مليون فرصة عمل"، يبين فيه أهمية الإدارة المستدامة للموارد المائية، فالنظم الإيكولوجية

السليمة - حسب اعتقاده - هي أكثر إنتاجية وهي ضرورية من أجل استدامة الاقتصاديات القائمة على المحيطات والبحار (غري و محمد، 2019، صفحة 75).

ورد أن الفكرة تعود لعام 1994 حيث أطلق مبادرة لتصميم إطار اقتصادي ونموذج أعمال يحول جميع النفايات، بما في ذلك الانبعاثات، إلى سلسلة ذات قيمة مضافة، على غرار النظم البيئية، وذلك بدعم من الحكومة اليابانية وجامعة الأمم المتحدة. وفي عام 2004، أطلق مشروعًا بحثيًا يحدد الابتكارات التي ستحول الأعمال نحو مستويات أعلى من التنافسية والاستدامة، مع توفير ملايين الوظائف من خلال إنشاء منصة لريادة الأعمال، نتج عنه الكتاب المذكور آنفاً في أوائل عام 2010 (*Academic Foundation, 2015*)؛ يسلط الكتاب الضوء على الفوائد المحتملة للربط والجمع بين المشكلات البيئية التي تبدو متباينة مع الحلول العلمية القائمة على العمليات الفيزيائية الشائعة في الطبيعة، لإيجاد حلول مفيدة بيئيًا ومالياً واجتماعياً، حيث يقترح الكتاب تحويل التركيز من استخدام الموارد الناضبة مرتفعة التكلفة للبحث بدلاً من ذلك عن حلول تستند إلى تقنيات أبسط وأنظف؛ وبذلك يتم توليد المزيد من القيمة، بدلاً من اللجوء إلى خفض التكاليف بشكل أعمى (*The Blue Economy, 2016*).

وفي 2015 نشر له كتاب آخر بعنوان "الاقتصاد الأزرق، الإصدار 2.0"، حيث يصف من خلاله 200 مشروعاً تم إنشاؤه باستثمار 4 مليارات وخلق 3 ملايين فرصة عمل. يوضح فيه أنه يمكننا إيجاد طرق لاستخدام الفيزياء والكيمياء والبيولوجيا مع المواد المتجددة والممارسات المستدامة مثلما تفعل النظم البيئية، مبنياً السياسات المناسبة لدعم البحث والتطوير، والاستراتيجيات الترويجية من خلال آليات السوق، حيث يرى أن هذه المواد والأساليب توفر فرصاً وفيرة لتسريع التكيف مع القضايا العالمية الطارئة والمستعجلة. (*The Blue Economy, 2016*)

وقد لقيت أعمال (Gunter) استجابة كبيرة من قبل المنظمات العالمية، وفي ما يلي أبرز المبادرات العالمية لإرساء أساسيات الاقتصاد الأزرق وتعميمه على مختلف أقطار العالم بما فيها الدول النامية والسائرة في طريق النمو:

- مبادرة منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة العالمية: عام 2012 من خلال أعمال مؤتمر البيئة العالمي في مدينة "ريو دي جانيرو" البرازيلية، وإطلاق مبادرة تحت مسمى "النمو الأزرق" عام 2013 من أجل دعم التحول إلى الاقتصاد الأزرق، ومساعدة الدول والحكومات في وضع وتنفيذ سياسات تعزز مفهومه (مجاهد، 2019)؛ حيث تم تخصيص جزء تحت عنوان البحار والمحيطات في تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، يشرح فيه كيفية الاستغلال المستدام للأوساط المائية من القرار 158 إلى القرار 177 مع العلم أنه لم يتم ذكر كلمة "الاقتصاد الأزرق" مباشرة (الأمم المتحدة، 2012)، بينما ذكر في تقرير الأشغال التحضيرية للمؤتمر "نشرة مفاوضات من أجل الأرض" بوضوح في الفقرة المتعلقة بالاجتماع الثاني للجنة التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية المستدامة المنعقد في الفترة 7-8 مارس 2011 (المعهد الدولي للتنمية المستدامة، 2011)؛

- مؤتمر دول البحر الأبيض المتوسط للاقتصاد الأزرق: مؤتمر انعقد بمدينة "نابولي" بإيطاليا من 29 إلى 30 نوفمبر 2017 اجتمع فيه أصحاب المصالح لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من بينها السلطات والوكالات الوطنية، والمنظمات الدولية والإقليمية، والموانئ، والجامعات، وغرف التجارة، والمنظمات غير الحكومية، وتم خلال المؤتمر تنظيم 12 حلقة عمل لمعالجة القضايا الرئيسية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق، نتج عنه تأسيس "مركز المعرفة الافتراضي حول الاقتصاد الأزرق" وهو منصة معلومات لأصحاب المصلحة المشاركين في المؤتمر، بالإضافة إلى العديد من المشاريع على رأسها مشروع "مكافحو البلاستيك من أجل بحر متوسط خال من القمامة" (الاتحاد من أجل المتوسط، 2017)؛

- ميثاق الكومنويلث الأزرق: هو مبادرة أطلقتها دول "الكومنويلث" عام 2018، استجابة لمؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات الذي انعقد عام 2017 بالإضافة إلى العديد من المساهمات الأخرى التي سبقتها والتي تهدف إلى الحد من الحث على الحفاظ على البحار والمحيطات والاستغلال المستدام لها (الهدف 14 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، الاتفاقيات والمواثيق والقوانين الصادرة لحماية المحيطات والثروة المائية)، حيث يحتوي الميثاق على 32، أفضت في الأخير إلى اقتراح خطة عمل لمعالجة قضايا المحيطات التي تمثل أولوية بالنسبة لدول "الكومنويلث"، وإنشاء مجموعات عمل لذات الغرض، تحالف الكومنولث للمحيطات النظيفة، حماية وترميم الشعاب المرجانية، النظم البيئية وسبل العيش، المحميات البحرية، تخفض المحيطات، المحيط وتغير المناخ، مراقبة المحيط، تربية الأحياء المائية المستدامة، الاقتصاد الأزرق المستدام) (Commonwealth Secretariat, 2018)؛

- المؤتمر العالمي للاقتصاد الأزرق المستدام بنيروبي: تم انعقاد المؤتمر في الأيام 26، 27، 28 نوفمبر 2018 في مدينة "نيروبي" عاصمة "كينيا"، واستضاف وفودا من 184 دولة من العالم، وتضمن عدة التزامات تعهدت الدول المشاركة بالالتزام بها، وكان على رأس هذه الالتزامات حماية البحار والمحيطات من التلوث، وحماية الأنواع البيولوجية، بالإضافة إلى الاستغلال المستدام للبحار والمحيطات (محمود، 2019).

وتجدر الإشارة إلى عدم وجود تعريف موحد للاقتصاد الأزرق، إذ أنه يختلف من رقعة جغرافية لأخرى، وفي ما يلي بعض تعاريفه:

الجدول 1: تعريفات مختلفة للاقتصاد الأزرق

المصدر	المؤسسة	التعريف
غري ومحمدي، 2019، ص75	البنك الدولي	الاستخدام المستدام لموارد المحيطات من أجل تحقيق النمو الاقتصادي، وتحسين سبل المعيشة والوظائف، مع الحفاظ على النظام البيئي للمحيطات
غري ومحمدي، 2019، ص75	دول الكومنويلث 2018	مفهوم ناشئ يشجع الإشراف الأفضل على المحيط والموارد الزرقاء
غري ومحمدي، 2019، ص75	المفوضية الأوروبية	جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالمحيطات والبحار والسواحل، وتغطي مجموعة واسعة من القطاعات الناشئة والمتزايدة
موقع أطراف المصلحة للاقتصاد الأزرق المتوسطي، 2017	الاتحاد من أجل المتوسط	مجموعة الأنشطة البشرية التي تعتمد على البحر في سياق التنمية المستدامة، ولا سيما القطاعات الصناعية والخدمية مثل تربية الأحياء المائية، مصايد الأسماك، والتكنولوجيات الحيوية الزرقاء، والسياحة الساحلية البحرية، والشحن، وبناء وإصلاح السفن، والموانئ، وطاقة المحيطات والطاقة البحرية المتجددة، بما في ذلك الرياح البحرية،
المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي المغربي، 2018، ص16	المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي المغربي	التدبير المستدام للنظمة الإيكولوجية البحرية والموارد المرتبطة بها. ويهدف الاقتصاد الأزرق إلى تعزيز النمو الاقتصادي والاندماج الاجتماعي والحفاظ على سبل العيش أو تحسينها، مع ضمان استدامة بيئة البحار والمحيطات والمناطق الساحلية
سفيان جبران، 2018، ص152	مجلة Economist	يظهر اقتصاد المحيطات المستدام عندما يتوازن النشاط مع قدرة الأنظمة الإيكولوجية للمحيطات على المدى الطويل ويكون الاقتصاد على دعم هذا النشاط ويظل مرنا وصحيا

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المصادر الواردة في الجدول

يظهر جليا من خلال تعريف الاقتصاد الأزرق الواردة في الجدول السابق، رغم اختلاف صياغتها إلا أنها إجمالا تتفق حول مجموعة من العناصر الأساسية التي تشكل حدود الاقتصاد الأزرق. فالاقتصاد الأزرق يتعلق بمختلف النشاطات الاقتصادية التي لها علاقة ما بالبحار

والمحيطات، ويستهدف حماية ومعالجة البيئة البحرية والمحيطية من مخاطر التلوث ونواتجه، وبذلك فإنه يركز أساساً على الصناعات البحرية النظيفة؛ وهو ما يتحقق من خلال الاستغلال المستدام للموارد المائية، والاعتماد التكنولوجي البيولوجية النظيفة، مما ينتج عنه نمو وازدهار ورفاه المجتمعات مع عدم المساس بحقوق الأجيال القادمة في محيط صحي وحصتهم من الموارد الطبيعية.

2.2 مجالات وقطاعات الاقتصاد الأزرق:

يضم الاقتصاد الأزرق مختلف الصناعات والعمليات الاقتصادية التي تقوم على البحار والمحيطات أو لها علاقة بها، وهذا بالتحديد ما يجعل موضوع تحديد الأنشطة الاقتصادية التي تدخل ضمن إطار الاقتصاد الأزرق صعباً؛ ففي الأساس تنقسم الأنشطة الاقتصادية الزرقاء إلى قسمين رئيسيين تندرج ضمنهما قطاعات رئيسية الأخيرة تتضمن قطاعات فرعية. الأول، الأنشطة المعتمدة على البحار والمحيطات: وهي الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد على البحر والمحيط ولا تتم إلا عبره، كالحياة البحرية، الطاقة البحرية، تحلية المياه، النقل البحري، وسياحة السواحل. الثاني، الأنشطة ذات العلاقة بالبحار والمحيطات: وهي الأنشطة الاقتصادية التي تستخدم المنتجات من المحيط أو البحر، أو أنها تنتج منتجات من البحر والمحيط، ومثال ذلك: المأكولات البحرية، والتكنولوجيا البيولوجية، وبناء وإصلاح السفن، وأنشطة الموانئ، والخدمات الرقمية للأنشطة البحرية (European Commision, 2018, p. 16).

وقد ورد في التقارير السنوية التي تصدر عن المفوضية الأوروبية منذ اعتمادها لمفهوم الاقتصاد الأزرق أن القطاعات الزرقاء هي: **الموارد البحرية الحية**: وتضم الثروة السمكية بمختلف أنواعها، يندرج ضمن القطاع ثلاث فئات من الأنشطة الاقتصادية (الإنتاج الأساسي، معالجة المأكولات البحرية، توزيع المأكولات البحرية)؛ **الموارد البحرية غير الحية**: وتضم الموارد الأحفورية الموجودة في أعماق البحار والمحيطات؛ **أنشطة الموانئ**: وتضم أنشطة الشحن والتخزين بالإضافة إلى مشاريع تشييد الموانئ؛ **بناء وإصلاح السفن**: يضم هذا القطاع مختلف الأنشطة التي تختص ببناء السفن أو إصلاحها أو صنع الآلات والمعدات التي تعتمد عليها، أو تلك التي تهتم بصنع و/أو تركيب لواحق السفن؛ **النقل البحري**: ويضم مختلف الأنشطة الاقتصادية التي تهتم بنقل الأشخاص أو البضائع عبر البحر والمحيط، أو التي تهتم بتوفير الخدمات أثناء الرحلات البحرية للمسافرين؛ **السياحة الساحلية**: يضم قطاع السياحة الساحلية مختلف الأنشطة الاقتصادية السياحية التي تتم على الساحل، كخدمات المبيت التي توفرها الفنادق المشيدة على السواحل أو المخيمات أو حتى الأكواخ والشقق المخصصة لنفس الغرض، بالإضافة إلى خدمات الإطعام السريع، وخدمات النقل من وإلى السواحل، ومختلف الأنشطة ذات العلاقة (European Commision, 2018, pp. 18,19).

بالإضافة إلى ما سبق، توجد سبع قطاعات أخرى تندرج ضمن الاقتصاد الأزرق، وتعرف بـ "القطاعات الناشئة للاقتصاد الأزرق": **الطاقة المتجددة الزرقاء**: تتعلق بأنشطة توليد الطاقة باستعمال الدواليب المائية؛ **التكنولوجيا الحيوية الزرقاء**: يتعلق هذا النوع من التكنولوجيا بالصناعات العضوية النظيفة، **المناجم في أعماق البحار**: وتعلق بأنشطة استخراج المعادن والمواد الثمينة من أعماق البحار والمحيطات؛ **تحلية مياه البحر**: يهدف هذا النشاط إلى ضمان توفير مصدر مستدام للمياه الصالحة للشرب؛ **حماية الشواطئ والبيئة**: تدخل ضمن هذا القطاع الصناعات التي تعتمد على إعادة تدوير النفايات الموجودة في البحار والسواحل، ومعالجة مياه البحر من التحمض من خلال سحب الكربون؛ **الدفاع والأمن**: يتعلق هذا القطاع برقابة البحار والمحيطات وتأمينها؛ **البحث والتعليم البحري**: يؤدي قطاع البحث والتعليم البحري دور الداعم لباقي القطاعات من خلال البحث والتجريب من أجل تطوير التكنولوجيا وطرق العمل، والبحث عن الصعوبات والمشاكل التي تواجهها القطاعات الأخرى واقترح الحلول (European Commision, 2018, p. 22).

بالنظر إلى عمق وكبر مجال القطاعات التي يضمها الاقتصاد الأزرق، يتبين أن هذا الأخير يحتل أهمية كبيرة في الاقتصاد العالمي، وذلك ليس بالأمر الحديث، لأن البحار والمحيطات ومنذ زمن تستغل في العديد من العمليات التجارية والاقتصادية. لذلك، لا نقول هنا أن

الاقتصاد الأزرق بدأ الاهتمام به حديثاً، إنما مسألة الحدائة هي مسألة تسمية. هذا، وتجدر الإشارة إلى أن الاقتصاد الأزرق بالأساس مستمد من الاقتصاد الأخضر، كونه يعمل على إحقاق التوازن بين الأهداف الاقتصادية واحتياجات المجتمع والحفاظة على البيئة الإيكولوجية من خلال استغلال البحار والمحيطات بشكل مستدام (جبران و قلال، 2018، صفحة 152).

3. دراسة مؤشرات لاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي (الفترة 2009-2018)

تتم هذه الدراسة بدراسة مؤشرات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2009-2018، ولذلك، في البداية نعرف دول الاتحاد الأوروبي بغية تحديد المجال المكاني للدراسة بدقة، وبعد ذلك نستعرض في تحليل المؤشرات الزرقاء المختارة حسب القطاع.

1.3 التعريف بدول الاتحاد الأوروبي

يضم الاتحاد الأوروبي 28 دولة، وهو تحالف سياسي واقتصادي، يقدر عدد سكانه بحوالي 513 مليون نسمة ويعتبر من أكبر التكتلات التجارية في العالم. يعتبر الاتحاد الأوروبي سوقاً موحداً، وهو يعتمد على مبدأ تمكين الأفراد والسلع والخدمات ورأس المال من التحرك بحرية بين الدول الأعضاء، ويعتبر الاتحاد الأوروبي أكبر تكتل تجاري عالمي وأكبر مصدر للخدمات والسلع المصنعة في العالم (الاتحاد الأوروبي، 2020)، وتجدر الإشارة إلى أن دول الاتحاد الأوروبي تحوز على حجم كبير من المسطحات المائية (بحار، ومحيطات، وأنهار)، ولذلك فدوله دون شك تعتمد بشكل رئيسي على البحر والمحيط في عملياتها التجارية خاصة على الصعيد الدولي. وتهدف من خلال هذه الدراسة التعرف على مكونات الاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي، أي؛ الاقتصاد الذي يعتمد على البحر والمحيط، وذلك من خلال تحديد القطاعات الزرقاء، ووصف هذه القطاعات بالاعتماد على المؤشرات التي حددتها المفوضية الأوروبية في إحصاءاتها.

كما ذكرنا آنفاً، هذه الدراسة تخص الفترة (2009-2018)، لذلك سنعمل بقائمة الدول الأساسية الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لسنة (2018)، وهي: إسبانيا، وإستونيا، وألمانيا، وإيرلندا، وإيطاليا، والبرتغال، وبلجيكا، وبلغاريا، وبولندا، والتشيك، والدانمارك، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، والسويد، وفرنسا، وفنلندا، وقبرص، ولاتفيا، ولتوانيا، ومالطا، ولوكسمبورغ، والمملكة المتحدة، والنمسا، وهنغاريا، وهولندا، واليونان، وكرواتي (Political Map of Europe, 2020). وبهذا التاريخ، ألبانيا، وأندورا، أرمينيا، وأذربيجان، وبيلاروسيا، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وأيسلندا، وكوسوفو، وليختنشتاين، ومولدوفا، وموناكو، ومونتينيغرو، والنرويج، وروسيا، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، ومقدونيا، وأوكرانيا، والفاتيكان، هي دول أوروبية غير منخرطة في الاتحاد الأوروبي، منها: ألبانيا، ومونتينيغرو، ومقدونيا، وصربيا، وتركيا، هي دول مرشحة للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي (Gregorio, 2020).

تتمتع دول الاتحاد الأوروبي بمخائص جيومرفولوجية مميزة، وخاصة فيما يتعلق بالمسطحات المائية (الأنهار، والبحيرات، والبحار، والمحيطات). توفر المسطحات المائية العديد من المزايا الاقتصادية، فهي تعتبر منفذاً تجارياً لباقي أقاليم العالم خاصة عبر البحار والمحيطات، كما تعتبر مصدراً للمأكولات البحرية، إضافة إلى أنها مصدر للأحجار الكريمة، ناهيك عن أنها تحجب في أعماقها العديد من أصناف المعادن، كما أنها توفر مصادراً للطاقة، هذا ويوفر الشريط الساحلي أساساً لنشوء الموانئ والمنتجعات السياحية، وتعتبر دول الاتحاد الأوروبي من الدول السباقية إلى تبني مبادئ الاقتصاد الأزرق، وقد تم نشر أول تقرير سنوي للاقتصاد الأزرق من طرف "المفوضية الأوروبية" سنة (2018) (European Commission, 2018, p. 1)، وصدر عنها تقريران آخران سنة (2019) وسنة (2020).

2.3 تحليل مؤشرات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي (الفترة 2009-2018):

يقدم هذا الجزء من الدراسة ملخصاً للبيانات القاعدية للمؤشرات الاقتصادية الزرقاء، تم سحبها من موقع المفوضية الأوروبية للاقتصاد الأزرق. تعتمد المفوضية الأوروبية ست مؤشرات لقياس الاقتصاد الأزرق، وذلك حسب تقارير الاقتصاد الأزرق التي تصدر عن المفوضية الأوروبية، وفي هذه الدراسة نركز على خمس مؤشرات من إجمالي المؤشرات، نوردتها كما يأتي:

المؤشر الأول: التوظيف

الجدول 2: تطور عدد موظفي الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي حسب القطاع (2009-2018)

القطاع السنة	الموارد البحرية الحية	الموارد البحرية غير الحية	الطاقة البحرية المتجددة	أنشطة الموانئ	بناء وإصلاح السفن	النقل البحري	السياحة الساحلية
2009	591621	65637	583	456828	352486	380459	3105157
2010	591316	67835	904	452170	315904	376675	2868344
2011	572365	63820	1272	433284	301560	384698	2573228
2012	578249	66065	1335	464355	279845	379504	2203254
2013	563157	62037	2588	463993	279516	377487	2318256
2014	562046	63900	2458	503824	303574	379742	2238605
2015	561279	65050	3989	522750	307123	407306	2138356
2016	570945	55317	3587	575546	319441	387171	2382497
2017	570871	46680	4047	549339	317350	407823	2579717
2018	573302	47011	4623	549339	318311	407823	3096662

الوحدة: شخص موظف

المصدر: European Commission, 2020.

<https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>

بلغ عدد الموظفين في "القطاعات الزرقاء" في سنة (2018) حوالي 05 ملايين شخص (حوالي 1 % من حجم سكان دول الاتحاد الأوروبي)، منها (61.97 %) موظفون بقطاع "السياحة الساحلية"، و(11.47 %) موظفون بقطاع "الموارد البحرية الحية"، و(10.99 %) موظفون بقطاع "أنشطة الموانئ"، و(8.16 %) موظفون بقطاع "النقل البحري"، و(6.37 %) موظفون بقطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(0.94 %) موظفون بقطاع "الموارد البحرية غير الحية"، و(0.09 %) موظفون بقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

يلاحظ ارتفاع العدد الإجمالي للموظفين في القطاعات الزرقاء ب(1 %) عن سنة (2009)، وبحوالي (9 %) عن سنة (2017). ويعود ذلك إلى ارتفاع عدد الموظفين في قطاع "السياحة الساحلية" بحوالي (20 %) عن سنة (2017)، بالإضافة إلى الارتفاع في عدد الموظفين الذي عرفه قطاع "الطاقة البحرية المتجددة" والذي قدر ب(14 %) عن سنة (2017)، كما يلاحظ أن العدد قد تضاعف بحوالي ثماني أضعاف عن سنة (2009)، وهو ما يدل على أن القطاع في مرحلة نمو، ورغم عدم حدوث أي تغيير في عدد الموظفين في قطاع "أنشطة الموانئ" بين سنتي (2017) و(2018) إلا أن عدد موظفي القطاع ارتفع ب(20 %) عن سنة (2009)، ونفس الأمر بالنسبة لقطاع "النقل البحري"، إذ ارتفع عدد الموظفين فيه ب(7 %) عن سنة (2009).

وبالمقابل مما سبق، يلاحظ أن قطاعي "بناء وإصلاح السفن" و"الموارد البحرية غير الحية" فقدتا على الترتيب (10%) و(28%) من الموظفين بين سنتي (2009) و(2018)، ويمكن أن يعزى ذلك إلى الأزمات الاقتصادية التي حدثت في الفترة، ولم تتجاوز نسبة الزيادة في عدد الموظفين بالقطاعين السابقين (1%) بين سنتي (2017) و(2018).

المؤشر الثاني: تكاليف العمالة

الجدول 3: تطور تكاليف عمالة الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي حسب القطاع (2009-2018)

القطاع السنة	الموارد البحرية الحية	الموارد البحرية غير الحية	الطاقة البحرية المتجددة	أنشطة الموانئ	بناء وإصلاح السفن	النقل البحري	السياحة الساحلية
2009	10414.2	5964.7	25.9	15808.5	10971.8	14376.5	51481.2
2010	10708.0	63.46.9	37.0	15981.5	10550.7	14080.9	49282.9
2011	10806.3	6447.7	61.8	15641.7	10260.8	14331.8	45642.7
2012	11022.4	6663.8	65.4	16637.6	10388.2	14454.3	40872.1
2013	10755.9	6732.8	112.3	16701.6	10828.5	15185.7	42570.4
2014	11104.3	6951.7	149.2	18239.6	11252.2	16482.4	40749.7
2015	11609.7	7096.3	198.2	20654.7	11623.0	16967.8	40860.6
2016	12004.5	4613.9	171.0	20904.8	11565.3	16061.9	43107.4
2017	12193.2	4620.5	207.0	20663.0	12478.1	17039.4	48565.4
2018	12220.5	4639.5	238.5	20633.0	12576.8	17039.4	56383.3

الوحدة: مليون يورو

المصدر: European Commission, 2020.

<https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>

قدر "إجمالي تكاليف العمالة" في "القطاعات الزرقاء" لسنة (2018) بحوالي 123 مليار أورو، وقد ارتفع بحوالي (14%) عن سنة (2009)، وبحوالي (7%) عن سنة (2017).

وقدر "المتوسط العام لتكاليف العمالة" بحوالي (24760 يورو للموظف الواحد)، وذلك سنة (2018)، حيث بلغ الذروة سنة (2015) ليصل إلى (27212 يورو للموظف الواحد) بعد أن كان سنة (2009) (22016 يورو للموظف الواحد)، ويمكن تفسير الانخفاض بالتأثر بأزمة (2015) التي مست الموارد الباطنية (ويبر، 2015)، والدليل على ذلك هو الانخفاض الحاد في عدد الموظفين في القطاع بين سنتي (2015) و(2018)، الذي قدر بحوالي (28%).

قدرت الحصص الجزئية للقطاعات من إجمالي تكاليف الموظفين، بـ (45.57%) للموظفين بقطاع "السياحة الساحلية"، و(16.68%) للموظفين بقطاع "أنشطة الموانئ"، و(13.77%) للموظفين بقطاع "النقل البحري"، و(10.16%) للموظفين بقطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(9.88%) للموظفين بقطاع "الموارد البحرية الحية"، و(3.75%) للموظفين بقطاع "الموارد البحرية غير الحية"، و(0.19%) للموظفين بقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

قدرت قيمة متوسط التكاليف لموظف واحد في قطاع "الموارد البحرية غير الحية" بحوالي (98689 يورو) سنة (2018)، و(51589 يورو) لكل موظف في قطاع "الطاقة البحرية المتجددة"، و(41781 يورو) لكل موظف في قطاع "النقل البحري"، و(39511 يورو) لكل موظف في قطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(37559 يورو) لكل موظف في قطاع "أنشطة الموانئ"، و(21315 يورو) لكل موظف في قطاع "الموارد البحرية الحية"، و(18207 يورو) لكل موظف في قطاع "السياحة الساحلية". مقارنة مع المتوسط العام لتكاليف الموظفين، نجد أن متوسطات تكاليف الموظفين لقطاعات "الموارد البحرية غير الحية"، و"الطاقة البحرية المتجددة"، و"النقل البحري"، و"بناء وإصلاح السفن"، و"أنشطة الموانئ"، تفوق المتوسط العام، بينما تأتي متوسطات قطاعي "الموارد البحرية الحية"، و"السياحة الساحلية"، دون المتوسط العام لتكاليف الموظفين بقطاعات الاقتصاد الأزرق، ويرجح أن يكون سبب هذا التوزيع هو مدى اعتماد القطاع على التقنية، حيث يرتفع الأجر المتوسط في القطاعات التي تعتمد على التقنية والابتكار، وينخفض بالمقابل في القطاعات التي تعتمد على الأعمال البسيطة.

المؤشر الثالث: إجمالي القيمة المضافة

الجدول 4: تطور إجمالي القيمة المضافة للاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي حسب القطاع (2009-2018)

القطاع السنة	الموارد البحرية الحية	الموارد البحرية غير الحية	الطاقة البحرية المتجددة	أنشطة الموانئ	بناء وإصلاح السفن	النقل البحري	السياحة الساحلية
2009	16949.4	27489.5	79.1	28387.1	13061.6	29867.2	73980.7
2010	17122.5	28334.8	173.4	28432.2	14092.2	33262.2	72052.2
2011	17706.0	28050.3	277.5	31849.6	13856.6	29870.9	66716.6
2012	17971.7	27967.6	333.5	29290.9	13843.5	30601.7	58921.7
2013	17528.1	26087.4	461.1	29839.4	13497.6	32144.1	63254.5
2014	18466.1	24187.1	573.0	31562.8	14733.2	32449.5	61634.3
2015	19497.4	23350.5	965.3	34594.1	14539.0	37017.7	63073.4
2016	21076.0	15638.9	948.8	34582.3	15298.3	30381.9	67576.3
2017	21100.4	19434.7	1015.0	35205.4	17135.3	35599.0	76152.1
2018	20965.6	19565.2	1088.9	35205.4	17276.3	35599.0	88575.0

الوحدة: مليون يورو

المصدر: European Commission, 2020.

<https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>

بلغ "إجمالي القيمة المضافة" لـ "القطاعات الزرقاء" في سنة (2018) حوالي (218 مليار يورو) بعد أن كان سنة (2009) حوالي (190 مليار يورو)، أي أنه ارتفع بحوالي (15%).

قدرت نسبة مساهمة القطاعات في "إجمالي القيمة المضافة" لسنة (2018) بـ (40.57%) بالنسبة لقطاع "السياحة الساحلية"، و(16.30%) بالنسبة لقطاع "النقل البحري"، و(16.12%) بالنسبة لقطاع "أنشطة الموانئ"، و(9.60%) بالنسبة لقطاع

"الموارد البحرية الحية"، و(8.96%) بالنسبة لقطاع "الموارد البحرية غير الحية"، و(7.91%) بالنسبة لقطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(0.49%) بالنسبة لقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

قدر "المتوسط العام للقيمة المضافة" بحوالي (44000 يورو للموظف الواحد)، وذلك سنة (2018)، حيث بلغ الذروة سنة (2015) ليصل إلى ما يقارب (48000 يورو للموظف الواحد) بعد أن كان سنة (2009) حوالي (38000 يورو للموظف الواحد)، والذي يرجع لتداعيات أزمة (2015).

قدرت قيمة متوسط القيمة المضافة لموظف واحد في قطاع "الموارد البحرية غير الحية" بحوالي (416183 يورو لكل موظف) سنة (2018)، و(235539 يورو لكل موظف) في قطاع "الطاقة البحرية المتجددة"، و(87290 يورو لكل موظف) في قطاع "النقل البحري"، و(64086 يورو لكل موظف) في قطاع "أنشطة الموانئ"، و(54274 يورو لكل موظف) في قطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(36569 يورو لكل موظف) في قطاع "الموارد البحرية الحية"، و(28603 يورو لكل موظف) في قطاع "السياحة الساحلية".

متوسط القيمة المضافة لقطاع "الموارد البحرية غير الحية" تمثل حوالي عشرة أضعاف المتوسط العام، و"الطاقة البحرية المتجددة" حوالي خمسة أضعاف، ويمثل متوسط "النقل البحري" حوالي ضعف المتوسط العام، بينما تأتي متوسطات قطاعي "الموارد البحرية الحية"، و"السياحة الساحلية"، دون المتوسط العام للقيمة المضافة بقطاعات الاقتصاد الأزرق، ويرجع التوزع إلى مدى اعتماد القطاع على التقنية، نظرا لارتفاع عوائد مشاريع القطاعات التي تعتمد على التقنية والابتكار على غرار الصناعات الاستخراجية وصناعة الطاقة المتجددة التي تعتبر عالية التقنية، بينما تنخفض في القطاعات التي تعتمد على الأعمال البسيطة .

المؤشر الرابع: إجمالي فائض التشغيل

الجدول 5: تطور فائض التشغيل الإجمالي للاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي حسب القطاع (2009-2018)

القطاع السنة	الموارد البحرية الحية	الموارد البحرية غير الحية	الطاقة البحرية المتجددة	أنشطة الموانئ	بناء وإصلاح السفن	النقل البحري	السياحة الساحلية
2009	6258.0	21524.9	54.5	12546.7	2092.4	15458.7	22354.0
2010	6224.2	21990.1	136.4	12448.2	3531.6	19156.6	22576.9
2011	6737.0	21603.0	215.7	16207.7	3598.0	15508.4	20899.1
2012	6680.3	21304.0	268.0	12657.8	3454.8	16013.4	17934.6
2013	6544.9	19354.5	348.8	13144.7	2696.8	16970.1	20550.9
2014	7121.6	17235.4	423.8	13332.3	3483.9	16022.7	20829.8
2015	7360.8	16254.0	715.5	13955.2	2916.6	20057.7	22218.1
2016	8739.1	10019.1	777.7	13694.2	3758.3	14448.3	24542.7
2017	8573.4	14809.1	808.0	14586.1	4680.7	18792.8	27669.6
2018	8371.7	14920.6	850.5	14586.1	4722.0	18792.8	32285.0

الوحدة: مليون يورو

المصدر: European Commission, 2020.

<https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>

بلغ "إجمالي فائض التشغيل" لـ "القطاعات الزرقاء" في سنة (2018) حوالي (94 مليار يورو) بعد أن كان سنة (2009) حوالي (80 مليار يورو)، أي أنه ارتفع بحوالي (18%)، وبحوالي (5%) عن سنة (2017).

قدرت نسبة مساهمة القطاعات في إجمالي فائض التشغيل لسنة (2018) بـ (34.15%) بالنسبة لقطاع "السياحة الساحلية"، و(19.88%) بالنسبة لقطاع "النقل البحري"، و(15.78%) بالنسبة لقطاع "الموارد البحرية غير الحية"، و(15.43%) بالنسبة لقطاع "أنشطة الموانئ"، و(8.85%) بالنسبة بقطاع "الموارد البحرية الحية"، و(4.99%) بالنسبة لقطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(0.89%) بالنسبة لقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

قدر "المتوسط العام لفائض التشغيل" بحوالي (18916 يورو للموظف الواحد)، وذلك سنة (2018)، حيث بلغ الذروة سنة (2015) ليصل إلى ما يقارب (20838 يورو للموظف الواحد) بعد أن كان سنة (2009) حوالي (16210 يورو للموظف الواحد).

قدرت قيمة متوسط فائض التشغيل لموظف واحد في قطاع "الموارد البحرية غير الحية" بحوالي (317385 يورو) سنة (2018)، و(183971 يورو) لكل موظف في قطاع "الطاقة البحرية المتجددة"، و(46080 يورو) لكل موظف في قطاع "النقل البحري"، و(26552 يورو) لكل موظف في قطاع "أنشطة الموانئ"، و(14834 يورو) لكل موظف في قطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(14602 يورو) لكل موظف في قطاع "الموارد البحرية الحية"، و(10425 يورو) لكل موظف في قطاع "السياحة الساحلية".

يمثل متوسط فائض التشغيل لقطاع "الموارد البحرية غير الحية" حوالي خمسة عشر ضعف المتوسط العام، و"الطاقة البحرية المتجددة" حوالي عشرة أضعاف، وتأتي متوسطات قطاعي "الموارد البحرية الحية"، و"السياحة الساحلية"، دون المتوسط العام للقيمة المضافة بقطاعات الاقتصاد الأزرق، ويؤكد هذا التوزيع أن القطاعات والمشاريع التي تعتمد على التقنية والابتكار تكون ذات عوائد مرتفعة، وفي هذه الدراسة الأمر يتعلق بقطاع "الموارد البحرية غير الحية" والتي تتمثل صناعاتها في الصناعات الاستخراجية، وقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

المؤشر الخامس: إجمالي الاستثمار

الجدول 6: تطور إجمالي الاستثمار في الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي حسب القطاع (2009-2018)

القطاع السنة	الموارد البحرية الحية	الموارد البحرية غير الحية	الطاقة البحرية المتجددة	أنشطة الموانئ	بناء وإصلاح السفن	النقل البحري	السياحة الساحلية
2009	1709.0	19579.4	90.2	7732.9	1982.8	17838.5	0.0
2010	1703.1	19520.8	97.1	7707.7	1297.4	15323.1	0.0
2011	1674.7	19814.7	135.1	8851.7	1415.7	13552.0	0.0
2012	1782.8	19347.1	359.2	7766.1	1438.0	11402.6	0.0
2013	1576.9	19046.3	298.2	7935.5	1375.8	9730.1	0.0
2014	1719.4	19962.6	523.7	7803.7	2110.8	9768.5	0.0
2015	1778.9	19164.1	676.0	8565.9	2573.6	12573.1	0.0
2016	1809.7	10281.4	641.7	7623.2	2025.8	10917.4	0.0
2017	1988.2	9678.7	797.4	7620.1	2120.9	14590.3	0.0
2018	1997.4	9700.7	897.2	7620.1	2128.6	14590.3	0.0

الوحدة: مليون يورو (الإحصائيات متوفرة بالنسبة للاستثمار في السلع الملموسة فقط)

المصدر: European Commission, 2020.

<https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>

قدرت نسبة مساهمة القطاعات في "إجمالي الاستثمار" لسنة (2018) بـ (39.50 %) بالنسبة لقطاع "النقل البحري"، و(26.26 %) بالنسبة لقطاع "الموارد البحرية غير الحية"، و(20.63 %) بالنسبة لقطاع "أنشطة الموانئ"، و(5.76 %) بالنسبة لقطاع "بناء وإصلاح السفن"، و(5.40 %) بالنسبة بقطاع "الموارد البحرية الحية"، و(2.42 %) بالنسبة لقطاع "الطاقة البحرية المتجددة".

بلغ "إجمالي الاستثمار" في "القطاعات الزرقاء" في سنة (2018) حوالي (37 مليار يورو) بعد أن كان سنة (2009) حوالي (49 مليار يورو) وهي أعلى قيمة له في الفترة المدروسة، أي أنه انخفض بحوالي (24 %)، وارتفع بحوالي (0.5 %) عن سنة (2017)، وقد شهد "إجمالي الاستثمار" في القطاعات الزرقاء تذبذبا ليسجل أدنى قيمة له سنة (2016) وكانت (33 مليار يورو) وذلك يرجع إلى حدوث انخيار حاد على مستوى مؤشر "إجمالي الاستثمار" لقطاع "الموارد البحرية غير الحية" من سنة (2015) إلى سنة (2016) والذي بلغ حوالي (46 %)، وانخيار مؤشر قطاع "بناء وإصلاح السفن" بحوالي (21.28 %)، وانخيار مؤشر قطاع "النقل البحري" بحوالي (13.16 %)، بالإضافة إلى انخيار مؤشر قطاع "أنشطة الموانئ" بحوالي (11 %)، وانخيار مؤشر قطاع "الطاقة المتجددة البحرية" بحوالي (5.07 %) (الملحق 05، والجدول 06).

وما يبرر هذا التذبذب هو الأزمات الاقتصادية التي ميزت الفترة، الأمر الذي ينعكس على الاستثمار بشكل عام ويوجهه نحو التراجع والتقلص والانكماش بسبب انخفاض العوائد، عندئذ قد تضطر العديد من الشركات إلى تسريح جزء من عمالتها والاكتفاء بجد الخدمة

الأدنى، وما يؤكد ذلك هو انهيار مؤشر "إجمالي فائض التشغيل" من السنة (2015) إلى السنة (2016) لقطاعي "النقل البحري" و"الموارد البحرية غير الحية" بحوالي (28%) و(38%) على التوالي، وقطاع "بناء وإصلاح السفن" من سنة (2014) إلى سنة (2015) بحوالي (16%) (الملحق 04، والجدول 05)، ونتيجة لذلك فقد قطاع "الموارد البحرية غير الحية" حوالي (28%) من موظفيه بين سنة (2015) وسنة (2016)، وذلك بسبب أزمة الموارد الباطنية سنة (2015) (المخلق 1، والجدول 2)، وكذلك الأمر بالنسبة لبقية القطاعات حيث يظهر بوضوح من الملاحق 1، و2، و3، و4، و5، استجابة كل قطاع من القطاعات الزرقاء للأزمات الاقتصادية التي حدثت طيلة وقبيل الفترة المدروسة، مثل الأزمة المالية العالمية (2008) التي استمر أثرها إلى سنة (2009)، وأزمة الديون السيادية الأوروبية التي استمرت من (2010) إلى (2012)، وإعادة تنظيم الأسعار العالمية للسلع الأساسية للفترة (2014) إلى (2016) (الأمم المتحدة، 2017)، حيث يتضح بشكل عام أن السنوات المذكورة آنفا هي نقاط الانعطاف في مؤشر "إجمالي الاستثمار" وباقي المؤشرات على حد سواء مع بعض الاختلافات حسب كل قطاع.

4. خاتمة:

تناولت الدراسة تطور مؤشرات الاقتصاد الأزرق في دول الاتحاد الأوروبي مقسمة حسب القطاعات الزرقاء الرئيسية، وذلك خلال الفترة (2009-2018)، ومن خلال تحليل البيانات المتعلقة بكل مؤشر من المؤشرات، تم التوصل إلى جملة من النتائج هي:

- يعتمد الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي على سبع قطاعات رئيسية: الموارد البحرية الحية، الموارد البحرية غير الحية، الطاقة البحرية المتجددة، أنشطة الموانئ، بناء وإصلاح السفن، النقل البحري، السياحة الساحلية، وهي تقريبا كلها قطاعات غير حديثة؛
- تبين متوسطات تكاليف العمالة أن العديد من القطاعات على غرار النقل البحري والطاقات المتجددة وأنشطة الموانئ، هي قطاعات عمالتها مكلفة، وتبين المتوسطات الجزئية لمؤشري إجمالي القيمة المضافة وإجمالي فائض التشغيل، أن هذه القطاعات مكلفة العمالة لا تقدم مساهمة كبيرة في الإجمالي العام للمؤشرات المذكورة وذلك إذا ما قورنت بمساهمة قطاع السياحة الساحلية الذي يعتبر قطاعا عمالته منخفضة التكلفة؛
- تبين المؤشرات الزرقاء أن قطاع الموارد البحرية الحية هو ثاني قطاع أزرق أكثر توظيفاً، وثاني قطاع أقل تكلفة عمالة ورابع قطاع أكثر مساهمة في مؤشر إجمالي القيمة المضافة ومع ذلك فهو لا يحظى إلى بأقل من عشر إجمالي الاستثمار في القطاعات الزرقاء، ومن هنا يتبين أن القطاع لا يحظى بالاهتمام المطلوب؛
- يتبين من خلال البيانات أن هناك العديد من الأنشطة التي لم يتم قياسها في الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي، ومثال ذلك أن مؤشر الاستثمار في الأنشطة الاقتصادية الزرقاء يشمل فقط الاستثمار في السلع الملموسة، وهذا يعني أن العديد من الأنشطة الخدمية على غرار السياحة الساحلية، بالإضافة إلى الأنشطة التي لا ترتبط بالسلع الملموسة لم يتم قياسها في هذا المؤشر، كما نتوقع بالنسبة للقطاعات أن هناك العديد من القطاعات المستحدثة التي تم يتم قياسها بعد في مختلف المؤشرات الزرقاء، وهذا يمثل نقطة ضعف في القياس يدل على وجود هفوات أخرى لم يتم التوصل إليها في هذه الدراسة؛
- عرفت مؤشرات الاقتصاد الأزرق لدول الاتحاد الأوروبي في الفترة (2009-2018) تذبذبا بسبب الأزمات الاقتصادية التي حدثت في الفترة، حيث يلاحظ أن قطاعات: السياحة الساحلية، والنقل البحري، وأنشطة الموانئ، والموارد البحرية غير الحية، الأقل استقرارا مما يعني أنها الأكثر تأثرا بالأزمات، في حين تعتبر قطاعات: الموارد البحرية الحية، وبناء وإصلاح السفن، والطاقة البحرية المتجددة، القطاعات الأكثر استقرارا مما يدل على أنها أقل تأثرا بالأزمات الاقتصادية والمالية.

وبناء على النتائج السابقة، نقدم الاقتراحات التالية:

- ضرورة قياس الاستثمار في الخدمات والتقنية والاستثمار في الأنشطة الاقتصادية الرقمية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق، كون ذلك يساهم في شمولية عملية القياس؛
 - ضرورة تقديم اهتماما إضافيا بقطاع الموارد البحرية، نظرا لما يمنحه من إضافة للاقتصاد الأزرق من خلال توفير مناصب الشغل وتقديم القيمة المضافة؛
 - ضرورة الاهتمام بقياس المخاطر المرتبطة لكل قطاع وصناعة من القطاعات الزرقاء خاصة تلك المخاطر المتعلقة بالاستثمار وحتى المخاطر المتعلقة بالصناعة، للتمكن من تحديد أكثر البدائل ملاءمة وأكثرها فائدة في مرحلة ما من حياة اقتصاديات الدول؛
 - ضرورة الاهتمام بالقطاعات الزرقاء المستجدة الأقل تكلفة على المدى المتوسط والطويل والتي يتوقع أن تكون الأكثر تقدما للقيمة المضافة سواء بالنسبة للاقتصاد أو حتى للمجتمع.
5. قائمة المراجع:

الاتحاد الأوروبي، (2020)، ما هو الاتحاد الأوروبي، <https://europa.eu/more-than-food-uae/ar/about> (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

الاتحاد من أجل المتوسط، (2017)، مؤتمر الاتحاد من أجل المتوسط يسلط الضوء على الدور المحوري الذي يلعبه الاقتصاد الأزرق في التنمية المستدامة وإيجاد فرص العمل والاستثمار، <https://ufmsecretariat.org/ar/ufm-conference-blue-economy2017> (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

الأمم المتحدة، (2012)، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، الأمم المتحدة، ريو دي جانيرو (البرازيل).
الأمم المتحدة، (11 12 2017)، موجز تنفيذي: العالم، الحالة، والتوقعات الاقتصادية في 2018، https://www.un.org/development/desa/dpad/wpcontent/uploads/sites/45/WESP2018_es_ar.pdf (تاريخ الاسترداد 2020 11 22)

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي المغربي، (2018)، الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب، <http://www.ces.ma/Documents/PDF/Rapports%20annuels/2018/RA-VA-18.pdf> (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

المعهد الدولي للتنمية المستدامة، (2011)، نشرة مفاوضات من أجل الأرض، المعهد الدولي للتنمية المستدامة، <https://enb.iisd.org/download/pdf/enb2708a.pdf> (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

جبران سفيان و قلال إيمان، (2018)، دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الإستدامة البيئية والاقتصادية في دول المتوسط، مجلة تحولات، ص ص 150-164.

مجاهد بسنت، (2019)، الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية..... واقع جيد ومستقبل واعد، <https://democraticac.de/?p=60928> (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

محمود هشام، (2019)، الاقتصاد الأزرق .. نهج تنموي جديد يكتنز 24 تريليون دولار أصولا بحرية، https://www.aleqt.com/2019/03/26/article_1568341.html (تاريخ الاسترداد 2020 10 03)

ويبر كارتن ، (2015)، أبرز الأحداث الاقتصادية في 2015،

https://www.bbc.com/arabic/business/2015/12/151226_year_in_business_review_2015

(تاريخ الاسترداد 03 10 2020)

يسين سي لخضر غربي و سهام محمدي، (2019 12 02)، مستقبل واعد لتبني الاقتصاد الأورق المستدام كبديل للدول النفطية الساحلية: دراسة حالة الجزائر نموذجاً، الملتقى الدولي: الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، جامعة حمه لخضر الوادي(الجزائر) ، 75-83.

Academic Foundation, (2015), Gunter Pauli,

http://academicfoundation.org/index.php?route=product/author_details&author_id=438

(retrieved on 03 10 2020)

Commonwealth Secretariat, (2018), Commonwealth Blue Charter Shared Values, Shared Ocean: A Commonwealth Commitment to Work Together to Protect and Manage our Ocean,

<https://bluecharter.thecommonwealth.org/> (retrieved on 03 10 2020)

European Commision, (2018), The 2018 Annual Economic Report on EU Blue Economy, Publications Office of the European Union, Luxembourg, p 16.

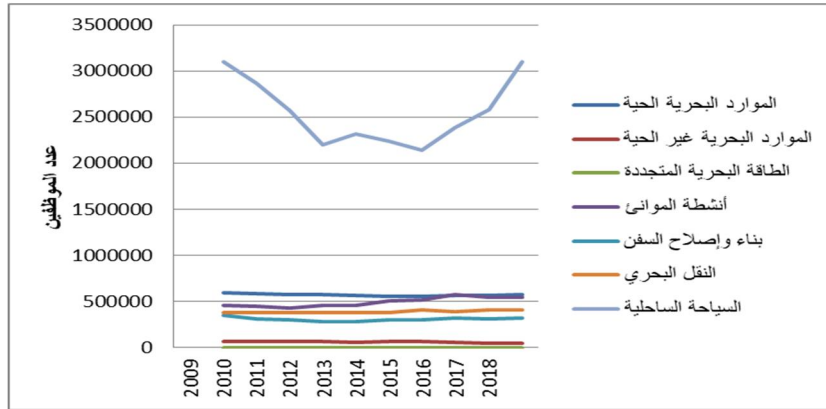
Jana Gregorio, (2020), European Countries That Are Not Members Of The European Union,

[https://www.worldatlas.com/articles/european-countries-who-are-not-part-of-the-european-union.html#:~:text=Three%20non%20DEU%20countries%20\(Monaco,Kingdom's%20departure%20from%20the%20EU.](https://www.worldatlas.com/articles/european-countries-who-are-not-part-of-the-european-union.html#:~:text=Three%20non%20DEU%20countries%20(Monaco,Kingdom's%20departure%20from%20the%20EU.) (retrieved on 25 10 2020)

Political Map of Europe, https://www.nationsonline.org/oneworld/europe_map.htm (retrived on 25 10 2020)

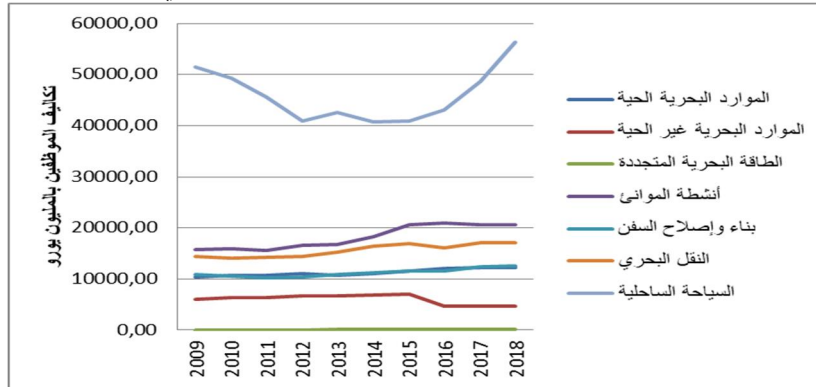
The Blue Economy, (2016), <https://www.theblueeconomy.org/the-book.html> (retrived on 25 102020)

الملحق 1: منحنيات تطور عدد الموظفين في القطاعات الزرقاء في دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)



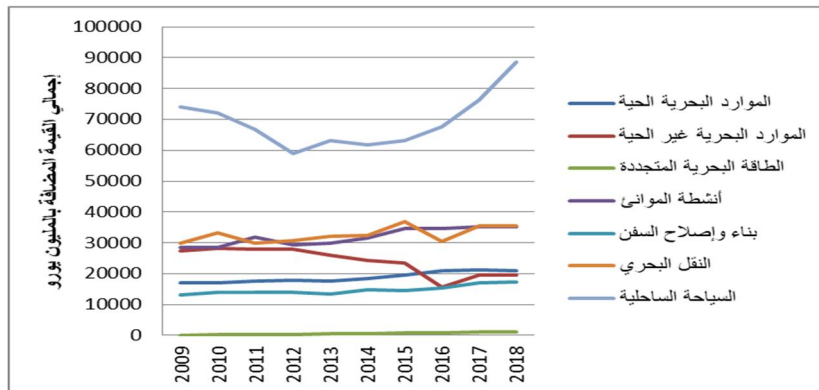
المصدر: من إعداد الباحثين باستخدام برنامج (Excel, 2010)، بناء على بيانات الجدول رقم 2.

الملحق 2: منحنيات تطور تكاليف العمالة في القطاعات الزرقاء في دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)



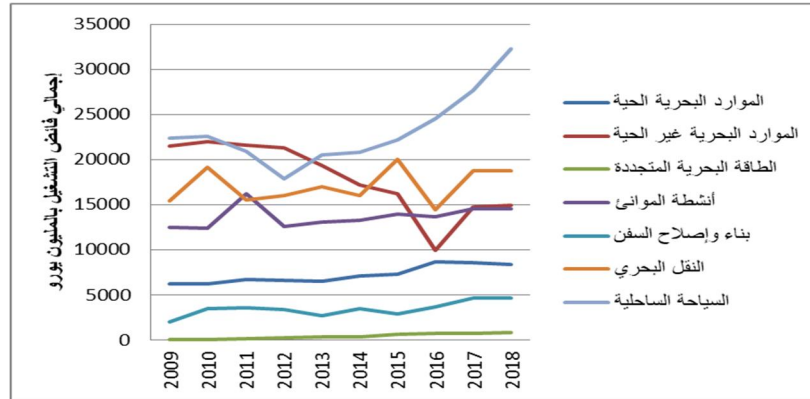
المصدر: من إعداد الباحثين باستخدام برنامج (Excel, 2010)، بناء على بيانات الجدول رقم 3.

الملحق 3: منحنيات تطور إجمالي القيمة المضافة للقطاعات الزرقاء في دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)



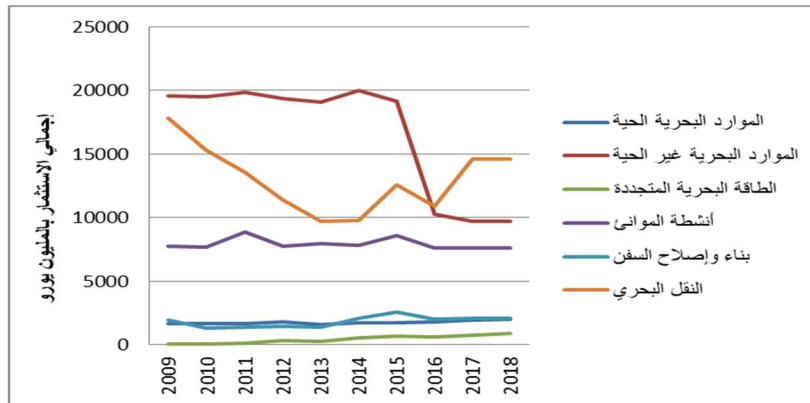
المصدر: من إعداد الباحثين باستخدام برنامج (Excel, 2010)، بناء على بيانات الجدول رقم 4.

الملحق 4: منحنيات تطور إجمالي فائض التشغيل للقطاعات الزرقاء في دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)



المصدر: من إعداد الباحثين باستخدام برنامج (Excel, 2010)، بناء على بيانات الجدول رقم 5.

الملحق 5: منحنيات تطور الاستثمار في القطاعات الزرقاء في دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2009-2018)



البيانات غير متوفرة بالنسبة لقطاع السياحة الساحلية

المصدر: من إعداد الباحثين باستخدام برنامج (Excel, 2010)، بناء على بيانات الجدول رقم 6.