



مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار



شبابنا يدعم قرارنا

صادرات الاقتصاد الأزرق محرك للنمو أحد مكتسبات سعر الصرف المرن



منتدى السياسات العامة
IDSC Public Policy Forum

العدد ٣٦ - فبراير ٢٠٢٤



مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

عن المركز

شهد مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصري - منذ نشأته عام ١٩٨٥ - عدة تحولات؛ ليواكب التغيرات التي مرّ بها المجتمع المصري. فقد اختص في مرحلته الأولى (١٩٨٥ - ١٩٩٩) بتطوير البنية المعلوماتية في مصر، ثم كان إنشاء وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات عام (١٩٩٩) نقطة تحوّل رئيسة في مسيرته؛ ليؤدّي دوره كمؤسسة فكر (Think Tank) تدعم جهود متخذ القرار في شتى مجالات التنمية، ثم جاء قرار رئيس مجلس الوزراء، رقم ٢٠٨٥ لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار كهيئة عامة خدمية، تكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع رئيس مجلس الوزراء؛ لتويجاً لجهوده كمركز فكر حكومي متميز يدعم متخذ القرار على المستوى القومي.

هذا، ويتبنّى المركز رؤية مفادها أن يكون المركز الأكثر تميزاً في مجال دعم اتخاذ القرار في قضايا التنمية الشاملة، وإقامة حوار مجتمعي بناءً، وتعزيز قنوات التواصل مع المواطن المصري الذي يُعدُّ غاية التنمية وهدفها الأسمى، الأمر الذي يؤهله للاضطلاع بدور أكبر في صنع السياسة العامة، وتعزيز كفاءة جهود التنمية وفعاليتها، وترسيخ مجتمع المعرفة.

وفي سبيل تحقيق ذلك؛ يحمل مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار على عاتقه مهمة أن يكون داعماً لكل متخذي القرار. وحتى يتسنى له ذلك، فإنه يسعى باستمرار لأن يكون أحد أفضل مؤسسات الفكر (Think Tank) على المستوى المحلي والإقليمي والدولي. وقد واكب ذلك اعترافاً إقليمياً ودولياً بدوره الجوهري كمؤسسة فكر، وهو ما ظهر جلياً في نتائج برنامج مراكز الفكر والمجتمعات المدنية (Think Tanks and Civil Societies Program, TTCSP) بجامعة «بنسلفانيا الأمريكية» التي تم الإعلان عنها في فبراير ٢٠٢١؛ حيث تم اختيار مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ليكون:

- ضمن أفضل ٢٠ مركز فكر على مستوى العالم استجابةً لجائحة «كوفيد-١٩» لعام ٢٠٢٠.

● في المرتبة ٢١ من بين ٦٤ مركز فكر على مستوى العالم كصاحب أفضل فكرة أو نموذج جديد قام بتطويره خلال عام ٢٠٢٠، أخذًا بعين الاعتبار أنه لا يوجد أي مركز فكر مصري آخر تم تصنيفه وفقًا لهذا المعيار.

● في المرتبة ١٤ من إجمالي ١٠١ مركز فكر على مستوى إفريقيا والشرق الأوسط لعام ٢٠٢٠.

كما فاز المركز بعدة جوائز ضمن مسابقة مؤسسة «ستيبي أووردز» (STEVIE Awards) العالمية المُعلن عنها في أبريل ٢٠٢٢، ومن بين تلك الجوائز: جائزة ذهبية، وأربع جوائز برونزية، بعد منافسة بين أكثر من ٧٠٠ فريق من ١٧ دولة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

وقد فاز المركز في يونيو ٢٠٢٢ بجائزة (SAG Award) الأمريكية الممنوحة لإصداره المركز الرقمية «وصف مصر بالمعلومات» من بين نحو ١٠٠ ألف مؤسسة دولية حول العالم.

بالإضافة إلى حصول المركز على ثلاث جوائز من مؤسسة جلوبي للأعمال بالولايات المتحدة الأمريكية في سبتمبر ٢٠٢٣، والتي تُمنح لأفضل المنظمات على مستوى العالم تقديرًا لإنجازاتها في مختلف الأعمال والتكنولوجيا؛ حيث حصلت إصدارات المركز على الجائزة الذهبية، وأبرزها: سلسلة إصدارات «آفاق المناخ» و«آفاق صناعية» و«آفاق الطاقة» و«آفاق اقتصادية معاصرة» و«تقارير معلوماتية» و«فكرة في ورقة»، كما حصدت منصة «حوار» الجائزة الذهبية بعد تدشينها كأكبر قناة اتصال بين الحكومة والمواطنين، وتحقيقها مليوني مشاهدة لموادها المنشورة لاستطلاع الرأي العام في القضايا المختلفة، كما فاز الموقع الإلكتروني لمركز المعلومات بالجائزة البرونزية بعد إطلاق نسخته الجديدة بخيارات مبتكرة تتفاعل مع خيارات المستخدمين.



تم إعداد هذه الورقة من قبل مجموعة شباب المتدربين في مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ضمن مبادرة لتمكين الشباب حديثي التخرج وتدريبهم على مهارات مجال السياسات العامة، مثل: «البحث، وإعداد أوراق السياسات والدراسات المستقبلية، والمناظرات، وغيرها من مهارات».

تساهم منظمة الأمم المتحدة للطفولة (يونيسف) في دعم هذه المبادرة؛ إيماناً منها بأهمية تعزيز مشاركة الشباب في إنتاج ونشر المعرفة وصناعة السياسات الاجتماعية.

هذا المحتوى يعبر عن مؤلفي الورقة ولا يمثل بالضرورة موقف منظمة الأمم المتحدة للطفولة (يونيسف).



أعضاء تحكيم أوراق مبادرة بنفكر لبلدنا

أ.د. علا الخواجة

مدير مشروع إصلاح واستقرار الاقتصاد الكلي (MESR) الممول من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية

أ.د. عادل رجب

أستاذ الاقتصاد ومدير مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية

أ.د. سوزانا المساح

أستاذ الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية وجامعة زايد

أ.د. منى الجرف

أستاذ الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية والرئيس السابق لجهاز حماية المستهلك

أ.د. أمنية حلمي

وكيل كلية الاقتصاد والعلوم السياسية لشؤون الدراسات العليا والبحوث بجامعة القاهرة

أ.د. هالة صقر

عميد كلية الاقتصاد والعلوم السياسية بجامعة نيو جيرزي

أ.د. سارة الجزائر

عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

أ.د. خالد بركات

أستاذ الإدارة العامة بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية ومدير مركز خدمة المجتمع جامعة القاهرة

د. هشام شفيق

محاضر في الاقتصاد السياسي بمعهد الأمم المتحدة للتدريب والبحث ومستشار السياسات بالوكالة الألمانية للتعاون الدولي (GIZ)

د. هايدي علي

مدرس الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية بجامعة القاهرة

مقدمة سلسلة شبابنا يدعم قرارنا



شبابنا يدعم قرارنا

سلسلة شبابنا يدعم قرارنا سلسلة بحثية غير دورية تتسم بالطابع التطبيقي، وتأتي انطلاقاً من إيمان المركز بالدور الحيوي الذي يلعبه شباب الباحثين في الجامعات والمؤسسات البحثية جميعها في تقديم رؤى وأفكار خلاقة لدعم متخذ القرار، إلى جانب تشجيع مشاركة الشباب في رسم السياسات العامة لعدد من القضايا ذات الأولوية في المجالات كافة، وانتهاءً بطرح استراتيجيات متكاملة، وآليات تنفيذية مبتكرة للقضايا محل الدراسة والتحليل.

الآراء والأفكار والتحليلات الواردة بالورقة تعبر عن رأي مؤلفيها، ولا تمثل بالضرورة رأي أو توجهات مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.



منتدى السياسات العامة
IDSC Public Policy Forum

رئيس المركز
السيد / أسامة الجوهري
مساعد رئيس مجلس الوزراء
رئيس مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

هيئة التحرير

د. مي محسن مبروك
مدير الإدارة العامة للمكتب الفني

أ. سالي أحمد عاشور
مدير تنفيذي للإدارة العامة للدراسات المستقبلية

أ. منال طلعت عمرو
مدير تنفيذي للإدارة العامة لمتابعة وتقييم السياسات

المدير التنفيذي لسلسلة شبابنا يدعم قرارنا

أ. علياء عمر سيد
باحث اقتصادي بالمكتب الفني لرئيس المركز

التصميم الجرافيكي

إدارة التصميم الجرافيكي والمطبوعات

شكر وتقدير

يتقدم منتدى السياسات العامة التابع لمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بخالص الشكر والتقدير لجميع السادة الإعلاميين المشاركين في ورش عمل محاور مبادرة «بنفكر لبلدنا» لما قدموه من دعم للمشاركين وإثراء المبادرة بأحاديثهم الخلاقة.



أ/ سارة سيف

منسق إعلامي للمبادرة

مستشار تسويق وتواصل اجتماعي – أستاذ إعلام بالجامعة الأمريكية



أ/ نهى سعد

استشاري إعلامي في الأمم المتحدة للتنمية الصناعية بروديوسر
مديرة قسم الاتصالات لعدة مؤسسات إعلامية



أ/ مونيكا وليام

رئيس قسم بمكتب رئيس مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار
باحثة وكاتبة في العلاقات الدولية



أ/ مها ناجي

خبيرة اتصالات استراتيجية ومنتجة تنفيذية



أ/ لارا الربضي

إعلامية ومعدة برامج للراديو والتلفزيون والديجيتال ميديا
استشارية للمؤسسات الإعلامية الراغبة في تبني تقنيات
الذكاء الاصطناعي في الصحافة الإلكترونية



مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

فريق الإعداد

فريق عمل من كلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية بجامعة الإسكندرية، مُكوَّن من:



عبد الخالق محمد

مدرس مساعد وباحث دكتوراه في الاقتصاد



عبد الحلیم شاهین

استاذ الاقتصاد المساعد



آلاء الشاذلي

معيدة وباحثة ماجستير في الاقتصاد



أحمد مجدي

مدرس مساعد وباحث دكتوراه في الاقتصاد



مروة حرب

باحثة ماجستير في الاقتصاد



المحتويات

٥

الملخص التنفيذي

٧

المحور الأول: ماهية الاقتصاد الأزرق وأهميته في الاقتصاد الوطني

١١

المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق في مصر

١٧

المحور الثالث: تحليل SWOT للاقتصاد الأزرق في مصر

٢٥

المحور الرابع: تجارب دولية عن تعزيز الاقتصاد الأزرق

٢٩

المحور الخامس: خطة تنفيذية لتعزيز صادرات الاقتصاد الأزرق في مصر وأهم التوصيات

٣٧

المراجع



3 2 . 2 4 5

0 0 5 . 2 3

3 4 0 . 6 7 1

1 4 5 . 2

2 . 3 5 7

4 5 . 1 3 3

0 9 . 8 2 7

8 6 . 5 2

الملخص التنفيذي

تسعى الدولة المصرية جاهدة إلى دفع عجلة النمو الاقتصادي والتنمية في كافة القطاعات في ذات الوقت التي تواجه فيه الحكومة المصرية تحديات كبيرة فيما يتعلق بتوفير العملة الأجنبية نتيجة لتوسع فجوة النقد الأجنبي، ولذا تولي الدولة اهتمام بالغ في الآونة الأخيرة بتعظيم العوائد الاقتصادية لكافة الموارد وخاصة الطبيعية منها في ظل ما تتمتع به مصر من موقع جغرافي متميز وعديد من المسطحات المائية. وذلك من خلال تسليط الضوء على الاقتصاد الأزرق بغرض تعزيز صادرات هذا القطاع وما لذلك من قدرة على جذب العملة الأجنبية وخاصة الدولار. ويرتكز الاقتصاد الأزرق حول ثلاث محاور أساسية وهم: السياحة الشاطئية، والثروة السمكية، والموانئ والنقل البحري اللوجستي وقناة السويس، ويُعدوا من أهم موارد العملة الأجنبية في مصر. ولتعزيز ذلك؛ تهدف الورقة إلى الخروج بخطة تنفيذية وعدة توصيات لتعزيز صادرات الاقتصاد الأزرق من الثلاث محاور الرئيسية في ظل تطبيق سياسة تحرير سعر الصرف وذلك بغرض جذب العملة الأجنبية وخاصة الدولار لتقليل أو سد فجوة النقد الأجنبي.

بناء على ما تقدم، ستقوم الورقة باستعراض ومناقشة المحاور التالية

المحور الأول: ماهية الاقتصاد الأزرق وأهميته في الاقتصاد الوطني

المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق في مصر

المحور الثالث: تحليل SWOT للاقتصاد الأزرق في مصر

المحور الرابع: تجارب دولية عن تعزيز الاقتصاد الأزرق

المحور الخامس: خطة تنفيذية لتعزيز صادرات الاقتصاد الأزرق وأهم التوصيات





المحور الأول: ماهية الاقتصاد الأزرق وأهميته
في الاقتصاد الوطني



١-١) مفهوم الاقتصاد الأزرق:

يوجد ثمة تعريفات عدة للاقتصاد الأزرق وفقاً للعديد من المؤسسات الدولية والإقليمية، حيث يتباين هذا المصطلح بين البلدان والمؤسسات الدولية (CRS, 2022)، ويعرف الاقتصاد الأزرق من قبل البنك الدولي على أنه «الاستخدام المستدام لموارد البحار والمحيطات لتحقيق النمو الاقتصادي وتحسين سبل العيش والوظائف مع الحفاظ على سلامة النظام البيئي للبحار والمحيطات» (WB, 2017)، كما تعرف الأمم المتحدة الاقتصاد الأزرق بأنه «الاقتصاد الذي يضم مجموعة من القطاعات الاقتصادية والسياسات ذات الصلة التي تحدد معاً ما إذا كان استخدام موارد البحار والمحيطات مستداماً» (UNDP, 2019)، بينما تُعرف المفوضية الأوروبية الاقتصاد الأزرق بأنه «جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بموارد المحيطات والبحار والسواحل، ويشمل مجموعة واسعة من القطاعات ذات الصلة» (European Commission, 2021).

يملك الاقتصاد الأزرق مجموعة من التأثيرات الكبيرة على معدلات النمو في الناتج المحلي الإجمالي، إذ يوفر الاقتصاد الأزرق مزيد من فرص العمل لعدد كبير من الأفراد في مختلف مجالاته، بما في ذلك الصيد البحري، وصناعة السفن، والتصنيع البحري، والخدمات اللوجستية للموانئ، والسياحة الشاطئية، بالإضافة إلى أنه يلعب دوراً مهماً في تعزيز البحث والتطوير في مجالات عدة منها تكنولوجيا التعدين البحري والاستدامة البيئية، ومن المتوقع أن هذا النشاط سينعكس إيجابياً على الوضع الاقتصادي والاجتماعي، حيث سيسهم في خلق فرص عمل، وتوفير مزيد من العملات الأجنبية، ومن ثم، زيادة حصيلة الدولة من النقد الأجنبي اللازم للحد من عجز ميزان المدفوعات. ومن ثم، يمكن للاقتصاد الأزرق أن يكون محركاً رئيساً لتعزيز النمو الاقتصادي وتحسين جودة حياة المواطنين (Plan Bleu, 2021)، (Hamdy & Bevilacqua, 2023).

يرتكز الاقتصاد الأزرق على ثلاثة أعمدة رئيسية وهي: السياحة الشاطئية وصادرات الموارد البحرية، ولوجستيات الموانئ البحرية، ويشار إلى الاقتصاد الأزرق ضمناً في التنمية المستدامة، في الهدف الرابع عشر من أهداف التنمية المستدامة، بعنوان «Life Below Water» الذي يتمحور حول «ضرورة الحفاظ على المحيطات والبحار وسواحلها والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة في الاقتصاد القومي» (The Global Goals, 2022).

يُعد الاقتصاد الأزرق أمراً ضرورياً لتحقيق التنمية المستدامة، حيث يمثل الاقتصاد الأزرق نهجاً عالمياً يهدف إلى تحقيق التوازن بين الأبعاد الثلاث للتنمية المستدامة: التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية والتنمية البيئية، من خلال الاهتمام بجميع الأنشطة المتعلقة بالمحيطات، يشجع هذا المفهوم على تعزيز النمو الاقتصادي مع تحسين الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية مع تحقيق الاستدامة البيئية للمحيطات والبحار والسواحل الشاطئية، والحفاظ على الحياة البحرية ومواردها، بما يسهم في الحفاظ على حق الأجيال القادمة في تلك الموارد (UNDP, 2019; Wilson, 2023).

١-٢) أهمية الاقتصاد الأزرق في الاقتصاد الوطني:

يُظهر ما تم ذكره أعلاه أن الاقتصاد الأزرق يركز على إدارة الموارد البحرية والبيئة البحرية، حيث تغطي مساحة الموارد المائية من المحيطات والبحار ٧٠ بالمائة من كوكب الأرض، وهي تمثل مصدراً حيوياً يلعب دوراً كبيراً في توفير الغذاء والطاقة والمياه، بالإضافة إلى تشجيع مجموعة من الصناعات والخدمات التي تعتمد على موارد المحيطات والبحار، مثل الصيد البحري، والزراعة البحرية، والنقل البحري، واستخراج المعادن البحرية، والسياحة الشاطئية وأيضاً البحث والتطوير في مجالات البيئة والتعددين البحري (United Nations, 2023 & UN & World Bank Group, 2017).

إن التأمّل في وضع الاقتصاد المصري، يُظهر أن تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق تُعد فرصة مواتية للنمو الاقتصادي، لا سيما في ظل معاناة الاقتصاد المصري من تباطؤ معدلات النمو الاقتصادية، نتيجة تعرض القطاعات الاقتصادية لمجموعة من الأزمات ولعل أشهرها الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨، مروراً بالاضطرابات السياسية والاقتصادية التي مرت بها الدولة خلال الفترة (٢٠١١-٢٠١٣)، ثم أزمة جائحة كورونا Covid-19 التي لازالت أثارها ممتدة حتى الآن، وأخيراً الأزمة الروسية-الأوكرانية وتداعيتها على الوضع الاقتصادي، كما تواجه الحكومة المصرية تحديات كبيرة فيما يتعلق بتوفير العملة الأجنبية نتيجة لتوسع فجوة النقد الأجنبي، ويرجع هذا التحدي بشكل جوهري إلى مجموعة من الضغوط الخارجية، والتي تأتي على رأسها تطورات الأزمة الروسية - الأوكرانية.

بناءً على تلك التحديات الاقتصادية التي تقف حجر عثرة أمام تقدم الاقتصاد المصري، فضلاً عن الحاجة إلى سد فجوة النقد الأجنبي يتعين على الحكومة اللجوء إلى وسائل متعددة لتوفير المزيد من العملات الأجنبية. ومن هنا تبرز أهمية هذا الموضوع، حيث يُمكن للقطاع الاقتصادي الأزرق تقديم حلاً جوهرياً للتغلب على مشكلة تباطؤ النمو، من خلال محاولة إيجاد مصادر تعزز من النقد الأجنبي في مصر، ذلك من خلال القطاعات التالية: صادرات الموارد البحرية، السياحة الشاطئية، وخدمات النقل واللوجستيات، وقناة السويس. وهو ما سيتم توضيحه في السطور القادمة على النحو التالي:

السياحة الشاطئية: تُعدّ الشواطئ والمناطق البحرية الساحرة وجهات استثنائية للعديد من السائحين، حيث يجد السائحون مكاناً مثالياً للاسترخاء وممارسة الأنشطة المائية من السباحة والغوص، والرحلات البحرية، وعديد من الأنشطة الأخرى، ولا شك أن تلك الأنشطة المتباينة ليست فقط مصدراً للترفيه والجذب السياحي فحسب بل أيضاً تمثل جزءاً رئيساً في هيكل الاقتصاد الأزرق بالمجتمع، كما أن منتجات الموارد البحرية تلعب دوراً بارزاً في تعزيز هذا النوع من السياحة وجذب المزيد من الزوار مما يحفز زيادة الإيرادات وخلق المزيد من فرص العمل بالقطاع (Nur Nobi & Majumder, 2019).

الأنشطة اللوجستية والنقل، تلعب الأنشطة والخدمات اللوجستية دوراً بالغ الأهمية في تنمية الاقتصاد الأزرق فمن خلال استخدام وسائل الشحن البحري يتم نقل حصص كبيرة من البضائع بين الأسواق العالمية، هذا التكامل بين قطاعات الاقتصاد الأزرق وخدمات النقل يمكن أن يساهم بشكل فعال في تعزيز كفاءة وفعالية النقل البحري، مما يعزز فرص نفاذ البضائع إلى الأسواق العالمية ومن ثم يصبح للصادرات من الاقتصاد الأزرق دور رئيس في فتح آفاق جديدة للعمل في قطاع النقل واللوجستيات، وفي هذا الصدد تمتلك مصر إمكانات هائلة لتطوير قطاع اللوجستيات والنقل البحري، بفضل موقعها الاستراتيجي ذلك الذي يتوسط قارتي أفريقيا وآسيا، فضلاً عن امتلاكها لقناة السويس ويمكن تعزيز هذا القطاع بشكل كبير من خلال تحسين كفاءة تشغيل موانئ البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط وتطوير البنية التحتية لمرافق النقل والتخزين بتلك الموانئ.

قناة السويس: بفضل موقع مصر الاستراتيجي على البحر الأحمر والبحر المتوسط، وامتلاكها لقناة السويس التي تعتبر واحدة من الأدوات الرئيسية لتسهيل النقل البحري على المستوى العالمي، فهي تعد ممر حيوي للتجارة البحرية العالمية، يعمل على اختصار المسافة والزمن بين الدول، وهو ما يعد عاملاً حاسماً في تعزيز التجارة العالمية وتخفيض تكاليف النقل، لذا تشكل إيرادات قناة السويس مصدراً هاماً للدولة، حيث بلغت حصيلتها إيرادات قناة السويس ٩,٤ مليارات دولار في العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ (SIS, 2023)، وهذا هو أعلى مستوى في تاريخ القناة وفقاً للبيانات الصادرة عن هيئة قناة السويس، ومن المتوقع استمرار تدفق تلك الإيرادات في المستقبل وفقاً لعدة تقارير عالمية، بما في ذلك تقرير نشرته وكالة فيتش للتصنيف الائتماني حول الاقتصاد المصري (SIS, 2022).



المحور الثاني: الاقتصاد الأزرق في مصر



٢-١) الاقتصاد الأزرق: مصدر قوة للاقتصاد المصري

- **صادرات الموارد البحرية:** تشمل صادرات الموارد البحرية صيد واستزراع الأسماك (الثروة السمكية) حيث يعد قطاع الثروة السمكية من أهم ركائز الاقتصاد الأزرق، ويمتلك الاقتصاد المصري ميزة نسبية تنافسية في هذا القطاع حيث تضم مصر أكثر من ٢٠٠ نوع من الأسماك كما أن الاقتصاد المصري يحتل المركز الثاني عشر عالمياً في إنتاج الأسماك العالمي، لذا يعد هذا القطاع أحد القطاعات الجاذبة للاستثمارات الأجنبية، حيث يشارك القطاع الخاص بنسبة ٩٩٪ في إنتاج الأسماك.
- **السياحة الشاطئية:** تتميز السياحة المصرية بتنوعها فهي تشمل سياحة تاريخية وسياحة علاجية وسياحة ثقافية وسياحة ساحلية، كما تتميز بالجمع بين أكثر من نوع من السياحة في نفس البرنامج السياحي حيث تضم مصر عدداً من المواقع التاريخية والثقافية التي تقع على شواطئها، مثل: وجود مزارات سياحية تاريخية على شواطئها، مما يحقق الميزة التنافسية للسياحة الشاطئية في مصر ويجعلها مقصد سياحي أكثر جذباً للزوار.
- **النقل البحري واللوجستيات:** يلعب دوراً حاسماً في ترويج التجارة ما بين الصادرات والواردات بين مصر ودول العالم الخارجي من ناحية ومن جانب آخر الاستفادة من إيرادات مرور التجارة عبر الأراضي المصرية كما بقناة السويس، ولذا يمكن القول إن قطاع النقل البحري شهد تطوراً كبيراً في العقد الأخير، بفضل توسعة وتطوير قناة السويس والمنطقة اللوجستية المحيطة بها، فضلاً عن تطوير عديد من الموانئ البحرية وبنيتها التحتية.
- **التعدين البحري وإنتاج الطاقة:** يتزايد الاهتمام بالتعدين البحري وإنتاج الطاقة في الاقتصاد الأزرق في ظل استراتيجية الاقتصاد المصري الخاصة بزيادة نسبة الطاقة المتجددة في مزيجها الطاقوي إلى ٤٢٪ بحلول عام ٢٠٢٥، من خلال عديد من الخطوات منها تطوير التعدين البحري وإنتاج الطاقة من خلال طاقة المياه خاصة في مجال الكهرباء، ومن خلال مشاركة مصر في مشاريع إقليمية ودولية لتبادل الطاقة الكهربائية مع دول الجوار مثل خط ربط الكهرباء بين مصر والسعودية.

٢-٢) صادرات مصر من السياحة الشاطئية

- تلعب السياحة الشاطئية دوراً مهماً في تطوير قطاع السياحة بصفة عامة وفي تنمية الاقتصاد الأزرق بصفة خاصة، فالسياحة الساحلية المصرية تعد وجهة سياحية مميزة حيث تتمتع مصر بشواطئ متميزة، وتشكل السياحة الشاطئية أكبر نسبة من السياحة في مصر حيث تستحوذ على نسبة تمثل ٩٠٪ من عدد السياح الوافدين إلى مصر. كما أن قطاع السياحة يلعب دوراً هاماً في الاقتصاد المصري، حيث يبلغ طول سواحل مصر حوالي ٣٠٠٠ كم على البحر المتوسط والبحر الأحمر، فضلاً عن مجموعة من المناطق السياحية الشاطئية المتنوعة منها: (الهيئة العامة للاستعلامات، ٢٠٢٣):
- **البحر الأحمر:** تعد سواحل البحر الأحمر من أفضل الوجهات السياحية للعديد من الزوار الأجانب، فهي تتميز بشواطئها ذات الشعاب المرجانية فتعد من أهم المقاصد السياحية لممارسة رياضة الغوص، كما توجد في تلك المنطقة وجهات سياحية ساحلية ذات تقييم عالمي مثل مدينة شرم الشيخ ومدينة دهب ومدينة نويبع.
 - **الساحل الشمالي:** تعد سواحل الساحل الشمالي من أكثر المناطق ازدهاراً وجذباً لعدد كبير من السائحين راغبي السياحة الشاطئية، فتلك المناطق تضم عدداً كبيراً من القرى والمنتجعات السياحية، وتتميز تلك المنطقة بالتطور السريع الملحوظ خاصة في تقديم خدمات سياحية ساحلية متميزة بأسعار تنافسية عالمياً.

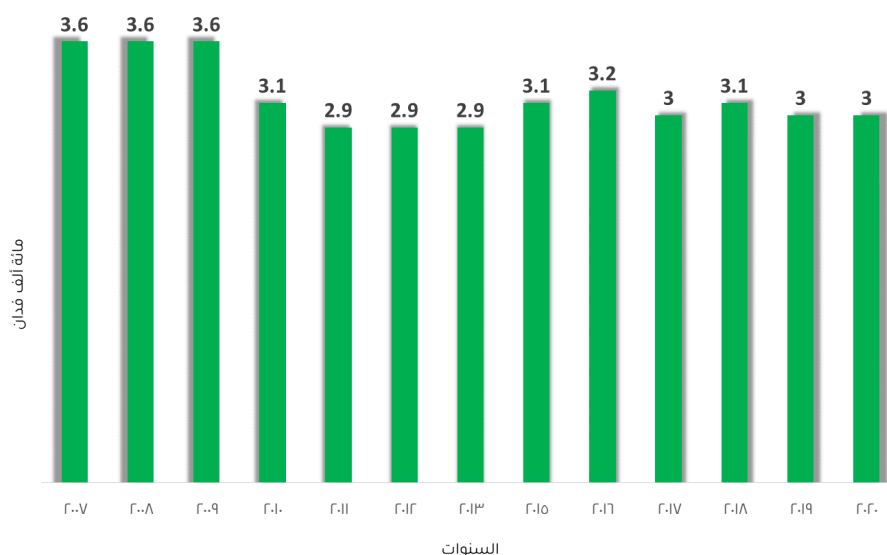
شهدت السياحة الساحلية تطوراً ملحوظاً في العقد الأخير حيث تم افتتاح شواطئ جديدة لتوفير خدمات سياحية متكاملة، بالإضافة إلى زيادة سعة الاستيعاب للشواطئ، وتطبيق مشروع الهوية البصرية في عديد من الشواطئ للحفاظ على الشكل الحضاري للمدن الساحلية وجذب مزيد من الزوار، تطوير شاطئ خاص بذوي الهمم واستقبال العديد منهم سواء داخل مصر أو خارج مصر، فضلاً عن استضافة فعاليات ثقافية وفنية ورياضية على شواطئ المدينة، وتشجيع أصحاب الحرف اليدوية والمنتجات المنزلية على عرض منتجاتهم على بعض المساحات الشاطئية.

٢-٣) صادرات مصر من الثروة السمكية

مصر تمتلك ثروة سمكية ضخمة فهي تعد قوام صادرات الاقتصاد الأزرق المصري، يستخدم الجزء الأكبر منها في تحقيق الاكتفاء الذاتي للاقتصاد المصري ويتم تصدير الجزء المتبقي لتوفير النقد الأجنبي، حيث بلغت صادرات مصر من الثروة السمكية خلال عام ٢٠٢٠ نحو قرابة ٢٩ ألف طن من منتجات الثروة السمكية مقارنة بـ ١٩ ألف طن خلال عام ٢٠١٥ بزيادة تقدر بحوالي ١٠ آلاف طن صادرات إضافية للثروة السمكية خلال ٥ أعوام فقط (جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية، ٢٠٢٣)، وقد شهدت نفس الفترة تحسن ملحوظ في قيمة الإنتاج الكلي للثروة السمكية في مصر فقد بلغ إنتاج الثروة السمكية ٦٣ مليار جنيه عام ٢٠٢٠، مقارنة بـ ٢٣ مليار جنيه عام ٢٠١٥، بمعدل نمو سنوي يزيد عن ٢٠٪، ترجع الزيادة الملحوظة في حجم الإنتاج من الثروة السمكية وتنوع مكونات الثروة السمكية فضلاً عن زيادة حجم الصادرات منها إلى مجموعة من العوامل لعل أهمها التوسع المستمر في مساحة المزارع السمكية، التطوير المستمر في البنية التحتية لتلك المزارع، فضلاً عن زيادة حجم الاستثمار الخاص والعام لتلك المزارع (المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات التنمية، ٢٠٢٢).

يوضح الشكل رقم (١) أن مساحة المزارع السمكية في مصر قد ارتفعت من ٢٩٠ ألف فدان عام ٢٠١٣ إلى ٣٠٠ ألف فدان عام ٢٠٢٠ (المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات التنمية، ٢٠٢٢).

شكل رقم (١) مساحة المزارع السمكية في مصر حتى عام ٢٠٢٠



المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

٢-٤) وضع الموانئ والنقل البحري اللوجيستي في مصر

يتمتع الاقتصاد الأزرق في مصر بموقع جغرافي متميز بين ملتقى ثلاث قارات، تمتد سواحلها أكثر من ٣ ألف كيلو على طول شاطئين البحر المتوسط والأحمر وتربطهما قناة السويس، كما تمتلك مصر ٥٥ ميناء بحري و٢٣ مارينا سياحية، تسعى مصر إلى استغلال هذه الموارد لزيادة حجم تجارتها مع العالم، لذا اعتمدت الحكومة خطة شاملة في إطار استراتيجية مصر لتطوير الموانئ ٢٠٣٠، هناك خطة شاملة لزيادة قدرتها التنافسية طبقاً للمعايير الدولية، والتي تهدف إلى تحويل مصر إلى مركز للتجارة العالمية واللوجستيات بغرض إحداث نقلة نوعية في قطاع النقل البحري ووضع الموانئ واللوجستيات المحيطة بها، وتتضمن الخطة ٨٠ مشروعاً بإجمالي تكلفة ١٢٩ مليار جنيه، منها مشاريع تم إنجازها، وأخرى قيد التنفيذ، يشارك في إنجاز تلك المشاريع قرابة ١٠٠ شركة من شركات القطاع الخاص (بيومي، ٢٠٢١).





المحور الثالث: تحليل SWOT للاقتصاد الأزرق في مصر



٣-١) نقاط القوة:

تشير نقاط القوة إلى مجموعة المزايا التنافسية والإمكانات التي تمتلكها مصر في مجال الاقتصاد الأزرق والتي تساهم في زيادة قدرتها على تصدير منتجات وخدمات متعلقة بالموارد المائية من أهم نقاط القوة التي يمكن ذكرها:

١) الموقع الجغرافي المتميز:

يتمتع الاقتصاد الأزرق في مصر بموقع جغرافي متميز يجعلها تطل على بحرين هامين هما البحر المتوسط والبحر الأحمر، مما يمنح الاقتصاد الأزرق ميزة تنافسية مرتفعة على الصعيد الإقليمي والدولي، كما أن مصر تضم قناة السويس التي تعد واحدة من أهم الممرات الملاحية في العالم التي تربط بين الشرق والغرب، حيث يتم نقل أكثر من ٨٠٪ من حجم التجارة العالمية عبر هذه القناة، كما ساعد الموقع الجغرافي على تحقيق التنوع البيولوجي لمنتجات الاقتصاد الأزرق في مصر، وساهم في تنشيط السياحة والتجارة والصناعة في مصر لا سيما السياحة الساحلية والتجارة البحرية (سلطان، ٢٠٢٢؛ المركز الإعلامي لرئاسة مجلس الوزراء، ٢٠٢٣).

٢) تنوع الموارد البحرية والساحلية:

مصر تمتلك نحو ثلاثة آلاف كيلو متر من الشواطئ على سواحل البحر الأحمر والبحر المتوسط، وهذه المنطقة تضم أكثر من ٨٠٠ نوع من الثروة السمكية و٣٠٠ نوع من الشعاب المرجانية، كما أن مصر تحتوي على مخزون كبير من الغاز الطبيعي في المياه الإقليمية، لذا فهي تعد حجر زاوية لتنمية الاقتصاد القومي من خلال الاعتماد على قطاعات الاقتصاد الأزرق التي تشمل الاستفادة من تلك الشواطئ الساحلية والاستفادة من صادرات الثروة السمكية، بالإضافة إلى التعدين البحري، فضلاً عن الاستفادة من المناطق البحرية اللوجستية (المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات التنمية، ٢٠٢٢).

٣) زيادة الطلب على المنتجات والخدمات المتعلقة بالاقتصاد الأزرق:

شهدت العقود الثلاثة الماضية زيادة متنامية في الطلب على المنتجات والخدمات المتعلقة بالاقتصاد الأزرق وبخاصة في ظل الأزمات التي تواجه الأمن الغذائي العالمي، وبخاصة مع تزايد التوجه العالمي تجاه تنمية الاقتصاد الأزرق واعتباره أحد مكتسبات تطبيق استراتيجيات التنمية المستدامة العالمية، بالإضافة إلى تزايد الاهتمام الدولي المتزايد بقضايا الطاقة المتجددة واستخدام طاقة المياه في توليد الكهرباء بدلاً من الاعتماد على النفط الملوث للبيئة والغاز الطبيعي فضلاً عن زيادة الوعي العام المحلي والعالمي تجاه قضايا البيئة وضرورة الحفاظ على التنوع البيولوجي.

٤) الاستراتيجيات الحكومية التي تتبناها الدولة:

تسعى الاستراتيجية الحكومية التي تتبناها مصر إلى جعل مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات، من خلال تطوير الموانئ البحرية وزيادة عددها، وتنمية المناطق المحيطة بها وجعلها مناطق لوجستية متكاملة تهدف إلى تقديم خدمات تتعلق بالشحن والتفريغ والتعبئة وإعادة التصدير والتصنيع البحري وميكنة الخدمات اللوجستية، وتشمل تلك التنمية إنشاء أرصفة وساحات للتداول وأحواض جديدة ومناطق تجارية ولوجستية، وربط المناطق اللوجستية بشبكة خطوط السكك الحديدية والقطار الكهربائي، وتقديم كافة خدمات السفن (بيومي، ٢٠٢١).

٥) الشراكات الدولية:

يعد مشاركة الاقتصاد المصري متمثل في قطاعات الاقتصاد الأزرق في عديد من الاتفاقيات الدولية أحد مكتسبات استراتيجية مصر لتنمية قطاعات الاقتصاد القومي لا سيما الاقتصاد الأزرق حيث تعمل تلك الاتفاقيات على تيسير حركة التجارة بين مصر ودول العالم بالإضافة إلى زيادة حجمها وزيادة نصيب المنتجات والخدمات البحرية.

٣-٢) الفرص:

هي مجموعة الظروف والعوامل الإيجابية التي توفر لمصر فرصاً لتحسين أداؤها في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق وزيادة صادراتها من منتجات وخدمات متعلقة بالموارد المائية، من أهم الفرص التي يمكن ذكرها:

١) استفادة مصر من سياسة سعر الصرف المرن:

تعمل سياسة سعر الصرف المرن على تعزيز تنافسية صادرات مصر من المنتجات والخدمات البحرية، وجذب مزيد من النقد الأجنبي في قطاعات الاقتصاد الأزرق، حيث تسمح السياسة للعملة المحلية بالتذبذب وفقاً لقوى العرض والطلب في سوق العملات، دون تدخل من البنك المركزي، مما يسمح بتخفيض قيمة العملة المحلية مقابل العملات الأجنبية وتخفيض أسعار المنتجات والخدمات المحلية لا سيما المنتجات والخدمات البحرية مما يزيد من قدرتها التنافسية وقدرتها على النفاذ للأسواق العالمية والإقليمية (المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات التنمية، ٢٠٢٢).

٢) الاهتمام الدولي المتزايد بقضايا البيئة والمناخ:

يولي المجتمع الدولي اهتماماً كبيراً بالحفاظ على الموارد المائية ودعم التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق، وتنمية المنتجات المائية والخدمات البحرية، مع تبني المجتمع الدولي استراتيجيات التنمية المستدامة والحفاظ على حق الأجيال القادمة في الموارد البحرية، بالإضافة إلى تزايد الاهتمام بقضايا البيئة وقضايا المناخ التي تركز بصفة أساسية على قطاعات الاقتصاد الأزرق (سلطان، ٢٠٢٢).

٣) الاهتمام المتزايد بقضايا الابتكار في مجالات الاقتصاد الأزرق:

يهتم الاقتصاد المصري بتطوير المراكز البحثية المختصة بقضايا التطوير والابتكار في قطاعات الاقتصاد الأزرق منها المركز القومي للبحوث البحرية والمعهد القومي لعلوم البحار والمصايد، لما لتلك المراكز من قدرة على تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق فهذه المؤسسات تستطيع المساهمة في توليد المعرفة والابتكارات التي تساعد على تحسين أداء وجودة الاقتصاد الأزرق في مصر.

٤) زيادة الوعي المجتمعي في مجالات الاقتصاد الأزرق:

شهدت الفترة الأخيرة عقد العديد من المؤتمرات والحملات الإعلانية والتثقيفية التي تهدف لزيادة الوعي المحلي والعالمي تجاه قضايا تخص قطاعات الاقتصاد الأزرق، مما يساعد على زيادة المشاركة المجتمعية وزيادة الوعي بأهمية تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق خاصة أن تلك القطاعات تشمل العديد من الفاعلين المحليين في تطوير قطاعات الاقتصاد الأزرق في مصر، فزيادة وعي الفاعلين المحليين في قطاعات الاقتصاد الأزرق يساهم في تنمية وتطوير قطاعات الاقتصاد الأزرق.

٥) زيادة عدد المبادرات الدولية لتنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق:

تزامن تنامي مفهوم الاقتصاد الأزرق مع تنامي عديد من المبادرات لتنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق لفتح مزيد من الشراكات بين الاقتصاد المحلي الأزرق والمنظمات الدولية، فقد أطلقت منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو) مبادرة دولية لدعم مبادئ قطاعات الاقتصاد الأزرق تحت عنوان النمو الأزرق، بهدف تشجيع الفاعلين المحليين بقطاعات الاقتصاد الأزرق على تحقيق أقصى استفادة من منتجات وخدمات الاقتصاد الأزرق، كما تم تقديم عديد من المبادرات الدولية لتيسير تقديم القروض الدولية بغرض زيادة الاستثمار في قطاعات الاقتصاد الأزرق وموضوعات الاستدامة، وفتح أبواب التعاون في مجالات متعلقة بقطاعات الاقتصاد الأزرق.

٣-٣) نقاط الضعف:

تشير نقاط الضعف إلى غياب بعض المزايا التنافسية التي لا تمتلكها مصر في مجال الاقتصاد الأزرق والتي تحد من زيادة قدرتها على تصدير منتجات وخدمات متعلقة بالموارد المائية من أهم نقاط الضعف التي يمكن ذكرها:

١) نقص التمويل والاستثمارات المحلية والأجنبية في قطاعات الاقتصاد الأزرق:

يعتمد تحقيق النمو في قطاعات الاقتصاد الأزرق مثل السياحة والصيد والنقل البحري والتعدين البحري على ضرورة توفير التمويل والاستثمار ورؤوس الأموال المحلية والأجنبية اللازمين لتحسين البنية التحتية للحفاظ على الموارد المائية المحلية وتميئتها، وبالتالي زيادة إنتاجية وجودة وتنافسية المنتجات البحرية والخدمات البحرية المتعلقة بقطاعات الاقتصاد الأزرق، وعلى الرغم من أهمية تلك مصادر التمويل فإن الاقتصاد المصري لا سيما الاقتصاد الأزرق يعاني من انخفاض في الموارد المالية اللازمة لدعم هذه القطاعات نظراً لتوجه الاستثمارات لقطاعات التعدين والتصنيع (سلطان، ٢٠٢٢).

٢) تزايد التلوث البحري وتدهور جودة البيئة البحرية:

أدى السلوك والنشاط الصناعي سواء العالمي أو المصري خلال عديد من العقود إلى تزايد التلوث البيئي المتمثل في زيادة حجم الانبعاثات الكربونية وارتفاع درجة حرارة الأرض وما يعقبها من تدهور جودة البيئة البحرية، والتأثير السلبي على المنتجات البحرية والخدمات البحرية، مما ينعكس سلباً على وظائف وخدمات الأنظمة الإيكولوجية والتنوع البيولوجي في الموارد المائية نتيجة لانخفاض مستوى الأكسجين في الموارد المائية مما يهدد الحياة المائية، وتغير درجة حرارة في الموارد المائية مما يؤثر على حجم الثروة السمكية، وارتفاع تحمض المحيطات مما ينشر المواد السامة في سلسلة الغذاء البحري وتدهور جودة الموارد المائية وانتشار المستنقعات (جريدة صدى البلد، ٢٠٢١).

٣) عدم تطبيق غرامات التلوث للحد من التلوث والحفاظ على الموارد المائية:

تواجه الموارد المائية والمناطق الساحلية بصفة خاصة وقطاعات الاقتصاد الأزرق بصفة عامة عديد من أشكال التلوث البيئي ولعل أشهرها الصرف الزراعي والصناعي والنفطي، مما يؤثر سلباً على جودة تلك الموارد المائية وجودة الحياة بالمناطق الساحلية، وبالتالي يحد من النمو في قطاعات الاقتصاد الأزرق لذا تسعى العديد من اقتصادات الدول ومنها الاقتصاد المصري إلى الحد من التلوث والحفاظ على تلك الموارد البحرية وتلك المناطق الساحلية، من خلال اتخاذ إجراءات قانونية وتقنية للحد

ومعالجة آثار التلوث البيئي، ولعل أهم تلك الإجراءات وأكثرها تأثيراً وفعالية هي فرض غرامات على التلوث البيئي وعلى مسيبي التلوث البيئي، ويشترط لتطبيق غرامات التلوث البيئي بشكل فعال ومؤثر وناجح في تحقيق الهدف منه أن يكون هناك وجود لمؤسسات وجهات رقابية تعمل على تحديد ورصد وتقدير وتحصيل غرامات التلوث، فضلاً عن ضرورة زيادة الوعي المجتمعي والتثقيفي الكافي لقبول افراد المجتمع لتك الغرامة والمساهمة في تطبيقها وتفعيلها وعدم عرقلة تلك الغرامات (جريدة الوطن، ٢٠٢٣)، (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٤) زيادة الطلب على الأراضي الساحلية لأغراض سكنية أو تجارية :

على الرغم من اتساع المناطق الساحلية في مصر سواء المطللة على البحر الأحمر أو البحر المتوسط فإن المناطق الساحلية تعد من أكثر المناطق جذباً للإقامة وإقامة المشروعات التجارية والفنادق والقرى السياحية، حيث تشير البيانات إلى أن المناطق الساحلية على مستوى العام تضم نحو ٤٠٪ من سكان العالم، لذا، تعاني تلك المناطق من التكدس السكاني الشديد بها، مما يؤدي إلى زيادة الإفراط في استهلاك المنتجات البحرية واستهلاك موارد المناطق الساحلية، وإنتاج المزيد من النفايات الملوثة لتلك المناطق الساحلية، مما يؤثر سلباً على المنتجات البحرية والخدمات البحرية بالإضافة إلى التأثير على جودة الحياة بتلك المناطق الساحلية، ويزيد من خطر التلوث البيئي أو فقدان الموارد المائية بالكامل أو الحد من تنوع الأنظمة البيولوجية المائية والخدمات الإيكولوجية المائية (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٥) عدم توافر بيانات عن حالة بعض الموارد المائية والبحرية والساحلية:

تعد الألفية الحالية هي عصر البيانات والمعلومات وإدارة الاقتصاد القومي لا سيما إدارة قطاعات الاقتصاد الأزرق فضلاً عن إدارة الموارد المائية والمناطق الساحلية بشكل مستدام تتطلب ضرورة توافر بيانات ومعلومات دقيقة عن حالة هذه الموارد المائية والمناطق الساحلية والتغيرات التي تواجه تلك الموارد والمناطق، ولكن عديد من الدول لا سيما الدول النامية تعاني من عدم توافر هذه البيانات أو المعلومات بشكل كافٍ أو دقيق نظراً لوجود عديد من التحديات وخاصة لمتغيرات الاقتصاد الأزرق ومنها: عدم كفاية المؤشرات أو المعايير الدولية التي تصف وضع الاقتصاد الأزرق بدقة نتيجة لحدثة المفهوم، فضلاً عن عدم كفاية المعايير الدولية التي تضمن جودة ودقة واتساق البيانات بين الدول وبين المؤسسات المعنية داخل نفس الدولة عن الموارد المائية والمناطق الساحلية، فضلاً عن عدم كفاية تقنيات ومعدات رصد ومراقبة بيانات الموارد المائية وصادرات المنتجات البحرية والخدمات البحرية والمناطق الساحلية (جريدة الوطن، ٢٠٢٣)، (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).



٣-٤) التحديات:

هي مجموعة الظروف والعوامل السلبية التي تحد من توفير فرص لتحسين أدائها في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق وتحد من صادراتها من منتجات وخدمات متعلقة بالموارد المائية، أهم التحديات التي يمكن ذكرها:

١) تأثير التغيرات المناخية على الموارد المائية وقطاعات الاقتصاد الأزرق:

يعد التغير المناخي والتلوث البيئي المتزايد من أهم التحديات أمام عديد من قطاعات الاقتصاد الأزرق، حيث تتأثر الموارد المائية والمناطق الساحلية في العالم بالتلوث البيئي وارتفاع الانبعاثات الكربونية مما يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة وتغير نمط الأمطار وذوبان الجليد مما يؤدي إلى تغيير في كميات الموارد المائية ومساحة المناطق الساحلية وحجم المناطق الساحلية والشاطئية، كما ينتج عن التغيرات المناخية تراجع في قدرات الموارد المائية ذاتها على القيام بعملية التنقية الذاتية مما يهدد التنوع البيولوجي والأنظمة الايكولوجية المرتبطة بالموارد المائية، لذا يجب تكثيف الجهود والتعاون على المستوى المحلي والعالمي من خلال عقد العديد من الندوات والمؤتمرات المتعلقة بالحد من التلوث البيئي والتخفيف من تأثير تغير المناخ فضلاً عن ضرورة ضمان المساءلة والتوعية والتكيف العام تجاه تأثير التغيرات المناخية على الموارد المائية والمناطق الساحلية (جريدة صدى البلد، ٢٠٢١).

٢) تفشي بعض الأمراض والأوبئة المرتبطة بالموارد المائية وقطاعات الاقتصاد الأزرق:

على الرغم من أهمية الموارد المائية باعتبارها عنصر هام ورئيس للحياة وللإقتصاد القومي نظراً لقدرتها على توفير منتجات بحرية ومناطق ساحلية وخدمات بحرية، إلا أنها قد تكون أيضاً مصدراً وتحدي للتنمية الإقتصاد المحلي إذا كانت ملوثة أو غير نظيفة وبخاصة أن عديد من الدول النامية تعاني من تلوث مواردها المائية نتيجة للسلوك الصناعي الملوث، وبخاصة أن تلك الدول تفتقر إلى نظم صحية فعالة، مما يزيد من تكلفة تطوير وتنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق، فوفقاً لمنظمة الصحة العالمية تسبب الأمراض المنقولة عن طريق الموارد المائية حوالي ٣,٤ مليون حالة وفاة سنوياً، كما يؤثر تلوث الموارد المائية بصورة غير مباشرة على قطاعات الاقتصاد الأزرق المتعلقة بالموارد المائية نتيجة للتأثير السلبي على حجم السياحة الساحلية وصادرات الثروة البحرية (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٩١٠٢).

٣) تأثير الاضطرابات السياسية والاقتصادية والبيئية العالمية على استقرار نمو الاقتصاد الأزرق:

تؤدي الاضطرابات السياسية والاقتصادية سواء على المستوى العالمي أو المحلي وحالة عدم الاستقرار في عديد من الاقتصاديات العالمية والمحلية إلى تزايد حالة عدم اليقين التي تحد من الاستثمار في قطاعات الاقتصاد الأزرق وبخاصة في الدول النامية، كما تؤثر تلك الاضطرابات السياسية والاقتصادية على حجم الطلب العالمي على صادرات الاقتصاد الأزرق سواء كانت سلع ومنتجات بحرية أو خدمات سياحية ساحلية فضلاً عن أن الاضطرابات السياسية والاقتصادية يصاحبها انخفاض شديد في حجم التبادل التجاري بصفة عامة ومن ثم انخفاض حجم إيرادات النقل البحري وانخفاض حجم خدمات اللوجستيات البحرية، كما أن التغيرات البيئية تؤدي إلى تدهور الموارد المائية وانخفاض التنوع البيولوجي والأنظمة الايكولوجية، كما تؤدي بعض الأحداث الصحية العالمية إلى إحداث أثر مماثل للتلوث البيئي، كما حدث اثناء جائحة كورونا التي أثرت على الاقتصاد العالمي بصفة عامة وقطاعات الاقتصاد الأزرق بصفة خاصة نتيجة لتوقف السياحة الساحلية في عديد من الدول وانخفاض حركة التجارة الدولية وانخفاض الصادرات البحرية فضلاً عن تأثير إيرادات النقل البحري (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٤) نقص المهارات والخبرات لدى عديد من العاملين بمجالات الاقتصاد الأزرق:

تعد المهارات والخبرات للعاملين الفاعلين بقطاعات الاقتصاد الأزرق أحد أهم العوامل المؤثرة في جودة الخدمات والمنتجات التي تقدمها القطاعات الاقتصادية المختلفة كذلك تلعب دوراً هاماً في إنتاجية قطاعات الاقتصاد الأزرق، وتزداد أهمية المهارات والخبرات لدى العاملين في ظل التحول الرقمي والابتكارات المالية والتكنولوجية، وعلى الرغم من ذلك فإن عديد من الدول لا سيما الدول النامية تعاني من نقص المهارات والخبرات التي تتناسب مع الاحتياجات المتغيرة لقطاعات الاقتصاد الأزرق، مما يؤثر سلباً على قدرة تلك القطاعات على المنافسة العالمية والنفوذ إلى الأسواق الدولية وتطبيق استراتيجيات التوجه نحو التصدير، ترجع عديد من الدراسات والأبحاث الاقتصادية السبب الرئيس في نقص المهارات والخبرات إلى ضعف جودة التعليم والتدريب المتعلقة بقطاعات الاقتصاد الأزرق، بالإضافة إلى غياب ثقافة التطوير المهني وبخاصة في الدول النامية، لذا تسعى عديد من الدول وبخاصة الدول الساعية لتنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق تجاه اتخاذ إجراءات عاجلة لزيادة فرص التدريب للعاملين بقطاعات الاقتصاد الأزرق المختلفة، وتطوير المناهج والبرامج التعليمية الداعمة للعاملين بقطاعات الاقتصاد الأزرق، ودعم التبادل المعرفي بين العاملين بالقطاع الأزرق (سلطان، ٢٠٢٢)، (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٥) التكامل بين قطاعات الاقتصاد الأزرق المختلفة:

يشمل مفهوم الاقتصاد الأزرق مجموعة القطاعات المختلفة التي تتمثل في السياحة الساحلية والصيد البحري والصادرات البحرية والنقل البحري والبحث العلمي المتعلق بالموارد المائية والمناطق الساحلية، تلك القطاعات تتكامل مع بعضها البعض لتوفير المزيد من النقد الأجنبي ودعم الاقتصاد الوطني وتوفير فرص العمل، ويشير التكامل بين قطاعات الاقتصاد الأزرق إلى ضرورة تعزيز التعاون والتنسيق بينها لزيادة كفاءة استغلال الموارد المائية، وزيادة صادرات منتجات الثروة السمكية، وزيادة حجم التعمدين البحري، وزيادة نسبة الاشغال في المناطق الساحلية، ويعيق هذا التكامل بين قطاعات الاقتصاد الأزرق مجموعة من التحديات منها: عدم كفاية التشريعات والسياسات التي تضمن التنسيق الكامل بين تلك القطاعات فضلا عن عدم كفاية التمويل والاستثمار لتحقيق ذلك التكامل (جريدة الوطن، ٢٠٢٣)، (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).





المحور الرابع: تجارب دولية عن تعزيز الاقتصاد الأزرق



٤-١) الولايات المتحدة الأمريكية:

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من الدول المتقدمة التي تمتلك ميزة تنافسية تمكنها من تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق حيث يتميز الاقتصاد الأمريكي بكونه اقتصاد ساحلي باعتبارها دولة محيطية متقدمة، يشير التوزيع السكاني للولايات المتحدة الأمريكية إلى وجود نحو ٢٥٥,٨ مليون نسمة في ٣٠ ولاية أمريكية ساحلية وهو ما يمثل نسبة ٨٢٪ من سكان الولايات المتحدة، كما بلغت مساهمة منتجات وخدمات الاقتصاد الأزرق في الولايات المتحدة الأمريكية ٢٩٧ مليار دولار، كما ساعدت قطاعات الاقتصاد الأزرق في الولايات المتحدة على توفير ٢,٤ مليون فرصة عمل، تعتمد تجربة الولايات المتحدة الأمريكية في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق على مؤسسة إدارة المحيطات والغلاف الجوي الوطنية المسؤولة عن جمع وتطوير ونشر البيانات الخاصة بالمنتجات والخدمات المتعلقة بالموارد المائية والمناطق الساحلية، ولعل أهم إنجازات تلك المؤسسة إصدار الخطة الاستراتيجية للقطاعات الاقتصادية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق خلال الفترة ٢٠٢١-٢٠٢٥، كما تسعى إلى الاستفادة من استغلال التقنيات الحديثة في جمع البيانات عن حجم وتطور الاقتصاد الأزرق (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٤-٢) أستراليا:

تعتبر أستراليا من الدول الرائدة في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق ومواردها المائية ومناطقها الساحلية والشاطئية، والموانئ البحرية والمناطق اللوجستية الخاصة بها، حيث بلغ عدد الصناعات البحرية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق الأسترالي ١٤ صناعة بحرية، كما يوفر الساحل والمحيطات خدمات النظام الإيكولوجي مثل امتصاص ثاني أكسيد الكربون والحد من التلوث البيئي، تعتمد تجربة أستراليا في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق على استراتيجية الاقتصاد الأزرق الوطنية في عام ٢٠١٧، تركز الاستراتيجية الأسترالية في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق على مجموعة من القطاعات الرئيسية ومنها: الزراعة المائية والنقل البحري والسياحة البحرية والساحلية والطاقة البحرية، فضلاً عن تعزيز التعاون الإقليمي والدولي مع الدول الأخرى في مجال الاقتصاد الأزرق، التعاون الدولي بين أستراليا وإندونيسيا ففي عام ٢٠١٤ أعلنت إندونيسيا وأستراليا عن شراكات في مجال تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق، بالإضافة إلى التعاون الدولي بين أستراليا والفلبين (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٤-٣) الصين:

تعتبر الصين دولة تنافسية رائدة في مجال تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق من خلال تطوير مواردها المائية وأنشطتها البحرية، واستغلالها إمكانيتها البحرية لتعزيز النمو الاقتصادي ومساندة التنمية الاقتصادية، حيث تمتلك الصين ساحل طويل يمتد على أكثر من ١٨ ألف كيلومتر وتحيط بها أربع بحار ومحيط، لذا يمكن التعبير عن الاقتصاد الأزرق الصيني بأنه يتكون من ثلاث مناطق اقتصادية بحرية في الشمال والشرق والجنوب بهدف تحقيق التوازن بين العوائد الاقتصادية والتحديات الاقتصادية والبيئية، كما يمتلك الاقتصاد الأزرق عديد من الصناعات البحرية التي توفر فرص عمل لنحو ٣٥,٩ مليون شخص، ومن المتوقع أن يواصل الاقتصاد الأزرق النمو بمعدل سنوي يتراوح بين ٦٪ إلى ٨٪، وعلى الرغم من ذلك فإن قطاعات الاقتصاد الأزرق في الصين تواجه مجموعة من التحديات منها: التنافس الدولي بين قطاعات الاقتصاد الأزرق في الصين وفي دول العالم الأخرى، فضلاً عن تدهور التنوع البيولوجي البحري والأنظمة الإيكولوجية، اعتمدت التجربة الصينية في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق ومواجه تحدياتها على إقامة منطقة بحرية وهي منطقة شانونغ شيه الجزيرة الاقتصادية الزرقاء التي تمثل كتل صناعي مدعوم بتقنيات حديثة في مجال تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).

٤-٤) اندونيسيا:

تعد اندونيسيا من الدول الصاعدة في تحقيق التنمية في قطاعات الاقتصاد الأزرق، حيث تسعى اندونيسيا في العقود الأخيرة إلى اتخاذ خطوات مهمة لتطوير قطاعات الاقتصاد الأزرق ومواردها المائية ومناطقها الساحلية وتنمية الموانئ التجارية لديها والمناطق اللوجستية المحيطة بها، تعتمد استراتيجية إندونيسيا على تحقيق التنمية في قطاعات الاقتصاد الأزرق لديها من خلال عقد المشاركات الدولية ففي عام ٢٠١٤ أعلنت إندونيسيا وأستراليا عن شراكات في مجال تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق، كما أن البنك الدولي اصدر في عام ٢٠٢٠ تقريراً يوفر مجموعة من التوصيات التي تتناسب مع طبيعة انتقال الاقتصاد الإندونيسي إلى اقتصاد أزرق رائد باعتبارها دولة واعدة في تحقيق التنمية الاقتصادية الزرقاء، كما تعتمد استراتيجية اندونيسيا على تكوين قاعدة بيانات ومعلومات عن مسح كامل لحجم الاقتصاد الأزرق، تلك الجهود والإجراءات جعلت الاقتصاد الإندونيسي من الدول الرائدة في تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق من قرابة العقدين من الزمن حيث بلغت قيمة مساهمة الاقتصاد البحري في إندونيسيا عام ٢٠٠٨ ما قيمته ٧٣ مليار دولار أمريكي، وارتفعت إلى ٢٥٦,٥ مليار دولار عام ٢٠١٣، كما بلغ عدد العاملين في القطاعات البحرية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق حوالي ٥,٣ مليون عامل (نشرة الاتحاد المصري للتأمين، ٢٠١٩).





المحور الخامس: خطة تنفيذية لتعزيز صادرات
الاقتصاد الأزرق في مصر وأهم التوصيات



١-٥) الخطة التنفيذية:

أولاً: زيادة الصادرات المصرية من السياحة الشاطئية			
م	الإجراءات التنفيذية	مدة التنفيذ	جهات التنفيذ
١	إصدار تشريع لتغليظ عقوبة التعدي على السائحين أو المناطق السياحية في مصر	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وزارة الداخلية وزارة العدل رئاسة مجلس الوزراء
٢	توسيع الخدمات الأمنية في المناطق السياحية الساحلية لتحقيق المزيد من إجراءات الأمن والأمان للزوار والسكان المحليين.	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> رئاسة مجلس الوزراء وزارة الداخلية وزارة السياحة والآثار
٣	إصدار تشريع يضمن مشاركة الدولة والقطاع الخاص عن طريق تقديم حق امتياز للقطاع الخاص يمكنه من إدارة وتشغيل المناطق السياحية الساحلية مع الحفاظ على ملكية الدولة لتلك المناطق وإعطاء القطاع الخاص حق الانتفاع من إدارة وتشغيل المرافق السياحية الساحلية العامة، الأمر الذي يزيد من جودة وكفاءة تشغيل المناطق السياحية.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> رئاسة مجلس الوزراء وزارة العدل الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة
٤	إصدار تشريع متكامل يضمن تحقيق الاستفادة الكاملة لذوي الهمم من الخدمات السياحية الساحلية في مصر، يجب أن يتضمن القانون عدة مواد تتعلق بآليات التنسيق بين الجهات المعنية، الآليات التعريفية لذوي الهمم بالخدمات المتاحة وبحقوقهم، بالإضافة إلى معايير الجودة والأمان.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> رئاسة مجلس الوزراء وزارة العدل الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وزارة السياحة والآثار
٥	وضع نظام تشريعي يستهدف تحديد سبل استغلال الموارد البحرية المصرية وفقاً للأساليب العلمية والتي تضمن الاستخدام المستدام للبحار والمحيطات ومواردها.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> رئاسة مجلس الوزراء وزارة العدل وزارة البيئة
٦	وضع أطر تشريعية بيئية واضحة تهدف إلى حماية كافة المسطحات المائية من جميع أنواع التلوث، وذلك للحفاظ على الأنواع المختلفة للأسماك وزيادة قدرتها على الإنتاج.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> رئاسة مجلس الوزراء وزارة العدل وزارة البيئة
٧	توقيع بروتوكولات للتعاون مع المؤسسات الرياضية الدولية لإقامة الفاعليات الرياضية المائية والمسابقات الدولية للرياضات المائية في مصر.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> وزارة السياحة والآثار وزارة الشباب والرياضة وزارة الخارجية الاتحادات الرياضية المصرية

٨	بروتوكول للتعاون بين الدول للتبادل السياحي خاصة مع الدول غير الساحلية	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار ● وزارة الخارجية
٩	اقامة قرى سياحية ساحلية متكاملة لتقديم الخدمات السياحية لذوي الهمم من جميع دول العالم	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار ● وزارة الصحة ● الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة ● وزارة الخارجية
١٠	حضور كافة المعارض الدولية المتعلقة باليخوت وذلك بهدف التسويق دولياً لسياحة اليخوت في مصر وجذب الاستثمارات الأجنبية في هذا المجال	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار ● وزارة التعاون الدولي ● مكاتب التمثيل التجاري
١١	تقديم حوافز خاصة (مثل الرخص الذهبية، الاعفاء من الضرائب لمدة ٥ سنوات، مبادرات تمويل من البنك المركزي) لجذب الاستثمارات الأجنبية في مجال تطوير المارينا في مختلف الشواطئ المصرية.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار ● الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة ● البنك المركزي المصري
١٢	وضع خطة إعلامية تستهدف نشر الوعي فيما يخص الحفاظ على مقومات الحياة البحرية السياحية لدى المجتمع المحلي،	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● الشركة المتحدة للخدمات الإعلامية ● اتحاد الإذاعة والتلفزيون المصري ● وزارة السياحة والآثار
١٣	عقد ندوات ومحاضرات، وورش عمل مع العاملين في قطاعات السياحة البحرية للتوعية بسبل الحفاظ على قيمة تلك المناطق.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار
١٤	إنشاء مدارس رسمية بمشاركة القطاع الخاص لتعليم كل ما يتعلق باليخوت بأحدث نظم التعليم الدولية.	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● مجلس الوزراء ● وزارة التربية والتعليم والتعليم الفني ● وزارة السياحة والآثار
١٥	خفض الرسوم الجمركية على معدات صناعة اليخوت التي يتم استيرادها بهدف جذب الاستثمار الأجنبي إلى مجال صناعة بناء اليخوت في مصر.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة المالية
١٦	تنظيم مؤتمر سنوي متخصص في السياحة البحرية في مصر، يتم فيه دعوة كافة دول العالم بهدف تشييط حركة السياحة البحرية الدولية إلى مصر، واستهداف أسواق دولية جديدة، لتعزيز قدرة مصر التنافسية فيما يخص قطاع السياحة البحرية.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● وزارة السياحة والآثار ● هيئة النقل البحري

ثانياً: زيادة الصادرات المصرية من الأسماك

م	الإجراءات التنفيذية	مدة التنفيذ	جهات التنفيذ
١٧	وضع قاعدة بيانات واضحة ودقيقة عن المخزون من الأنواع المختلفة من الأسماك، وخاصة الأسماك التي يتم تصديرها بهدف المحافظة على الظروف البيئية والتوازنات السمكية.	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> ● رئاسة مجلس الوزراء ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ● وزارة البيئة ● اتحاد الصناعات المصرية (شعبة الأسماك) ● وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات
١٨	تقديم الدعم للمزارع السمكية بمشاركة القطاع الخاص من خلال توفير مستلزمات الإنتاج بأسعار مخفضة وعمل تعاونيات للمزارع السمكية.	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية. ● اتحاد الصناعات المصرية (شعبة الأسماك)
١٩	إحكام الرقابة الصحية على المزارع السمكية المخالفة، وذلك بهدف تحسين نوعية وجودة الأسماك المصرية المصدرة.	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ● وزارة البيئة
٢٠	عقد دورات تدريبية للعاملين في مجال الاستزراع السمكي بهدف رفع كفاءتهم.	مستمر	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية
٢١	منح المزيد من التسهيلات الائتمانية وكذلك بوالص التأمين على المزارع السمكية، بهدف تشجيع المزارعين على زيادة إنتاجهم من الأسماك.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● البنك المركزي المصري ● مكاتب التأمين
٢٢	إنشاء المزيد من مراكز تجميع إنتاج الأسماك تكون بالقرب من المزارع السمكية.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ● وزارة البيئة
٢٣	قيام مكاتب التمثيل التجاري بوضع خطة تسويقية تتضمن توضيح جودة الأسماك المصرية ومدى مطابقتها للمعايير الدولية، بهدف زيادة الصادرات المصرية من الأسماك.	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ● مكاتب التمثيل التجاري ● هيئة الرقابة على الصادرات والواردات
٢٤	إنشاء نظام معلومات لمواقع إنتاج وتصنيع الأسماك في مصر، يقدم صورة واقعية لنشاط الاستزراع السمكي.	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ● وزارة البيئة ● وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات

ثالثاً: خدمات النقل واللوجستيات

م	الإجراءات التنفيذية	مدة التنفيذ	جهات التنفيذ
٢٥	منح حوافز ضريبية واعفاءات جمركية لمدة محددة يقررها مجلس الوزراء، للشركات العاملة في مجال تجارة الترانزيت وذلك بهدف جذب المزيد من الاستثمارات الي هذا القطاع	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● مجلس الوزراء ● هيئة النقل البحري ● الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة
٢٦	توقيع بروتوكول تعاون مع عدد من الدول التي حققت تقدماً كبيراً في مجال تجارة الترانزيت بهدف تبادل الخبرات وتكنولوجيا المعلومات المستخدمة في هذا المجال، وذلك لتحسين مستوى الخدمات اللوجستية وزيادة الإيرادات المتحققة من تجارة الترانزيت.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● هيئة النقل البحري ● وزارة التعاون الدولي
٢٧	تأسيس تجمع وطني يضم المؤسسات المصرفية، والبنوك وشركات التأمين لتقديم قروض استثمارية للمستثمرين لشراء أو بناء السفن وتشغيل الخطوط الملاحية بنسبة فائدة منخفضة.	قصير المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● هيئة النقل البحري ● البنك المركزي المصري ● شركات التأمين
٢٨	وضع نظام الكتروني متقدم يختص بالتحكم وتتبع حركة مرور عبور الشاحنات والمنتجات، ومتابعة خط سيرها، وذلك من خلال استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي.	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● هيئة النقل البحري ● وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات
٢٩	توقيع اتفاقيات تعاون دولية بهدف تسهيل عبور الشاحنات والمنتجات مع تقليل فرص الممارسات الاحتياالية فيها مثل التهريب	متوسط المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● مجلس الوزراء ● هيئة النقل البحري ● هيئة قناة السويس ● وزارة التعاون الدولي ● وزارة الداخلية ● وزارة النقل
٣٠	تركيب أجهزة استشعار ذكية (أجهزة استشعار الضوء والحركة عبر أجهزة الاتصال اللاسلكية) داخل الحاويات، تقوم بإرسال إشارة أو إنذار إلى غرفة التحكم المركزية في حالة فتح باب الحاوية أثناء العبور، وذلك بهدف تتبع عملية تجارة الترانزيت.	طويل المدى	<ul style="list-style-type: none"> ● هيئة النقل البحري ● وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات

٥-٢) التوصيات:

- ١- توصي الورقة بضرورة وضع استراتيجية متكاملة لإدارة وتنمية المناطق الساحلية في مصر، تستهدف وضع سياسات واضحة لإدارة الأنشطة البحرية، وذلك بهدف تحقيق أقصى استفادة من تلك المناطق باعتبارها مصدر ومورد أساسي للنقد الأجنبي نتيجة لتعدد أنشطتها المختلفة.
- ٢- توصي الورقة بضرورة طرح سندات سيادية زرقاء على غرار السندات الخضراء، والتي تعد مصر رائدة في إصدارها حيث كانت مصر أول دولة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تصدر سندات خضراء، وذلك بهدف تمويل الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالاقتصاد الأزرق والسياحة الزرقاء.
- ٣- توصي الورقة بضرورة إنشاء شركات في مختلف مجالات الاقتصاد الأزرق متعددة الجنسيات لتبني المشروعات التي تم طرحها، على أن تدخل الشركات في عملية اكتتاب الأسهم في السوق الأولي للبورصة حيث يكون سعر السهم مقوم بالدولار الأمريكي بشرط ألا تزيد الأسهم المعروضة عن نسبة ٤٩٪ من إجمالي الأسهم ومن ثم يمكن تداول أسهم الشركة في السوق الثانوي كوسيلة أساسية للتمويل وجذب العملة الأجنبية.
- ٤- توصي الورقة بضرورة جذب المزيد من الاستثمارات في مجال تجارة الترانزيت، من خلال توفير المزيد من الحوافز والتسهيلات الجمركية والضريبية.
- ٥- توصي الورقة بضرورة تصميم برامج للتوعية بالمناطق الساحلية العلاجية.
- ٦- توصي الورقة بضرورة تطوير التعاون في مجال التدريب السياحي، وتبادل البرامج التدريبية والأكاديمية، وزيادة كفاءة العاملين في قطاع السياحة.
- ٧- توصي الورقة بضرورة تطوير التعاون في مجال السياحة المستدامة، وتبادل أفضل الممارسات في مجال حماية البيئة والتراث، ودعم التنمية المستدامة.
- ٨- توصي الورقة بضرورة وضع خطة تنموية شاملة تستهدف زيادة الثروة السمكية بصفة عامة والأنواع السمكية الأكثر طلباً في الأسواق العالمية بصفة خاصة، عن طريق التوسع في مزارع الأسماك والاستفادة من مزارع الأرز فضلاً عن تحسين وتطوير المعايير التكنولوجية لعمليات الاستزراع السمكي مما يساهم بشكل فعال في تحسين مستويات الإنتاج، وبالتالي زيادة فرص التصدير للأسواق العالمية.
- ٩- توصي الورقة بضرورة الاستمرار في التوسع في تطوير البنية التحتية بالموانئ التجارية والمناطق اللوجستية المحيطة بها ومراسي اليخوت التي تستقبل اليخوت السياحية العالمية، وتزويدها بكل ما تحتاجه بنية تحتية فضلاً عن تفعيل القوانين والتشريعات المتعلقة بسياحة اليخوت من أجل جذب المزيد من سائحي اليخوت من مختلف دول العالم وتعزيز القدرة التنافسية لمصر في سوق اليخوت العالمي لاستقبال أكبر قدر من اليخوت السياحية وكافة أنواعها باعتبارها أحد أهم أنواع السياحة الساحلية وأكثرها جذباً للنقد الأجنبي.

١٠- توصي الورقة بضرورة الاهتمام بالتعليم التقني الفني المناسب للعاملين بقطاعات الاقتصاد الأزرق سواء في قطاع الصادرات البحرية أو السياحة الساحلية أو النقل البحري من خلال وضع أنظمة حديثة للتدريب، تكون متوافقة مع متطلبات تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق، بهدف إمداد صناعة السياحة الساحلية وصناعة النقل البحري بالعاملين ذوي المهارات والكفاءات.

١١- توصي الورقة بضرورة البحث عن مصادر تمويل قطاعات الاقتصاد الأزرق وتمويل للخدمات والمناطق اللوجستية سواء كان من الجهات المانحة الدولية أو من شركاء التنمية أو من المنظمات الدولية، حيث إن تطوير البنية التحتية للموانئ التجارية والمناطق اللوجستية المحيطة والخدمات اللوجستية يتطلب قدرًا من الموارد المالية، وكذلك العمل على تشجيع جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية للاستثمار في الخدمات اللوجستية بهدف تحقيق التنمية للاقتصاد الأزرق المصري.

١٢- توصي الورقة بضرورة وجود مراكز أبحاث تستهدف تقديم دراسات عن طرق تنمية قطاعات الاقتصاد الأزرق، وتركز على جمع بيانات ومعلومات عن كافة الموارد المالية والسياحة الساحلية والنقل البحري، ودراسة الشركات العاملة في قطاعات الاقتصاد الأزرق، لتحديد احتياجات تلك الشركات وبيان قدرة تلك الشركات الاستيعابية ومدى قدرتها على المنافسة العالمية.

١٣- توصي الورقة بضرورة العمل على حماية المناطق الساحلية من التلوث البيئي والانبعاثات الكربونية واستنزاف الثروة السمكية، وتوصي بضرورة الالتزام بكافة اللوائح البيئية المتزايدة والمتعلقة بالحفاظ على الطبيعة عند تطوير وبناء ممرات الشحن المختلفة، بغرض زيادة الإنتاج واستقرار الثروة السمكية وكذلك زيادة إنتاجية البحيرات، وزيادة الصادرات من الثروة السمكية، وجذب مزيد من الوافدين السائحين للمناطق الساحلية.

١٤- توصي الورقة بضرورة التوسع في إنشاء وتطوير المناطق اللوجستية المحيطة بالموانئ التجارية كأحد أهم ركائز الاقتصاد الأزرق بالمشاركة مع القطاع الخاص والمنظمات الدولية، وتعزيز الاستفادة من حصة الاقتصاد المصري من تجارة الترانزيت عبر التجارة العابرة، من خلال العمل على توفير البنية التحتية فضلاً عن تعزيز دور الموانئ البحرية المصرية في التجارة الدولية لتصبح مركز لوجستي، وأيضاً من خلال تحديث أسطول النقل وتطوير نظام التداول الإلكتروني للتجارة عبر الدول.

١٥- توصي الورقة بضرورة اعتماد برنامج لتنمية المسطحات الساحلية ومناطق السياحة الشاطئية وتنمية القرى الساحلية، من خلال التعاون بين الحكومة المحلية وشركات القطاع الخاصة والمتخصصة في السياحة الساحلية بهدف تحسين جودة خدمة السياحة الساحلية.

CRS. (2022). What Is the Blue Economy? Congressional Research Service. Available at:

<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12188#:~:text=In%20this%20definition%2C%20the%20blue%20economy%20refers%20to,long-term%20viability%20and%20economic%20growth%20of%20marine-based%20industries.>

European Commission. (2021). Developing a sustainable blue economy in the European Union. European Commission: Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_2341

Hamdy, N., & Bevilacqua, C. (2023). Assessing the Role of the Blue Economy in the Comprehensive Development of Lagging Coastal Areas. A Case Study of Calabria. In C. Bevilacqua, P.-A. Balland, C. Kakderi, & V. Provenzano (Eds.), *New Metropolitan Perspectives* (pp. 21–45). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-34211-0_2

MIIS. (2023). Center for the Blue Economy | Middlebury Institute of International Studies at Monterey. Middlebury Institute of International Studies (MIIS). <https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy>

Mped.gov. (2023). The Minister of Planning and Economic Development announces the goals of the economic and social development plan for FY 23/2024. <https://mped.gov.eg/singlenews?id=5065&lang=en>

Nur Nobi, M., & Majumder, Md. A. (2019). Coastal and Marine Tourism in the Future. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 6(2). <https://doi.org/10.15351/2373-8456.1101>

Plan Bleu. (2021). Blue economy in the Mediterranean: Case studies, lessons and perspectives. <https://planbleu.org/en/publications/blue-economy-in-the-mediterranean-case-studies-lessons-and-perspectives/>

SIS. (2022). Suez Canal. State Information Service. Available at:

<https://www.sis.gov.eg/Story/171459/Suez-Canal?lang=en-us>

SIS. (2023). President El-Sisi Meets Chairman of the Suez Canal Authority. State Information Service. Available at:



<https://www.sis.gov.eg/Story/187355/President-El-Sisi-Meets-Chairman-of-the-Suez-Canal-Authority?lang=en-us>

The Global Goals. (2022). Goal 14: Life below water. The Global Goals. <https://globalgoals.org/goals/14-life-below-water/>

UN & World Bank Group. (2017). The Potential of the Blue Economy—Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for SIDS and Coastal Least Developed Countries. Sustainable Development Knowledge Platform. Available at:

<https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=2446&menu=1515>

UNDP. (2019). Blue Economy, Community Solutions | United Nations Development Programme. UNDP. Available at:

<https://www.undp.org/publications/blue-economy-community-solutions>

WB. (2017). What is the Blue Economy? World Bank. Available at:

<https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>

Wilson, A. (2023). What is the Blue Economy? | ECO Canada. Available at: <https://eco.ca/blog/what-is-the-blue-economy/>

United Nations, (2023).» Department of Economic and Social Affairs: Sustainable Development. Available at:

<https://sdgs.un.org/goals/goal14#:~:text=Goal%2014.,portions%20of%20the%20world's%20oceans.>

ثانياً: المراجع باللغة العربية:

إبراهيم، نيفين فرج إبراهيم، (٢٠٢٢). « الاستزراع السمكي ودوره في الحد من الفجوة السمكية في مصر خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٢٠»، المجلة العلمية للبحوث التجارية، جامعة المنوفية، المجلد (٥١)، العدد (٤)، الجزء الثاني من العدد الرابع، الصفحة ٧٥-٩٨.

<https://doi.org/10.21608/sjsc.2023.216341.1306>

الأمم المتحدة، (٢٠٢١)، «البيانات الضخمة لأغراض التنمية المستدامة»، قضايا عالمية.

<https://www.un.org/ar/global-issues/big-data-for-sustainable-development>

المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات التنمية، (نوفمبر، ٢٠٢٢). «إمكانيات وفرص التحول إلى الاقتصاد الأزرق في مصر»، السياسات العامة، دراسات اقتصادية.

<https://drayaeg.org/2022/11/12/%D8%A5%D9%85%D9%83%D8%A7%D9%86%D8%A7%D8%AA-%D9%88%D9%81%D8%B1%D8%B5-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AD%D9%88%D9%84-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B2/>

الهيئة العامة للاستعلامات، (٢٠٢٢). «الثروة السمكية... زيادة هائلة واكتفاء ذاتي»

<https://www.sis.gov.eg/Story/251000/%D8%A7%D9%84%D8%AB%D8%B1%D9%88%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%85%D9%83%D9%8A%D8%A9-...%D8%B2%D9%8A%D8%A7%D8%AF%D8%A9-%D9%87%D8%A7%D8%A6%D9%84%D8%A9-%D9%88%D8%A7%D9%83%D8%AA%D9%81%D8%A7%D8%A1-%D8%B0%D8%A7%D8%AA%D9%8A?lang=ar>

الهيئة العامة للاستعلامات، (٢٠٢٢). «السياحة الشاطئية»

<https://www.sis.gov.eg/section/502/7238?lang=ar>

الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، (٢٠٢٢). إصدارات مختلفة، إصدارات سنوية ونصف سنوية.

<https://www.capmas.gov.eg/>

برنامج الأمم المتحدة للبيئة، (٢٠٢١)، «تقرير فجوة التكيف لعام ٢٠٢٠»، تقرير رقم (١٤).

<https://www.unep.org/ar/resources/tqyr-fjw-altkyf-lam-2020>



بيومي، أحمد، (٢٠٢١). «الشحن البحري: الإنجازات والتحديات والفرص»، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية.

<https://ecss.com.eg/15825/>

رئاسة مجلس الوزراء، (٢٠٢٣). «المركز الإعلامي».

<https://uaecabinet.ae/ar/news>

سلطان، أحمد، (٢٠٢٢). «الاقتصاد الأزرق: المفهوم والتحديات وأين وصلت الدولة المصرية في هذا الملف»، المرصد المصري

<https://marsad.ecss.com.eg/68873/>

نشرة الاتحاد المصري للتأمين، (٢٠٢١)، «الاقتصاد الأزرق»، النشرة (٩٣).

https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&PageDetailID=1370

هارفارد بزنس ريفيو، (٢٠١٩)، «الاقتصاد الأزرق Blue Economy»

<https://hbrarabic.com/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%81%D8%A7%D9%87%D9%8A%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A5%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B2%D8%B1%D9%82/>



مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

الحي الحكومي - العاصمة الإدارية الجديدة

رقم بريدي: 11582 ص.ب: 191 مجلس الشعب تليفون: (202)27929292 فاكس: (202)27929222

 www.idsc.gov.eg

 info@idsc.gov.eg

