

هروبًا من المأزق الاقتصادي.. أوروبا غرب المتوسط توجه دفتها صوب الاستثمارات المائية

كتبه عماد عنان | 24 فبراير, 2020



يعتبر البحر المتوسط أحد أبرز المسطحات المائية العالمية ذات الأهمية الإستراتيجية الكبيرة، فموقعه الذي يتوسط خريطة العالم يعد حلقة الوصل بين شطري العالم الشمالي والجنوبي، وقد ساعدت جغرافيته تلك الدول المطلة عليه في تعزيز استثماراتها المائية حتى تحول بعضها إلى قبلة الملاحة البحرية لبعض الكيانات الدولية.

ويعد هذا الممر واحدًا من أكثر طرق النقل البحري ازدحامًا في العالم، فما يقرب من 220.000 سفينة تجارية تحمل أكثر من 100 مليون طن تمر عبر المتوسط سنويًا، تمثل قرابة ثلث الشحن التجاري الكلي في العالم، هذا بجانب مرور 370.000.000 طن من النفط سنويًا من خلاله (أكثر من 20% من المجموع العالمي).

إلا أنه وفي المقابل فإن البحر الذي يشكل 0.7% من المياه السطحية العالمية يتلقى 17% من تلوث النفط البحري عالميًا، وتشير التقديرات إلى أنه في كل عام ما بين 100.000 - 150.000 طن من النفط الخام يتم تفريغها عمدًا في البحر من أنشطة الشحن، وهو ما دفع دول أوروبا المطلة عليه من الجانب الأوروبي للتحرك من أجل إنقاذه من كارثة بيئية محققة، إيمانًا منها بدروه الإستراتيجي

في الملاحة البحرية وما يحوى باطنه من ثروات وموارد طبيعية هائلة.

وعليه اتجهت تلك الدول المطلة عليه أوروبياً وهي (فرنسا وإيطاليا والبرتغال وإسبانيا ومالطا) لاعتماد إستراتيجية وطنية تهدف إلى تعزيز الاقتصاد الأزرق لحماية مواردها المائية من الاستنزاف في محاولة لتحقيق أقصى استفادة منها وفي الوقت ذاته الحفاظ على حق الأجيال القادمة من تلك الثروات كذلك.

مبادرات لتعزيز الاقتصاد الأزرق

في العامين الماضيين أطلقت دول أوروبا حزمة من المبادرات الرامية إلى تفعيل الاستثمارات البحرية وحماية البيئة، البداية كانت في 2017 حين كشفت المفوضية الأوروبية **مبادرة** جديدة من أجل التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في منطقة غرب المتوسط وتسمح المبادرة للاتحاد الأوروبي وبلدان الجوار بالعمل معاً على رفع مستوى الأمن والسلامة البحرية والنهوض بالنمو الأزرق المستدام وبفرص العمل والحفاظ على الأنظمة البيئية والتنوع البيولوجي.

استندت المبادرة في دوافع إطلاقها إلى ما كشفته التقارير العلمية بشأن خضوع التنوع البيئي البحري لضغط قوي، إذ أشارت الأبحاث إلى أن 50% من ذلك التنوع فقد خلال الخمسين سنة الأخيرة، إضافة إلى العديد من المشاكل الأخرى على مستوى الأمن والسلامة بسبب تزايد نسق الهجرة من الجنوب إلى الشمال.

وجاءت تلك الخطوة نتاجاً للحوار بين خمس دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي (فرنسا وإيطاليا والبرتغال وإسبانيا ومالطا) وخمسة شركاء من الجنوب (الجزائر وليبيا وموريتانيا والمغرب وتونس)، وجاءت إثر البيان الوزاري عن الاقتصاد الأزرق الذي اعتمده الاتحاد من أجل المتوسط يوم 17 من نوفمبر 2015.

المفوض الأوروبي المكلف بسياسة الجوار ومفاوضات التوسع، يوهانس هان، علق على هذا التحرك بقوله: “تعتبر هذه المبادرة الإقليمية الجديدة بالمخزون الكامن للبحر الأبيض المتوسط وشريطه الساحلي وتنهل منه لدفع النمو الاقتصادي وللمساهمة في خلق فرص العمل للوصول إلى استقرار في المنطقة وهي مرحلة مهمة نحو المزيد من التنسيق والتعاون ضمن البلدان المشاركة”.

وقد هدفت المبادرة إلى تحقيق عدد من الأهداف، منها: إرساء فضاء بحري أكثر أمناً وسلاماً، وخلق اقتصاد أزرق ذكي وصامد، وإيجاد حوكمة بحرية أفضل، كاشفة أن التمويل اللازم لتحقيق هذه الأهداف سيكون عبر الصناديق والأدوات المالية الدولية والأوروبية والوطنية والإقليمية الحالية التي سيتم التنسيق بينها لتكون متكاملة ما من شأنه أن يدفع التمويلات ويجتذبها من المستثمرين الخواص والعموميين الآخرين.

وفي ديسمبر 2018 اعتمد وزراء الدول العشرة بياناً لتعزيز التعاون الإقليمي بشأن مبادرة غربي

المتوسط التي تهدف إلى النهوض بالاقتصاد البحري في المنطقة، حيث اتفقوا على خريطة طريق مشتركة للتنمية والاقتصاد الأزرق المستدام في غرب حوض البحر الأبيض المتوسط ولخلق فرص العمل وتوفير بيئة أفضل لسكان المنطقة المتوسطة مع الحفاظ على الخدمات التي يقدمها النظام الأيكولوجي للبحر الأبيض المتوسط.

وقد حددت تلك الخريطة أولويات ستة في مسار عملها، تهتم الدول المشاركة، وهي: تنمية المجتمعات البحرية والتنوع البيئي والحفاظ على الموائل البحرية والاستهلاك والإنتاج المستدامان وتنمية المجتمعات المحلية الساحلية واستدامة مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية وتنمية المهارات والسلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري.

وكان السفير ناصر كامل أمين عام الاتحاد من أجل المتوسط قد أكد أن تعزيز الاقتصاد الأزرق في منطقة البحر الأبيض المتوسط يعد من أولويات دول الاتحاد، لافتاً إلى أن هذه المنطقة تتمتع بإمكانات هائلة وثروة من الموارد التي تحتاج لتحسينها بطريقة مستدامة من أجل تعزيز النمو والوظائف والاستثمارات، بالإضافة إلى الحد من الفقر مع الحفاظ على صحة البحار.

ولفت إلى أهمية العمل المشترك الذي تم تنفيذه في المنطقة لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ والنقل البحري، مذكراً بعدد من المبادرات مثل إنشاء اتحاد موانئ البحر المتوسط (MedPorts)، وبالمشاريع المدعومة من الاتحاد من أجل المتوسط مثل LOGISMED، TransLogMED، داعياً إلى أهمية معالجة قضية النفايات البلاستيكية في البحار، مسلطاً الضوء على المشروع الذي أطلق عليه الاتحاد من أجل المتوسط Plastic Busters الذي يسعى لمعالجة دورة الإدارة الكاملة للقمامة البحرية، من الرصد والتقييم إلى الوقاية والتخفيف في البحر الأبيض المتوسط.



النقل البحري.. إمكانات هائلة

تمتلك دول غرب المتوسط أسطولاً هائلاً من النقل البحري، استطاعت من خلاله تحقيق إنجازات عدة في مجال الملاحة البحرية، سواء الدول المطلة على البحر المتوسط أم غيرها المطلة على المحيط الأطلسي، وتتمتع دول غرب المتوسط بشريط ساحلي يمتد عبر آلاف الكيلومترات في عدد من المدن المطلة على البحر أبرزها: مرسيليا (فرنسا) برشلونة (إسبانيا)، بلنسية (إسبانيا)، نابولي (إيطاليا)، ملقة (إسبانيا)، مالطا.

هذا بخلاف عشرات الموانئ الملاحية التي تنصدر قائمة الأكبر عالمياً، على رأسها موانئ فرنسا ومنها: ميناء بوردو البحري الكبير الذي يقع عند مصب نهر في أوروبا، وعلى ساحل المحيط الأطلسي مباشرة، ويعد نقطة وصل للتواصل مع السوق الأوروبية.

كذلك ميناء دونكيرك البحري الكبير ويقع هذا الميناء في بحر الشمال، ويعتبر الميناء الثالث في فرنسا والأول للطاقة في أوروبا، وأول ميناء فرنسي لاستيراد المنتجات الطازجة في الصناديق، وأكبر ميناء لشحن السكك الحديدية في فرنسا، وأول وأكبر ميناء مائي داخلي في نور با دو كاليه.

ثم يأتي ميناء لو هافر البحري الكبير الذي يُعتبر ثاني أكبر ميناء في البلاد، وهو أول ميناء تجاري خارجي، بالإضافة إلى أنه ثاني أكبر ميناء لتوفير النفط الخام لفرنسا، وأول مركز لاستيراد وتصدير المركبات الجديدة، وهو حاصل أيضاً على شهادات ISO للجودة.

علاوة على ميناء لا باليس، وهو الميناء الصناعي لمدينة لا روشيل (غرب)، ويعد من أكبر مرافئ اليخوت على سواحل المحيط الأطلسي، ويشتهر بصيد السمك، وفيه غواصات تقع تحت سطح البحر من وقت الحرب العالمية الثانية، ومن أهم الحمولات فيه: الخشب الاستوائي والنفط.

أما من حيث الموانئ المطلة على البحر المتوسط، فهناك ميناء مرسيليا فوس البحري الكبير، الذي يعد أكبر ميناء في فرنسا، حيث يتيح 43.500 وظيفة منهم 18.000 وظيفة في منطقة مرسيليا بروفانس متروبول، وهو طريق العبور إلى جنوب أوروبا، وأصبح هذا الميناء يلعب دوراً مهماً في المنطقة بين أوروبا ومنطقة البحر المتوسط، بسبب البنية التحتية البحرية والبرية، مما منحه القدرة على التعامل مع أحدث السفن ومواكبة تطور السوق باستمرار.

ويقع هذا الميناء غرب الرفيرا الفرنسية في خليج الأسد وعلى بعد قرابة 135 كيلومتراً غرب كانيس، وشمال شرق برشلونة في إسبانيا، ويعد هذا الميناء من أكثر الموانئ انشغالاً في البحر الأبيض المتوسط، ويشكل أيضاً مركزاً تجارياً مهماً، بالإضافة إلى مساهمته الكبيرة في اقتصاد المنطقة، ومن النشاطات في هذا الميناء: الصيد وصناعة السفن وإعادة تكرير النفط، والعديد من الصناعات الأخرى مثل: الزجاج والصابون والبلاستيك والنسيج، وغيرها.



الثروة السمكية.. تحديات الصيد الجائر

الشريط الساحلي الممتد بطول الدول الخمسة الأوروبية المطلة على البحر المتوسط، بجانب السواحل الإضافية على المسطحات المائية الأخرى، مهد الطريق أمام شعوب هذه الدول بامتلاك ثروة سمكية وبحرية كبيرة، كان لها دور كبير في إنعاش اقتصاد تلك البلدان.

فعلى سبيل المثال تنتج فرنسا نحو **680 ألف طن** من الأسماك سنويًا وتعمل مجموعات الصيادين على السواحل الفرنسية أو تذهب بعيدًا إلى مياه أيسلندا ونيوفاوندلاند، وتنطلق كثير من سفن الصيد من منطقة بريتاني وتشتمل أنواع الأحياء المائية التي يصطادونها مثل سمك القد وسرطان البحر والكرنند وبلح البحر والمحار والبولوك والسردين والتونة والمحار المروحي وغيرها.

لكن هناك حزمة من التحديات تهدد مستقبل تلك الثروة، حيث تقول الوكالة الأوروبية للبيئة إن أكثر من 65% من المخزون السمكي في المنطقة يعتبر خارج الحدود البيولوجية الآمنة، وبعض أسماك الصيد المهمة - مثل البكورة والتونة والنازلي ومارلن وسمكة السيف والبوري الأحمر والشعوم - مهددة.

ومن الأمثلة على ذلك **التقرير** الذي نشرته مؤسسة غرينبيس (منظمة السلام الأخضر) عن أن كمية التونة في البحر المتوسط انخفضت بنسبة تزيد على 80% في السنوات الـ 20 السابقة، فيما حذر العلماء من أن الحكومات إن لم تتخذ إجراءات فورية فإن سوق الأسماك في أوروبا سيتعرض لهزة

يعتمد الأوروبيون في كثير من مظلتهم الغذائية على المأكولات البحرية، ما دفعهم إلى تبني سياسة الاستزراع السمكي المائي، وهو ما كان له تأثيرات سلبية على مستقبل الموارد السمكية في المياه لا سيما في المتوسط، فالمناطق البكر أصبحت أكثر ندرة من أي وقت مضى، وقطاع الزراعة المائية يزيد هذه الضغوط، الأمر الذي يتطلب مناطق مائية عالية الجودة لإقامة المزارع. يكون إنشاء المزارع السمكية بالقرب من الموائل المهمة وغير المحصنة مثل مروج الأعشاب البحرية.

وكشف تقرير أصدرته منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (فاو) تحت عنوان “حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية” أن البحر الأبيض والبحر الأسود يشهدان أشد معدلات الصيد الجائر لأنواع السمكية التجارية مما يجعل الصيد بالبحرين غير مستدام ويعرض تلك الأنواع للانقراض، مضيًا “شعر بالقلق من أن 33.1% من الأنواع السمكية التجارية يتم صيدها بمعدلات غير مستدامة مقارنة بـ 10% منذ 40 عامًا مضت”.

وطبقًا لهذا التقرير فإن نحو 62.2% من المخزون السمكي بالبحرين المتوسط والأسود يتم صيدهم بشكل مفرط بالمقارنة بـ 61.5% في جنوب شرق المحيط الهادي و58.8% في جنوب غرب المحيط الأطلسي، فيما أشارت المديرية التنفيذية لمنظمة أوشيانا لحماية المحيطات والبيئة، لاسا غوساتفسون، أن الصيد الجائر يشكل تهديدًا للنظام البيئي البحري، بالإضافة إلى تهديده للأمن الغذائي للمليارات من البشر حول العالم.



أهم حوض للغاز في العالم

بدأ الأوروبيون مؤخرًا يفتنون إلى قيمة البحر المتوسط كأحد الموارد النفطية الهائلة، بعد سنوات طويلة من الإهمال، ساعدهم في ذلك الاكتشافات التي تحققت خلال الآونة الأخيرة، التي أكدت أن هذه المنطقة غنية بالثروات النفطية التي من الممكن أن تسهم في دفع اقتصادات الدول المطلة عليه.

وتشير نتائج مسوحات جيولوجية جرت في مطلع الألفية الثانية إلى أن حوض دول البحر المتوسط يحتوي احتياطات ضخمة من الغاز والنفط، ووفق تقديرات هيئة المساحة الجيولوجية الأمريكية والشركات العاملة في التنقيب عن الغاز في البحر المتوسط، فإن المنطقة تقوم فوق بحيرة من الغاز تكفي لسد حاجة الأسواق الأوروبية لمدة ثلاثين عامًا والعالم لمدة عام واحد على الأقل.

وتتفاوت **تقديرات** حجم مخزون تلك المنطقة، فالوكالة الأمريكية، في تقرير سابق، قدرت احتياطي هذا الحوض من النفط بـ7.1 مليار برميل، ومن الغاز بـ122 تريليون قدم، وبهذا الاحتياطي من الغاز فإن هذا الحوض يعد من أهم أحواض الغاز في العالم.

وخلال الأعوام العشر الأخيرة تم التوصل إلى عدد من الاكتشافات النفطية في المتوسط، على رأسها حقل "تمار" عام 2009 ويبلغ إجمالي المخزون الاحتياطي نحو 10 تريليونات قدم مكعبة، كذلك حقل "داليت" غرب مدينة الخضيرة الفلسطينية، ويتراوح الاحتياطي بين 0.35 و0.5 تريليون قدم مكعبة من الغاز الطبيعي.

وفي عام 2012 اكتشف حقل "تانين" أو "تينين" وهو سابع حقل تكتشفه دولة الاحتلال الإسرائيلي، وقدر بشكل مبدئي احتواؤه على احتياطي من الغاز يبلغ 1.2 تريليون قدم مكعبة، بجانب حقل "ليفانان" ويصل المخزون الاحتياطي المتوقع، نحو 17 تريليون قدم مكعبة، يقع الحقل على مسافة 135 كيلومترًا من شواطئ شمال مدينة حيفا، وذلك بعمق 1600 متر تحت سطح البحر.



وفي مصر أعلنت شركة إيني الإيطالية اكتشاف حقل “ظُهر” قبالة سواحل البحر المتوسط، باحتياطي غاز بلغ 30 تريليون قدم مكعبة، وذلك إلى جانب حقول دلتا النيل على سواحل المتوسط، التي تبلغ كمية الغاز الطبيعي فيها نحو 50 تريليون قدم مكعبة.

جدير بالذكر أن عمليات التنقيب عن الغاز والنفط في المتوسط تدار عبر عدد من شركات النفط العالمية، أبرزها: إيني الإيطالية في مصر وقبرص، وTotal الفرنسية في قبرص، وائتلاف Nobel Energy الأميركية مع شركة Delek الإسرائيلية، الذي كان يحتكر حقول الغاز في فلسطين المحتلة، وائتلاف شركة “توتال” الفرنسية و”إيني” الإيطالية و”نوفاتك” الروسية في لبنان.

وأمام تلك الكنوز الدفينة في المتوسط انتفضت الحكومات الأوروبية لمحاولة الحصول على نصيب من الكعكة، فبدأت سياسات التنقيب في المياه، وتعزيزها بالدعم والتمويل اللازم، هذا بجانب انضمام بعض تلك الدول للكيانات المشكلة حديثاً في هذا الاتجاه كما فعلت فرنسا **بطلبها** الانضمام لمنتدى غاز المتوسط الذي يضم عددًا من الدول المطلة على البحر المتوسط من الجانبين، الإفريقي والأوروبي، هذا بجانب هرولة إيطاليا للدفاع عن مصالحها في نفط المتوسط عبر التدخل في ليبيا.

وفي الجمل فإن التحديات الاقتصادية التي يواجهها اقتصاد العالم، وموجات المد والجذر التي تعرضت لها أسواق السلع الإستراتيجية وعلى رأسها النفط، وما نجم عن ذلك من ضربات موجعة منيت بها العديد من القوى الاقتصادية، كل هذا سيكون دافعًا للحكومات الأوروبية نحو اعتماد سياسة جديدة ترتكن إلى بدائل أكثر استمرارية وأمانًا وعلى رأسها الاستثمارات البحرية، خاصة في ظل ما تتمتع به من مؤهلات تعزز تحركاتها في هذا الاتجاه.

رابط المقال : <https://www.noonpost.com/36024>