المملكة المغربية
Royaume du Maroc

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي
ⴰⴳⵔⴰⵡ ⴰⴷⴰⵎⵙⴰⵏ ⴷ ⵓⵏⴰⵎⵓⵏ ⴷ ⵓⴳⵏⴰⵡ
Conseil Economique, Social et Environnemental

الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب

تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

إحالة ذاتية رقم 2018/38

www.cese.ma

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب

إحالة ذاتية رقم 2018/38

صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله

إحالة ذاتية رقم 2018/38

- بناءً على القانون التنظيمي رقم 128.12 المتعلق بالمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي؛
- استناداً إلى قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، بتاريخ فاتح دجنبر 2017، بإعداد تقرير حول موضوع الاقتصاد الأزرق؛
- استناداً إلى قرار مكتب المجلس بتكليف اللجنة الدائمة المكلفة بالبيئة والتنمية المستدامة بإعداد تقرير ورأي حول الموضوع؛
- استنادا إلى مصادقة الجمعية العامة، في دورتها العادية الثالثة والتسعين، المنعقدة بتاريخ 21 دجنبر 2018، بالإجماع، على التقرير الذي يحمل عنوان "الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب".

يقدم المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي تقريره:

الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب

تم إعداد التقرير من طرف

اللجنة الدائمة المكلفة بالبيئة والتنمية المستدامة

رئيس اللجنة : السيد خليل بنسامي

مقرر اللجنة : السيد أحمد بابا عبان

مقرر الموضوع : السيد عبد الله متقي

الإيداع القانوني : 2019MO5143

ردمك : 978-9954-635-36-0

ردمد : 9234 2335

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

طباعة: Canaprint

الفهرس

قائمة الأشكال والإطارات 3

مقدمة 4

القسم الأول: الاقتصاد الأزرق: محرك حقيقي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية 7

1.1 استيعاب مفهوم الاقتصاد الأزرق 7

2.1 التعبئة الدولية من أجل إدماج مفهوم الاقتصاد الأزرق 14

3.1 التزامات المغرب من أجل إرساء اقتصادٍ أزرق مستدامٍ وقادرٍ على الصمود 15

القسم الثاني: الرأسمال البحري المغربي وإمكاناته 18

1.2 الأهمية التي تكتسيها الاستدامة في تنمية بلادنا 18

2.2 حصيلة الرأسمال البحري المغربي 19

القسم الثالث: تحليل محركات نمو الاقتصاد الأزرق 22

1.3 الأنشطة التجارية البحرية: إمكانات كبيرة لخلق الثروة وإحداث فرص الشغل 22

2.3 الأنشطة غير التجارية: دعامة للأنشطة التجارية 41

3.3 أمن الحدود ومراقبتها 44

القسم الرابع: الضغوط التي تواجهها السواحل المغربية: ضرورة التصدي للتلوث البحري ومظاهر التدهور البيئي 46

1.4 تأثير التغيرات المناخية والأنشطة البشرية على البحار والمحيطات 46

2.4 المحافظة على التنوع البيولوجي البحري بالمغرب 51

3.4 الحفاظ على الأنظمة البيئية البحرية وتعزيز الاستغلال المستدام للموارد 52

القسم الخامس: حكامة السياسات العمومية والتخطيط المجالي البحري 55

1.5 تحديد المياه الإقليمية للمغرب 56

2.5 إشراك جميع الأطراف الفاعلة 57

3.5 التهيئة والتخطيط المجالي للمجال البحري 58

القسم السادس: مداخل من أجل الانتقال نحو اقتصاد أزرق بالمغرب 62

1.6 تبني رؤيةٍ وطموحٍ جديديْن في تدبير المجال البحري 62

2.6 تحديد أهداف استراتيجية الاقتصاد الأزرق على المدى الطويل 63

3.6 وضع محاور استراتيجية للتنمية المستدامة للمجال البحري 63

4.6 وضع خارطة طريق من أجل التخطيط المجالي للاقتصاد الأزرق 64

القسم السابع: توصيات- سبل الانتقال نحو الاقتصاد الأزرق 65

1.7 توصية ذات بعد استراتيجي 65

2.7 توصيات ذات بعد قطاعي من أجل تفعيل اقتصاد أزرق مستدام ومُدمِج 65

3.7 توصيات تتعلق بالمواكبة والدعم 67

4.7 توصيات تتعلق بالحكامة 70

الملاحق 74

قائمة الأشكال والإطارات

الشكل	العنوان
رقم 1	مختلف قطاعات الاقتصاد الأزرق
رقم 2	مختلف العناصر المكونة للرأسمال البحري
رقم 3	الاقتصاد الأزرق: أنشطة تجارية وغير تجارية
رقم 4	سلسلة القيم المتعلقة بقطاعي الصيد البحري وتربية الأحياء البحرية
رقم 5	سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات السياحة والرحلات البحرية السياحية والترفيه البحري والأنشطة الترفيهية والرياضات المائية
رقم 6	سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات نقل المسافرين والتسليم وبناء السفن وإصلاحها
رقم 7	سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات استغلال النفط والغاز والطاقات المتجددة
رقم 8	سلسلة القيم المتعلقة بقطاع التكنولوجيا الحيوية البحرية
رقم 9	سلسلة القيم المتعلقة بالبحث في مجال التكنولوجيا الحيوية
رقم 10	سلسلة القيم المتعلقة بقطاع تحلية المياه
رقم 11	الترابط بين الأنشطة التجارية وغير التجارية
رقم 12	حكامة السياسات العمومية
رقم 13	تحديد المياه الإقليمية للمغرب
رقم 14	المحاور الاستراتيجية للاقتصاد الأزرق

الإطار	العنوان
رقم 1	الانتقال نحو اقتصاد أزرق مدمج في بنغلاديش
رقم 2	اتفاق الصيد البحري
رقم 3	الصيد التقليدي: أهمية قرى الصيادين في قطاع الصيد البحري
رقم 4	استراتيجية الصيد البحري بالسينغال
رقم 5	تغازوت باي: نحو سياحة إيكولوجية مستدامة
رقم 6	طريق الحرير
رقم 7	بروتوكول ناغويا
رقم 8	برنامج الغابون الأزرق
رقم 9	التجربة النرويجية
رقم 10	مبادئ المقاربة المرتكزة على المنظومة الإيكولوجية

مقدمة

لقد أدرك المجتمع الدولي خلال السنوات الأخيرة الأهمية التي أضحى يكتسيها الاقتصاد الأزرق باعتباره محركاً للنمو. فقد أدت الأنماط المعتمدة في مجاليْ الإنتاج والاستهلاك والتي كانت تفتقر للاستدامة اللازمة إلى الاستغلال المفرط للموارد المتاحة على اليابسة، بل وحتى إلى نضوبها، مما دفع الدول الساحلية إلى التوجه نحو الموارد البحرية التي تتيح إمكانات مهمة من شأنها أن تحفز النمو الاقتصادي وتكفل الرفاه الاجتماعي، مع ضمان حماية البيئة.

وفي هذا السياق، يمثل الاقتصاد الأزرق فرصة جديدة تنسجم تمام الانسجام مع روح الاستدامة والقدرة على الصمود التي تدعو إليها خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030. وهكذا، يساهم الاقتصاد الأزرق في تحقيق أهداف هذه الخطة، سيما الهدف رقم 14 الذي يسعى إلى «حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة».

وعلى مستوى القارة الإفريقية، أدرج الاتحاد الإفريقي بشكل واضح هذا الطموح في رؤيته الواردة في «أجندة 2063: إفريقيا التي نريد»، كما اعتبر الاقتصادَ الأزرقَ «رافعة جديدة لتحقيق النهضة الإفريقية (...). وسيكون الاقتصاد الأزرق في إفريقيا مساهما رئيسيا في تحقيق التحول القاري والنمو، من خلال تطوير المعارف في مجاليْ التكنولوجيا الحيوية البحرية والمائية، والنهوض بالصناعة البحرية في جميع أنحاء القارة، وتطوير النقل البحري والنقل عبر الأنهار والبحيرات، والنهوض بقطاع الصيد، واستغلال وتثمين الموارد المعدنية غير المستغلة بَعْد وغيرها من الموارد الأخرى (...). ويمكن للاقتصاد الأزرق أن يضطلع بدور رئيسي في تحقيق التحول الهيكلي لإفريقيا والدفع بعجلة النمو الاقتصادي المستدام والتنمية الاجتماعية...».[1]

ومن هذا المنطلق، عُقد المنتدى الأول حول الاقتصاد الأزرق في إفريقيا (FEBA) في 17 يونيو 2018، حيث خَلُص هذا الملتقى إلى الحاجة إلى أن تعمل القارة الإفريقية بالتعاون مع شركائها على المستويين الإقليمي والوطني من أجل ضمان تدبير بحري مستدام يعود بالنفع على مجموع القارة.

كما تم تسليط الضوء على هذا الطموح خلال المؤتمر العالمي الأخير حول الاقتصاد الأزرق، الذي عُقد في الفترة من 26 إلى 28 نونبر 2018 في نيروبي، بكينيا. وضمَّ هذا المؤتمر ما يقرب من 15000 مشارك من جميع أنحاء العالم، استحضروا الغاية المثلى المتمثلة في خلق المزيد من الازدهار للجميع، مع الحرص على الحفاظ على الموارد المائية، بما يضمن حقوق الأجيال الحالية والمستقبلية، وأجروا مناقشات استراتيجية هدفها بحث سبل النهوض بموارد الاقتصاد الأزرق المستدام والمحافظة عليها، وتعزيز الجهود الرامية إلى القضاء على الفقر وتحسين الصحة الغذائية. وإذا ما توفرت الإرادة الجماعية وتم بذل الجهود اللازمة على المستويات المحلية والوطنية والدولية، فيمكن للمجتمع الدولي أن يكثف من حجم الاستثمارات للاستفادة الكاملة من الإمكانات التي تتيحها البحار والمحيطات من أجل تسريع وتيرة النمو الاقتصادي وخلق فرص الشغل ومحاربة الفقر.

وفي إطار انخراطه في هذه الدينامية، فإن المغرب يتموقع كفاعل في الأجندات العالمية والإقليمية، وبوسعه أن يساهم في تطوير هذا الاقتصاد الأزرق المستدام والمدمِج.

وتتمتع المملكة المغربية برصيد بحري مهم، بفضل توفرها على واجهتين بحريتين إحداهما على المحيط الأطلسي والأخرى مطلة على البحر الأبيض المتوسط، تضمَّان سواحل تمتد على مساحة تبلغ 3500 كلم، ومنطقة اقتصادية بحرية خالصة تصل مساحتها إلى 1.2 مليون كيلومتر مربع، وثروة سمكية تحظى باهتمام وإقبال كبيرين، وموارد طاقية، أحفورية ومستدامة، لا تزال غير مستغلة بالقدر الكافي. وشكَّل المغرب،

1 - أجندة 2063

بفضل موقعه الجيواستراتيجي كملتقى للحضارات والطرق البحرية (إفريقيا وأوروبا ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا)، نقطة عبور رئيسية لحركة البضائع. وهكذا، نشأت مدن المغرب بشكل طبيعي حول موانئه وكذا الأسواق التجارية المرتبطة بها، مما مكَّن بلادنا من اكتساب خبرات ومهارات مهمة في مختلف المهن المتعلقة بالبحر.

وتحتل بعض الأنشطة مثل الصيد والسياحة والنقل البحري ولوجيستيك الموانئ مكانة تاريخية أساسية في الاقتصاد المغربي وتحظى كل منها باستراتيجيات قطاعية واضحة المعالم. ولا تزال أنشطة جديدة أخرى، مثل التنقيب في المجال البحري أو التكنولوجيا الحيوية البحرية، غير متطورة بالقدر الكافي، رغم أنها تنطوي على إمكانات أكيدة. ويَكْمُن طموح استراتيجية الاقتصاد الأزرق في إرساء التجانس والتكامل والتنسيق بين مجموع هذه الأنشطة التي تتم ممارستها في مجال يتسم بالهشاشة وتتهدده المخاطر.

واليوم، ينبغي بناء الاقتصاد الأزرق في المغرب ارتكازاً على رؤية تأخذ في الاعتبار المنظومة البيئية، بحيث يعد الحفاظ على سلامة البحار والمحيطات وعلى التنوع البيولوجي البحري محوراً رئيسيا في هذه الرؤية، فضلاً عن الجانب المتعلق بالتخفيف من آثار التغيرات المناخية والتكيف معها. ويتعين أن تساهم هذه الرؤية في تقليص الفوارق المجالية والاجتماعية، وأن تكفُل التقاسم العادل والمنصف للثروات. وهي رؤية تروم بناء اقتصاد أزرق يقوم على استغلال موارد البحر ومؤهلاته وكذا الخدمات ذات الصلة بها بطريقة مستدامة ومحقِّقة للإدماج الاجتماعي. كما ينبغي أن يكون هذا الاقتصاد الأزرق ناجعا اقتصاديا ومُدمِجاً اجتماعيا ومراعيا لمتطلبات الحفاظ على البيئة، بما يجعله ركيزة أساسية من ركائز النموذج التنموي الجديد لمغرب الغد.

وحتى تكون هذه الرؤية رؤيةً فعليةً، يجب أن يتم تنزيلها على جميع المستويات والفاعلين المعنيين، مع مراعاة كل الأبعاد والمجالات الترابية للاقتصاد الأزرق، وذلك في إطار استراتيجية شاملة ومندمجة.

إن الهدف الذي يسعى تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي إلى بلوغه يتمثل في بلورة تفكير استراتيجي بشأن الرصيد البحري المغربي، وتحليل مواطن القوة والإكراهات والفرص التي يتيحها وكذا المخاطر التي تتهدده في الوقت الراهن، ثم اقتراح مداخل وتوصيات عملية من أجل وضع استراتيجية وطنية للاقتصاد الأزرق.

وبغية تجسيد هذه الرؤية المتعلقة باقتصاد أزرق مغربي جديد مستدام ومدمج في شكل محاور استراتيجية ملموسة، حرص المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي على إجراء تحليل معمق ومتعدد الأبعاد للمجال البحري المغربي ولمجموع الأنشطة القطاعية ذات الصلة به. وقد اعتمد المجلس في هذا الصدد مقاربة تشاركية، عبر الإنصات لآراء جميع الفاعلين المعنيين وتطلعاتهم بشأن المجال البحري والساحلي للمملكة. وبعد استعراض محركات نمو الاقتصاد الأزرق، وقف هذا التقرير على مختلف الضغوط والإكراهات التي يواجهها هذا المجال، بما يمكِّن من بلورة توصيات تلائم الخصوصيات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والثقافية للمغرب.

كما عمل المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في إطار هذا التقرير، على إجراء تحليل لسياق الاقتصاد الأزرق على المستويين الدولي والإفريقي وعلى صعيد حوض البحر الأبيض المتوسط، وذلك من أجل استيعاب مختلف أبعاد مفهوم الاقتصاد الأزرق والفرص التي يتيحها أمام البلدان الصاعدة في مختلف أنحاء العالم، وبالنسبة لانخراط بلادنا في هذه الدينامية على الصعيدين القاري والدولي.

إنَّ كَسْبَ رهان إرساء نموذج جديد لاقتصاد أزرق مغربي قادر على الصمود، يستلزم اليوم العمل، بدرجات متباينة بالطبع، على إعادة هيكلة القطاعات البحرية، وذلك بغية تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. كما ينبغي أن تنتقل هذه الأنشطة إلى مزيد من الاستدامة والإدماج واحترام البيئة والأنظمة الإيكولوجية. ومن هذا المنطلق، عمل التقرير على تحليل سلسلة القيم الخاصة بمجموع القطاعات المرتبطة

بالبحر وبالساحل، من أجل استكشاف النماذج الكفيلة بالاستثمار الأمثل للموارد المحلية. كما انكبَّ المجلس على إجراء تقييم للأنشطة غير التجارية لهذه القطاعات، والتي تعدُّ دعامة أساسية للأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالبحر. والواقع أن تطوير الخبرات والنهوض بالابتكار والمعارف والأبحاث العلمية وبرامج التعليم المرتبطة بالمجال البحري وكذا تطوير آليات الرصد والمراقبة يعدُّ شرطاً لا محيد عنه لبناء قطاعات بحرية تنافسية وقادرة على الصمود وضمان استدامتها، وذلك وفق مقاربة تحترم المنظومة الإيكولوجية.

وقد أولى المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي في هذا التقرير أهمية خاصة لموضوع الحكامة باعتباره عنصراً محورياً للاقتصاد الأزرق. وفي هذا الصدد، فإن التنسيق بين جميع الأطراف المعنية والفاعلين في مجال البحر وتضافر جهودهم يمثل الأساس الذي يقوم عليه الاقتصاد الأزرق. وتُعدُّ الحكامة أمراً ضرورياً لبلوغ هدف الحفاظ على المجال البحري وتثمينه واستغلاله على نحو مستدام ومدمج. كما قدم التقرير نتاج ما قام به المجلس من تفكير حول مضامين وكيفيات تنفيذ تخطيط مجالي بحري، يرتكز على المجالات الترابية والجهات، وذلك بما يكفل التدبير الأمثل لعمليتيْ تخطيط وتهيئة المجال البحري داخل الجهات الواقعة على الشريط الساحلي.

ويتطلب الانتقال نحو اقتصاد أزرق إحداث قيادة على أعلى مستوى تضطلع بمهام التحكيم والتنسيق بين مختلف الفاعلين المعنيين. وستضمن هذه القيادة أيضاً المساهمة في إعمال الالتزامات التي أخذتها بلادنا على عاتقها في إطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها.

وفي الأخير، يقدم هذا التقرير جملة من التوصيات العملية الهادفة إلى مواكبة صناع القرار في عملية تنفيذ الاستراتيجية الوطنية المنشودة للاقتصاد الأزرق.

وتعدُّ استراتيجية الاقتصاد الأزرق فرصة سانحة لتطوير القطاعات الحالية والقطاعات الجديدة في المغرب، وإرساء إدماج اجتماعي حقيقي، وتوفير التكوين والمواكبة، وتحقيق التنمية المحلية المستدامة وجذب الاستثمارات. وبذلك، فإن البحار والمحيطات أضحت مجالاً جديداً يوسع نطاق الإمكانات الاقتصادية للبلاد، مما يفتح آفاقاً واعدة أمام المغرب في علاقته مع جميع المناطق المحيطة به.

القسم الأول: الاقتصاد الأزرق: محرك حقيقي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية

تعد البحار والمحيطات، بوصفها محركاً للنمو الاقتصادي، أحد العوامل الرئيسية التي تحدد قوة الدول ومستوى تنميتها. وفي هذا الصدد، تشير التقديرات إلى أن البحار والمحيطات توفر 5.4 مليون منصب شغل، بقيمة مضافة إجمالية تناهز 500 مليار أورو سنويا. وعلى سبيل المقارنة، فلو كانت البحار والمحيطات دولة من الدول، لشكلت هذه الأخيرة القوة العالمية السابعة من حيث الثروة التي تنتجها.

ومع ذلك، فإن هذا النمو لا يخلو من كلفة. ذلك أن الأنشطة البحرية تخلف آثاراً سلبية تؤدي في كثير من الأحيان إلى اختلال الأنظمة الإيكولوجية البحرية، وإلى تراجع حجم الثروات السمكية على وجه الخصوص. كما تشكل هذه الانعكاسات السلبية تهديداً كبيراً للإمكانات الاقتصادية للبحار والمحيطات.

وقد ظهر مفهوم الاقتصاد الأزرق في سنة 1990، حيث أطلقه رجل الأعمال والاقتصادي البلجيكي غونتر بولي (Günter Pauli)، وهو مفهوم يهدف إلى إدماج الأنشطة البحرية ضمن اقتصاد دائري، من خلال مبدأ التجدد الطبيعي. ويراد لهذا المفهوم أن يكون محاكاة حيوية للطبيعة من حيث كونه مستوحى من قوى الطبيعة المتجددة. وفي هذا الصدد، فإنه من الممكن الاستمرار في استغلال البحار والمحيطات والوصول إلى هدف «صفر نفايات»، من خلال الابتكار التكنولوجي وفرص إعادة التصنيع التي يمنحها.

1.1 استيعاب مفهوم الاقتصاد الأزرق

1.1.1 تعاريف الاقتصاد الأزرق

تم اعتماد العديد من التعاريف لهذا المفهوم، وفق السياق والرقعة الجغرافية المستهدفة. وقد وُضعت هذه التعاريف في البداية من قبل المؤسسات الدولية التي تُعنى بدراسة الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية ذات الصلة بالاقتصاد الأزرق. ونورد في ما يلي بعضاً من هذه التعريفات:

- يُعرِّف برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الذي أطلق مفهوم الاقتصاد الأزرق على صعيد البلدان الجزرية، وفي مقدمتها جزر الكاريبي، هذا المفهوم على النحو التالي:

  «هو اقتصاد يؤدي إلى تحسين الرفاه الإنساني وتعزيز العدالة الاجتماعية، مع التقليص بشكل كبير من المخاطر البيئية وندرة الموارد».

- أما البنك الدولي، الذي عمل على توسيع نطاق مفهوم الاقتصاد الأزرق ليشمل بلداناً نامية أخرى في جميع أنحاء العالم، فقد اختار التعريف التالي:

  «هو مجموع القطاعات الاقتصادية والسياسات ذات الصلة التي تحدد معاً ما إذا كان استخدام موارد المحيطات مستداماً».

- تُعرِّف المفوضية الأوروبية، التي اعتمدت الاقتصاد الأزرق كنموذج جديد للنمو بالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي، الاقتصاد البحري كما يلي:

  «يشمل الاقتصاد البحري، المعروف أيضاً بالاقتصاد الأزرق أو اقتصاد البحر، جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالمحيطات والبحار والسواحل».

- بالإضافة إلى ذلك، تعتبر مبادرة التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق التي أطلقها الاتحاد من أجل المتوسط أن الاقتصاد الأزرق هو بمثابة سياسة للجوار والتزام بالمحافظة على الثروات السمكية، كما أنه يسعى إلى بلوغ ثلاثة أهداف رئيسية، هي: مجالٌ بحري أكثر أمناً، واقتصاد أزرق ذكي وقادر على الصمود، وحكامة أمثل للبحر ولموارده.

- اعتمد الاتحاد الإفريقي بشكل طبيعي الاقتصاد الأزرق من أجل ضمان التحول الهيكلي للقارة الإفريقية وتحقيق تنميتها الاجتماعية والاقتصادية المستدامة. وفي هذا الصدد، تتناول هذه المؤسسة الاقتصاد الأزرق وفق المقاربة التالية:

«باعتباره بعداً جديداً للنهضة الإفريقية (...)، سيساهم الاقتصاد الأزرق في إفريقيا مساهمةً رئيسيةً في تحقيق التحول والنمو داخل القارة، مما سيسمح بتقدم المعارف في مجال التكنولوجيا الحيوية البحرية والمائية، ونمو الصناعة البحرية في إفريقيا، وتطوير النقل البحري والنقل عبر الأنهار والبحيرات والنهوض بقطاع الصيد، واستغلال وتثمين المعادن التي لم تستغل بعد وغيرها من الموارد الأخرى».

ويقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي أن يُعرَّف الاقتصاد الأزرق بكونه «**التدبير المستدام للأنظمة 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**».

2.1.1 مبادئ الاقتصاد الأزرق المعتمدة في القارة الإفريقية

يرتكز الاقتصاد الأزرق على عدد من المبادئ. وعلى سبيل المثال، تستند اللجنة الاقتصادية لإفريقيا التابعة للأمم المتحدة إلى المبادئ الأربعة التالية كأُسس للاقتصاد الأزرق:

1. الحرص على التدبير والاستخدام المستدامين للأنظمة الإيكولوجية المائية والموارد ذات الصلة بها، من خلال اعتماد مقاربة متعددة القطاعات، مع التركيز على خلق القيمة المضافة وإحداث فرص الشغل واكتساب المهارات والتكنولوجيات العامة وتقوية الروابط بين الاقتصاد الأزرق والقطاعات الأخرى؛
2. الاستثمار الأمثل للمنافع الاجتماعية والاقتصادية المتأتية من التنمية المستدامة للأوساط المائية، بمشاركة الفاعلين المعنيين على جميع المستويات وفي جميع المراحل، وذلك من أجل تحقيق نمو مدمِج ومراعٍ لمتطلبات المناصفة بين النساء والرجال، وتعزيز الأمن الغذائي؛
3. المحافظة على الأنظمة الإيكولوجية المائية والموارد المرتبطة بها عن طريق الحد من التهديدات والآثار الناجمة عن التغيرات المناخية وعن الكوارث الطبيعية؛
4. تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بحفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام وضمان ولوج الجميع إلى الماء وإلى خدمات التطهير.

وأخيراً، يشمل الاقتصاد الأزرق سلسلة من الأنشطة الاقتصادية المتنوعة بشكل كبير، التي تمثل أرضية لتحقيق النمو الاقتصادي في القطاع البحري أو النمو الأزرق. ويشير هذا المفهوم إلى تطوير واستخدام الإمكانات التي تزخر بها المحيطات والبحار وجميع البنيات التحتية ذات الصلة بها. ويهدف النمو الأزرق إلى تعبئة الإمكانات غير المستغلَّة للمحيطات والبحار والسواحل، بما يمكن من توفير فرصٍ للشغل وخلق القيمة الاقتصادية.

3.1.1 النمو الأزرق في العالم: اقتصاد متعدد القطاعات

بالإضافة إلى القطاعات البحرية التقليدية كالصيد والسياحة والأنشطة المينائية، بات الاقتصاد الأزرق يضم قطاعات جديدة ذات إمكانات نمو عالية، من قبيل: تربية الأحياء المائية، والسياحة الإيكولوجية، والمنتجات الحيوية البحرية أو التكنولوجيا الحيوية البحرية وغيرها.

الشكل رقم 1: مختلف قطاعات الاقتصاد الأزرق

الصيد: ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد الأزرق

وفق منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، بلغ إنتاج صيد الأسماك في سنة 2014، 81.5 مليون طن على الصعيد العالمي. ويشكل صيد الأسماك في المياه البحرية والقارية مورد رزق لـ 820 مليون شخص يعملون في هذا القطاع، كما يعد مصدر غذاء لثلاثة ملايير شخص يعتمدون على الأسماك لسد حاجياتهم من البروتينات الحيوانية، والمغذيات الدقيقة الأساسية، وأحماض أوميغا 3 الدهنية.

تربية الأحياء المائية لمواجهة التحديات الغذائية الجديدة

في ضوء تسارع وتيرة النمو الديموغرافي في العالم (96 مليار نسمة في سنة 2050)، أضحت الحاجة إلى الغذاء رهانا رئيسيا. وفي هذا الصدد، فإن تربية الأحياء المائية، التي كانت توفر وفقاً لتقرير صادر عن منظمة الأغذية والزراعة في سنة 2016، نسبة 59 في المائة من الأسماك على مستوى الأسواق العالمية، يمكن أن تكون أحد الحلول المستقبلية من أجل تعويض النقص المتوقع من البروتينات الحيوانية. وهكذا، تجاوز حجم إنتاج الأسماك والنباتات المائية المستزرعة على الصعيد العالمي حجم الأسماك المتأتية من الصيد، حيث سجل وتيرة نمو مطرد (أزيد من 6 في المائة سنويا على مدى السنوات الـ 16 الماضية). وتعتبر الصين أول بلد منتجٍ للأحياء المائية في العالم، تليها دول آسيوية أخرى مثل الهند وإندونيسيا وفيتنام.

وتكتسي تربية الأحياء المائية أهمية بالغة بالنسبة للاقتصاد الأزرق، بالنظر إلى مساهمتها في خلق فرص الشغل ودورها المحوري في تعزيز الأمن الغذائي.

السياحة الشاطئية والترفيه البحري والأنشطة الترفيهية المائية: مصادر مدرة لفرص الشغل وذات وقع إيجابي على الاقتصاد

يُشغِّل قطاع السياحة اليوم شخصا واحداً من بين كل 11 شخصاً حول العالم. وتعد السياحة الشاطئية النمط الأكثر انتشاراً للسياحة في العالم. ومع ذلك، فإن التطور المتسارع للسياحة الشاطئية الجماعية أثر بشكل كبير على الأنظمة الإيكولوجية، وهذا ما يفسر تفضيل البعض لأشكال أخرى من السياحة الشاطئية المسؤولة، مثل السياحة الإيكولوجية أو المنتوجات والمسارات السياحية الجديدة. ويعتبر الترفيه البحري والأنشطة الترفيهية المائية أيضا قطاعات ذات وقع اقتصادي قوي، إذ من المتوقع حسب التقديرات أن يصل حجم السوق العالمية للترفيه البحري وللأنشطة الترفيهية المائية إلى 30 مليار دولار بحلول سنة 2022، بمعدل نمو قدره 3.8 في المائة.

النقل البحري: رافعة أساسية للتجارة العالمية

يعتبر النقل البحري وسيلة النقل الرئيسية لتزويد الأسواق بالمواد الأولية والسلع الاستهلاكية والمواد الغذائية الأساسية والطاقة. ووفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، فقد تجاوزت حصة التجارة البحرية 70 في المائة من حجم التجارة الدولية في سنة 2016. وحسب المنتدى الدولي للنقل، فمن المتوقع أن يتضاعف حجم المبادلات عبر الموانئ أربع مرات بحلول سنة 2050 (المنتدى الدولي للنقل، 2015).

الطاقة البحرية من أجل الاستجابة للحاجيات الطاقية المتنامية

تضطلع الطاقة بدور حيوي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما أنها تساهم بشكل كبير في التكيف مع التغيرات المناخية وفي التخفيف من آثارها. وثمة حلول بديلة للمصادر الحالية للطاقة المتسمة بكلفتها المرتفعة وبتلويثها للبيئة، وبعض هذه البدائل متوفر في البحار والمحيطات. وفي هذا الصدد، توفر البحار مصادر طاقة مختلفة مثل الطاقة المستمدة من الأمواج ومن حركة المد والجزر، وتحويل الطاقة الحرارية، والطاقة الحركية، والتي تشكل حلولاً مستقبلية واعدة. وعلاوة على ذلك، تتيح الطاقة الريحية البحرية إمكانات كبيرة في مجال النهوض بالطاقات المتجددة.

ووفقا لآخر تقرير صادر عن الوكالة الدولية للطاقة المتجددة، فإن الطاقة الريحية البحرية تشهد نمواً متسارعاً وواسع النطاق. وفي هذا الصدد، تساهم الطفرات المسجلة على مستوى المنشآت الثابتة والعائمة وظهور توربينات عملاقة قادرة على تزويد آلاف المساكن بالطاقة في فتح آفاق جديدة لاستخدام هذه الطاقة وفي خفْض التكاليف في مجموع هذا القطاع. وكانت كلٌّ من المملكة المتحدة والدنمارك وألمانيا سباقةً إلى هذا المجال، وهي الآن رائدة فيه. كما أضحت الصين في الآونة الأخيرة فاعلاً رئيسياً في هذا الميدان، بقدرة إنتاج طاقة ريحية بحرية بلغت 1.1 جيغاواط في 2007. ومع ذلك، يجب تطوير هذا القطاع، من أجل الاستجابة لنمو الطلب العالمي.

وفي هذا الإطار، قال دولف جيلين، مدير مركز الابتكار والتكنولوجيا بالوكالة الدولية للطاقة المتجددة: «مع انخفاض التكاليف وتطور التكنولوجيا، ستواصل البلدان الواقعة خارج السوق الأوروبية الحالية تطوير إمكاناتها في مجال الطاقة الريحية البحرية من أجل تعزيز الأولويات الاستراتيجية في ميدان الطاقة»، مضيفاً أنه « آن الأوان لوضع إطار معياري عالمي موحد وموثَّق يسمح لهذه البلدان بالوصول إلى مستوى المردودية المرجوة من الطاقة الريحية البحرية».[2]

ومن بين المزايا العديدة المرتبطة بوضع معايير دولية موحدة في هذا المجال، يمكن أن نشير إلى زيادة ثقة المستهلكين والمستثمرين، وتحسين الأمن، وزيادة النجاعة والفعالية، وتخفيض تكاليف التكنولوجيا البحرية، مما يتيح تسريع وتيرة النمو.

2 – تقرير الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA) «تغذية أسواق الطاقة الريحية البحرية: أفضل الممارسات للتقييس الدولي»، 2018

ومن ناحية أخرى، تتيح الطاقة المستمدة من حركتي المد والجزر إمكانات مهمة. ولا يزال هذا المجال في مرحلة التطوير والبحث، على الرغم من تسجيل بعض المحاولات المحتشمة، سيما في فرنسا، التي تمتلك ثاني أكبر حقل أوروبي لتوليد الطاقة من التيارات البحرية.

كما شهدت المحيطات إنشاء أول محطات عائمة لإنتاج الطاقة، حيث بدأت في الظهور قبالة العديد من السواحل. وفي هذا الصدد، أنشأت روسيا أول محطة عائمة لإنتاج الطاقة النووية في موانئ سيبيريا، بينما افتتحت الصين مؤخراً أكبر محطة عائمة لإنتاج الطاقة الشمسية الكهروضوئية. ومنذ سنة 2010، تم إطلاق أول أسطول من السفن بمثابة محطات لإنتاج الطاقة في العالم قبالة سواحل القارة الإفريقية، حيث ترتبط 15 سفينة بمثابة محطة لإنتاج الطاقة بأكثر من 9 دول مختلفة وتتوفر على قدرة إنتاج إجمالية تبلغ أزيد من 2800 ميغاواط.

تحلية مياه البحر للتصدي للإجهاد أو الخصاص المائي

من المتوقع حسب الأمم المتحدة أن يواجه حوالي 3 ملايير شخص مشكلة الإجهاد المائي بحلول سنة 2025. ومن هذا المنطلق، فإن ضمان كميات كافية من المياه يشكل رهاناً كبيراً.

وتضطلع تقنية تحلية مياه البحر بدور هام، سيما في المناطق الجافة وشبه الجافة. وقد قدر العدد الإجمالي لمحطات تحلية المياه في العالم بـ 18 400 في سنة 2017، يوجد نصفها في منطقة الشرق الأوسط. ويصل حجم إنتاج صناعة تحلية المياه اليوم إلى 80 مليون متر مكعب من المياه الصالحة للشرب يومياً، لفائدة ساكنة تبلغ أزيد من 300 مليون نسمة.

الصناعات الاستخراجية والثروات النفطية والمعدنية في البحار والمحيطات

تزخر البحار والمحيطات وسواحلها بموارد طاقية ومعدنية هائلة وتحوي مجموعة واسعة من العمليات الجيولوجية المسؤولة عن تكوين هذه الموارد وتركيزها. وفي هذا الإطار، فإن ما يقرب من 20 في المائة من احتياطيات البترول العالمية وحوالي 30 في المائة من احتياطيات الغاز الطبيعي موجودة حاليا في المجال البحري. غير أنه غالباً ما يتعين على الدول القيام بالتحكيم في شأن هذا النوع من المشاريع، على اعتبار أنه إذا كان استكشاف واستغلال البترول والغاز يدر أرباحا مهمة، فإن ذلك يتم في الغالب على حساب استغلال موارد بحرية أخرى أكثر مراعاة للأنظمة الإيكولوجية.

التكنولوجيات الحيوية البحرية

تتسم البحار والمحيطات بتنوع بيولوجي غني جداً، حيث تضم ما يتراوح بين 700.000 و1.000.000 نوع من الكائنات ذات النوى الحقيقية (eucaryotes)، والملايين من الأنواع الأخرى ذات النوى البدائية (pro-karyotes)، أو الأنواع الفيروسية. وكل يوم، يتم اكتشاف جينات ومُركَّبات بيولوجية جديدة في البحار والمحيطات وإيداع البراءات المتعلقة بها. ويتيح تطوير هذه العناصر من الناحية التجارية، سيما المستحضرات الصيدلانية، والإنزيمات، ومستحضرات التجميل المستخلصة منها، إمكانات هامة للاقتصاد الأزرق. والواقع أن التكنولوجيا الحيوية البحرية والتنقيب البيولوجي يضطلعان بدور أساسي في ابتكار وتطوير تكنولوجيات جديدة، بما يمكن من استغلال الثروات البحرية بكيفية مستدامة.

ويمكن تعريف التكنولوجيا الحيوية بكونها تطبيق العلوم والتكنولوجيا على الكائنات الحية. وتتيح هذه التكنولوجيا تعديل المواد الحية أو غير الحية من أجل إنتاج المعارف والسلع والخدمات. وتشمل التكنولوجيا الحيوية البحرية الوسائل التي تتناول الموارد البيولوجية البحرية، إما باعتبارها مصدراً أو هدفاً لتطبيقات التكنولوجيا الحيوية.

ويضم هذا المجال مجموعة من التكنولوجيات التي تستهدف بشكل أساسي تطبيقات في مجموعة واسعة من القطاعات الصناعية. وتتيح التكنولوجيا الحيوية إمكانيات على الصعيد العالمي تبلغ أزيد من 2700 مليار دولار أمريكي، من خلال مختلف مجالات تطبيقها، والتي تشمل: مستحضرات الصيدلة والتجميل والمواد الغذائية والمشروبات والبذور وحماية المحاصيل الزراعية والتكنولوجيا الحيوية الصناعية والمنتجات النباتية.

وتنتظم سوق التكنولوجيات الحيوية البحرية حول القطاعات الثلاثة التالية:

- الأسواق الناضجة: تعد الأسواق المتعلقة بمستحضرات التجميل والمواد الغذائية الأكثر نضجاً، حيث تشهد نمواً سنوياً بفعل الإقبال المسجل حالياً على المواد ذات الأصل الطبيعي.
- سوق المجال الصحي: تعتمد تطبيقات التكنولوجيا الحيوية البحرية في المجال الصحي مقاربتين اثنتين: أولاً، اعتبار الكائن الحي البحري بمثابة «مصنع خلوي» لإنتاج جزيئات تكتسي أهمية بالغة (البروتينات، اللقاحات، وغيرها)؛ ثانيا، استخراج الكتلة الحيوية البحرية من الجزيئات (الأصباغ، الأيْضات (المُستَقْلَبات) الثانوية، البوليمرات، وغيرها) لأغراض مثل مكافحة السرطان، وترميم الأنسجة، والتقليص من حالات الإصابة بالسمنة، ومكافحة الأمراض العصبية الانتكاسية والأمراض المعدية، وغير ذلك.
- الأسواق الصاعدة: يعد مجالا الطاقة والصناعة مجالين ناشئين ويتيحان إمكانات واعدة على المدى الطويل. وتكتسي برامج البحث والتطوير أهمية بالغة بالنسبة لهذه المجالات (الجيل الثالث من الوقود الحيوي، القار الحيوي (biobitume)، البلاستيك القابل للتحلل الحيوي، معالجة النفايات السائلة، وغير ذلك).

وكما هو مبين في الجدول الموالي، فإن حجم الأسواق العالمية لتطبيقات التكنولوجيا الحيوية البحرية يبلغ حوالي 2700 مليار دولار أمريكي.

الصناعة	الأسواق العالمية بالدولار الأمريكي
صناعة الأدوية	956 مليار
مستحضرات التجميل	426 مليار
المواد الغذائية والمشروبات	1160 مليار
البذور	45 مليار
حماية المحاصيل الزراعية	40 مليار
التكنولوجيا الحيوية الصناعية	من ٦٥ إلى ٧٨ مليار
المنتجات النباتية	84 مليار

المصدر: بحث البروفيسور منيوي

بناء السفن وتفكيكها: سوق عالمية في نمو متزايد

يشكل بناء السفن وتفكيكها سوقاً مهمةً، حيث توجد اليوم أكثر من 100.000 سفينة كبرى قيد الاستخدام. وفي سنة 2016، قدِّرت الإيرادات العالمية المتأتية من بناء السفن وإصلاحها بمبلغ 262.3 مليار دولار. وبالإضافة إلى ذلك، يتم كل سنة تفكيك ما لا يقل عن 1400 سفينة، وهو ما يمثل قيمة سنوية تبلغ 3 ملايير أورو.

بيد أن تطور قطاع بناء السفن وإصلاحها لايزال ضعيفاً في بلدان الجنوب، حيث يشكل ارتفاع كلفة الاستثمارات، سيما في ما يتصل بالبنيات التحتية اللازمة لهذه الأنشطة، عائقاً رئيسياً أمام تطور القطاع في هذه البلدان. وبالمقابل، فقد نجحت بعض البلدان، كبنغلاديش، في جعل هذا القطاع رافعة من أجل تحقيق نمو اقتصادي أزرق مدمِج وتحسين الظروف المعيشية للساكنة (انظر الإطار رقم 1).

الإطار رقم 1: الانتقال نحو اقتصاد أزرق مدمِج في بنغلاديش

اعتمدت بنغلاديش سياسة بحرية تهدف إلى وضع الخطوط العريضة للاقتصاد الأزرق بغية مواصلة دينامية التنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلاد. ويعتمد اقتصاد بنغلاديش بشكل كبير على البحر، حيث تبلغ مساحة مجاله البحري 118 ألف كيلومتر مربع، كما أن 30 مليون شخص يعتمدون بشكل مباشر على الأنشطة البحرية. وقد تمت مباشرة هذا التحول الاقتصادي في المقام الأول عبر مبادرات محلية مدمجة تدعمها الحكومة. وتساهم بنغلاديش اليوم بنسبة 24.8 في المائة في حجم النمو الإجمالي لبناء السفن وتفكيكها على مستوى العالم.

وبغية ضمان الاستغلال الأمثل للموارد البحرية، والتنسيق الجيد على مستوى القطاع، أنشأت الحكومة خلية خاصة بالاقتصاد الأزرق، وتم إلحاقها بمكتب الوزير الأول. ويتمثل الهدف من هذه الخلية في ما يلي: (أ) وضع خارطة طريق لتنفيذ استراتيجية الاقتصاد الأزرق؛ (ب) زيادة الناتج الداخلي الإجمالي بنسبة 5 في المائة؛ (ج) تحقيق أهداف التنمية المستدامة. كما تسعى هذه الآلية إلى ضمان استخدام الموارد البحرية دون التأثير على الوسط البحري. كما تهدف هذه «الخلية الزرقاء» إلى تعزيز السياحة الشاطئية الإيكولوجية، وإنتاج الطاقة المستمدة من البحار والمحيطات واستخراج الموارد البحرية بطريقة مستدامة.

ويجسد نموذج بنغلاديش صورة بلد نجح في استثمار الثروات البحرية، من خلال إيجاد مصادر جديدة للنمو ارتكازاً على المناطق الساحلية والمجال البحري. وقد مكن هذا النشاط من رفع حصة الفرد من الناتج الداخلي الإجمالي. مع ذلك، فإن الأثر الإيجابي لهذه الدينامية على الحد من الفقر لا يمكن أن يستمر على المدى الطويل ما لم تحرص بنغلاديش على ضمان سلامة المجال البحري، وهو شرط أساسي لتحقيق الازدهار وتنمية الثروات البحرية بشكل مستدام.

2.1 التعبئة الدولية من أجل إدماج مفهوم الاقتصاد الأزرق

تبلورت الجهود الدولية من أجل إدماج مفهوم الاقتصاد الأزرق في الأجندات العالمية بشكل تدريجي منذ انعقاد مؤتمر ريو في سنة 1992. وقد تجسد هذا الالتزام بشكل ملموس سنة 2015 في خطة التنمية المستدامة لعام 2030 للأمم المتحدة وأهداف التنمية المستدامة الـ17 الخاصة بها، من خلال الهدف رقم 14 الذي يسعى إلى «حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة». كما يشدد الهدف 14 على الطابع الاستعجالي لتفعيل مقتضيات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تشكل الإطار التنظيمي الدولي الذي تنخرط فيه جميع البلدان.

وبالإضافة إلى ذلك، دعا إعلان القمة الثانية للاقتصاد الأزرق، التي عُقدت في 19 يناير 2016 في أبو ظبي، الدول والمنظمات الدولية والجهات المانحة إلى اتخاذ إجراءات مشتركة وتيسير مساهمة الاقتصاد الأزرق في تحقيق أهداف التنمية المستدامة واتفاق باريس بشأن تغير المناخ.

وقد كثفت المؤسسات والمنظمات الدولية بعدئذ عملها من أجل صياغة الاستراتيجيات ذات الصلة. وغالبا ما يتم تنفيذ هذه الاستراتيجيات على المستوى الإقليمي، وهو مستوى موات لتعزيز التعاون، لكون البحار والمحيطات تغطي نطاقات ترابية متعددة. وفي هذا الصدد، أطلق الاتحاد الأوروبي استراتيجية النمو الأزرق (وهي جزء من استراتيجية أوروبا 2020) التي تروم تعزيز النمو المستدام في القطاع البحري. ولهذه الغاية، عُهِد إلى المفوضية الأوروبية المكلفة بالشؤون البحرية والصيد البحري بتنفيذ هذه الاستراتيجية وتطوير بعض القطاعات البحرية الرئيسية، مثل الطاقات المتجددة وتربية الأحياء المائية والسياحة والتكنولوجيات الحيوية البحرية، وذلك من خلال تحسين المعارف والنهوض بالتخطيط وتعزيز سلامة البحار والمحيطات.

كما يعمل الاتحاد من أجل المتوسط – وهو منظمة تضم بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط، ومن بينها المغرب – من أجل النهوض بالاقتصاد الأزرق، حيث يقدم دعمه بغية تنفيذ خطط إقليمية تتعلق بالمياه والبيئة والاقتصاد الأزرق، غايتها بلوغ العديد من الأهداف الاستراتيجية، كالتدبير المندمج للموارد المائية وحماية البحر الأبيض المتوسط والحفاظ على بيئة هذا المجال البحري، من خلال مكافحة التلوث وتعزيز آليات الوقاية.

وفضلا عن ذلك، فقد تم إدراج الاقتصاد الأزرق في أجندة الاتحاد الإفريقي لعام 2063 كأحد محركات التحول البنيوي للقارة الإفريقية. ومن هذا المنطلق، عُقد المنتدى الأول حول الاقتصاد الأزرق في إفريقيا في 17 يونيو 2018، الذي خلُص إلى حاجة القارة الإفريقية إلى العمل المشترك على المستويين الإقليمي والوطني، من أجل إرساء حكامة مستدامة للمجال البحري تعود بالنفع على مجموع بلدان القارة.

3.1 التزامات المغرب من أجل إرساء اقتصادٍ أزرق مستدامٍ وقادرٍ على الصمود

1.3.1 الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة

على الصعيد الوطني، انخرط المغرب في الجهود الرامية إلى رفع تحديات القرن الحادي والعشرين، من خلال اعتماد التنمية المستدامة كمشروع مجتمعي حقيقي. وقد مكنت مجموعة من المبادرات التي جاءت تفعيلاً لتوجيهات جلالة الملك الواردة في خطابي العرش لسنتي 2009 و2010، من إعداد ميثاق وطني للبيئة والتنمية المستدامة، تم اعتماده في صيغة قانون-إطار (رقم 99.12)، يعدُّ مرجعاً حقيقياً للسياسات العمومية ذات الصلة بالتنمية المستدامة. وقد تجسدت هذه الإرادة السياسية في تحقيق التغيير لبلادنا في بلورة الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، التي اعتمدها المجلس الوزاري المنعقد يوم 25 يونيو 2017. وقد وقفت هذه الاستراتيجية على خمسة رهانات تواجه التنمية المستدامة. وفي هذا الصدد، سلط الرهان الخامس الوارد في هذه الاستراتيجية الضوء على ضرورة إيلاء عناية أكبر للمجالات الترابية الهشة، ومنها على وجه الخصوص السواحل. وفي هذا السياق، تواجه السواحل، باعتبارها أوساطاً هشة، ضغطاً كبيراً جرّاء احتضانها لأنشطة اقتصادية مختلفة وتمركز الأنشطة البشرية والتوسع العمراني فيها.

2.3.1 المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل

بغية الحفاظ على هذا المجال الطبيعي وضمان استدامته، تمت المصادقة في سنة 2015 على إطار قانوني وتنظيمي جديد، يتمثل في القانون رقم 81.12 المتعلق بالساحل وكذا النصوص التنظيمية ذات الصلة بتطبيقه. ويحدد هذا القانون المبادئ والقواعد الأساسية لضمان تدبير مندمج ومستدام للساحل بما يكفل حمايته واستصلاحه والمحافظة عليه. ومن بين الآليات الرئيسية الكفيلة ببلوغ هذه الغاية، ثمة مشروع المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل، الذي أعطيت الانطلاقة الرسمية لإعداده في أبريل 2017 من قِبَل كتابة الدولة المكلفة بالتنمية المستدامة. وتتمثل أهداف هذا المخطط في ما يلي:

- تحديد التوجهات والأهداف المراد بلوغها في مجال حماية الساحل واستصلاحه والمحافظة عليه، مع مراعاة السياسة الوطنية المتبعة في إعداد التراب وأهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية ومقتضيات القانون المشار إليه أعلاه؛
- إدماج بُعد حماية الساحل في السياسات القطاعية، خاصة في مجالات الصناعة والسياحة والإسكان وأشغال البنيات التحتية؛
- تحديد المؤشرات المناسبة الواجب مراعاتها قصد ضمان التناسق بين برامج الاستثمار وتحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق الانسجام بين مختلف مشاريع التنمية المزمع إنجازها في الساحل؛
- التنصيص على التدابير الواجب القيام بها بغية وقاية الساحل من خطر التلوث والتقليص منه؛
- ضمان الانسجام والتكامل بين المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل والتصاميم الجهوية للساحل المزمع وضعها.

وسيمكن المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل من وضع خارطة طريق من شأنها المساهمة في تحقيق التنمية المندمجة لقطاعات الاقتصاد الأزرق.

3.3.1 انخراط المغرب في دينامية الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية

على مستوى القارة الإفريقية، لا تعترف استراتيجية الاقتصاد الأزرق بالحدود الجيوسياسية كما أن تنوعها البيولوجي يتجاوز حدود الدول، مما يحتم تنسيق جهود تنمية هذا القطاع بين مجموع البلدان المجاورة. لذلك، فقد نصت أجندة الاتحاد الإفريقي لعام 2063 على مسألة التنسيق المستمر واعتماد مقاربة استباقية في تنمية الاقتصاديات الزرقاء بين بلدان غرب القارة المطلة على المحيط الأطلسي. وفي هذا الصدد، ينبغي استحضار المبادئ التالية:

- تبادل المعارف والمعطيات؛
- التخطيط المندمج على المستوى الإقليمي؛
- اعتماد سياسة بحرية خاصة؛
- حكامة تؤطر عمل الحكومات، ويستوعبها المجتمع بشكل جيد، بما يعزز الثقة في نجاعتها على المستوى الإجرائي؛
- التعاون بين الحكومات وقطاع الصناعة، ووضع الأدوات المناسبة لاستقطاب الرساميل اللازمة.

وستمكن هذه المبادئ الدول الإفريقية من بناء رأسمالها التقني والبشري والاستفادة من مجموعة واسعة من المعارف التي تعزز النمو المستدام للاقتصاد الأزرق.

وفي هذا السياق، أصدرت اللجنة الاقتصادية لإفريقيا التابعة للأمم المتحدة في مارس 2016 دليلاً عملياً للاقتصاد الأزرق في إفريقيا[3]، يدعو الدول إلى توفير المؤسسات اللازمة والوسائل الملائمة من أجل الاستغلال الأمثل للإمكانات التي يتيحها الاقتصاد الأزرق. وشددت اللجنة الاقتصادية لإفريقيا في تقريرها على أهمية الاستراتيجية البحرية المندمجة للاتحاد الإفريقي في أفق سنة 2050، والتي تشمل أيضاً الميثاق الإفريقي للنقل البحري[4]. وبغية تسريع وتيرة تنفيذ هذه الاستراتيجية، وفي الوقت نفسه، توضيح مقاربات

3 – دليل عملي للاقتصاد الأزرق في إفريقيا، اللجنة الاقتصادية لإفريقيا التابعة للأمم المتحدة، 2016.

4 – http://pages.au.int/maritime/documents/2050-aim-strategy

مختلف النصوص الدولية المؤطرة ذات الصلة، كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو اتفاقية «مونتيغو باي»، يقدم هذا الدليل العملي إرشادات حول الخطوات الواجب اتباعها من أجل إدماج الاقتصاد الأزرق في جميع السياسات الوطنية والإقليمية والقارية، وكذا في جميع المخططات والقوانين والأنظمة.

واستكمالاً لهذا العمل، أنجز المكتب شبه الإقليمي التابع للجنة الاقتصادية لإفريقيا في شمال إفريقيا (والذي يضم 7 بلدان هي المغرب والجزائر وتونس وليبيا ومصر والسودان وموريتانيا) دراسة لتقييم إمكانات النمو الأزرق لقطاعين رئيسيين من قطاعات الاقتصاد الأزرق، هما: النقل البحري والسياحة الساحلية في البلدان السبعة في هذه المنطقة. وستتم مناقشة نتائج هذه الدراسة خلال المؤتمر الرفيع المستوى المزمع تنظيمه في نونبر 2018 في نيروبي، بكينيا. وهذا يؤكد مدى الاهتمام المتزايد الذي يوليه عدد كبير من البلدان الإفريقية لإدماج استراتيجية الاقتصاد الأزرق في سياساتها العمومية.

4.3.1 انخراط المغرب في دينامية الاقتصاد الأزرق بمنطقة البحر الأبيض المتوسط

بفضل موقعه الجيواستراتيجي المطل على المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، فإن المغرب يقع أيضاً في صلب الاستراتيجيات الإقليمية ذات الصلة بالاقتصاد الأزرق. وبصفته عضوا في الاتحاد من أجل المتوسط، وبفضل شراكاته الاستراتيجية مع الاتحاد الأوروبي، فإن المغرب يحتل مكانة متميزة في مختلف الديناميات الإقليمية ذات الصلة، ويحظى بدعم استراتيجي مهم.

وقد أطلق الاتحاد من أجل المتوسط مؤخراً مبادرة التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في غرب البحر الأبيض المتوسط، تضم 10 بلدان منها المغرب. ويعد التوجه نحو الفضاء المتوسطي أمراً ضرورياً بالنظر إلى أن البحر الأبيض المتوسط يعتبر خامس أكبر اقتصاد في المنطقة، بقيمة إجمالية تبلغ 4700 مليار أورو (المصدر: الاتحاد من أجل المتوسط). ويضم حوض البحر الأبيض المتوسط ساكنة تصل إلى 150 مليون نسمة ويتوفر على سواحل تمتد على طول 46.000 كيلومتر، ويزخر بموارد بحرية وثروات سمكية غنية، كما يحتضن 450 ميناء ومحطة مينائية، يمر عبرها نحو 30 في المائة من حجم المبادلات التجارية البحرية على الصعيد العالمي. كما تعتبر منطقة المتوسط ثاني أكبر وجهة لسياحة الرحلات البحرية السياحية في العالم، والتي يتضاعف حجمها أثناء الموسم السياحي.

وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي، يتيح قطاعا الصيد البحري وتربية الأحياء المائية إمكانات كبيرة من حيث النمو وفرص الشغل، حيث يوفران أزيد من 350.000 منصب شغل مباشر. وتشير التوقعات إلى إمكانية توفير الاقتصاد الأزرق لأزيد من مليونَيْ فرصة عمل بحلول سنة 2020.

القسم الثاني: الرأسمال البحري المغربي وإمكاناته

1.2 الأهمية التي تكتسيها الاستدامة في تنمية بلادنا

تفعيلاً لتعهداتها أمام المجتمع الدولي بمناسبة انعقاد مؤتمرَي قمة الأرض بريو دي جانيرو (1992) وجوهانسبورغ (2002)، انخرطت المملكة المغربية في مسار التنمية المستدامة، من خلال إرساء أسس تنمية اقتصادية تراعي الأبعاد البيئية وتضمن الإنصاف والعدالة الاجتماعية.

وقد ترسخ هذا الالتزام في سنة 2014، من خلال اعتماد القانون-الإطار رقم 99.12، بمثابة الميثاق الوطني للبيئة والتنمية المستدامة، ثم اعتماد المجلس الوزاري في سنة 2017 للاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، وهي استراتيجية أعطت دينامية جديدة في العديد من الاستراتيجيات القطاعية، التي أصبحت ملزمة بأن تدمج بشكل أكبر الأبعاد المتعلقة بالاستدامة ضمن أهدافها.

وبالإضافة إلى ذلك، أطلق المغرب في 12 نونبر 2016، خلال مؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ «كوب 22»، المنعقد بمراكش، المبادرة الدولية «الحزام الأزرق» الهادفة إلى تعزيز قدرة البحار والمحيطات على الصمود وضمان استدامتها.

وتقتضي المؤهلات الاقتصادية والاجتماعية التي تزخر بها السواحل المغربية، وكذا المخاطر التي تتهددها، اعتماد مقاربة استراتيجية جديدة للمجال الساحلي للمغرب. وبالفعل، فإن المملكة تتميز بجغرافيا فريدة، ونظام إيكولوجي غني، ومجال بحري شاسع، ورصيد بدأت تتهدده جملة من المخاطر، مما يستلزم وضع استراتيجية وطنية شاملة.

وتحتضن المناطق الساحلية المغربية 52 في المائة من مجال الأنشطة السياحية و92 في المائة من النسيج الصناعي المرتبط بقطاعات الصيد البحري، وتثمين منتجات البحر، والأنشطة المينائية، والسياحة الشاطئية، وقطاع البترول والغاز، وغيرها. كما أن ثمة قطاعات أخرى بدأت في التطور أو تتطلب المزيد من التطوير في المغرب، مثل تربية الأحياء المائية أو الكيمياء الحيوية أو صناعة السفن أو أنشطة الترفيه البحري.

وإذا كانت الثروات التي يزخر بها المجال البحري للمغرب تتيح فرصا كبيرة، فإن استغلال هذا المجال يواجه خطر الاستغلال المفرط للموارد الطبيعية وتدهور الأنظمة الإيكولوجية، وذلك بالأساس جرَّاء التمركز المتنامي في المناطق الساحلية، والتوسع العمراني، وطرح النفايات. لذلك، يتعين تطوير سياسات مندمجة توفِّق بين استغلال الموارد وحماية البيئة.

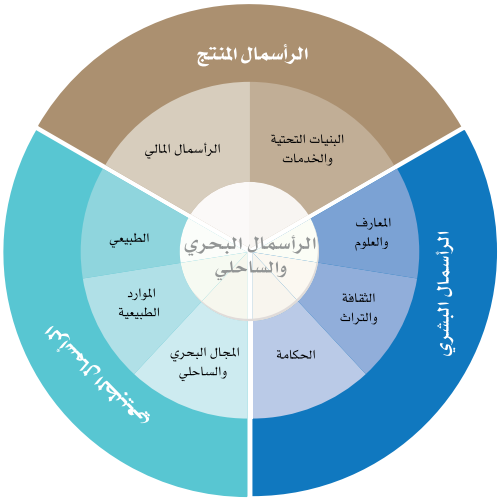
ولا شك أن الحكومة ستحقق مكاسب مهمة إن هي عملت على وضع خارطة طريق ترتكز على رؤية مستقبلية ومندمجة تروم حماية الثروات البحرية وتنمية الرصيد البحري لبلادنا. ويجب أن يرتكز هذا الاقتصاد على ثلاث دعامات رئيسية: (أ) بناء اقتصاد قادر على الصمود يسعى إلى التوظيف الأمثل للاستثمارات القائمة؛ (ب) وضع سياسة ذات توجه اجتماعي وبيئي؛ (ج) إيلاء عناية خاصة لإحداث أنشطة جديدة وتطويرها.

2.2 حصيلة الرأسمال البحري المغربي

راكم المغرب تجربة تاريخية ممتدة في مجال الأنشطة البحرية، التي تساهم بحصة مهمة في الناتج الداخلي الإجمالي، سيما بفضل مناصب الشغل المرتبطة بها. فعلى سبيل المثال، يخلق قطاع الصيد ما يقرب من 700.000 منصب شغل مباشر وغير مباشر.

وفي هذا الصدد، يملك المغرب ميزة تنافسية مهمة، حيث يتمتع برأسمال بحري هام بفضل موقعه الجغرافي ووفرة موارده الطبيعية، وبدرجة أقل، توفره على بنيات تحتية مخصصة للأنشطة البحرية.

الرأسمال البحري المغربي



الشكل رقم 2: مختلف العناصر المكونة للرأسمال البحري

- الرأسمال المُنْتَج: الآليات، التجهيزات، البنيات التحتية، والوعاء العقاري في المجال الحضري؛
- الرأسمال الطبيعي: الموارد الطبيعية، الرصيد الطبيعي، الموارد السمكية؛
- الموجودات الصافية الخارجية: الأصول المالية؛
- الرأسمال البشري: المعارف والعلوم، الكفاءات والمهارات؛
- الرأسمال المؤسسي: الحكامة، القوانين، المؤسسات.

1.2.2 الرأسمال الطبيعي للمغرب: بين الثروات الطبيعية والمجال الجغرافي

يضم الرأسمال الطبيعي للمغرب موارده الطبيعية وتراثه الطبيعي وموارده السمكية ومحمياته البحرية...

ويتكون المجال البحري للمغرب من مناطق ساحلية كبرى ونطاقات بحرية تحتل مساحة تقدر ب 1 326 000 كيلومتر مربع. ويمتد الشريط الساحلي المغربي على مساحة 3500 كلم على واجهتيه المطلتين على المحيط الأطلسي (2960 كلم) وعلى البحر الأبيض المتوسط (540 كلم)، تشمل 2130 كيلومتراً من المنحدرات و957 كيلومتراً من الشواطئ (152 شاطئاً تم تصنيفها مناطق استحمام شاطئية، منها 45 في البحر الأبيض المتوسط و107 في المحيط الأطلسي) و255 كيلومتراً من البحيرات. ويتشكل الشريط الساحلي من منحدرات صخرية وشواطئ رملية وكثبان رملية ومناطق رطبة وبحيرات ومصبات الأنهار. وفي ما يتعلق بالنطاقات البحرية، تغطي المنطقة الاقتصادية الخالصة (ZEE) للمغرب 1.2 مليون كيلومتر مربع، إضافة إلى جرف قاري مهم. وقد باشر المغرب الإجراءات اللازمة لدى أجهزة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من أجل تمديد حدود جرفه القاري بما يتجاوز 200 ميل بحري (توجد المسطرة قيد التنفيذ مع أجهزة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (انظر القسم الخامس (1.5) من هذا التقرير)).

إلاَّ أن كثافة الأنشطة البحرية أدت إلى تعريض هذا الرأسمال الطبيعي لضغط قوي بفعل الأنشطة البشرية، مما أضر باستدامته. وعلاوة على ذلك، يعد البحر الأبيض المتوسط أكثر البحار تلوثا في العالم، إذ من المتوقع في أفق سنة 2050، أن يفوق عدد الأكياس البلاستيكية عدد الأسماك الموجودة به. ونتيجة لذلك، تواجه العديد من أنواع الأسماك خطر الانقراض بسبب الصيد الجائر، كما هو الشأن على سبيل المثال بالنسبة لسمكة التونة ذات الزعانف الزرقاء، المتوفرة حاليا بشكل كبير في المياه المغربية.

2.2.2 الرأسمال البشري للمغرب: ساكنة شابة ورأسمال ثقافي وتاريخي غني

يرتبط الإنسان المغربي ارتباطا تاريخياً قوياً بالبحر. ويعود التاريخ البحري للمغرب إلى عهد الفينيقيين. ويتمتع الرأسمال البشري المغربي بإمكانات كبيرة، حيث يتكون من ساكنة شابة وديناميةة.

وعلاوة على ذلك، يمتلك المغرب رصيداً معرفياً مهماً حول البحار والمحيطات. وقد بُذلت جهود من أجل تطوير إنتاج المعطيات والمعارف المتعلقة بالأنظمة البيئية من قبل الأكاديميين والمعاهد المتخصصة، مثل المرصد الوطني للبيئة في المغرب (ONEM)، والمعهد الوطني للبحث في الصيد البحري (INRH)، والمختبر الوطني للدراسات ورصد التلوث (LNESP). غير أن الولوج إلى المعارف البحرية يظل أمراً صعباً بالنظر إلى أن هذه الأخيرة تبقى مشتتة وغير متاحة بالقدر الكافي. وهكذا، ونظراً لغياب إطار لتجميعها وترصيدها، تبقى هذه المعارف موزعة على عدد كبير من الفاعلين المتدخلين في القطاع البحري.

3.2.2 الرأسمال المنتَج في المغرب: مدعوماً بشبكة من البنيات التحتية البحرية

بفضل توفر المغرب على مجموعة من الموانئ البحرية ومرافئ الصيد البحري والبنيات التحتية السياحية وشبكة متطورة من البنيات التحتية الطرقية والكهربائية، يشكل الرأسمال المنتَج في المغرب قاعدة متينة لبناء اقتصاد أزرق قادر على الصمود. وقد رصد المغرب استثمارات ضخمة لإقامة البنيات التحتية اللازمة لتطوير قطاع النقل البحري والأنشطة المينائية التي اضطلعت عبر التاريخ بدور بالغ الأهمية في التنمية الاقتصادية والحضرية للبلاد. وفي هذا السياق، تم اعتماد الاستراتيجية الوطنية للموانئ 2030، التي تهدف إلى تطوير البنيات التحتية المينائية، من أجل تعزيز المؤهلات اللوجستية، والرفع من تنافسية هذا القطاع. وتتوفر المملكة اليوم على 38 ميناءً، منها 13 ميناءً مفتوحا أمام التجارة الخارجية و6 موانئ لعبور المسافرين و19 ميناءً مخصصاً للصيد. وبفعل النجاح الذي حققه ميناء طنجة المتوسط، تعتزم الحكومة المغربية الرفع من حجم الاستثمارات في قطاع الموانئ، حيث من المتوقع في أفق سنة 2030، بناء خمسة موانئ كبرى جديدة، وذلك من أجل مواكبة دينامية التنمية في البلاد.

بالإضافة إلى ذلك، يتم بالموازاة مع هذه الاستراتيجية وضع العديد من البرامج الرامية إلى الارتقاء بالبنيات التحتية والمنشآت والتجهيزات الحالية (تحديث البنيات التحتية، وبرنامج الكهربة، وتكثيف الشبكة الطرقية، وتأهيل المناطق الشمالية).

وفي ما يتعلق بقطاع السياحة، فإن المغرب يتوفر على بنيات تحتية ساحلية في مستوى جيد، يشرف على تدبيرها بالأساس فاعلون خواص. ويهدف المخطط الأزرق 2020 إلى بناء ستة منتجعات ساحلية لزيادة القدرة الحالية للقطاع وإعادة هيكلة العرض السياحي (انظر الفصل 3). وتبقى مرافق الترفيه البحري محدودة، لكن يجري التخطيط لإقامة المزيد منها.

وسعياً منها إلى التموقع كمفترق استراتيجي بين القارات، اعتمدت المملكة المغربية جملة من التدابير الهادفة إلى استقطاب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتعزيز علاقاتها الاقتصادية. ومن بين هذه التدابير، نذكر «عرض المغرب» الذي يشمل إعفاءات ضريبية ومساعدات حكومية. ومع ذلك، يعاني الرأسمال التقني للمغرب من مشاكل هيكلية، كعجز الميزانية وارتفاع الدين العمومي.

القسم الثالث: تحليل محركات نمو الاقتصاد الأزرق

يتناول هذا القسم من التقرير فرص النمو والتنمية التي تتيحها مختلف القطاعات الإنتاجية التي تشكل الاقتصاد الأزرق. ولا يتمثل الهدف من ذلك في إجراء تحليل أو تشخيص معمق، بل إن الغاية هي تسليط الضوء على فرص النمو المتاحة في إطار من التكامل والالتقائية بين القطاعات، بما يتماشى مع مفهوم الاقتصاد الأزرق، مع إبراز أهمية القطاعات البحرية التاريخية أو التقليدية، وكذا إثارة الاهتمام بشكل خاص بالقطاعات الصاعدة وقطاعات المستقبل.

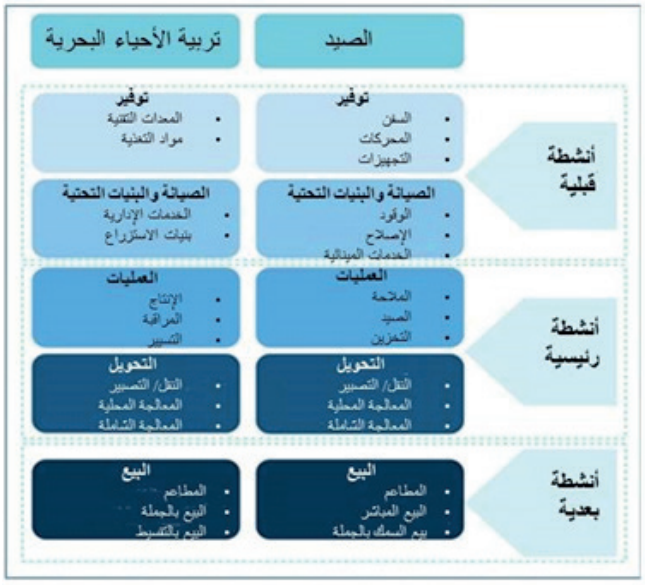
الشكل رقم 3: الاقتصاد الأزرق: ألير تجارية

1.3 الأنشطة التجارية البحرية: إمكانات كبيرة لخلق الثروة وإحداث فرص الشغل

تتيح الأنشطة البحرية إمكانات هامة لخلق الثروة وإحداث فرص الشغل. وتحتل بعض الأنشطة، كالصيد والسياحة والنقل بالعبّارات والنقل البحري مكانة تاريخية بارزة في الاقتصاد المغربي. وبالإضافة إلى ذلك، لا تزال بعض الأنشطة، مثل إنتاج الغاز والبترول في عرض البحر أو الرياضات المائية وأنشطة الترفيه البحري، غير متطورة بالقدر الكافي، رغم أنها تتيح إمكانات واعدة. وإلى جانب الأنشطة التقليدية المشار إليها، يمكن أن يتيح تطوير قطاعات جديدة في المغرب فرصاً اقتصادية مهمة، وأن يكون مصدراً لخلق القيمة الاقتصادية والارتقاء بالمهارات وإحداث فرص للشغل. وتشمل هذه الأنشطة تربية الأحياء المائية، وبناء السفن وإصلاحها، والرحلات البحرية السياحيةً، والأنشطة الترفيهية والرياضات المائية، والطاقات المتجددة، والتكنولوجيا الحيوية، وتحلية المياه.

وتنقسم الأنشطة البحرية إلى الفئات الست التالية: قطاع الصيد، السياحة، الأنشطة المينائية، الطاقات، تحلية مياه البحر، والتكنولوجيات الحيوية البحرية.

1.1.3 المكانة الرئيسية لقطاع الصيد البحري في المغرب



الشكل رقم 4: سلسلة القيم المتعلقة بقطاعي الصيد البحري وتربية الأحياء البحرية

الصيد البحري: 1.4 مليون طن من الأسماك، تمثل أقل من 2 في المائة من الناتج الداخلي الإجمالي

يساهم قطاع الصيد البحري بالمغرب بما بين 1 في المائة (النشاط الأولي) و2 في المائة (بإضافة نشاط التثمين) من الناتج الداخلي الإجمالي، ويوفر ما يقرب من 700 ألف منصب شغل مباشر وغير مباشر. وتتشكل الثروات البحرية من أكثر من 500 نوع؛ وهو ما يجعل المغرب يحتل المرتبة الأولى إفريقيا والثالثة عشر عالميا من حيث حجم إنتاج الأسماك. وفي هذا الصدد، تعالج صناعة الصيد البحري حوالي 70 في المائة من إنتاج الصيد الساحلي وتصدر نحو 85 في المائة من إنتاجها إلى حوالي 100 دولة من القارات الخمس. وقد وقعت المملكة العديد من الاتفاقيات الدولية، بما في ذلك اتفاقيات الصيد البحري الموقعة مع الاتحاد الأوروبي وروسيا واليابان، والتي يرخَّص بموجبها بالصيد في المياه المغربية مقابل مساهمة مالية. وعلى سبيل المثال، يسمح الاتفاق الجديد للصيد البحري الموقع بين المغرب والاتحاد الأوروبي بولوج 128 سفينة إلى المياه الإقليمية المغربية في المحيط الأطلسي مقابل مساهمة مالية قدرها 52.1 مليون أورو سنوياً.

الإطار رقم 2: اتفاق الصيد البحري

تم التوقيع على أول اتفاق للصيد البحري بين الاتحاد الأوروبي والمغرب في سنة 1988، وتم تجديده على التوالي في سنوات 1992 و1995 و2005. واستمر العمل بالبروتوكول المصاحب لهذا الاتفاق من فبراير 2007 إلى غاية 27 فبراير 2011. ونص الاتفاق على دفع مقابل مالي للمغرب في حدود 36.1 مليون أورو، منها 13.5 مليون أورو مخصصة لدعم سياسة الصيد البحري بالمغرب. وبموجب هذا الاتفاق، تم السماح لسفن إحدى عشرة دولة من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بالصيد في المياه الإقليمية للمغرب.

وتم التوصل إلى بروتوكول ثانٍ، خلال فبراير سنة 2011، لتمديد سريان البروتوكول السابق لسنة إضافية بالشروط نفسها، واستمر العمل به بشكل مؤقت إلى غاية دجنبر 2011، إذ رفض البرلمان الأوروبي

المصادقة عليه. وأفضت المفاوضات بين الأطراف إلى إبرام بروتوكول جديد في نونبر 2013، صادق عليه البرلمان الأوروبي في ديسمبر من السنة نفسها ودخل حيز التنفيذ في يوليوز 2014 لمدة أربع سنوات، حيث نص هذا البروتوكول على دفع مقابل مالي سنوي يبلغ حوالي 40 مليون أورو.

وفي 24 يوليوز 2018، تم التوقيع بالأحرف الأولى على اتفاق جديد بين المغرب والاتحاد الأوروبي. وقد جاء هذا الاتفاق ببعض الجوانب التي لم يتم تضمينها في الاتفاق السابق، مثل رفع متوسط المقابل المالي السنوي إلى 52.2 مليون أورو وتحديد عدد البواخر في 128 سفينة. كما أُدرِج في هذا الاتفاق الجديد بعد اجتماعي واقتصادي ومقتضيات لفائدة ساكنة المناطق المعنية، سيما في ما يتعلق بالبنيات التحتية، والخدمات الاجتماعية الأساسية، وخلق المقاولات، والتكوين المهني، ومشاريع التنمية، وتحديث قطاع الصيد البحري.

ويسعى هذا الاتفاق إلى المحافظة على استدامة الثروات السمكية وحماية البيئة البحرية. كما تم إدماج العديد من المتطلبات التقنية في البروتوكول التنفيذي للاتفاق. وتشمل هذه التدابير مراجعة سقف كميات صيد الأسماك السطحية الصغيرة في الجنوب، بما يراعي دورة حياة هذه الأسماك. ولا بد من الإشارة إلى أن الاتفاق الجديد لا يشمل بعض أنواع الأسماك التي يجب حمايتها كالأخطبوط والروبيان (القمرون).

ويحدد هذا الاتفاق المنطقة الجغرافية المسموح للسفن بالصيد فيها، وهي المنطقة الواقعة ما بين كاب سبارطيل، قرب طنجة، والرأس الأبيض، عند الحدود المغربية الموريتانية، في حين لا يشمل هذا الاتفاق مياه البحر الأبيض المتوسط.

وقد أدرجت المفوضية الأوروبية الصحراء المغربية في الاتفاق وعدلت بنوده وفقا لقرار محكمة العدل الأوروبية.

وبعد الأزمة التي شهدها هذا القطاع في 2004-2003، مكنت مخططات التهيئة التي تم وضعها من استعادة مستوى المخزونات الوطنية وتدبيرها بطريقة علمية، وذلك بفضل العمل الذي أنجزه المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري. أما في ما يخص مخزون الثروات السمكية في الواجهة المتوسطية، الذي عرف بوادر استنزاف، فقد سجل انتعاشا، كما يتضح من حجم الأسماك المصطادة برسم هذه السنة. وبغية جعل الصيد البحري قطاعاً مستداماً وضمان الاستثمار الأمثل لهذه الرافعة الاقتصادية، أطلقت وزارة الفلاحة والصيد البحري في سنة 2009 مخطط «أليوتيس» لتطوير قطاع الصيد البحري في أفق 2020. وتتمثل أهداف هذا المخطط في تثمين الثروات البحرية المغربية وضمان استدامتها، وزيادة مساهمة القطاع في الناتج الداخلي الإجمالي إلى ثلاثة أضعاف في أفق 2020. ويرتكز مخطط أليوتيس على ثلاثة محاور رئيسية، هي: استدامة مصايد الأسماك؛ وأداء البنيات التحتية الخاصة بالصيد وبالتسويق؛ وتنافسية منتجات الصيد. ويتضمن هذا المخطط عدداً من المشاريع الكبرى التي تستهدف الموارد السمكية، وتربية الأحياء المائية، وتجهيز موانئ الصيد وهيكلتها، وتثمين الموارد المصطادة على اليابسة، والتحكم في التدفقات على امتداد سلسلة القيم. وقد مكنت مخططات التهيئة وكذا الإجراءات المتعلقة بتدبير مصايد الأسماك التي تم اعتمادها في إطار مخطط أليوتيس من تغطية نسبة 96 في المائة من كمية الأسماك التي تم تفريغها، كما حققت الصادرات إيرادات بلغت 22 مليار درهم في 2017.

كما تمت مواكبة رفع الرهان المتمثل في إرساء صيد مستدام بمبادرة الحزام الأزرق التي جرى إطلاقها في سنة 2016، بهدف تحويل قطاع الصيد البحري إلى نشاط مستدام ومحدث للثروة. وتسعى مبادرة الحزام الأزرق إلى حماية الأنظمة الإيكولوجية البحرية، من خلال إنشاء المحميات البحرية؛ والاستغلال المستدام لمخزون الثروة السمكية؛ وتطوير طرق تثمين المنتجات السمكية في ظل تنامي الطلب العالمي. وتجدر الإشارة إلى أن الصناعة التحويلية لمنتجات الصيد البحري في المغرب تشمل أنشطة التصبير، ونصف

التصبير، وتوضيب المنتجات البحرية الطرية الموجهة للتصدير، والتجميد، وتصنيع دقيق وزيت السمك، ومعالجة الطحالب البحرية. غير أن هذه الصناعة تتطلب المزيد من التطوير، من خلال تعزيز اندماجها كقطاع صناعي يكفل خلق مزيد من القيمة المضافة على الصعيد المحلي. كما سيكون من المفيد أيضاً توجيه هذا القطاع نحو الممارسات المحترمة للمعايير البيئية، بهدف تشجيع الصيد المسؤول. وفي ظل سياق أضحت فيه أنماط الاستهلاك على الصعيد العالمي أكثر وعياً، تضمَّن مخطط أليوتيس استراتيجية لوضع علامات تجارية خاصة لمنتجات البحر، تهدف إلى الرفع من القدرة التنافسية للعرض المغربي في الأسواق الدولية.

كما يتعين على بلادنا اليوم مواصلة ضبط سلسلة القيم الخاصة بقطاع الصيد البحري، حتى تعود فوائده الاقتصادية بمزيد من النفع على الساكنة المحلية. ففي ظل النموذج المعتمد حاليا، أي منح رخص الصيد، يتم إنتاج القيمة المحلية بالأساس في مرحلة الصيد وبدرجة أقل في مرحلتي التحويل والتوزيع.

الإطار رقم 3: الصيد التقليدي: أهمية قرى الصيادين في قطاع الصيد البحري

بفضل توفره على 22 ميناء للصيد و42 فضاء لرسو قوارب الصيد التقليدي، تضم 17 قرية للصيادين و25 نقطة تفريغ، يضطلع الصيد التقليدي بدور بالغ الأهمية في قطاع الصيد البحري بالمغرب.

وفي سنة 2000، أطلق القطاع الوزاري المكلف بالصيد البحري المخطط الوطني لتهيئة الساحل، الذي ينص على الخصوص على إحداث نقط تفريغ وقرى للصيادين. وقد تم تمويل هذا المخطط في إطار شراكة بين كل من وكالة الإنعاش والتنمية الاقتصادية والاجتماعية لأقاليم الجنوب، وصندوق الحسن الثاني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، والقطاع الوزاري المكلف بالصيد البحري، والمكتب الوطني للصيد البحري، والمكتب الوطني للماء الصالح للشرب، والسلطات والجماعات المحلية. وتتمثل أهداف هذا المخطط في تحسين الظروف المعيشية للصيادين، وخلق فضاءات لإدماج الشباب، وهيكلة مسار التسويق، وتعزيز القدرة التنافسية لمناطق الصيد، وتأهيل البنيات التحتية، وتحسين المردودية الاقتصادية لمنتجات البحر. ووفقاً لوكالة الإنعاش والتنمية الاقتصادية والاجتماعية لأقاليم الجنوب، فقد تم إنجاز 168 مشروعاً من أصل 300 مشروع مبرمج في إطار برنامج بناء قرى الصيادين في أقاليم الجنوب، باستثمار بلغ 915 مليون درهم. وقد تم بناء 48 قرية للصيادين ونقط تفريغ مهيأة حتى الآن. ومن بين النماذج التي يمكن ذكرها في هذا الصدد، قرية الصيادين بالدالية في جهة طنجة- تطوان، التي يضطلع فيها قطاع الصيد التقليدي بدور بالغ الأهمية في النسيج الاجتماعي الاقتصادي ومعيش الساكنة المحلية. وقد تطلب إنجاز المشروع ميزانية قدرها 70 مليون درهم لفائدة 350 أسرة و70 صياداً يشتغلون بقوارب لا توفر لهم الحماية من العواصف. كما تطلبت قرى الصيادين بكل من الفنيدق وشملالة وسيدي حساين وكالا إيريس استثمارات بقيمة 260 مليون درهم. وعلاوة على ذلك، يعتزم المكتب الوطني للموانئ تهيئة بنيات تحتية خاصة بالتسويق، حيث تم إطلاق برنامج لإنجاز 13 سوقاً من الجيل الجديد لبيع السمك، تم تسليم عشرة منها، بينما توجد ثلاثة أسواق في طور الإنجاز، منها سوق طنجة، الذي هو في طور التفعيل، وأسواق الدار البيضاء والصويرة التي توجد في طور الإنجاز. وتستجيب هذه البنيات التحتية العصرية لأفضل المعايير الدولية من حيث شروط النظافة والتجهيزات والتنظيم.

وضع القطاع الوزاري المكلف بالصيد البحري برنامجيْ «إبحار (1)» و«إبحار (2)» من أجل تأهيل أسطول الصيد التقليدي والساحلي، من خلال تثمين الموارد السمكية، وتقليص المدة الزمنية التي تتطلبها عمليات الصيد، وتحسين ظروف الأمن والسلامة والمحافظة على الأرواح البشرية، وتحسين أداء القوارب، والاقتصاد في استخدام الغازوال، وتحسين دخل الصيادين. وقد استفاد 938 قارباً و223 مركباً للصيد الساحلي من برنامج إبحار، بغلاف مالي يبلغ 170 مليون درهم. كما اعتمد القطاع الوزاري المكلف بالصيد البحري استعمال الحاويات الموحدة والصناديق العازلة للحرارة، مما أتاح الارتقاء بشكل كبير بجودة المنتجات

البحرية. ويندمج تأهيل الصيد الساحلي والتقليدي بشكل وثيق في النسيج الاجتماعي والاقتصادي، كما يساهم بشكل كبير في خلق فرص الشغل، وتزويد السوق المحلية والنهوض بصناعات تثمين المنتجات البحرية. وفي هذا الصدد، تم إعادة بناء العديد من السفن باستعمال الفولاذ، بينما توجد سفن أخرى قيد التجديد.

الإطار رقم 4: استراتيجية الصيد البحري بالسينغال

بفضل توفرها على شريط ساحلي ممتد على مساحة 718 كيلومتراً، تعتمد السينغال بشكل رئيسي على نشاط الصيد البحري، حيث يمثل 3.2 في المائة من الناتج الداخلي الإجمالي. ويبلغ متوسط استهلاك الأسماك الفرد الواحد 29 كيلوغراماً سنوياً، بينما يصل المتوسط العالمي إلى ما يناهز 20 كيلوغراماً.

ولذلك، فإن التدبير المستدام لقطاع الصيد البحري والعمل على تجدد الموارد يشكلان جوهر استراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السينغال.

وقد اتخذت السينغال تدابير مهمة في إطار حماية الموارد البحرية، تماشيا مع متطلبات تنفيذ الهدف رقم 14 من أهداف خطة التنمية المستدامة، الذي يؤكد على ضرورة الحفاظ على المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام.

فعلى سبيل المثال، سنت الحكومة قانوناً جديداً للصيد البحري، ينص على عقوبات «صارمة للغاية» ضد من يزاولون أنشطة الصيد بشكل غير قانوني. كما تم اتخاذ تدابير أخرى، منها: (i) زيادة أحجام الأسماك المسموح باصطيادها حتى تتوافق مع وتيرة تكاثر الأسماك، (ii) تنمية تربية الأحياء المائية كبديل للمصايد الطبيعية و(iii) تنمية المناطق البحرية المحمية.

ويتأتى أكثر من 85 في المائة من حجم الأسماك المصطادة في السينغال من الصيد التقليدي، الذي يتمتع بالحماية ويتم تدبيره في إطار مشترك مع الصيادين بهدف تعزيز وعيهم بأن الموارد السمكية ليست ثروة لا تنضب.

تربية الأحياء المائية: حل للاستغلال المفرط للمخزون السمكي، لكنه غير متطور بالقدر الكافي

على الصعيد الدولي، تأتي سمكة واحدة من أصل اثنتين من تربية الأحياء المائية. وفي المغرب، من شأن هذا القطاع أن يكون حلاً للاستغلال المفرط للمخزون السمكي الطبيعي. كما تم اعتباره محركاً رئيسياً للنمو في كل من مخطط أليوتيس ومبادرة الحزام الأزرق، اللذين ركزا بشكل خاص على زراعة الطحالب البحرية وتربية الأحياء المائية متعددة المدارات باعتبارهما أكثر الممارسات استدامة.

ومن أجل تحقيق إقلاع هذا القطاع الذي يفتح آفاق واعدة، أنشأ مخطط أليوتيس الوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية. وتتولى الوكالة تتبع تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لقطاع الصيد البحري، حيث تعمل على تنزيلها في شكل برامج عمل خاصة. وتهدف الوكالة إلى جعل تربية الأحياء البحرية رافعة لنمو قطاع الصيد البحري، من خلال المساهمة في الأمن الغذائي للمغرب وفي خلق الثروة. كما تسعى الوكالة إلى إنتاج 200 ألف طن من منتجات تربية الأحياء البحرية، برقم معاملات يبلغ 5 ملايير درهم، وتحقيق 3 ملايير درهم من صادرات الأسماك.

وحاليا، لا يتعدى إنتاج قطاع تربية الأحياء المائية بالمغرب 510 أطنان، بقيمة تسويقية تصل إلى 21 مليون درهم. ويهيمن على هذا الإنتاج نوعان هما سمك الدرعي والمحار، إذ يمثلان على التوالي 72 و26 بالمائة من إجمالي الإنتاج. ويوجه إنتاج تربية الأحياء المائية أساسا إلى السوق الوطنية لتزويد الأسواق والمتاجر الكبرى والفنادق والمطاعم.

كما يضم هذا القطاع زهاء 20 مزرعة مائية ويشغِّل نحو 250 شخصاً. ومن المزمع أن ترى مشاريع أخرى النور قريبا بطاقة إنتاجية تبلغ 4400 طن. ويعد تنفيذ مخطط تهيئة تربية الأحياء البحرية أحد الأوراش الكبرى للوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية، التي تنكب على رصد مؤهلات المناطق المعنية واستغلالها على نحو مستدام، مع الحرص على تعزيز الإدماج الاجتماعي. وقد تم تحديد خمس مناطق من أجل تطويرها، وهي: الداخلة – وادي الذهب؛ كلميم - بوجدور؛ إمسوان – سيدي إفني؛ الجديدة - الصويرة؛ القنيطرة – كاب سبارطيل؛ بالإضافة إلى الواجهة المتوسطية. وينصب التركيز على تربية الرخويات والقشريات واستزراع الطحالب.

وتبقى إمكانات الإنتاج في هذا القطاع غير مستغلة بالقدر الكافي، إذ تصل إجمالاً إلى 510 أطنان، في حين تجاوز إنتاج تونس 11300 طن في سنة 2014. والحال أن الوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية تؤكد أن قطاع تربية الأحياء المائية في المغرب ينطوي على قدرات إنتاج تبلغ 380000 طن، تأتي على رأسها تربية الأسماك (245000 طن)، تليها تربية الصدفيات (110000 طن)، ثم استزراع الطحالب البحرية (24000 طن). وقد حددت الوكالة بالفعل 14170 هكتاراً، من أجل تطوير تربية الأحياء البحرية؛ كما يتوقع إحداث 2700 منصب شغل، بالموازاة مع اعتماد سياسة تهدف إلى إدماج الصيادين المحليين والمقاولين.

ومع ذلك، يواجه القطاع عدة إكراهات، تتعلق بالخصوص بالاستثمارات بسبب طبيعته التي تتطلب رساميل مهمة، والمنافسة الدولية الشرسة على مستوى الأسعار. كما أن قطاع تربية الأحياء المائية معرض بشكل قوي للمخاطر المناخية. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن هناك عرضَ تأمين ملائم للقطاع ولكنه يبقى عرضاً غير جاذب بالقدر الكافي، بالنظر إلى المبالغ المالية الضخمة التي يتطلبها تمويل مزارع تربية الأحياء المائية. لذلك، ينبغي اتخاذ تدابير تحفيزية لاستقطاب المستثمرين، وذلك تكميلاً للتدابير التي نفذتها بالفعل وزارة الاقتصاد والمالية، كخفض الرسوم الجمركية المطبقة على استيراد أعلاف الأسماك من 25 إلى 2.5 في المائة، والإعفاء من الضريبة على القيمة المضافة المحلية. كما يسجل نقص في التواصل في مجال تربية الأحياء المائية، مما يستلزم تكثيف جهود التوعية من أجل تشجيع استهلاك هذه المنتجات، حيث إن المستهلك المغربي لا يعرف في الغالب الكثير عن هذه المنتجات. ووعياً بذلك، تعتزم الوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية إحداث علامة مميزة « AOC» (تسمية المنشأ المحمية) لإعطاء قيمة تجارية للمنتوج الوطني وتعزيز الإقبال عليه. وعلاوة على ذلك، فإن المغرب لا يعتمد بالقدر الكافي التقنيات الجديدة المتطورة لتربية الأحياء المائية، كما أن مساهمة الفاعلين الماليين (كالبنوك ومؤسسات التأمين) في تشجيع الاستثمار في هذا القطاع تبقى محدودة.

وأخيراً، يتعين العمل على ضمان التقائية قطاع تربية الأحياء المائية مع القطاعات الأخرى، بما في ذلك لوجستيك الموانئ وقطاع الفنادق. كما أن ثمة حاجة أيضا إلى تطوير برامج البحوث لتشجيع استخدام الأساليب المبتكرة. وفي هذا الصدد، يمكن أن تساهم تربية الأحياء المائية في توفير منتجات التكنولوجيا الحيوية الزرقاء ذات القيمة العالية، والتي يمكن استعمالها في مستحضرات الصيدلة أو التجميل. ونذكر هنا على سبيل المثال، استخلاص الكولاجين من الصدفيات التي ينتجها قطاع تربية الأحياء المائية.

2.1.3 قطاع السياحة: محور رئيسي في الاقتصاد المغربي

الشكل رقم 5: سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات السياحة والرحلات البحرية السياحية والترفيه البحري والأنشطة الترفيهية والرياضات المائية

السياحة: المساهم الثاني في الناتج الداخلي الإجمالي الوطني

في إطار سعي بلادنا إلى جعل السياحة رافعة للنمو، أطلق المغرب في إطار المخطط الأزرق رؤية 2020 من أجل استقطاب 10 ملايين سائح بحلول سنة 2020، من خلال إنشاء ستة منتجعات ساحلية: السعيدية، ومازاغان، وموغادور، وليكسوس، وتغازوت باي، والشاطئ الأبيض بكلميم. ولعل أحد التحديات الرئيسية التي تسعى رؤية 2020 إلى رفعها هي توفير عرض سياحي تنافسي ومتنوع ومتوازن، يهدف إلى تلبية الطلب في مختلف المجالات (السياحة الشاطئية أو الثقافية أو الرياضية أو الطبيعية).

ومع ذلك، فإن موضوع النجاعة الاقتصادية لهذا المخطط طُرح من خلال تقرير صادر عن المجلس الأعلى للحسابات، والذي كشف عن أنه من أصل 5500 سرير سياحي التي نص المخطط على توفيرها، لم يتم إنجاز سوى 157 سريراً، أي 2.7 في المائة من الهدف المسطر. وبناءً على ذلك، تمت إعادة توجيه الاستراتيجية السياحية التي أضحت تستهدف معالجة ضعف التنسيق بين المستويين المحلي والمركزي، من خلال اقتراح أدوات للتنمية المحلية، وتعزيز إشراك الجماعات المحلية في تنفيذ هذا المخطط.

ومن ناحية أخرى، فإن معظم العائد الاقتصادي لا يستفيد منه الفاعلون المحليون. فإذا كانت البنية التحتية ممولة أساسا من الاستثمارات العمومية المحلية، فإن الأنشطة الرئيسية للقطاع مثل الاستقبال وأنشطة الترفيه يتم تقاسمها مع فاعلين دوليين. كما يهيمن الفاعلون الدوليون على خدمات الولوج (الرحلات البحرية السياحية وتأجير السيارات والرحلات الجوية) والترويج (منظمو الرحلات السياحية والمنصات).

وعلاوة على ذلك، لا تزال المشاريع المستدامة محدودة للغاية، حيث يتم التركيز على المشاريع السياحية الضخمة. وللأسف، فإن تأثير هذه المشاريع على الأنظمة البيئية يظل قوياً. وفي هذا الصدد، ينبغي أن يدمج العرض السياحي الشامل مفهوم الاستدامة، ليحل محل النموذج التقليدي القائم على «البحر والشمس والرمال». كما يتعين أيضا تعزيز آليات رصد المجال وصيانة المناطق الساحلية.

وفضلاً عن ذلك، لا بد من إرساء حوار بين السلطات العمومية ومختلف الفاعلين المعنيين، بما في ذلك الساكنة المحلية.

الإطار رقم 5: تغازوت باي: نحو سياحة إيكولوجية مستدامة

تعد محطة تغازوت باي نموذجاً مناسباً للدراسة يجسد رغبة المغرب في الانتقال نحو سياحة بيئية مستدامة. وتعتمد المحطة، التي تمتد على مساحة 615 هكتاراً، تدبيراً يوميا يرتكز على الاستدامة والمحافظة على البيئة: تخصيص قنوات لتصريف مياه الأمطار، وتأمين الربط بمحطة المعالجة، وتثبيت الألواح الكهروضوئية، وغرس الأنواع المستوطنة. كما يدمج المشروع الساكنة المحلية من خلال إعطاء الأولوية في التوظيف للشباب المنحدرين من المنطقة وتمكينهم من التكوين. كما تم الحرص على توجيه المدار السياحي نحو المناطق النائية المحيطة بالمحطة، وذلك من أجل خلق موارد للدخل لفائدة الساكنة المحلية.

الرحلات البحرية السياحية: قطاع سياحي واعد

من شأن وجود نشاط سياحي كالرحلات البحرية السياحية أن يدر عائدات مالية مهمة للمغرب. وفي هذا الصدد، تتضمن الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق 2030، الرحلات البحرية السياحية كمحور رئيسي من محاور التنمية، كما تحدد موانئ معينة (كطنجة المتوسط والدار البيضاء) للتخصص في هذا المجال. غير أن البنيات التحتية والعروض الخاصة بالرحلات البحرية تظل متفاوتة بين مختلف المدن الساحلية: فهي جيدة للغاية في بعض الموانئ (طنجة) وأقل جودة في مناطق أخرى (الدار البيضاء). كما يعاني هذا القطاع أيضا من أزمة بسبب التراجع المستمر في عدد الرحلات ونوعيتها. ففي الشهرين الأولين من سنة 2018، سجلت الوكالة الوطنية للموانئ انخفاضا بنسبة 8 في المائة في عدد السياح القادمين على ظهر السفن السياحية. بالمقابل، سجلت أكادير والدار البيضاء ارتفاعاً في عدد الوافدين بنسب بلغت على التوالي 52 و11 في المائة. ويعزى هذا المنحى التنازلي المسجل خلال السنوات الأربع الماضية إلى تراجع جاذبية الواجهتين البحريتين لبلادنا لدى السياح الأجانب. ويمكن إرجاع هذا التراجع إلى أسباب ذات صبغة بنيوية في المغرب، تتعلق بجودة الخدمات. وفي بعض الحالات، يتم استبعاد وجهة المغرب من الرحلات التي يبرمجها ملاك السفن السياحية، سيما بسبب رداءة خدمات الموانئ، كسوء تنظيم سيارات الأجرة على الأرصفة، والوضعية المهترئة لوسائل النقل العمومي، والممارسات غير المنظمة في مجال الإرشاد السياحي، إضافة إلى مظاهر مضايقة السياح التي تعرفها بعض المدن. وينضاف إلى ضعف جودة الخدمات، تدني مستوى البنيات التحتية الخاصة بالاستقبال، التي لا تستجيب للمعايير الدولية. ففي الدار البيضاء، على سبيل المثال، ينزل المسافرون عند وصولهم إلى الميناء في أرصفة تضم الحاويات والصناديق المخصصة للبضائع.

إن ضمان الالتقائية بين الرحلات البحرية السياحية وباقي الأنشطة السياحية يتطلب إعادة هيكلة العرض السياحي، من خلال الارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة. وتمثل هذه الرحلات البحرية قطاعاً هاماً بالنسبة للمملكة: حيث ينفق سائح واحد قادم على متن الرحلات البحرية السياحية في المتوسط ما يقارب 140 أورو عند التوقف في محطة معينة، أي ما يعادل 000 400 درهم لكل سفينة عند كل توقف. وعلى أساس معدل للوافدين يصل إلى 450.000 شخص، فإن إجمالي النفقات سيصل في المتوسط إلى نحو 4 ملايير درهم. ومن حيث القابلية للتشغيل، يخلق توقف 4000 مسافر فرص شغل مباشرة وغير مباشرة لفائدة 600 شخص، وهو ما يشكل مساهمة مهمة في الاقتصاد الجهوي.

ويتعين التفكير في سلسلة القيم المتعلقة بقطاع الرحلات البحرية من أجل الاستثمار الأمثل لمزاياه الاقتصادية. وينبغي في هذا الصدد الإشارة إلى أن القيمة التي يخلقها نشاط السفن الصغيرة على مستوى الاقتصاد المحلي تبدو أكثر مقارنة برحلات السفن الكبرى؛ وهو ما حذا ببلدان نامية كتركيا إلى اختيار التموقع في مجال رحلات السفن الصغيرة.

الترفيه البحري: شريط ساحلي يمتد على مساحة 3500 كيلومتر مربع

لا يزال قطاع الترفيه البحري في بداياته في المغرب. وبفضل موقعها في ملتقى القارتين الأوروبية والإفريقية، تتوفر المملكة على شريط ساحلي ممتد على الواجهتين البحريتين للبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي.

وقد اختار المغرب التوجه في تطوير بنياته التحتية بكيفية مخطط لها ومحكمة. وتم إنشاء جمعية موانئ الترفيه المغربية للنهوض بقطاع موانئ الترفيه البحري. ويتوفر المغرب على ستة موانئ ترفيهية توجد حيز الخدمة مجهزة ببنيات تحتية فندقية وسكنية مندمجة: السعيدية، وأكادير، وأبو رقراق، والدار البيضاء، وطنجة، والحسيمة. كما يتوفر في المجموع على أزيد من أربعة آلاف حلقة (حيز) لرسو اليخوت والمراكب السياحية. وتندرج جهود تطوير هذه البنيات التحتية الخاصة بالموانئ الترفيهية البحرية في إطار الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق عام 2030، التي تم إعدادها بتكامل مع الرؤية السياحية 2020. وفي ظل الاكتظاظ والإقبال الكبير الذي تشهده الموانئ الترفيهية البحرية في أوروبا، فإن المغرب يسعى إلى استقطاب جزء من الطلب الأوروبي بفضل موانئه وتنافسية أسعاره. ومع ذلك، فإن معدلات استغلال الموانئ الترفيهية بالمغرب تظل متباينة؛ حيث تسجل بعض الموانئ معدلات متدنية، كالسعيدية، التي تبلغ نسبة استغلال مينائها الترفيهي 30 في المائة من إجمالي طاقته الاستيعابية في موسم الذروة، بينما تمكنت موانئ أخرى، كالميناء الترفيهي لأكادير، من تحقيق أداء جيد. وتشير التقديرات إلى أن مجرد وجود يخت في ميناء ترفيهي معين يولد انعكاسات اقتصادية على عشرات الأنشطة التجارية خارج إطار أنشطة استغلال الميناء.

ومع ذلك، فإذا كان من الممكن اعتبار الأنشطة التجارية التي تخلقها هذه الموانئ الترفيهية مُرضية على العموم، فإن مستوى تطور الأنشطة الرياضية الترفيهية البحرية لا يزال محدوداً. وفي هذا الصدد، لا تزال رياضة القوارب الشراعية لم تعرف بعد انطلاقتها الحقيقية. ولم يتم إلى اليوم اتخاذ سوى عدد قليل من المبادرات من أجل النهوض بالرياضات المائية والأنشطة الترفيهية البحرية. وبصرف النظر عن الأسبوع الدولي للرياضات البحرية بالمضيق، أو أسبوع الرباط أو كأس مدينة السعيدية، وبعض سباقات الزوارق، فإن التظاهرات الهادفة إلى النهوض بسياحة أنشطة الترفيه البحري وتشجيع تطورها تبقى قليلة. وتشرف على تدبير البنيات التحتية المحدودة نسبيا شركات أجنبية، كما أن أسعار أنشطة هذا القطاع تظل مرتفعة، فضلا عن ضعف الإقبال عليها. وعلاوة على ذلك، فإن العرض موجه نحو الطلب الدولي، كما أنه يتسم بكلفته المرتفعة، علماً أن ممارسة هذه الأنشطة على الصعيد الوطني تظل محدودة.

وعلاوة على ذلك، تم التركيز بشكل خاص على تطوير تكنولوجيات الإعلام لتطوير القطاع واستقطاب رواد الترفيه البحري: فعلى سبيل المثال، يتيح نظام مراقبة البحر الأبيض المتوسط التابع لبرنامج بلوميد (BlueMed)، الذي يشارك فيه المغرب، توفير معلومات مفيدة للبحارة حول أنشطة الترفيه البحري.

ومن ناحية أخرى، فقد تم وضع مشروع القانون رقم 101.13 حول الملاحة الترفيهية في مسطرة المصادقة، وهو نص يرمي إلى تحديد شروط ممارسة هذا النشاط، وقواعد السلامة التي تنطبق عليه، فضلا عن تحديد الواجبات والمسؤوليات ذات الصلة.

ويتعين بذل المزيد من الجهود في ميدان التواصل من أجل النهوض بمجال الترفيه البحري على الصعيد الوطني. ويمكن أن يرتكز العمل في هذا المجال على سبيل المثال على الخصوصيات الثقافية والطبيعية للمغرب وعلى تراثه الذي مازال محتفظاً بأصالته. كما من شأن التعاون مع بلدان الجوار أن يفتح المجال أمام توفير عرض شبه إقليمي لأحواض الترفيه البحري، يكون موجهاً نحو موانئ جنوب البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن إرساء تكامل حقيقي مع قطاعات أخرى، حيث يمكن لقطاع بناء القوارب الصغيرة على سبيل المثال أن يستفيد من تطور قطاع الترفيه البحري. كما من شأن إرساء التكامل بين السياحة والرياضات المائية أن يعود بالنفع على عرض السياحة المغربية في شموليته.

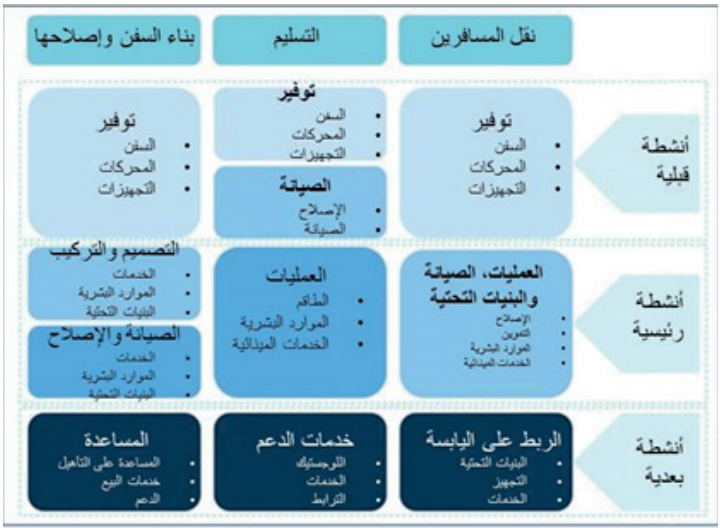
الأنشطة الترفيهية البحرية والرياضات المائية: مؤهلات طبيعية جاذبة

يتسم العرض الذي يقدمه المغرب في مجال الأنشطة الترفيهية والرياضات المائية بكونه عرضاً جاذباً، بفضل تنوع الرياضات المائية التي يتيحها، من قبيل ركوب الأمواج، والألواح الشراعية، والدراجات النارية المائية (الجيت سكي)، والزوارق الشراعية، والغوص، والصيد الرياضي، والطيران الشراعي وغير ذلك. وتعتبر الظروف الطبيعية التي يزخر بها المغرب مثالية لممارسة الأنشطة البحرية (الرياح والشمس والأمواج)، كما أن ما تتمتع به سواحله وأعماق بحاره من مناظر طبيعية تمنح للمغرب ميزة تنافسية حقيقية.

وفي هذا الصدد، تستقطب بعض المواقع كخليج الداخلة والصويرة وآسفي وسيدي بوزيد العديد من عشاق الرياضات المائية كل سنة. وبفضل تسجيله لدرجة حرارة تبلغ حوالي 25 درجة مئوية على مدار السنة، يعتبر الموقع المحمي لمدينة الداخلة وجهة مثالية لممارسة رياضة ركوب الأمواج، ولكن أيضاً الألواح الشراعية (windsurf)، أو التزلج باستعمال الطائرات الورقية (kite surf)، أو الصيد بالصنارة. كما تمنح أعماق البحر ببيئتها الطبيعية والمحمية للغواصين مجالاً بجودة عالية لممارسة رياضتهم.

ومع ذلك، فإن تطوير الأنشطة المحيطة بالمناطق التي تعد أقطاباً للرياضات المائية لا يزال بطيئا، علماً أن هذا المجال يتيح فرصاً حقيقية (يتطلب بنية تحتية بسيطة في ظل توفر ظروف طبيعية ملائمة). وفي هذا الإطار، وبفضل احتضان المغرب للعديد من التظاهرات الدولية في رياضة ركوب الأمواج أو الألواح الشراعية، فيمكن تعزيز التكامل مع قطاع السياحة. وبالفعل، فإن موقع المغرب كقطب أساسي للرياضات المائية لا يتم الترويج له إلا بشكل محتشم على المستوى الوطني، لذا يتعين تعزيز التواصل في هذا المضمار.

3.1.3 الأنشطة الميناءية: استثمارات مهمة في البنيات التحتية اللوجستيكية والميناءية



الشكل رقم 6: سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات نقل المسافرين والتسليم وبناء السفن وإصلاحها

نقل المسافرين: تجربة وطنية طويلة

يتكون الأسطول الوطني من 9 سفن للشحن و7 سفن لنقل المسافرين و380 سفينة للخدمة و232 سفينة ترفيهية و8235 قارباً وزورقاً ترفيهياً. أما بالنسبة للموارد البشرية العاملة في قطاع البحر، فيبلغ عددها 6613 بحاراً، من بينهم 1231 من الضباط المسجلين و2100 من البحارة النشيطين.

أما بالنسبة للحركة الإجمالية للنقل البحري للمسافرين، فقد انتقل عددهم من 2.6 مليون مسافر في سنة 2010 إلى 4.6 مليون في سنة 2016. ويبلغ عدد الرحلات صوب إسبانيا 300 000، مقابل 1 500 000 رحلة وافدة على المغرب.

ويشهد قطاع النقل البحري دينامية جديدة ويزخر بإمكانات واعدة بالنسبة للمغرب. فعلى الرغم من الأسعار المنخفضة التي تقترحها شركات الطيران، فإن النقل البحري يظل الوسيلة المفضلة على الصعيد الوطني. وفي هذا الإطار، فتح المغرب مؤخراً خطاً بحرياً مغربياً جديداً، من خلال خط للربط بين إفريقيا والمغرب (AML – Africa Morocco Link)، تم إطلاقه في سنة 2016، في إطار شراكة خاصة بين البنك المغربي للتجارة الخارجية ومجموعة «أتيكا» اليونانية المتخصصة في مجال النقل البحري، بهدف ربط المغرب بإسبانيا وفرنسا وإيطاليا. ومن ناحية أخرى، فإن المغرب سيستفيد من تطوير شركات مغربية أخرى للنقل، من أجل ضمان تدبير أفضل لعمليات العبور، خاصة عبور المهاجرين المغاربة المقيمين بالخارج خلال فصل الصيف.

وانطلاقاً مما راكمه من خبرة في المجال البحري، تشكل مرجعاً على المستوى الإقليمي، فإن المغرب يرتكز على المهن البحرية الوطنية حتى يتمكن من بناء قطاع حديث وفعال للنقل البحري وجعله في خدمة التنمية الاقتصادية للمملكة. وترتكز هذه الرؤية على خمسة محاور:

1. ضمان ربط بحري فعال؛
2. تحسين آلية ضبط تدفقات حركات النقل؛
3. تطوير القطاع البحري الوطني وتعزيزه؛
4. ضمان سلامة البيئة البحرية وأمنها والمحافظة عليها؛
5. النهوض بالتشغيل وتعزيز المهارات في هذا القطاع.

ويتم الاضطلاع بهذه المسؤوليات على ثلاثة مستويات:

- المستوى الأول: دولة العَلَم (الدولة التي ترفع السفينة علمها):
  - تطبيق القواعد من قبل السفن المغربية؛
  - إثبات ذلك من خلال الشهادات المسلمة لهذا الغرض.
- المستوى الثاني: الدولة الساحلية:
  - المساهمة في إعمال حقوق المملكة على المناطق البحرية الخاضعة لإدارتها.
- المستوى الثالث: دولة الميناء:
  - التحقق من امتثال سفن الدول الأخرى للقواعد المعمول بها / مقتضيات الصكوك الدولية.

وتُمارَس مهام المراقبة في 13 ميناء مغربياً، من خلال شبكة تضم 13 مصلحة للمراقبة التقنية، وذلك وفق أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة.

وقد أطلق المغرب الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق 2030 من أجل مضاعفة العدد السنوي للمسافرين لينتقل من 3 إلى 7.6 ملايين مسافر. وتعكس هذه الاستراتيجية إرادة سياسية قوية لتعزيز قطاع النقل البحري الوطني. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى تحديث البنية التحتية واستباق الحاجيات المستقبلية.

ويواجه قطاع النقل البحري العديد من الإكراهات. لذا، فإنه يتطلب تحديث البنيات التحتية وسن إطار قانوني جديد، نظراً لعدم ملاءمة الإطار الحالي. وفضلاً عن ذلك، وبغية خلق اقتصاد أزرق قادر على الصمود، ينبغي العمل على تقليص انعكاسات عمليات العبور على البيئة. وهذا يقتضي تطوير عرض مستدام، يراعي الأبعاد البيئية ويعتمد التكنولوجيات الصديقة للبيئة.

ومن بين الاختلالات التي يعاني منها هذا القطاع نذكر ما يلي:

- تنظيم القطاع: تشريعات غير محفزة بالقدر الكافي؛
- تراجع معدل تغطية التدفقات الاستراتيجية؛
- نظام ضريبي غير ملائم بالقدر الكافي؛
- أسطول محدود ومكلف وعدم كفاية العرض في مجال الصيانة؛
- تمويل محدود؛
- تأمين بحري لا ينسجم مع اتجاهات السوق؛
- الطابع الموسمي للنشاط.

النقل البحري للبضائع: واحد من أكثر الممرات البحرية كثافة في العالم

يعتبر النقل البحري محركاً رئيسياً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية للمملكة، وذلك بفضل تأمينه لأزيد من 95 في المائة من حجم المبادلات التجارية بين المغرب وباقي بلدان العالم. كما أن إرساء تنافسية لوجستية حقيقية في المغرب يمثل رهاناً كبيراً اعتباراً لتأثير القطاع على ترسيخ موقع بلادنا كقطب متميز. وسيكفل هذا التموقع للمملكة استقطاب الاستثمارات المحدِثة لفرص الشغل والقيمة المضافة، فضلا عن تحسين تنافسيتها في مجال المبادلات التجارية.

وخلال السنوات الأخيرة، خطى المغرب خطوة كبيرة في مسار تطوير بنيته التحتية في مجال النقل، سيما من خلال اعتماد الاستراتيجيات ذات الصلة. وفي هذا الصدد، مكّنت الاستراتيجية الوطنية لتنمية التنافسية اللوجستيكية للفترة 2015-2010 المغرب من تأهيل أنظمته الخاصة بالنقل ومنحت دفعة قوية للخدمات اللوجستية، من خلال تطوير العديد من الشراكات بين الحكومة والقطاع الخاص. كما مكنت هذه الاستراتيجية، التي بلورها الاتحاد العام لمقالات المغرب والوكالة المغربية لتنمية الأنشطة اللوجستيكية، من الاستجابة للحاجيات اللوجستيكية الجديدة الناشئة عن مختلف الاستراتيجيات القطاعية، كما مكنت من ضمان تدبير أمثل لتدفق السلع. وقد أثمرت هذه الاستراتيجية عن حصيلة إيجابية بحيث مكنت من تكوين آلاف الأشخاص، تماشياً مع أهدافها، والرفع من معدل نمو قطاع النقل، والتقليص بشكل ملموس من تكاليف القطاع. وفضلاً عن ذلك، ساهمت الاستراتيجية في تحسين مسارات التصدير والاستيراد، من خلال إحداث الشباك الوحيد (Portnet)، الرامي إلى تبسيط الخدمات الإدارية.

كما شكلت هذه الاستراتيجية اللبنة الأساسية لتنفيذ الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق 2030. وبالإضافة إلى الموانئ 38 التي يتوفر عليها المغرب اليوم، عملت الحكومة المغربية على تعزيز الاستثمارات في قطاع الموانئ، من خلال بناء خمسة موانئ كبرى بهدف مواكبة دينامية التنمية التي تشهدها بلادنا في أفق 2030.

وقد تمت برمجة هذه المنشآت المينائية الكبرى الجديدة في كل من الناظور والقنيطرة والداخلة وكذا على مستوى مينائي آسفي والجرف الأصفر، وذلك بغية تطوير الأنشطة الصناعية. وتسعى هذه الاستراتيجية إلى تعزيز عملية تجميع الموانئ من خلال تحديد ستة أقطاب استراتيجية، وفق مقاربة قائمة على التخصص الجهوي: القطب الشرقي، وقطب الشمال الغربي، وقطب القنيطرة–الدار البيضاء، وقطب عبدة دكالة، وقطب سوس –تانسيفت، وأخيراً قطب موانئ الجنوب. وقُدِّر حجم الاستثمارات الاجمالية بأزيد من 74 مليار درهم، ستمكن من إقامة منظومة مينائية مندمجة وحديثة ترتكز على التكامل والتناسق بين مختلف الموانئ. ويسعى هذا التوجه الجهوي في تدبير قطاع الموانئ إلى خلق دينامية في مجموع الموانئ المغربية وإرساء توزيع أمثل لحركة الملاحة البحرية. وعلى سبيل المثال، سيركز قطب القنيطرة – المحمدية – الدار البيضاء على المنتجات الموحدة ذات القيمة المضافة العالية. ومع ذلك، فإن تمويل إنشاء بنيات تحتية جديدة أو تأهيل البنيات التحتية المحدثة يتطلب مجهودات استثمارية مهمة. لذا، فإن تمويل هذه الاستثمارات يقتضي مساهمة الدولة والفاعلين من القطاع الخاص في إطار عقود الامتياز أو في إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

الإطار رقم 6: طريق الحرير

تهدف مذكرة التفاهم لانضمام المغرب إلى المبادرة الصينية «الحزام والطريق»، إلى إحياء طريق الحرير القديم، البري والبحري، من خلال خلق شبكة تجارية وإقامة بنية تحتية تربط بين آسيا وأوروبا وإفريقيا.

ويعد المغرب أول بلد إفريقي ينضم إلى هذه المبادرة، وهو ما سيتيح للمملكة إقامة عدة شراكات في قطاعات مثل البنية التحتية، والصناعات المتطورة والتكنولوجيات.

وتشمل المبادرة أيضاً استراتيجية إنمائية ترتكز على التواصل والتعاون بين الصين وبلدان غرب آسيا وبلدان حوض البحر الأبيض المتوسط وأوروبا، عبر إنشاء «الحزام الاقتصادي لطريق الحرير» و«الطريق البحري للحرير».

وتهدف هذه المبادرة إلى الاستفادة من العلاقات التجارية القائمة بين الدول الأعضاء، من خلال إنشاء البنيات التحتية وشبكات النقل اللازمة. وسيعود ذلك بالنفع على تنمية التجارة البينية والاستثمارات المشتركة بين الدول الواقعة في «الحزام الاقتصادي لطريق الحرير».

وفي هذا الصدد، أكد جلالة الملك في الخطاب الذي وجهه إلى المشاركين في منتدى التعاون الصيني–الإفريقي بجوهانسبورغ، في 5 دجنبر 2015: « يمكن للمملكة المغربية، بفضل موقعها الجيو–ستراتيجي، أن تلعب دورا بناء في ضمان امتداد طريق الحرير البحري، ليس فقط نحو الواجهة الأطلسية لأوروبا، بل وبصفة خاصة نحو بلدان غرب إفريقيا، التي تجمعها ببلدي روابط متعددة الأبعاد».

وفي هذا الإطار، فإن ميناء الداخلة الأطلسي، ببعده الإفريقي، يمكن أن يتموقع كقطب إقليمي أساسي لطريق الحرير الجديد.

وعلى الرغم من أن البنية التحتية المينائية القائمة اليوم متطورة بشكل جيد، فإن أداء القطاع يبقى أداءً متوسطاً. فالقطاع لا يزال يتسم بعرض غير متكافئ للخدمات (التكلفة والجودة والآجال)، وبطلب غير متطور بالقدر الكافي، وبنقص البنيات التحتية المتخصصة في بعض الأنشطة. لذا، فإن ضبط سلسلة الخدمات اللوجستيكية البحرية أمر أساسي بالنسبة للمغرب، خاصة في ما يتعلق بتوريد البضائع السائبة. وهكذا، وعلى مستوى قطاع البضائع بالجملة وغير الملفوفة، الذي يمثل الجزء الأكبر من الطلب على النقل البحري، فإن الفاعلين المغاربة غير موجودين تقريباً في القطاعات التي ينشط فيها الفاعلون الأجانب. ويَحُول تقلب الطلب، بسبب التنوع الكبير في المنتجات المنقولة، دون تطوير شركات وطنية كبرى للنقل؛ على الرغم من أن هذا الطلب يعرف نمواً مطرداً، سيما بفضل موقع المغرب كأكبر مُصدِّر للفوسفاط في العالم.

وحسب مديرية الملاحة التجارية، فإن النقل البحري المغربي أضحى بشكل متزايد في يد شركات أجنبية: ففي سنة 2011، كانت السفن التي تحمل العلم المغربي تغطي 5 في المائة فقط من حجم نقل البضائع والمسافرين، وفي سنة 2015، لم يعد الأسطول المغربي يتعدى 86 سفينة. والجدير بالذكر أن عدد السفن التي تحمل العلم الوطني هو دون المتوسط الدولي، كما أنها أصبحت متقادمة.

وفي ما يتعلق بنقل البضائع، يتكون الأسطول التجاري المغربي من 8 سفن نشطة (ناقلة قار(bitumier) واحدة – 4 سفن حاملة للحاويات – 3 ناقلات نفط) تعود ملكيتها لخمس شركات وتبلغ حمولتها 100368 طناً.

كما يشير المصدر نفسه إلى بطء وتعقد المساطر الضريبية المفروضة على قطاع النقل البحري، حيث يخضع لعدة أنظمة، بما في ذلك اقتطاع الضريبة من المنبع، مما يحد من مرونة المقاولات العاملة في القطاع. وعلاوة على ذلك، فإن شروط التمويل ليست تنافسية بالمقارنة مع الأنظمة المعتمدة في العديد من البلدان المجاورة، كما لا يستفيد القطاع بالقدر الكافي والتنافسي من تسهيلات في مجال التمويل من لدن البنوك والممونين.

وبالإضافة إلى ذلك، أضحى تحديث الإطار التشريعي الحالي، عن طريق إصلاح مدونة التجارة البحرية أمرا ملحاً.

كما يشتكي هذا القطاع من عدم اعتماده بشكل كاف على آليات لوجستيكية حديثة ومهنية يوفرها مقدمو خدمات متخصصون، ويعتمد عوض ذلك على أنشطة لوجستيكية تقليدية ترتكز على وسائل غير مناسبة ومحدودة. كما أن الأنشطة غير المنظمة حاضرة بقوة في هذا القطاع وتعيق تطوير الخدمات اللوجستيكية، وذلك رغم الجهود المبذولة للتصدي لهذا الوضع.

وأخيرا، يمكن للقطاع أن يستفيد من إرساء تكامل قوي مع قطاعات أخرى كبناء السفن وإصلاحها. وينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أن غياب أرصفة جافة تستجيب لحاجيات الأسطول في المغرب يساهم في زيادة تكاليف صيانة السفن، حيث يتعين اليوم على السفن المغربية التوجه نحو برشلونة أو مرسيليا للقيام بأعمال الصيانة والإصلاح.

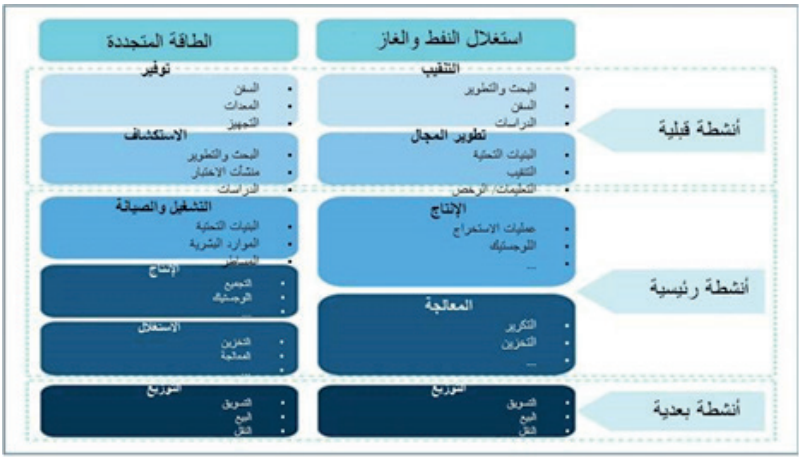
بناء السفن وإصلاحها: طلب لا يغطيه الإنتاج المحلي

يسجل الطلب الوطني في مجال صيانة السفن وإصلاحها وبنائها ارتفاعا كبيراً، حيث يتم بناء ما يقرب من مائة سفينة سنويا. وهو ما يفرض غالباً اللجوء إلى الخارج لتلبية هذا الطلب، بالنظر إلى أن أحواض بناء السفن الثلاثة الرئيسية الموجودة في المغرب تشهد ركوداً ملحوظاً وتواجه مشاكل في الاستغلال. وتشير الدراسة التي أنجزتها مديرية الدراسات والتوقعات المالية التابعة لوزارة الاقتصاد والمالية إلى أن صناعة السفن تكاد تكون منعدمة في المغرب، علماً أن هذا القطاع يعرف دينامية مطَّردة على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، توصي هذه الدراسة بتشجيع انبثاق قطاع لإصلاح بل وبناء السفن في مرحلة أولى، بالإضافة إلى جميع الخدمات ذات الصلة، سيما في ما يتعلق بالتمويل والتأمين والتدبير التقني والموارد البشرية. ولهذه الغاية، وضعت السلطات العمومية استراتيجية وطنية خاصة بالصناعة البحرية، تشمل إصلاح السفن وصيانتها وبناءها وتفكيكها وبناء منصات بحرية. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى جعل المغرب قطباً لبناء السفن التي قد يصل طولها إلى 120 متراً.

ومن شأن مجال تفكيك السفن أن يتيح فرصاً جديدة للنهوض بهذا القطاع. ولذلك، تسعى السلطات العمومية إلى تطوير نشاط تفكيك السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم من أجل جعلها مصدرا لتزويد صناعة الصلب البحرية. ويحظى هذا القطاع بدعم إقليمي تعززه مبادرات أوروبية هادفة إلى الوقاية من التفكيك الخطر للسفن في جنوب شرق آسيا.

وينبغي العمل على إرساء العديد من أوجه الاندماج بين قطاع بناء السفن وإصلاحها وقطاعات أخرى، كالصيد البحري من أجل تجديد الأسطول، والترفيه البحري لبناء القوارب الصغيرة، وموارد النفط والغاز في المجال البحري لبناء منصات استخراج النفط، وصناعة الصلب في ما يتعلق بتفكيك السفن.

4.1.3 قطاع الطاقة: إمكانات غير مستغلة بالقدر الكافي



الشكل رقم 7: سلسلة القيم المتعلقة بقطاعات استغلال النفط والغاز والطاقة المتجددة

النفط والغاز في المجال البحري: 400 000 كيلومتر مربع من الأحواض الرسوبية

يتوفر المغرب على خصائص جيولوجية واعدة، بمساحة إجمالية تبلغ 920 000 كيلومتر مربع من الأحواض البحرية والقارية.

ويزخر مجال استخراج النفط والغاز من البحر بإمكانات واعدة تتأكد بشكل تدريجي، سيما على الواجهة الأطلسية، ويغطي نطاقه مساحة إجمالية تبلغ 400 000 كيلومتر مربع. ويباشر المغرب حاليا عملية تمديد حدود جرفه القاري، الذي يقع بين 200 و350 ميلاً بحرياً عن منطقته الاقتصادية الخالصة. وتكتسي عملية التمديد هذه أهمية استراتيجية لكونها ستوسع نطاق ولاية الدولة مما يسمح لها بممارسة الحقوق السيادية الحصرية عليها قصد استكشاف الموارد واستغلالها.

وعلى الرغم من الإمكانات المهمة القائمة في مجال الهيدروكربورات، إلا أن أنشطة التنقيب في هذا المجال لا تزال ضعيفة، بالنظر إلى أن التنقيب عن النفط يبقى عملية طويلة الأمد وتتطلب رساميل ضخمة كما أنها محفوفة بالمخاطر. ولا يزال المجال البحري المغربي غير مستغل بالقدر الكافي، حيث لم يتم حفر سوى 41 بئرا على مساحة تبلغ 400 000 كيلومتر مربع. وهو عدد قليل جداً مقارنة بآلاف الآبار الموجودة في مناطق الإنتاج الواقعة على الضفة الأخرى من المحيط الأطلسي. ويعتبر المغرب في الواقع منطقة ذات مؤهلات غير مستكشفة بعد من قبل المستثمرين الأجانب، كما أن عمليات التنقيب لا تدخل ضمن أولوياتها. وقد تم اكتشاف بعض الكميات المتواضعة من الهيدروكربورات (الغاز بشكل رئيسي) على الساحل الأطلسي، حيث قام المغرب بحفر 11 بئراً في المحيط الأطلسي، 9 منها أظهرت مؤشرات عن وجود النفط أو الغاز أو النفط الثقيل.

الطاقات المتجددة في المجال البحري: حلول طاقية تتيح إمكانات كبيرة لكنها غير مستغلة بالقدر الكافي

لقد حدد المغرب لنفسه هدف زيادة حصة الطاقات المتجددة من الباقة الكهربائية الوطنية إلى 42 في المائة بحلول سنة 2020، و52 في المائة في أفق 2030. وتركز الجهود التي يبذلها المغرب حتى الآن لبلوغ هذا الهدف على اليابسة؛ علماً أن البحار والمحيطات يمكن أن تتيح إمكانات مهمة لتحقيق هذا الهدف، عن طريق تطوير بدائل طاقية مستمدة من المجال البحري.

ويمكن أن يوفر الشريط الساحلي للمغرب الممتد على مساحة 3500 كلم طاقة ريحية تزيد بعشرين ضعفاً عن حجم الطاقة الريحية القارية، أي 350 جيغاواط. وعلى الرغم من أن الطاقة الريحية البحرية تشهد نمواً متسارعاً في السنوات الأخيرة، سيما في الدول المتقدمة، فإن تكلفة البنيات التحتية ذات الصلة بها تشكل عائقاً أمام النهوض بقطاع إنتاج الطاقة الريحية البحرية في المغرب.

وعلاوة على ذلك، تعتبر المحطات البحرية لتحويل الطاقة عن طريق الضخ (STEP) بدائل مهمة لإنتاج وتخزين طاقة متجددة ذات مردودية. وتتيح هذه المحطات البحرية تخزين الطاقة الكهربائية المتأتية من مصادر الطاقة المتقطعة (كالطاقة الريحية أو الشمسية)، وذلك من خلال الاستخدام غير المحدود لمياه البحر وقوتها الهيدروليكية. وتجري حاليا دراسات جدوى لتطوير هذه المحطات على جوانب البحر. ومن شأن الطاقة الكهرومائية، التي تُحَوِّل طاقة التيارات البحرية إلى كهرباء، أن تكون أيضاً مصدراً هاماً للطاقة، سيما بفضل قوة المد والجزر في البحار الأطلسية الكبرى. إلا أن الإكراهات التقنية وتكاليف الاستغلال المرتفعة تشكل أيضاً حاجزاً أمام تطور هذا النوع من المحطات.

التكنولوجيات الحيوية البحرية: تطبيقات صناعية ذات إمكانات مهمة

الشكل رقم 8: سلسلة القيم المتعلقة بقطاع التكنولوجيا الحيوية البحرية

يحتل المغرب المرتبة الأولى من حيث التنوع البيولوجي البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط. وعلى الرغم من أن التكنولوجيا الحيوية البحرية تنطوي على إمكانات تنموية كبيرة، فإنها تظل قطاعاً ناشئاً لا يمثل سوى أقل من 2 في المائة من السوق الإجمالية للتكنولوجيات الحيوية.

وتحبل التكنولوجيا الحيوية البحرية بالعديد من الإمكانات التي من شأنها أن تعزز مجال التكنولوجيا الحيوية بالمغرب. وفي هذا الصدد، فإن العديد من المُرَكَّبات والجزيئات الكيماوية المستخلصة من النباتات والحيوانات البحرية تستخدم في المنتجات الصيدلية وفي مستحضرات التجميل. فعلى سبيل المثال، تعد مادة سكالامين (squalamine)، وهي مادة موجودة في أسماك القرش، مرَكَّباً ذا قيمة عالية بالنسبة للأبحاث المتعلقة بعلاج السرطان. وفي الوقت الذي يستخدم فيه المغرب بالأساس دقيق السردين لإطعام الماشية، فإن استخلاص الجزيئات الكيماوية من السردين يمكن أن تكون له قيمة مضافة أكبر بكثير، وهو مجال لا يزال غير مستغل. وهناك للأسف خصاص كبير في المعارف والمهارات ذات الصلة بهذا المجال، فضلاً عن غياب تام لتكنولوجيا استخلاص المُرَكَّبات والجزيئات المشار إليها وتثمينها. وفي هذا السياق، فإن المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري (INRH) لم يتقدم سوى بطلبين اثنين للحصول على براءة الاختراع الدولي البحري، يتعلق أحدهما بعملية استخلاص الكولاجين من قشرة السردين، بينما يتعلق الآخر بعملية إنتاج جُزَيْءٍ بحريٍ آخر من قشرة السردين.

وعلاوة على ذلك، تتيح التكنولوجيا الحيوية البحرية إمكانات في مجال إنتاج الطاقة.

ولا يتوفر المغرب على أي استراتيجية أو إطار قانوني لتحفيز البحث وأنشطة التثمين في هذا المجال. وفي ما يتعلق بالموارد الجينية، فقد صادق المغرب على بروتوكول ناغويا، كما يوجد حاليا قيد المصادقة مشروع قانون بشأن الحصول على الموارد الجينية والتقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدامها. ويهدف هذا المشروع إلى ضمان عمليات الوصول إلى الموارد الجينية. وتشمل الموارد الجينية التي يغطيها القانون الموارد بجميع أشكالها، وبالتالي فهو يشمل الموارد الجينية البحرية.

الإطار رقم 7: بروتوكول ناغويا

تم بتاريخ 29 أكتوبر 2010، خلال الاجتماع العاشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، اعتماد بروتوكول ناغويا بشأن الحصول على الموارد الجينية والتقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدامها، الملحق باتفاقية التنوع البيولوجي، وذلك بمدينة ناغويا باليابان، بعد ست سنوات من المفاوضات.

وباعتباره اتفاقا تكميليا لاتفاقية التنوع البيولوجي، يعتبر بروتوكول ناغويا واحداً من أهم المعاهدات البيئية متعددة الأطراف التي اعتمدت مؤخرا. ويهدف هذا البروتوكول إلى وضع إطار قانوني دولي ملزم من أجل تعزيز التنفيذ الفعال والشفاف في المستقبل لمفهوم التقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدام الموارد الجينية على المستويات الإقليمية والوطنية والمحلية. ويعزز هذا البروتوكول، الذي دخل حيز التنفيذ في 12 أكتوبر 2014، بشكل كبير الهدف الثالث من أهداف اتفاقية التنوع البيولوجي، من خلال توفير قدر أكبر من الضمانات القانونية والشفافية لمقدمي الموارد الجينية ومستخدميها.

ولا يتم أخذ البحث في مجال التكنولوجيا الحيوية بعين الاعتبار في الوثائق الاستراتيجية التي تنظم حاليا القطاع البحري، على الرغم من أن البحث يعني المنظومة ككل (الشكل رقم 9). كما يتعين تعزيز التعاون بين الفاعلين الخواص في مختلف القطاعات الاقتصادية وقطاع البحث.

الشكل رقم 9: سلسلة القيم المتعلقة بالبحث في مجال التكنولوجيا الحيوية

المصدر: غي فييل (Guy Viel)، مركز البحث في مجال التكنولوجيات الحيوية البحرية (CRBM)، الاستراتيجية البحرية

تحلية مياه البحر: إحدى أولويات الاقتصاد الأزرق

الشكل رقم 10: سلسلة القيم المتعلقة بقطاع تحلية المياه

يواجه المغرب خطر إجهاد مائي حاد خلال السنوات القادمة جراء عدم انتظام التساقطات المطرية. ومن ثم، تفرض تقنية تحلية مياه البحر نفسها كواحدة من أولويات الاقتصاد الأزرق. وتعد ظروف الإنتاج مواتية لنمو هذا القطاع في المغرب: فقد عرفت تكاليف إنتاج المياه عن طريق التحلية منحى تنازلياً (10 دراهم لكل متر مكعب)، كما تم تطوير تكنولوجيات جديدة ذات تأثير محدود على الأوساط البحرية والساحلية.

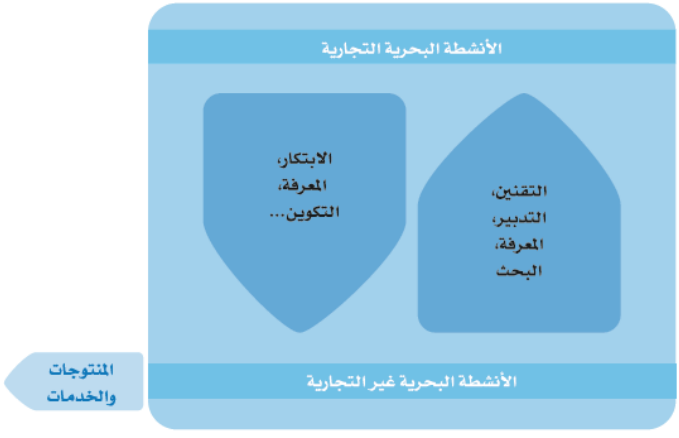
ومع ذلك، فإن تحلية المياه تحتاج طاقة كبيرة، يتم توفيرها اليوم من الطاقة المستوردة. وفي هذا الصدد، يمكن إرساء تكامل مع قطاع الطاقات المتجددة لتلبية حاجيات هذه التكنولوجيات التي تستهلك الطاقة بشكل مفرط. ويمكن في هذا الإطار الجمع بين الطاقة الكهروضوئية والتحلية، بما يتيح الوصول إلى أسعار تنافسية. ويشهد قطاع التحلية في المغرب دينامية حقيقية، حيث يجري بناء مشروع ضخم لتحلية مياه البحر في أكادير. وستكون هذه المحطة أول وحدة تحلية في العالم يتم تزويدها بالطاقة المتجددة، إذ سيتم ربطها بمحطة نور ورزازات للطاقة الشمسية. إلاَّ أن محطات التحلية تتطلب استثمارات مهمة، وتقتضي اللجوء إلى الاستثمار الخاص، لا سيما من خلال شراكات بين القطاعين العام والخاص.

ومن شأن إرساء الاندماج مع قطاعات أخرى، كالبحث والابتكار، أن يساهم في تحسين جودة المياه.

ويُصنَّف المغرب من بين دول العالم العشرة الأكثر تضررا من الإجهاد المائي. ومن المرجح أن تزداد حدة هذه الظاهرة مع تنامي أنشطة الإنتاج. وفي هذا الصدد، فإن تحلية مياه البحر ستساهم في تلبية جزء من حاجيات المغرب في مجال الموارد المائية، سيما في القطاع الصناعي. فعلى سبيل المثال، يسعى المجمع الشريف للفوسفاط إلى أن تشكل مصادر المياه غير التقليدية (تحلية المياه ومعالجة المياه العادمة) 61 في المائة من إجمالي استهلاكه للمياه لإنتاج الفوسفاط بحلول سنة 2030. وهكذا، يمكن أن تساهم تحلية مياه البحر في التخفيف إلى حد كبير من الإجهاد المائي الذي يلقي بثقله على المغرب.

2.3 الأنشطة غير التجارية: دعامة للأنشطة التجارية

تكتسي الأنشطة غير التجارية أهمية بالغة من أجل حماية الرأسمال البحري المغربي والمحافظة عليه وتدبيره وتنميته. وفي هذا الصدد، تعدُّ أنشطة البحث والابتكار وجمع المعطيات ومعالجتها والتربية والتكوين ومجال السلامة دعامة للأنشطة التجارية. ولذلك، فإن تحقيق الاندماج بين الأنشطة التجارية وغير التجارية مهم للغاية، كما يعد التنسيق بين مختلف الفاعلين أمراً أساسياً.



الشكل رقم 11: الترابط بين الأنشطة التجارية وغير التجارية

1.2.3 البحث والابتكار عنصران أساسيان لتحفيز النمو الأزرق

يضطلع البحث والابتكار بدور رئيسي في الاقتصاد الأزرق. ويعدُّ تطوير تكنولوجيات ومنهجيات مبتكرة أمراً ضرورياً لتحفيز النمو الاقتصادي المستدام للقطاعات البحرية والمحافظة على البيئة البحرية والموارد والتراث الثقافي.

وترتبط استدامة بعض القطاعات البحرية ارتباطاً وثيقاً بالبحث والابتكار: وهو الأمر الذي ينطبق على مجال الصيد البحري، سيما تربية الأحياء المائية وتثمين منتجاتها. ولذلك، أولى مخطط أليوتيس عناية خاصة للابتكار. وفي هذا السياق، تم إطلاق العديد من المشاريع المهيكلة، كمشروع مركز أبحاث وتكنولوجيات تربية المحار، بالتعاون مع المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري. وينكب هذا المعهد منذ إحداثه في سنة 1946، على دراسة عمل الأنظمة الإيكولوجية البحرية والمساهمة بشكل فاعل في تعزيز البحث في مجال الصيد وتطوير تربية الأحياء المائية، وتثمين المنتجات البحرية.

وقد رصد المعهد استثماراً يبلغ 200 مليون درهم لتوفير معدات علمية ومختبرات مركزية وجهوية للبحث، وذلك من أجل تعزيز وسائل عمله في مجالي الملاحة ومراقبة السواحل، سيما من خلال اقتناء سفن للأبحاث في علم المحيطات. كما أطلق المعهد عدة مشاريع للبحث حول تربية الأحياء المائية، كالمختبر المتخصص في تربية الأحياء المائية، ومزرعة تربية الأحياء المائية التجريبية في مدينة الداخلة، وغير ذلك.

وإلى جانب ذلك، هناك مبادرات خاصة مثل المراكز أو التجمعات المتخصصة. وفي هذا الصدد، ينجز المركز المتخصص في تثمين وتكنولوجيا منتجات البحر بأكادير (CVTPM)، بحوثاً في مجال تثمين منتجات البحر اعتماداً على التكنولوجيا الحيوية. وفي السياق نفسه، يعد تجمع « Agadir Haliopole Cluster» أول تجمع في المغرب يُعنى بأداء قطاع الصيد البحري، ويستقطب فاعلين مبتكرين في صناعة الصيد البحري بالمغرب، كما يوفر لأصحاب المشاريع الهندسة الخاصة بكل مرحلة من مراحل مشاريعهم، بدءاً من فكرة المشروع ووصولاً إلى مرحلة نضجه.

وعلى الرغم من كل هذا المبادرات، فإن الاستراتيجية الوطنية للبحث في المجال البحري غير معروفة بالقدر الكافي. ويشتكي الفاعلون في المجال البحري من عدم توافر المعلومات العلمية في المغرب. والجدير بالذكر أن علم البحار والمحيطات، الذي لا يقتصر على الصيد البحري، يفتقر لمؤسسة متخصصة في هذا الحقل من العلوم بالمغرب. لذا، يتعين التكيف على نحو أفضل مع متطلبات الاقتصاد الأزرق، وإقامة جسر بين مجال البحث وبين الفاعلين المتدخلين في قطاع الاقتصاد الأزرق.

2.2.3 رصد وتتبع وضعية المجالات البحرية: دعم أساسي للسياسات العمومية

تعد معالجة وجمع المعطيات العلمية محوراً بالغ الأهمية للاقتصاد الأزرق، وحيث ترتكز جميع السياسات العمومية، القطاعية منها والشاملة (أليوتيس، والتدبير المندمج للمناطق الساحلية (GIZC)، والمخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل (PNL)). وفي هذا الصدد، كثف المغرب جهوده من أجل إنتاج المعطيات والمعارف المناسبة.

ونذكر هنا على سبيل المثال مبادرة الحزام الأزرق، التي يعد رصد وضعية السواحل أحد محاورها الرئيسية. وتسعى هذه المبادرة إلى تعزيز القدرات التكنولوجية والبشرية في مجال رصد وضعية المجال البحري، في المقام الأول من خلال اقتناء وتركيب معدات للرصد المستمر ونقل المعارف وتبادلها. كما تركز المبادرة أيضاً على رصد وتدبير المخاطر من أجل فهم الظواهر المتعلقة بالتلوث البحري والحد من المخاطر الصحية.

ويعتبر المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري فاعلاً رائداً في هذا المجال، حيث يعمل على تعزيز فهم الوسط البحري من خلال دراسة الأنظمة الإيكولوجية البحرية والساحلية، وكذا مراقبة جودة البيئة البحرية وسلامتها. وفي إطار رؤية أكثر شمولية، يعمل المرصد الوطني للبيئة في المغرب (ONEM) على توفير

المعلومات المتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة، من خلال وضع قاعدة معلومات متاحة أمام الجميع وتشجيع تبادل المعلومات بين مختلف الفاعلين المعنيين.

وعلى المستوى الإقليمي، تعكس مشاركة المغرب في مبادرة «بلوميد» (BlueMed) التي يمولها الاتحاد الأوروبي التزامه برصد ومراقبة المجال البحري. وتسعى هذه المبادرة إلى تشجيع علم المحيطات التطبيقي وجعله في خدمة النمو الأزرق، من خلال وضع نظام لرصد البحر الأبيض المتوسط. ويتم تحليل المعلومات التي يتم جمعها في المراحل الأولى (عبر البالونات، والخدمات البحرية، وغير ذلك) بدقة عالية من قبل مركز المعطيات « MonGOOS» ومن ثم يتم تحويلها إلى خدمات ملائمة لكل حالة وتستجيب لحاجيات مختلف المستخدمين. وتغطي هذه المعلومات خدمات متنوعة ومتعددة من قبيل خدمات الموانئ، وجودة البيئة البحرية، والعواصف البحرية، والمؤشرات المناخية، وتعني جميع مستخدمي البحر (الصيادون وخفر السواحل ومستعملو اليخوت والسياح والفاعلون الصناعيون وشركات الاستشارات البيئية ...). وفضلا عن ذلك، سيتم عمَّا قريب إطلاق مشروع أوديسيا (ODYSSEA)، وهو نظام يتكون من تسعة مراصد حول البحر الأبيض المتوسط، وذلك بهدف سد الثغرات القائمة على مستوى القدرات التشغيلية وإتاحة تتبع ومراقبة الوضعية البيئية للبحر الأبيض المتوسط.

ومع ذلك، وعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي تبذل من أجل إنتاج المعطيات والمعارف، فإن جمع المعطيات ومعالجتها لا يزال نشاطاً ضعيفا ومعزولا في المغرب. وبغية بلورة سياسة شمولية قائمة على المعرفة العلمية، يتعين وضع منصة لقاعدة معطيات أو معلومات متطورة وسهلة الولوج. ومن ناحية أخرى، تبقى أنظمة مراقبة المحيطات محدودة، كما أن مستوى التكامل بين تتبع الوضع البيئي ورصد الأنشطة يبقى ضعيفاً.

3.2.3 التعليم والتكوين من أجل موارد بشرية مؤهلة في القطاع البحري

يتوفر المغرب على العديد من المعاهد الجامعية ومؤسسات الأبحاث المتخصصة في المجال البحري. ويعد المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري مؤسسة رائدة في هذا المجال، إلى جانب جامعات مغربية بارزة في المجالين الساحلي والبحري، ككلية العلوم عين الشق في الدار البيضاء وجامعة محمد الخامس بالرباط. كما انطلقت مسالك جديدة للبحث والتكوين في هذا المجال، غير أنها تبقى غير كافية، ولا يتم التعريف بها بالقدر الكافي.

ويعتبر تطوير برامج التكوين أمرا أساسيا من أجل بناء اقتصاد أزرق قادر على الصمود. وفي هذا الصدد، يقتضي تطوير قطاعات جديدة وإعادة هيكلة القطاعات القائمة توفر يد عاملة تستجيب لحاجيات مختلف القطاعات. وفي هذا الإطار، يستفيد كلٌّ من قطاعي الملاحة التجارية والصيد البحري من خدمات مؤسسات تعليمية متخصصة توفر الموارد البشرية المؤهلة.

ويهدف التكوين المهني في مجال الصيد البحري إلى تزويد القطاع الوطني بيد عاملة تمتلك المهارات والكفايات اللازمة في مجال تدبير عمليات الصيد، ولكن أيضا في مجال معالجة منتجات الصيد البحري وتثمينها. ويكتسي تثمين هذه المنتجات أهمية خاصة، بالنظر إلى أن السياق الدولي يشهد ظهور حاجيات جديدة في هذا القطاع. وفي هذا السياق، تم إحداث المعهد العالي للصيد البحري (ISPM) في نونبر 2006. ويعد هذا المعهد مؤسسة للتكوين العالي وتهدف إلى النهوض بالمعارف والبحوث ذات الصلة بقطاع الصيد البحري في مختلف جوانبها المتعلقة بالتكنولوجيا، والتدبير، وتقنيات استغلال منتجات البحر وتثمينها وتسويقها، وتربية الأحياء المائية. ويعتبر المعهد العالي للدراسات البحرية (ISEM)، مؤسسة تابعة للدولة تهدف إلى تكوين أطر عليا في مجال الملاحة التجارية. وقد مكن المعهد منذ إحداثه من تكوين 4000 إطار يعملون في استغلال أسطول السفن التجارية: من خبراء وربابنة ومشرفين على تدبير الشؤون البحرية ورؤساءً لقوارب القَطْر في أعالي البحار. ويوفر المعهد نوعين من التكوين: تكوين ربابنة أعالي البحار وتكوين ضباط ميكانيكيين. ويتوج التكوين في هذا المعهد بحصول الطلبة إما على دبلوم رُبَّان أو ملازم ميكانيكي.

وقد سُجِّل تطور ملموس على صعيد المعارف والمهارات في القطاع البحري، بيد أن الأمر يقتصر على قطاعات معينة (الصيد والأمن واللوجستيك). ولا يوجد حتى الآن عرض حقيقي في القطاع الخاص يروم تكوين يد عاملة مؤهلة للعمل في مهن البحر.

3.3 أمن الحدود ومراقبتها

تعد السلامة البحرية من الأهمية بمكان من أجل النهوض بالاقتصاد الأزرق. ومن هذا المنطلق، وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطارا قانونيا لتنظيم وتدبير المجال البحري. وبالإضافة إلى إقرار الحق السيادي لأغراض استغلال الموارد كالصيد البحري والنفط والغاز، تنظم هذه الاتفاقية أنشطة الملاحة، والحماية البحرية، والبحث العلمي، واستكشاف الموارد النفطية والغازية. كما تنص الاتفاقية على التحكيم في النزاعات البحرية الدولية العمومية، حيث التزم المجتمع الدولي بالعمل على تسوية النزاعات البحرية، كما هو الحال في بحر الصين الجنوبي.

وقد تنشأ عن تنوع الأنشطة البحرية نزاعات تتعلق بتدبير المجال البحري. كما أن هذا المجال قد يكون مسرحاً لأنشطة غير قانونية أو غير مشروعة، كالصيد غير القانوني، أو الاتجار بالأسلحة والمخدرات، أو الإرهاب. ولذلك، تتمركز وكالات وطنية لدعم تطبيق القوانين البحرية، كوحدات خفر السواحل والشرطة البحرية، على السواحل لضمان سلامة الممتلكات والأشخاص.

ويولي المغرب عناية خاصة لموضوع السلامة البحرية. ومن بين الإجراءات التي اتخذها المغرب في هذا الصدد إحداث مركز لرصد حركة الملاحة البحرية في مضيق جبل طارق لتأمين مراقبة الملاحة وسلامتها، إضافة إلى إنشاء مركز لتنسيق عمليات الإنقاذ البحري ببوزنيقة، يتولى تنسيق عمليات البحث والإنقاذ في المجال البحري الممتد على طول منطقة شمال غرب إفريقيا. وفضلاً عن ذلك، يتوفر المغرب على شبكة وطنية تضم 14 محطة ساحلية للتحديد الأتوماتيكي لهوية السفن (AIS) على طول الواجهتين البحريتين، مزودة بقاعدة معطيات لمراقبة نقل المواد الخطرة. ويولي المغرب أهمية خاصة لتقاسم خبرته في مجال السلامة البحرية، سيما في إطار التعاون بين بلدان الجنوب.

كما تركزت الجهود بشكل خاص على الصيد غير القانوني في المغرب. ويشكل الصيد غير القانوني وغير المصرح به وغير المنظم معضلة كبرى تتعرض لها الثروات السمكية. والصيد غير القانوني هو عملية الصيد باستخدام معدات غير مرخص بها، خلال فترات يحظر فيها الصيد أو في مناطق محمية، تستهدف اصطياد الأنواع المحظورة أو اصطياد كميات تفوق تلك المرخص بها. ويمثل الصيد غير القانوني ما يصل إلى 31 في المائة من حجم الأسماك المصطادة في العالم، بما في ذلك السواحل المغربية. وفي المغرب، يشكل الاتجار غير القانوني واستخدام المعدات المحظورة (كالصيد باستخدام «الديناميت») تهديدا لاستدامة الموارد ويساهم في تفاقم الصيد الجائر. وبغية التصدي لهذه الظاهرة، وضع مخطط أليوتيس عدداً من آليات التتبع والمراقبة. وفي هذا الصدد، تم إنشاء مديرية لمراقبة أنشطة الصيد البحري داخل القطاع الوزاري المكلف بالصيد البحري، تتمثل مهمتها في مراقبة مدى الامتثال للقوانين الخاصة بتدبير الموارد السمكية. كما تتولى مندوبيات الصيد البحري (18مندوبية) التابعة لقطاع الصيد البحري، المراقبة المنتظمة في الموانئ ونقاط التفريغ في المغرب. وبالإضافة إلى ذلك، تشرف البحرية الملكية والدرك الملكي على مراقبة أنشطة الصيد البحري. وفي إطار مخطط أليوتيس أيضاً، اعتمد قطاع الصيد البحري مقاربة جديدة تتمثل في وضع وتفعيل أجهزة رصد ومراقبة أنشطة الصيد، بما يتيح تتبع المسار وتحديد مسالك المنتجات السمكية خلال جميع المراحل، بدءاً من الصيد وصولاً إلى البيع إلى المستهلك النهائي. ويمكِّن هذا النظام الجهة المكلفة بالمراقبة من التأكد من أن ما يتم اصطياده لا يتأتى من صيد غير قانوني.

القسم الرابع: الضغوط التي تواجهها السواحل المغربية: ضرورة التصدي للتلوث البحري ومظاهر التدهور البيئي

وفقاً لليونسكو، فإن نسبة 20 في المائة من التلوث البحري ناجمة عن الأنشطة البحرية، بينما تتسبب الأنشطة البرية في أزيد من 80 في المائة من هذا التلوث، سواء عبر الأنهار أو من مجاري المياه السطحية وعمليات التصريف التي تتم انطلاقا من المناطق الساحلية. وتنجم المواد الملقاة في المجال البحري عن أنشطة مختلفة تدخل في دائرة الاقتصاد الأزرق، وهي الأنشطة الساحلية (الصيد، تربية الأحياء المائية، السياحة)، ومحطات معالجة المياه العادمة، والموانئ والأنشطة الصناعية الساحلية، كما أنها ناجمة أيضاً عن الأنشطة الفلاحية أو الصناعية أو المنزلية.

ويشكل التمركز المتنامي في المناطق الساحلية في المغرب ضغطاً بيئياً متزايداً على هذه المناطق. وتؤدي كثافة الأنشطة التي تعرفها المناطق الساحلية إلى تفاقم هشاشة ثرواتها الطبيعية، سيما في المناطق الأكثر استقطاباً. وفي هذا السياق، اعتمدت المملكة العديد من الآليات في مجال حماية البيئة البحرية، من أجل المحافظة على هذا المجال الحيوي.

1.4 تأثير التغيرات المناخية والأنشطة البشرية على البحار والمحيطات

وفقاً لمنظمة الأغذية والزراعة، فإن تغيُّر المناخ وتنامي الأنشطة البشرية يهددان البحار والمحيطات، جرَّاء ارتفاع درجة حرارة المياه وارتفاع منسوب مياه البحر، وذوبان الجليد، وتغير درجة الملوحة والحموضة في البحار والمحيطات، وانخفاض حجم التساقطات المطرية. وتشكل هذه الضغوط البيئية خطراً يهدد استدامة وإنتاجية مورد اقتصادي وبيئي أساسي، ألا وهو السمك. وفي هذا الصدد، ستواجه البلدان النامية التي تعتمد على الأسماك في الغذاء أو في صادراتها تحديا حقيقيا في التكيف مع هذه التغيرات.

وإذا كانت الأنشطة البشرية تساهم بشكل غير مباشر في تغير المناخ الذي يؤثر بدوره على البحار والمحيطات، فإن الأنشطة البرية تساهم أيضاً في تدهور الأوساط البحرية: ذلك أن 80 في المائة من التلوث البحري العالمي مصدره اليابسة. وفي المغرب، لا بد من الإشارة إلى أن الأنشطة الصناعية الثقيلة تتمركز في المناطق الساحلية، حيث تحتضن هذه الأخيرة أزيد من ثلثي وحدات الإنتاج الكيمياوي والميكانيكي وأكثر من نصف وحدات إنتاج قطاعيْ النسيج والصناعات الغذائية. كما يساهم نمو قطاع السياحة، الذي تتمركز 70 في المائة من أنشطته في منطقتيْ أكادير وطنجة، في تلوث المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط.

1.1.4 تحمُّض البحار والمحيطات

إن احتراق الوقود الأحفوري هو المسؤول الرئيسي عن تلوث الهواء، كما أنه مسؤول أيضاً عن تلوث البحار والمحيطات. وفي هذا الصدد، تمتص البحار اليوم رُبُع انبعاثات الكربون الصادرة عن الإنسان، مما يتسبب في تغير درجة حموضة المياه السطحية، ومن ثم تحمُّضها. وحسب التقرير الأخير الذي أصدره الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (GIEC)، فإذا ما استمرت هذه الأنشطة بهذه الوتيرة، فيُتوقع أن ترتفع نسبة تحمُّض البحار والمحيطات بأكثر من 150 في المائة مقارنة بنسبة التحمُّض المسجلة حالياً.

وينجم عن تحمُّض البحار والمحيطات انخفاض مستويات الكربون فيها، مما يهدد بقاء العديد من أنواع الحيوانات التي تكتسي أهمية بالغة بالنسبة للسلسلة الغذائية. وتعد كربونات الكالسيوم ضرورية للعديد من الأنواع مثل المرجان، والمحار، والمحار المنقفل أو الصدفيات لتشكيل أصدافها وهياكلها. وقد يهدد تراجع أعدادها بقاء العديد من الأنواع الحيوانية من أسماك وطيور بحرية.

وفي المغرب، شرع المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري في إجراء بحوث لقياس مدى تأثير ظاهرة الاحتباس الحراري على الواجهتين البحريتين للمحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط. وتُظهِر هذه البحوث أن من شأن تحمُّض البحار والمحيطات أن يكون له تأثير كبير على المحيط الأطلسي، الذي يستفيد من ظاهرة ارتفاع مياه القاع إلى السطح (upwelling)، وهي ظاهرة طبيعية مواتية لنمو الثروات السمكية الوطنية. وتتمثل هذه العملية في صعود مياه القاع الباردة والغنية بالعوالق النباتية بفضل الرياح البحرية القوية التي تدفع المياه السطحية. وهو ما يؤدي إلى زيادة كبيرة في عدد الأسماك. ومع ذلك، فإن المناطق التي تعرف هذه الظاهرة هي شديدة التأثر بتركيزات ثاني أكسيد الكربون وبتغير درجة حموضة المياه، الناجمة عن الأنشطة التي تشهدها السواحل الأطلسية للمغرب: حيث انخفضت درجة الحموضة بمعدل ناقص 0.0019 وحدة. ويمكن أن يتسبب أي خلل في ظاهرة صعود مياه القاع إلى السطح، في عواقب وخيمة على الموارد السمكية.

كما أظهرت البحوث المنجزة في مضيق جبل طارق أن ملوحة مياه البحر الأبيض المتوسط العميقة تزداد بواقع 0.01 وحدة/ في العقد الواحد. وقد يكون لهذه الظواهر تأثير كبير على الثروة الحيوانية والنباتية البحرية للمغرب. ففي البحر الأبيض المتوسط على سبيل المثال، تسببت ظاهرة التحمّض في ابيضاض المرجان، كما أنها تشكل تهديداً للشعاب المرجانية، التي تعد الموطن الطبيعي للنظام البيئي البحري.

2.1.4 استنزاف البحار والمحيطات من الأوكسجين

يتم إلقاء المياه العادمة والمواد الملوِّثة الناجمة عن الأنشطة البشرية (المعادن والمواد الناشئة من الأنشطة المنجمية والفلاحية) بشكل مباشر في البحار.

وينجم عن تصريف المغذيات الكيماوية في البحار انخفاض مباشر لنسبة الأوكسجين، وتحلل النباتات البحرية، وتدهور جودة المياه. وتبعاً لذلك، تتأثر الحياة البحرية، سواء الحيوانية أو النباتية، بشكل كبير بهذه الظاهرة. ومن النتائج المباشرة لهذه الأنشطة تكاثر ما يسمى بالمناطق الميتة، التي تنخفض فيها نسبة الأوكسجين إلى أدنى المستويات، مما يسبب اختناق الحيوانات والنباتات البحرية. وعلى الرغم من أن هذه الظاهرة هي ظاهرة طبيعية، فإن عدد المناطق الميتة يتزايد بوتيرة متسارعة بسبب التلوث الصناعي وتصريف المواد الفوسفاطية والنترات الصادرة عن الأسمدة في المياه. وعلى الصعيد العالمي، هناك 500 منطقة ميتة تغطي أكثر من 245.000 كيلومتر مربع في جميع أنحاء العالم.

وعلى مدى فترة طويلة، كانت معظم المياه العادمة في المدن الكبرى مثل الدار البيضاء أو الرباط – سلا تصرف في الساحل الأطلسي والأنهار، دون أن تخضع لأي معالجة مسبقة. وبغية المحافظة على جودة المياه وحمايتها من تنامي مظاهر التلوث، وضع المغرب في سنة 2014 ترسانة تشريعية وتنظيمية، من خلال اعتماد القانون رقم 10.95 المتعلق بالماء ونصوصه التطبيقية. ومن بين ما جاء به هذا القانون إرساء آلية للترخيص لعمليات الصب، تحدد الحدود القصوى للصب (VLR). وبموجب هذا القانون أيضا، لا يمكن القيام بأي صب من شأنه التأثير على مجاري الماء بدون ترخيص مسبق يحدد الحدود القصوى للصب. ويشمل هذا الأمر صبَّ المياه المنزلية المستعملة والمواد الناجمة عن الأنشطة الصناعية (الورق والسكر ومواد المعالجة السطحية والأسمنت وتكرير البترول وقطاع النسيج، وغير ذلك).

واليوم، تم وضع أول أنظمة لمكافحة التلوث، من خلال إقامة نظامين لمكافحة التلوث في ساحل الدار البيضاء الشرقية والدار البيضاء الغربية. وتهدف هاتان المحطتان إلى جعل ساحل مدينة الدار البيضاء نظيفاً، ومعالجة المياه العادمة. ومن شأن تعميم هذه المحطات على جميع مدن المملكة أن يشكل خطوة على درب محاربة تصريف المواد الكيماوية الملوِّثة في المياه.

3.1.4 ارتفاع درجة حرارة البحار والمحيطات

يعتبر التخلص من المواد الصناعية السامة الصادرة عن النفايات الصناعية أو الفلاحية شكلاً آخر من أشكال التصريف المباشر للنفايات في البحار والمحيطات. ويؤثر تصريف السوائل السامة في المحيطات تأثيرا مباشرا على الحياة البحرية، حيث ينجم عنه ارتفاع درجة حرارة البحار والمحيطات؛ على اعتبار أن درجة حرارة هذه السوائل أعلى من درجة حرارة مياه البحار والمحيطات. لذا، فإن مصير الأسماك التي لا تستطيع العيش في درجات حرارة مرتفعة هو النفوق أو الانتقال إلى مناطق أخرى.

وتؤكد البحوث التي أنجزها المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري أن المحيط الأطلسي يشهد ظاهرة ارتفاع درجة حرارة السطح. وتبلغ القيمة المتوسطة لهذا الارتفاع 0.28 درجة مئوية في العقد الواحد. وفي ما يتعلق بالبحر الأبيض المتوسط، تجمع الدراسات العلمية المنجزة على أن درجة حرارة المياه العميقة في البحر الأبيض المتوسط ما فتئت ترتفع. ومن المتوقع أن ترتفع درجة حرارة مياه حوض المتوسط بمعدل 0.74 درجة مئوية بين العقدين 2030 و2040. وقد يصل هذا المعدل إلى 1.5 درجة مئوية في المناطق الأكثر تأثراً بهذه الظاهرة. ومن شأن هذا الارتفاع المؤثر على الأوساط البحرية أن يحدث تغييرات كبرى في الأنظمة الإيكولوجية. وعلاوة على ذلك، يمكن أن تكون لارتفاع درجة حرارة المياه انعكاسات وخيمة على نطاقات توزيع الأسماك والعوالق البحرية، التي تنتقل نحو المناطق الشمالية بفعل ارتفاع درجات الحرارة. كما أن هذه الظاهرة قد تتهدد أيضاً السلاحف البحرية.

4.1.4 التهديد الكبير الذي يشكله البلاستيك على النظام الإيكولوجي البحري

حقق البلاستيك، منذ تسويقه في سنة 1950، نجاحاً باهراً. وقد سجل إنتاجه العالمي نمواً كبيراً بزيادة بلغت 620 في المائة منذ سبعينيات القرن الماضي. وتشكل المواد البلاستيكية 90 في المائة من النفايات المتراكمة على سطح البحار والمحيطات، 60 في المائة منها عبارة عن أكياس بلاستيكية. وتعزى معظم مظاهر التلوث إلى النفايات المنزلية التي لا تتم إعادة تدويرها أو جمعها بشكل جيد أو التي يتم طرحها على قارعة الطريق. وبعد ذلك، يتم حمل هذه النفايات بفعل الرياح ليتم نقلها عبر مجاري الماء والأنهار والوديان لينتهي بها المطاف في البحار والمحيطات. ويعد الإهمال السبب الرئيسي لتلوث البحار والمحيطات، إضافة إلى الكوارث الطبيعية مثل التسونامي أو الفيضانات. وفي هذا الصدد، أكدت التقديرات أن سوء تدبير النفايات المنزلية أو النفايات البلدية كان مسؤولاً في عام 2010 عن وصول ما بين 5 و13 مليون طن من النفايات البلاستيكية إلى البحار والمحيطات. ويمكن أن يتضاعف هذا الرقم 10 مرات في سنة 2025، حيث سيبلغ حجم النفايات البلاستيكية التي قد يتم التخلص منها في البحار والمحيطات 130 مليون طن. ويعزى هذا الارتفاع بالأساس إلى استهلاك البلاستيك في البلدان الصاعدة التي لم تطور بعد أنظمة فعالة لتجميع النفايات أو إعادة تدويرها.

وبفعل التيارات البحرية، تُشَكل المواد البلاستيكية دوَّامات محيطية، وهي حركات دائرية عملاقة للمياه مدفوعة بعدة تيارات بحرية. وقد كان الملاح الأمريكي تشارلز مور (Charles Moore) أول من وقف على تراكم البلاستيك في البحر، وذلك في تسعينيات القرن الماضي. وتحت تأثير التيارات الدائرية التي تحرك أحواض المحيطات الخمسة الكبرى، تتراكم هذه المواد البلاستيكية في شكل دوامات مائية شبه مدارية. وهناك خَمْس مناطق لتراكم البلاستيك في المحيطات عبر العالم، وهي: شمال المحيط الهادئ، وجنوبه، وشمال المحيط الأطلسي، وجنوبه، والمحيط الهندي، لتشكل ما يشبه قارة سابعة حقيقية. وتحتجز هذه الدوامات المائية كميات هائلة من المواد البلاستيكية التي تتحلل ويتقلص حجمها إلى أن يغدو في حجم العوالق الحيوانية لتمتصها الأسماك. وتشكل هذه الجسيمات البلاستيكية الدقيقة تجمعات سطحية داخل الدوامات المائية المدارية تتراوح بين 200.000 و600.000 قطعة في الكيلومتر المربع الواحد، مما يجعل حجم هذا التلوث البلاستيكي يصل إلى ما يقدر ب 5000 مليار جسيمة عائمة في المحيطات. ولعل النتيجة الأولى لهذه

الظاهرة هي نفوق عدد كبير من الكائنات البحرية التي تعلق بهذه الدوامات المائية. أما النتيجة المباشرة الثانية فهي ابتلاع هذه الكائنات البحرية للبلاستيك. ويقع 134 نوعاً حيوانيا، بعضها مصنف في دائرة خطر الانقراض، ضحية ابتلاع البلاستيك، كما أن 90 في المائة من الطيور البحرية تحمل شظايا من البلاستيك في أحشائها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن صنفاً جديداً من البكتيريا، يختلف عن البكتيريا الطبيعية التي يحتمل أن تتسبب في بعض الأمراض، ينمو داخل هذه الدوامات المائية ويمكن أن يؤدي إلى تغيير النظام الإيكولوجي البحري رأساً على عقب. وتتسبب هذه الدوامات المائية في نفوق مليون طائر بحري وأزيد من 100.000 حيوان بحري سنوياً. وقد أظهرت الدراسات أن إجمالي الأضرار الاقتصادية الناجمة عن البلاستيك التي يتعرض لها النظام الإيكولوجي البحري العالمي يبلغ ما لا يقل عن 13 مليار دولار سنوياً.

وقد اتخذت العديد من التدابير الهادفة إلى التفادي المسبق للتلوث، من خلال اعتماد آليات أفضل لفرز النفاياتَ وإعادة استعمالها. كما تشمل هذه التدابير التقليص من استهلاك البلاستيك وتعزيز عملية إعادة تدويره. ومن بين الجوانب التي تثير استنكار المنظمات غير الحكومية الاستخدام المفرط والمتزايد للجسيمات والميكروبيدات البلاستيكية التي توجد في مستحضرات التجميل وغيرها من منتجات العناية بالجسم. وقد وُجدت هذه الميكروبيدات ضمن مكونات الركام البلاستيكي الموجود في الدوامات المائية. ويمكن أن يحتوي أنبوب أو قنينة واحدة من هذه المستحضرات والمنتجات على ما يصل إلى 300.000 ميكروبيد، في حين أن ثمة بدائل غير مكلفة وقابلة للتحلل بيولوجياً. وقد شرعت بالفعل العديد من الولايات الأمريكية في سن قوانين تحظر هذه الميكروبيدات، مِمَّا حدا بمجموعات كبرى إلى التوقف عن تطوير هذه المنتجات.

ويعتبر البحر الأبيض المتوسط البحر الأكثر عرضة للتلوث البلاستيكي، كما يعد البحر الأكثر تلوثًا في العالم جرَّاء ما يتعرض له من ضغط كبير للأنشطة البشرية. وإذا كان هذا البحر يمثل 1 في المائة من مياه العالم، فإنه يحتوي على 7 في المائة من الجسيمات البلاستيكية الدقيقة في العالم. ويضم حوض البحر الأبيض المتوسط (المنطقة الساحلية) 150 مليون نسمة، ينتجون ما بين 208 و760 كيلوغراماً من النفايات الصلبة سنويا للفرد الواحد، وهي من بين أكبر كميات النفايات الصلبة الحضرية في العالم. كما يساهم السياح الوافدون خلال فصل الصيف على البحر الأبيض المتوسط في زيادة حجم النفايات البحرية بنسبة 40 في المائة.

وقد اعتمد المغرب القانون رقم 77.15، القاضي بمنع صنع الأكياس من مادة البلاستيك واستيرادها وتصديرها وتسويقها واستعمالها. وقد مكن هذا القانون من تقليص استعمال هذه المادة، بل والقضاء عليها نسبيا في بعض القطاعات. ومع ذلك، أظهر البحث الميداني الذي أجرته جمعية «زيرو زبل» أن غالبية السكان لا يزالون يستعملون الأكياس البلاستيكية، على الرغم من أن أكثر من 59 في المائة من العينة التي شملها البحث يدركون أن الأكياس البلاستيكية لها تأثير سلبي على البيئة والصحة. (مؤسسة هاينريش بول (Henrich böll)).

وأخيراً، فإن التلوث البلاستيكي للبحار والمحيطات يعزى بشكل رئيسي إلى النفايات الناجمة عن الأنشطة البرية، سواء على مستوى السواحل أو على صعيد مجموع التراب الوطني. من هذا المنطلق، ومن أجل الحد من المخاطر الاقتصادية والصحية والبيئية لهذا التلوث، يجب أن يقترن الإطار التنظيمي بتعبئة على جميع المستويات بغية القضاء على استخدام المواد البلاستيكية.

وتجدر الإشارة إلى أنه تم إطلاق العديد من المبادرات خلال السنوات الأخيرة من أجل تحسيس الساكنة بموضوع تلوث السواحل، لاسيما برنامج «شواطئ نظيفة». ويهدف هذا البرنامج، الذي تم إطلاقه في سنة 1999 من قبل مؤسسة محمد السادس لحماية البيئة، إلى (أ) العمل بشكل تدريجي على منح العلامة الدولية «اللواء الأزرَق» الذي تشكل معاييره مرجعاً لتأهيل الشواطئ، (ب) خلق شراكات بين المؤسسة والمقاولات

المواطنة والجماعات الترابية، (ج) المساهمة في تأهيل المناطق الشاطئية في إطار رؤية 2020، (د) وضع تخطيط استراتيجي يتقاسمه جميع الشركاء من أجل الوصول في نهاية المطاف إلى تدبير مستدام للساحل، (هـ) تجهيز الشواطئ وصيانتها وتنظيفها وتوفير الأمن والمرافق الصحية وخدمات التنشيط داخلها، وأخيراً، (و) مد المصطافين بالمعلومات اللازمة عن مفهوم التنمية المستدامة وتوعيتهم بأهميته وتربيتهم على مبادئه.

وبرسم سنة 2018، مُنح اللواء الأزرق لـ 21 شاطئا، كما استفاد 71 شاطئاً من دعم قدمته 25 مقاولة عمومية وخاصة. ودعماً لهذا التوجه، فإن برنامج «اللواء الأزرق» يمكن أن يتعزز بأنشطة مستدامة تمتد على طول السنة.

5.1.4 التلوث السمعي

إن المحيط ليس عالماً صامتاً، فصوت الأمواج ينتقل بوتيرة أسرع ولمسافة أبعد داخل أعماق المحيطات مقارنة بانتقاله في الهواء. وتعتمد العديد من الأنواع البحرية مثل الحيتان والدلافين، بالإضافة إلى الأسماك وغيرها من الأنواع البحرية، على التواصل بواسطة الأصوات لالتماس الغذاء أو التكاثر أو التنقل.

ويؤدي حاجز التلوث السمعي الناجم عن الأنشطة البشرية إلى الإضرار بالنظام الصوتي القائم تحت الماء، مما يتهدد بل ويقضي على العديد من الكائنات البحرية. وقد أدت الحركة المستمرة للناقلات الصهريجية وناقلات الحاويات واستخدام تقنية الأصداء أو «السونار» العالية الكثافة، وكذا أنشطة سفن استكشاف البترول والغاز في عرض البحر، إلى نزوح العديد من أنواع الأسماك والثدييات المائية عن موائلها.

6.1.4 التلوث الناجم عن تسرب النفط

فضلا عن التلوث السمعي، قد تتسبب الأنشطة المتعلقة بالبترول والغاز في وقوع تسربات، قد تنجم عنها أضرار بالبيئة لا يمكن معالجتها. فعلى سبيل المثال، أدت كارثة انفجار منصة ديب ووتر هوريزون (BP Deep Water Horizon) قبالة خليج المكسيك إلى تسرب ملايين البراميل من البترول، مما أدى إلى تدمير الأنظمة الإيكولوجية البحرية.

وبغية التصدي للتلوث البحري الطارئ، وضع المغرب المخطط الوطني للطوارئ، الذي تمت المصادقة عليه بموجب مرسوم صادر في سنة 1996 وتم تتميمه بمقتضى مرسوم صادر عن الوزير الأول في سنة 2003. ويعد هذا المخطط آلية للتدخل لمكافحة أي تسرب كبير للمحروقات أو المواد الكيماوية جراء الحوادث البحرية. ويسمح هذا المخطط بالتنظيم السريع والفعال والمنسق لعمليات مكافحة التلوث والاستخدام المعقلن لآليات وتجهيزات ومعدات التدخل.

وفي هذا الصدد، سجل المغرب جنوح سفينتين على مستوى الجرف الأصفر في سنة 2010، لكن تم سحبهما بسرعة دون أن يخلفا أي أثر بيئي ملموس بفضل تدخل السلطات المعنية في الوقت المناسب. ومؤخرا، نظمت كتابة الدولة المكلفة بالتنمية المستدامة تمرينَ محاكاة لمحاربة التلوث البحري الطارئ، وذلك بالتعاون مع مختلف القطاعات المدنية والعسكرية وشبه العسكرية المعنية.

7.1.4 التلوث الناجم عن تصريف المياه العادمة

ظلت معظم السواحل المغربية عرضة للتلوث الناجم بشكل أساسي عن تصريف المياه العادمة. واليوم، أضحت جميع المدن والتجمعات السكنية مدعوة على الخصوص إلى معالجة المياه العادمة قبل تصريفها في البحار والمحيطات.

2.4 المحافظة على التنوع البيولوجي البحري بالمغرب

يعتبر التنوع البيولوجي رهاناً رئيسياً بالنسبة لمجتمعاتنا. فعلى مدى القرون الثلاثة الماضية، أدى تسارع الأنشطة الصناعية والفلاحية إلى تراجع التنوع البيولوجي وانقراض العديد من الكائنات. والحال أن الإنسان هو جزء من هذا التنوع البيولوجي، ويتوقف بقاؤه على بقاء هذا التنوع: لذا، فإن حماية التنوع البيولوجي شرط ضروري لتحقيق التنمية البشرية المستدامة.

وتشكل البحار والمحيطات جزءاً مهماً من هذا التنوع البيولوجي، حيث تمثل 99 في المائة من حيز العيش على كوكبنا. ويشهد التنوع البيولوجي للبحار والمحيطات تراجعا حادا منذ أكثر من 50 سنة، وذلك مما لاشك فيه بسبب الصيد الجائر والتلوث وتمركز الأنشطة الصناعية في الموانئ والمناطق الساحلية. فعلى سبيل المثال، انخفض عدد بعض الأسماك الكبيرة مثل المارلن (marlin) وسمك أبو سيف (espadon) وسمك القرش (requin) وسمك القد (morue) بنسبة 90 في المائة.

ويكتسي التنوع البيولوجي الوطني في المغرب أهمية إيكولوجية خاصة ويضطلع بدور اجتماعي واقتصادي هام. وفي هذا الصدد، تساهم الموارد البيولوجية في حصة مهمة من الثروة الوطنية في قطاعات مختلفة من الاقتصاد، سيما في مصايد الأسماك. وهناك وعي متزايد لدى الحكومة المغربية بأهمية الحفاظ على التنوع البيولوجي، من خلال تحديد المناطق المحمية، ووضع مخططات العمل الخاصة ببعض الأنواع، واستراتيجيات مكافحة الأنواع الدخيلة الغازية، وتعميم الممارسات المحافظة على التنوع البيولوجي، وتنفيذ أنشطة التوعية، وغير ذلك. غير أن تشتت القطاعات المعنية وتدهور البيئة والتلوث والاستغلال المفرط وتغير المناخ، كلها عوامل تسببت في تراجع التنوع البيولوجي بالمغرب. فعلى سبيل المثال، تواجه بعض الأنواع المهمة للغاية بالنسبة للصيد البحري بالمغرب، كسمك التونة أزرق الزعانف أو السردين المغربي، خطر الانقراض بسبب الصيد الجائر أو غير القانوني. كما أن بعض الأنواع المستوطنة الأخرى، مثل فقمة الراهب (phoque moine) أو أبو منجل الأصلع (ibis chauve) أو المرجان الأحمر (corail rouge) أو هامور البحر الأبيض المتوسط (mérou de la méditerranée) معرضة بشدة لخطر الانقراض.

لقد تجلت الأهمية التي يوليها المغرب لموضوع حماية التنوع البيولوجي في الالتزامات التي أخذتها المملكة على عاتقها على الصعيد الدولي. ففي سنة 1992، استضافت ريو دي جانيرو قمة الأرض، التي انبثق عنها مؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، وهي اتفاقية صادقت عليها 196 دولة، من بينها المغرب الذي صادق على هذا الصك الدولي في سنة 1995. كما اعتمد المؤتمر العاشر للدول الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، الذي عُقد في أكتوبر 2010، في ناغويا باليابان، خطة استراتيجية محيَّنة لحفظ التنوع البيولوجي واستخدامه المستدام وأهداف أيتشي للتنوع البيولوجي للفترة 2020-2011. وقد انخرط المغرب في هذه الدينامية، من خلال مراجعة استراتيجية وخطة العمل الوطنيتين لحفظ التنوع البيولوجي: وهي استراتيجية تأخذ بعين الاعتبار الخطة الاستراتيجية للتنوع البيولوجي 2020-2011 وأهداف أيتشي للتنوع البيولوجي، وتدمج الخصوصيات الوطنية والقطاعية ذات الصلة. وتستهدف هذه الاستراتيجية، في أفق سنة 2030، الحفاظ على التنوع البيولوجي وتأهيله وتثمينه واستخدامه على نحو معقلن، مع الحرص على ضمان استمرار الخدمات التي توفرها الأنظمة الإيكولوجية لفائدة الجميع، والعمل على المساهمة في دينامية التنمية المستدامة وفي تحقيق رفاهية المجتمع المغربي. وترتكز استراتيجية وخطة العمل الوطنيتان لحفظ التنوع البيولوجي على ستة محاور رئيسية، تضم 26 هدفاً إجرائيا، تم ربطها بمؤشرات للتتبع والتنفيذ أُدرِجت في خطة عمل هذه الاستراتيجية.

وعلاوة على ذلك، ينص مخطط أليوتيس على إحداث محميات بحرية وشعاب اصطناعية، من أجل تدبير أمثل للوسط البيئي ولمستعمليه. وتكتسي المحميات البحرية أهمية بيولوجية وإيكولوجية خاصة، لكونها تعمل على حماية الموائل البحرية وإعادة تأهيل المناطق المتضررة والحفاظ على التنوع البيولوجي وحماية

الموارد السمكية المستغلَّة. وفي هذا الإطار، تم تحديد ثلاث محميات بحرية وتمت المصادقة على إحداثها في شتنبر 2011، ويتعلق الأمر بمنطقة واد أمتار– تامرابط، ومنطقة الصويرية القديمة– مولاي بوزرقطون، ومنطقة أكلو– لكزيرة. وتخضع هذه المناطق لقواعد التدبير المنظِّمة للمحميات.

3.4 الحفاظ على الأنظمة البيئية البحرية وتعزيز الاستغلال المستدام للموارد

تتجلى الجهود التي تبذلها المملكة في مجال حماية التنوع البيولوجي على عدة مستويات. فقد تجسدت بدايةً في الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، ثم في العديد من الاستراتيجيات متعددة القطاعات ذات الصلة بالاقتصاد الأزرق، كالصيد البحري والسياحة والطاقة. وفي السنوات الأخيرة، ظهر توجه تدريجي نحو اعتماد رؤية أكثر شمولية وتكاملاً، من خلال وضع استراتيجيات تغطي مجالات ومناطق وقطاعات متعددة في الآن نفسه.

وتقترح مبادرة الحزام الأزرق، التي تم إطلاقها في سنة 2016 خلال مؤتمر كوب 22، مخطط عمل شمولي يستند إلى أفضل الممارسات الكفيلة بتحويل قطاع الصيد البحري إلى نشاط يتسم بالاستدامة ويخلق الثروة. ومن هذا المنطلق، فإن هذه المبادرة تحفز أنشطة الصيد المستدام والتدابير الرامية إلى تثمين القطاع، بدءاً من النظام الإيكولوجي وصولا إلى المستهلك. أما بالنسبة لتربية الأحياء المائية، فإن مبادرة الحزام الأزرق تعمل على تشجيع بناء هذا القطاع على أسس تحترم وتعزز الأنظمة البيئية، سيما عبر النهوض باستزراع الطحالب البحرية. كما تعمل هذه المبادرة على تعزيز القدرات الوطنية في مجال رصد المحيطات وإدماج نظم المعلومات لجعل البحار والمحيطات مجالاً خاضعاً للرصد ويحظى بالحماية.

كما تمت مواكبة هذه الاستراتيجيات القطاعية بمخططات عمل مندمجة على المستوى الوطني أو المحلي، وهي مخططات ترتكز على مقاربة متعددة القطاعات في إطار من التكامل: ويتعلق الأمر بمشروع التدبير المندمج للمناطق الساحلية (GIZC) والمخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل (PNL).

ويُجسِّد مشروع التدبير المندمج للمناطق الساحلية الجهود التي تبذلها المملكة من أجل الانتقال نحو تدبير مستدام للسواحل. وتدعو هذه المقاربة إلى اعتماد تدبير شمولي وغير قطاعي يرتكز على الاستغلال المستدام للموارد (انظر الفصل الخامس). وقد تم إطلاق هذه الاستراتيجية الوطنية في فبراير 2005، وتغطي عدة مناطق في شرق البحر الأبيض المتوسط، من خلال اتخاذ تدابير تهدف إلى حماية الموارد الساحلية والمحافظة عليها. ومن المحاور الرئيسية لهذه الاستراتيجية، نذكر تحسين مستوى المحافظة على المناطق الساحلية الحساسة وتدبيرها، من خلال إعادة تأهيل النظام البيئي المتدهور، وإنجاز دراسات وعمليات تشخيص بيئية، وتنفيذ حملات لتوعية العموم، والحفاظ على التربة والمياه، وتشجيع الأنشطة المدرة للدخل، وتعزيز السياحة الإيكولوجية.

وأخيراً، يعتبر المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل أول مبادرة يتم اتخاذها على المستوى الوطني في مجال التدبير المندمج والمستدام للمجال الساحلي للمغرب. وقد أعطيت الانطلاقة لإعداد هذا المخطط في سنة 2015، وهو لا يزال قيد الإعداد. ويضم هذا المخطط خمسة محاور للتدخل، منها محوران يهدفان إلى حماية البيئة، وهما إدماج بُعد حماية الساحل في السياسات القطاعية، خاصة في مجالات الصناعة والسياحة والإسكان وأشغال البنيات التحتية؛ والتنصيص على التدابير الواجب القيام بها بغية وقاية الساحل من خطر التلوث ومكافحته والتقليص منه.

الإطار رقم 8: برنامج الغابون الأزرق

تملك الغابون 800 كيلومتر من السواحل، إضافة إلى منطقة اقتصادية خالصة تغطي حوالي 210.000 كيلومتر مربع. كما تتوفر على جرف قاري تبلغ مساحته 40.600 كيلومتر مربع. وبالإضافة إلى ذلك، توجد بالغابون شبكة هيدروغرافية طولها 10.000 كيلومتر مربع تؤمِّن سقي الغابة الاستوائية والأراضي الفلاحية للبلاد. ويغطي مجال الاقتصاد الأزرق في الغابون 43 في المائة من مساحة البلاد، ويشمل المياه البحرية والمياه القارية ومجموعة واسعة من مصبات الأنهار والبحيرات الساحلية وغابات المانغروف. وتُعدُّ الأنظمة الإيكولوجية المائية في الغابون موئلاً لتنوع بيولوجي متميز، يحتضن بعض الأنواع المعرضة لخطر الانقراض في العالم، كالسلاحف جلدية الظهر، إذ يعتبر الغابون واحداً من المناطق القليلة التي يتكاثر فيها هذا الصنف من السلاحف. ويعد هذا التنوع البيولوجي الكبير رصيداً لا يقدر بثمن، ليس فقط بالنسبة إلى الغابون، بل للبشرية جمعاء.

إن الرغبة التي أبدتها الغابون في أن تكون في موقع الريادة في مجال الحفاظ على ثرواتها السمكية وتدبيرها على نحو مستدام تنسجم تمام الانسجام مع السياسة التي تنتهجها البلاد حاليا، سيما في ما يتعلق ببرنامج «الغابون الأزرق» أو بشكل أعم بالمخطط الاستراتيجي للغابون الصاعد (PSGE). وفي سنة 2014، أنشأت السلطات الغابونية «المجلس الوطني للبحر»، وهو هيئة مسؤولة عن وضع السياسة الوطنية البحرية، ويترأس رئيس الدولة لجنتها الاستراتيجية. وتتولى مصالح الوزير الأول الإشراف المباشر على تنفيذ برنامج «الغابون الأزرق»، كما أن مندوباً وزارياً يتولى تنسيق القضايا البحرية.

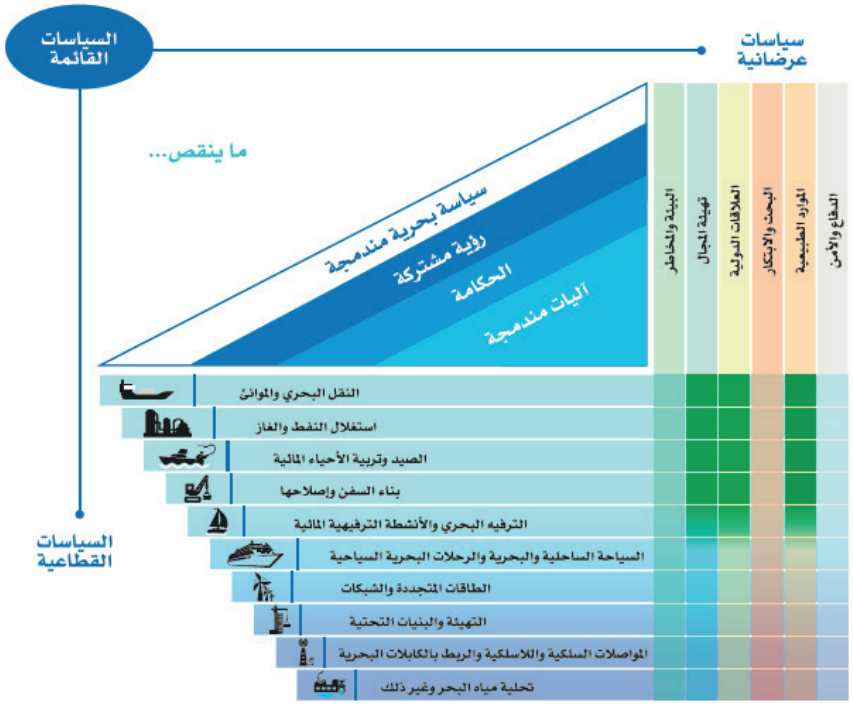
ولا تقتصر الالتزامات التي أخذتها الغابون على عاتقها على تنويع اقتصادها بغية ضمان رفاهية المواطنين، بل إنها تشمل الحفاظ على البيئة، ومكافحة التغيرات المناخية وتعزيز التنمية المستدامة، وذلك من خلال الحرص على تنفيذ مختلف المبادرات، الإفريقية والعالمية على حد سواء، كمبادرة « Triple A» (الفلاحة، التخفيف، التكيف) ومبادرة «Triple S » (الاستقرار، الأمن، الاستدامة).

وفي إطار برنامج «الغابون الأزرق»، أنشأت الدولة 20 منطقة بحرية محمية (حوالي 23 في المائة من المنطقة الاقتصادية الخالصة للغابون)، من خلال تهيئة المياه البحرية عبر تقسيم المجال البحري إلى مناطق للصيد ومناطق محمية. ويتمثل الهدف من هذا الإجراء في تحقيق صيد مستدام، وضمان الأمن الغذائي، والحد من النزاعات بين مختلف المتدخلين المعنيين والحفاظ على الموارد الطبيعية؛ وإعادة تأهيل المخزونات من الثروة السمكية التي تراجعت بشكل كبير؛ والرفع من حجم الإنتاج المستدام للموارد السمكية المتاحة؛ وحماية الأوساط البحرية المهمة. وفي المجموع، تتوفر الغابون على 9 منتزهات بحرية موجهة للحفاظ على الموارد السمكية، وحماية مناطق تكاثر الأسماك وتفريخها ومناطق نموها وغذائها. وإلى جانب هذه الشبكة من المنتزهات، هناك 11 محمية مائية تهدف إلى تدبير مصايد الأسماك وضمان الأمن الغذائي، وتشمل مناطق لتدبير عملية الصيد ومخططات للتهيئة من أجل ضمان الإنتاجية المستدامة للمصايد.

وبالإضافة إلى ذلك، أطلقت اللجنة الاستراتيجية التابعة للمجلس الوطني للبحر عملية إعادة التفاوض بشأن اتفاقات الصيد مع الاتحاد الأوروبي. وترتكز هذه المفاوضات الجديدة على التوجهات الجديدة للغابون من حيث التدبير المستدام للموارد السمكية، بما يكفل التوصل إلى «مذكرة تفاهم رابح–رابح». كما ينص برنامج «الغابون الأزرق» على العمل بشكل عاجل على إعادة هيكلة قطاع الصيد وتربية الأحياء المائية، من خلال تفريغ 100 في المائة من الكميات المصطادة من المياه الإقليمية للغابون في التراب الوطني وضمان التحويل المحلي لجزء كبير من الكميات المصطادة إلى منتجات استهلاكية تستخدم على نطاق واسع، في السوقين الوطنية والدولية. وأخيرا، يروم هذا البرنامج توفير حماية أفضل للوديان، وغابات المانغروف، والبنيات التحتية للموارد النفطية ومصبات الأنهار.

وفي إطار برنامج الغابون الأزرق تم إحداث الوكالة الغابونية للدراسات والرصد المجالي (AGEOS)، وذلك من أجل تحسين مراقبة الغابات والبحار والأنهار. وتتمثل مهام هذه الوكالة في المساهمة في جمع وتحليل وتوفير المعطيات المستمدة من الرصد المجالي للتراب الوطني، بغية ضمان الإدارة المستدامة للبيئة والموارد الطبيعية واستخدام الأراضي، وتهيئة التراب، وغير ذلك. وعلى الصعيد الإقليمي، وقعت الغابون على مذكرة تفاهم مع 11 دولة إفريقية في حوض الكونغو بشأن إنشاء صندوق لتمويل الاقتصاد الأزرق في هذه المنطقة. وتهدف هذه المبادرة إلى الحفاظ على غابات هذه المنطقة، وتعزيز السقي لزيادة الإنتاجية في الأراضي الصالحة للزراعة.

القسم الخامس: حكامة السياسات العمومية والتخطيط المجالي البحري



الشكل رقم 12: حكامة السياسات العمومية

المصدر: عرض كريستوف لوفيزاج (Christophe Le Visage)

شهدت الأنشطة البحرية في المغرب خلال العقود الأخيرة دينامية غالبا ما كانت تتم وفق الفرص المتاحة وبطريقة معزولة، دون أن تكون مؤطَّرة باستراتيجية شمولية. بيد أن الاقتصاد الأزرق يتطلب اتخاذ إجراءات على عدة مستويات. وفي جميع أنحاء العالم، يعتبر الاقتصاد الأزرق عملية تتضافر في إطارها جهود العديد من الفاعلين من قطاعات ومناطق جغرافية مختلفة.

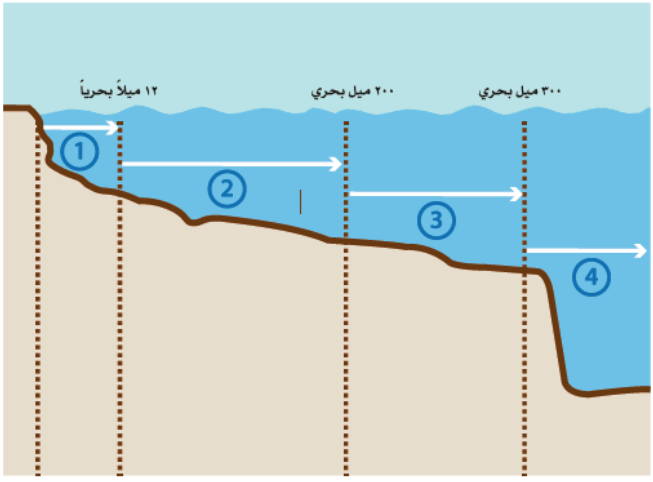
وبالنظر إلى أن الاقتصاد الأزرق يضم قطاعات متعددة تقتضي تدخل العديد من المؤسسات العمومية، فإن هذا القطاع مدعو إلى أن يرفع التحدي المتعلق بحكامة السياسات. وفي هذا الصدد، فإن الاندماج الأفقي بين القطاعات لا يقل أهمية عن الاندماج العمودي. فبداية، يشمل المجال البحري للمغرب مجالات ترابية متعددة، ومن ثم فهو يضم فاعلين على عدة مستويات (دولية وإقليمية ووطنية ومحلية). ثم، إن التنوع الكبير لقطاعاته يتطلب اعتماد سياسات قطاعية (النقل واستغلال الموارد البترولية والصيد البحري والسياحة وغيرها) تَهُمُّ فاعلين عموميين مختلفين (الوكالات، والقطاعات الوزارية، والجماعات الترابية) وكذا فاعلين من القطاع الخاص (المنظمات غير الحكومية، وتجمعات المهنيين، وما إلى ذلك).

وعلاوة على ذلك، هناك اليوم عدد كبير من الهيئات المختصة العاملة في المجال البحري، مما ينجم عنه مشكل بنيوي حقيقي، يتمثل في غياب تنسيق على المستويين العمودي والأفقي، سواء أكان هذا التنسيق رسميا أو غير رسمي.

ولم يخضع المجال الساحلي في المغرب حتى الآن لسياسة لتهيئة موارده والمحافظة عليها بطريقة متجانسة وشمولية. والجدير بالملاحظة أن السياسات العمومية في هذا المجال لا تزال مجزَّأة بسبب التنوع الكبير للتخصصات المعنية بالمجال البحري، وذلك على الرغم من وجود بعض المحاولات التي تسعى إلى تجاوز هذا الوضع. وقد ظلت معظم السياسات العمومية ذات الصلة بالمجال البحري في المغرب ذات صبغة قطاعية بالأساس، مما برزت معه الحاجة إلى بلورة استراتيجية عرضانية إزاء تعدد الاستراتيجيات ذات الصلة وتداخلها. وفي هذا السياق، جاءت أول محاولة لوضع استراتيجية شمولية تضبط المجال البحري، تمثلت في المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل.

1.5 تحديد المياه الإقليمية للمغرب

تحدد اتفاقية مونتيغو باي (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، التي وقَّع عليها المغرب، عدة مناطق بحرية انطلاقاً من اليابسة، وهي كالآتي: البحر الإقليمي (1)؛ والمنطقة الاقتصادية الخالصة (2)؛ والجرف القاري الممتد (3)؛ والمياه الدولية (4).



الشكل رقم 13: تحديد المياه الإقليمية للمغرب

يمتد البحر الإقليمي للمغرب على مسافة 12 ميلاً بحرياً (حوالي 19.3 كيلومتراً). وللمغرب الحق في ممارسة سيادته داخل هذه المنطقة، سيما ما يتعلق بتنظيم حركة الملاحة البحرية ومكافحة خرق القوانين ذات الصلة؛ كما تمتد سيادته إلى الحيز الجوي الواقع فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. أما وراء البحر الإقليمي فتَقَع المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهي منطقة يمكن أن يستغل فيها المغرب موارده (الصيد، استكشاف الموارد الطاقية وحتى المعدنية واستغلالها).

أما الجرف القاري، الذي يلي المنطقة الاقتصادية الخالصة، فيقع على مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ويمتد إلى مسافة قصوى تبلغ 350 ميلاً بحرياً من السواحل. وفي هذا الصدد، يمارس المغرب حقوقا سيادية على الجرف القاري لأغراض استكشاف واستغلال موارده

الطبيعية، وذلك دون اشتراط الإعلان عن ذلك بشكل صريح. ويباشر المغرب حاليا الإجراءات المتعلقة بتمديد حدود الجرف القاري، وهو أمر يكتسي أهمية استراتيجية، لكونه سيوسع نطاق ولاية الدولة. واعتباراً من تاريخ التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في سنة 2007، كان أمام المغرب أجل 10 سنوات، أي إلى غاية شهر يونيو2017، لتقديم طلب لتمديد حدود الجرف القاري. وقد تولت وزارة الشؤون الخارجية والتعاون تقديم هذا الطلب باسم المغرب داخل الآجال المحددة، كما وضعت ملفاً تقنياً أعده المكتب الوطني للهيدروكاربورات والمعادن لدعم هذا الطلب، بمساهمة من العديد من الخبراء. ويسعى المغرب، بناءً على هذا الطلب، إلى إضافة مساحة تقدر بـ 182500 كيلومتر مربع في المنطقة الجنوبية، و27000 كيلومتر مربع في المنطقة الشمالية.

وتوجد في ما وراء الجرف القاري، المياه الدولية، التي تشكل 50 في المائة من مساحة الأرض. وتُعتبر هذه المنطقة ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية: ويجوز للدول أن تجري في المنطقة أنشطة البحث العلمي والاستكشاف والإحصاء، دون أن يكون لها الحق في القيام بأنشطة الاستغلال. وينبغي أن تتم هذه الأنشطة تحت إشراف مؤسسة دولية، إلا أنه لم يتم إنشاؤها بعد.

2.5 إشراك جميع الأطراف الفاعلة

1.2.5 تعدد الفاعلين

انبثقت عن الأنشطة البحرية عدة استراتيجيات قطاعية وطنية ترمي إلى تنظيمها (انظر القسم الثاني). واعتباراً للتنوع الكبير لهذه الأنشطة، فإن استراتيجيات الاقتصاد الأزرق تهم عدة قطاعات وزارية.

فعلى سبيل المثال، وبالنسبة لأنشطة الصيد وتربية الأحياء المائية، يتدخل فاعلون متعددون في هذا القطاع: فهناك وزارة الفلاحة والصيد البحري (التي تشرف على مخطط أليوتيس)، وهناك الوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية (ANDA) (التي تشرف على استراتيجية تنمية تربية الأحياء المائية)، ثم هناك المعهد الوطني للبحث في الصيد البحري (INRH) (الذي يعد الدعامة العلمية للقطاع). وفي ما يتعلق بالموانئ، نجد عدة فاعلين كوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، والوكالة المغربية لتنمية الأنشطة اللوجيستيكية (AMDL)، والوكالة الوطنية للموانئ (ANP)، وغيرها.

2.2.5 الدور المحوري الذي يضطلع به الفاعلون الخواص في القطاعات البحرية

بالإضافة إلى الفاعلين الحكوميين والوكالات العمومية، يضطلع الفاعلون الخواص بدور محوري في القطاعات البحرية. وسواء تعلق الأمر بفاعلين اقتصاديين أو تجمعات مهنية أو منظمات غير حكومية، فإن الفاعلين الخواص حاضرون بقوة في مجال الاقتصاد الأزرق ويساهمون في تنفيذ السياسات العمومية القطاعية.

وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى الدور بالغ الأهمية الذي تقوم به التجمعات (clusters) في قطاعات الصيد، وتربية الأحياء المائية، والموارد النفطية والغازية البحرية. وعلى سبيل المثال، أنشأت مبادرة النمو الأزرق الأوروبية تجمعات صناعية ترتكز على قطاعات مختلفة من قطاعات الاقتصاد الأزرق. ومن شأن المنظمات التي تقود تلك التجمعات أن تكون بمثابة حليف حقيقي للحكومات، وتساهم بالتالي في النهوض بالاقتصاد الأزرق. ومن الأمثلة على ذلك تجمع «بلو ماريتيم» (Blue Maritim Cluster) في النرويج، ومبادرة «CREA Hydro & Energy » في جمهورية التشيك، وتجمع التكنولوجيا البحرية (Maritime Technology Cluster) في إيطاليا، الذي يساهم بشكل كبير في نمو الاقتصاد الأزرق على الصعيد المحلي.

وفي المغرب، لا تزال التجمعات البحرية قليلة العدد، وتقتصر في معظمها على قطاع الصيد. وكمثال على ذلك، نذكر المركز المتخصص في تثمين وتكنولوجيا منتجات البحر بأكادير (CVTPM)، الذي ينجز بحوثاً في مجال تثمين منتجات البحر اعتماداً على التكنولوجيا الحيوية، ثم تجمع « Agadir Haliopole Cluster»، الذي

يعد أول تجمع في المغرب يعنى بأداء قطاع الصيد البحري. وسيستفيد المغرب بشكل كبير إن هو عمل على تطوير سياسات التجمعات، لكون هذه الأخيرة تحفز على تنفيذ استراتيجيات جهوية مبتكرة وتساهم في استقطاب المستثمرين.

3.2.5 ضرورة إرساء تنسيق عرضاني بين الفاعلين في مجال البحر

ينجم عن تعدد السياسات العمومية في المجال البحري كما ذُكر أعلاه، تدخل العديد من القطاعات الوزارية والعمومية وتداخل في اختصاصاتها. ويمكن أن يؤدي هذا التداخل إلى تنازع المصالح، كما قد يترتب عنه مشاكل متعلقة بالنجاعة، بفعل ازدواجية العمل أو وجود فراغ سياسي. وعلى المستوى الوطني، يُسَجَّل غياب التنسيق بين مختلف القطاعات الوزارية، فقبل وضع المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل، كانت مختلف السياسات العمومية القطاعية والمجالية التي تنظم الساحل، معزولة ومجزأة. ورغم ذلك، هناك مبادرات لتنسيق العمل حول الساحل، من خلال إنشاء لجان خاصة بالساحل. وكان الهدف من إحداث هذه اللجان توفير أرضية تجمع كل المسؤولين المعنيين من قريب أو بعيد بالساحل، من أجل التشاور بشأن المجال البحري، علماً أن هذه اللجان لا تملك سلطة تقريرية. وفي هذا الصدد، لا بد من الإشارة إلى أن لجان التنسيق هذه لم تجتمع منذ سنة 2011.

إن تنفيذ سياسة عمومية وطنية خاصة بالمناطق الساحلية، مثل المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل، يقتضي إنشاء هيئة مشتركة بين الوزارات يُعْهَد إليها بشكل خاص بالإشراف على هذا المجال، وتُشْرِك جميع الفاعلين المعنيين بالأنشطة البحرية.

3.5 التهيئة والتخطيط المجالي للمجال البحري

بالإضافة إلى هذه الاستراتيجيات الوطنية القطاعية، تم اعتماد سياسات عمومية لإعداد التراب والتخطيط المجالي، من أجل تنظيم المجال البحري. وتتبنى هذه السياسات رؤية متعددة القطاعات، كما أنها تعتبر البحر مجالاً ترابيا قائم الذات.

1.3.5 تصاميم إعداد التراب

من المؤكد أن هناك تصاميم وطنية وجهوية لإعداد التراب (التصميم الوطني لإعداد التراب (SNAT) والتصميم الجهوي لإعداد التراب (SRAT))، إلاَّ أنها تنظم مجموع المجالات الترابية ولا تتناول المجال البحري إلا بشكل هامشي. فعلى سبيل المثال، من بين الاقتراحات التي يتضمنها التصميم الوطني لإعداد التراب والبالغ عددها 51، ليس هناك سوى اقتراح واحد يتعلق بالساحل، والحال أن 4 أقطاب للتنمية من أصل 6، تقع في المناطق الساحلية. وقد تم اعتماد بعض المبادرات لإرساء تدبير معقلن للمجال البحري، من خلال مشروع التدبير المندمج للمناطق الساحلية والمخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل (انظر القسم 4).

2.3.5 التدبير المندمج للمناطق الساحلية

يعتبر التدبير المندمج للمناطق الساحلية آلية جديدة للحكامة المحلية تم إطلاقها على مستوى الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، وذلك بهدف معالجة ما يطبع السياسات القطاعية البحرية والإطار القانوني المنظم للمجال البحري من تشتت. ويعتبر التدبير المندمج للمناطق الساحلية عملية دينامية تهم التعاطي مع الموارد والمجال الساحلي، تخطيطاً وتدبيراً، وتهدف إلى التقريب بين مختلف السياسات القطاعية ذات الصلة بهذا المجال. وقد مكنت العديد من المبادرات المتعلقة بالمجال الساحلي وكذا البرامج ذات البعد الوطني التي تم إطلاقها، من معالجة بعض القضايا البيئية والاجتماعية والاقتصادية، وذلك بالتعاون مع ساكنة المناطق الساحلية والفاعلين المعنيين. وفي هذا الصدد، مكنت المشاريع المندرجة

في إطار التدبير المندمج للمناطق الساحلية على سبيل المثال من إعادة تأهيل واستصلاح بعض المناطق الساحلية الحساسة، وإنشاء شعاب مرجانية اصطناعية وشبه صناعية، وإنشاء مزارع لتربية الطحالب والصدفيات، وزراعة عدة هكتارات من الأشجار المثمرة، وتوزيع عدة خلايا للنحل. وقد كشفت حصيلة تنفيذ سياسة التدبير المندمج للمناطق الساحلية التي أنجزتها كتابة الدولة المكلفة بالتنمية المستدامة في دجنبر 2017 عن تحقيق آثار إيجابية «ملموسة وفعلية»، حيث مكنت المشاريع المندرجة في إطار هذه السياسة على سبيل المثال من الارتقاء بجودة عيش النساء، وتحسين دخل الصيادين والفلاحين المستفيدين بنسب تتراوح بين 20 و70 في المائة.

ودفع النجاح الذي حققته المبادرات المندمجة المتعلقة بالمجال البحري على الصعيد المحلي، الحكومة المغربية إلى وضع مخطط عمل ذي بعد وطني. ووفقاً للاقتراحات الواردة في التصميم الوطني لإعداد التراب، اعتمدت الحكومة المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل (PNL). وقد تم إطلاق هذا المخطط في سنة 2015 بموجب القانون رقم 81.12، ليكون بمثابة آلية حكامة حاسمة لتدبير المناطق الساحلية. ويهدف هذا المخطط إلى ضمان تدبير مندمج ومستدام للمناطق الساحلية المغربية اعتمادا على المعطيات العلمية والسوسيو اقتصادية والبيئية المتوفرة. ولهذه الغاية، يتضمن هذا المخطط خمسة توجهات استراتيجية. ففي البداية، يحدد المخطط التوجهات والأهداف العامة المراد بلوغها في مجال حماية الساحل واستصلاحه والمحافظة عليه. وفي مرحلة ثانية، يروم المخطط إدماج بُعد حماية الساحل في السياسات القطاعية. أما المحور الثالث فيتعلق بتحديد المؤشرات المناسبة الواجب مراعاتها قصد ضمان التناسق بين برامج الاستثمار وتحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق الانسجام بين مختلف مشاريع التنمية المزمع إنجازها في الساحل. بعد ذلك، ينص المخطط على التدابير الواجب القيام بها بغية وقاية الساحل من التلوث ومحاربة هذا التلوث والتقليص منه. وأخيرا، فإن المخطط يسعى إلى ضمان الانسجام والتكامل بين التصاميم الجهوية للساحل. وتتمثل الرؤية التي يحملها هذا المخطط في إرساء اقتصاد أزرق يكون مصدراً لخلق القيمة المضافة وإحداث فرص الشغل خاصة لفائدة ساكنة المناطق الساحلية، مع تأمين الوظيفة الاستراتيجية المتمثلة في التزويد بالطاقة والمواد الأولية وتوفير وسائل النقل والاتصالات. وينبغي أن تنبثق عن هذا المخطط الوطني المندمج، مخططات جهوية للساحل تضعها الإدارات الجهوية المعنية. ويتعين على المخططات الجهوية للساحل أن تعتمد مقاربة تدبير مندمج تراعي النظام البيئي الساحلي والتغيرات المناخية.

ومن هذا المنطلق، أطلق القطاع الحكومي المكلف بالتنمية المستدامة، في 20 أبريل 2017، دراسة لإعداد هذا المخطط الوطني للساحل. وقد تم عرض مشروع هذا المخطط على أنظار اللجنة الوطنية للتدبير المندمج للمناطق الساحلية، خلال ورشة عمل نُظمت في 10 يناير 2018. وتجري حاليا سلسلة من المشاورات مع أعضاء اللجنة من أجل إتمام النسخة النهائية من المخطط الوطني للساحل، قبل اعتماده بموجب مرسوم.

3.3.5 أهمية الدور الذي تضطلع به الجماعات الترابية في النهوض بالمجال البحري

تقع 9 جهات من أصل 12 جهة في المغرب في مناطق ساحلية وهي بالتالي معنية بالاقتصاد الأزرق. ومنذ خطاب العرش لـ 30 يوليوز 2012، أضحت الجهات مجالاً ترابيا متميزاً لإدماج السياسات القطاعية. وفي هذا الصدد، تضطلع الجهات بدور بالغ الأهمية في مجال الاقتصاد الأزرق لكونها تعد دعامةً أساسيةً للحكامة. وفي الواقع، تعتبر الجهات والجماعات الترابية ضرورية من أجل تفعيل الاقتصاد الأزرق وتنفيذ التوجهات الاستراتيجية المحددة في هذا النموذج التنموي الجديد. ويعد البعدان المتعلقان بالقرب وسرعة التفاعل اللذان يمنحهما المستوى الجهوي أمرين ضروريين لضمان التنزيل الترابي للسياسات الوطنية.

وتعمل مجالس الجهات والجماعات على إدماج الاستراتيجيات ذات الصلة بالساحل، من خلال تنفيذ الوثائق الاستراتيجية للتخطيط ولتنمية المجالات الترابية.

ولهذه الغاية، تم وضع آليتين للتخطيط رهن إشارة مجالس الجهات من أجل تنفيذ الاستراتيجيات الجهوية، وهما: التصميم الجهوي لإعداد التراب وبرنامج التنمية الجهوية. ويعتبر التصميم الجهوي لإعداد التراب الآلية المناسبة لإدماج المفاهيم الجديدة للتنمية المستدامة على الصعيد الجهوي، بالنظر إلى أنه يشمل مستوى أعلى مقارنة ببرنامج التنمية الجهوية. فقد وقع الاختيار على التصميم الجهوي لإعداد التراب على سبيل المثال من أجل تنفيذ الاستراتيجيات المتعلقة بالاقتصاد الأخضر. وتعد التصاميم الجهوية لإعداد التراب آليات للتخطيط تمتد على مدى 20 سنة وتضع رؤية استراتيجية لتنمية الجهات. وعلى غرار التصميم الوطني لإعداد التراب، تظل التصاميم الجهوية لإعداد التراب استراتيجيات للتنمية الاقتصادية ذات طابع عام. ومع ذلك، فإن المخطط الوطني للتدبير المندمج للساحل ينص على إحداث آليات تخطيط جهوية تلائم خصوصيات تدبير المناطق الساحلية، وهي «التصاميم الجهوية للساحل». وستمكن هذه التصاميم الجهات من تحديد التدابير المتعلقة بتهيئة الساحل وحمايته واستصلاحه والمحافظة عليه، اعتمادا على المعطيات العلمية والسوسيو اقتصادية والبيئية المتوفرة على الصعيد الجهوي.

وعلى مستوى أدنى، يضع برنامج عمل الجماعة (PAC) المشاريع والأنشطة ذات الأولوية في إطار تنفيذ الاستراتيجيات المتعلقة بالساحل المحددة على مستوى أعلى. وعلى سبيل المثال، أدمجت ستّ جماعات ضمن برنامج عملها المقاربة المتعلقة بالتدبير المندمج للمناطق الساحلية، مما مكن من تعزيز القدرات وتوعية الفاعلين المحليين.

4.3.5 أهمية الشراكات الدولية والإقليمية

الإطار رقم 9: التجربة النرويجية

جعلت النرويج من استدامة أنشطة الاستغلال البحرية هدفاً ذا أولوية ومبدأً رئيسياً لأي نشاط يتعلق بالبحر، وذلك على الصعيدين الوطني والعالمي.

وبالنسبة للنرويجيين، فإن نمو الاقتصاد الأزرق ينبغي أن يمر بمرحلتين اثنتين: من ناحية، تحسين الأداء البيئي للأنشطة القائمة – على سبيل المثال من خلال تطبيق التكنولوجيات الجديدة –، ومن ناحية أخرى، تطوير قطاعات اقتصادية جديدة ترتكز على البحار، وذات انعكاسات أقل على البيئة.

وفي هذا الصدد، فإن تدبير الموارد الطبيعية والوسط البحري وفق منظور طويل المدى يعد ضرورة أساسية لضمان خلق القيمة حالاً ومستقبلا.

ومن أجل إيجاد حلول للتحديات المستقبلية، تشدد النرويج على أهمية التعاون الوثيق على المستوى الدولي بغية الاستفادة الكاملة من الفرص التي تتيحها البحار والمحيطات.

وخلال جلسة الإنصات التي عقدها المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي مع سفيرة مملكة النرويج، أكدت هذه الأخيرة ما يلي: «لقد أكسبتنا تجربتنا الوطنية في مجال الإدارة المسؤولة للبحار خبرة ومعارف قيمة، يمكن المساهمة بها على الصعيد الدولي، من أجل المطالبة بإرساء نمط من التنمية يشجع النمو من خلال حماية الوسط البحري، وليس على حسابه. كما تتطلب حماية مصالحنا البحرية تعزيز التعاون مع الدول الأخرى لمعالجة القضايا المناخية والبيئية «.

ومن بين التدابير الرئيسية التي يمكن للنرويج أن تساهم من خلالها في تدبير المجال البحري على الصعيد الدولي، تبادل الخبرات والمعارف المكتسبة في إطار نظام مخططات التدبير المندمج الخاص بها. وتعتزم الحكومة النرويجية إطلاق حوارات بشأن القضايا البحرية مع البلدان المعنية بهدف تبادل الخبرات والمعارف، والتعاون من أجل الحفاظ على نظافة البحار والمحيطات وسلامتها، وضمان التدبير المستدام للموارد البحرية والنهوض بالاقتصاد الأزرق.

القسم السادس: مداخل من أجل الانتقال نحو اقتصاد أزرق بالمغرب

1.6 تبني رؤيةٍ وطموحٍ جديديْن في تدبير المجال البحري

يحمل الاقتصاد الأزرق المغربي رؤية جديدة للمجال البحري، لذا ينبغي تملُّك هذه الرؤية في إطار إرادة مشتركة. وتقتضي هذه الرؤية إرساء تكامل منسَّق بين مجموع الاستراتيجيات القطاعية، بما يكفل المساهمة في بناء تنمية مستدامة ومدمجة، في ظل انفتاح حقيقي على السياق الدولي. وينبغي أن تستهدف هذه الرؤية وضع السياسات العمومية علَى مسار الاقتصاد الأزرق، مع الأخذ في الاعتبار مواطن الضعف والهشاشة التي تعتريه وكذا الرهانات المناخية.

ويتيح الاقتصاد الأزرق فرصاً كبيرة لبلد مثل المغرب من شأنها أن تمكنه من التموقع كقطب بحري منفتح على العالم. ومن أجل الاستفادة المثلى من الإمكانات التي يزخر بها مجاله البحري، يتعين على المغرب اعتماد استراتيجية للاقتصاد الأزرق تستند إلى مقاربة منظوماتية، وتكفل توطيد القطاعات الإنتاجية التقليدية (الصيد، البنيات التحتية المينائية، السياحة، وغيرها) على نحو مستدام، وتسريع وتيرة النمو ارتكازاً على القطاعات الصاعدة (كتربية الأحياء المائية)، واستكشاف القطاعات الواعدة، كالتكنولوجيات الحيوية وتدبير الموارد الجينية المتعلقة بالتنوع البيولوجي البحري. وينبغي أن تُدمِج هذه الاستراتيجية مبادئ الاستدامة، من أجل تمكين المغرب من الانخراط في اقتصاد مستدام ومدمِج ومنصف ومزدهر ومندمج في دينامية المبادلات الدولية.

الإطار رقم 10: مبادئ المقاربة المرتكزة على المنظومة الإيكولوجية[5]

تتمثل خصوصية هذه المقاربة في كونها تُقِرُّ بأن الإنسان، في تنوعه الثقافي، هو جزء لا يتجزأ من العديد من الأنظمة الإيكولوجية.

وترتكز هذه المقاربة على الحاجة إلى المعلومات في مجال التدبير وعلى جهود البحث العلمي الرامية إلى فهم أداء مكونات النظام الإيكولوجي والروابط القائمة بينها على نحو أفضل. وتتيح للمسؤولين اتخاذ قراراتهم بناءً على أفضل المعطيات العلمية المتاحة، في سياق مقاربة احترازية. كما تقتضي هذه المقاربة اتخاذ التدابير المناسبة، حتى عندما لا تكون العلاقة السببية مثبتة علميا.

وينبغي تضمين جميع مكونات الساحل المغربي وترصيدها في إطار الاقتصاد الأزرق (الرأسمال الطبيعي والرأسمال البشري والرأسمال المنتَج)، وذلك من أجل دعم الأنشطة البحرية التي تشكل صلب دينامية النمو الأزرق. وبغية مواجهة التحديات التي تطرحها استدامة الاقتصاد الأزرق، يتعين إعادة النظر في النماذج الاقتصادية للأنشطة البحرية الحالية وملاءمتها. وبالموازاة مع ذلك، ينبغي أن تركز استراتيجية الاقتصاد الأزرق على تطوير أنشطة جديدة محدِثة لفرص الشغل وللثروة ومشجعة على التجانس وتضافر الجهود. ولبلوغ هذه الغاية، فإن الابتكار والبحث يضطلعان بدور بالغ الأهمية في إطار استراتيجية الاقتصاد الأزرق.

ومن أجل اغتنام الفرص الجديدة، سيكون من الضروري تغيير النموذج المعتمد، وإعادة تحديد الوسائل والأولويات والمجال ونمط الحكامة. ويتعين بعدَ بلورة استراتيجية جديدة، إرساء تخطيط مجالي وطني. ويجب أن يتم بناء هذا النموذج ارتكازاً على مقاربة منهجية ونمط حكامة ملائم يجمع كافة الفاعلين: مجالس الجهات والمجتمع المدني والباحثون والأكاديميون والقطاع الخاص وآليات التعاون الدولي وغير ذلك.

5 https://www.iucn.org/sites/dev/files/import/downloads/lapproche ___ ecosystemique ___ ___ ___ note ___ introductive.pdf

وتكتسي الشراكة الدولية أهمية كبرى من أجل مواجهة التحديات التي يطرحها الاقتصاد الأزرق والمتعلقة بالسلامة البحرية والهجرة والجريمة. ولا ينبغي الاستهانة بالجانب الأمني في تنفيذ هذه الاستراتيجية.

وأخيراً، ينبغي أن تكون الجهود الرامية إلى تحقيق الانتقال الإيكولوجي ذات بعد عرضاني في إطار استراتيجية الاقتصاد الأزرق. ويتعين في هذا الصدد تسليط الضوء على الترابط القائم بين المحافظة على النظام الإيكولوجي واستدامة الأنشطة البحرية في جميع مراحل تنفيذ هذه الاستراتيجية.

2.6 تحديد أهداف استراتيجية الاقتصاد الأزرق على المدى الطويل

تحدد استراتيجية الاقتصاد الأزرق، التي تغطي المجال البحري والمناطق الساحلية، أربعة أهداف كبرى على المدى الطويل تتسم بتكاملها وبتلازمها، وهي:

1. تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة والمتجانسة والمدمِجة.
   أ. تطوير إمكانات القطاعات الحالية؛
   ب. تشجيع القطاعات الصاعدة؛
   ج. الاستثمار في القطاعات المستقبلية الواعدة (التكنولوجيات الحيوية والموارد الجينية).
2. تسريع الانتقال الإيكولوجي للمجال البحري والمناطق الساحلية، وفقا لمفهوم الاستدامة، وأخذاً بعين الاعتبار التغيرات المناخية.
3. ضمان الترابط بين الماء والطاقة.
4. تكريس تموقع المغرب الجيواستراتيجي على المستوى الإفريقي والأوروبي والدولي.

إن طموح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي هو بناء رؤية مشتركة يتقاسمها الجميع وتروم بلوغ ثلاثة أهداف واضحة المعالم:

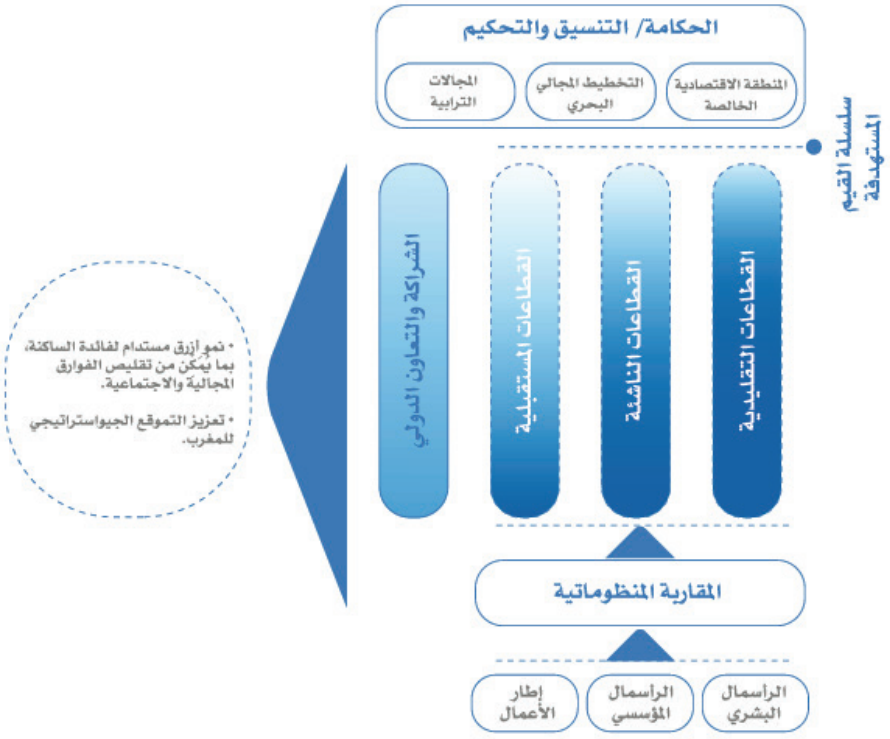
1. تحقيق التنمية؛
2. خلق الثروة وإحداث مناصب الشغل وتحقيق الإدماج؛
3. حماية البيئة وضمان الاستدامة.

3.6 وضع محاور استراتيجية للتنمية المستدامة للمجال البحري

ينبغي أن تمكن الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق من بلوغ الأهداف الطويلة المدى الواردة أعلاه، بشكل يتمحور حول أربعة محاور رئيسية، هي:

1. إيلاء الأولوية للمعرفة والتكوين والابتكار (الرأسمال البشري)؛
2. إرساء نمو أزرق قوي يرتكز على الأنشطة البحرية؛
3. إعطاء مكانة رئيسية للحفاظ على الأنظمة الإيكولوجية لتحقيق استفادة أمثل من المنافع الاقتصادية للنمو الأزرق؛
4. تعزيز الحكامة الترابية للمجال البحري، من أجل إرساء اقتصاد مستدام وقادر على الصمود.

وتنبثق عن هذه التوجهات الاستراتيجية الأربع تدابير ملموسة تعد بمثابة خارطة طريق تروم تحقيق نمو للاقتصاد الأزرق يتسم بالاستدامة والدينامية وبالقدرة على الإدماج والصمود.



الشكل رقم 14: المحاور الاستراتيجية للاقتصاد الأزرق

4.6 وضع خارطة طريق من أجل التخطيط المجالي للاقتصاد الأزرق

تستلزم أي استراتيجية وضع خارطة طريق مفصلة من أجل ضمان تنفيذها وفق أهداف مسطرة ومؤشرات للتقييم. وتتيح خارطة الطريق هذه تتبع تنفيذ مفهوم الاقتصاد الأزرق المغربي على المستوى الوطني.

كما ينبغي أن تستند خارطة الطريق الخاصة بالاقتصاد الأزرق إلى مقاربة تقوم على التنمية المستدامة للمجال البحري، والتي تجمع بين الجانب الاقتصادي والبيئي والمجتمعي، وذلك في إطار خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030، سيما الهدف رقم 14 المتعلق بحفظ المحيطات والبحار، مع الحرص على إدراج المساهمة المحددة وطنيا للمغرب المتعلقة باتفاق باريس بشأن تغير المناخ.

القسم السابع: توصيات- سبل الانتقال نحو الاقتصاد الأزرق

1.7 توصية ذات بعد استراتيجي

اعتماد استراتيجية وطنية للاقتصاد الأزرق تتسم بالاستدامة والقدرة على الإدماج وتستجيب للخصوصيات الجهوية وترتكز على القطاعات الاقتصادية التقليدية، كالصيد البحري، والسياحة والأنشطة المينائية، مع العمل على النهوض بقطاعات جديدة ذات إمكانات نمو عالية، من قبيل: تربية الأحياء المائية، والسياحة الإيكولوجية، والمنتجات الحيوية البحرية أو التكنولوجيا الحيوية البحرية، وبناء السفن وغيرها. وينبغي الحرص على أن يتم اعتماد المشاريع المتعلقة بتفعيل هذه الاستراتيجية بالتشاور مع المواطنين والفاعلين المعنيين، مع العمل على بلوغ الهدف الرئيسي المتمثل في تيسير الولوج إلى الخدمات والموارد البحرية لفائدة جميع فئات المجتمع.

2.7 توصيات ذات بعد قطاعي

إرساء نمو أزرق قوي يرتكز على القطاعات الاقتصادية التقليدية وإطلاق قطاعات جديدة:

- إعادة هيكلة القطاعات الحالية من أجل مواكبة انتقالها نحو اقتصاد أزرق:

تتطلب القطاعات الحالية ملاءمة نماذجها الاقتصادية من الناحية القانونية والمؤسسية والمالية وعلى مستوى التكوين، من أجل مواكبة متطلبات الاقتصاد الأزرق. كما يمكن لهذه القطاعات أن تشكل محركات حقيقية للنمو الأزرق، من خلال إعادة هيكلتها لتعزيز تنافسيتها الاقتصادية وضمان استدامتها.

- تشجيع الأنشطة الجديدة ودعم الأنشطة الصاعدة لجعلها دعامات نموٍّ حقيقية:
  - تنظيم نقاش وطني من أجل بلورة رؤية وآليات تتيح تطوير أنشطة جديدة؛
  - الإسراع بتنفيذ التدابير المؤسسية والتنظيمية والمتعلقة بالميزانية والتكوين وكذا تدابير المواكبة اللازمة لتشجيع تطوير قطاعات جديدة وخلق فرص شغل جديدة لفائدة الشباب، مع إيلاء أهمية خاصة للأفكار المبتكَرة وتشجيع إحداث المقاولات؛
  - العمل على تضافر هذه القطاعات والأنشطة الجديدة مع القطاعات التقليدية.

تحسين أداء النموذج الاقتصادي لمجاليْ الصيد والمنتجات البحرية:

- مواصلة تنفيذ مخطط أليوتيس وترصيد نتائجه، من خلال تحسين واستثمار جميع الإمكانات التنموية، سيما في قطاع التثمين والعمل على تعزيز أبعاده البيئية والاجتماعية؛
- إرساء مواكبة تكفُل الانتقال من نمط صيد تقليدي إلى نمط صيد عصري يتسم بالاستدامة ويستجيب للرهانات الحالية؛
- تحسين المهارات من خلال ملاءمة التكوين الذي يوفره المعهد العالي للصيد البحري مع المتطلبات الجديدة للاقتصاد الأزرق؛

- إدماج الساكنة المحلية وقرى الصيادين في الجهود الرامية إلى تطوير مجاليْ التثمين والتوزيع في إطار سلسلة القيم المتعلقة بقطاع الصيد، واستثمار نتائج الدراسات وعمليات التقييم الخاصة بالمشاريع والتجارب المنجزة؛
- الحرص على التطبيق الصارم لاتفاقيات الصيد البحري وتتبع تنفيذها، سيما في ما يتعلق بمدى دقة المعلومات الآنية، ومدى الامتثال للمتطلبات البيئية، وعلى مستوى تفريغ الكميات المصطادة في الموانئ المغربية.

تعزيز طموح المغرب في تنمية قطاع تربية الأحياء المائية المسؤولة بيئيا ووضع آليات لتسريع تنفيذ المشاريع في هذا المجال:

- تعزيز حضور القطاع لجذب الاستثمارات وتكريس الصبغة القانونية لمخططات تهيئة تربية الأحياء المائية وطابعها الإلزامي؛
- العمل على ضمان التقائية قطاع تربية الأحياء المائية مع القطاعات الأخرى، سيما اللوجيستيك والبنيات التحتية؛
- تطوير برامج التكوين في المجالين التقني والخدماتي والاستثمار في البحث العلمي والابتكار؛
- تخطيط المشاريع بشكل يأخذ بعين الاعتبار مفهوم تربية الأحياء المائية لإعادة إحياء المنظومات الإيكولوجية.

مواصلة الدعم الذي تقدمه الدولة من أجل تطوير البنيات التحتية (موانئ التفريغ، الأسطول) لجعلها أكثر نجاعةً وأكثر احتراماً للبيئة:

- إعادة التفكير في بنية تحتية للربط بين المغرب وإسبانيا؛
- إحداث خطوط نقل جديدة؛
- ملاءمة عرض التكوين مع حاجيات قطاعات اللوجيستيك؛
- تشجيع إنشاء مجموعات متخصصة في مجال بناء السفن وإصلاحها وتفكيكها.

تطوير أنظمة السياحة المسؤولة والمحلية بشكل قوي (الأنشطة الرياضية، وأنشطة الاستكشاف، والأنشطة الشاطئية، ...)، مع الحرص على إشراك الساكنة المحلية منذ المراحل الأولى:

- تعزيز إشعاع المغرب، من خلال إرساء آليات تواصل قوية حول العرض الذي تقدمه بلادنا في مجاليْ الترفيه البحري والرياضات المائية وتقوية حضور السفن المغربية؛
- توسيع نطاق العرض السياحي المتعلق بالبحر، بما يتيح تحقيق التنمية المحلية وإدماج قطاعات جديدة مثل الرحلات البحرية السياحية بصفة عامة والرحلات البحرية السياحية للمراكب الصغيرة على وجه الخصوص.

تحديد وتقييم الإمكانات التي تتيحها التكنولوجيات الحيوية البحرية وتحسين علاقة الترابط القائمة بين الماء والطاقة:

- إعطاء مكانة مركزية للبحث والابتكار، من أجل تحديد الإمكانات والشروط اللازم توفيرها لتطوير قطاع التكنولوجيات الحيوية البحرية.

- تطوير تخصصات جديدة واعدة، من قبيل:
  - معالجة الطحالب لاستخراج مادة الأغار (agar-agar)، التي تُستَخدم في مجال التغذية وصناعة مستحضرات التجميل، وكذا لاستثمار الإمكانات التي تتيحها بعض أصناف الطحالب في مجال إنتاج الطاقة؛
  - تحويل المخلَّفات السمكية، كقشور الأسماك لاستعمالها في المكمِّلات الغذائية ومستحضرات التجميل؛
  - استخدام السُّلالات البكتيرية في الصناعة الغذائية والمجال الطبي ومعالجة المياه العادمة.
- الحرص على التثمين الاقتصادي للموارد الجينية، من خلال الإسراع باعتماد الإطار القانوني والمؤسساتي لوضع خارطة طريق تروم حماية هذه الموارد وتثمينها؛
- إنشاء حاضنات المشاريع البحرية، من أجل تشجيع واحتضان الأفكار المبتكرة في هذا الميدان؛
- تطوير الشراكات على المستوى الدولي والوطني والإقليمي بين قطاعات الصحة والطاقة والبيئة والإيكولوجيا، مع الحرص على إدماج مراكز البحث والمؤسسات الجامعية والفاعلين الصناعيين في هذه الجهود؛
- تعزيز اندماج قطاع الطاقات المتجددة مع القطاعات البحرية الأخرى؛
- مواصلة الجهود الرامية إلى النهوض بقطاع تحلية المياه في المغرب، وذلك من أجل إرساء تحلية للمياه تراعي متطلبات البيئية، مع العمل على إدماج الطاقات المتجددة في هذا القطاع؛
- إجراء دراسات جدوى تقنية وتنفيذ مشاريع نموذجية من أجل تطوير محطات بحرية لتحويل الطاقة عن طريق الضخ (STEP)، ومحطات لإنتاج الطاقة الريحية البحرية؛
- مواصلة تشجيع الاستثمار في مجال استكشاف الهيدروكاربورات.

3.7 توصيات تتعلق بالمواكبة والدعم

إيلاء الأولوية للبحث والابتكار والتكوين:

- العمل على أن يكون البحث العلمي والابتكار الموجَّه نحو القطاعات الجديدة ذات الصلة بتثمين الخدمات البحرية ضمن التوجهات الرئيسية للقطاعات الحكومية المعنية، ودعم معاهد البحوث القائمة، من خلال تمكينها من الموارد البشرية والمالية الكافية وتشجيع تطوير الشراكات الدولية؛
- إحداث أقطاب جامعية خاصة بالتكوين في المهن المتعلقة بالاقتصاد الأزرق؛
- إدماج مهن الاقتصاد الأزرق في برامج التكوين المهني والمستمر ووضع برامج للتعليم التطبيقي وبرامج للقرب؛
- إطلاق برامج تحسيسية موسَّعة ومبادرات ثقافية حول البحر وأنشطته (المنشورات والتظاهرات البحرية والمباريات والمسابقات، وغير ذلك)، من أجل تمكين المواطنات والمواطنين من إدراك أهمية الرصيد البحري لبلادنا.

تحسين آليات الرصد والمراقبة:

- مواصلة جهود تحسين نظام الرصد والمراقبة ونظام نشر المعلومات المتعلقة بالخدمات والأنظمة الإيكولوجية البحرية؛
- وضع نظام للتتبع والتقييم الاجتماعي والبيئي يكون خاصاً بالاقتصاد الأزرق؛
- ضمان فعالية آليات وقاية النظام الإيكولوجي البحري وإقامة الأنظمة الضرورية للإنذار البيئي؛
- تحديد مؤشرات نوعية وكمية لقياس التقدم المحرز في تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق، وذلك في ارتباط مع خطة التنمية المستدامة للأمم المتحدة لعام 2030، سيما الهدف رقم 14 من أهداف التنمية المستدامة.

تشجيع الاستثمار واستقطابه:

- وضع خارطة طريق ضريبية لتحفيز الانتقال نحو اقتصاد أزرق؛
- النظر في إمكانية إصدار «سندات زرقاء»، انطلاقاً من حزمة المشاريع المتعلقة بالاقتصاد الأزرق ودعوة البنوك المغربية إلى الانخراط في تمويل قطاعات الاقتصاد الأزرق.

تأمين المصالح الوطنية والمحافظة عليها:

- إجراء تحليل دقيق لجميع المخاطر التي تنطوي عليها مهن البحر والمناطق الساحلية، وإدماج جهود التخفيف من الآثار البيئية ومكافحة التغيرات المناخية، وتشجيع إحداث آلية للوقاية والتدخل؛
- إدراج البنيات التحتية القائمة ومختلف الاستراتيجيات الأمنية في مكون خاص يتناول جميع الرهانات المتصلة بالسلامة البحرية في إطار استراتيجية الاقتصاد الأزرق.

ضمان الانتقال الإيكولوجي الضروري من أجل التقليص من انعكاسات التلوث والاستغلال المفرط للموارد:

- إدماج الرهانات البيئية بشكل عرضاني في جميع الأنشطة المتعلقة بالاقتصاد الأزرق؛
- المحافظة على الساحل وحمايته، من خلال تعزيز جهود محاربة التلوث الناجم عن البلاستيك ومكافحة تصريف الملوثات السائلة؛
- تفعيل النصوص القانونية الرامية إلى حماية الأنظمة الإيكولوجية (القانون 81.12 والقانون 77.15)؛
- تطوير سلسلة إنتاجية متخصصة في جمع نفايات السفن وطواقمها، حتى لا تضطر إلى إلقاء النفايات مباشرة في البحر.

إدماج جهود التصدي للتغيرات المناخية:

- إدماج الرهان المتعلق بالمناخ كمحور قوي من محاور الاقتصاد الأزرق.

تعزيز موقع المغرب على الصعيد الدولي وعلى مستوى الشراكات الإقليمية:

- جعل المغرب قطباً إقليمياً في المهن المتعلقة بالاقتصاد الأزرق (المبادلات التجارية، البنيات التحتية...)؛
- تبادل الخبرات بين البلدان الشريكة للمغرب، وضمان التنسيق بين الاستراتيجيات الإقليمية والاستراتيجية الوطنية المستقبلية للاقتصاد الأزرق؛
- تعزيز القدرات البشرية في المفاوضات الدولية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق.

4.7 توصيات تتعلق بالحكامة

إرساء حكامة مؤسساتية ناجعة للاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق، يُعهَد بها إلى لجنة مشتركة بين الوزارات، تحت رئاسة رئيس الحكومة، وتختص بموضوع الاقتصاد الأزرق، على أن تتولى المهام التالية:

- إعداد مشروع الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق بالتشاور مع جميع الأطراف الفاعلة، سيما الجماعات الترابية والقطاع الخاص وفعاليات المجتمع المدني، على المستويين الوطني والمحلي، وتحديد التدابير الكفيلة بإدماج توجهات هذه الاستراتيجية في السياسات العمومية، والاستراتيجيات والمخططات القطاعية على المستويات الوطنية والجهوية والمحلية؛
- ضمان القيادة الإجرائية للاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق وتتبع تنفيذها من قِبل مختلف الأطراف الفاعلة، وفقا لصلاحيات كل منها؛
- تطوير آليات تنسيق السياسات القطاعية المتعلقة بالاقتصاد الأزرق ومعايير التقنين والتحكيم بين الفاعلين في القطاعين العمومي والخاص، مع الحرص على تحيين الترسانة القانونية والمؤسسية، من خلال ملاءمتها مع أهداف الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق؛
- اقتراح تدابير عملية لضمان تجانس السياسات العمومية للقطاعات المعنية مع الأولويات والتوجهات العامة الواردة في الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق؛
- إنجاز تقرير سنوي عن سير تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق ووقعها على تحقيق أهداف خطة التنمية المستدامة السبعة عشر للأمم المتحدة التي صادقت عليها بلادنا.

العمل، لدى الهيئات التابعة للأمم المتحدة، على تسريع وتيرة تحديد المجال البحري للمغرب، لضمان سيادته عليه:

تنزيل التخطيط المجالي البحري على المستوى الترابي من أجل بناء اقتصادٍ شاملٍ ومندمج:

- إدماج التوجهات والطموحات الوطنية في مجال الاقتصاد الأزرق في وثيقة مرجعية للتهيئة المجالية البحرية؛
- ضمان التجانس بين التدبير المندمج للمناطق الساحلية (GIZC) والمخطط الوطني الجديد للتدبير المندمج للساحل (PNL).

تعزيز الدور المحوري للجماعات الترابية في النهوض بقطاعات الاقتصاد الأزرق، في إطار الجهوية المتقدمة:

- يتعين على الجهات والجماعات القيام بعملية جرد للمؤهلات والرصيد الذي تزخر به مجالاتها البحرية، وذلك في انتظار اعتماد استراتيجية وطنية للاقتصاد الأزرق؛
- إشراك الساكنة المحلية وممثليها في جميع مراحل تحليل المؤهلات ورصد الفرص التي يتعين اغتنامها من أجل النهوض بقطاعات الاقتصاد الأزرق، سواء بين الجهات، أو داخلها، أو على مستوى الجماعات المحلية؛
- اغتنام فرصة مراجعة برامج التنمية الجهوية وبرامج عمل الجماعات، من أجل تطوير مشاريع جديدة مندمجة ومستدامة تَهُمُّ مختلف قطاعات الاقتصاد الأزرق، وذلك وفق مقاربة منظوماتية، ارتكازاً على آلية التخطيط المجالي البحري؛
- تطوير آلية شراكة ناجعة بين القطاعين العام والخاص بغية الاستجابة لحاجيات تمويل مشاريع الاقتصاد الأزرق على صعيد الجماعات الترابية؛
- إدماج متطلبات التخطيط المجالي البحري، والحاجيات المتعلقة بالبنيات التحتية والاستثمارات اللازمة في قطاعات الاقتصاد الأزرق ضمن وثائق إعداد التراب على المستوى الجهوي (التصاميم الجهوية لإعداد التراب، والتصاميم الجهوية للساحل، وغيرها).

الملاحق

الملحق رقم 1: فريق العمل المنبثق عن اللجنة:

رئيس اللجنة	**السيد خليل بنسامي**
مقرر الموضوع	**السيد عبد الله متقي**
أعضاء فريق العمل	السيدة مينة الرشاطي
	السيد عبد الرحيم الكسيري
	السيدة حكيمة ناجي
الخبيران الداخليان	السيد حسن أكوزول والسيدة نسمة جروندي
الخبير الخارجي	مكتب " GLOBAL NEXUS "

الملحق رقم 2: لائحة أعضاء اللجنة المكلفة بالبيئة والتنمية المستدامة

فئة الخبراء
أحمد رحو
إدريس إيلالي
أمينة لمراني
عبد الله مقسط
فئة النقابات
أحمد بابا عبان
خليل بنسامي
محمد بوجيدة
بوشتى بوخلافة
علي بوزعشان
نور الدين شهبوني
محمد عبد الصادق سعيدي
مينة الرشاطي
إبراهيم زيدوح
فئة الهيئات والجمعيات المهنية
كمال الدين فهير
عبد الكريم بن الشرقي
عبد الله متقي
محمد رياض
منصف الزياني
فئة الهيئات والجمعيات النشيطة في مجالات الاقتصاد الاجتماعي والعمل الجمعوي
نزهة العلوي
حكيمة ناجي
سيدي محمد كاوزي
عبد الرحيم الكسيري
محمد بنقدور
طارق السجلماسي
فئة الشخصيات المعينة بالصفة
سعيد أحميدوش
إدريس اليزمي

الملحق رقم 3: جدول موجز لجلسات الإنصات والورشات الموضوعاتية التي نُظمت في إطار الإحالة الذاتية حول الاقتصاد الأزرق

الموضوع	المتدخلون
رأي خبراء وطنيين بشأن التحديات والفرص المتعلقة بالاقتصاد الأزرق في المغرب	• البروفيسور ميلود لوكيلي • البروفيسور محمد منيوي • البروفيسور رجاء الشرقاوي
إضاءة حول تدبير مخزون الثروات السمكية	• السيدة النجار ندى، مديرية الدراسات والتوقعات المالية، وزارة الاقتصاد والمالية • السيد عبد المالك فرج، المدير العام للمعهد الوطني للبحث في الصيد البحري
الرهانات المرتبطة بتعيين حدود المجال البحري الوطني	• السيدة أمينة بنخضرة، وزيرة سابقة ومديرة المكتب الوطني للهيدروكاربورات والمعادن
تحديد إمكانيات تمويل الاقتصاد الأزرق	• السيد ألكسندر ناش (Alexandre Nash)، خبير في مجال البيئة، بنك الاستثمار الأوروبي
تحليل سلاسل قيم القطاعات الصناعية للاقتصاد الأزرق في المغرب	• السيد كريستوف لوفيزاج (Christophe Le Visage)، خبير في مجال استراتيجيات الاقتصاد الأزرق
ورشة حول النقل البحري والاستراتيجية الوطنية للموانئ	• السيد لحسن أيت إبراهيم، مدير الموانئ والملك العمومي البحري، وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء • السيدة أمان فتح الله، مديرة الملاحة التجارية، وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء
تحليل انعكاسات اتفاقيات الصيد البحري	• السيد عبد الجليل برادة، خبير في اتفاقيات الصيد البحري
انعكاسات التلوث البيئي والتغيرات المناخية على الاقتصاد الأزرق	• السيد مقطيط محمد، رئيس قسم الدراسات والتخطيط، كتابة الدولة المكلفة بالتنمية المستدامة
دراسة مقارنة دولية حول الاقتصاد الأزرق	• السيدة ميريت نيركارد (Merethe Nergaard)، سفيرة النرويج • السيد عبد الرزاق غيي كامبوغو (Abdu Razzaq Guy Kambogo)، سفير الغابون • السيد هينري ديباي (Henry DeBey)، خبير في منظمة الأغذية والزراعة • السيد بيير فايي (Pierre Failler)، أستاذ بجامعة بورتسموت

الحفاظ على سلامة البحار والمحيطات	• السيد مقطيط محمد، رئيس قسم الدراسات والتخطيط، كتابة الدولة المكلفة بالتنمية المستدامة • السيدة ماريا السنوسي، أستاذة بجامعة محمد الخامس، كلية العلوم، الرباط • السيد النباني الحسين، رئيس جمعية التدبير المندمج للموارد (AGIR) • الجمعية المغربية لربابنة صيد الرخويات • الائتلاف المغربي من أجل المناخ والتنمية المستدامة • الصندوق العالمي للطبيعة (WWF)
مساهمة التدبير المستدام للشواطئ والسواحل في الاقتصاد الأزرق، من خلال برنامج "شواطئ نظيفة"	• السيد حسن الطالب، مؤسسة محمد السادس لحماية البيئة
التخطيط المجالي البحري	• السيدة ليلى بنسماعيل، وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات
جلسة إنصات مع الاتحاد من أجل المتوسط	• السيد فتح الله السجلماسي، الأمين العام الأسبق للاتحاد من أجل المتوسط • السيد غارسيا هيريز (Garcia Herraiz)، الأمين العام المساعد للاتحاد من أجل المتوسط

السبل الجديدة للنهوض بالاقتصاد الأزرق	وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات وزارة إعداد التراب الوطني والتعمير والإسكان وسياسة المدينة وزارة الصناعة والتجارة والاستثمار والاقتصاد الرقمي وزارة الطاقة والمعادن والتنمية المستدامة وزارة السياحة والنقل الجوي والصناعة التقليدية والاقتصاد الاجتماعي الوكالة الوطنية للموانئ الوكالة الوطنية لتنمية تربية الأحياء البحرية (ANDA) المكتب الوطني للصيد البحري الشركة المغربية للهندسة السياحية (SMIT) شركة تهيئة وإنعاش المحطة السياحية تغازوت طنجة مارينا باي- شركة تدبير ميناء طنجة المدينة منصة المناطق الصناعية طنجة المتوسط شركة استغلال الموانئ مارسا ماروك المكتب الوطني للكهرباء والماء الصالح للشرب شركة ناريفا (NAREVA) العاملة في مجال الطاقة والبيئة الوكالة المغربية للطاقة المستدامة "مازن" (MASEN) فيدرالية الصيد البحري وتربية الأحياء المائية (FPMA) الجامعة الوطنية لصناعات تحويل وتثمين منتوجات الصيد (FENIP) الفيدرالية الوطنية للصناعات الغذائية (FENAGRI)

الملحق رقم 4: مراجع بيبليوغرافية

- Rapport du CESE sur la richesse globale du Maroc2017 ,
- Rapport du CESE sur le nouveau modèle de développement des provinces du Sud, 2013
- Abdullahel Bari, "Our Oceans and the Blue Economy : Opportunities and Challenges", 2016
- Abu Naser Mohammad Saif & Muhammad Iqbal Hossain & Nusrat Jafrin, " Blue Economy in Bangladesh: Proposed Model and Policy Recommendations", Journal of Economics and Sustainable Development, 2016
- Administration des Douanes et Impôts Indirects, Royaume du Maroc, "Bateaux de Plaisance : Formalité douanières ", Brochure 2017
- Alexandre Charbonneau, "Marché International du Travail Maritime : Un Cadre Juridique en Formation", 2008
- Amal Lemsioui, "La prévention et la Gestion des Risques au Maroc", Présentation 2012
- Asha Singh & John Virdin & Julian Roberts & Pawan G. Patil & Sylvia Michele Diez, "Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean", World Bank Group, 2016
- Bangladesh Institute of International and strategic Studies, "Marine Resource Management of Bangladesh in the Context of Newly Demarcated Boundary", 2015
- Cerema – DIRM, "Document Stratégique de Façade Méditerranée: Etat des Lieux", 2017
- Channel Arc Manche Integrated Strategy, "Stratégie Maritime Intégrée pour l'Espace Manche : Un plan pour l'Action", 2013
- Charpentier Pierre-Edouard & Favennec Jean-Pierre & Lambert Philippe, "L'Energie en Afrique à l'Horizon 2050", 2015
- Christophe Le Visage, "Audition CESER Bretagne: Stratégie Mer et Littoral", Présentation 2016
- Christophe Le Visage, "Etude Economie Bleue", Présentation 2018
- Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins, "Eléments de Réflexion des Comités des Pêches Maritimes et des Elevages Marins Relatifs à la Mise en Œuvre de la Planification de l'Espace Maritime (PEM)", 2016
- Commission de l'Union Africaine, "Dynamiques du Développement en Afrique 2018 : Croissance, Emploi et Inégalités", OCDE, 2018
- Commission des Affaires Européennes, « Rapport d'Information sur la Consultation de la Commission Européenne Relative aux Déchets Marins », 2013
- Commission Economique pour l'Afrique, "L'Economie Bleue", 2016
- Commission Economique pour l'Afrique, "L'Economie Bleue en Afrique : Guide Pratique", 2016
- Commission Economique pour l'Afrique, "Libérer les Pleines Potentialités de l'Economie Bleue : Les Petits Etats Insulaires en Développement Africains sont-ils Prêts à en Saisir toutes les Opportunités ?"
- Commission Européenne, "Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions", 2012
- Commission Européenne, "Directive du Parlement Européen et du Conseil Relative à la Rédaction de l'Incidence sur l'Environnement de Certains Produits en Plastique", 2018
- Commission Européenne, "Initiative en Faveur du Développement Durable de l'Economie Bleue dans la Méditerranée Occidentale", 2017
- Commission Européenne, "Report on the Blue Growth Strategy Towards More Sustainable Growth and Jobs in the Blue Economy", 2017

- Commission Européenne, "Un Budget de l'UE pour l'Avenir", 2018
- Commission Européenne, "Un partenariat Stratégique Renouvelé et Renforcé avec les Régions Ultrapériphériques de l'Union Européenne", 2017
- Cours des Comptes, "Evaluation de la Gestion des Catastrophes Naturelles", Synthèse, 2016
- Demetres Karavellas & Paolo Lombardi, 2017
- Dirm Memn & MCPM & Secrétariat CAF, "Document Stratégique de la Façade Maritime Manche Est-Mer du Nord", Note technique 2015
- Douvere & Ehlier, "Visions for a Sea Change", UNESCO/ IOC, 2007
- FAO – Committee on Fisheries, "FAO's Programme of Work in Fisheries and Aquaculture Under the FAO Strategic Framework", 2018
- FICCI Task Force, "Blue Economy Vision 2025: Harnessing Business Potential for India Inc and International Partners", 2017
- FranceAgriMer, "Prospective Filière Française de la Pêche Maritime", 2018
- GIEC, 5è rapport GT2, 2014 "Coastal systems and low-liyng areas"
- Giuseppe Di Carlo & Mauro Randone & Marco Costantini, "Reviving the Economy of the Mediterranean Sea"
- Gordon M Winder & Richard Le Heron, "Assembling a Blue Economy Moment? Geographic Engagement With Globalizing Biological-Economic Relations in Multi-Use Marine Environments", Article, 2017
- Grâce Constant & Meghann Puloc'h, "L'Economie Bleue dans l'Outre-mer", IEDOM, 2008
- Gro Harlem Brundtland, " The Global Water Crisis: Adressing An Urgent Security Issue ", Harriet Bigas, 2012
- Groupe d'Expertise Economie Maritime des CCE, "L'Economie Maritime, Enjeu pour le Commerce Extérieur de la France", 2017
- Guy Viel, CRBM- Stratégie Maritime-Comprendre les biotechnologies marines et sa chaine de valeur, Mair 2018
- Institut Français de la Mer, " L'économie Bleue IFM n°4/17 ", Fiche Documentaire, 2017
- Jason Leoussis & Paulina Brzezicka, "Study on Access-to-Finance Conditions for Investments in Bio-Based Industries and the Blue Economy", European Investment Bank, 2017
- Jean Weissenberger, "L'aquacultur: Une Vue d'Ensemble pour l'Union Européenne », 2017
- Kahloula Mohamed, "La Protection Juridique du Milieu Marin en Droit Algérien et la Nécessité d'une Coopération Intermaghrébine", Revue Juridique de l'Environnement n°1, 1995
- Khakhay, "Les Enjeux Stratégiques des Espaces Maritimes : L'Assistance Maritime Face à la Pollution Marine", Présentation 2015
- Khurshed Alam, « Develolping Blue Economy-Blue Biotechnology"
- Khurshed Alam, « Ocean/Blue Economy for Bangladesh"
- Laila Bensmail, "Planification Spatiale Maritime", Présentation 2018
- Laila El Founti, "La Gestion des Risques au Maroc", 2003
- Luis Miguel Pariza Castanos, "Avis du Comité Economique et Social Européen sur le « Plan d'Action pour une Stratégie Maritime dans la Région Atlantique – Pour une Croissance Intelligente, Durable et Inclusive", 2013
- Margaux Fix & Sophie De Saint Denis, "L'Economie Bleue : La Croissance Durable Bleue, Une Opportunité Nationale ?", 2018
- Membres du Comité d'Orientations du RTA, "Propositions sur les Conditions de Réussite de la Mise en Œuvre de la Stratégie Atlantique, à Partir de l'Analyse de son Appropriation par la Société Civile, dans la Perspective de la Révision à mi-Parcours du Plan d'Action Atlantique", Rapport 2017

- Menioui, Professeur à l'Université Mohamed VI, Institut Scientifique, Présentation-Biodiversité et Economie : quel cap considérer ?. 2018
- Ministère Délégué Auprès du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, Chargé de l'Environnement, "Loi-Cadre N° 99-12 Portant Charte Nationale de L'Environnement et du Développement Durabe", 2014
- Ministère Délégué Auprès du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, Chargé de l'Environnement, "Stratégie et Plan d'Actions National pour la Diversité Biologique du Maroc, 2016-2020", 2016
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, "Aperçu sur le Secteur de la Pêche Artisanale au Maroc : Gestion et Accès aux Pêcheries et Programme de Développement", Présentation, 2017
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, "Ibhar : Programme de Mise à Niveau et de Modernisation des Flottes Côtière et Artisanale", Brochure
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, "Loi de Finance au Titre de l'Exercice Budgétaire 2016", Projet de Performance, 2016
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, "Programme Ibhar II", Cahier des Charges, 2013
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, "Stratégie de Développement et de Compétitivité du Secteur Halieutique", Présentation
- Ministère de l'Intérieur, "Programme de Gestion Intégrée des Risques de Catastrophes Naturelles et de la Résilience", Manuel Opérationnel du Programme, 2017
- Ministère de la Justice – Services des Affaires Européennes et Internationales, "Les Pollutions Maritimes : Régime des Infractions et des Peines – Notion de Responsabilité", Etude, 2009
- Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, "Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral", Décret 2017-222, 2017
- Mohammad Rubaiyat Rahnman, "Blue Economy and Maritime Cooperation in the Bay of Bengal : Role of Bengladesh", 2016
- Nadia Machouri, "Le Littoral de la Wilaya de Rabat-Salé, Maroc, Etude de la Pollution Métallique et perspectives d'aménagement", Présentation 2006
- Nations Unies, "Commission Economique pour l'Afrique", Rapport Annuel 2018
- Nations Unies Commission Economique pour l'Afrique, "L'économie Bleue en Afrique : Guide Pratique", 2016
- Océan Metiss, "Contribution à la Planification Spatiale Maritime du Bassin Sud-Ouest de la Zone Océan Indien", 2018
- OCP Policy Center, "La Façade Atlantique de l'Afrique : Un Espace Géopolitique en Construction", 2016
- ONU Environnement, Combattre la pollution plastique, L'Etat des Plastiques : Journée mondiale de l'environnement perspectives. 2018
- Patrick Chaumette, "Challenge Economique et Maîtrise des Nouveaux Risques Maritimes : Quelle Croissance Bleue", 2018
- Pierre Failler, "Blue Economy", Présentation 2018
- Polyzogopoulos, "Avis du Comité Economique et Social Européen sur la « Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions – la Croissance Bleue : des Possibilités de Croissance Durable dans les Secteurs Marin et Maritime", 2012
- Programme des Nations unies pour le développement, "Leveraging the Blue Economy for Inclusive and Sustainable Growth", Policy Brief, 2018

- Research and Information System for Developing Countries, "Blue Economy, Ocean Development and SDG-14: Implications for the Marine Ecosystem", Policy Brief, 2017
- Sayedur R Chowdhury & Shahadat Hossain & SM Sharifuzzaman, "Blue Economic Development in Bangladesh", Policy Guide, 2017
- Secretariat Général de la Mer, "Comité Interministériel de la mer 2017", Dossier de
- Service Européen pour l'Action Extérieure, "The Black Sea : Revised EU Maritime Security Strategy Action Plan, Regional and Global Maritime Affairs", 2018
- Timothy Doyle, "Blue Economy and the Indian Ocean Rim", Journal of the Indian Ocean Region, 2018
- Transportation Infrastructure & Logistics, "Etude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le Développement du Pavillon National au Maroc", Mission 1, 2013
- United Nations Conference on Trade and Development Food and Agriculture Organization of the United Nations, "Achieving the Targets of Sustainable Development Goal 14: Sustainable Fish and Seafood Value Chains and Trade", Background Note, 2018
- V.N. Attri, "An Emerging New Development Paradigm of the Blue Economy in IORA; A Policy Framework for the Future"
- Yousri Ben Hammadi, "Pour une Politique Préventive Contre les Risques de Pollution Accidentelle par les Hydrocarbures au Large des Côtes Tunisiennes", Policy Paper, 2017
- World Bank Group, "A Partnership for Saving West Africa's Coastal Assets", 2016
- World Bank Group, "Renforcement de la Résilience du Maroc: Apports pour une Stratégie de Gestion
- World Bank, "Toward a Blue Economy : A Pathway for Bangladesh's Sustainable Growth", 2018

المواقع الإلكترونية:

- "L'avenir que Nous Voulons" : http://www.uncsd2012.org/content/documents/775futurewewant_french.pdf
- " Objectifs du Développement Durable" : http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=A/69/L.85
- " La Politique Maritime Intégrée de l'Union Européenne" : http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_fr.pdf
- " Mauritius Declaration on Blue Economy" : http://www.iora.net/media/158070/mauritius_Blue_Economy_declaration.pdf (accessed 30 October 2016)
- "Goal 14—Conserve and Sustainably Use Oceans, Seas and Marine Resources for Sustainable Development":
- https://unchronicle.un.org/article/goal-14-conserve-and-sustainably-use-oceans-seas-and-marine-resources-sustainable (accessed 17 November 2016).
- "Ocean Assets Valued at $ 24 Trillion, but Dwindling Fast" : http://www.worldwildlife.org/stories/ocean-assets-valued-at-24- trillion-but-dwindling-fast (accessed 10 November 2011.