



البنية التحتية والتنمية في إفريقيا: حقائق وملاحظات

أ.د. محمد عاشور مهدي

أستاذ العلوم السياسية بجامعة القاهرة، وجامعة
زايد بدولة الإمارات



التنمية يعتمد بصورة رئيسة على طبيعة
البنية التحتية الموجودة ومستواها؛ إذ إنَّ
جميع الأنشطة الاقتصادية- بل ووظائف
الدولة الدفاعية والأمنية- تعتمد في أداؤها
على وجود بنية تحتية قوية؛ فضَعُفُ البنية
التحتية يُعدُّ بمثابة عقبات اقتصادية إضافية.

أهمية مشروعات «البنية
التحتية»^(١) من حقيقة أن نمط

تتبع

(١) البنية التحتية: مصطلح واسع جداً، يشمل: الاتصالات
السلكية واللاسلكية، والبريد، وتكنولوجيا المعلومات، والنقل
(البري والبحري والجوي)، والمياه والصرف الصحي،
والطاقة (الكهرباء، النفط، الغاز، الطاقة المتجددة).

تعاني مجموعة من المشكلات الهيكلية، يمكن إجمالها فيما يأتي^(١):

على صعيد النقل البري:

تكمُن مشكلة تدهور وسائل النقل البري إلى تردّي حالة الطرق البرية، ومحدودية مركبات ومعدات النقل المتاحة، فالطرق البرية الصالحة للاستعمال في كل الظروف الجوية في إفريقيا محدودة، وانخفاض كفاءة الموجود منها (نحو ٦٠٪ من سكان المناطق الريفية في إفريقيا لا يملكون طرُقاً صالحة للاستخدام طوال العام)، الأمر الذي جعل من تكلفة النقل في إفريقيا واحدة من بين الأعلى على مستوى العالم^(٢). وفي مثل هذه الظروف يصعب نقل السلع مع تردّي حالة الطرق البرية.

وتعدّ السكك الحديدية أسوأ حالاً، فهي قاصرة، في طولها وسعتها، عن الوفاء باحتياجات الدول الإفريقية، علاوة على عزلة بعضها عن البعض الآخر، حيث يربط معظمها المدن الداخلية بموانئ التصدير؛ ويرجع ذلك إلى أنّ شبكات النقل والمواصلات كان يتمّ إنشاؤها بما يخدم عملية الاستغلال الاقتصادي للمستعمر، فضلاً عن اختلاف تصميم كل خطّ سكّة حديد ومقاييسه؛ من حيث طول الخطوط، والمسافة بين القضبان، ونوعية الوقود المستخدم في تسيير المركبات، والحمولة، تبعاً لاختلاف الدول الاستعمارية التي قامت بإنشائها، مما يعني صعوبة أو استحالة ربط بعضها بالبعض الآخر، علاوة على أنّ نحو عشر دول بالفقارة لا يوجد لديها خطوط سكك حديدية، من بينها: ليبيا، وتشاد، وجامبيا، وغينيا بيساو، والنيجر، والصومال.

وعلى صعيد النقل الجوي:

إنّ إحدى أهمّ مشكلات النقل الجوي بين الدول الإفريقية هي سيطرة الشركات غير الإفريقية على الرحلات الدولية، فعلى الرّغم من وجود خطوط طيران وطنية في معظم الدول الإفريقية؛ فإنها لا تتوّى على منافسة خطوط الطيران الدولية؛ حيث تختصّ خطوط

تعدّ البنية الأساسية بوجه عامّ هي المحرك الرئيس للنشاط الاقتصادي، وعليه؛ فإنّ هدف الدول الإفريقية المتمثّل في تحقيق التنمية والتكامل لن يتحقّق من دون التكامل في مجال البنية التحتية؛ بما يتيح التعامل مع إفريقيا كسوقٍ واحد، وليس كأسواقٍ مجزأة ومنفصلة.

والواقع؛ أنّ دول القارة كانت منذ الاستقلال على وغيّ بأهمية مشروعات البنية التحتية، وأجرت الدول، فرأى وجماعات، دراساتٍ للعديد من المشروعات الداخلية والإقليمية، تتفاوت في طبيعتها وحجمها، لكنّ معظمها تحطّم على صخرة ضفّغ الإرادة ونقص التمويل والتبعية الخارجية، ويشهد العفد الراهن بعثاً جديداً للاهتمام بمشروعات البنية التحتية، وخصوصاً في مجالات النقل والمواصلات، وكذا الاتصالات ومشروعات توليد الطاقة. وتسعى هذه الدراسة إلى: بيان واقع «البنية التحتية» في إفريقيا، ودوافع الاهتمام بها، وكذا استعراض أهمّ جهود ومشروعات البنية التحتية الجارية في إفريقيا، وانعكاساتها المحتملة على جهود التنمية في بلدان القارة، في ظلّ المحفزات والتحديات القائمة والكامنة في طريق تلك المشروعات.

أولاً: البنية التحتية في إفريقيا: الواقع والآثار:

استقلّت الدول الإفريقية من دون وجود بني تحتية يُعتدّ بها؛ إذ اقتصر اهتمام الدول الاستعمارية على إنشاء البنى التحتية التي تضمن وصول المواد الخام من أماكن إنتاجها في المستعمرات إلى موانئ الدول الاستعمارية.

ثمّ أعقب استقلال الدول الإفريقية طفرة في مشروعات البنية التحتية في الستينيات والسبعينيات من القرن العشرين، غير أنّ ما تمّ من مشروعات تدهور لاحقاً؛ بفعل سوء الإدارة، وإهمال الصيانة؛ نظراً لغياب فكرة استدامة هذه المشروعات^(٣)، ويمكن القول، بصورة عامّة، بأنّ البنية التحتية في معظم أقاليم قارة إفريقيا

(١) Shemmy Simuyemba (2000) Linking Africa through Regional Infrastructure. The African Development Bank. Economic p.33 ;12-Research papers. No. 64. 11

(٢) المرجع السابق، ص (٤٩-٥٢).

(٣) Shemmy, Op.Cit, 36

الاتصالات، وتيسير وتطوير خدمات الاتصالات، كي تكون أسرع وأرخص للاستفادة منها، وكذلك هناك تحدٍ يتعلّق بتطوير مهارات الأفراد؛ بما يواكب صناعات الخدمات واقتصاديات المعرفة القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات^(٢).

وتبيّن بعض الدراسات أن زيادة القدرة على الاتصال بنسبة ٢٠٪ تزيد من الفرص بأكثر من أربعة أضعاف^(٣)، وعلى الرغم من ارتفاع معدّلات استخدام وسائل الاتصالات، ولا سيما شبكات الاتصال الهاتفية، فإنّ نصيب قارة إفريقيا من شبكات الاتصالات الأرضية ظلّ متدنياً، علاوةً على احتكار دول الشمال الإفريقي ونيجييريا وجنوب إفريقيا للنصيب الأكبر في تلك الشبكات^(٤)، الأمر الذي يحدّ من إمكانيات التنمية في القارة، خصوصاً إذا أخذنا في الحسبان ضَعْف نوعية شبكات الاتصال المستخدمة، وضيق نطاقها، وبدائيتها النسبية، علاوةً على اعتماد الكثير منها على الخبرات الخارجية لا المحلية، وهو الأمر الذي عانت منه القارة تاريخياً في هذا القطاع.

وفي المقابل؛ فإنّ معدّلات نموّ استخدام الهواتف المتنقلة في إفريقيا اعتبرت هي الأسرع والأكبر في

الطيران الوطنية بنقل الركاب فقط، وفي كثيرٍ من الأحيان؛ فإنّ العواصم الإفريقية تخدّمها خطوط طيران تصلها بالعواصم الغربية والآسيوية أكثر من تلك التي تربطها بدول القارة، نتيجة عوامل اقتصادية، أو لأسبابٍ سياسية.

أما النقل الجويّ للسلع والبضائع فلا يزال ضعيفاً؛ لافتقار معظم مطارات الدول الإفريقية للأجهزة المناسبة والتجهيزات اللازمة.

على صعيد النقل البحري:

لا تزال الدول الكبرى، وبخاصّة الدول الاستعمارية السابقة، تسيطر على خطوط الملاحة والنقل البحري في القارة الإفريقية وسواحلها، في ظلّ ما تتصف به خطوط الشحن الإفريقية من ضَعْف ومحدودية في المعدات والتجهيزات اللازمة للتعامل مع السفن العملاقة والحاويات الضخمة، الأمر الذي يزيد من الحاجة إلى الشركات الأجنبية على حساب التعاون البيّني، حيث يُقدّر أن أكثر من ٩٠٪ من التجارة الملاحية البحرية يتمّ عبر الأساطيل الأجنبية^(١).

على صعيد الاتصالات وتكنولوجيا

المعلومات:

ولا شك بأنّ غياب تسهيلات النقل والاتصالات على المستوى الإقليمي يؤثّر سلبياً على إمكانية التجارة البيئية؛ فالتكامل الإقليميّ - في أحد أبعاده الرئيسة - يعني سهولة الوصول إلى أسواق الدول الداخلة في العملية التكاملية، وهو ما يتعدّد حدوثه في ظلّ حجم وطبيعة المعوقات المرتبطة بالنقل والمواصلات والاتصالات، والتي أسفرت عن رفع تكاليف النقل والتسويق، بما في ذلك تكلفة الحصول على المعلومات الخاصّة بالأسواق المستهدفة، استيراداً وتصديراً، وإقامة مزيدٍ من الحواجز أمام مساعي التكامل والتنمية.

وحسب دراسات البنك الدولي؛ تشمل التحديات، في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، تحسين القدرة على الوصول إلى السكان الذين لا يتمتعون بخدمات

(٢) البنك الدولي، «تكنولوجيا المعلومات والاتصال في البلدان النامية»، على الرابط:

<http://www.albankaldawli.org/ar/ict-results-profile/13/04/results/2013> - روجع في ٧ أغسطس ٢٠١٧م

(٣) رضا عبد الحكيم إسماعيل، «الاقتصاد المبني على تكنولوجيا المعلومات ومدى إسهامه في التنمية»، مجلة الرافد، ٣، ٢٠١٠م على الرابط:

http://www.arrafid.ae/arrafid/p9_3.html - روجع في ٧ أغسطس ٢٠١٧م

(٤) Martin Chege Wainaina, (٤) Telecommunication infrastructure and economic growth: A case of Sub-Saharan A Thesis submitted. (2010-Africa (1988 to the School of Economics in partial fulfillment of the requirement for the award of the Degree of Doctor of Philosophy in Economics of Kenyatta University .5-November, 2012. Pp4

(١) المرجع السابق.



بنظرة سريعة على غايات «أجندة إفريقيا لعام 2063م»؛ نجد أن للبنية التحتية مكانةً مركزيةً في تحقيق تلك الغايات

حصول الدول الإفريقية على الاستقلال؛ فإنها لم تستطع التخلّص من هذا النمط من هياكل الإنتاج^(٥).

ثانياً: المساعي الإفريقية لعلاج القصور في البنية التحتية:

حملت الألفية الثانية اهتماماً ملاحظاً من قبل الدول الإفريقية بقطاع البنى التحتية، حتى إن القمّة الثانية عشرة للاتحاد الإفريقي، المنعقدة في فبراير ٢٠٠٩م، حدّدت البنية التحتية كأولوية للقارة ككل، وانعكس هذا الاهتمام في تزايد الآليات والمؤسسات والهيكل التي عُهد إليها بتخطيط، وتنفيذ، ومتابعة مشروعات البنية التحتية، وقد غلب على هذه المشروعات تبنيها اقترايات إقليمية تعاونية، تتجاوز الحدود الوطنية للدول؛ بحيث تتوزع منافعها على الدول والأقاليم المختلفة، إدراكاً لحقيقة أنّ التكامل الإقليمي - وهو أولى أولويات القارة الإفريقية - يتطلّب التكامل والتعاون في مجالات البنية التحتية المختلفة.

وبنظرة سريعة على غايات «أجندة إفريقيا لعام ٢٠٦٣م»، والتي تمّ افتتاحها عام ٢٠١٣م، بهدف تعزيز التكامل والوحدة بين الدول الإفريقية، عبر خططٍ عشرية

(٥) تشير الأدبيات في هذا الإطار إلى: العلاقة المتبادلة بين ضعف التجارة البينية وترديّ البنية التحتية، وبخاصة طرق النقل والمواصلات، وتشير إلى: ضرورة تغيير هياكل التصنيع والتجارة في القارة؛ حتى تصبح أكثر توجّهاً للداخل Inward Oriented، أو بعبارة أخرى Hinterland oriented.

العالم؛ خلال النصف الثاني من القمّد الأول من القرن الحادي والعشرين، ما دفع البعض للتحويل على تلك الطفرة في استخدام الهواتف المحمولة لتحقيق التنمية. وتجدر الإشارة إلى: أنّ الدول الحبيسة في إفريقيا تعاني من مشكلات النقل أكثر من غيرها، حيث تظهر الحاجة الماسّة لخطوط النقل البري والجويّ والسكك الحديدية لربطها بالدول الساحلية^(١)، وعلى الرّغم من دخول معظم الدول الحبيسة في اتفاقيات تجارة الترانزيت مع الدول الساحلية المجاورة لها؛ فإنّ العقبات الاقتصادية والإدارية، كعدم التنسيق بين المستندات المطلوبة في الجمارك، وتعقيد الإجراءات الجمركية - على نحو ما تشير خبرة دول غرب إفريقيا -، والعقبات والخلافات السياسية - على نحو ما هو الحال في دول شرق إفريقيا^(٢) -، قد أدّت إلى صعوبة مرور السلع من الدول الحبيسة إلى الدول الساحلية والعكس^(٣).

وكما أشرنا آنفاً؛ فإنّ جزءاً من هذا الخلل يعود إلى طبيعة الهياكل الاقتصادية الاستعمارية، التي ركّزت على تنمية البنية التحتية في حدود ما يسمح بنقل السلع الأولية من مناطق إنتاجها أو استخراجها إلى موانئ التصدير، الأمر الذي جعل النقل في الدول الإفريقية عموماً يتّسم بكونه متوجّهاً إلى الخارج ومرتبباً بالموانئ^(٤)، وبرغم

Nace Bourenane, "Regional Integration (١) in Africa: Situation and Prospects", in Jorge Bragade Maceda and Omer Kabbaj, Regional Integration in Africa. (Paris: OECD Publication, 2002), p.27

(٢) يُعدّ الوصول إلى السواحل أحد الأسباب الرئيسة للصراع (الإثيوبي الإريتري)؛ في ظلّ سعي إثيوبيا لتأمين امتيازاتها في موانئ إريتريا، وكذلك تدخلها في الشؤون الداخلية الصومالية بعد تحوّل إثيوبيا إلى دولة حبيسة في أعقاب استقلال إريتريا. راجع: محمد عاشور: النزاع الإثيوبي الإريتري: الأسباب الداخلية والانعكاسات الإقليمية والدولية، في: د. نادية مصطفى (محرر)، أمّتي في العالم، (القاهرة: مركز الحضارة للدراسات السياسية، ١٩٩٩م)، ص ٥٠٥.

(٣) محمد عاشور، التكامل الإقليمي في إفريقيا الضرورات والمعوقات، القاهرة: مشروع دعم التكامل الإفريقي (جامعة القاهرة)، ١٩٩٧م، ص (٥١-٥٢).

(٤) Shemmy, Op.Cit, 36

لمدة خمسة عقود^(١)، نجد أنّ للبنية التحتية مكانةً مركزيةً في تحقيق تلك الغايات في مجملها، وإن ارتبطت مباشرةً بغاية الوحدة وتحقيق التكامل بين دول القارة الإفريقية^(٢).

أ- الجهود الإفريقية في مجال شبكات النقل والموصلات:

وفي إطار محاولات الدول الإفريقية لتغيير الواقع سالف البيان؛ جاءت مساعي تغيير نمط البنية التحتية في القارة ليصبح أكثر توجهاً للدخل **Inward Oriented**، من خلال عدّة مشروعات كبرى، على رأسها الطرق السريعة العابرة للقارة، والتي تُعرف اختصاراً بـ **Trans-African Highways (TAH)**.

وقد بدأ التفكير في إنشاء هذه الطرق في السبعينيات؛ لربط العواصم الإفريقية ومناطق الإنتاج الرئيسية بطرق سريعة ومعبّدة صالحة للاستخدام على مدار العام، وتمّ تحديد تسعة طرق رئيسية: (القاهرة - داكار)، (الجزائر - لاجوس)، (طرابلس - ويندهوك - كيب تاون)، (القاهرة - جابروني - كيب تاون) (داكار - انجamina)، (انجamina - جيبوتي)، (داكار - لاجوس)، (لاجوس - مومباسا)، (بيرا - لوبيتو)، تمتد من الشرق إلى الغرب،

(١) African Union Commission, Agenda 2063: Africa we want, Popular version, final edition. 2015 at: <http://www.un.org/en/africa/osaa/pdf/au/agenda2063.pdf> reviewed at 5 July 2017.

(٢) نريد:

- ١- إفريقيا المزدهرة: القائمة على النمو الشامل والتنمية المستدامة.
- ٢- قارة متكاملة، متّحدة سياسياً، وتستند إلى المثل العليا للوحدة الإفريقية، ورؤية النهضة الإفريقية.
- ٣- إفريقيا المتمثلة للحكم الرشيد، والديمقراطية، واحترام حقوق الإنسان، والعدالة وسيادة القانون.
- ٤- إفريقيا السلام والأمن.
- ٥- إفريقيا ذات الهوية الثقافية القوية، والتراث المشترك، والقيم والمثل المشتركة.
- ٦- إفريقيا تقودها الشعوب نحو التنمية، اعتماداً على إمكانياتها، ولا سيما النساء والشباب، مع العناية بالأطفال.
- ٧- إفريقيا بوصفها شريكاً عالمياً قوياً ومتّحداً ومؤثراً.

.Ibid, p2

ومن الشمال للجنوب.

ويبلغ إجمالي طول هذه المسارات التسعة نحو ٥٧ ألف و٢٠٠ كم، اكتمل العمل في معظمها باستثناء بعض الأجزاء التي تحتاج إلى: البناء أو إعادة البناء أو التعبيد والرصف، وتخضع هذه الطرق إلى إشراف التكتلات الإقليمية الفرعية التي تقع في نطاقها.

وفضلاً عن هذه الطرق السريعة العابرة للقارة؛ سعت العديد من الدول إلى تشييد طرق تربطها بدول الجوار لتدعيم التجارة الثنائية، ففي الشرق الإفريقي - مثلاً -، أنشأت إثيوبيا والسودان شبكات طرق تربط المدن والأقاليم السودانية والإثيوبية، من شأنها دعم التجارة بين الدولتين، وخصوصاً أنّ السودان هي المورد الوحيد للنقط لإثيوبيا.

كما تمّ إنشاء معبر بريّ بين مصر والسودان (أشكيت- قسطل)، من المتوقع أن يسهم في زيادة التبادل التجاري بين البلدين بنسبة ٧٠-٨٠٪، ويقلّ نفقات النقل بالنسبة نفسها^(٣).

وبالمثل؛ أبدت الدول الإفريقية اهتماماً بقطاع السكك الحديدية؛ انعكس في إعلان برازافيل وخطة عمل لقطاع السكك الحديدية في إفريقيا، تبناه مؤتمر وزاريّ في الكونغو برازافيل في ٢٠٠٦م، ثم تبنته القمة الإفريقية ١٢ في أديس أبابا عام ٢٠٠٩م، وقد حدّد الإعلان جملةً من المشروعات الهادفة إلى ربط شبكات السكك الحديدية في إفريقيا من خلال عدة محاور، من بينها ما دخل حيز التنفيذ، مثل خطّ السكك الحديدية بين (نيروبي ومومباسا)، والذي من المتصوّر أن يمتد لدول أخرى في الإقليم، فضلاً عن مشروع (كيجالي مومباسا) الذي يربط ثلاث دول في شرق إفريقيا: كينيا- رواندا- أوغندا^(٤).

ويمكن الإشارة إلى مشروعات أخرى نُفذت بالفعل: مشروع خطّ السكك الحديدية بين (تنزانيا وزامبيا)^(٥)،

(٢) افتتاح أول معبر بريّ بين السودان ومصر، موقع الجزيرة نت، 2014/8/29م. Accessed 30 June 2017

(٤) www.africanbusinesscentral.com Accessed 30 June 2017

(٥) 18-Shemmy (2000), Op.Cit, pp.17



أجرت دول القارة دراساتٍ للعديد من مشروعات البيئة التحتية، الداخلية والإقليمية، لكنَّ معظمها تحطّم على صخرة صَعْف الإرداة، ونقص التمويل، والتبعية الخارجية

ب- مجال الاتصالات (٥) :

تغيّر قطاع الاتصالات في إفريقيا تغيّراً كبيراً منذ أواخر التسعينيات، وشهدت معظم البلدان الإفريقية تحرير قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية من أجل جذب الاستثمارات، مع الاحتفاظ بالاحتكار الحكومي- تقريباً- للخطوط الأرضية، في حين يكون سوق الهاتف المحمول- بصفة عامّة- في أيدي القطاع الخاص. وخلال العُقَد الأول من القرن العشرين؛ كان هناك نحو ٤٥ بلداً إفريقياً قد منح تراخيص لمشغلي الهواتف المتنقلة، كما نشأت منافسة بين شركات الاتصالات الإقليمية والدولية على السوق الإفريقي في الهواتف المحمولة.

ونتيجةً لهيكل السوق، الذي طفت عليه الهواتف المحمولة، أصبحت الاتصالات الهاتفية الثابتة خدمةً أقلّ تنافسية في إفريقيا، ومن أجل خلق سوقٍ تنافسية بين مختلف المشغلين والسماح للعملاء بالاستفادة من

(٥) تمّ الاعتماد بالأساس في هذا الجزء على:

Martin Chege Wainaina, Op.cit - Kanwal Zahra, Parvez Azim, And - Afzal Mahmood, Telecommunication Infrastructure Development And Economic Growth: A Panel Data Approach, The Pakistan Development Review 47 : 4 Part II (Winter 2008) pp.711-726. At: [http://www.pide.org.pk/pdf/PDR/2008/pdf accessed at: August.726-711/Volume4](http://www.pide.org.pk/pdf/PDR/2008/pdf%20accessed%20at%20August.726-711/Volume4) .8, 2017

وفي غرب إفريقيا بين (بوركينافاسو وكوت ديفوار) ، وبين (السنغال ومالي) ، وكذلك خط السكك الحديدية بين (إثيوبيا وجيبوتي) ، الذي افتُتح في أكتوبر ٢٠١٦م بتكلفة بلغت ٣،٤ مليارات دولار، والمتوقَّع أن يساهم في تقليل زمن الرحلة بين البلدين من ثلاثة أيام إلى ١٢ ساعة فقط، وهو ما سيُعطي دفعةً كبيرةً للاقتصاد الإثيوبي؛ كون ٥٠% من التجارة الإثيوبية تتمّ عبر جيبوتي^(١).

وتتجاوز أهمية خطوط وممرات النقل- برّية أو خطوط السكك الحديدية- مجرد الربط بين نقطتين، أو تسهيل انتقال الأفراد والسلع والخدمات، أو فتح منافذ للدول الحبيسة، إذ يمكن تحويل محاور النقل تلك إلى «محاور للتنمية»، من خلال إنشاء هياكل ومنشآت صناعية وزراعية وخدمية؛ بما يعزّز النمو في المناطق الريفية والحدودية التي تمرّ بها هذه الطرق، وهي الفكرة الأساسية وراء ما يُعرف بـ«محاور التنمية المكانية»^(٢)، ويُعدّ «محور تنمية مابوتو» نموذجاً يُحتذى به^(٣)، ما دفع الجماعة الاقتصادية لدول الجنوب الإفريقي (السادك) إلى محاولة تطبيقه في ١٥ محوراً آخر، بالشراكة مع بنك التنمية الجنوب الإفريقي، فضلاً عن تبني الاتحاد الإفريقي للفكرة، ودعوة (النبياد) إلى تعميم الفكرة في أقاليم القارة الإفريقية كافة^(٤).

Emmanua Kendemeh, "Ethiopia- Djibouti- Electric (١) Railway Line Opens", 6 October 2016. Available at: <http://allafrica.com/stories/201610070797> .html. Accessed 6 July 2017

Gadzeni Mulenga, "Developing Economic (٢) Corridors in Africa: Rationale for the Participation of African development Bank" In Regional Integration Brief (African .Development Bank, No. 1, April 2013), p.2

(٣) يُعدّ «محور مابوتو للتنمية»، باكورة ما بات يُعرف بـ«محاور التنمية»، والتي بدأت في إقليم الجنوب الإفريقي؛ عندما تبنت جنوب إفريقيا وموزمبيق فكرة تحويل ممر نقل إقليمي بين (مابوتو وجوهانسبرج) إلى محور للتنمية، يقوم على ربط الصناعات الاستخراجية في المنطقة بالمصانع، وربطها بموانئ التصدير، وبناء منظومة من الأنشطة الاقتصادية والخدمات لتحقيق منافع مشتركة للبلدين.

Gadzeni Mulenga, Op.Cit, p.4 (٤)

وانتشار الهواتف المحمولة؛ فإنَّ العلاقة بين الهواتف الثابتة والنمو الاقتصادي علاقةً أحادية الجانب؛ بمعنى أن توفر شبكات الاتصال الأرضية تسهم في تحقُّق التنمية ولكن لا يشترط العكس.

وبصفة عامَّة؛ فإنَّ أهمية الهواتف الأرضية في النمو الاقتصادي لا تكاد تُذكر في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ومن النتائج الجديرة بالنظر، للمهتمين بالاستثمار في مجال الاتصالات، أنه يزداد تأثير النمو الاقتصادي على انتشار الهاتف المحمول في المناطق التي يقلُّ فيها انتشار الهاتف الثابت. وأن الاستثمار في الاتصالات السلكية واللاسلكية يخضع لقانون المنفعة المتناقصة؛ ما يعني أنَّ البلدان التي تمرُّ بمرحلة مبكرة من التنمية من المرجح أن تستفيد أكثر من غيرها من الاستثمار في البنية التحتية للاتصالات.^(٥)

ج- الجهود الإفريقية مجال الطاقة:

تمثِّل المشروعات في مجال الطاقة مكوناً مهماً من مكونات البنية التحتية، وتزخر القارة الإفريقية بإمكانات ضخمة من مصادر الطاقة، التقليدية والمتجددة.

وبالنظر إلى التوزيع الجغرافي لهذه المصادر؛ يتضح أنَّ أقاليم القارة الإفريقية كافة يمكنها تحقيق الاكتفاء الذاتي من الطاقة؛ إذ يتركز الجانب الأكبر من «احتياطات النفط والغاز» في شمال وغرب إفريقيا، بينما يتركز «احتياطي الفحم» في الجنوب الإفريقي. كما تمتلك القارة إمكانات كبيرة من «الطاقة المائية لتوليد الكهرباء» في معظم المناطق الداخلية، بوجود مجموعة كبيرة من المجاري المائية الضخمة، مثل النيل، الكونغو، النيجر، السنغال، فولتا، أورنج. كما توجد مناطق كبيرة لإنتاج «الوقود الحراري» في منطقتي وادي البحر الأحمر، ووادي الصدع العظيم^(٦)، هذا التنوع انعكس على طبيعة مشروعات البنية التحتية في مجال الطاقة، وعلى التوزيع الجغرافي لهذه المشروعات.

المنافسة، كان من المهم إقامة سلطة مستقلة وتنظيمية تُشرف على حسن سير قطاع الاتصالات، ولهذا أنشأت ٢٦ دولة إفريقية هيئات مستقلة لتنظيم سوق الاتصالات، وخلق منافسة تحقِّق انخفاض الأسعار، وتحسين الخدمات، والانفتاح على الابتكار في سوق الاتصالات المُنظمة^(٧).

وقد انطلقت تلك الجهود من فرضية: أنَّ التوسُّع في شبكة الاتصالات يرتبط طردياً وبصورة مباشرة بالتنمية^(٨)، الأمر الذي تصدَّت له إحدى الدراسات^(٩) بالرصد والتحليل لتخلص إلى: وجود علاقة إيجابية بين: كثافة استخدام الهواتف المحمولة، والنمو السكاني، والاستثمار الأجنبي (كلُّ على حدة) من ناحية، والنمو الاقتصادي من ناحية أخرى، حيث يؤدي التحسُّن في كثافة الهاتف المحمول إلى زيادة في نمو الاقتصاد، ويؤدي النمو الاقتصادي المتزايد إلى نمو انتشار الهواتف المتنقلة، والعكس صحيح. كما أنَّ النمو السكاني يؤدي إلى زيادة الطلب على الهواتف المحمولة، علاوة على أنَّ الاستثمار الأجنبي المباشر في مجال الاتصالات؛ كان له تأثير إيجابي في انتشار الهواتف المحمولة على نطاق واسع في القارة^(١٠).

وأظهرت الدراسة: أنَّ مساهمة وتأثير الهاتف المحمول، في النمو الاقتصادي في إفريقيا، كانت أقوى في الفترة ٢٠٠١م-٢٠١٠م، والتي اتسمت بارتفاع مستوى انتشار الهواتف المحمولة في الاقتصادات الإفريقية الواقعة جنوب الصحراء الكبرى؛ مقارنةً بانتشار الهواتف الأرضية.

وتشير الدراسة إلى: أنَّ هناك علاقةً عكسية بين انتشار الهواتف الثابتة والهواتف المحمولة، وإذا كانت هناك علاقةً إيجابيةً اتجاهاً بين النمو الاقتصادي

(١) Ibid. p3

(٢) Kanwal Zahra, Parvez Azim, And Afzal .Mahmood, Op.cit, p.712

(٣) -Martin Chege Wainaina, Op.cit, pp.92-93

(٤) Ibid. p.92

(٥) Martin Chege Wainaina, Op.cit, p.93

(٦) Economic Commission for Africa (٦).Op.Cit, p.323

وعلى الصعيد نفسه؛ تحتل مشروعات «الطاقة الهيدروإليكتريكية» المكانة الأولى على مستوى مشروعات الطاقة في القارة الإفريقية، فأنهار القارة الإفريقية، وبخاصة نهر النيل والكونغو والنيجر وفولتا والزامبيزي، يمكنها مجتمعة أن تولد نحو ١٣٪ من احتياجات العالم من الطاقة الكهرومائية، ويقدر البنك الإفريقي للتنمية أن الطاقة الكهرومائية يمكنها أن تولد ٤٥٪ من الكهرباء المستهلكة في دول إفريقيا جنوب الصحراء.

وتحتل إثيوبيا بالعدد الأكبر من مشروعات السدود، حيث يوجد بها سبعة سدود من إجمالي ٢٢ سداً على مستوى القارة، تليها جمهورية الكونغو الديمقراطية بواقع ثلاثة سدود، إضافة إلى مشروع مشترك بينها وبين زامبيا، مع ملاحظة أن الطاقة الإنتاجية لمشروعات الكونغو تفوق مجمل الطاقة الإنتاجية الكهربائية المتوقعة لباقي المشروعات في دول القارة.

وتجدر الإشارة إلى: أن التعاون المائي بين دول القارة الإفريقية لا يقتصر فقط على توليد الكهرباء، إذ يمكن تحقيق التعاون في مجال التخزين والاستخدام المشترك للمياه، وخصوصاً أن معظم الأنهار الكبرى في القارة تتسم بأنها أنهار دولية أو عابرة للحدود، ويقدم الجنوب الإفريقي نموذجاً ناجحاً في مجال التعاون المائي، متمثلاً في مشروع نقل المياه من «جبال مالوتي» في ليسوتو، إلى جنوب إفريقيا، من خلال تحويل تدفق «نهر أورانج»، والمعروف بـ«نهر سنجو» في ليسوتو، لتغذية «نهر فال» في جنوب إفريقيا^(٢).

ويمكن تصنيف مشروعات الطاقة في عدد من المجموعات^(١)، وفقاً للمصدر المستخدم في توليد الطاقة، فالطاقة المتولدة من «الوقود الحفري» التقليدي (النفط والغاز)، نرى تركيزاً في مشروعاتها في الشمال الإفريقي، ولا سيما مصر (بها العدد الأكبر من مشروعات الطاقة، المنفذة بالفعل، أو التي تنتظر التنفيذ)، وليبيا، والمغرب، وبدرجة أقل في الغرب الإفريقي، وتحديداً في دلتا النيجر.

فيما تتركز مشروعات توليد الطاقة المعتمدة على «الفحم» في جنوب إفريقيا بالأساس، إضافة إلى مشروعات متفرقة في موزمبيق وزيمبابوي.

أما حقول «الغاز الطبيعي»؛ فتنتشر على كل السواحل الإفريقية تقريباً، ولا سيما الشمال والجنوب والغرب الإفريقي.

وعلى الرغم من وفرة مصادر الطاقة التقليدية من نفط وغاز؛ فإن التجارة البينية في هذه السلع محدودة للغاية، بل إن الدول الإفريقية غير المنتجة تضطر إلى استيراد احتياجاتها من خارج القارة، بفعل تردّي وسائل النقل، وعدم وجود الطرق الملائمة لنقل الوقود، أو عورتها وخطورتها (الأمنية) حال وجودها؛ ما يجعل استيراد الوقود من الخارج أيسر وأرخص، ولذا تمّ بناء عدّة خطوط أنابيب للغاز والبتترول لسدّ حاجة الدول الإفريقية، لتشجيع التجارة في المواد البترولية داخل القارة الإفريقية، وتحقيق الاعتماد الذاتي المتبادل^(٣).

(١) يعتمد رصدنا للمشروعات على التقرير السنوي الصادر عن الشراكة الأوروبية الإفريقية في مجال الطاقة لعام ٢٠١٦م، والذي رصد أكبر خمسين مشروع لتوليد الطاقة في إفريقيا؛ اعتماداً على قاعدة بيانات الطاقة التي تمّ إعدادها في إطار الشراكة الأوروبية-الإفريقية، وكذا برنامج تسمية البنية التحتية في إفريقيا. انظر: Africa-EU Energy Partnership Status Report Update: A mid-term report on progress, achievements and future perspectives 2016, p. 9.

(٢) من أشهرها خط أنابيب غاز الغرب الإفريقي WAGP، يهدف إلى توصيل الغاز من نيجيريا إلى: بنين وتوجو وغانا. خط أنابيب بتترول (تنزانيا - زامبيا) TANZAMA،

يربط ميناء دار السلام بمصفاة نفط Indeni في مدينة Ndola، ويعمل منذ الثمانينيات. خط أنابيب بتترول (كينيا - أوغندا). يربط بين (مومباسا وأوغندا)، وهو امتداد لخط (مومباسا - ألدوريت) بكينيا. خط أنابيب غاز (موزمبيق - جنوب إفريقيا)، وهو جزء من «محور تنمية مابوتو»، ويعمل منذ التسعينيات، راجع: Economic Commission for Africa (2010), Op.Cit, pp.324, 325.

(٣) يتضمن المشروع: إنشاء خمسة سدود وسبعة أنفاق، ومحطتين للضخ، ويشير الخبراء إلى أنه أحدث تحولاً هيكلياً في اقتصاد ليسوتو؛ إذ تقدّر إيراداته بنحو ٥٠ مليون دولار

المالية لتلك القطاعات على مستوى القارة ككل، بنسب تتراوح بين ٥-٨٪، ووصلت في قطاع المياه إلى ١١٪^(٢).
٢- هناك تفاوت واضح في الأداء في تطوير البنية التحتية؛ حيث يأتي الشمال الإفريقي في المقدمة مقارنةً بالأقاليم الأخرى، يليه الجنوب الإفريقي، ثم الغرب والوسط، وأخيراً شرق إفريقيا^(٣). ويوضح مؤشّر البنية التحتية لعام ٢٠١٦ م ثبات الدول التي تحتل المراكز العشرة الأولى، مع تفاوت طفيف في ترتيبها؛ مقارنةً بعام ٢٠١٣ م^(٤).

٣- أنّ الدول الإفريقية تعتمد في تمويل مشروعات البنية التحتية على خمسة موارد أساسية: (١) الإنفاق العام من الدول الإفريقية نفسها. (٢) المساعدات التلموية الرسمية من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، والتي تمنح على أساس ثنائي. (٣) القروض بأشكالها المختلفة (الميسرة وغير الميسرة)، والمنح من مؤسسات التمويل الدولية والإقليمية. (٤) القروض الرسمية والتمويل من خارج دول OECD بما فيها البنوك الصينية والهندية. (٥) القطاع الخاص^(٥).
٤- ما زالت هناك فجوة تمويلية في مجال البنية التحتية في إفريقيا بين المستهدف والواقع؛ فعلى الرغم من ارتفاع نسبة متوسط الإنفاق على مشروعات البنية التحتية في القارة إلى ٨٪ من إجمالي ميزانيات الدول

وبامتدادها الجغرافي على جانبي خط الاستواء؛ تتمتع القارة الإفريقية بثروة من مصادر الطاقة الشمسية اللازمة لأنظمة توليد الطاقة الضوئية والحرارية، وتنبع ميزة هذا المصدر من توافره في مواقع عديدة، فضلاً على إمكانية تخفيض التكلفة مع تقدّم التكنولوجيا في توليدها، وتتمتع كل من الصحراء الكبرى وصحراء كهارى بإمكانيات ضخمة في هذا المجال.
وبالمثل؛ فإنّ طاقة الرياح يمكن توليدها بإمكانيات كبيرة في مناطق عدّة في الغرب والشرق والجنوب الإفريقي.

كما تتمتع القارة الإفريقية بإمكانيات في مجال الطاقة الحرارية الأرضية، وخصوصاً في منطقة أهدود شرق إفريقيا العظيم **Great East African Rift System** الممتد من الشرق الأوسط وحتى موزمبيق.

وأخيراً؛ فإنّ مشروعات «الوقود الحيوي» بدأت تظهر بوصفها بديلاً أو مكملاً للوقود الحفري التقليدي، وقد بدأت إفريقيا منذ بداية الثمانينيات في مشروعات لاستغلال هذه الطاقة، غير أنّ الاستغلال الكامل لهذا المصدر لم يحدث بعد، ويوجد حوالي ١٠٠ مشروع منها في نحو ٢٠ دولة، بما فيها: مالي وغينيا والسنغال وتزانيا.

ثالثاً؛ ملاحظات ختامية:

يمكن إبداء مجموعة من الملاحظات على مساعي تطوير البنية التحتية في إفريقيا، وعلاقتها بجهود التنمية في القارة، فيما يأتي:

١- وفقاً لمؤشّر تنمية البنية التحتية، الصادر عن البنك الإفريقي عام ٢٠١٦ م، فإنّ الدول الإفريقية جميعها أحرزت تقدماً في الجوانب الأساسية التي يغطيها المؤشّر (النقل، الكهرباء، تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، المياه والصرف الصحي)^(٦)، حيث ارتفعت المخصّصات

سنوياً، تمثل نحو ٥٠٪ من دخل الدولة من العملة الصعبة التي تنوّعت مصادرها بفضل هذا المشروع. انظر في تقصّيلات المشروع:
25-Shemmy, Op.Cit, pp.24

2016. May 2016. At: http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Economic_Brief_-_The_Africa_Infrastructure_Development_2-Index.pdf, pp.1

(٢) خصّصت بعض الدول نسباً أعلى من ذلك بكثير لقطاعات البنية التحتية من ذلك عام ٢٠١٢ م، فالرأس الأخضر خصّصت نحو ٤٤٪؛ وناميبيا ٣٩٪؛ أوغندا ٢٨٪؛ وجنوب إفريقيا ٢٤٪ للبنية التحتية. راجع:
Economic Commission for Africa (2016), op.Cit

(٣) African Development Bank, Op. Cit, p.8

(٤) Ibid, P.7

(٥) Economic Commission for Africa (2010), Op.Cit, p.332

(٦) African Development Bank (2016). The Africa Infrastructure Development Index

الصحراء)، وبفارق كبير عن أقرب منافسيهما^(٢)، وهو ما يمثّل امتداداً للتنافس التقليدي بين القوتين على النفوذ السياسي والاقتصادي في القارة، حيث يُعدّ النقص في التمويل المتاح فرصة لزيادة نفوذ القوى الكبرى لتقديم شراكات مع الدول الإفريقية، وهي وإن كانت تجبر عجزاً في الجانب الإفريقي؛ فإنها- ولا شك- تحقّق مصالح الشركاء الدوليين.

٦- تشير البيانات إلى نصيبٍ معتبر للاستثمارات العربية والإسلامية في قطاعات البنية التحتية في القارة الإفريقية، يتجاوز ثلاثة مليارات، موزعة على استثمارات كلٍّ من: صندوق أبوظبي للتنمية (٧١ مليون دولار)، البنك العربي للتنمية في إفريقيا (١٠٢ مليون دولار)، الصندوق السعودي (١٨٢ مليون دولار)، الصندوق الكويتي للتنمية (٣٦٠ مليون دولار)، صندوق الأوبك للتنمية (٣٦٣ مليون دولار)، البنك العربي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (٦١٢ مليون دولار)، البنك الإسلامي (مليار و٦٠٤ مليون دولار)^(٣)، وهو أمرٌ جديدٌ بمزيجٍ من المتابعة والتحليل؛ للوقوف على مدى تعاونية أو تنافسية تلك الاستثمارات من ناحية، ومدى اتساقها مع غايات التعاون (العربي الإفريقي) من ناحية، و (الإفريقي الإفريقي) من ناحية أخرى ■



الإفريقية، في الفترة ٢٠١١م-٢٠١٣م (بلغ الانفاق في الرأس الأخضر ٤٤٪، وناميبيا ٣٩٪، وأوغندا ٢٨٪، وجنوب إفريقيا ٢٤٪)، وبرغم نجاح الدول الإفريقية في تقليص فجوة التمويل عام ٢٠١٣م بنحو النصف (استطاعت الدول الإفريقية تديبر ٦,٧ مليار دولار من أصل ٩٩,٦ مليار دولار تكاليف مشروعات البنية التحتية في عام)^(١)؛ فإنّ القارة ما زالت في حاجة لإنفاق ما بين ٨٠-٩٠ مليار دولار سنوياً على بناء وصيانة البنية التحتية؛ حتى يمكنها أن تحقّق الاندماج الفاعل في الاقتصاد العالمي وزيادة حصتها.

٥- على صعيد التمويل الخارجي تتصدّر: الصين (١٣ مليار دولار)، والولايات المتحدة الأمريكية (٧ مليارات دولار)، قائمة الدول والمؤسسات المهمة بالاستثمار في قطاعات البنية التحتية في دول القارة الإفريقية (جنوب

Economic Commission for Africa (2016), (٢) Op.cit, p.36. http://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/aria7_eng_chap2.pdf

.Ibid. p.36 (٣)

Economic Commission for Africa (2016), (١) Assessing Regional Integration in Africa VII: Innovation, Competitiveness and Regional Integration, p.28. at: http://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/aria7_eng_chap2.pdf