



الاقتصاد الأزرق في إفريقيا.. الإمكانيات والتحديات

د. ماهر حامد سعداوي سليمان

أستاذ مساعد الجغرافيا الاقتصادية ونظم المعلومات الجغرافية،
كلية الدراسات الإفريقية العليا، جامعة القاهرة.

تمتلك القارة الإفريقية جبهة بحرية عريضة على المحيط الأطلنطي والمحيط الهندي والبحرين الأحمر والمتوسط، يقترب طولها من ٣٩ ألف كم، يطل على تلك الجبهة البحرية نحو ٣٨ دولة من إجمالي عدد دول تضمها القارة تبلغ ٥٤ دولة، من تلك الدول الساحلية هناك ٣٢ دولة متصلة بالقارة الإفريقية، ونحو ٦ دول جزرية في قلب المسطح البحري، تعتمد تلك الدول الساحلية بصورة كبيرة على الموارد الطبيعية التي منحها الله إياها في البيئة البحرية.

ومن هذا المنطلق؛ اهتمت هذه الورقة البحثية من المنظور الجغرافي بتوضيح وطرح أهمية الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية، وبنقاش البحث استفادة الدول الإفريقية من مواردها الساحلية، التي أهمها صيد الأسماك، والنقل البحري، والسياحة المرتبطة بالبيئة البحرية، والتعدين البحري. وتمثلت نقاط البحث فيما يأتي:

(١) ماهية الاقتصاد الأزرق.

(٢) التوزيع الجغرافي للدول الإفريقية الساحلية.

(٣) الأنشطة الاقتصادية البحرية بالقارة الإفريقية.

(٤) مشكلات الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية.

(٥) مستقبل الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية.

أولاً: ماهية الاقتصاد الأزرق؛

اعتمدت الأمم المتحدة مجموعة من الأهداف ضمن خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠م، وهناك هدف مستقل؛ وهو (الحفاظ على المحيطات والبحار والموارد البحرية، واستخدامها بشكل مستدام لتحقيق التنمية المستدامة)^(١)، وتتمثل ماهية الاقتصاد الأزرق فيما يأتي:

١- مفهوم الاقتصاد الأزرق؛

يُعدّ «الاقتصاد الأزرق» مصطلحاً اقتصادياً يعني استغلال البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكذلك الإدارة الجيدة للموارد المائية، والاعتماد على البحار والمحيطات في التنمية المستدامة والقضاء على الفقر وتحقيق الاكتفاء الذاتي من الغذاء البحري. وتعرّف المفوضية الأوروبية الاقتصاد الأزرق بأنه: «جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالبحار والسواحل»^(٢)، أما دول الكومنولث فعرّفت الاقتصاد الأزرق بأنه: الموارد

الزرقاء التي يمكن استغلالها من مسطحاتها البحرية، وهو الإدارة الجيدة للموارد المائية، والاعتماد على البحار والمحيطات في التنمية المستدامة^(٣).

كما عرّف البنك الدولي الاقتصاد الأزرق بأنه: «الاستخدام المستدام لموارد المحيطات من أجل النمو الاقتصادي، وتحسين سبل المعيشة، مع الحفاظ على صحة النظم البيئية للمحيطات»^(٤).

٢- عناصر ومكونات الاقتصاد الأزرق؛

يضم الاقتصاد الأزرق كلاً من السياحة البحرية، وأنشطة صيد الأسماك، والنقل البحري، وأنشطة التعدين، حيث يتم استخراج الثروات المعدنية وخامات البترول والغاز الطبيعي من البحار والمحيطات، وغير ذلك من أي نشاط اقتصادي مرتبط بالمياه. وتمثل الأحياء البحرية نحو ٩٩٪ من أشكال الحياة على كوكب الأرض في المسطحات البحرية الكبرى (البحار والمحيطات)، ويبقى ١٪ فقط على اليابسة، وتمتص البحار والمحيطات نحو ٥٠٪ من الانبعاثات الضارة التي تخرج من اليابسة، وعلى الرغم من تلك الأهمية البيئية فإن الأمر يتعدى ذلك إلى الأهمية الاقتصادية، أو ما يُعرف به الاقتصاد الأزرق^(٥).

ويُعد المحيط هو المصدر الطبيعي الذي يغطي أكثر من ثلثي سطح الأرض، ويدعم حوالي ٤٠٪ من السكان الذين يعيشون بالقرب من السواحل. ويتحدد على حجم الاستفادة من الموارد الطبيعية مقدار التنمية الاقتصادية وحركة التجارة على المستويات المحلية والعالمية، وتوفر البحار والمحيطات حوالي ٣٢٪ من الإمداد العالمي للموارد الطبيعية^(٦)، وفي حالة تطبيق ذلك على إفريقيا الساحلية،

(٣) African Union, 2019, Africa Blue Economy Strategy, Inter-African Bureau for Animal Resources, Nairobi, Kenya, www.au-ibar.org

(٤) African Union, 2019, Ibid

(٥) AUC (African Union Commission), AUDA-NEPAD (African Union Development Agency), 2022, op. cit

(٦) Poonam. C, et al, 2021, op. cit., P.26

(١) AUC (African Union Commission), AUDA-NEPAD (African Union Development Agency), 2022, Shaping A Sustainable Blue Economy for Africa UN Oceans Conference Side Event

(٢) Pierre. F, Patrick. K, Asmerom. M. G, Hashali. H., 2020, Africa Blue Economy Strategy Implementation Plan 2021-2025, African Union, Inter-African Bureau for Animal Resources, https://www.researchgate.net/publication/346841034, P.55

ثالثاً: الأنشطة الاقتصادية البحرية بالقارة الإفريقية:

تغطي المياه أكثر من ثلثي سطح الأرض، وتؤثر في الحياة في كل مكان. وإفريقيا ثاني أكبر قارة وأكبر جزيرة وبمساحة قدرها ٣٠,٤ مليون كم^٢، ويصل الطول الإجمالي لسواحل القارة، بما في ذلك الجزر، نحو ٢٨٩٢٦ كم، وبلغ متوسط خدمة الواجهة البحرية بالقارة بالنسبة ليابس الدول المطلة على الساحل نحو خدمة كيلو متر طولى من الساحل لكل ٥٥٠,٩ كم^٢، وتأتي مدغشقر في المرتبة الأولى بطول ساحل يبلغ ٤٨٢٨ كم، وتأتي جمهورية الكونغو الديمقراطية في المرتبة الأخيرة بطول سواحل قدره ٣٧ كم فقط، أما خدمة الساحل بالدول الإفريقية فتحظى سيشل بالنصيب الأكبر، وذلك بنحو كيلومتر طولي لكل ٢٠٠,٩ كم^٢ من المساحة، والكونغو الديمقراطية في المركز الأخير، وذلك بمقدار كل كيلومتر طولي يخدم ١١٢٨٦,٥ كم^٢ من مساحة الدولة (ملحق ١)، ويمكن حصر إمكانات القارة الإفريقية من مواردها البحرية على النحو الآتي:

١- نشاط التجارة البحرية بالقارة الإفريقية:

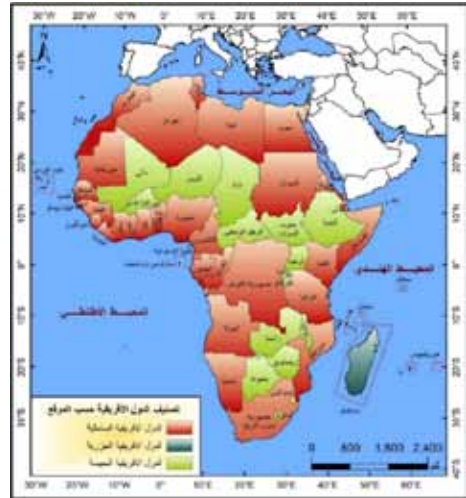
تؤدي الموانئ البحرية دوراً مهماً في العديد من الأنشطة فيما يتعلق بالنقل البحري، ويُعدّ البحر وسيلة نقل فعالة من حيث التكلفة الأقل والملاءمة الأكثر، ويساهم في التجارة بنسبة ٩٠٪، وقد حسّنت العديد من التقنيات التكنولوجية الحديثة من كفاءة الشحن والحفاظ على التجارة البحرية العالمية في التجارة الدولية، ويتم استخدام حوالي ٥٠٠٠٠ سفينة تجارية (سفن الحاويات، وسفن الرحلات البحرية). وقد بلغ حجم التجارة المنقولة بحراً حوالي ٩٦٠٠ مليون طن عام ٢٠٢٠م^(٢)، (تمثل البضائع الجافة أكثر من ٧٠٪ من إجمالي حجم التجارة المنقولة بحراً في العالم، وتتمثل تلك البضائع في السلع السائبة،

من حيث الاستفادة من مواردها الساحلية، نجد أن القارة تعتمد على نحو ٩٠٪ من حجم الواردات والصادرات عبر البحر، بإجمالي يبلغ ١٠٠ مليار دولار، ويعتمد على الاقتصاد الأزرق بصورة مباشرة نحو ٤٩ مليون إفريقي، ومن المتوقع أن تحقق قطاعات الاقتصاد الأزرق نحو ٤٠٥ مليار دولار من القيمة المتوقعة عام ٢٠٣٠م. وتعتمد المجتمعات الساحلية في إفريقيا على النظم الإيكولوجية البحرية لتحقيق الأمن الغذائي، كما تعتمد أنشطة الاقتصاد الأزرق، مثل السياحة الساحلية ومصائد الأسماك، على المسطحات البحرية^(١).

ثانياً: التوزيع الجغرافي للدول الإفريقية الساحلية:

تضم القارة الإفريقية عدد ٥٤ دولة، منها نحو ٣٨ دولة إفريقية تطل على المسطحات البحرية، سواء بصورة كلية أو جزئية (شكل ١)، وتُقسّم تلك الدول إلى ٢٢ دولة داخل الجسد الإفريقي؛ ونحو ٦ دول إفريقية جزرية في المياه الإقليمية للقارة الإفريقية بالمحيطين الأطلنطي والهندي، وهناك ١٦ دولة حبيسة بالقارة.

شكل (١): التوزيع الجغرافي للدول الساحلية في إفريقيا:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على برنامج Arc GIS

(١) AUC (African Union Commission), AUDA-NEPAD (African Union Development Agency), 2022, op. cit

(٢) الأمم المتحدة، ٢٠٢١م، استعراض النقل البحري، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، جنيف، ص ٦٧.

بحرياً، وتنقسم إلى ١٣٤ ميناء صيد في المياه الإقليمية والدولية، وهناك نحو ٨٥ ميناءً متخصصاً في نقل البضائع وحركة الحاويات، وهناك ٦٣ ميناءً لحركة الركاب^(٣).

شكل (٢): التوزيع الجغرافي للموانئ البحرية بالقارة الإفريقية حسب النوع:



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على:

<https://www.marineregions.org/downloads.php>

ب- حجم حركة التجارة البحرية بالدول الساحلية الإفريقية:

تمتلك القارة الإفريقية الكثير من موانئ البضائع، إلا أنها لا تتقل سوى ٧٪ من التجارة البحرية العالمية (المصدرة)، وتفرغ ٥٪ من هذه التجارة (المستوردة) عبر موانئها^(٤)، ويشير جدول (١)، وشكل (٣)، إلى حركة البضائع عبر أهم موانئ القارة الإفريقية.

(٣) Joyce. W. K., 2022, The impact of the digital maturity level on port operations in Africa, World Maritime University Dissertations Dissertations, The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, https://commons.wmu.se/all_dissertations

(٤) Joyce. W. K., 2022, op. cit., P.69

مثل خام الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت والألمنيوم وصخور الفوسفات، وتجارة الحاويات، والبضائع العامة).

وتعد التجارة الدولية البحرية ذات أثر بالغ في اقتصاديات القارة الإفريقية؛ لكونها تمثل ٩٠٪ من حركة واردات وصادرات القارة، وتلبي حركة الطاقة تكون عبر البحر، وقد زاد الاستخدام المكثف والمتزايد للمحيطات والبحار من قبل مختلف القطاعات، وكذا ساعد التغير المناخي في الضغط على البيئة البحرية^(١).

وتمتلك القارة الإفريقية سفناً للبضائع والحاويات لا تشكل إلا ١,٢٪ من الإجمالي العالمي للسفن والحاويات، وحجم حركة النقل تمثل ٠,٩٪ فقط من الحركة الإجمالية بالعالم، وتتعامل الموانئ الإفريقية بإجمالي شحن يبلغ ٦٪ من إجمالي الشحن البحري العالمي، وحوالي ٣٪ من الحركة العالمية للحاويات^(٢)، ويتم دراسة نشاط التجارة البحرية بقارة إفريقيا من خلال النقل البحري، وذلك في النقاط الآتية:

أ- التوزيع الجغرافي للموانئ البحرية الإفريقية:

تزرخ قارة إفريقيا بعدد كبير من الموانئ البحرية التي تنتشر على طول سواحل القارة، ولاسيما منطقة إفريقيا جنوب الصحراء، مما يزيد من الأهمية الاستراتيجية للقارة، سواء في جنوبي أو غربي القارة، أو في شرقي القارة ومنطقة القرن الإفريقي، ويتم إستغلال موانئ القارة طبقاً لامتداد القارة بحرياً حسب مياهها الإقليمية، كما هو موضح بشكل (٢)، وتتنوع موانئ القارة الإفريقية ما بين موانئ الركاب وموانئ الصيد وموانئ البضائع والحاويات. وتمتلك القارة الإفريقية ٢٨٢ ميناءً

(١) Poonam. C, et al, 2021, op. cit., PP.19, 26

(٢) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام ٢٠٥٠م، ص ١٥.

جدول (١): حركة البضائع لأهم الموانئ الإفريقية

(بالطن) خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢م:

المتوسط	٢٠٢٢	٢٠٢٠	٢٠١٥	٢٠١٠	٢٠٠٥	الدولة	الميناء
٤٣٩٣٥٦١٧	٥٦٤٧٥٦٢٥	٤٦٥٣٣٢٢٨	٤٣٦٨٧٢٩٠	٣٧٧٧٣١٩٢	٣٥٢٠٨٦٤٨	مصر	الإسكندرية
١٥٨٢٧٨١٧	١٩٠٦٣٠٠٠	١٦٤١٤٧٢٩	١٥٩٦٢٣٥٥	١٤٤١٩٠٠٠	١٣٢٨١٠٠٠	مصر	دمياط
٣٥٨٥٧٨٧٦	٤٥٩٦٤٣٠٧	٣٧٦٧٥٤٤٧	٣٤٧٨٧٧٥٣	٣١٥٦٢٩٧٤	٢٩٢٩٨٨٩٧	مصر	السويس
٨٢٥٩٥١	٧٨٥٣٠٠	٧٦٣٢٥٧	٧٥٥٧٠٠	٩٥٠١٠٠	٨٧٥٥٠٠	تونس	رادس
٨٣٩٢٤٨٤٧	٧٧٦٣٠٣٥٦	٨٤٥٣٣٥٨٤	٨٤٥١٧٤٠٩	٨٦٣١٩٢٠٠	٨٦٦٢٣٦٨٤	المغرب	طنجة
٣٢٨١٦٧	٣٣٩٠٩١	٣٣٠٢٠٦	٣٢٦٩٢٧	٣٢٣٦٠٠	٣٢١٠٠٠	المغرب	الرباط
٥٢٤٠٥٥	٦٥٤٠٠٠	٦١٦٦٦٨	٥٥١٦٢٨	٤٥٤٧٣٩	٣٤٢٣٢٨	موريتانيا	نواكشوط
٨٤١٢٩٨٤	٨١٤٣٤٧٦	٨٤٧٦٦٥٧	٨٣٥٠٩٣	٩١٤٢٣٦٤	٧٩٦٧٤٣١	السنگال	دكار
٦٥٠٥٧٠	٦٩٤٧٦٠	٦٧٨٩٤٠	٦٤٥٦٠٥	٦٦١٦٣٠	٥٧١٩١٥	غينيا	بيساو
٧٠٨٢٨٤٢	٩٨٧٩٨٠٩	٧٦٥٥٤٩٨	٦٨٧٥٦٥١	٥٣٢٧٨٦٥	٥٦٧٥٣٨٧	ليبيريا	مونروفيا
٢٠٤٥١٣٦	٢٥٩٨١٥٧	٢٣٩٧٧٦٣	١٩٨٦٩٥٤	١٦٥٥٦٥٩	١٥٨٧٤٤٧	ساحل العاج	أبيدجان
٥١٩٤٠١٧	٧٣١٦٦٧٥	٦١٦٦٧١٦	٥٦٧٦٥٩١	٤٥٨٧٦٨٠	٣٣٥٢٤٢٥	بنين	بورت نوفو
٣٠٨٠١٦١	٤٣٥٧٥٧٦	٣٧٧٦٥٤٣	٢٩٥٤٣٢٧	٢٣٦٧٨٧٢	١٩٣٥٤٨٧	الكاميرون	دوالا
٨٤٦٦١٢٠	٨٤٨٤٠٠٠	٨٤٠٠٨٠٩	٨٣١٧٦٣٣	٩٢٧٠١٩٠	٧٨٥٧٩٦٧	السودان	سواكن
٦٥٣٢٩٥	٦٥٤٠٠٠	٦٤٨٢٣٤	٦٤١٨١٦	٦٣٥٤٦١	٦٨٦٩٦٥	إريتريا	مصوع
٧٩٨٣٩٦٦	١٢١٤٧٣٨٣	٩٣٧٩٥٧٣	٧٤٧٠٩٣٧	٥٤٨٩٥٨٦	٥٤٢٣٢٥٣	جيبوتي	جيبوتي
١٥٨٧٦٠٨	١٧٦٣٠٤٦	١٥٨٧٢٠٣	١٦٩٢٠٣٤	١٣٩٨٧٢٠	١٤٩٨٠٣٧	كينيا	ممباسا
٧٤٢١٢٨٨	٨١٠٣٠٠٠	٧٤٢١٢٠٤	٧٤٣٢٣٧٤	٧٢٩١١٠٦	٦٨٦٣٨٥٨	تنزانيا	دار السلام
٢٨٠٣٩٢٢	٢٩٩٦١٠٠	٢٩٩٠٨١٢	٢٩٦١٢٠٠	٣٦٥٢٥٠٠	٢٤١٩٠٠٠	موزمبيق	بيرا
٧٠٨٣١٨٠	٨١٧٦١٠٠	٧٣٧٤٧٠٠	٦٨٣٦٠٠٠	٦٦٧٢٢٠٠	٦٣٦٦٩٠٠	موزمبيق	مابوتو
٧٠٧٦٢٤	٧٥١٨٣٩	٧١٤١٨١	٧٠٧١١٠	٧٠٠٠٠٠	٦٦٥٠٠٠	أنجولا	لوبيتو
٥٢٣٣٣٢٤	٥٣١٠١٠٠	٥٣٠٤٥٣٠	٥٣٥٢٠٠٠	٥٢٠٠٠٠٠	٥١٠٠٠٠٠	أنجولا	لواندا
٤٠٧٢١٣٦	٥٠٥٢٠١٤	٤٧٩٥٦٣١	٣٩٣٦٤٧	٣٥٦٧١٧٤	٣٠١٢١٦٦	ناميبيا	لوديريتز
٤٠٧٢١٣٦	٥٠٥٢٠١٤	٤٧٩٥٦٣١	٣٩٣٦٤٧	٣٥٦٧١٧٤	٣٠١٢١٦٦	ناميبيا	ولفيس باي
٣٥٩٧٨٢٣	٣٠٥٨٦٠١	٣٢٠٥٠٩٤	٤٠٨١٩٦٨	٤١٣٤٧٤٠	٣٥٠٨٧١١	جنوب إفريقيا	كيب تاون
٤١٠٦٨٩٥٦	٣٧٤١٩٢٨٢	٤١٤٠٢٤٩٥	٤١٨٨٣٢٦٩	٤٣٦٨١٢٤١	٤٠٧٧٨٤٩٥	جنوب إفريقيا	ديربان
١٧٣٢٥٧٨	١٧٤٧٨٥٨	١٩٩٥٤٩١	١٨٠٣٩٩٢	١٥١٨٥٩٧	١٥٩٧٩٥٠	جنوب إفريقيا	موسيل
١٧٥٣١٨٤	١٧٩٦٥٦٩	١٩٨٢٤٩٨	١٨٣٢٨٩٢	١٥٠٦١١١	١٦٤٧٨٤٨	جنوب إفريقيا	سالدانها
٧٦٤٥٢٠	٧٧٨٠٠٠	٧٧٠٧٨٧	٧٦٣١٥٦	٧٥٥٦٠٠	٧٥٥٠٥٥	جنوب إفريقيا	فيكتوريا وألفريد
٥٩٣٧٧٥٧	٥٨٧٨٤٤٠	٦٢٩٥١٥٤	٦٢٢٦٢٨١	٥٦٨٦٢٤٢	٥٦٠٢٤٦٦	موريشيوس	بورت لويس
٧٦٤٥٢٠	٧٧٨٠٠٠	٧٧٠٧٨٧	٧٦٣١٥٦	٧٥٥٦٠٠	٧٥٥٠٥٥	سيشل	فيكتوريا

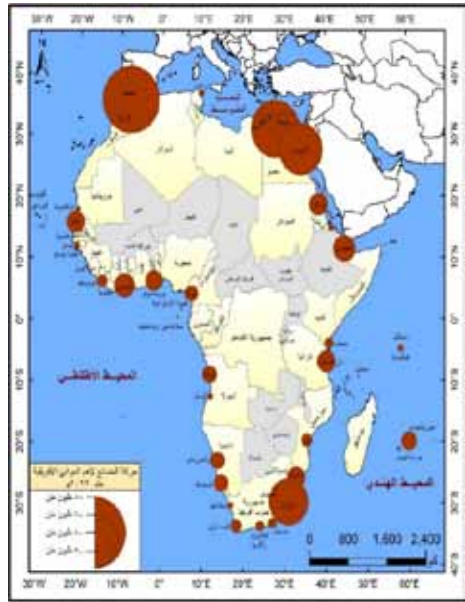
المصدر:

(١) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، مرجع سبق ذكره، ص٤٧.

The World Bank Group, 2022, Blue Solutions for Africa, Operational Brief, Key Messages, Blue Economy for Resilient Africa Program

وبين جدول (١) وشكل (٣): أن ميناء طنجة هو الأكثر في حركة نقل البضائع، وذلك بما يقترب من ٨٧ مليون طن، وأقل الموانئ هو ميناء فيكتوريا بدولة سيشل، بنحو ٧٥٥ ألف طن وذلك في عام ٢٠٠٥م. وهناك موانئ حققت طفرات في حجم حركة نقل البضائع، مثل ميناء «سالدانها» بجنوب إفريقيا، وذلك بنحو ٣٥,٢ مليون طن عام ٢٠٠٥م، ثم وصلت إلى ٥٦,٤ مليون طن عام ٢٠٢٢م، في حين أن ميناء طنجة كان في المرتبة الأولى على مستوى القارة، ولكن بكميات انخفضت عن عام ٢٠٠٥م، وذلك بنحو ٧٧,٦ مليون طن عام ٢٠٢٢م؛ ويرجع ذلك إلى سحب موانئ إفريقيا جنوب الصحراء للكثير من حركة البضائع.

شكل (٣): حركة البضائع لأهم الموانئ الإفريقية (بالمليون طن) عام ٢٠٢٢م:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على جدول (١).

أما النقل البحري بالحاويات على مستوى القارة الإفريقية؛ فتمتلك القارة العديد من الموانئ المتخصصة في النقل بالحاويات، كما هو موضح بملحق (٢)، ويتبين أن مساهمة القارة في النقل البحري تتراوح بين ٣,٩٪ و ٤,٤٪ على مستوى العالم، أما حجم الحمولة فهي متزايدة من عام لآخر، فقد بلغ حجم النقل البحري عام ٢٠٠٠م نحو ١٩,٧ مليون طن، وتزايد حجم النقل عام ٢٠٢٢م، حيث

بلغ ٣٢ مليون طن، وهذا يدل على تزايد حجم النقل البحري بالحاويات بالقارة الإفريقية؛ وإن كانت مساهمته قليلة عالمياً، أما على مستوى دول القارة؛ فتعد مصر هي الأكثر إسهاماً في هذا القطاع بأكثر من ٦,٢ ملايين طن عام ٢٠٠٠م، ثم زادت زيادة طفيفة عام ٢٠٢٢م، حيث بلغت ٦,٣ ملايين طن؛ وذلك لامتلاك الدولة الكثير من الموانئ البحرية المتخصصة في النقل بالحاويات، يليها جمهورية جنوب إفريقيا بنحو ٣,٧ ملايين طن عام ٢٠٠٠م، ونحو ٤,٦ ملايين طن عام ٢٠٢٢م؛ ويرجع ذلك لموقع الدولة الإستراتيجي على خطوط النقل البحري. أما أقل الدول مساهمة فتتمثل ذلك في دولة غينيا الاستوائية، وذلك بأقل من ٩٠٠٠ طن عام ٢٠٠٠م، ارتفعت قليلاً إلى ١٠٠٠٠ طن عام ٢٠٢٢م؛ وذلك لضعف حركة النقل البحري، ومن ثم حجم الطلب من وإلى هذه الدولة.

أما النقل البحري بالحاويات على مستوى الموانئ المخصصة للنقل بالحاويات (حاوية قياسية ٢٠ قدم)، كما هو موضح بجدول (٢) وشكل (٤)، حيث يتضح أن موانئ الشمال الإفريقي هي الأعلى في حركة الحاويات، وذلك لقربها من طرق التجارة العالمية وأسواق الإنتاج والاستهلاك الغربية، فيتبين أن ميناء طنجة بالملكة المغربية هو أكثر الموانئ الإفريقية في حركة النقل بالحاويات، حيث اقترب عدد الحاويات عام ٢٠٠٥م من ٤,٢ ملايين حاوية، ثم تزايد عدد الحاويات لنفس الميناء في عام ٢٠٢٢م، حيث تجاوز ٤,٦ ملايين حاوية، يليه ميناء الناظور بحركة نقل في عام ٢٠٠٥م قدرها ٢,٥ مليون حاوية، ثم بلغت ٣,٢ ملايين حاوية عام ٢٠٢٢م. وهناك موانئ تأتي في المرتبة الأولى في حركة نقل الحاويات بعد طنجة والناظور، مثل موانئ سفاجا وبورسعيد وراس وبنزرت والدار البيضاء في الشمال الإفريقي، وميناء ديران في الجنوب الإفريقي، وهناك موانئ، مثل لاجوس وتيجا وبورت لويس والآديبة وبورت إليزابيث وجيبوتي ومصوع وبورسودان ومباسا، تأتي في المرتبة الثانية، وذلك لانخفاض حركة النقل بالحاويات من وإلى تلك الدول. وتأتي موانئ الغرب الإفريقي، مثل مونرويفيا وأبيدجان وداركاو وبيساو وليبرافيل، ومعها موانئ

الجنوب الشرقي والجنوب الغربي من القارة، دون ترتيب، مثل لواندا ومابوتو ونكالا وبيمبا وكيليمان وإيست لندن وولفيس باي، في المرتبة الثالثة في حركة النقل بالحاويات، وذلك ربما يعود لقلة عدد السكان وانخفاض معدلات التصنيع ونقص الموارد، ومن ثمّ انخفاض حركة النقل البحري من وإلى تلك الموانئ.

جدول (٢): حركة الحاويات في أهم الموانئ الإفريقية (حاوية قياسية ٢٠ قدم) خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢ م:

الميناء	الدولة	٢٠٠٥	٢٠١٠	٢٠١٥	٢٠٢٠	٢٠٢٢	المتوسط
بور سعيد	مصر	١٩٧٤٧٢٥	٢٣٢٧٨٢٤	٢٥٢٧٣٤٨	٢٦٦٩٨٣٥	٣١٦٩٨٣٥	٢٥٣٣٩١٣
الآديبة	مصر	٦٩٠٨٩٥	٧٨٢٨٦٨	٧٦٤٠٠٥	٧٦٧٥٠١	٧٥٩٩٥١	٧٥٣٠٤٤
سفاجا	مصر	١٧٩٩٠٦٥	٢١٩٨٦٠٠	٢٤٧٩٢٣٢	٢٦٤٢١٦٥	٢٣٩٥٠٨٤	٢٣٠٢٨٣٩
رادس	تونس	٩٤٩٨٥٧	١٨٤٣٤٥٣	٢٥٣٧٩٤٠	٢٥٦٩٣٦٨	٢٧٨٧٦٨٥	٢١٢٧٤٤١
بنزرت	تونس	٢٠٩٤٨٨	١٤٦٩٥٠	١١٤٦٧٧٣	١٢٨١٩٣٤	١٤٣٧٢٠٣	٨٤٤٤٧٠
الناظور	المغرب	٢٤٦٧٦٥٩	٢٥١٥٦٩٣	٢٧٣٥٦٩٣	٢٨٤٥٩٧٣	٣٢٦٧٤٦٤	٢٧٦٦٤٩٦
طنجة	المغرب	٤١٨٩٧٣١	٤٨٧٠٥١٣	٥٥٤٧٣٧٧	٥٤٢٧٠٩٤	٤٦٠٥٥٥٠	٤٩٢٨٠٥٣
الدار البيضاء	المغرب	٥٢٥٩٨٢	٦٣٦٥٤٩	٩٥٧٦٩٨	١١٢٦٧٨٥	١٣٥٦٧٣٤	٩٢٠٧٥٠
داكار	السنغال	٥٤٣٠٣	٥٤٣٦٨	٧١١٦٧	٨٥٧١٦	٩٢٣٣٦	٧١٥٣٨
بيساو	غينيا	٣٨٩٢٧	٤٩٨٢٧	٥٨٧٢٩	٦٩٨٣٧	٧٩٣٧٥	٥٩٣٣٩
مونرويفيا	ليبيريا	٥٢١٧٩	٤٩١٩١	٤٩٠٢١	٩٣٩٥٠	٦٩٣٧٣	٦٣٧٧٣
أبيدجان	ساحل العاج	٧٢٢١٩	١١٧٥٤٧	١٤٣٨٠٦	١٩٤١٠٢	١٧١٤٨٠	١٣٩٨٣١
لاجوس	نيجيريا	٣٣٨٩٣٨	٤١٨٣٩٢	٤٦٣٨٠	٤٩٨٣١٢	٥٣٨٢٧٣	٤٥٢٢٦٩
ليبرافيل	الجابون	٩٨٦٣٧	١٠١٨٧٤	٩١٨٣٣	٩٠١٤٧	٩٧٣٥٢	٩٥٩٦٩
بور سودان	السودان	٢٦٧٧١١	٣٣٠٦٩٠	٣٤٢١٤٨	٣٩٠٨٣٤	٤٣١٢٢٣	٣٥٣٥٣١
مصوع	إريتريا	٢٣٦٦٧١	٢٧٩٣٥٥	٢٨٥٣٦٧	٣١٥٧٢٣	٣٦٨٨١٦	٢٩٧١٨٨
جيبوتي	جيبوتي	١٦٥٢٥٠	١٩٤٨٩٦	٢٤٤٩٠٢	٢٨٦٤٦٢	٣١٩٥٠٠	٢٤٢٣٠٢
ممباسا	كينيا	٤٨٧٩٤٥	٥٣٥٨٧٣	٥٩٨٣٤٧	٦٣٥٦٧٤	٦٦٧٨٤٥	٥٨٥١٣٧
تنجا	تنزانيا	٢٥٨٢٨٩	٣٧٢٧٠٠	٣٣٣٩٨٠	٣٧٣٥٤٨	٣٥٣٧٣٨	٣١٨٤٧١
نكالا	موزمبيق	٣٢١٧١	٣٤٠٤٥	٤٤٦٨٧	٤٩٧٧٠	٥٢٦٢٠	٤٣٦٥٩
مابوتو	موزمبيق	٥٧٦٧٦	٦٥٥٥٥	٦٣٧٦٤	٧٤٧٩٢	٨٥٨٥١	٦٩٥٢٨
بimba	موزمبيق	٥٢٤١	٧٩٧٣	٨٢٤٤	٩٢٩٥	٧٨٤٦	٧٧٢٠
كيليمان	موزمبيق	٩٦٨١	٨٧٣٠	٤٨٧٠	٤١٧٢	٤٤٣٦	٦٣٧٦
لواندا	أنجولا	٦٧٨٣٩	٧٣٩٨٢	٨٩٣٦٤	٩١٨٧٤	١٠١٧٤٥	٨٤٩٦١
ديربان	جنوب إفريقيا	١٨٤٥٧٢٣	٢٢٦٥٢٨٩	٢٣٤٧٦٥	٢٤١٩٨٤٠	٢٨٢٧٦٨٤	٢٣٤٠٦٨٠
إيست لندن	جنوب إفريقيا	٤٩٣٣٨	٣٨٣٠٨	٤١٩٨٦	٥٧٤١٨	٤٣٣٣٤	٤٥٨٥٥
بورت اليزابيث	جنوب إفريقيا	٣٦٩٧٥٩	٣٩٢٨١٣	٤٢٨٤٦	٤٢٨٨٥	٣٠٩٠١٨	٣٨٣٦٦٤
ولفيس باي	ناميبيا	٧٢٢١٩	١١٧٥٤٧	١٤٣٨٠٦	١٩٤١٠٢	١٧١٤٨٠	١٣٩٨٣١
بورت لويس	موريشيوس	٢٥٣٧٧٠	٢٦٦٤٢٥	٣٠٣٥٨٣	٣٣٤٩٣٤	٣٦٨٤١٦	٣٠٥٤٢٤

المصدر:

Pierre. F, 2020, op. cit, P.55 (1)

(٢) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢ م، مرجع سبق ذكره، ص ٤٤.

شكل (٤): حركة الحوايات لأهم الموانئ الإفريقية

بالمليون حاوية (الحاوية القياسية ٢٠ قدم) عام ٢٠٢٢م:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على جدول (٢).

٢- السياحة البحرية في إفريقيا:

يمثل المحيط القاعدة الأساسية للمناظر الطبيعية البحرية (مثل الشواطئ والجزر والشعاب المرجانية والمناظر البحرية البانورامية والمتنزهات البحرية والرياضات المائية)، مما أدى إلى صناعة السياحة الساحلية والبحرية التي تدعم أكثر من ٦,٥ ملايين وظيفة، بمعدل نمو عالمي يزيد عن ٣,٥٪، ومن المتوقع أن تكون السياحة البحرية Marine tourism أكبر قطاع ذي قيمة مضافة في اقتصاد المحيطات (٢٦٪) بحلول عام ٢٠٣٠م، وتمتلك العديد من البلدان أو المناطق، مثل جنوب شرق آسيا ومنطقة البحر الكاريبي والمكسيك وإندونيسيا وأستراليا وجزر المالديف وموريشيوس، شعاباً مرجانية تدرّ سنوياً أكثر من مليون دولار لكل كم٢، ويمثل ذلك مساهمة طبيعية في الاقتصاد الأزرق^(١).

(١) Poonam. C, et al, 2021, op. cit., P.24

أ- التوزيع الجغرافي للمواقع الساحلية

وأنماطها:

تمتلك القارة الإفريقية جنوب الصحراء مساحات واسعة من الشواطئ التي تتباين في استقبالها للسائحين تبعاً للتباين الفصلي بين أقاليم القارة المتنوعة، ويمكن رصد أهم شواطئ القارة وأنماط السياحة عليها حسب اختلاف خصائصها المكانية، وذلك من خلال العرض الآتي:

- شواطئ جنوبي إفريقيا:

تمتلك جمهورية جنوب إفريقيا وموزمبيق ثالث ورابع أطول خط ساحلي في القارة الإفريقية، كما تستضيف تلك الدول عدداً كبيراً من الشواطئ ذات الخلفيات الطبيعية الفريدة، فيوجد في كيب تاون بجنوب إفريقيا شاطئ خليج التخميم Camps Bay Beach^(٢)، كما توجد شواطئ بورت سانت جونز بجنوب إفريقيا: في مناطق تجمع بوابة الشاطئ البري Wild Coast أو Transkei، كما تمتلك مدغشقر مئات الشواطئ والجزر البحرية، مثل جزيرة إيل سانت ماري^(٣)، وتمتلك موزمبيق العديد من الجزر، مثل جزر أرخبيل كويريمباس أرشيبيلاجو في المحيط الهندي^(٤).

(٢) Fannie. W. S, Dawit. Y, George. B, Bobbi J. E., 2022, Acoustic detectability of whales amidst underwater noise off the west coast of South Africa, Marine Pollution Bulletin, Vol. 184, Science Direct, Elsevier, www.elsevier.com/locate/marpolbul, P.348

(٣) Xiaofei. Q, 2022, Building a bridge between economic complexity and the blue economy, Ocean and Coastal Management, Vol.216, Science Direct, Elsevier, www.elsevier.com/locate/ocecoaman, P.88

(٤) Nicolas. P, Rado. R, Fy. R, Bernardin. S, 2012, The length of stay of tourists in Madagascar, Tourism Management, Vol.33, PP.1230-

- شواطئ شرقي إفريقيا:

تروأويكس^(٥) Trou-àux، وشواطئ آنس سورس دي أرجينت Anse Source d'Argent بجزيرة لاديغوي، وهي جزيرة تابعة لجزر سيشل^(٦)، وجزيرة لا ديغ في سيشل^(٧)، وتمتلك مدغشقر شواطئ إيل سانت ماري Île Sainte-Marie ومحميات فانيفولا Vanivola، أما في جزيرة ساوتومي وبرنسيب في المحيط الأطلنطي فتوجد شواطئ يوم بوم، أما في جزيرة الرأس الأخضر Cape Verde فتوجد شواطئ سانتا مونيكا، وسانتا ماريا وغيرها، أما سواحل السنغال فتمتلك شواطئ كورالينهو Curralinho، وبوا فيستا Bua Vista، ومات ولفور Matt Walford، وجيتي إيماجيس Getty Images، وكولتيرا^(٨) Cultura.

ب- حجم السياحة الوافدة للسواحل البحرية الإفريقية:

تمتلك إفريقيا إمكانات وموارد ساحلية واعدة، وبصورة خاصة يمتلك نمط السياحة الساحلية أو الشاطئية بالقارة الإفريقية إمكانات كبيرة للجذب السياحي، فمن حيث العدد تستقبل إفريقيا على سواحلها أكبر عدد من السياح أكبر مما تستقبله منطقة البحر الكاريبي والأمريكتين. أما مساهمة السياحة الساحلية أو الشاطئية بالقارة الإفريقية؛ فيشير جدول (٣) إلى التفاضلية النسبية للسياحة الشاطئية بإفريقيا.

(٥) Fred Nelson, M.A, 2007, op. cit, P.89

(٦) Nicolas. P, et al, 2012, op. cit, P.70

(٧) United Naion, Economic Commission for Africa, 2016, op. cit

(٨) Raymond. K. A, Michael. F, Kate. B., 2022, Small-scale fisheries in the blue economy: Review of scholarly papers and multilateral documents, Ocean and Coastal Management, Science Direct, Ocean and Coastal Management, Elsevier, Vol.216, PP.126-146, www.elsevier.com/locate/ocecoaman, P.129

توجد أفضل الشواطئ الجزرية في تنزانيا وكينيا، مثل شواطئ جزر زنجبار في تنزانيا، وشواطئ جزر لامو على المحيط الهندي بالقرب من الساحل الشمالي لكينيا وشمال ميماسا، وجزيرة بات، وجزيرة ماندا توتو^(٩)، وتتمثل أهم جزر تنزانيا في جزيرة منيمبا Mnemba، وجزيرة بمبا الواقعة في الجهة الشرقية من قارة إفريقيا وشمال جزيرة أنجونجا بـ ٥٠ كم^(١٠).

- شواطئ غربي إفريقيا:

تجوب الشواطئ الأطلسية الإفريقية عدداً من المدن التي تتمتع بشواطئ ساحرة ومثالية تستحق الزيارة ومهيئة للجذب السياحي، وتتمثل أهم شواطئ غربي إفريقيا في: شواطئ أكرا بغانا، وشواطئ أبيدجان بساحل العاج، وشواطئ دكار بالسنغال، وشواطئ سيركوندا بجامبيا^(١١).

- السياحة الشاطئية في الدول الجزرية بإفريقيا:

تتمثل أهم الشواطئ الجاذبة للسياحة في الدول الجزرية بإفريقيا في شواطئ موريشيوس^(١٢)، وتمتلك تلك الدولة مقومات سياحية كبيرة، وبها شواطئ

1235, Science Direct, El sevier www.elsevier.com/locate/tourman., P.76

(١) Fred Nelson, M.A, 2007, East Africa: Trends in Coastal Tourism & Strategies for Promoting Sustainable Development, Center on Ecotourism and Sustainable Development, Stanford University and Washington, DC, P.87

(٢) Dimopoulos. D, Queiros. D, van Zyl. C., 2019, Sinking deeper: The most significant risks impacting the dive tourism industry in the East African Marine Ecoregion, Ocean and Coastal Management, Vol. 181, ScienceDirect, Elsevier, www.elsevier.com/locate/ocecoaman., P.51

(٣) United Naion, Economic Commission for Africa, 2016, Africa's Blue Economy: A policy handbook, Publications: Economic Commission for Africa Addis Ababa, Ethiopia

(٤) Dimopoulos. D, et al, 2019, op. cit, P.55

جدول (٣): المساهمة النسبية للسياحة الساحلية في مركب أهم أنماط السياحة بالقارة الإفريقية خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠٢٢م:

النسبة %	٢٠١٠	٢٠١٥	٢٠٢٠	٢٠٢٢	المتوسط
السياحة البيئية والثقافية	١٤	١٥	١٢	١٦	٢٠
السياحة الساحلية والنشاطية	١١	١٢	١١	١٢	١٤
سياحة المؤتمرات والجذور	١٠	١١	٩	١٠	١١
سياحة المغامرات والترفيهية	٨	٩	٨	٨	٩
السياحة الدينية والعلاجية	٧	٧	٧	٨	٩
السياحة الرياضية والاجتماعية	٦	٨	٧	٨	٩
سياحة المعارض والتسوق	٤	٦	٥	٤	٤
سياحات أخرى	٤٠	٣٢	٤١	٣٤	٣٤

المصدر:

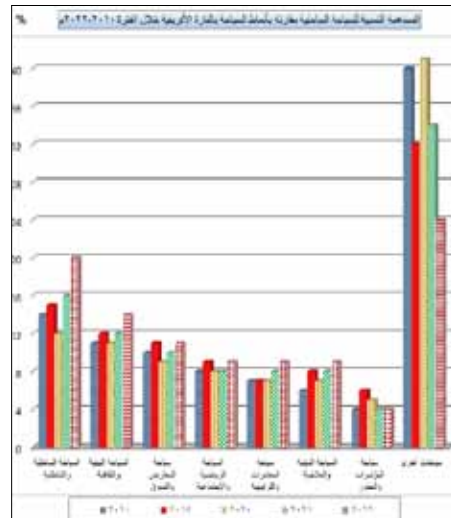
Pierre. F, 2020, op. cit, P.56 (1)

The World Bank Group, 2022, op. cit (2)

African Union, 2023, The National Consultative (3)

Workshop to Develop A masterplan for Sustainable Coastal, Marine Tourism and Mining Activities as Well as Strengthen Regulatory Frameworks Towards Aquatic Biodiversity Conservation and Ecosystems in Kenya, Nairobi, Kenya

شكل (٥): المساهمة النسبية للسياحة الساحلية في مركب أهم أنماط السياحة بالقارة الإفريقية خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠٢٢م:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على جدول (٣).

يتبين من جدول (٣) وشكل (٥): أن السياحة الساحلية الشاطئية بالقارة الإفريقية تحتل المرتبة الأولى ضمن المساهمة النسبية لمركب السياحة بالقارة الإفريقية، وذلك خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠٢٢م، حيث بلغت نسبة مساهمتها عام ٢٠١٠م بنحو ١٤٪، وتزايدت في عام ٢٠١٥م وبلغت ١٥٪، ثم انخفضت عام ٢٠٢٠م، بسبب الاغلاق الذي تم للشواطئ في العديد من بلدان القارة عام ٢٠١٩م نظراً لوجود جائحة كورونا؛ حيث بلغت تلك النسبة ١٢٪، ثم أخذت في الارتفاع حتى بلغت نسبة المساهمة نحو ٢٠٪ عام ٢٠٢٢م، وترجع تلك الزيادة الطفيفة إلى التغيرات المناخية وتوجه السكان المحليين أو السائحين الوافدين نحو الشواطئ هرباً من ارتفاع درجات الحرارة المتزايدة من عام لآخر.

ج- الإشغال والإيراد السياحي للسواحل البحرية الإفريقية:

يُعد القياس من خلال الإشغال السياحي والفندقي، وقيمة العائد، من المؤشرات القياسية المهمة التي توضح دور بيئة السواحل في الجذب السياحي، مع الوضع في الاعتبار أن المعنى هنا بالقياس يتمثل في المناطق الساحلية الجاذبة وليس المناطق المنفرة في البيئات الطاردة للسكان من الأساس، وكذلك مع الاختلاف الموسمي للشواطئ الصيفية أو الشتوية حسب المناخ^(١).

ويُقصد بالإشغال السياحي الشاطئي: كثافة الإقبال السياحي في المناطق الشاطئية. أما الإشغال الفندقي فيتمثل في عدد الليالي السياحية في كل مراكز الإيواء السياحي. أما الإيرادات السياحية فيُقصد منها: قيمة الدخل السياحي التي يحققها نمط السياحة الساحلي. ويتضح من جدول (٤) المتوسط النسبي للإشغال والإيراد السياحي الساحلي بالقارة الإفريقية، خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢م، كما يأتي:

(١) Poonam. C, et al, 2021, op. cit, P.17

٣- الصيد البحري:

يعيش أكثر من ٤٦٪ من الأفارقة في فقر مدقع، ويتجه نحو ١٢ مليون شخص من الأفارقة نحو الصيد البحري، سواء في صورة تفرغ كامل ممثلاً ذلك مهنةً للصيادين، أو بشكل عمل موسمي. وتساهم القارة في مركب الصادرات العالمية من المنتجات السمكية من خلال الصيد البحري حتى عام ٢٠٢٢ م بنحو ١٠٪ من إجمالي صادرات العالم^(١)؛ ويرجع ذلك لقلة المصائد البحرية وضيق الرصيف القاري، باستثناء شمال غرب القارة وأقصى جنوبها، ويساهم المحيط الأطلنطي بنحو ٦٢٪ من إنتاج القارة، وتحترك جنوب إفريقيا وناميبيا وأنجولا نحو ٤٧٪ منه^(٢)، تليها المغرب والسنغال وغانا بأكثر من ١٢٪. وتتمثل أهم أنواع الأسماك التي يتم اصطيادها في السردين والماكريل والتونة في السواحل المغربية والجزائرية والمصرية، أما على السواحل الشرقية من القارة فيتم صيد القشريات من سواحل تنزانيا وكينيا، وفي الجنوب يتم صيد الحيتان في سواحل موزمبيق وجنوب إفريقيا وناميبيا، وهناك مناطق ثانوية للصيد في الكاميرون والكونغو، وبنين وتوجو ونيجيريا، وموريتانيا والسنغال^(٣). ويوضح جدول (٥) حجم الإنتاج البحري من صيد الأسماك.

جدول (٤): المتوسط النسبي للإشغال والإيراد السياحي الساحلي بالقارة الإفريقية خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢ م:

السنة	٢٠٢٢	٢٠٢١	٢٠٢٠	٢٠١٥	٢٠١٠	٢٠٠٥	٢٠٠٠
الإشغال السياحي الشاطئي	٧٥,٤	٧٩	٥٢	٦١	٩٤	٩١	٨٩
الإشغال الفندقي الساحلي	٥٢,٦	٤٧	٦٢	٩١	٥٥	٦٩	٦٨
الإيراد السياحي الشاطئي	٢٤,١	٢٧,٨	٧٠,٥	٨٠,٩	١٠٤,٨	٢١,١	٢٠,٥

المصدر:

Pierre. F, 2020, op cit, P.53 (1)

The World Bank Group, 2022, op. cit (2)

African Union, 2023, op. cit (3)

يتبين من جدول (٤) وشكل (٦): أن متوسط كثافة الإشغال السياحي في الشواطئ الإفريقية قد بلغت ٧٥,٤٪ خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢ م، وقد عُد عام ٢٠١٥ م هو الأعلى في كثافة الإشغال السياحي، وذلك بنحو ٩٤٪، وعام ٢٠٢٠ م هو الأدنى بنحو ٢١٪ من إشغال المناطق السياحية بمرتادي التزه البحري، وذلك بسبب تداعيات جائحة كورونا التي خفضت من التوجه نحو الشواطئ، مع الوضع في الاعتبار وجود تزايد في الحركة نحو الشاطئ بعد ذلك حتى بلغت عام ٢٠٢٢ م نحو ٧٩٪، أما عن الإشغال الفندقي (الإشغال بكل مراكز الإيواء) فقد بلغت نحو ٧٥٪ عام ٢٠١٥ م، ثم انخفضت إلى ١٩٪ عام ٢٠٢٠ م لنفس الأسباب سابقة الذكر، أما إيرادات السياحة البحرية فقد بلغت ذروتها عام ٢٠٢٢ م بنحو ٢٧,٨٪.

شكل (٦): المتوسط النسبي للإشغال والإيراد السياحي الساحلي بالقارة الإفريقية خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٢٢ م:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على جدول (٤).

(١) Xiaofei. Q, 2022, op. cit, P.98

(٢) Fannie. W. S, 2022, op. cit, P.352

(٣) Xiaofei. Q, 2022, op. cit, P.92

جدول (٥): حجم الصيد البحري على مستوى الدول
الإفريقية بالطن عام ٢٠٢٢م^(١):

الدولة	الترتيب الإفريقي	الترتيب العالمي	الصيد البحري	مزارع الأسماك	المجموع	(١)	(٢)	(٢)	(٤)
المغرب	١	١٩	١٤٥١٠٥	١١٤٢	١٤٥٥٢٤٧	١,٥٩٦	١٧,٧٥	١٤,٥٠	٩٩,٩
مصر	٢	١٨	٣٣٥٦١٤	١٣٧٠٦٦٠	١٧٠٦٣٧٤	٠,٣٦٨	٤,١٠	٣,٣٥	١٩,٧
نيجيريا	٣	٢٦	٧٣٤٧٣١	٣٠٦٧٢٧	١٠٤١٤٥٨	٠,٨٠٦	٨,٩٧	٧,٣٣	٧٠,٥
ج. جنوب إفريقيا	٤	٣٥	٦٢٢٠٧٠	٧٩٩٤	٦٣٠٠٦٤	٠,٦٨٣	٧,٥٩	٦,٢١	٩٨,٧
موريتانيا	٥	٣٦	٦٠٩٧٥٤	٠	٦٠٩٧٥٤	٠,٦٦٩	٧,٤٤	٦,٠٨	١٠٠
ناميبيا	٦	٤١	٥٠٣٨٧٨	٥٩١	٥٠٤٤٦٩	٠,٥٥٣	٦,١٥	٥,٠٣	٩٩,٩
أنجولا	٧	٤٢	٤٨٦٤٩٠	٦٥٥	٤٨٧١٤٥	٠,٥٣٤	٥,٩٤	٤,٨٥	٩٩,٩
السنگال	٨	٤٣	٤٧٤١٦٢	٢٠٧٩	٤٧٦٢٤١	٠,٥٢٠	٥,٧٩	٤,٧٣	٩٩,٦
تنزانيا	٩	٤٥	٣٧٠٩٦٦	١٢٥٤٧	٣٨٣٥١٣	٠,٤٠٧	٤,٥٣	٣,٧٠	٩٦,٧
غانا	١٠	٤٦	٣٢٧٤٥٧	٥٣٤٨٠	٣٧٩٩٣٧	٠,٣٥٩	٤,٠٠	٣,٢٧	٨٦,٢
موزمبيق	١١	٥١	٢٩٩٥٩١	١١٨٠	٣٠٠٧٧١	٠,٣٢٩	٣,٦٦	٢,٩٩	٩٩,٦
الكونغو الديمقراطية	١٢	٥٧	٢٢٣٣٧٢	٣١٦١	٢٤٠٥٣٣	٠,٣٦٠	٢,٩٠	٢,٣٧	٩٨,٧
الكامرون	١٣	٥٨	٢٣٣١٩٠	٢٣١٥	٢٣٥٥٠٥	٠,٢٥٦	٢,٨٥	٢,٣٣	٩٩,٠
سيراليون	١٤	٦١	٢٠٢١٠٠	٧٥	٢٠٢١٧٥	٠,٢٢٢	٢,٤٧	٢,٠٢	٩٩,٩
كينيا	١٥	٦٤	١٧١٣٩١	١٥٣٦٠	١٨٦٧٥١	٠,١٨٨	٢,٠٩	١,٧١	٩١,٨
مدغشقر	١٦	٦٨	١٤٢٣٣٣	٢٥٩٩٨	١٦٨٣٣١	٠,١٥٦	١,٧٤	١,٤٢	٨٤,٦
تونس	١٧	٧٣	١١٥٠٦٤	١٦١٦٥	١٣١٢٢٩	٠,١٢٦	١,٤٠	١,١٥	٨٧,٧
غينيا	١٨	٧٥	١٢٨٠٠٠	٣٥٠	١٢٨٢٥٠	٠,١٤٠	١,٥٦	١,٢٨	٩٩,٨
سيشل	١٩	٧٦	١٢٧١٢٨	٠	١٢٧١٢٨	٠,١٢٩	١,٥٥	١,٢٧	١٠٠
الجزائر	٢٠	٨٤	٩٥٠٠٠	١٣٦١	٩٦٣٦١	٠,١٠٤	١,١٦	٠,٩٥	٩٨,٦
جمهورية الكونغو	٢١	٨٨	٨٦٧٤٨	١٧٧	٨٦٩٢٥	٠,٠٩٥	١,٠٦	٠,٨٧	٩٩,٨
ساحل العاج	٢٢	٩٢	٦٧٥٠٠	٤٧٠١	٧٢٢٠١	٠,٠٧٤	٠,٨٢	٠,٦٧	٩٣,٥
جامبيا	٢٣	١٠٠	٥٨٢٦١	٥	٥٨٢٦٦	٠,٠٦٤	٠,٧١	٠,٥٨	١٠٠
بنين	٢٤	١٠٢	٤٩٨٠٦	٣٠٨٠	٥٢٨٨٦	٠,٠٥٥	٠,٦١	٠,٥٠	٩٤,٢

(١) (١) الصيد البحري % من إجمالي الصيد البحري بالعالم،
(٢) الصيد البحري % من إجمالي الصيد البحري بإفريقيا،
(٣) الصيد البحري % من إجمالي الثروة السمكية في إفريقيا،
(٤) الصيد البحري % من إجمالي الصيد داخل الدولة.

٨٨,٠	٠,٣٣	٠,٤٠	٠,٠٣٦	٣٧٥٠٢	٤٥٠٠	٣٣٠٠٢	١١٢	٢٥	السودان
٩٩,٧	٠,٣٢	٠,٣٩	٠,٠٣٥	٣١٩٨٩	٩٨	٣١٨٩١	١١٧	٢٦	توجو
٩٩,٩	٠,٣١	٠,٣٨	٠,٠٣٤	٣١٠٤٥	٤٥	٣١٠٠٠	١١٨	٢٧	الجابون
١٠٠	٠,٣٠	٠,٣٧	٠,٠٣٣	٣٠٠١٢	١٠	٣٠٠٠٢	١٢٠	٢٨	ليبيا
١٠٠	٠,٣٠	٠,٣٧	٠,٠٣٣	٣٠٠٠٠	٠	٣٠٠٠٠	١٢١	٢٩	الصومال
١٠٠	٠,٣٠	٠,٣٤	٠,٠٣٢	١٩٩٠٠	٠	١٩٩٠٠	١٣٦	٣٠	الرأس الأخضر
٩٤,٦	٠,١٨	٠,٢٢	٠,٠٢٠	١٩٠٨٣	١٠٢١	١٨٠٦٢	١٣٧	٣١	موريشوس
١٠٠	٠,١٦	٠,٢٠	٠,٠١٨	١٦٤٠٧	٠	١٦٤٠٧	١٤١	٣٢	جزر القمر
٩٩,٧	٠,١٥	٠,١٨	٠,٠١٦	١٤٧٤٠	٤٠	١٤٧٠٠	١٤٥	٣٣	ليبيريا
١٠٠,٠	٠,١٢	٠,١٤	٠,٠١٣	١١٧٥٠	٠	١١٧٥٠	١٥١	٣٤	ساوتومي وبرينسيب
٩٩,٨	٠,٠٨	٠,١٠	٠,٠٠٩	٨٠١٥	١٥	٨٠٠٠	١٥٩	٣٥	غينيا الاستوائية
١٠٠	٠,٠٧	٠,٠٨	٠,٠٠٧	٦٧٠٠	٠	٦٧٠٠	١٦٤	٣٦	غينيا بيساو
١٠٠	٠,٠٤	٠,٠٥	٠,٠٠٥	٤٣٠٠	٠	٤٣٠٠	١٧١	٣٧	إريتريا
١٠٠	٠,٠٢	٠,٠٣	٠,٠٠٢	٢٢٢٠	٠	٢٢٢٠	١٨١	٣٨	جيبوتي
-	٨١,٧٠	١٠٠	٨,٩٨٦	١٠٠٢٥٠٧٧	١٨٣٤٤٣٢	٨١٩٠٦٤٥	-	-	الإجمالي

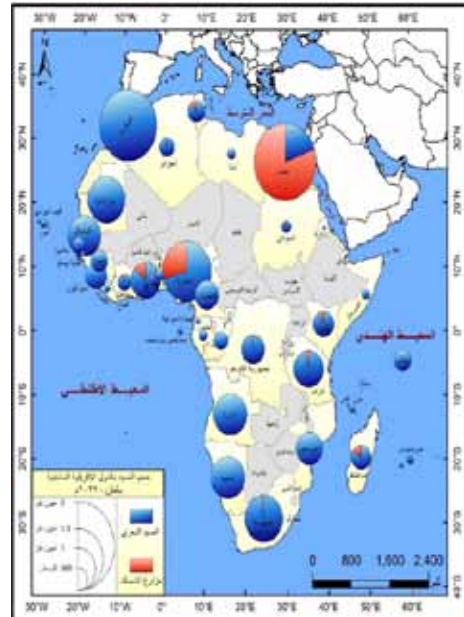
المصدر:

.Pierre. F, 2020, P.51 (1)

.The World Bank Group, 2022, op. cit(2)

.Xiaofei. Q, 2022, op. cit, P.93 (3)

تنتج القارة الإفريقية أقل من ٩٪ من إجمالي الصيد البحري بالعالم، كما يساهم الصيد البحري بنسبة ٨١,٧٪ من إجمالي الصيد بالقارة، أما على مستوى دول القارة فيتبين من جدول (٥) وشكل (٧) أن المملكة المغربية هي أكثر دول القارة من إنتاج الصيد البحري، وذلك بما يقترب من ١,٥ مليون طن من الأسماك في عام ٢٠٢٢م، ممثلاً ذلك لنحو ١٧,٨٪ من إجمالي الصيد البحري في إفريقيا، وحوالي ١٤,٥٪ من إجمالي الصيد البحري وغير البحري بالقارة، وذلك لموقعها الجغرافي المميز في منطقة إلتقاء التيارات البحرية التي ساعدت على تكاثر الثروات السمكية بالقرب من شواطئ المملكة، وما ترتب معها على مرّ الزمن من تطوير المغرب لأساطيل الصيد البحري. ويلاحظ أن الدول العشر الأولى في الجدول تنتج أكثر من ٧٢٪ من إجمالي الصيد البحري بالقارة الإفريقية، وباقي دول القارة الساحلية البالغ عددها ٢٨ دولة



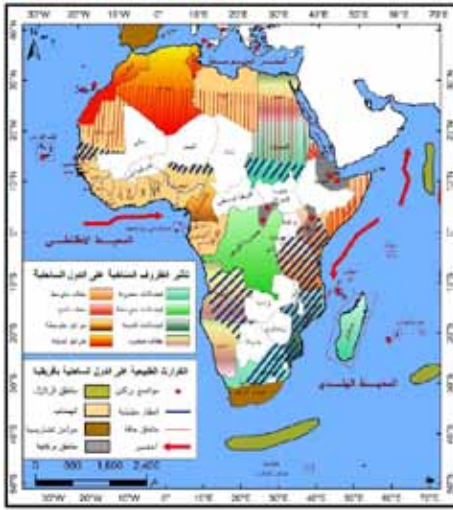
المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على جدول (٥).

ويمكن استعراض أهم مشكلات الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية من خلال النقاط الآتية:

١- المشكلات الطبيعية والبيئية المؤثرة في السواحل الإفريقية:

تتعرض القارة الإفريقية للعديد من المشكلات الطبيعية التي تؤثر في تطوير وتنمية الاستفادة من الاقتصاد الأزرق في محيطها البحري، وتتمثل تلك المشكلات، كما هو موضح في شكل (٨)، في الكوارث الطبيعية وتأثير الظروف المناخية بالقارة.

شكل (٨): المشكلات الطبيعية والظروف المناخية المؤثرة في الدول الساحلية في إفريقيا:



المصدر:

Fred Nelson, M.A, 2007, op. cit, P.83(1)

<https://www.marineregions.org/downloads.php> (2)

يتبين من شكل (٨): تنوع المشكلات الطبيعية التي يتأثر بها الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية، فتتمثل تأثيرات الظروف المناخية في حالات الفيضانات بدرجاتها المختلفة، كما هو الحال في مدغشقر والكونغو الديمقراطية وجمهورية جنوب إفريقيا، وهناك أيضاً دول

تنتج أقل من ٢٨٪ من إجمالي صيد القارة البحري. أما عن مساهمة الصيد البحري مقارنةً بإجمالي مركب الثروة السمكية داخل أي دولة ساحلية بالقارة، فهناك دول بالقارة لا تمتلك مزارع سمكية داخلية فيكون إنتاجها البحري بنسبة ١٠٠٪، مثل موريتانيا، وسيشل، والصومال، والرأس الأخضر، وجزر القمر، وساووتومي وبرنسيب، وغينيا بيساو، وإريتريا، وجيبوتي. وهناك دول أخرى تمتلك جبهة بحرية واسعة مثل مصر، وعلى الرغم من ذلك يكون إنتاجها من المزارع السمكية أكثر من إنتاجها البحري من الأسماك، فتنتج الدولة المصرية أقل من ٢٠٪ من إنتاجها السمكي من مسطحاتها البحرية، وذلك بكميات لم تتجاوز ٣٣٦ ألف طن، في حين يبلغ إنتاج مزارع الأسماك بالدولة أكثر من ٨٠٪، وذلك بما يقترب من ١,٤ مليون طن في عام ٢٠٢٢م.

رابعاً: مشكلات الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية:

تفتقر الدول الإفريقية الساحلية إلى الاستفادة من مواردها البحرية المتاحة على نحو مستدام، على الرغم من امتلاكها لنفوذ إقليمي بحري يفوق تقريباً ثلاثة أضعاف مساحة يابس الدول البحرية بالقارة، فهناك مشكلات تتعلق بعمليات الصيد البحري أو حركة النقل أو أي أنشطة أخرى، مثل استغلال الطاقة المتجددة في أعالي البحار، ومشكلات انعدام الأمن، والاتجار البحري غير المشروع، ومشكلات التغير المناخي مثل ارتفاع مستوى سطح البحر وهبوط الأرض والعواصف والفيضانات الساحلية وتدهور البيئة البحرية^(١)، وكذلك توجد مشكلات التلوث البحري، وهناك مخاطر أخرى مثل تآكل السواحل وفقدان التنوع البيولوجي، وغيرها من المشكلات^(٢)،

(١) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، مرجع سابق، ص ١٥.

(٢) Poonam. C, et al, 2021, op. cit, P.34.

زيادة بخار الماء العالق بهوائها^(٢)، وكذلك الحال في غرب القارة، حيث يوجد تيار غانا الحار الذي يؤثر في درجات الحرارة في منطقة خليج غينيا، كما أن تأثيرات التيارات الباردة شتاءً تتمثل في زيادة نسبة الضباب التي تؤثر في حركة الملاحة البحرية، كما هو الحال في الشمال الإفريقي في موانئ تونس والجزائر والمغرب^(٣).

وهناك مجموعة من المخاطر البيئية التي تؤثر على صناعة السياحة البحرية بالقارة الإفريقية، مثل الأحداث الخارجة عن سيطرة الإدارة، ومخاطر الكوارث الطبيعية، وتؤثر المخاطر في جملتها على صناعة السياحة^(٤)، وتنقسم إلى مخاطر محلية وخارجية أو دولية، وهناك مخاطر بيئية تؤثر في قرارات الإنسان في النظم الإيكولوجية الساحلية، خاصة الشعاب المرجانية في شرقي إفريقيا^(٥)، من خلال تصريف مياه الصرف الصحي بالقرب من المدن الساحلية خاصة في كينيا وتنزانيا، مما يؤدي إلى التلوث البحري وتدمير ٦٥٪ من الشعاب المرجانية، والتأثير في رياضة الغوص بتلك المناطق، ومن ثم يؤثر في عائدات السياحة^(٦).

٢- السيطرة الأجنبية على الموانئ الإفريقية:

تواجه العديد من الموانئ البحرية الإفريقية بعض المشكلات التي تشكل معوقاً أمام تطويرها، مثل تدهور شبكة المواصلات والنقل، بما في

تتعرض للجفاف بدرجاته المختلفة، وذلك كما هو الحال في الجزائر والمغرب وتونس ومصر وناميبيا والصومال وتنزانيا وكينيا وإريتريا، وهناك مناطق معرضة للأمطار الشديدة مثل موزمبيق والسنغال وجامبيا وشمال شرق جنوب إفريقيا، ومناطق تتعرض للأعاصير مثل سواحل موزمبيق، كما تتعرض مناطق من سواحل كينيا لظاهرة النينو، كما تتأثر مواضع من سواحل القارة بالبراكين أو الزلازل أو الحواف الإنكسارية أو التضاريس الشديدة الانحدار الملازمة للشواطئ سواء جبال أو هضاب^(١).

فضلاً عما سبق؛ هناك تأثير سلبي للتيارات البحرية بخلاف تأثيراتها الإيجابية في مساعدتها على تكاثر الثروات السمكية والتخفيف من درجات الحرارة في مناطق التيارات البحرية الباردة التي تساعد على الجذب السياحي، إلا أن التيارات البحرية الحارة تؤدي دوراً في ارتفاع درجات الحرارة لمياه المحيطات وارتفاع معدلات التبخر وتساقط الأمطار، كما هو حال تأثيرات التيار الاستوائي الضخم المعروف باسم «تيار موزمبيق الحار»، الذي يبدأ من دائرة عرض ١٥ درجة جنوب خط الاستواء، ويستمر حتى التقائه بـ «تيار بنجويلا» في الجنوب عند رأس الرجاء الصالح، ويساعد هذا التيار صيفاً (يناير) على ارتفاع درجة الحرارة لتتراوح بين ٣٠°مئوية عند نهايته الجنوبية و٣٨°مئوية عند بدايته الشمالية على مناطق السواحل، وينحرف هذا التيار في شمال جزيرة مدغشقر ليمر بالسواحل الشرقية منها، مما يساعد أيضاً على تدفئتها وعلى

(٢) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، مرجع سابق، ص ١٥.

(٣) Nicolas. P, et al, 2012, op. cit, P.76.

(4) Adu-Ampong. E. A, Novelli. M, Ribeiro. M. A., 2020, Tourism in Africa -continental issues and regional contexts, Routledge Handbook of Tourism in Africa (pp.3-32), Routledge. <https://www.researchgate.net/publication/358376263>, P.21.

(٥) Fred Nelson, M.A, 2007, op. cit, P.96.

(٦) Dimopoulos. D, 2019, op. cit, PP.67, 69.

(١) Xueqin. L, Lindsay. C. S, Martin D., 2022, The role of blue green infrastructure in the urban thermal environment across seasons and local climate zones in East Africa, Sustainable Cities and Society, Vol. 80, Elsevier, www.elsevier.com/locate/scs, P.138.

ذلك خطوط السكك الحديدية، وغياب الخدمات اللوجيستية في بعض الموانئ الإفريقية. كما أن القارة موطن قدم مهم لتدشين قواعد بحرية أو تجارية أو عسكرية؛ بهدف تعزيز الحضور الدولي في المناطق الإستراتيجية بالقارة^(١).

ولما سبق؛ تشهد معظم الموانئ الإفريقية تنافساً واسعاً بين العديد من الشركات الدولية التي تعمل في مجال الموانئ البحرية، مثل الشركات الصينية، والأوروبية، والتركية، والعربية الخليجية، ومثالاً على ذلك: تشارك الشركات الصينية في تشغيل عدد ٦٢ ميناءً تجارياً إفريقياً، بما يمثل أكثر من ٢٥٪ من الموانئ البحرية في إفريقيا، يقع منها ٣٣ ميناءً على المحيط الأطلنطي لتصدير المعادن مثل البوكسيت والكوبالت والنحاس. ويستأثر الشرق الإفريقي بعدد ١٧ ميناءً، يقع أغلبها في القرن الإفريقي، بغرض تكامل مشروعات التنمية الصناعية مع خطوط السكك الحديدية للربط بين الدول غير الساحلية والدول الساحلية (مثال: خط سكك حديد جيبوتي- أديس أبابا، الذي يمثل شريان الحياة لإثيوبيا، وينقل لها ٨٠٪ من تجارتها)^(٢). أما شمال إفريقيا وساحل البحر المتوسط فيضم عدد ٩ موانئ صينية، هناك ٤ منها تقع في مصر، وتركز على تجارة الحاويات العابرة لقناة السويس. ثم يأتي الجنوب الإفريقي بعدد ٢ موانئ فقط (٢ في ناميبيا، و١ في جنوب إفريقيا)^(٣).

٣- انخفاض الكفاءة التشغيلية لموانئ الصيد البحري:

تعمل الموانئ الإفريقية بقدرة وكفاءة تتجاوز حدود طاقتها؛ ويرجع ذلك إلى زيادة الطلب على الموارد مثل خامات البترول، إلا أنه في الواقع هناك نقص في قدرات وكفاءات

التشغيل في معظم مناطق التجارة البحرية في إفريقيا جنوب الصحراء، وذلك لعدم مواكبة سعة الموانئ واللوجستيات لزيادة حركة المرور في معظم القارة، لصغر وقدم السفن الإفريقية بصورة مخالفة لمعايير الشحن العالمية المتطورة، مما ترتب عليه تكديس البضائع والازدحام على الأرصفة، مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل البحري في إفريقيا، وفي عام ٢٠٠٥م تم التحول نحو الحاويات التي ساعدت على زيادة الحجم، وساعد ذلك على زيادة متوسط عمر الأسطول التجاري بالموانئ الإفريقية، حيث بلغ ١١,٨ سنة^(٤)، ونظراً لما تقتضيه إليه القارة الإفريقية من قدرات مالية تساعد على تطوير موانئها البحرية، فقد ترتب على ذلك انخفاض في الكفاءة التشغيلية لموانئ الصيد البحري بالقارة الإفريقية حتى عام ٢٠٢٠م، وذلك طبقاً لما يشير إليه جدول (٦).

يتبين من قراءة جدول (٦) وشكل (٩): انخفاض نسب كفاءة التشغيل بالموانئ الإفريقية التي بلغت ١٥,٦٪ كمتوسط كفاءة تشغيل خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠٢٢م، وجاءت موانئ المملكة المغربية في الترتيب الأول على مستوى القارة بمتوسط كفاءة تشغيل خلال نفس الفترة قدره ٥٦,٦٪، يليها مصر بمتوسط لكفاءة موانئها قدرة ٥٤,٨٪؛ ويرجع ذلك لاهتمام تلك الدول بعمليات التشغيل والحركة وعدم إشغال الأرصفة بالبضائع وحمولات النقل ورفع معدلات العمل وتوفير آلات الرفع والشحن والتفريغ، دون تلك الدول تنخفض كفاءة التشغيل بكل موانئ القارة لأقل من ٥٠٪، وحققت إريتريا المرتبة الأخيرة في كفاءة تشغيل موانئها على مستوى القارة، وذلك بمتوسط قدره ٣,٧٪، وذلك لعدم امتلاك مينائي مصوع وأسمرة لمقومات التشغيل وافتقارها للبنية التحتية.

(١) The World Bank Group, 2022, op. cit

(٢) Xueqin. L, et al, 2022, op. cit, P.131

(٣) Pierre. F, et al, 2020, op. cit, P.59

(٤) Poonam. C., et al, 2020, op. cit, PP.34, 37

جدول (٦): مؤشر الكفاءة التشغيلية لموانئ الصيد (%)

حتى عام ٢٠٢٠م:

الدول	٢٠٠٨	٢٠١٠	٢٠١٢	٢٠١٤	٢٠١٦	٢٠١٨	٢٠٢٠	٢٠٢٢	المتوسط
أنجولا	١٦,١	١٥,٣	١٥,٥	١٩,٤	٢٠,٧	٢٥,١	٣٠,٥	٢٣,٤	٢٠,٨
بنين	١٢,٨	١١,٩	١٣,٢	١٥,٧	١٧,٦	١٨,١	١٨,٠	١٩,١	١٥,٨
كوت ديفوار	١٩,٣	١٩,٩	٢٠,٠	٢١,٤	٢١,٦	١٩,٠	٢٠,٠	١٩,٣	٢٠,٠
الكامرون	١٥,٣	١٤,٥	١٦,٧	١٦,٣	١٣,٥	١٥,٤	١٥,٤	١٨,٥	١٥,٧
الكونغو الديمقراطية	٤,٣	٥,٧	٥,٩	٨,٦	٤,٨	٤,٥	٥,٨	٤,٨	٥,٦
الكونغو	١٢,٦	١٢,١	١٣,١	١٨,٨	١٩,١	٢٥,٣	٢٩,٨	٢٤,٠	١٩,٣
جزر القمر	٥,١	٦,٣	٦,٢	٦,٠	٦,٢	٥,٢	٥,٩	٤,٩	٥,٧
الرأس الأخضر	٥,٠	٤,٨	٥,٨	٤,٢	٥,١	٦,٠	٥,٨	٤,٢	٥,١
جيبوتي	٢٠,٨	١٧,٤	١٦,٣	٢٠,٠	٢٦,٦	٢٧,٤	٣٢,٧	٣٤,١	٢٤,٤
الجزائر	٩,٦	١١,٠	١٠,٦	١٠,٠	١٣,١	١٢,٣	١٢,٦	١٢,٢	١١,٤
مصر	٤٥,٥	٤٦,٤	٥١,٨	٥٤,٠	٥٥,٥	٥٦,٩	٦١,٢	٦٦,٧	٥٤,٨
إريتريا	٤,١	٤,٢	٤,٣	٣,٩	٢,٦	٢,٦	٤,٢	٣,٥	٣,٧
الجابون	١٠,٤	٩,٥	١٠,٥	١١,٧	١٠,٠	١٢,٤	١٣,١	١٢,٩	١١,٣
غانا	١٩,٩	٢٠,٣	٢٠,٥	٢١,٤	٢٢,٨	١٩,٦	٣٦,٧	٣٧,٢	٢٤,٨
غينيا	٩,٦	٨,٥	٩,٤	١٠,٤	١٠,٤	١٢,٣	١٤,٩	٩,٢	١٠,٦
غامبيا	٦,٤	٦,٠	٦,٢	١٠,٦	٨,٠	٦,٣	٦,٥	٦,٦	٧,١
غينيا بيساو	٥,٦	٤,١	٥,١	٤,٠	٤,٨	٤,٤	٤,٣	٤,٩	٤,٦
غينيا الاستوائية	٥,٦	٧,٠	٨,٣	٨,٣	٦,٣	١١,٢	١١,٧	١١,٨	٨,٨
كينيا	١٤,٤	١٣,٤	١٤,٦	١٤,٥	١٨,٨	١٥,٩	١٧,٤	١٦,٥	١٥,٧
ليبيريا	٦,٠	٥,٣	٤,٧	٧,٣	٨,٠	٧,٧	٧,٨	٦,٦	٦,٧
ليبيا	٨,٩	٨,٥	٥,٥	١٤,٤	١٣,٤	١٣,٤	١٣,٠	١٢,٤	١١,٢
المغرب	٤٥,٤	٥٠,٣	٤٤,٩	٥٦,٥	٥٨,٣	٦٦,٤	٦٢,٠	٦٩,٣	٥٦,٦
مدغشقر	٩,١	٨,٣	٧,٧	١٣,١	١٠,٠	٩,٣	٨,٥	٧,٥	٩,٢
موزمبيق	١٠,٦	١٢,٩	١٢,٧	١٧,٢	١١,٦	١٠,٩	١٢,١	١٤,١	١٢,٨
موريتانيا	٧,٠	٧,١	٧,٠	٧,١	٧,٤	١٢,٦	٧,٥	٦,٠	٧,٧
موريشيوس	١٩,٢	١٩,٣	٢١,٢	٢٨,٧	٢٧,٠	٣٠,٨	٣٣,٧	٢٤,٦	٢٥,٦
ناميبيا	١٣,٧	١٣,٧	١٤,٥	١٥,٠	١٧,١	١٦,١	١٥,٧	٢٢,٢	١٦,٠
نيجيريا	١٩,٧	٢١,٣	٢٠,٨	٢٢,٠	٢٣,٧	٢١,٢	٢١,٥	٢٠,٨	٢١,٤
السودان	١٠,٩	١٠,٠	١١,٣	١٣,٥	١٦,٨	١٩,١	٨,٩	٨,٤	١٢,٤
السنگال	١٦,٥	١٣,٥	١٤,٤	١٣,٨	١٦,٦	١٨,٧	١٦,٩	١٧,٥	١٦,٠

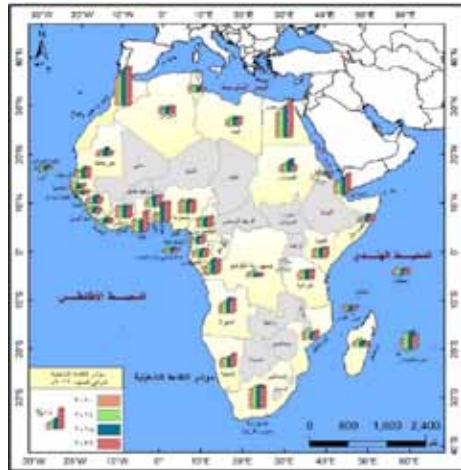
٧,٠	٧,٢	٦,٥	٨,٤	٨,٤	٩,٨	٤,٩	٥,٢	٥,٣	سيراليون
٧,١	٩,٧	٨,٥	١١,١	٧,٧	٥,٢	٥,٠	٥,٠	٤,٥	الصومال
٥,٣	٤,٩	٦,٠	٥,٧	٥,٧	٦,٦	٦,٦	٣,٩	٢,٧	ساوتومي وبرينسيب
٨,٢	٨,٥	٨,٧	٧,٩	٩,٢	٨,٩	٨,٥	٧,٦	٦,٤	سيشل
٢٣,٨	٣٦,٢	٣٤,٦	٣٣,٧	٢٦,٥	١٤,٩	١٣,٨	١٤,٨	١٦,٠	توجو
٨,٦	٥,٦	٧,٢	٧,٧	٨,٢	١٠,٨	٩,٨	١٠,٣	٩,٥	تونس
١٤,٧	١٥,٨	١٦,٠	١٤,٧	١٨,١	١٥,٢	١٤,١	١٢,٢	١١,٨	تنزانيا
٣٦,٩	٣٩,١	٣٩,٩	٤٠,٠	٣٥,٣	٣٩,٢	٣٥,٠	٣٣,٩	٣٢,٦	جنوب إفريقيا
١٥,٦	١٧,٦	١٧,٩	١٧,٢	١٦,٢	١٥,٧	١٣,٦	١٣,٢	١٣,١	المتوسط

المصدر:

الصيد في المياه الإقليمية للدول الكبرى، وتنتشر ظاهرة الصيد غير القانوني في غربي القارة الإفريقية، فيبلغ طول الخط الساحلي لإقليم غربي إفريقيا المطل على المحيط الأطلنطي نحو ٥٥٠٠ كيلو متر. ويمثل ذلك الساحل موطن لأكثر مصائد الأسماك تنوعاً في العالم. ومن ثم يُعدّ ذا أهمية اقتصادية كبيرة لأكثر من سبعة ملايين شخص؛ بدايةً من موريتانيا ومروراً بليبيريا ووصولاً إلى جزيرة ساوتومي وبرينسيب، يعتمدون على الصيد لكسب رزقهم، من الصيد إلى البيع إلى التصنيع، كما أن منطقة غربي إفريقيا من أقل مناطق العالم من حيث الرقابة.

وهناك انتشار واسع بنسبة تصل إلى ٤٠٪ من صيد الأسماك غير القانوني وغير الخاضع للتنظيم، وتلك النسبة هي الأعلى في العالم. ونظراً لكثافة الصيد غير القانوني؛ تشير البيانات إلى أن مخزون الأسماك الصغيرة، مثل السردين، ينضب بسرعة بسبب سفن الصيد الصينية التي تحمل آلاف الأطنان من الأسماك^(١)، وكذلك سفن الصيد النرويجية التي تهتم بصيد الحيتان، كما تحركت سفن التونة الصينية والتركية والمغربية التي تمتلك تكنولوجيات عالية من الغرب الإفريقي، وخاصةً على بعد ١٥ ميلاً قبالة السواحل الجامبية نحو أوروبا، وخاصةً نحو إسبانيا وفرنسا والبرتغال وإيطاليا

(١) هبة الله أحمد سيد، ٢٠٢٠م، تأثير كفاءة الموانئ البحرية على التجارة الثنائية بين مصر ودول قارة إفريقيا، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، المجلد ٥٠، العدد ١، ص ٤٠٣-٤٣٩، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ص ٤٣٩. The World Bank Group, 2022, op. cit (2). شكل (٩): مؤشر الكفاءة التشغيلية لموانئ الصيد (%) خلال الفترة ٢٠١٠م-٢٠٢٢م:



المصدر: من إعداد الباحثين؛ اعتماداً على بيانات جدول (٦).

٤- الصيد غير القانوني على السواحل الإفريقية:

تعاني القارة الإفريقية من الصيد غير القانوني في أوقات يُمنع فيها الصيد؛ ويرجع ذلك إلى تناقص كميات

(١) Raymond. K. A, et al, 2002, op. cit, P.145

وتعظيم الاستفادة من الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية، من أجل خلق مسطحات بحرية منتجة ومساهمة في اقتصاد الدول، مع ضرورة عدم التلوث البحري وإنشاء محيط صحي وقادر على الصمود، حيث يتم فهم النظم الإيكولوجية البحرية^(٣).

يُدرّ الاقتصاد الأزرق على القارة الإفريقية طبقاً لتقارير الاتحاد الإفريقي ما يقرب من ٣٠٠ مليار دولار للقارة، ويوفر نحو ٤٩ مليون وظيفة في كل الأنشطة المرتبطة بالبحر، ووضعت الكثير من دول القارة برامج لتعظيم الاستفادة من مسطحاتها البحرية، ووضع سيناريوهات تتعلق بالتغيرات المناخية، وما يترتب عليها من ارتفاع لمستوى سطح البحر، وشدة العواصف البحرية والفيضانات الساحلية، وإدارة المناظر الطبيعية الساحلية، والحد من الفقر من خلال التكيف مع آثار تغير المناخ^(٤).

وقد وضع الاتحاد الإفريقي رؤية حتى عام ٢٠٥٠م لخلق موانئ ذكية تتماشى مع موانئ النقل في العديد من دول العالم المتقدم، وذلك من خلال طرح عدة سيناريوهات للتطوير:

السيناريو الأول:

تتاول توجيه أصحاب السفن؛ بأن يتم بناء السفن بأحدث الابتكارات والجودة مع استيعاب حمولات عالية، ويتطلب ذلك وجود ترسانة بحرية مع تشغيل عمالة منخفضة التكلفة، والتسريع في دورات الإنتاج، ورفع الاهتمام بالصيانة ومعدلات الخدمات اللوجستية.

السيناريو الثاني:

وفيه يتم رفع الخدمات التكنولوجية في أداء السفن وحاويات الشحن؛ لتقليل تكاليف التشغيل وزيادة التنافسية.

السيناريو الثالث:

وفيه يتم التوجه نحو تطور الصناعة البحرية؛ من

والبيونان، من خلال «اتفاقيات غير رسمية» بين الشركات الأوروبية وبعض كبار الصيادين في الغرب الإفريقي، مقابل ٦٠٠ ألف يورو سنوياً تحصل عليها دولة جامبيا، و٦١,٦ مليون يورو سنوياً تحصل عليها موريتانيا، وذلك في عام ٢٠١٥م، نظير صيد الأسماك الصغيرة بالقرب من شواطئ تلك الدول، وقد حصدت الدول الأوروبية نحو ٣٥,٤ مليار دولار عام ٢٠٢٠م من الصيد بطرق غير مشروعة من سواحل غرب إفريقيا، ثم ارتفعت تلك القيمة عام ٢٠٢٢م حتى وصلت إلى ١٨٠ مليون يورو سنوياً^(١).

وتشير التقديرات إلى أن هناك أكثر من ٨ ملايين طن من الأسماك يتم صيدها سنوياً من السواحل الإفريقية، وأدى ذلك الصيد الأجنبي الجائر إلى انخفاض توفر الأسماك في الأسواق المحلية داخل إفريقيا، ومن ثمّ انخفاض نصيب الفرد من استهلاك الأسماك، كما كان هناك حالة من عدم الالتزام بالصيد المتفق عليه، فقد وجدت دولة الجابون عام ٢٠١٨م مجموعة من الزوارق الأوروبية تصطاد ما يصل إلى ٦٠ ألف طن من التونة، على الرغم من التصريح لها بصيد من خمسة آلاف إلى ١٥ ألف طن سنوياً فقط، وكذلك الحال في منطقة «موكوكو» المعروفة باسم «فينيسيا إفريقيا»، التي تقع بالقرب من مدينة لاجوس بجنوب غرب نيجيريا، والتي تتعرض للصيد الجائر من قِبل السكان المحليين^(٢).

خامساً: مستقبل الاقتصاد الأزرق بالقارة الإفريقية:

تؤدي المحيطات والأنهار والبحيرات دوراً أساسياً في حياة الملايين من سكان إفريقيا، ويمكن أن يساهم الاقتصاد الأزرق بما يصل إلى ١,٥ تريليون دولار في الاقتصاد العالمي، وقد عقدت الأمم المتحدة مؤتمراً بعنوان «قيمة المحيطات لجميع الأفارقة»، بمشاركة العديد من الدول الإفريقية الساحلية من أجل إدارة

(٣) Pierre. F, et al, 2020, op. cit, P.55

(٤) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، مرجع سابق، ص ٦٧.

(١) The World Bank Group, 2022, op. cit

(٢) Raymond. K. A, et al, 2002, op. cit, P.148

وحركة النقل البحري، سواء للبضائع أو الحاويات، وتوصلت الدراسة إلى أن دول الشمال والجنوب الإفريقي هي أكثر دول القارة استفادةً من مسطحاتها البحرية، أما عالمياً فإن القارة الإفريقية هي الأقل بين قارات العالم من الاستفادة البحرية، سواء في عمليات الصيد البحري أو حركة النقل والتجارة البحرية، ويرجع ذلك للعديد من المشكلات التي طرحتها الدراسة، سواء مشكلات بيئية أو مناخية لوقوع القارة في أقاليم المناخ المداري والاستوائي، مما يجعل دول الشرق والغرب الإفريقي أقل استفادةً من الموارد البحرية، ولعدم وجود أرضية قارية بصورة متسعة، وذلك لشدة انحدار الرفرف القاري، وسوء الإدارة، والتبعية الاقتصادية للكثير من دول القارة، وتأجير المسطحات البحرية لبعض الدول الغربية مما يعرض الثروات السمكية للاستنزاف، وقد وضعت العديد من دول القارة مجموعة من الإستراتيجيات للاستفادة من الموارد البحرية بصورة أكبر.

ثانياً: التوصيات:

أوصى الباحثان بما يلي:

لابد من زيادة الاستثمار البحري بالقارة الإفريقية، وذلك في قطاع البنية التحتية للموانئ البحرية وتنمية الموارد السياحية البحرية، والعمل على رفع كفاءة القدرة التشغيلية لموانئ القارة؛ بغرض زيادة حجم التجارة والنقل البحري، ويجب على الدول الإفريقية الاستفادة من مواردها البحرية بشراكات فعلية مع الدول الكبرى دون استنزاف أو استغلال من تلك الدول للموارد البحرية لتلك الدول الإفريقية الفقيرة، وخاصةً في موارد الدول من الثروة السمكية والموارد المعدنية. وتوصي الدراسة بزيادة خطوط الملاحة البحرية بين مصر وكل دول القارة لزيادة معدلات التجارة بين مصر ودول القارة، وكذلك يجب إنشاء مواقع لوجستية للموانئ البحرية، وكذلك إنشاء مناطق صناعية قريبة من تلك الموانئ، وذلك بغرض تخفيض الوقت المستغرق للحركة وعدم تكس البضائع على الأرصفة، وتطوير إجراءات التشغيل المتعلقة بالتصدير والاستيراد.

خلال إقامة مصانع الإنتاج البحري للأسماك على السواحل، وكذلك توفير الخدمات اللوجستية كافة، والاستفادة من الطاقة المتجددة في عمليات تشغيل وإمداد السفن بالوقود بما يُعرف بمصطلح «السفن الخضراء»، والتطور في تصميم وبناء السفن الضخمة ذات المحركات الكبيرة، وخفض تكاليف المواد والنفقات التشغيلية.

السيناريو الرابع:

وفيه يتم التوجه نحو تحرك النقل البحري بالقارة الإفريقية نحو الاندماج في الاقتصاد العالمي؛ بهدف تحسين نوعية وأداء مستويات السفن، مما يؤدي إلى الاستفادة من التسهيلات المتاحة في الموانئ البحرية المختلفة^(١).

وتسعى دول الغرب والوسط الإفريقي الساحلية إلى فرض الأمن البحري وضمان الحوكمة البحرية، والحد من طرق الصيد غير القانونية، من خلال الاستعانة بالسفن العملاقة التي تتمكن من مراقبة المياه الإقليمية، ويمكنها الوصول للسفن التي تعمل بطرق غير مشروعة، فكان لدول جامبيا وساو تومي وبرينسيب والجابون تجارب ناجحة في ذلك، من خلال الاستعانة بسفينة سي شيبارد التي تساعد على اصطيد عشرات سفن الصيد غير القانونية^(٢).

النتائج والتوصيات:

توصلت الدراسة للعديد من النتائج والتوصيات، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: النتائج:

من خلال الاستعراض السابق للبحث: توصل الباحثان للنتائج الآتية:

تمتلك القارة الإفريقية الكثير من الموارد البحرية، سواء المتمثلة في الثروات السمكية أو العديد من الموارد الطبيعية الأخرى أو البيئة الملائمة للجذب السياحي

(١) الاتحاد الإفريقي، ٢٠٢٢م، مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(٢) The World Bank Group, 2022, op. cit.

ملحق (١): مساحة الدول وطول الساحل حتى عام ٢٠٢٣م:

الترتيب الإقليمي	الترتيب العالمي	الدولة	مساحة الأرض (كم ^٢)	الحدود البرية (كم)	حدود الساحل (كم)	مجموع الحدود (كم)	من الساحل حدود الساحل / المساحة (كم/كم ^٢)	مجموع الحدود / حدود الساحل / النسبة (%)
١	٢٧	مدغشقر	٥٨١٥٤٠	٠	٤٨٢٨	٤٨٢٨	١٢٠,٥	١٠٠
٢	٣٨	الصومال	٦٢٧٢٣٧	٢٣٦٦	٢٠٢٥	٥٣٩١	٢٠٧,٤	٥٦,١
٣	٤١	جنوب إفريقيا	١٢١٩٩١٢	٤٧٥٠	٢٧٩٨	٧٥٤٨	٤٣٦,٠	٣٧,١
٤	٤٧	موزمبيق	٧٨٤٠٩٠	٤٥٧١	٢٤٧٠	٧٠٤١	٢١٧,٤	٣٥,١
٥	٤٨	مصر	٩٩٥٤٥٠	٢٦٨٩	٢٤٥٠	٥١٢٩	٤٠٦,٣	٤٧,٧
٦	٥٣	إريتريا	١٢١٣٢٠	١٦٣٠	٢٢٣٤	٣٨٦٤	٥٤,٣	٥٧,٨
٧	٥٧	المغرب	٧١٠٠٠٠	٣٥٠٠	١٨٣٥	٣٨٥٣	٢٨٦,٩	٤٧,٦
٨	٦٠	ليبيا	١٧٥٩٥٤٠	٤٣٨٣	١٧٧٠	٦١٥٣	٩٩٤,١	٢٨,٨
٩	٦٢	أنجولا	١٢٤٦٧٠٠	٥١٩٨	١٦٠٠	٦٧٩٨	٧٧٩,٢	٢٣,٥
١٠	٦٣	ناميبيا	٨٢٥٤١٨	٣٨٢٤	١٥٧٢	٥٣٩٦	٥٢٥,١	٢٩,١
١١	٦٧	تنزانيا	٨٨٦٠٣٧	٣٤٠٢	١٤٢٤	٤٨٢٦	٦٢٢,٢	٢٩,٥
١٢	٧٢	تونس	١٥٥٢٦٠	١٤٢٤	١١٤٨	٢٥٧٢	١٣٥,٣	٤٤,٦
١٣	٧٩	الجزائر	٢٣٨١٧٤٠	٦٣٤٣	٩٩٨	٧٣٤١	٢٣٨٦,٥	١٣,٦
١٤	٨٠	الرأس الأخضر	٤٠٣٣	٠	٩٦٥	٩٦٥	٤,٢	١٠٠
١٥	٨٢	الجابون	٢٥٧٦٦٧	٢٥٥١	٨٨٥	٢٤٣٦	٢٩١,١	٣٥,٨
١٦	٨٣	نيجيريا	٩١٠٧٦٨	٤٠٤٧	٨٥٣	٤٩٠٠	١٠٦٧,٧	١٧,٤
١٧	٨٤	السودان	١٨٨٦٠٠٠	٧٦٨٧	٨٥٣	٨٥٤٠	٢٢١١,٠	١٠,٠
١٨	٨٧	موريتانيا	١٠٣٠٤٠٠	٥٠٧٤	٧٥٤	٥٨٢٨	١٣٦٦,٦	١٢,٩
١٩	٩٣	ليبيريا	٩٦٣٢٠	١٥٨٥	٥٧٩	٢١٦٤	١٦٦,٤	٢٦,٨
٢٠	٩٥	غانا	٢٣٠٠٢٠	٢٠٩٣	٥٣٩	٢٦٣٢	٢٦٦,٨	٢٠,٥
٢١	٩٦	كينيا	٥٦٩٢٥٠	٢٤٤٦	٥٣٦	٢٩٨٢	١٠٦٢,٠	١٣,٥
٢٢	٩٨	السنغال	١٩٢٠٠٠	٢٦٤٠	٥٣١	٢١٧١	٢٦١,٦	١٦,٧
٢٣	٩٩	ساحل العاج	٣١٨٠٠٠	٢١١٠	٥١٥	٢٦٢٥	٦١٧,٥	١٤,٢
٢٤	١٠١	سيشل	٤٥٥	٠	٤٩١	٤٩١	٠,٩	١٠٠
٢٥	١٠٩	سيراليون	٧١٦٢٠	٩٥٨	٤٠٢	١٣٦٠	١٧٨,٢	٢٩,٦
٢٦	١١٠	الكامرون	٤٦٩٤٤٠	٤٥٩١	٤٠٢	٤٩٩٣	١١٦٧,٨	٨,١
٢٧	١١٨	غينيا بيساو	٢٨٠٠٠	٧٢٤	٣٥٠	١٠٧٤	٨٠,٠	٢٢,٦
٢٨	١١٩	جزر القمر	٢١٧٠	-	٢٤٠	٢٤٠	٦,٤	١٠٠
٢٩	١٢٠	غينيا	٢٤٥٨٥٧	٢٣٩٩	٢٢٠	٢٦١٩	٧٦٨,٣	٨,٦
٣٠	١٢١	جيبوتي	٢١٩٨٠	٥٠٦	٢١٤	٨٢٠	٧٠,٠	٣٨,٣
٣١	١٢٥	غينيا الإستوائية	٢٨٠٥١	٥٣٩	٢٩٦	٨٣٥	٩٤,٨	٣٥,٤
٣٢	١٢٩	ساوتومي وبرينسيب	١٠٠١	-	٢٠٩	٢٠٩	٤,٨	١٠٠
٣٣	١٣٢	موريشيوس	٢٠٣٠	-	١٧٧	١٧٧	١١,٥	١٠٠
٣٤	١٣٣	الكونغو	٣٤١٥٠٠	٥٥٠٤	١٦٩	٥٦٧٣	٢٠٢٠,٧	٣,٠
٣٥	١٤٢	بنين	١١٠٦٢٠	١٩٨٩	١٢١	٢١١٠	٩١٤,٢	٥,٧
٣٦	١٤٧	جامبيا	١٠٠٠٠	٧٤٠	٨٠	٨٢٠	١٢٥,٠	٩,٨
٣٧	١٥١	توجو	٥٤٣٨٥	١٦٤٧	٥٦	١٧٠٣	٩٧١,٢	٣,٣
٣٨	١٥٣	الكونغو الديمقراطية	٢٢٦٧٦٠٠	١٠٧٤٤	٢٧	١٠٧٨١	٦١٢٨٦,٥	٠,٣
-	-	إفريقيا	٢١٤٤٢٦١١	١٠٧٦٥٤	٢٨٩٢٦	١٤٥٠٩٨	٥٥٠,٩	٢٦,٨

المصدر: حسابات البيانات من إعداد الباحثين؛ اعتماداً

على برنامج ArcGIS 10.8

ملحق (٢): حجم النقل البحري بالحاويات (٢٠ قدم وحدة

مكافئة) بألف طن بالدول الإفريقية خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٢٢م:

الدول	٢٠٠٠	٢٠٠٥	٢٠١٠	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١	٢٠٢٢
أنجولا	٤٩٨,٢	٥٨٢,٣	٦٣١,٣	٨٣٠,١	٩١٣,٠	١٠٠٠	٩٥٦,٥	٩٧٨,٣	٥٧٠,٢	٧٧٤,٢	٦٧٢,٢
بنين	٢٧٢,٨	٣١٦,٧	٣٣٤,٨	٣٤٨,٢	٣٤١,٥	٣٤٤,٩	٣٨٨,١	٣١٠,٥	٣٣٣	٣٢١,٨	٥١٠,٩
ساحل العاج	٦٧٧,١	٥٣٠,١	٥٤٦	٦٣٣,٩	٦٣٣,٩	٦٠٠	٨٩٦,٥	٩٠٢,١	٩٠٧,٦	٩١٩	٩١٨,٧
الكاميرون	٢٤٥,٥	٢٩٠,١	٣٤٠	٣١٣,٤	٣٣٩,٣	٣٣٣,٦	٣٣٦,٤	٣٣٤,٩	٣٨٧	٣٦٠,٩	٣٩٧
الكونغو الديمقراطية	٤٢,٦	٥٥,١	٥٨,١	٤٢,٧	٤٥,١	٧٣,٣	٤٥,١	٥٩,١	٥٣,١	٥٥,٦	٤٢,٢
الكونغو	٢٩١,٩	٣٥٥	٤٤٢,٨	٥١٨,١	٤٨٠,٤	٤٩٩,٢	٤٨٩,٨	٤٩٤,٥	٥٧٩	٥٣٦,٨	٥٥٧,٩
جزر القمر	٣٠,٦	٤٤,٧	٧٧,٢	٧٩,٩	٦٧,٨	٦٨,٩	٧٦,١	٧٣,٣	٥٣,٧	٥٥	٥٤,٤
الرأس الأخضر	٥٦,٥	٥٤,١	٦٢,١	٥٩	٣٥,٥	٣٧,٤	٣٣,٨	٣٨,٣	٤١,٩	٧٩,٤	٥٢,٤
جيبوتي	٥١٩,٥	٦٠٠	٦٣٤,٢	٦٥٩,٦	٦٦٠	٧٣٦	٩١٠	٩٨٧	٩٢٨	٨٥٩	٩٣٢
الجزائر	٣٥٠,١	١١٨٠	١٢٩١	١٣٨٠	١٤٩٥	١٣٤١	١٦٣٦	١٢٤٣	٩٧٤,٣	١٠٣٢	٩٨٨,٥
مصر	٦٢٥٠	٦٨٣٣	٦٥١٣	٧٤٣٤	٧٣٤٤	٧٨٩٦	٧١٨٥	٧٣٧٦	٦١٠٤	٦٣٧٠	٦٣٠٧
إريتريا	١٣	٢٣	٣٢,١	٣٥,٩	١٩,٢	٢٢,٥	١٢,٦	١٢,٦	١٢,٣	٣٧,٣	٣٧,٥
الجابون	١٣٢,٣	١٥٣,٧	١٦٢,٤	١٦٨,٩	١٨٣,٥	١٩٨	١٩١	١٩٤	١٩٣	١٩٤	١٩٣
غانا	٥٥٧,٣	٦٤٣,١	٨١٣,٩	٨٨١,٢	٩٠٠	٨٩٠	٩٠٠	٩٥٤,٧	١٠٠٩	١٠٦٣	١١٠٠
غينيا	٩٥	١٢٠	١٤٠	١٤٧,٥	١٤٧,٣	١٦٠,٢	١٥٣,٧	١٥٦,٩	١٧١,٩	١٦٤,٤	١٩٧,٧
غامبيا	٥٢	٥٨,٥	٧١,٩	٦٥,٢	٦٨,٨	٧٠	٦٥	٦٠	٦٣,٥	٦١,٣	٧١,٥
غينيا بيساو	٢٩,٨	٣٠,٦	٦٤,٤	٣٩,٥	٢٨,٦	٤٧,٧	٢٧,٢	٣٦,٤	٥٦,٨	٤٧,٤	٢٨,٧
غينيا الاستوائية	٨,٧	٩,٥	٩,٨	٩,٦	٩,٧	١٠	١٠	٩,٩	١٠	٩,٩	١٠
كينيا	٦١٨,٨	٦٩٥,٦	٧٧١	٩٠٣,٤	٨٩٤	١٠٠٠	١٠٧٦,١	١١٣٣,١	١١٩٠	١٢٣٨,١	١٤٣٥
ليبيريا	٤٩,٣	٥٣,٤	٥٩,٨	٨٥,٦	٧٠	٧٩	١٠٠	١١٢,٥	١٢٥	١١٨,٨	٩١,٥
ليبيا	١٥٩	١٣٦,٢	٨٧,٤	٧٦,٧	٣١٢,٢	٣٧٥,٧	٥٥٨,٨	١٥١,٦	٢١٢,٢	٣٣٧,١	٣٧١,٢
المغرب	١٢٢٢	٢٨٠٠	٣٠٣٣	٢٩٦٥	٣٥٣٦	٤٠٧٥	٣٩٦٥	٣٩٦٩	٤٥١٠	٤٧١١	٦٠٦٩
مدغشقر	١٣٢,٣	١٤١,١	١٤٦,٢	١٣١,٦	١٣٧,٨	١٣٩,٢	١٣٨,٥	١٣٨,٩	٢٢٠	١٧٩,٤	١٩٩,٧
موزمبيق	٢١٩,٤	٢٩٠,٨	٣٨٩,٣	٣٣٦,٢	٣٨٧	٤٤٩,٧	٤١٨,٤	٤٣٤	٤٠٠,٣	٤٥٤,٣	٤٢٧,٣
موريتانيا	٦٢,٣	٦٥,٧	٦٩,٥	٧٣,٢	٧٣,٧	٧٣,٥	٧٣,٦	٧٣,٥	٨٨,٤	٨٠,٥	٨٤,٥
موريشيوس	٤٠٦,٩	٣٢٢,٧	٣٣٥,٦	٤١٧,٥	٣٨٥,٣	٤٠٣	٣٦١,١	٣٨٨,٠	٣٧٩,٤	٤٥١,٥	٤٦٩,٠
ناميبيا	٢٦٥,٧	٣٥٦,٣	٣٣٣,٧	٣٣٧,١	٣٠٤,٨	٣٥٥,٢	٢٨٠	٣٦٧,٦	١٨٥,٧	١٨٥	١٨٥,٣
نيجيريا	٨٧٠	١٣٢٢	١٥١١	١٧٣٣	١٥٨١	١٧٠٠	١٤٠٠	١٤٠٤	١٤٠٨	١٥٦٠	١٤٨٤
السودان	٣٤٧,٥	٣٩١,١	٤٣١,٢	٤٤١	٤٤٧	٤٣٥	٤٨٢	٤٦٦	٤٨٧,٣	٤٥١,٧	٤٦٩,٥
السنگال	٣٣١,١	٣٤٩,٢	٣٦٩,١	٣٨٣,٩	٣٨٣,٩	٣٨٣,٩	٣٨٣,٩	٣٨٣,٩	٥٣٠	٥٥٠,٣	٥٦٢,٩
سيراليون	٤٥,٧	٥٠,١	٧٥	٦٣,٥	٦٨,٨	٦٥,٦	٦٧,٢	٧٨,١	٨٩,١	٨٣,٦	٧٨,٤
الصومال	٣٥	٣٩,٤	٤٢,٢	٣٩,٩	٣٧,٧	٦٥,٦	٧٧,١	١٠٤,٨	١٣٦,٣	١١٥,٣	٩٢,٢
ساوتومي وبرينسيب	٣٢,٦	٣٧,٥	٨٦,٨	٧٨,٥	٨٣,٢	٧٥,٩	٨٤,٤	٦٧,٥	٦٣	٤٨	٤٩,٦
سيشل	٥٥	٦٢,٨	٦٢,٦	٦٣,٤	١٣٣,٤	١٣٥,٧	١٢٧,٨	١٢٢,٢	١٠٤,٦	١٠٦,١	١٥٤,٤
توجو	٣٢٨	٣٣٩,٩	٣٥٣,٧	٣٨٨,٥	٣١١,٥	٣٨٠,٨	٣٨٠,٨	٣٨٠,٨	١١٩٢,٨	١٣٩٥,٧	١٥٠١
تونس	٤١٨,٩	٤١٨,٦	٤١٠	٣٧٥	٣٧٥	٣٩٧,٢	٤٤٥,٣	٤٢١,٣	٤٨٠,٥	٤٩٣,٣	٤٢٤,١
تنزانيا	٣٧٠,٨	٣٧١,٣	٤٥١,٨	٥١٩,٥	٥٦٦,٢	٦٢٤,٩	٦١٢,٦	٦٥١,١	٥٠٩,٨	٦٠٠,١	٤٠٥,٨
جنوب إفريقيا	٣٧٢٦	٣٩٥٩	٤٣٨٤	٤٣٥٣	٤٦٩٤,٦	٤٥٦٨	٤٦٦٢,٣	٤٣٥٤	٤٥٦٣,٧	٤٨٩٢,٤	٤٥٩٢
إفريقيا	١٩٧٢٠	٢٣٨٥٩	٢٥٥٠٧	٢٧٣٥٠	٢٨٤٨٧	٢٩٩٢٦	٣٠٠٥٣	٢٩٣٧٩	٢٩٣٥٣	٣١٠٧٨	٣٢٠٩٨
العالم	٤٧١٧٥	٥٤٢٦١١	٥٨٤٣٣٩	٦١٧٦٣٤	٦٤٧٩٦٤	٦٧٧٨٨٦	٦٨٠٥٣	٧٠١٣٤٦	٧٥٤٥٩٢	٧٩٧٧٦٦	٨٠٧١٩٥
إفريقيا % من العالم	٤,٢	٤,٤	٤,٤	٤,٤	٤,٤	٤,٤	٤,٤	٤,٢	٣,٩	٣,٩	٤,٠

المصدر:

(١) الأمم المتحدة، ٢٠٢١م، مرجع سابق، ص ٦٧.

(٢) The World Bank Group, 2022, op. cit