البنية التحتية والتنمية في إفريقيا: حقائق وملاحظات

أ.د. محمد عاشور مهدي

أستاذ العلوم السياسية بجامعة القاهرة، وجامعة زايد بدولة الإمارات

تنبع أهمية مشروعات «البنية التحتية»[1] من حقيقة أنّ نمط التنمية يعتمد بصورةٍ رئيسة على طبيعة البنية التحتية الموجودة ومستواها؛ إذ إنّ جميع الأنشطة الاقتصادية- بل ووظائف الدولة الدفاعية والأمنية- تعتمد في أدائها على وجود بنيةٍ تحتيةٍ قوية؛ فضَعْفُ البنية التحتية يُعدّ بمثابة عقبات اقتصادية إضافية.

(١) البنية التحتية: مصطلحٌ واسعٌ جدّاً، يشمل: الاتصالات السلكية واللاسلكية، والبريد، وتكنولوجيا المعلومات، والنقل (البري والبحري والجوي)، والمياه والصّرف الصّحي، والطاقة (الكهرباء، النفط، الغاز، الطاقة المتجدّدة).

تُعدّ البنيــة الأساسية بوجهٍ عامٍّ هي المحرّك الرئيس للنشــاط الاقتصــادي، وعليه؛ فإنّ هدف الــدول الإفريقية المتمثّــل في تحقيــق التنمية والتكامل لــن يتحقّق من دون التكامــل في مجــال البنية التحتيــة؛ بما يتيــح التعامل مع إفريقيا كسوقٍ واحد، وليس كأسواقٍ مجزّأة ومنفصلة.

والواقع؛ أنّ دول القارة كانت منذ الاستقلال على وَعْي بأهميــة مشروعات البنية التحتيــة، وأجرت الدول، فُرادَى وجماعــات، دراســاتٍ للعديد مــن المشروعــات الداخلية والإقليميــة، تتفاوت فــي طبيعتها وحجمها، لكــنّ معظمها تحطّــم على صخرة ضَعْف الإرادة ونقص التمويل والتبعية الخارجيــة، ويشهد العَقْــد الراهن بعثاً جديــداً للاهتمام بمشروعــات البنية التحتيــة، وخصوصاً في مجالات النقل والمواصلات، وكذا الاتصالات ومشروعات توليد الطاقة.

وتسعى هذه الدراسة إلــى: بيان واقع «البنية التحتية» فــي إفريقيا، ودوافــع الاهتمام بها، وكــذا استعراض أهمّ جهــود ومشروعــات البنية التحتيــة الجارية فــي إفريقيا، وانعكاساتها المحتملة على جهود التنمية في بلدان القارة، فــي ظلّ المحفزات والتحدّيات القائمة والكامنة في طريق تلك المشروعات.

أولاً: البنية التحتية في إفريقيا: الواقع والآثار:

استقلّــت الــدول الإفريقية من دون وجــود بنى تحتية يُعتدّ بها؛ إذ اقتصر اهتمام الدول الاستعمارية على إنشاء البنى التحتية التــي تضمن وصول المواد الخام من أماكن إنتاجها في المستعمرات إلى موانئ الدول الاستعمارية.

ثــم أعقــب استقــلالَ الــدول الإفريقيــة طفــرةٌ فــي مشروعــات البنيــة التحتية فــي الستينيّــات والسبعينيّات مــن القرن العشرين، غير أنّ ما تــمّ من مشروعات تدهور لاحقــاً؛ بفعل سوء الإدارة، وإهمــال الصيانة؛ نظراً لغياب فكرة استدامة هذه المشروعات[١]، ويمكن القول، بصورةٍ عامّــة، بأنّ البنيــة التحتية في معظم أقاليــم قارة إفريقيا تعانــي مجموعةً من المشــكلات الهيكلية، يمكــن إجمالها فيما يأتي[٢]:

على صعيد النقل البري:

تكمــن مشكلة تدهور وسائــل النقل البــريّ إلى تردّي حالــة الطرق البريــة، ومحدودية مركبــات ومعدات النقل المتاحــة، فالطُّــرق البريــة الصالحة للاستعمــال في كلّ الظــروف الجوية فــي إفريقيا محــدودة، وانخفاض كفاءة الموجــود منها (نحو ٦٠٪ من ســكان المناطق الريفية في إفريقيا لا يملكون طُرُقاً صالحة للاستخدام طوال العام)، الأمــر الذي جعل مــن تكلفة النقل في إفريقيــا واحدةً من بين الأعلى على مستــوى العالم[٣]، وفي مثل هذه الظروف يصعب نقل السلع مع تردّي حالة الطُّرق البرية.

وتُعــدّ السّكك الحديدية أسوأ حــالاً، فهي قاصرة، في طولهــا وسعتها، عــن الوفاء باحتياجات الــدول الإفريقية، عــلاوةً على عزلــة بعضها عن البعض الآخــر، حيث يربط معظمها المــدن الداخلية بموانئ التصديــر؛ ويرجع ذلك إلــى أنّ شبــكات النقل والمواصلات كان يتــمّ إنشاؤها بما يخــدم عملية الاستغلال الاقتصادي للمستعمر، فضلاً عن اختــلاف تصميم كلّ خطّ سكّة حديد ومقاييسه؛ من حيث طــول الخطوط، والمسافــة بين القضبــان، ونوعية الوقود المستخدم في تسيير المركبات، والحمولة، تبعاً لاختلاف الــدول الاستعمارية التي قامت بإنشائها، مما يعني صعوبة أو استحالة ربط بعضها بالبعض الآخر، علاوةً على أنّ نحو عشــر دول بالقــارة لا يوجد لديها خطــوط سكك حديدية، من بينها: ليبيا، وتشاد، وجامبيا، وغينيا بيساو، والنيجر، والصومال.

وعلى صعيد النقل الجوي:

إنّ إحــدى أهــمّ مشــكلات النقــل الجويّ بيــن الدول الإفريقيــة هــي سيطــرة الشــركات غيــر الإفريقيــة على الرحــلات الدولية، فعلى الرّغم مــن وجود خطوط طيران وطنيــة فــي معظم الــدول الإفريقيــة؛ فإنها لا تقــوَى على منافســة خطوط الطيــران الدولية؛ حيــث تختصّ خطوط

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

(٢) المرجع السابق، ص (٤٩-٥٣).

(٣) Shemmy, Op.Cit, 36.

الطيـران الوطنيـة بنقـل الـركاب فقـط. وفـي كثيـرٍ من الأحيان؛ فإنّ العواصـم الإفريقية تخدمها خطوط طيران تصلهـا بالعواصـم الغربيـة والآسيوية أكثر مـن تلك التي تربطها بدول القـارة، نتيجة عوامل اقتصادية، أو لأسبابٍ سياسية.

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

على صعيد النقل البحري:

لا تزال الـدول الكبرى، وبخاصّة الـدول الاستعمارية السابقـة، تسيطر على خطـوط الملاحة والنقـل البحري فـي القـارة الإفريقيـة وسواحلها، فـي ظلّ مـا تتصف به خطـوط الشحـن الإفريقيـة مـن ضَعْـفٍ ومحدوديـة في المعدات والتجهيزات اللازمة للتعامل مع السفن العملاقة والحاويـات الضخمة، الأمـر الذي يزيد مـن الحاجة إلى الشركات الأجنبية على حساب التعاون البَيْني، حيث يُقدّر أنّ أكثـر من ٩٠٪ من التجارة الملاحيـة البحرية يتمّ عبر الأساطيل الأجنبية[١].

على صعيد الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات:

ولا شـك بأنّ غياب تسهيـلات النقل والاتصالات على المستوى الإقليمي يؤثّر سلبيّاً على إمكانية التجارة البينية؛ فالتكامـل الإقليميّ- في أحد أبعاده الرئيسة- يعني سهولة الوصـول إلى أسواق الدول الداخلة فـي العملية التكاملية، وهـو ما يتعـذّر حدوثه فـي ظلّ حجـم وطبيعـة المعوقات المرتبطة بالنقل والمواصلات والاتصالات، والتي أسفرت عـن رفـع تكاليـف النقـل والتسويق، بمـا في ذلـك تكلفة الحصـول على المعلومات الخاصّـة بالأسواق المستهدَفة، استيـراداً وتصديـراً، وإقامـة مزيـدٍ من الحواجـز أمام مساعي التكامل والتنمية.

وحسـب دراسات البنك الدولي؛ تشمل التحديات، في مجال الاتصالات وتكنولوجيـا المعلومات، تحسين القدرة علـى الوصـول إلـى السـكان الذيـن لا يتمتعـون بخدمات الاتصالات، وتيسير وتطوير خدمات الاتصالات، كي تَكُون أسـرع وأرخص للاستفادة منها، وكذلك هناك تحدٍّ يتعلّق بتطويـر مهارات الأفـراد؛ بما يواكب صناعـات الخدمات واقتصاديـات المعرفة القائمة علـى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات[٢].

وتبيّن بعض الدراسات أنّ زيادة القدرة على الاتصال بنسبة ٢٠٪ تزيد من الفرص بأكثر من أربعة أضعاف[٣]، وعلـى الرّغـم مـن ارتفـاع معـدّلات استخـدام وسائـل الاتصـالات، ولا سيمـا شبـكات الاتصـال الهاتفيـة، فإنّ نصيـب قارة إفريقيا من شبـكات الاتصالات الأرضية ظلّ متدنّياً، علاوةً على احتكار دول الشمال الإفريقي ونيجيريا وجنوب إفريقيا للنصيب الأكبر في تلك الشبكات[٤]، الأمر الـذي يحـدّ من إمكانيـات التنمية فـي القـارة، خصوصاً إذا أخذنـا فـي الحُسبان ضَعْـف نوعية شبـكات الاتصال المستخدمـة، وضيق نطاقهـا، وبدائيتهـا النسبية، علاوةً علـى اعتمـاد الكثيـر منهـا علـى الخبـرات الخارجيـة لا المحلية، وهو الأمر الذي عانت منه القارة تاريخيّاً في هذا القطاع.

وفـي المقابل؛ فـإنّ معـدّلات نموّ استخـدام الهواتف المتنقلـة فـي إفريقيـا اعتُبـرت هـي الأسـرع والأكبر في

(١) المرجع السابق.

(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_2010.html - روجع في ٧ أغسطس ٢٠١٧م

(٤) Martin Chege Wainaina, Telecommunication infrastructure and economic growth: A case of Sub-Saharan Africa (1988-2010). A Thesis submitted 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

العالـم؛ خلال النصـف الثاني من العَقْـد الأول من القرن الحـادي والعشريـن، مـا دفـع البعـض للتعويـل على تلك الطفرة في استخدام الهواتف المحمولة لتحقيق التنمية.

وتجـدر الإشارة إلـى: أنّ الدول الحبيسـة في إفريقيا تعانـي مـن مشكلات النقـل أكثر من غيرهـا، حيث تظهر الحاجـة الماسّة لخطوط النقـل البريّ والجـويّ والسّكك الحديديـة لربطهـا بالـدول الساحليـة[١]، وعلـى الرّغـم مـن دخول معظـم الـدول الحبيسة فـي اتفاقيـات تجارة الترانزيـت مع الدول الساحلية المجاورة لها؛ فإنّ العقبات الاقتصاديـة والإداريـة، كعـدم التنسيق بيـن المستندات المطلوبـة في الجمـارك، وتعقيد الإجـراءات الجمركية- علـى نحو ما تشير خبـرة دول غرب إفريقيـا-، والعقبات والخلافات السياسية- على نحو ما هو الحال في دول شرق إفريقيـا[٢]-، قـد أدّت إلى صعوبة مـرور السلع من الدول الحبيسة إلى الدول الساحلية والعكس[٣].

وكمـا أشرنا آنفاً؛ فإنّ جزءاً مـن هذا الخلل يعود إلى طبيعة الهياكل الاقتصاديـة الاستعمارية، التي ركّزت على تنمية البنية التحتية في حدود ما يسمح بنقل السلع الأولية من مناطـق إنتاجها أو استخراجها إلـى موانئ التصدير، الأمـر الذي جعـل النقل في الدول الإفريقيـة عموماً يتّسم بكونـه متوجّهاً إلـى الخارج ومرتبطـاً بالموانئ[٤]، وبرغم

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

(٢) يُعدّ الوصول إلى السواحل أحد الأسباب الرئيسة للصراع (الإثيوبي الإريتري)؛ في ظلّ سعي إثيوبيا لتأمين امتيازاتها في موانئ إريتريا، وكذلك تدخلّها 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 مصطفي (محرر)، أمتي في العالم، (القاهرة: مركز الحضارة للدراسات السياسية، ١٩٩٩م)، ص٥٠٥.

(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.

بنظرةٍ سريعةٍ على غايات «أجندة إفريقيا لعام 2063م»؛ نجد أنّ للبنية التحتية مكانةً مركزيةً في تحقيق تلك الغايات

حصول الـدول الإفريقية على الاستقلال؛ فإنها لم تستطع التخلّص من هذا النمط من هياكل الإنتاج[٥].

ثانياً: المساعي الإفريقية لعلاج القصور في البنية التحتية:

حملـت الألفية الثانية اهتماماً ملاحظاً من قِبل الدول الإفريقيـة بقطاع البنـى التحتية، حتـى إنّ القمّـة الثانية عشـرة للاتحاد الإفريقي، المنعقدة فـي فبراير ٢٠٠٩م، حـدّدت البنية التحتيـة كأولوية للقـارة ككل، وانعكس هذا الاهتمـام في تزايـد الآليـات والمؤسّسات والهيـاكل التي عُهـد إليها بتخطيـط، وتنفيذ، ومتابعـة مشروعات البنية التحتية، وقد غلب على هـذه المشروعات تبنّيها اقترابات إقليميـة تعاونيـة، تتجاوز الحـدود الوطنية للـدول؛ بحيث تتـوزع منافعهـا على الـدول والأقاليـم المختلفـة، إدراكاً لحقيقـة أنّ التكامل الإقليمـي- وهو أولـى أولويات القارة الإفريقيـة- يتطلّب التكامـل والتعاون في مجـالات البنية التحتية المختلفة.

وبنظـرةٍ سريعـةٍ علـى غايـات «أجنـدة إفريقيا لعام ٢٠٦٣م»، والتـي تـمّ افتتاحها عـام ٢٠١٣م، بهدف تعزيز التكامل والوحدة بين الدول الإفريقية، عبر خُطط عشرية

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

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 والمواصلات:

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

وقد بدأ التفكير في إنشاء هذه الطُّرق في السبعينيّات؛ لربط العواصم الإفريقية ومناطق الإنتاج الرئيسية بطُرق سريعة ومعبّدة صالحة للاستخدام على مدار العام، وتَمّ تحديد تسعة طُرق رئيسة: (القاهرة - داكار)، (الجزائر - لاجوس)، (طرابلس – ويندهوك - كيب تاون)، (القاهرة – جابروني - كيب تاون) (داكار - انجامينا)، (انجامينا - جيبوتي)، (داكار - لاجوس)، (لاجوس – مومباسا)، (بيرا - لوبيتو)، تمتد من الشرق إلى الغرب، ومن الشمال للجنوب.

ويبلغ إجمالي طول هذه المسارات التسعة نحو ٥٧ ألف و٣٠٠كم، اكتمل العمل في معظمها باستثناء بعض الأجزاء التي تحتاج إلى: البناء أو إعادة البناء أو التعبيد والرّصف، وتخضع هذه الطُّرق إلى إشراف التكتلات الإقليمية الفرعية التي تقع في نطاقها.

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

كما تَمّ إنشاء معبر بريّ بين مصر والسودان (أشكيت- قسطل)، من المتوقع أن يُسهم في زيادة التبادل التجاري بين البلدَيْن بنسبة ٧٠-٨٠٪، ويقلّل نفقات النقل بالنسبة نفسها[٣].

وبالمثل؛ أبدت الدول الإفريقية اهتماماً بقطاع السّكك الحديدية؛ انعكس في إعلان برازافيل وخطّة عمل لقطاع السّكك الحديدية في إفريقيا، تبنّاه مؤتمرٌ وزاريٌّ في الكونغو برازافيل في ٢٠٠٦م، ثم تبنّته القمّة الإفريقية ١٢ في أديس أبابا عام ٢٠٠٩م، وقد حدّد الإعلان جملةً من المشروعات الهادفة إلى ربط شبكات السّكك الحديدية في إفريقيا من خلال عدة محاور، من بينها ما دَخَلَ حيّز التنفيذ، مثل خطّ السّكك الحديدية بين (نيروبي ومومباسا)، والذي من المتصوّر أن يمتد لدولٍ أخرى في الإقليم، فضلاً عن مشروع (كيجالي مومباسا) الذي يربط ثلاث دول في شرق إفريقيا: كينيا- رواندا- أوغندا[٤].

ويمكن الإشارة إلى مشروعات أخرى نُفّذت بالفعل: مشروع خطّ السّكة الحديد بين (تنزانيا وزامبيا)[٥]،

(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 النموّ الشامل والتنمية المستدامة.
٢- قارة متكاملة، متّحدة سياسيّاً، 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 إمكاناتها، ولا سيما النساء والشباب، مع العناية بالأطفال.
٧- إفريقيا بوصفها شريكاً عالميّاً قويّاً ومتّحداً ومؤثّراً.
.Ibid, p2

(٣) 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

وفـي غرب إفريقيـا بين (بوركينـا فاسو وكـوت ديفوار)، وبيـن (السنغـال ومالي)، وكذلك خط السّـكك الحديدية بيـن (إثيوبيا وجيبوتـي)، الذي افتُتح فـي أكتوبر ٢٠١٦م بتكلفة بلغـت ٣،٤ مليارات دولار، والمتوقّـع أن يُساهم في تقليل زمن الرحلة بين البلدَيْن من ثلاثة أيام إلى ١٢ ساعة فقط، وهو ما سيُعطي دفعةً كبيرةً للاقتصاد الإثيوبي؛ كون ٥٠٪ من التجارة الإثيوبية تتمّ عبر جيبوتي[١].

وتتجـاوز أهميـة خطـوط وممـرات النقـل- برّيـة أو خطـوط السّكك الحديديـة- مجرد الربط بيـن نقطتَيْن، أو تسهيـل انتقـال الأفـراد والسلـع والخدمـات، أو فتـح منافـذ للدول الحبيسة، إذ يمكـن تحويل محاور النقل تلك إلـى «محـاور للتنمية»، من خـلال إنشاء هيـاكل ومنشآت صناعيـة وزراعية وخدميـة؛ بما يعزّز النمـوّ في المناطق الريفيـة والحدودية التي تمرّ بها هذه الطُّرق، وهي الفكرة الأساسيـة وراء ما يُعـرف بـ«محاور التنميـة المكانية»[٢]، ويُعـدّ «محـور تنمية مابوتو» نموذجاً يُحتـذى به[٣]، ما دفع الجماعة الاقتصادية لـدول الجنوب الإفريقي (السادك) إلـى محاولـة تطبيقه فـي ١٥ محـوراً آخـر، بالشراكة مع بنـك التنمية الجنـوب الإفريقي، فضلاً عـن تبنّي الاتحاد الإفريقـي للفكرة، ودعوة (النيبـاد) إلى تعميم الفكرة في أقاليم القارة الإفريقية كافّة[٤].

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

(٢) Gadzeni Mulenga, "Developing Economic 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 تبنّت 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 والخدمية لتحقيق منافع مشتركة للبلدَيْن.

(٤) Gadzeni Mulenga, Op.Cit, p.4.

أجرت دول القارة دراساتٍ للعديد من مشروعات البنية التحتية، الداخلية والإقليمية، لكنّ معظمها تحطّم على صخرة ضَعْف الإرادة، ونقص التمويل، والتبعية الخارجية

ب- مجال الاتصالات[٥]:

تغيّـر قطاع الاتصـالات في إفريقيا تغيّـراً كبيراً منذ أواخـر التسعينيّـات، وشَهِـدت معظـم البلـدان الإفريقية تحريـر قطاع الاتصـالات السلكيـة واللاسلكيـة من أجل جـذب الاستثمارات، مـع الاحتفاظ بالاحتـكار الحكومي- تقريبـاً- للخطـوط الأرضية، في حين يكـون سوق الهاتف المحمول- بصفة عامّة- في أيدي القطاع الخاص.

وخـلال العَقْد الأول من القـرن العشرين؛ كان هناك نحو ٤٥ بلـداً إفريقيا قد منح تراخيـص لمشغلي الهواتف المتنقلـة، كمـا نشـأت منافسة بيـن شـركات الاتصالات الإقليميـة والدوليـة علـى السـوق الإفريقـي فـي الهواتف المحمولة.

ونتيجـةً لهيـكل السـوق، الذي طغـت عليـه الهواتف المحمولـة، أصبحـت الاتصـالات الهاتفيـة الثابتة خدمةً أقـلّ تنافسيـة في إفريقيا، ومـن أجل خَلْق سـوقٍ تنافسية بيـن مختلف المشغليـن والسماح للعمـلاء 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/Volume4.8, 2017

المنافسة، كان من المهمّ إقامة سلطة مستقلّة وتنظيمية تُشرف على حسن سير قطاع الاتصالات، ولهذا أنشأت ٣٦ دولة إفريقية هيئات مستقلة لتنظيم سوق الاتصالات، وخَلْق منافسة تحقّق انخفاض الأسعار، وتحسين الخدمات، والانفتاح على الابتكار في سوق الاتصالات المُنظّمة[١].

وقد انطلقت تلك الجهود من فرضية: أنّ التوسّع في شبكة الاتصالات يرتبط طرديّاً وبصورةٍ مباشرة بالتنمية[٢]، الأمر الذي تصدّت له إحدى الدراسات[٣] بالرّصد والتحليل لتخلص إلى: وجود علاقةٍ إيجابيةٍ بين: كثافة استخدام الهواتف المحمولة، والنموّ السكاني، والاستثمار الأجنبي (كلٌّ على حِدَة) من ناحية، والنموّ الاقتصادي من ناحيةٍ أخرى، حيث يؤدّي التحسّن في كثافة الهاتف المحمول إلى زيادةٍ في نموّ الاقتصاد، ويؤدّي النموّ الاقتصادي المتزايد إلى نموّ انتشار الهواتف المتنقلة، والعكس صحيح. كما أنّ النموّ السكاني يؤدّي إلى زيادة الطلب على الهواتف المحمولة، علاوةً على أنّ الاستثمار الأجنبي المباشر في مجال الاتصالات؛ كان له تأثيرٌ إيجابيٌّ في انتشار الهواتف المحمولة على نطاقٍ واسعٍ في القارة[٤].

وأظهرت الدراسة: أنّ مساهمة وتأثير الهاتف المحمول، في النموّ 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: أنّ هناك علاقةً عكسيةً بين انتشار الهواتف الثابتة والهواتف المحمولة، وإذا كانت هناك علاقةٌ إيجابيةٌ الاتجاهَيْن بين النموّ الاقتصاديّ وانتشار الهواتف المحمولة؛ فإنّ العلاقة بين الهواتف الثابتة والنموّ الاقتصادي علاقةٌ أحادية الجانب؛ بمعنى أن توفّر شبكات الاتصال الأرضية تُسهم في تحقّق التنمية ولكن لا يشترط العكس.

وبصفةٍ عامّة؛ فإنّ أهمية الهواتف الأرضية في النموّ الاقتصادي لا تكاد تُذكر في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ومن النتائج الجديرة بالنظر، للمهتمين بالاستثمار في مجال الاتصالات، أنه يزداد تأثير النموّ الاقتصادي على انتشار الهاتف المحمول في المناطق التي يقلّ فيها انتشار الهاتف الثابت. وأن الاستثمار في الاتصالات السلكية واللاسلكية يخضع لقانون المنفعة المتناقصة؛ ما يعني أنّ البلدان التي تمرّ بمرحلةٍ مبكّرةٍ من التنمية من المرجّح أن تستفيد أكثر من غيرها من الاستثمار في البنية التحتية للاتصالات[٥].

ج- الجهود الإفريقية مجال الطاقة:

تمثّل المشروعات في مجال الطاقة مكوّناً مهمّاً من مكونات البنية التحتية، وتزخر القارة الإفريقية بإمكانات ضخمة من مصادر الطاقة، التقليدية والمتجدّدة.

وبالنظر إلى التوزيع الجغرافي لهذه المصادر؛ يتضح أنّ أقاليم القارة الإفريقية كافّة يمكنها تحقيق الاكتفاء الذاتي من الطاقة؛ إذ يتركز الجانب الأكبر من «احتياطيات 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، أورانج. كما توجد مناطق كبيرة لإنتاج «الوقود الحراري» في منطقتي وادي البحر الأحمر، ووادي الصدع العظيم[٦]، هذ التنوع انعكس على طبيعة مشروعات البنية التحتية في مجال الطاقة، وعلى التوزيع الجغرافي لهذه المشروعات.

---

(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 (2010),...Op.Cit, p.323.

ويمكن تصنيف مشروعات الطاقة في عدد من المجموعات[1]، وفقاً للمصدر المستخدم في توليد الطاقة، فالطاقة المتولدة من «الوقود الحفري» التقليدي (النفط والغاز)، نرى تركّزاً في مشروعاتها في الشمال الإفريقي، ولا سيما مصر (بها العدد الأكبر من مشروعات الطاقة، المنفَّذة بالفعل، أو التي تنتظر التنفيذ)، وليبيا، والمغرب، وبدرجةٍ أقلّ في الغرب الإفريقي، وتحديداً في دلتا النيجر.

فيما تتركّز مشروعات توليد الطاقة المعتمدة على «الفحم» في جنوب إفريقيا بالأساس، إضافةً إلى مشروعات متفرّقة في موزمبيق وزيمبابوي.

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

وعلى الرّغم من وفرة مصادر الطاقة التقليدية من نفط وغاز؛ فإنّ التجارة البينية في هذه السلع محدودة للغاية، بل إنّ الدول الإفريقية غير المنتجة تضطر إلى استيراد احتياجاتها من خارج القارة، بفعل تردّي وسائل النقل، وعدم وجود الطُّرق الملائمة لنقل الوقود، أو وعورتها وخطورتها (الأمنية) حال وجودها؛ ما يجعل استيراد الوقود من الخارج أيسر وأرخص، ولذا تمّ بناء عدّة خطوط أنابيب للغاز والبترول لسدّ حاجة الدول الإفريقية، لتشجيع التجارة في المواد البترولية داخل القارة الإفريقية، وتحقيق الاعتماد الذاتي المتبادل[2].

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

وتحظَى إثيوبيا بالعدد الأكبر من مشروعات السدود، حيث يوجد بها سبعة سدود من إجمالي ٢٣ سدّاً على مستوى القارة، تليها جمهورية الكونغو الديمقراطية بواقع ثلاثة سدود، إضافةً إلى مشروع مشترك بينها وبين زامبيا، مع ملاحظة أنّ الطاقة الإنتاجية لمشروعات الكونغو تفوق مجمل الطاقة الإنتاجية الكهربائية المتوقّعة لباقي المشروعات في دول القارة.

وتجدر الإشارة إلى: أنّ التعاون المائي بين دول القارة الإفريقية لا يقتصر فقط على توليد الكهرباء، إذ يمكن تحقيق التعاون في مجال التخزين والاستخدام المشترك للمياه، وخصوصاً أنّ معظم الأنهار الكبرى في القارة تتسم بأنها أنهارٌ دولية أو عابرة للحدود، ويقدّم الجنوب الإفريقي نموذجاً ناجحاً في مجال التعاون المائي، متمثّلاً 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[3].

---

(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 تَمّ إعدادها في إطار الشراكة الأوروبية-الإفريقية، وكذا برنامج تنمية 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 بترول (تنزانيا - زامبيا) TANZAMA، يربط ميناء دار السلام بمصفاة نفط Indeni في مدينة Ndola، ويعمل منذ الثمانينيّات. خط أنابيب بترول (كينيا - أوغندا)، يربط بين (مومباسا وأوغندا)، وهو امتداد لخط (مومباسا - ألدوريت) بكينيا. خط أنابيب غاز (موزمبيق - جنوب إفريقيا)، وهو جزءٌ من «محور تنمية مابوتو»، ويعمل منذ التسعينيّات، راجع:
Economic Commission for Africa (2010), Op.Cit, pp.324, 325.

(٣) يتضمن المشروع: إنشاء خمسة سدود وسبعة أنفاق، ومحطتَيْن للضّخ، ويشير الخبراء إلى أنّه أحدث تحولاً هيكليّاً في اقتصاد ليسوتو؛ إذ تقدّر إيراداته بنحو ٥٠ مليون دولار

وبامتدادها الجغرافي على جانبي خط الاستواء؛ تتمتع القارة الإفريقية بثروةٍ 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 كلٌّ من الصحراء الكبرى وصحراء كلهاري بإمكانيات ضخمة في هذا المجال.

وبالمثل؛ فإنّ طاقة الرياح يمكن توليدها بإمكانياتٍ كبيرةٍ في مناطق عدّة في الغرب والشرق والجنوب الإفريقي.

كما تتمتع القارة الإفريقية بإمكانيات في مجال الطاقة الحرارية الأرضية، وخصوصاً في منطقة أخدود 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 الثمانينيّات في مشروعاتٍ 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 وتنزانيا.

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 ٢٠١٦م، فإنّ الدول الإفريقية جميعها أحرزت تقدّماً في الجوانب الأساسية التي يغطيها المؤشّر (النقل، الكهرباء، تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، المياه والصّرف الصّحي)[١]، حيث ارتفعت المخصّصات المالية لتلك القطاعات على مستوى القارة ككل، بنسب تتراوح بين ٥- ٨٪، ووصلت في قطاع المياه إلى ١١٪[٢].

٢- هناك تفاوتٌ واضحٌ في الأداء في تطوير البنية التحتية؛ حيث يأتي الشمال الإفريقي في المقدّمة مقارنةً بالأقاليم الأخرى، يليه الجنوب الإفريقي، ثمّ الغرب والوسط، وأخيراً شرق إفريقيا[٣]. ويوضّح مؤشّر البنية التحتية لعام ٢٠١٦م ثبات الدول التي تحتل المراكز العشرة الأولى، مع تفاوت طفيفٍ في ترتيبها؛ مقارنةً بعام ٢٠١٣م[٤].

٣- أنّ الدول الإفريقية تعتمد في تمويل مشروعات البنية التحتية على خمسة موارد أساسية: (١) الإنفاق العام من الدول الإفريقية نفسها. (٢) المساعدات التنموية الرسمية من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، والتي تُمنح على أساس ثنائي. (٣) القروض بأشكالها المختلفة (الميسرة وغير الميسرة)، والمنح من مؤسّسات التمويل الدولية والإقليمية. (٤) القروض الرسمية والتمويل من خارج دول OECD بما فيها البنوك الصينية والهندية. (٥) القطاع الخاص[٥].

٤- ما زالت هناك فجوةٌ تمويليةٌ في مجال البنية التحتية في إفريقيا بين المستهدَف والواقع؛ فعلى الرّغم من ارتفاع نسبة متوسط الإنفاق على مشروعات البنية التحتية في القارة إلى ٨٪ من إجمالي ميزانيات الدول

---

(١) African Development Bank (2016). The Africa Infrastructure Development Index 2016. May 2016. At: http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Economic_Brief_-_The_Africa_Infrastructure_Development_2-Index.pdf, pp.1.

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

(٢) خصّصت بعض الدول نسباً أعلى من ذلك بكثير لقطاعات البينة التحتية من ذلك عام ٢٠١٢م، 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.

الإفريقيـة، في الفتـرة ٢٠١١م-٢٠١٣م (بلـغ الانفاق في الرأس الأخضر ٤٤٪، وناميبيا ٣٩٪، وأوغندا ٢٨٪، وجنوب إفريقيا ٢٤٪)، وبرغم نجاح الـدول الإفريقية في تقليص فجـوة التمويـل عـام ٢٠١٣م بنحـو النصـف (استطاعت الـدول الإفريقية تدبير ٤٦,٧ مليـار دولار من أصل ٩٩,٦ مليار دولار تكاليف مشروعات البنية التحتية في عام)[١]؛ فـإنّ القارة ما زالت في حاجةٍ لإنفاق ما بين ٨٠-٩٠ مليار دولار سنويّـاً على بناء وصيانة البنية التحتية؛ حتى يمكنها أن تحقّـق الاندمـاج الفاعل في الاقتصـاد العالمي وزيادة حصتها.

٥- على صعيد التمويل الخارجي تتصدّر: الصين (١٣ مليـار دولار)، والولايـات المتحدة الأمريكيـة (٧ مليارات دولار)، قائمة الدول والمؤسّسـات المهتمة بالاستثمار في قطاعات البنية التحتية فـي دول القارة الإفريقية (جنوب الصحراء)، وبفارقٍ كبيرٍ عن أقرب منافسيهما[٢]، وهو ما يمثّل امتـداداً للتنافس التقليدي بيـن القوتَيْن على النفوذ السياسـي والاقتصادي في القارة، حيـث يُعدّ النقص في التمويـل المتاح فرصةً لزيادة نفـوذ القوى الكبرى لتقديم شراكات مع الـدول الإفريقية، وهي وإن كانت تجبر عجزاً فـي الجانـب الإفريقي؛ فإنهـا- ولا شك- تحقّـق مصالح الشركاء الدوليّين.

٦- تشيـر البيانات إلـى نصيبٍ معتبـر للاستثمارات العربيـة والإسلامية في قطاعات البنية التحتية في القارة الإفريقية، يتجـاوز ثلاثة مليارات، موزّعة على استثمارات كلٍّ من: صندوق أبوظبي للتنمية (٧١ مليون دولار)، البنك العربي للتنمية في إفريقيا (١٠٢ مليون دولار)، الصندوق السعودي (١٨٢ مليـون دولار)، الصندوق الكويتي للتنمية (٣٦٠ مليـون دولار)، صندوق الأوبك للتنمية (٣٦٣ مليون دولار)، البنـك العربـي للتنمية الاقتصاديـة والاجتماعية (٦١٣ مليـون دولار)، البنك الإسلامي (مليار و٦٠٤ مليون دولار)[٣]، وهـو أمـرٌ جديرٌ بمزيدٍ مـن المتابعة والتحليل؛ للوقـوف على مدى تعاونيـة أو تنافسية تلـك الاستثمارات من ناحيـة، ومـدى اتساقها مـع غايات التعـاون (العربي الإفريقـي) من ناحية، و (الإفريقـي الإفريقي) من ناحية أخرى ■

(١) Economic Commission for Africa (2016), 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

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

(٣) Ibid. p.36.