

الطرق السريعة والنقل البري بين زامبيا وتنزانيا (1979-1964)

أ. غادة ضاحي محمد (*)

أ. د. السيد فليفل (**)
أ. د. عبد الله عبد الرازق (***)

• ملخص:

الطرق والنقل هما كلمتا السر في التمكين من السيطرة على القارة الأفريقية وتعد السيطرة عليهما أحد أهم أدوات المحتل التي استعان بها للربط بين مستعمراته ومصالحه ولما كان منشأ الاستعمار في الأساس والباعث عليه هو الرغبة في السيطرة الاقتصادية واستغلال موارد الدول المستعمرة ، فأجدى أدوات هذه السيطرة كانت السيطرة على طرق التجارة وما تدره من أرباح وما يستتبعها من هيمنة وفرض سيطرة فقد كان دوماً نصب أعين قادة الاستعمار الربط بين المستعمرات من خلال السيطرة على الطرق او مد طرق جديدة للربط أو ربما اتخذت بعض الاجراءات لقطع الطرق على هدف ما كما حدث بين انجلترا وفرنسا في الصراع التاريخي ورغبة فرنسا قطع الصلة بين انجلترا ومستعمراتها في الهند إذ حركت جيوش من أجل هذا الهدف.

(*) باحثة دكتوراه بقسم التاريخ - كلية الدراسات الإفريقية العليا - جامعة القاهرة

(**) أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بكلية الدراسات الإفريقية العليا - جامعة القاهرة

(***) أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بكلية الدراسات الإفريقية العليا - جامعة القاهرة

- **Abstract;**

The Highways and Road Transport between Zambia and Tanzania (1964-1979)

The Roads and transportation are the two key factors in enabling control over the African continent, as transportation and roads in the continent in general were one of the tools of colonialism in linking its colonies and interests, and since the origin of colonialism was basically and motivated by the desire for economic control and exploitation of the resources of the colonial countries, one of the tools of this control was Controlling the trade routes and the profits they generate and the consequent domination and imposition of control. It has always been in the eyes of the colonial leaders to link the colonies through controlling the roads or extending new roads to link, or perhaps some measures were taken to block roads on a goal, as happened between England and France in the conflict The historical and the desire of France to sever the link between England and its colonies in India, as it moved armies for this goal.

• مقدمة:

يتناول البحث أهمية الطرق البرية في الربط بين زامبيا وتنزانيا، ولكونها البديل الأكثر تكاملا قبل وأثناء إنشاء خطوط السكك الحديدية، فقد كانت دوما هي البديل الآمن والأكثر إتاحة حين تشهد البلاد اضطرابات سياسية وإقليمية تؤثر على العلاقات بينها وبين جيرانها أو في حالات المفاجآت غير المحسوبة على المستوى البيئي والمناخي المرتبط بمواسم الأمطار أو تعطل العمل بالسكك الحديدية نتيجة المرور عبر مناطق جبلية أو ذات طبيعة وعرة وموانع طبيعية.

وعليه، فقد احتل الصدارة من حيث الأهمية من تلك الناحية طريقان رئيسيان هما: الطريق الشمالي العظيم والطريق الشرقي العظيم حيث كانا شريانان للنقل التجاري في المنطقة خاصة بالنسبة لزامبيا التي كانت تعتمد في الأساس على نقل صادراتها و وارداتها من خلال السكك الحديدية إلى أن تأثرت بالأحداث السياسية فتم تحويل نصف حركة المرور تقريبا لتتم عن طريق البر قبل عودتها للسكك الحديدية مرة أخرى.

ولذلك نحاول في هذه الورقة توضيح أهمية الدور الذي لعبته الطرق البرية في الربط بين زامبيا وتنزانيا قبيل وأثناء نشأة السكك الحديدية وإسهامها في التنمية الاقتصادية في كلا البلدين مع استعراض أهم مسارين بين البلدين ، وذلك من خلال المحاور التالية:

أولا: أهمية الطرق البرية في حركة النقل بين زامبيا وتنزانيا

ثانيا: طبيعة وأهمية مسار الطريق الشمالي العظيم

ثالثا: طبيعة وأهمية مسار الطريق الشرقي العظيم

أولاً: أهمية الطرق البرية في حركة النقل بين زامبيا وتنزانيا

كان الاستقرار الاقتصادي والسياسي في زامبيا⁽¹⁾ أكثر منه في تنزانيا يعتمد بشكل كبير على وسائل النقل والمرافق التي تتوسطها روديسيا الجنوبية أو تسيطر عليها وحدها. وقد سيطرت حكومة روديسيا الجنوبية الاستعمارية على أكثر من 60 في المائة من الكهرباء المستخدمة في زامبيا، و90 في المائة من احتياجات حزام النحاس. وقبل تشغيل خط سكة حديد تازارا (2) TAZARA Railways، كانت طرق النقل الممكنة لزامبيا عبارة عن طريقين وخط سكة حديد واحد.

كان الطريقان هما: طريق الشمال العظيم والطريق الشرقي العظيم، وفي وصف الخطين فيمكننا القول بأنهما كانا بحالة غير مرضية إذ اتسما في معظم الوقت بضعف الفاعلية، بسبب عدم استيعابهما للعمل والسماح بالمرور من خلالهما أثناء موسم الأمطار والاضطرار لدفع الرسوم الباهظة لنقل البضائع عبر الشاحنات (بدلاً من القطار)⁽³⁾.

1- زامبيا عرفت باسم روديسيا الشمالية تحت الاحتلال البريطاني ثم استقلت تحت اسم زامبيا وهي بلد غير ساحلي في جنوب القارة الأفريقية تجاور جمهورية الكونغو الديمقراطية في الشمال، وتنزانيا من الشمال الشرقي، وملاوي من الشرق وموزمبيق وزيمبابوي وبوتسوانا وناميبيا إلى الجنوب، وأنجولا إلى الغرب. العاصمة هي لوساكا، في الجزء الجنوبي الأوسط من زامبيا. ويتركز السكان أساساً حول لوساكا في الجنوب ومقاطعة حزام النحاس في الشمال الغربي، والمحاور الاقتصادية الأساسية للبلد. للمزيد:

Tordoff, Wiliam ,Moltiono, Ropert: Politics in Zambia, Manchester University Press, 1st edition 1974. ,p1.

2- مشروع سكة حديد تازارا وعرف أولاً باسم سكة حديد تانزام وهو خط السكك الحديدية الواصل بين زامبيا وتنزانيا وقامت الصين بتمويله بعد رفض الدول الأوروبية والبنك الدولي.

3-Yu, Donghai: Why the Chinese Sponsored the TAZARA: An Investigation about the People's Republic of China's African Policy in the Regional Context, 1955-1970, State University of New York , p11.



بالطبع لم يكن الخط الحديدي تازارا، أو ما أُطلق عليه قديماً تانزلام هو أولى الروابط بين تنزانيا وزامبيا، فإن الجوار الجغرافي بين البلدين قد حتم عليهما إيجاد طرقاً للتواصل ووسائل ربط، وبالطبع تزداد أهمية الرابط إذا كان وسيلة لنقل أحد أهم الموارد التي تعتمد عليها إحداها بشكل شبه كلي. حيث كانت الطرق والروابط ليس مجرد وسيلة تواصل وإنما مشارك في الكيان الاقتصادي وأحياناً السياسى للدولة وإذا أضفنا لذلك أن زامبيا دولة حبيسة لا منافذ بحرية لها على الإطلاق علمنا أهمية عملية النقل ومصيريتها بالنسبة لها بين دول القارة⁽¹⁾.

كانت الطرق البرية ذات أهمية بين وسط وجنوب أفريقيا، وقد شهدت الفترة التي سبقت الاتفاق على خط تازارا وجود عدة طرق برية لها أهميتها، هي:

1- الطريق الشمالي الكبير ويبلغ 1200 ميل ويمتد من وسط زامبيا وحتى ميناء دار السلام.

2- الطريق الشرقي الكبير ويغطي نحو 500 ميل، ويمتد من لوساكا⁽²⁾ في زامبيا إلى Salima ساليما في مالاوي⁽³⁾ والتي تتصل بعدها بخط سكة حديد مع ميناء Beira فى موزمبيق⁽¹⁾.

1- Jamie Monson: Africa's Freedom Railway How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania, Indiana University Press, Bloomington & Indianapolis, USA.2000.

2- عاصمة زامبيا ومركزها التجاري وهي مدينة حديثة ذات مبانٍ عالية وتبدو طرقاتها دائبة الحركة والنشاط.

3- دولة حبيسة في جنوب شرق أفريقيا عرفت سابقاً باسم نياسالاند. تحدها زامبيا إلى الشمال الغربي وتنزانيا إلى الشمال الشرقي وموزمبيق من الشرق والجنوب والغرب. تفصل البلاد عن تنزانيا وموزمبيق ببحيرة مالاوي. وتتجاوز مساحتها 118,000 كم² بينما يبلغ تعداد السكان أكثر من 13,900,000 نسمة. عاصمتها ليلونغوي وهي المدينة الثانية من حيث الحجم بعد بلانتييري بينما الثالثة هي مدينة مزوزو. يأتي الاسم مالاوي من مارافي وهو الاسم القديم لشعب نيانجا الذي كان يسكن المنطقة. تلقب البلاد أيضاً باسم «القلب الدافئ لأفريقيا».

للمزيد: <https://en.wikipedia.org/wiki/Malawi>



وقد تم تطوير الطريقتين من خلال الاستعانة بمنح وقروض قدمها البنك الدولي.⁽²⁾ ولكن الطريق الشمالي كان يأتي في المرتبة الأولى فهو الأساسي والمفضل في النقل البري وذلك لأسباب تتعلق بالسياسة الخارجية⁽³⁾ إذ أن العلاقة بين زامبيا تنزانيا كانت تتسم بالسلام ولم تكن بينهما مشكلات سياسية تؤثر على عملية التواصل والنقل البري. ويعزى التحول إلى النقل البري إلى عدة أسباب:

أولها ما تتميز به الخدمة من سرعة وأمان بشكل عام، إذ كان النقل البري يوفر خدمة أسرع من السكك الحديدية ، حتى عندما كانت الأخيرة فعالة ، قد ترجع الأسباب الى تجنب التأخير في المحطة حيث يمكن إرسال الشاحنات مباشرة إلى الوجهة عند تحميلها. غير أن ما زاد من أهمية الخدمة أن التدهور في خدمة السكك الحديدية كان يكبد خسائر مهولة قبل تازارا⁽⁴⁾.

فقد فقدت العديد من أنظمة السكك الحديدية حركة المرور أو عانت من اضطرابات خطيرة في مناطق المرور نتيجة للأحداث السياسية داخل البلد أو بين البلدان المعنية. وأدت الأحداث السياسية في وسط وجنوب أفريقيا إلى إعادة توجيه كاملة لحركة المرور في زامبيا، ولعبت دورًا رئيسيًا في التوصل إلى ضرورة بناء تازارا حيث كان للأحداث آثار سلبية خطيرة على سكك حديد زامبيا⁽⁵⁾.

1- Tordoff, Wiliam ,Moltiono, Ropert : Politics in Zambia, Manchester University Press, 1 st eddition 1974. ,p1

2- Ibid.(8)

3- Ibid ,p340

4- Robert D'A Henderson Relations of Neighborliness - Malawi and Portugal, 1964-74 :The Journal of Modern African Studies, Vol. 15, No. 3 (Sep., 1977), pp. 425-455.

5- Report No.525 International Bank For Reconstruction And Development International Development Association Appraisal of a High-Way Reconstruction Project, Zambia, September 7, 1966 Projects Department .p389

وعند استقلال زامبيا في عام 1964 ، تم تحويل جميع الواردات (بما في ذلك البترول) وحركة الصادرات تقريباً عبر خطوط روديسيا للسكك الحديدية (RR Rhodesia Railways عبر موانئ موزمبيق في مابوتو وبيرا، وبعضها مباشرة مع جنوب أفريقيا⁽¹⁾).

كانت هناك حركة مرور ضئيلة على الطرق وحركة مرور محدودة فقط عبر خط سكة حديد بنغيلا إلى المحيط الأطلسي، ويرجع ذلك جزئياً إلى قدرة بنجويلا المحدودة على تحمل حركة التصدير، ذلك أن الاتحاد فضل السكك الحديدية الخاصة به، وكذلك عملاً باتفاقيات RR مع شركات التعدين حيث امتلكت روديسيا الجنوبية وزامبيا السكك الحديدية بشكل مشترك⁽²⁾.

ثانياً: طبيعة وأهمية مسار الطريق الشمالي العظيم

تم بناء شبكة الطرق في زامبيا تدريجياً في منتصف القرن الماضي وتركزت الطرق الأولى في منطقة السكك الحديدية التي كان يمر عبرها الطريق الرئيسي للبلاد، مع تقدم السيطرة الإدارية على المناطق النائية ، والأنشطة الاقتصادية البعيدة ؛ نمت شبكة طرق امتدت لآلاف الأميال في نهاية عام 1965 فقد بلغت 20,818 ميلاً⁽³⁾.

كان الطريق الشمالي العظيم متقلاً ومزدحماً لدرجة كبيرة ولامتداده لمسافة كبيرة فقد كانت صيانته عملية صعبة خاصة في الفترة بين شهري نوفمبر وأوائل أبريل من كل عام حيث موسم الأمطار. ونتيجة لكثافة حركة المرور عليه مع عدم القدرة على الوفاء بمستوى صيانة بالجودة التي يحتاجها الطريق ليصبح آمناً؛ فقد زادت معدلات الحوادث عليه بصورة ملفتة جعلتهم يطلقون عليه لقب طريق الجحيم⁽⁴⁾.

1- Foreign trade regulations: Overseas business report, The University of Michigan, September 1968. p16.

2- John F. Due: Trends in Rail Transport in Zambia and Tanzania, Utafiti, Journal of the Faculty of Arts and Social Sciences, University of dar esSalam Vol VIII No.2, 1986

3- Report No.525 Op. Cit, p.8.

4- Tordoff, William ,Op. Cit ,p340.

ومع رفض اقتراح السكك الحديدية بين زامبيا وتنزانيا وإعداد تقرير بعدم قبول أي جهة تمويله بحجة عدم جدواه اقتصاديا ، اقترح التقرير أنه يمكن تحسين طريق الشمال العظيم إلى مستوى ممهّد من أجل تنمية المقاطعات الشمالية لزامبيا والمناطق الواقعة على الجانب التنزاني ومواصلة التجارة المتنامية بين شرق ووسط أفريقيا. كان من شأن ذلك أن يكلف حوالي 8 ملايين يورو، أو 40 مليون أقل من خط السكة الحديد. لكن لم يذكر التقرير شيئا عن الأرباح⁽¹⁾.

وبعد ذلك بوقت قصير تلاشى الاهتمام بالرباط المقترح لأنه بموجب شروط قرض جديد من البنك الدولي للإنشاء والتعمير لتحسين نظام السكك الحديدية والموانئ الخاصة بهم، مُنعوا من القيام بأي استثمارات جديدة قد تعرض قدرتهم على تسديد أقساط القرض للخطر⁽²⁾.

وقد كانت حركة الاستيراد والتصدير في زامبيا تتم فعليًا عن طريق السكك الحديدية إلى أن عطلت الأحداث السياسية الأمر لبعض الوقت وتم توجيه ما يقرب من 50% فقط من حركة المرور لتتم من خلال السكك الحديدية ، والنصف الآخر من خلال الشاحنات عبر الطرق البرية، ومع افتتاح تازارا ، عادت النسبة المئوية لترتفع لصالح المرور عن طريق السكك الحديدية مرة أخرى بشكل كبير⁽³⁾.

ومع حصول زامبيا على الاستقلال عام 1964، وجدت جيرانها في المستعمرات البرتغالية لأنغولا إلى الغرب، وموزمبيق في الجنوب الشرقي ومستعمرة روديسيا الجنوبية الواقعة تحت حكم الأقلية البيضاء في الجنوب وعكست مشكلة زامبيا لعدم امتلاكها سواحل حجم دورها السابق كشريك صغير في اتحاد روديسيا ونياسالاند. فقد تم إغلاق شبكة النقل الخاصة بها مع روديسيا الجنوبية (زيمبابوي فيما بعد) وتم رسم الطرق إلى

1- Doganis R. S: Zambia's Outlet to the Sea: A Case Study in Colonial Transport Development, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 1, No. 1 (Jan., 1967), pp. 46-51.

2- Ibid

3- John F. Due: The Problems of Rail Transport in Tropical Africa, The Journal of Developing Areas, Vol. 13, No. 4 (Jul., 1979), pp. 375-393.



الجنوب رغم أن الطرق الواقعة بين لوساكا وملاوي (الطريق الشرقي العظيم) وكابيري مבוشي تنزانيا (طريق الشمال العظيم) كانت غير معبدة وتقل بها حركة المرور⁽¹⁾.

وقد ضمنت الاتفاقات المبرمة مع سكك حديد روديسيا تدفق معظم حركة السكك الحديدية جنوبًا إلى موانئ بيرا⁽²⁾ لورينسو ومابوتو، بحيث يتوقف استخدام السكك الحديدية في الكونغو وبنغويلا إلى الشمال. وبالمثل، في عام 1965، قدمت مصفاة أومتالي (موتاري)⁽³⁾ في روديسيا حوالي 52 في المائة من قيمة واردات زامبيا من المنتجات البترولية، وتم توجيه أكثر من 90 في المائة من واردات زامبيا عبر ذلك البلد⁽⁴⁾.

وفي ضوء دعم زامبيا لحركات الاستقلال داخل القارة، أصبح اعتمادها على الطرق التي تسيطر عليها الحكومات المعادية عرضة لخسارتها هذه الطرق، الأمر الذي دفعها إلى تطوير الممر المتجه عبر دار السلام لتوفير طريق آمن عبر أراضي جار له نفس التوجه⁽⁵⁾.

ومع إعلان استقلال روديسيا الجنوبية (زيمبابوي) من جانب واحد في عام 1965، أُجبرت زامبيا على تقسيم السكك الحديدية، وحولت حركة مرور كبيرة إلى النقل البري إلى دار السلام على الرغم من سوء الطرق، ودفعت شركة إيطالية لبناء خط أنابيب من دار السلام إلى ندولا. ومع ذلك، كان لا يزال جزء كبير من حركة المرور حوالي النصف تقريبًا يتحرك عبر RR في أوائل السبعينيات من القرن الماضي. ولكن بعد

1- Gleave M. B.: The Dar esSalaam Transport Corridor: An Appraisal, African Affairs, Vol. 91, No. 363 (Apr., 1992), pp. 249-267.

2- عاصمة مدينة سوفالا بموزمبيق وأكبر المدن بها والرابعة من حيث عدد السكان بعد مابوتو وماتولا ونامبولا.

3- مدينة في شرق زيمبابوي ومركز إداري وملئى خط سكك حديد مع هراري وبييرا.

4- Marcia M. Burdette, Zambia: Between Two Worlds, (London: Avebury, Boulder, (Colorado: Westview, 1988), p. 112.

5- Gleave: Op. Cit , pp. 249-267.

الخلافات مع روديسيا بشأن إمدادات السيارات والإغلاق المؤقت للحدود من قبلها، أغلقت زامبيا الحدود بشكل دائم في عام 1975، وأنهت جميع حركة المرور مع روديسيا، وحولت معظمها إلى بنغيلا، بالإضافة إلى استخدام إضافي للنقل البري. ثم في عام 1975، تعطلت بنغيلا وأغلقت بسبب الأعمال العدائية في أنجولا⁽¹⁾.

تم توضيح الحاجة إلى القيام بذلك بشكل واضح من خلال إعلان استقلال روديسيا من جانب واحد في نوفمبر 1965، وفرض بريطانيا عقوبات اقتصادية، بما في ذلك الحظر النفطي، من ديسمبر 1965، والإغلاق الدوري للحدود مع روديسيا بين عامي 1966 و1979. وقد خلقت هذه العوامل مجتمعةً وضعاً حرجاً لزامبيا وجدت الدولة التي كانت ضحية للأحداث التي لم يكن لها سيطرة عليها، نفسها معزولة عن مصدر منتجاتها البترولية وعن الموانئ التي كان يمر عبرها الكثير من تجارتها الخارجية. وبالتالي، كانت في وضع اضطررها إلى إعادة توجيه أكبر قدر ممكن من تجارة الاستيراد والتصدير⁽²⁾.

وفي غضون ذلك، وجدت زامبيا المستقلة حديثاً نفسها مقيدة اقتصادياً واستراتيجياً باتفاقيات وترتيبات ما قبل الاستقلال، وأصبح هذا واضحاً بشكل متزايد نتيجة للتطورات السياسية في روديسيا. كانت زامبيا تعتمد بالكامل تقريباً على صادراتها و وارداتها على خط سكة حديد واحد يمر عبر دولتين انفصلت عنهما. لذلك كانت هناك حاجة واضحة للنظر في إمكانية تطوير منفذ آخر للبحر، ولا سيما خط السكك الحديدية إلى شرق أفريقيا. كما ظهرت حاجة ملحة لإجراء مسح جديد خاص بالسكك الحديدية في المنطقة لأن بعض جوانب التقارير السابقة كانت بحاجة إلى مراجعة ولم يكن هناك مسح هندسي جديد منذ الفترة 1949-1951، عندما تم إعداد تقرير جيب⁽³⁾، ولكن منذ ذلك

1- Yu, Donghai: Op.Cit. p.12.

2- Colin Legum and John Drysdale, Contemporary African Record: Annual Survey and Documents 1966-1967, (Exeter, England: William Chudley & Ltd., 1967), p. 22.

3- Wils Govu C 1.50: 68-111 Overseas Business Reports , U.S. Department Of Commerce, C.R Smith, Secretary Bureau Of International Commerce, Lawrence A. Fox, Director Basic Data on the Economy of Zambia ,

الحين كان هناك تقدم كبير في تقنيات المسح، لا سيما في استخدام التصوير الجوي، وكذلك في تقنيات بناء السكك الحديدية والتكاليف. لذلك كانت هناك حاجة لإجراء مسح هندسي جديد.

ثانياً، كانت الاختلافات بين التقارير كبيرة لدرجة أنه من الواضح أن إجراء مزيد من البحث كان ضرورياً بشأن عدة نقاط مهمة. علاوة على ذلك، لم تتظر أي من الدراسات السابقة بشكل كامل في الآثار الاجتماعية المترتبة على ذلك ولا فوائد الاستثمار المقترح. وأخيراً، أصبح من الواضح بشكل متزايد أن تأهيل طريق الشمال العظيم المحسن إلى تنزانيا لم يكن بديلاً ولكنه مكمل لوصلة السكك الحديدية⁽¹⁾.

يمتد خط السكة الحديد جنوب الطريق الشمالي العظيم من دار السلام إلى ماكومباكو، وكان من المرجح أن يزداد الإنتاج الزراعي على طول السكك الحديدية، لا سيما في وادي كيلومبيرو الذي تقوم فيه زراعة الأرز والسكر، والمرتفعات الجنوبية مركز حقول الشاي والقهوة والقمح والذرة، وإن هذا من شأنه أيضاً حسن استغلال الرواسب المعدنية خاصة الحديد والفحم وأن يضع هذا أساساً لقطاع صناعة ثقيلة في تنزانيا.⁽²⁾

في الوقت الذي تم تمويل طريق لوساكا - كاوما بقرض بدون فوائد قدره 7 ملايين جنيه استرليني (12 مليون دولار أمريكي) من الصين في عام 1967، وبدأ بناء الطريق في عام 1969 وتم الانتهاء منه في عام 1975⁽³⁾.

Supersedes OBR 65-57 Prepared by Suzan F. Park, Africa Division
December 1968.

- 1- Doganis :Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 1, No. 1 (Jan., 1967), pp. 46-51.
- 2- S. M. KULABA: Rural Settlement Policies in Tanzania*, Habitat Intl vol.6 number12, pp15-29, Center for Housing Studies, Tanzania, P.16.
- 3- Inyambo Mwanawina: China-Africa Economic Relations The Case of Zambia, A study commissioned by the African Economic Research Consortium (AERC) February 4, 2008 p12.

وعندما كان نيريري في بكين في مارس 1974، تم التوقيع على اتفاقية للحصول على قرض صيني إضافي بقيمة 525 مليون شلن تنزاني لبناء خطوط سكك حديدية فرعية تمتد من تنزام إلى مناطق الرواسب المعدنية في جنوب تنزانيا. وكان من المرجح أن يؤدي إنشاء رابط نقل فعال من تنزانيا وزامبيا إلى زيادة التجارة بين البلدين، وبعد التغلب على المشاكل السياسية الناجمة عن الانقلاب الأوغندي⁽¹⁾، أصبحت زامبيا عضوًا مشاركًا في جماعة شرق أفريقيا⁽²⁾.

وقد أشارت تقديرات حكومة تنزانيا في عام 1976 إلى أن 42 في المائة من حركة المرور تم نقلها عن طريق السكك الحديدية، و54 في المائة عن طريق الطرق البرية، و3 في المائة عن طريق النقل المائي⁽³⁾.

وهكذا، اعتبارًا من عام 1977 لم يكن هناك مرور في زامبيا عبر روديسيا الجنوبية أو عبر بنغيلا؛ وكان TAZARA يتعامل مع جزء كبير، والباقي يذهب عن طريق البر إلى نقاط دار السلام وملاوي وموزمبيق. وبالتالي، لم يكن هناك مرور في زامبيا، على الرغم من محدودية حركة المرور العابر في زائير، عبر ليفينغستون، التي كانت ذات يوم نقطة الاستيراد والتصدير الرئيسية⁽⁴⁾.

وفي أكتوبر 1978، أعادت زامبيا فتح الطريق مرة أخرى عبر روديسيا الجنوبية، حيث أدت مشاكل المعدات في تازارا والتأخير في ميناء دار السلام إلى تأخير واردات الأسمدة وصادرات النحاس⁽⁵⁾.

1- Darlene Miller, Etienne Nel and Godfrey Hampway: Malls in Zambia: Racialised retail (expansion and South African foreign investors in Zambia: African Sociological Review Vol. 12, No. 1, Special Issue: South Africa in Africa – African perceptions, African realities (2008), pp. 35-54.

2- Martin Bailey Tanzania and China: African Affairs, Vol. 74, No. 294 (Jan., 1975), pp.39-50, p. 48.

3- John F. Due: Op. Cit pp.375-393.

4- Martin Bailey: Op.Cit, p.49.

5- KULABA S. M: Op. Cit, p16.

وقد اعتمدت خطة العمل في طريق الشمال العظيم الذي كان يعتبر الأكثر احتمالاً للتعامل مع حركة التصدير والاستيراد الكثيفة بناء على النظر في الآثار الفنية والاقتصادية لبنائه على أساس خيار من اثنين:

(1) بناء الطريق في البداية بمستوى عادي يوفي الاحتياج الملح في وقته، ثم ترقيته مستقبلاً إذا ظهرت حاجة لذلك لاحقاً وصار أمراً ضرورياً.

(2) القيام ببناؤه كما ينبغي لمستوى الخدمة الشاقة منذ البداية.

إن السمة الوحيدة لتصميم الطريق - التي قد تتطلب تغييراً لتلبية متطلبات المرور المختلفة - هي قوة الرصف، حيث تحدد سماكة الطبقات المختلفة لهيكل الرصف قوته وبالتالي قدرته على تحمل ناقلات معينة وحجم حركة المرور. لذا قد يحتاج قوة رصف أعلى من المعتاد للتعامل مع حركة مرور ثقيلة إضافية دائمة، وبالتالي كانت المفاضلة بين طريقتين للتنفيذ إما عن طريق بناء الرصيف أقوى من البداية عن طريق زيادة القاعدة الفرعية و القاعدة الأساسية، واستخدام الأسطح الأسفلتية منخفضة التكلفة؛ أو عن طريق رفع مستوى قوة المسار الذي تم بناؤه بالفعل في المستوى العادي من خلال إضافة طبقات من مواد رصف عالية التكلفة⁽¹⁾.

في حالة إنشاء الطريق الشمالي، فإن تكلفة بناء الطريق في مستوى الخدمة الشاقة في البداية كان أقل بحوالي 20 في المائة من تكلفة بناء الطريق في المستوى العادي أولاً ثم تطويره لاحقاً. ومع ذلك فقد تتغير التكلفة المستقبلية المقترحة وفقاً لاقتصاديات و توقيت التنفيذ وسعر الفائدة المفترض حينها. وقد تم استعراض الجوانب الاقتصادية لبناء الطريق وفق مقاييس قوة وتحمل أعلى منذ البداية، أو تطويره لاحقاً، على أساس تمويل ذلك مستقبلاً من مدخلات مستخدمي الطريق مقارنة بالاستثمارات في ظل افتراضات مختلفة فيما يتعلق بالطريق إلى المعايير العادية في البداية؛ وترقيته عند الضرورة. وخلص التفكير إلى أنه إذا كانت هناك حركة مرور كثيفة إضافية فيما بعد،

1- Report No525.Op.Cit, p8.

فلن يكون هناك سوى خسارة هامشية، مقارنةً ببناء الطريق وفقاً لمعايير الخدمة الشاقة منذ البداية.

ومن ناحية أخرى، إذا تم بناء قسم الطريق بقوة أعلى في البداية ولم تتحقق حركة المرور الإضافية المتوقعة، فإن التكلفة الإضافية لبناء الطريق بكفاءة أعلى لن يحقق أي فائدة على الإطلاق وستصل هذه الخسارة إلى نسب كبيرة إذا تم تحسين الطريق الشمالي العظيم البالغ 1200 ميل بين زامبيا ودار السلام، بما يتجاوز متطلبات حركة المرور العادية دون داع⁽¹⁾.

ثالثاً: طبيعة وأهمية مسار الطريق الشرقي العظيم

قدمت حكومة جمهورية زامبيا في يوليو 1965 طلباً إلى البنك الدولي للمساعدة في تمويل إعادة بناء قسمين:

1- الطريق الشرقي الكبير أو العظيم البالغ طوله نحو 386 ميلاً ويمتد من لوساكا إلى حدود ملاوي.

2- إعادة بناء جزء من طريق الشمال العظيم من كابيري مبوشي إلى مبيكا⁽²⁾.

ثانياً: إعادة بناء طريق مبيكا- بحيرة تتجانيقا. شمل طلب الحكومة ما مجموعه 728 ميلاً من الطرق لإعادة الإعمار واستند في المقام الأول إلى النتائج التي توصل إليها المستشارون الهندسيون الهولنديون، الذين أجروا في عام 1964 مسحاً للنقل في زامبيا بتمويل من البنك الدولي⁽³⁾.

وقد زارت بعثة تقييم البنك الدولي زامبيا في نوفمبر / ديسمبر 1965 ووجدت إعادة إعمار مقطعين من الطريق الشرقي العظيم (251 ميلاً) وقسم 122 ميلاً من طريق الشمال العظيم جاهزين للتقييم ومناسبين للتمويل. تم إعداد مواصفات هندسة تفصيلية

1- Ibid

2- مدينتين داخل زامبيا وجزء من المسار الرئيسي للسكك الحديدية والطرق البرية الموازية لها
3 - Report No525.Op.Cit, p7.



لبقية قسم الطريق الشمالي العظيم (147 ميلاً)، فوجد أيضاً مناسباً للتمويل في ذلك الوقت في حين لم يكن قسم طريق بحيرة تتجانياً جاهزاً للتقييم⁽¹⁾.

وكانت حماية السكك الحديدية في الماضي تتم من خلال الاتفاقيات الخاصة حيث تعمل الحكومات من خلال إدارة السكك الحديدية بموجب اتفاقية عام 1960 التي تم تجديدها في عام 1963 لمدة 4 سنوات بين شركة روديسيا للسكك الحديدية والرابطة الفيدرالية لمشغلي النقل البري ذي المسافات الطويلة. وافقت الجمعية على تقييد قدراتها المرخصة على طول خط السكك الحديدية - داخل زامبيا وعلى طريق لوساكا سالزبوري و عدم التماس مع حركة المرور المتجهة إلى خارج زامبيا أو روديسيا، كما وافق الاتحاد على أن شركة النقل على الطرق السريعة لا تتقاضى أقل من السكة الحديد مقابل السلع المدرجة في فئة تعريف السكك الحديدية عالية التصنيف والتي تنطبق على المواد السائبة التي تقل حمولتها عن سيارة بالنسبة للبضائع السائبة، التي يكون النقل بالشاحنات فيها أقل قدرة على المنافسة، ويتمتع الناقلون البريون بحرية تحديد أسعارهم الخاصة نتيجة لذلك وتضمن السكك الحديدية حصة كبيرة من البضائع العامة ذات التصنيف العالي في حركة المرور، ويتم تمكينه من خلال الدعم المتبادل لتقديم أسعار للسلع السائبة منخفضة للغاية بحيث لا يستطيع النقل على الطرق السريعة المنافسة. هذا الترتيب يخلق تشوهات اقتصادية لكن الحكومة اعتبرت أنها مبررة لأنها منخفضة. وتعد المعدلات السائبة لبعض السلع منخفضة القيمة مهمة لتنمية زامبيا⁽²⁾.

وكانت المسافة المقطوعة بالسكك الحديدية من سالزبوري إلى لوساكا هي 885 ميلاً، بينما اتصال الطريق المباشر 305 ميل فقط و تتقاضى السكك الحديدية أسعارها مقابل 535 ميلاً. وبموجب الاتفاقية ، كانت شركات النقل البري تفعل الشيء نفسه. ومما لا شك فيه أن تكلفة النقل على هذا الطريق كان يمكن تخفيضها بشكل كبير

1- Ibid

2- Report No525.Op.Cit, p7

أيضاً، قد يكون النقل البري بين بيرا وزامبيا، إذا كان مسموحاً به، أرخص بكثير من السكك الحديدية بالنسبة للسلع المستوردة ذات التصنيف الأعلى.

وكان الطريق الوحيد المعبد هو الطريق الرئيسي الممتد على طول خط السكة الحديد؛ وكانت الطرق الأخرى عبارة عن طرق مرصوفة بالحصى أو طرق ترابية، والتوزيع الجغرافي للطرق الرئيسية المرصوفة بالحصى جعلها مناسبة بشكل عام لتلبية متطلبات النقل الأولية وللأنشطة الإدارية والاقتصادية آنذاك.

ومع ذلك ، فإن المعايير الهيكلية والهندسية للعديد من هذه الطرق الرئيسية كانت غير مرضية بدرجة كبيرة ، لكنها كانت تفي بالغرض نسبياً من خلال الصيانة المستمرة ، ومع ذلك ، فإن العديد من الأقسام لم تكن كافية في ذلك الوقت ؛ حيث كانت تظهر آثار التدهور من خلال وجود علامات من أثر مرور الحمولات الثقيلة على الطريق أو في شكل وجود تموجات مفرطة خاصة في موسم الجفاف الطويل وإثر الفشل الهيكلي خلال موسم الأمطار وقد كان من المتوقع أن تتدهور الأقسام الأخرى بسرعة فيما بعد مع نمو حركة المرور كما أن الطرق الفرعية أيضاً كانت سيئة بشكل عام ولا تتم صيانتها على الإطلاق⁽¹⁾.

في ذلك الوقت تم إنشاء إدارة الخدمات الميكانيكية وهي منظمة ذاتية الدعم مالياً توفر المركبات والناقلات لجميع الخدمات الحكومية على أساس الاستئجار، وقد كان لديها قسم لورش عمل مركزية كبيرة في لوساكا ، ويتم إدارتها بكفاءة. كانت قيمة التكلفة الأصلية للقسم الواحد بدون معدات بناء وصيانة الطرق تصل إلى حوالي 5.6 مليون دولار أمريكي. وكانت التجديدات تتم من صندوق تم تخصيصه لذلك ومصدر موارده إيرادات الدائرة ؛ وبلغت المخصصات السنوية للصندوق في الستينات والسبعينات من القرن الماضي 11 في المائة من التكلفة الأصلية ، وهي نسبة كانت مرضية⁽²⁾.

1- Monson: Op.Cit p201

2- Report No. 525.Op.Cit, p9



وساهم التعليم الفني للمواطنين الزامبيين في مرحلة مبكرة في خدمة الطرق حيث تم تسجيل عددا من الطلاب لدراسة الهندسة في جامعات أجنبية من خلال المنح الحكومية، كما كانت توجد كلية تقنية في ندولا في أواخر الستينات من القرن العشرين ، وتم إنشاء جامعة في لوساكا إلى جانب قيام وزارة الأشغال بعقد دورات تدريبية لرؤساء العمال ومشغلي محطات الطرق ؛ وكان يتم باستمرار توسيع نشاط هذه الدورات لتلبية الاحتياجات المتزايدة (1).

• خاتمة

ومما سبق يمكن استنتاج التالي:

أولاً: كانت الطرق البرية هي الوسيلة المكتملة وليست البديلة للسكك الحديدية في الربط بين زامبيا وتنزانيا ولعبت أكبر الأثر في توفير طرق آمنة لنقل الصادرات والواردات الزامبية والتانزانية للموانئ.

ثانياً : كان الطريق الشمالي العظيم والطريق الشرقي العظيم بحاجة مستمرة لصيانة وهو ما لم يتوفر سوى بتمويل ومساعدات خارجية شأنه شأن تمويل مشروع السكك الحديدية تازارا.

ثالثاً: حملت تلك الطرق نصيبا وافرا من البضائع بدءا بالنفط والمعادن وانتهاء بالمحاصيل الزراعية والمنتجات، كما ساهمت في تعمير مناطق محيطة وجعلها مأهولة بالسكان وخدمت التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد على حد سواء.

1-Ibid.

