

**دور مبادرة الحزام والطريق وخطة تنمية إفريقيا ٢٠٦٣
في دعم العلاقات الاقتصادية بين مصر وإفريقيا**

إعداد

الأستاذة الدكتورة / سالي محمد فريد
أستاذ الاقتصاد – رئيس قسم السياسة والاقتصاد
كلية الدراسات الإفريقية العليا - جامعة القاهرة

مصر. 2022

تعد مبادرة الحزام والطريق مشروعاً ضخماً لا يربط آسيا فقط ولكن إفريقيا أيضاً، وسيترتب عليه تحقيق المصالح المشتركة لجميع الدول بما فيها مصر والصين والدول الأفريقية، وسوف تصل عوائده إلى تحقيق التنمية الأفريقية، مما يؤدي إلى سرعة نقل البضائع بين الدول الأفريقية وخفض تكلفة النقل والشحن، ويزيد من حركة التجارة والاستثمار والتكامل الصناعي بين الدول الأفريقية وبينها وبين الصين والعالم الخارجي، كما سيربط هذا الطريق الدول الأفريقية بالأسواق الأوروبية عبر الموانئ المصرية.

وتسعى خطة تنمية إفريقيا ٢٠٦٣ لربط القارة من خلال بنية تحتية ذات مستوى عالمي، ومن خلال حملة منسقة لتمويل وتنفيذ مشاريع البنية الأساسية في قطاعات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وذلك بهدف القضاء على الفقر، وإطلاق ثورة في المهارات والعلوم والتكنولوجيا والابتكار، وضمان نمو الاقتصادات الإفريقية وتوجيهها نحو التصنيع من خلال إثراء الموارد الطبيعية وزيادة القيمة المضافة ومعدلات الإنتاجية.

لذا تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الآثار التنموية لكل من مبادرة الحزام والطريق وخطة تنمية إفريقيا ٢٠٦٣ لتفعيل استفادة مصر وإفريقيا من المبادرتين وتعظيم الفرص الممكنة، وذلك من خلال النقاط التالية:-

القسم الأول: مبادرة الحزام والطريق وآثارها التنموية على مصر وإفريقيا

- أولاً: نبذة عن مبادرة الحزام والطريق وحجم التجارة والاستثمارات الصينية في إفريقيا

- ثانياً: الآثار الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مصر وإفريقيا

- ثالثاً: النموذج القياسي لقياس أثر النقل بالطرق على التجارة البينية بين مصر وإفريقيا

القسم الثاني: خطة تنمية أفريقيا ٢٠٦٣ وآثارها التنموية على مصر- وإفريقيا

- أولاً: نبذة عن خطة ٢٠٦٣ وتطور الأداء الاقتصادي في إفريقيا

- ثانياً: العلاقات المصرية الإفريقية

القسم الثالث: فرص وآليات تفعيل الدور المصري في إفريقيا في ظل أجندة ٢٠٦٣ ومبادرة الحزام والطريق

- أولاً: فرص الاستثمار المصري في إفريقيا في ظل أجندة ٢٠٦٣ ومبادرة الحزام والطريق

- ثانياً: آليات تفعيل الدور الاقتصادي المصري في إفريقيا في ظل المبادرات

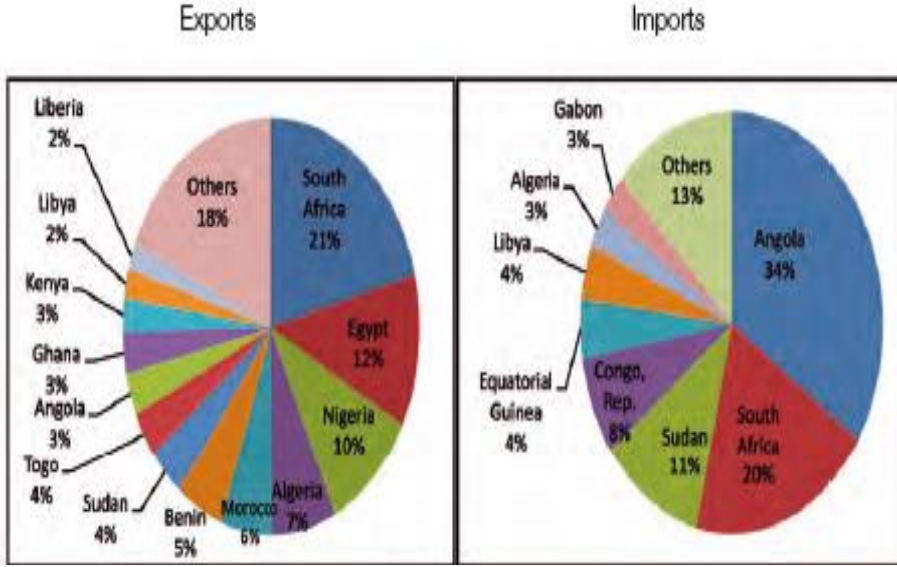
القسم الأول: مبادرة الحزام والطريق وآثارها التنموية على مصر وإفريقيا

أولاً: نبذة عن مبادرة الحزام والطريق وحجم التجارة والاستثمارات
الصينية في إفريقيا :

يعد "الحزام والطريق" مشروعاً ضخماً يربط ٧٠ دولة عبر آسيا وأوروبا وإفريقيا، حيث تقوم الصين بما تعتبره أكبر مشروع في هذا القرن - ببناء شبكة من خطوط السكك الحديدية وممرات الشحن التي تربطها مع ٧٠ بلداً في آسيا وإفريقيا وأوروبا. وتركز مبادرة "الحزام والطريق" - المعروف أيضاً باسم "حزام واحد، طريق واحد" - على البنية التحتية، والنقل، والطاقة. ولقد انضم للمشروع دولاً مثل الهند وباكستان وروسيا ونيوزيلندا وبولندا، مما يشكلون ما لا يقل عن ثلث الناتج المحلي الإجمالي في العالم. ويعد "الحزام والطريق" هو مشروع ضخم للتجارة والبنية التحتية، كما أن البلدان التي لم تنضم إلى الحزام والطريق استفادت أيضاً من المشروع الضخم من خلال الشركات المتعددة الجنسيات مثل جنرال إلكتريك وCaterpillar في الولايات المتحدة، وشركة DHL في ألمانيا، حيث وقعت جميعها اتفاقيات تجارية لبناء مشاريع الحزام والطريق. فقد قامت جنرال إلكتريك بتوريد معدات بقيمة ٢.٣ مليار دولار (١.٦ مليار جنيه إسترليني) لمشاريع الحزام والطرق في عام ٢٠٢٠.^(١)

وقد تجاوز حجم التبادل التجاري للصين من دول طريق الحرير خلال الأعوام الخمسة الماضية الـ ٥.٥ تريليون دولار، حيث تعتبر الصين شريكاً تجارياً رئيسياً لإفريقيا، حيث تجاوز التبادل التجاري مع الصين أكثر من ١٩٢ مليار دولار عام ٢٠٢٠.^(٢)

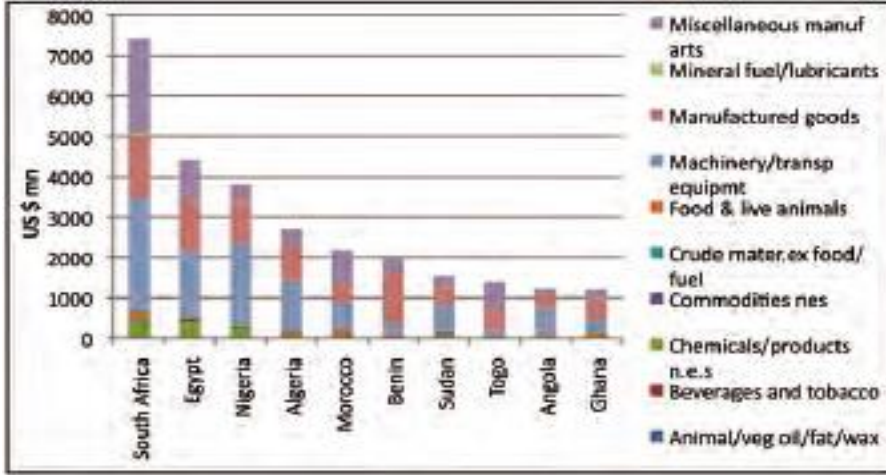
شكل رقم (١) صادرات و واردات الصين إلى إفريقيا على مستوى الدول عام ٢٠٢٠



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

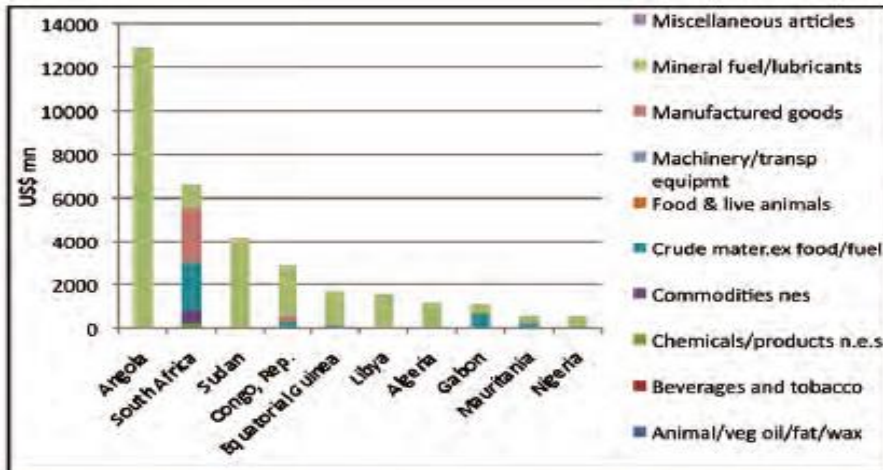
يتضح من الشكل السابق أنه على مستوى الصادرات الصينية تأتي جنوب إفريقيا في المرتبة الأولى، حيث تستحوذ على ٢١% من صادرات الصين لإفريقيا تليها مصر ١٢% ثم نيجيريا ١٠%، وعلى مستوى الواردات تأتي أنجولا في المرتبة الأولى حيث تستحوذ على ٣٤% من إجمالي واردات الصين من إفريقيا تليها جنوب إفريقيا ٢٠% ثم السودان ١١%.

شكل رقم (٢) الواردات الإفريقية الرئيسية من الصين على مستوى الدول والمنتجات عام ٢٠٢٠



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

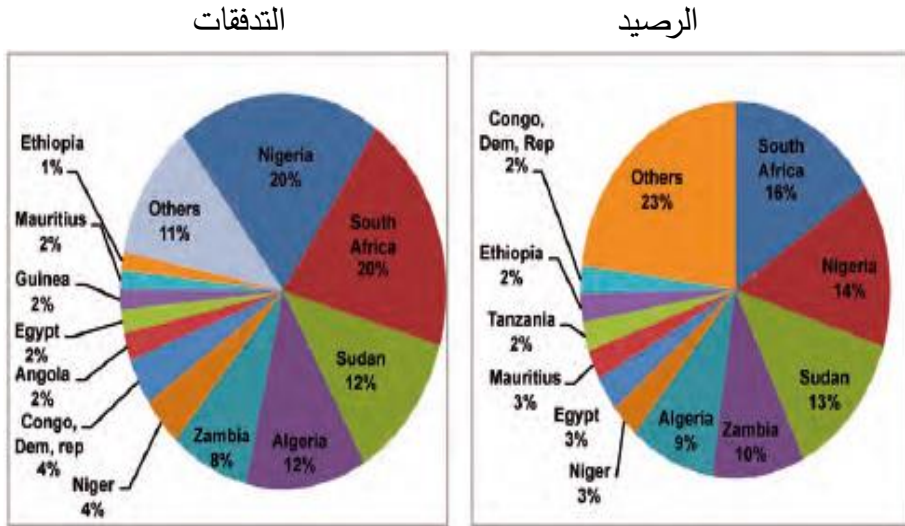
شكل رقم (3) الصادرات الإفريقية الرئيسية للصين على مستوى الدول والمنتجات عام ٢٠٢٠



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

ويتضح من الشكلين السابقين أن جنوب إفريقيا تعد أعلى دولة تستحوذ على صادرات الصين لإفريقيا، والسلعة الأعلى في الصادرات الصينية لإفريقيا هي الآلات والمعدات، وتعد أنجولا أعلى دولة تستحوذ على الواردات الصينية من إفريقيا والسلعة الأعلى هي الوقود والمعادن.

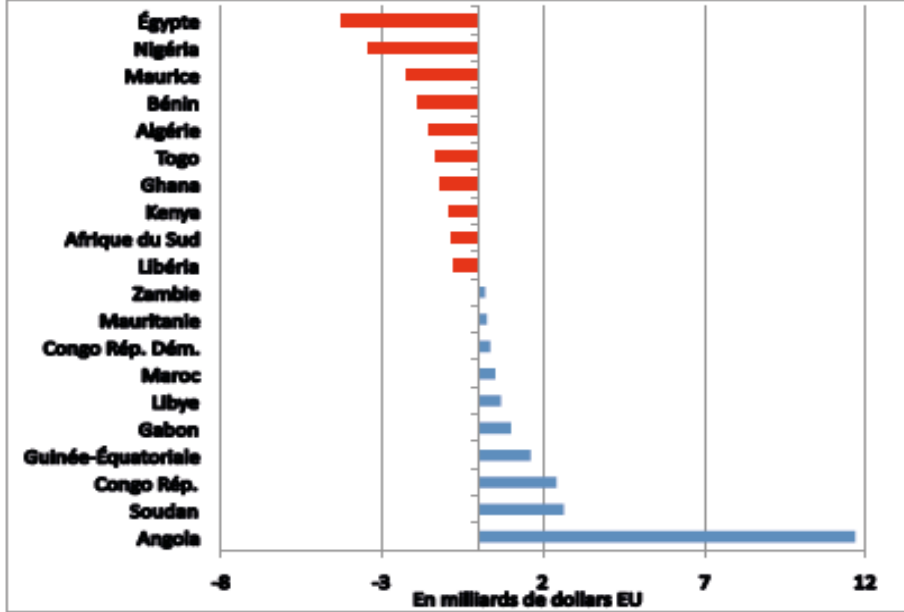
شكل رقم (4) رصيد وتدفقات الاستثمارات الصينية لإفريقيا على مستوى الدول عام ٢٠٢٠



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

يتضح من الشكل السابق أن جنوب إفريقيا تجذب حوالي ٢٠% من تدفقات الاستثمارات الصينية لإفريقيا وكذلك نيجيريا، تليها السودان ١٢%، والجزائر ١٢%، ثم زامبيا ٨% من إجمالي استثمارات الصين في إفريقيا، أما على مستوى رصيد الاستثمارات الصينية فتأتي جنوب إفريقيا في المرتبة الأولى بنسبة ١٦%، تليها نيجيريا ١٤%، ثم السودان ١٣%، ثم زامبيا ١٠%، ثم الجزائر ٩% من إجمالي الرصيد التراكمي للاستثمارات الصينية في إفريقيا.

شكل رقم (٥) الميزان التجاري الإفريقي - الصيني لأكثر عشر دول ذات الفائض وأكثر عشر دول ذات العجز



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

يتضح من الشكل السابق أن أعلى الدول التي تحقق عجزاً في الميزان التجاري لها مع الصين تتمثل في مصر في المرتبة الأولى، تليها نيجيريا، ثم موريشيوس، بنين، الجزائر، توجو، غانا، كينيا، إفريقيا الوسطى، ليبيريا، أما الدول التي تحقق فائضاً في ميزانها التجاري مع الصين فتتمثل في زامبيا في المرتبة الأولى، تليها موريتانيا، ثم الكونغو الديمقراطية، المغرب، ليبيا، الجابون، غينيا الاستوائية، الكونغو، السودان، أنجولا.

شكل رقم (٦) مشروعات البنية الأساسية بتمويل صيني للدول الإفريقية على مستوى القطاعات خلال الفترة (٢٠١١-٢٠٢٠)



Source: African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).

يتضح من الشكل السابق أن نيجيريا حصلت على ٣٤% من إجمالي التمويل الصيني لمشروعات البنية الأساسية في إفريقيا، تليها أنجولا ٢٠%، ثم إثيوبيا ١٠%، ثم السودان ٨%، وعلى مستوى القطاعات استحوذ قطاع الكهرباء على ٣٤%، ثم قطاع النقل ٣٣%، ثم قطاع تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات ١٧% من إجمالي تمويل الصين لمشروعات البنية الأساسية في إفريقيا خلال الفترة (٢٠١١-٢٠٢٠).

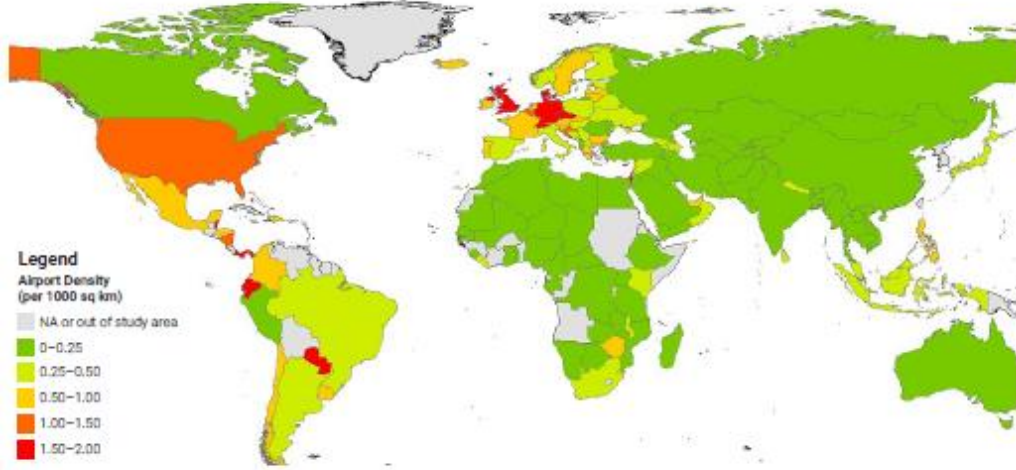
ثانيا: الآثار الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مصر وإفريقيا :

أ- آثار مبادرة الحزام والطريق وفقا للأدبيات الاقتصادية

تظهر نتائج الأدبيات الاقتصادية أن البنية التحتية للنقل المتعدد الوسائط هو المفتاح لتعزيز التجارة الدولية والنمو الاقتصادي. ويمكن تحسين البنية التحتية للنقل والاتصال لتسهيل التوسع التجاري، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتسريع عملية التصنيع وتمكين الإنتاج الأكثر كفاءة، وتسهيل التكامل الإقليمي وتسريع عملية النمو الاقتصادي والحد من الفقر^(٣).

خريطة رقم (1) كثافة النقل الجوي على مستوى العالم

Figure 3 Airport density (per 1,000 km²)



Source: CIA World Factbook (2013)

Source: Hui Lu, Charlene Rohr, Marco Hafner, Anna Knack: China Belt and Road Initiative Measuring the Impact of Improving Transport Connectivity on International Trade in the Region – a Proof-of-Concept Study, 2018.

تشير دراسة (Cai, 2017) لأن تكون البنية التحتية مثل الموانئ والمطارات والطرق والسكك الحديدية والاتصالات أولوية أولى وتوفير التمويل الكافي لهذا الغرض. علاوة على ذلك، يمكن أن تكون هناك فوائد كبيرة إذا قامت البلدان والمناطق عبر الحزام والطريق بالتنسيق مع خطط التنمية لتحقيق التوافق والتكامل بين السياسات وتطوير البنية التحتية. يجب أن تعمل الدول معاً لضمان تحقيق المبادرة للفوائد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المستدامة عبر الأجيال. ولا بد من معالجة التناقضات القانونية والتنظيمية والانسيابية عبر الممرات البرية والبحرية لمنطقة الحزام والطريق من أجل تقليل تكاليف

التجارة، وإنشاء ترتيبات وآليات أمنية واضحة لضمان سلامة وأمن السلع والخدمات^(٤).

كما تشير دراسة (Hui Lu, ET AL, 2018) إلى أولاً: يؤدي توسيع شبكات الطرق السريعة الإقليمية إلى دفع النشاط الاقتصادي نحو المدن الرئيسية، وإن التوسّع بنسبة ١٠٪ في طول الطريق، على بعد ٤٥٠ كيلومتراً من المدينة، يقلل من عدد السكان في مدينة غير رئيسية بنسبة ١.٦٪، ويزيد عدد السكان في المدينة الرئيسية بنسبة ٢.٥٪. ثانياً: إن تسهيل الطرق السريعة لتسهيل الوصول إلى الموانئ الدولية يعزز النمو في الناتج المحلي الإجمالي، والسكان، ومتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بالنسبة لجميع المحافظات. حيث يؤدي انخفاض بنسبة ١٠٪ في وقت السفر إلى ميناء دولي زيادة بنسبة ١.٦٪ و ١٪ و ٠.٥٪ في الناتج المحلي الإجمالي والسكان والناتج المحلي الإجمالي للفرد على التوالي. ثالثاً: إن شبكة الطرق السريعة تحسن الدخل الحقيقي بنسبة ٥٪، وأن معظم هذا التحسن يأتي من خلال تحسين التكامل الداخلي، بدلاً من تحسين الوصول إلى الأسواق الخارجية^(٥).

ويواجه صانعو السياسات في جميع أنحاء العالم خيارات مهمة بشأن أنواع البنية التحتية للنقل بين الأقاليم، وكيفية تحديد أولويات احتياجات الإنفاق العام. والتي تعني أنه على الحكومات في كثير من الأحيان الاختيار بين بناء بنية تحتية واسعة النطاق وتوسيع نطاق تقديم الخدمات العامة. وتعتمد قرارات السياسة الفعالة على فهم كيفية تأثير أنواع مختلفة من البنية التحتية للنقل على المدن.

أوضحت دراسة (Breuer,2017) تأثير تكاليف النقل على التجارة وتوصلت إلى أن زيادة المسافة بـ ١٠٠٠ كم ترفع تكلفة النقل بمقدار سبعة

أضعاف، وأن مرونة تكلفة النقل عبر الطرق بلغت ٠,٢٧٥، وتواجه الدول غير الساحلية عائقا كبيرا في التجارة وارتفاع تكاليف النقل^(١).

ب- آثار مبادرة الحزام والطريق على إفريقيا

إن مبادرة الطريق لا تربط آسيا فقط ولكن أيضا إفريقيا، وتعد دول شرق إفريقيا مثل مصر وجيبوتي والسودان وإثيوبيا دولا محورية لطريق الحرير البحري بسبب موقعها الجغرافي. حيث أن الشركة القابضة الدولية (CMHI) استثمرت ليس فقط في ميناء دورالي في جيبوتي، ولكن أيضا في ميناء لومي في توجو وميناء لاجوس بنيجيريا في غرب أفريقيا. والأهم من ذلك تعتبر إفريقيا بمثابة سوق التصدير للمواد الصينية والقوة العاملة. كما أن الصين بدأت الاستعانة بمصادر خارجية كثيفة العمالة مثل تصنيع الأحذية والملابس، كما تم تجميع السيارات إلى البلدان الأفريقية في أبريل ٢٠١٧ وأعلنت الصين التبرع بمبلغ 146 مليون دولار إلى ساوتومي وبرينسيب لبناء البنية التحتية. وفي مدغشقر حصلت شركة Jinxing Mines على رخصة لتعدين الذهب والبيريليوم والزنك لمدة ٤٠ عامًا، مما يؤدي إلى دعم للبنية التحتية مثل الطرق والكهرباء. حيث تهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تشجيع المزيد من التدفقات الاقتصادية، والنمو في فرص العمل والاستثمار والاستهلاك والتبادل الثقافي وروح الإقليمية من خلال التعاون بين آسيا وأوروبا وإفريقيا عن طريق إنشاء طرق تجارية مشتركة^(٢).

ولكن تعتبر شبكة الطرق الرئيسية في إفريقيا ضئيلة الكثافة بالنسبة لمساحة القارة وعدد السكان، ويبلغ طول شبكة الطرق الرئيسية ١,٦٦٠٠٠ كم وهذا يدل على أن البنية الأساسية للطرق ضئيلة جدا. كما أن حالة الطرق تتراوح ما بين ضعيف وضعيف جدا. وهناك عدد قليل جدا من الطرق في

حالة جيدة حيث تمثل الطرق المعبدة الجيدة ٥٦% من إجمالي شبكة الطرق بدول إفريقيا جنوب الصحراء، و ٢٤% من الشبكة تصنف على أنها في حالة ضعيفة^(٨).

جدول رقم (١): مؤشر جودة النقل بالطرق ببعض الدول الإفريقية

الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق	الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق	الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق
جنوب إفريقيا	١٠٠	اريتريا	٢٥	غينيا بيساو	١٣,٢
بوتسوانا	٨٧,٥	غينيا	٢٣,١	الصومال	١٢,٤
زيمبابوي	٥٠	موزمبيق	٢٣,١	رواندا	١٢,٤
جامبيا	٤١,٦	بوركينافاسو	٢١,٢	النيجر	١١
السودان	٤٠,٤	مالاوي	٢٠,٤	بوروندي	١٠,٩
توجو	٣٧	الجابون	١٩,٢	اوغندا	١٠,٧
السنغال	٣٦	جيبوتي	١٨,٥	سيراليون	٩,٦
نيجيريا	٣٢,٢	الكاميرون	١٨,٤	ليبيريا	٧,١
سوازيلاند	٢٧,٤	موريتانيا	١٦,٦	غينيا الاستوائية	٦,٥
غانا	٢٧	مالي	١٦,٥	تنزانيا	٦,٢
ناميبيا	٢٥,٩	كينيا	١٦,٣	إفريقيا الوسطى	٤,٤
ليسوتو	٢٥,٧	انجولا	١٥,٨	الكونغو الديمقراطية	٣,٨
زامبيا	٢٥,١	كوت ديفوار	١٤,٤	تشاد	١,٨
بنين	٢٥,١	الكونغو	١٣,٦		

Source: Piet Buys, Uwe Deichmann, David Wheeler: "Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa", (Washington DC. The World Bank, Paper no. 4097, December, 20٢٠, p.33.

ويتضح من الجدول السابق أن مؤشر جودة النقل بالطرق يتراوح بين ١٠٠ للطرق ذات الجودة العالية وبين صفر للطرق المعدومة، وجاءت البيانات لتعبر عن أن هناك أربع دول يتراوح المؤشر بها بين ٤٠ - ١٠٠ وهي جنوب إفريقيا، بوتسوانا، زيمبابوي، جامبيا، و ١٣ دولة بين ٢٠ - ٤٠،

و ٢٦ دولة أقل من ٢٠، مما يعبر عن ضعف البنية التحتية للطرق بها. ويدل على أن معظم الطرق في إفريقيا متدهورة وتمثل عائقاً أمام التجارة بين الدول الإفريقية.

وتؤثر الطرق على الوضع الاقتصادي لإفريقيا، حيث أن تحسينات الطرق تؤدي إلى تقليل تكاليف النقل وبالتالي دفع التنمية الاقتصادية، كما أن عبور الحدود يؤثر على حجم التجارة البينية ويخفض أسعار السلع مما يؤدي إلى تشجيع الاستثمار وزيادة معدلات النمو. وهذا ما تسعى مبادرة الحزام والطريق لتحقيقه^(٩).

ومن الآثار الإيجابية للمبادرة على إفريقيا أن تسهيل العبور عبر الحدود أمراً لا غنى عنه للأنشطة الاقتصادية في إفريقيا، حيث يترتب على الاهتمام بجودة الطرق في إفريقيا زيادة الإيرادات الحكومية، وتقليل تكاليف النقل عن طريق تقليل الوقت المستغرق في النقل عبر الحدود، وتشجيع الاستثمار وبالتالي زيادة معدلات النمو الاقتصادي، وانخفاض الازدواجية في الجهد المبذول، وخفض أسعار السلع، بالإضافة إلى العائد الاقتصادي من تحسين الكفاءة الجمركية وتحسين التعاون والتكامل بين البلدان الإفريقية، والحصول على قاعدة معلومات دقيقة وواحدة مما يكون له أثره على الاقتصاد الوطني وتثبيط محاولات الفساد، وبالتالي زيادة حجم التبادل التجاري^(١٠).

ج- آثار مبادرة الحزام والطريق على مصر

إن مصر بإمكانياتها الهائلة وموقعها الجغرافي الفريد وبقناة السويس التي تمثل نقطة العبور الرئيسية على طريق الحرير البحري ستكون مركزا محوريا ونقطة ارتكاز رئيسية على هذا الطريق، مما سيسهم في زيادة التجارة والاستثمار بين مصر والصين وبين مصر وباقي الدول التي يمر بها الطريق. تعد مصر شريكا حضاريا وتاريخيا للصين في تلك المبادرة التي تحيي طريق الحرير القديم والذي كان البلدين شركاء فيه برًا وبحرًا؛ وساهم في ازدهار اقتصادهما على مدى قرون. تعتبر الصين هي الشريك التجاري الأول لمصر، حيث ارتفع حجم التبادل التجاري بين البلدين ليصل إلى ١١ مليار دولار، كما أن القاهرة من أولى العواصم التي دعمت مبادرة الحزام والطريق، لأن رؤيته تتسق مع رؤية وإستراتيجية الدولة المصرية لتنمية محور قناة السويس، وتعظيم الاستفادة من موقع مصر الجغرافي^(١١).

كما أن مصر لديها إمكانيات هائلة تسعى لتعظيم الاستفادة منها وفي مقدمتها قناة السويس ومشروع التنمية بمنطقة القناة الذي يشمل إنشاء منطقة اقتصادية وصناعية ومركز لوجيستي وتطوير ٦ موانئ، فضلا عن مشروع تطوير الشبكة القومية للطرق. بالإضافة إلى السواحل التي تمتد ٢٥٠٠ كم على البحرين المتوسط والأحمر وسلسلة اتفاقات تجارة حرة تربطها مع أكثر من ٧٠ دولة عربية وأفريقية وأوروبية والولايات المتحدة. إن هذه الإمكانيات والمشروعات الجاري تنفيذها تمكن مصر من أن تلعب دورا محوريا كبيرا في الاقتصاد العالمي، وتؤهلها لتصبح مركزا إقليميا للاستثمارات الأجنبية في أفريقيا والشرق الأوسط ومحور للتجارة الدولية والإقليمية، وأن تكون منطقة قناة السويس مركزا صناعيا ولوجيستي على المستوى الإقليمي والعالمي ومركز رئيسي للشركات الدولية.

يمكن أن تؤدي مبادرة الطريق والحزام لخلق الفرص لأن تصبح الصين من أكبر الدول المستثمرة في مصر خاصة أن الفرصة مهيأة لجذب مزيد من الاستثمارات الصينية والأجنبية بمنطقة قناة السويس، خاصة بعد نجاح تجربة منها المنطقة الصينية التي اجتذبت ٦٨ شركة باستثمارات تتجاوز مليار دولار، وبها تجارب ناجحة لشركات صناعية صينية تنتج في مصر وتصدر ٩٥% من إنتاجها إلى أوروبا وإفريقيا، بالإضافة إلى المنطقة الصناعية الروسية في بورسعيد^(١٢).

كما أن هذه المبادرة سترفع حركة العبور في قناة السويس وتجعلها مركزا لتصنيع وتجميع وتصدير المنتجات الصينية إلى الأسواق العربية والأفريقية والأوروبية، لاسيما في مجال السلع ذات تكلفة الشحن العالية أو تلك التي تتطلب مصاريف جمركية كبيرة، بما في ذلك صناعة السيارات وصناعة الملابس الجاهزة والصناعات الهندسية والمنتجات الإلكترونية. حيث تم التوقيع على اتفاقيات وعقود مع عدد من الشركات الصينية لتنفيذ ٧ مشروعات في مصر بقيمة استثمارية تبلغ نحو ١٨.٣ مليار دولار، كما أن الفرص متاحة أمام الاستثمارية الصينية سواء في منطقة قناة السويس أو منطقة المثلث الذهبي في صعيد مصر وفي الصناعات عالية التكنولوجيا مثل تصنيع السيليكون والألواح الشمسية من الرمال في مصر.

ويمكن استكمال طريق الحرير بمبادرة بإنشاء طريق بري يربط القاهرة / بكيب تاون في جنوب أفريقيا لنقل البضائع والأفراد، بطول ٩٧٠٠ كيلو متر يمكن أن تصبح طريق حرير أفريقي امتداد للطريق الصيني. ويمكن إنشاء خط للسكك الحديدية وخطوط لنقل الكهرباء ومصادر الطاقة الأخرى توازي الخط البري الذي تم تنفيذ معظمه بالفعل، على أن تقام في نقاط معينة منه

موانئ جافة ومراكز لوجيستية ومناطق اقتصادية وصناعية. بحيث يتفرع من هذا الطريق الطولي محاور عرضية تصل إلى دول غرب أفريقيا والدول الحبيسة في أفريقيا، وأن يرتبط به طريق حرير بحري ينطلق من مصر ويمتد إلى دول شمال وشرق أفريقيا، بالإضافة إلى مشروع الربط الملاحي لربط بحيرة فيكتوريا بالبحر المتوسط عن طريق نهر النيل، مما سيربط وسط أفريقيا ومنطقة البحيرات العظمى بشمال أفريقيا وأوروبا^(١٣).

وفرت الصين العديد من مقومات النجاح لمشروع الحزام والطريق، فهو مشروع يحقق المكسب للجميع، ويقوم على الملكية المشتركة، ولا يتضمن اشتراطات سياسية، ويحظى بتأييد أكثر من ١٠٠ دولة حول العالم، وله العديد من المؤسسات المالية لتوفير التمويل اللازم لمشروعاتها المختلفة. مثل «صندوق طريق الحرير والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية الذي يضم ٧٠ دولة من بينها مصر^(١٤).

ثالثا: النموذج القياسي لقياس أثر النقل بالطرق على التجارة البينية بين مصر وإفريقيا

تم استخدام نموذج قياسي لتحليل العلاقة بين تطور البنية التحتية ووسائل النقل بما في ذلك كثافة الطرق وبين التجارة البينية لمصر مع إفريقيا، وتمثلت النتائج في أنه توجد علاقة إيجابية وإحصائية بين البنية التحتية للنقل والتجارة بين مصر وإفريقيا.

أ- توصيف النموذج

ويتم استخدام نموذج الجاذبية باستخدام المعادلة التالية:-

$$\ln(T_{ij}) = a_0 + a_1 \ln(GDP_i) + a_2 \ln(GDP_j) - a_3 \ln(D_{ij}) + a_4 \ln(Ex_{ij})$$

- Ln (Tij) لوغاريتم حجم التجارة البينية بين مصر وإفريقيا بالمليون دولار.
- Ln (GDPi) لوغاريتم الناتج المحلي الإجمالي لمصر بالمليون دولار.
- Ln (GDPj) لوغاريتم الناتج المحلي الإجمالي لإفريقيا بالمليون دولار.
- Ln(Dij) لوغاريتم المسافة أو زمن الانتقال بين مصر وإفريقيا.
- Ln(Exij) لوغاريتم الصادرات المصرية لإفريقيا بالمليون دولار.

ويعتمد النموذج على عنصرين رئيسيين في تحديد حجم التجارة البينية وهما حجم اقتصاد كل دولة ويعبر عنه بالناتج المحلي الإجمالي، والمسافة بين الدولتين ويعبر عنه بالمسافة أو زمن الانتقال. وتعتبر الصورة العامة لنموذج الجاذبية عن حجم التجارة البينية كدالة في حجم الإنتاج في دولة المصدر وحجم الطلب في الدولة الأخرى وكذلك العوامل المتعلقة بالتجارة الدولية مثل العوامل المتعلقة بالنقل والاتفاقيات الدولية.

إن معامل المسافة والذي كلما زادت قيمته السالبة زاد تأثيره على التجارة وهي علاقة عكسية، كلما زادت المسافة انخفض حجم التجارة، ومن هنا يمكن توضيح حجم تأثير حالة الطرق على التجارة، حيث أن حالة الطرق السيئة تزيد من الوقت المستغرق في الرحلة، والذي يعتبر زيادة في المسافة المستغرقة، وبالتالي فإن تكاليف النقل تزداد كلما ساءت حالة الطرق، وكلما زاد الوقت المستنفذ عند عبور النقط الحدودية، مما يؤدي إلى انخفاض التجارة البينية والعكس صحيح، فعند تقليل الوقت لعبور الحدود يؤثر على الزمن

المستغرق في الرحلة، وعند إعادة تأهيل الطريق أو تحسينه سوف تزداد السرعة المتوسطة وبالتالي التقليل من الوقت المستغرق في الرحلة، مما يؤدي إلى تقليل المسافة وزيادة التجارة البينية، ولكن هناك مجموعة أخرى من العوامل بخلاف ضعف البنية التحتية للطرق تؤدي إلى ضعف التجارة البينية بين مصر وإفريقيا^(١٥).

ب- مصادر البيانات :

تم الاعتماد على بيانات البنك الدولي وبيانات الأونكتاد، للحصول على بيانات المتغيرات الواردة بالنموذج.

ج- اختبار سكون السلاسل الزمنية:

تم استخدام اختبار جذر الوحدة (اختبار Dickey-Fuller Test- ADF) لاختبار سكون متغيرات النموذج التي تأخذ الصيغة اللوغاريتمية الطبيعية، واختبار الفرض العدمي القائل بوجود جذر الوحدة للمتغيرات المدروسة (عدم استقرار السلاسل الزمنية).

وتوضح نتائج اختبار السكون لجميع المتغيرات التي تأخذ الصيغة اللوغاريتمية الطبيعية، أن جميع المتغيرات غير ساكنة في المستوى (Level)، في حين وصلت جميع المتغيرات لمرحلة السكون والاستقرار بعد أخذ الفروق من الدرجة الأولى (1st Difference)، ونستنتج من ذلك أن جميع المتغيرات متكاملة من الدرجة الأولى.

د- قياس النموذج :

يتم تقدير قيم المعلمات التي على أساسها يمكن تحديد درجة تأثير المتغيرات المستقلة على المتغيرات التابعة، وذلك عن طريق استخدام نموذج الانحدار المتعدد اعتمادا على برنامج (Eviwes 8)، وباستخدام طريقة المربعات الصغرى العادية Ordinary Least Squares Method-OLS التي تتضمن محاولة جعل مجموع مربعات انحراف القيم الحقيقية عن القيم التقديرية أقل ما يمكن.

وتتمثل الفرضية الرئيسية فيما يلي:

الفرض العدمي (H_0): وهو أن تكاليف النقل بالطرق خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٨ ليس لها أي تأثير جوهري (ذي معنوية إحصائية) على إجمالي التجارة البينية بين مصر وإفريقيا.

الفرض البديل (H_1): وهو أن تكاليف النقل بالطرق خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٢٠ لها تأثير جوهري (ذي معنوية إحصائية) على إجمالي التجارة البينية بين مصر وإفريقيا.

جدول رقم (2) مصفوفة الارتباط بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع

المسافة	الصادرات	الناتج المحلي الإجمالي	حجم التجارة البينية	
٠,٤٠٥-	٠,٩٠٠	٠,٣٤٦	١	حجم التجارة البينية
٠,٠٣٦-	٠,٤٧٦	١	٠,٣٤٦	الناتج المحلي الإجمالي
٠,٤٧١-	١	٠,٤٧٦	٠,٩٠٠	الصادرات
١	٠,٤٧١-	٠,٠٣٦-	٠,٤٠٥-	المسافة

المصدر: نتائج (Eview 8)

جدول رقم (3) نتائج النموذج

مستوى المعنوية	قيمة T	الخطأ المعياري	المعاملات المقدرة	
٠,٠٣٤	٢,١٢٨	٠,٦٣٨	١,٣٥٨	الحد الثابت
٠,٠٠٠	٧,٨١٢	٠,١٦٢	١,٢٦٨	الناتج المحلي الإجمالي
٠,٠٠٠	٣٢,٢١٥	٠,٠٢٨	٠,٩٠٣	الصادرات
٠,٠٠٠	٣,٥٩٤	٠,٠٢٢	٠,٨١٤-	المسافة
درين واتسون	اختبار ف	معامل التحديد المعدل	معامل التحديد	معامل الارتباط
١,٩١١	٣٣٨,٣٥٧	٠,٨٥١	٠,٨٥٣	٠,٩٢٤

المصدر: نتائج (Eview 8)

- يتضح من جدول رقم (٣) نتائج التقدير النموذج المقدر على النحو التالي:
- القدرة التفسيرية للنموذج ككل: أن قيمة معامل التحديد المعدلة (Adjusted R-squared) تساوي حوالي ٠,٨٥ مما يعني أن المتغيرات المستقلة قادرة على تفسير نحو ٨٥% من التغيرات الحادثة في متغير حجم التجارة البينية، والباقي يرجع إلى عوامل أخرى منها الأخطاء العشوائية.
 - المعنوية الكلية للنموذج: يلاحظ من نتائج الاختبار أن قيمة (F-statistic) بلغت نحو ٣٣٨,٣٥٧، وأنها معنوية إحصائياً، الأمر الذي يعني رفض الفرض العدمي القائل بعدم معنوية نموذج الانحدار المقدر، وقبول الفرض البديل القائل بمعنوية نموذج الانحدار، وهذا يشير إلى أن المتغيرات المستقلة مجتمعة لها أثر معنوي على حجم التجارة البينية.
 - المعنوية الجزئية لمقدرات النموذج: يلاحظ من نتائج الاختبار أن معاملات جميع المتغيرات معنوية إحصائياً.
 - المعايير القياسية للنموذج: بلغت قيمة معامل درين واتسون في هذا النموذج نحو ١,٩١١، وبفحص القيمة الجدولية المقابلة تبين أن قيمة درين واتسون تشير إلى عدم وجود انحدار زائف، وخلو النموذج المقدر من مشكلة الارتباط الخطي بين المتغيرات المستقلة.
 - التفسيرات الاقتصادية للمعاملات المقدرة: يلاحظ من النتائج المقدرة أن هناك علاقة طردية بين الناتج المحلي الإجمالي لمصر وبين حجم التجارة بين مصر وإفريقيا، حيث بلغت قيمة معامل هذا المتغير نحو ١,٢٦٨، وهذا يتفق مع منطوق النظرية الاقتصادية التي تقول بأن حصة التجارة الخارجية السلعية لدولة ما تتناسب طردياً مع حجم اقتصاد الدولة، وهذا يشير إلى أن ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي بمقدار نقطة مئوية واحدة يؤدي إلى ارتفاع حجم التجارة البينية لمصر مع إفريقيا بمقدار ١,٢٦٨ وحدة في حال بقاء العوامل الأخرى على حالها.

وفيما يتعلق بالصادرات، فهناك علاقة طردية بين الصادرات الخارجية لمصر وبين حجم التجارة بين مصر وإفريقيا، حيث بلغت قيمة معامل هذا المتغير نحو ٠,٩٠٣، وهذا يتفق مع منطوق النظرية الاقتصادية، حيث أن ارتفاع الصادرات المصرية بمقدار نقطة مئوية واحدة يؤدي إلى ارتفاع حجم التجارة البينية لمصر مع إفريقيا بنحو ٠,٩٠٣ وحدة في حال بقاء العوامل الأخرى على حالها.

وفيما يتعلق بمتغير المسافة، فقد أشارت نتائج التقدير إلى التأثير العكسي المعنوي إحصائياً للمسافة على حجم التجارة البينية لمصر مع إفريقيا خلال فترة الدراسة، حيث بلغت قيمة معامل المتغير -٠,٨١٤، حيث أن زيادة المسافة بمقدار نقطة مئوية واحدة يؤدي إلى انخفاض حجم التجارة البينية لمصر مع إفريقيا بنحو ٠,٨١٤ وحدة في حال بقاء العوامل الأخرى على حالها.

وبالنظر إلى نتائج التقدير يتضح أن متغير تكلفة النقل بالطرق معبرا عنها من خلال المسافة لها تأثير على حجم التجارة لمصر مع إفريقيا خلال فترة الدراسة، وأن النموذج معنوي في مجمله، وبهذا الأمر يتم قبول هذا النموذج، وبالتالي لا يمكن قبول الفرض العدمي الذي يقضي بعدم معنوية أثر تكاليف النقل والمسافة على حجم التجارة البينية لمصر مع إفريقيا، ويمكن قبول الفرض البديل الذي يقضي بمعنوية ذلك التأثير خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٢٠.

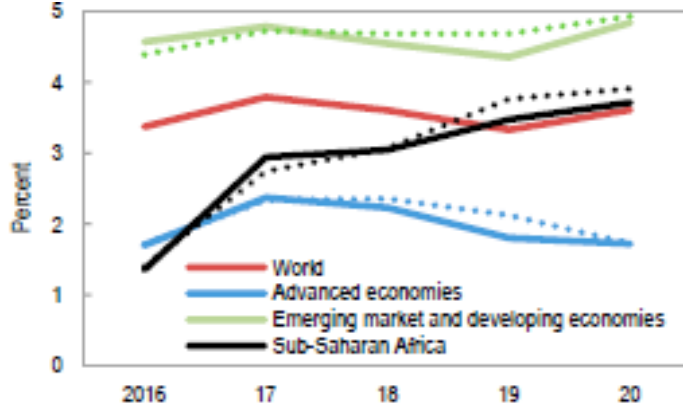
القسم الثاني: خطة تنمية إفريقيا ٢٠٦٣ وآثارها التنموية على مصر وإفريقيا

أولاً: نبذة عن خطة ٢٠٦٣ وتطور الأداء الاقتصادي في إفريقيا

اتجهت أجنحة الاتحاد الأفريقي إلى صياغة رؤية لمستقبل أفريقيا حتى عام ٢٠٦٣، إفريقيا التي ينشدها الأفارقة يريدونها «قارة قوية ومتكاملة ومزدهرة، مسالمة بينها مواطنون أحرار، متعلمة، مصنعة ومنتجة، وقوة ديناميكية فاعلة على الساحة العالمية»، خاصة أن إفريقيا تمتلك أكثر من ٩٠% من احتياطات الموارد في العالم، بهذا تختزل خطة ٢٠٦٣ طموحات إفريقيا التي يريدتها الأفارقة في النمو الشامل والتنمية المستدامة، وفي قارة متكاملة اقتصادياً، وموحدة سياسياً تتكون من دول ذات حكم رشيد، تنعم بالديمقراطية والعدالة وحقوق الإنسان ولاعب عالمي فاعل ومؤثر، وفي قارة آمنة مسالمة تختفي منها الصراعات، والحروب الأهلية^(١٦).

تتطلع أجنحة إفريقيا لعام ٢٠٦٣، التي تم التشاور بشأنها بين جميع دول القارة، إلى وضع رؤية وخريطة طريق للاتحاد الإفريقي، التي تقضي لتسريع إنشاء منطقة قارية للتجارة الحرة، وكذلك المضي قدماً في توحيد مواصفات جواز السفر الرقمي الإفريقي، وتطوير برامج التجارة الإفريقية البينية، بحيث تكون الأولوية للتجارة بين دول إفريقيا.

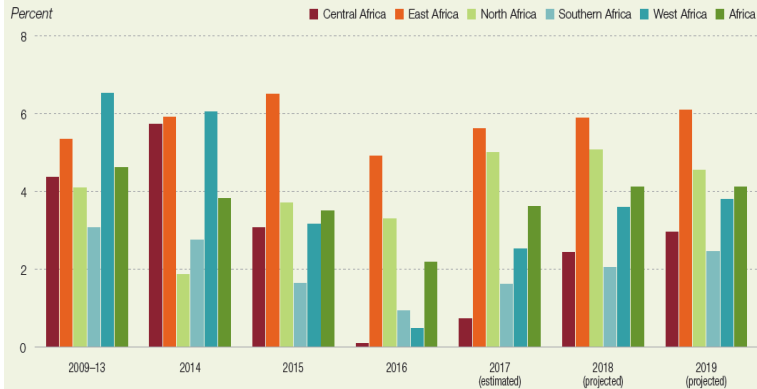
شكل رقم (٧): معدلات النمو الاقتصادي خلال الفترة (٢٠١٦-٢٠٢٠)



Source: the International Monetary Fund, **Regional Economic outlook Report, Sub-Saharan Africa Recovery amid Elevated Uncertainty** (Washington D.C: IMF, 20٢٠) p50.

يتضح من الشكل السابق أن دول إفريقيا جنوب الصحراء حققت معدلات نمو استمرت في الارتفاع إلى أن اقتربت من معدل النمو العالمي عام ٢٠١٩، حيث بلغ معدل النمو أكثر من ٣% عام ٢٠١٩ واستمر حتى عام ٢٠٢٠.

شكل رقم (٨): معدل نمو GDP الحقيقي في الأقاليم الفرعية الإفريقية (٢٠١٩-٢٠٠٩)



Source: the World Bank, **African Regional Economic outlook Report**, (Washington D.C: the World Bank, 20٢٠) p11

يتضح من الشكل السابق أن إقليم شرق أفريقيا هو الأسرع نمواً على مستوى الأقاليم الفرعية للقارة، لقد قادت النمو في هذا الإقليم كل من إثيوبيا، وكينيا، ورواندا، وتنزانيا، وكان الإنفاق العام على مشروعات البنية الأساسية هو المساهم الرئيسي في النمو لدى كل من إثيوبيا وكينيا وتنزانيا، كذلك كان زيادة الطلب المحلي مع نمو قطاع الخدمات والصناعة التحويلية المحرك الأساسي للنمو.

وتتمثل أجندة التنمية الإفريقية في ٧ محاور رئيسية تعبر عن تطلع القارة الإفريقية لتحقيق التنمية المستدامة على النحو التالي:-

١. تزدهر القارة الإفريقية بتحقيق النمو الشامل والتنمية المستدامة.
٢. أفريقيا قارة متكاملة، موحدة سياسياً، تستند إلى المثل العليا للوحدة الإفريقية.
٣. تسعى أفريقيا لتطبيق الحكم الرشيد والديمقراطية واحترام حقوق الإنسان، والعدالة وسيادة القانون.
٤. السعي لتحقيق السلم والأمن الإفريقي.
٥. التأكيد على الهوية الثقافية القوية للقارة الإفريقية مع الحفاظ على التراث المشترك والقيم المشتركة والأخلاق.
٦. تعتمد التنمية في أفريقيا على ما تمتلكه الشعوب الإفريقية من موارد بشرية، وخاصة النساء والشباب، ورعاية الأطفال.
٧. تعتبر أفريقيا شريك ولاعب عالمي قوي وموحد ومؤثر^(١٧).

إن إفريقيا يجب أن تتحد من خلال أجيال واثقة من أن مصير إفريقيا في أيديهم، حيث تهدف الدول الإفريقية لتنفيذ جدول أعمال خطة ٢٠٦٣، والتي تشمل تعبئة الشعب وملكيتهم للبرامج القارية لتحقيق مبدأ الاعتماد على الذات وتمويل تنمية القارة الإفريقية، بحيث تشمل جميع دول القارة والمؤسسات القادرة والشاملة والخاضعة للمساءلة على كافة المستويات وفي جميع المجالات. مما

يعكس تطلعات تحقيق الازدهار المشترك والرفاهة، من أجل الوحدة والتكامل للقارة الأفريقية وآفاق توسعها، حيث تتحقق الإمكانيات الكاملة للنساء والشباب، ومع التحرر من الخوف، والمرض، في إطار الهوية الأفريقية والتراث والثقافة والثقة بالنفس والقيم المشتركة، وكشريك قوي وموحد ومؤثر على الساحة العالمية جعل لها المساهمة في تحقيق السلام والتقدم البشري والرفاهة. فالقادة الأفارقة على ثقة من أن أفريقيا لديها القدرة على تحقيق إمكانياتها الكاملة في التنمية والثقافة والسلام وإقامة مجتمعات مزدهرة^(١٨).

ومن أجل تحقيق الانسجام المأمول يجب أن يعمل الأفارقة جميعا للوصول إلى الهدف الطموح الذي قرره الدول الأفريقية وهو رفع نسبة التجارة الأفريقية البنينة من ١٢% في عام ٢٠١٣ إلى ٥٠% في ٢٠٤٥، وتحسين حصة أفريقيا في التجارة الدولية من ٢% إلى ١٢%. وبالرؤية آفاق زمنية مرحلية لتحقيق التكامل والوحدة الاقتصادية من ذلك إقامة منطقة تجارة حرة قارية، وبرنامج للتجارة الأفريقية البنينة المتبادلة بحلول ٢٠٢٢، ودعم الموقف الأفريقي في مفاوضات التجارة العالمية، وإقامة مؤسسات تمويلية؛ بنك للاستثمار الأفريقي وسوق للأسهم الأفريقية وصندوق للنقد الأفريقي وبنك مركزي أفريقي عام ٢٠٢٨^(١٩).

يأتي التوجه لإنشاء منطقة التجارة الحرة القارية في وقت تستحوذ فيه القارة على سبعة من الاقتصادات العشرة الأسرع نموا في العالم وتمتاز القارة كذلك بطبقة وسطى سريعة النمو. وبناء على مكتسبات منطقة التجارة الحرة بانضمام الثلاث تكتلات (السادك والكوميسا والاياك) TFTA، فمن المتوقع أن منطقة التجارة الحرة على مستوى القارة CFTA تحقق فوائد كبيرة لأفريقيا، بما أنها تضم ٥٤ دولة، بالإضافة إلى تخفيض الرسوم الجمركية والحواجز غير التعريفية، مما يسمح بتكوين الاقتصادات كبيرة الحجم وتنشيط التجارة البنينة

الأفريقية. إن التحرك نحو تحقيق التكامل وفقاً للتكتلات الاقتصادية الإقليمية أمراً ضرورياً على الرغم من الحواجز الجمركية أمام التجارة حيث يجري تخفيض ضمن الإجراءات التي تتخذها التكتلات الإقليمية. ونتيجة لذلك فإن متوسط الحماية العالمية في أفريقيا حوالي ٨,٧%، ولكنه يصل إلى ٢,٥% فقط مع باقي العالم. حيث أنه أحياناً تكون أسعار الصادرات الأفريقية أرخص في الأسواق الخارجية عنها داخل السوق الأفريقي. لذلك، يمكن أن تساعد CFTA الاقتصادات الأفريقية حتى تصبح أكثر تنافسية على المستوى الدولي، لأن التعامل مع الأسواق الإقليمية أسهل ولها معايير أقل تقييداً من الأسواق الخارجية^(٢٠).

جدول رقم (4) هيكل التجارة للسلع الرئيسية في عامي ٢٠١٤ ، ٢٠٢٢ %

٢٠٢٢			٢٠١٤	
بدون تحرير التجارة	بعد تحرير التجارة وتطبيق CFTA	بعد تطبيق CFTA واستكمال مقاييس تسهيلات التجارة	السلع	
١٦,٣	١٦,٣	١٢,٤	المنتجات الزراعية والأغذية	١٧,٩
١٨,٤	١٦,٩	١٥,٦	المنتجات الأساسية	١٨,٥
٦٠,٧	٦٢,٧	٦٩,٤	المنتجات الصناعية	٥٩,٣
٤,٧	٤,١	٢,٧	الخدمات	٤,٣

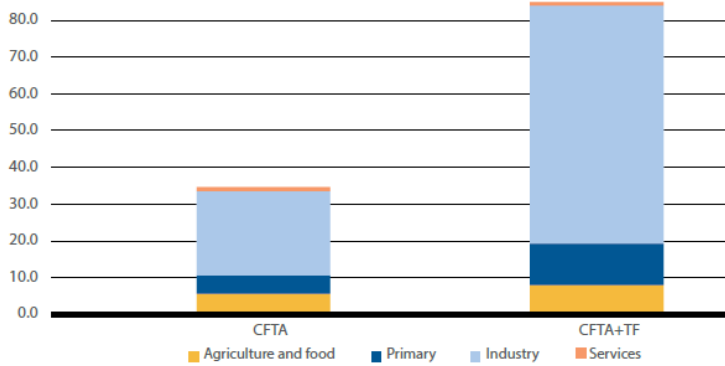
Source: Economic Commission for Africa: **Economic Report on Africa 20٢٢**: (Addis Ababa: Economic Commission for Africa, 20٢٢).

يتضح من الجدول السابق أن إنشاء منطقة التجارة الحرة الأفريقية CFTA التي تسعى الدول الأفريقية إلى تحقيقها يمكن أن يغير هيكل التجارة البينية الأفريقية بحيث تزداد التجارة على مستوى جميع السلع المتبادلة

وخصوصا السلع الصناعية التي تتجه معظم الدول الأفريقية إلى الحصول عليها من العالم الخارجي.

ولا غرابة في أن التجارة الأفريقية البنينة تميل بالفعل أن تكون أكثر تنوعا وتحتوي على محتوى الصناعي أعلى نسبيا من التجارة الأفريقية مع بقية العالم، حيث تتكون صادرات أفريقيا العالمية أساسا من المواد الخام والسلع الأولية. إن تعميق التكامل الإقليمي يمكن أن يجعل أيضا الدول الأفريقية أقل اعتمادا على الشركاء الخارجيين لتلبية الاحتياجات الصناعية الخاصة، كما يتم تصنيع معظم واردات أفريقيا بداخل دولها بدلا من الاستيراد. ولذا ينبغي أن تكون الإصلاحات المطلوبة لتحقيق التكامل الإقليمي أكثر طموحا^(٢١).

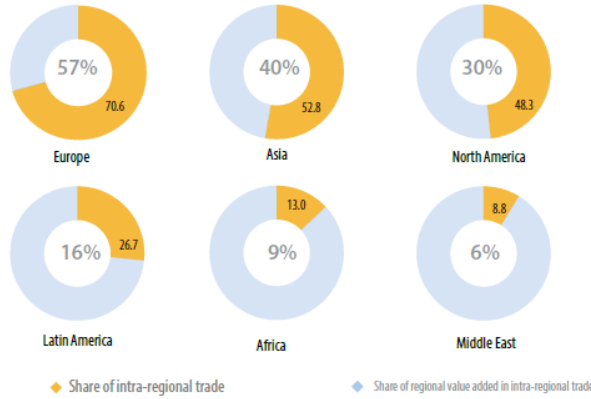
شكل رقم (٩): التغير في حجم التجارة الأفريقية البنينة وفقا لتطبيق CFTA في مقابل CFTA وتسهيلات التجارة TF عام ٢٠٢٢ (بالبلليون دولار)



Source: Economic Commission for Africa: **Economic Report on Africa 20٢٢: industrializing through trade**, (Addis Ababa: Economic Commission for Africa, 20٢٢), P. 152.

يتضح من الشكل السابق ارتفاع مستوى التجارة البينية في إفريقيا في ظل منطقة التجارة الحرة القارية وتوفير التسهيلات التجارية CFTA+TF أكثر منه لو طبقت منطقة التجارة الحرة القارية فقط CFTA.

شكل رقم (١٠): نصيب القيمة المضافة في التجارة البينية الأفريقية في مقابل التجارة الإقليمية مع الأقاليم الرئيسية %



Source: Economic Commission for Africa: **Economic Report on Africa 20٢٢: Industrializing through Trade**, (Addis Ababa: Economic Commission for Africa, 20٢٢), P. 153.

ويشير الشكل السابق إلى أنه من المتوقع أن تقوم CFTA بتعزيز التجارة البينية الأفريقية وتنويع التجارة داخل أفريقيا وزيادة الإنتاج من المنتجات ذات القيمة المضافة الصادرة من السوق الإقليمي.

يترتب على إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية تعزيز منظومة التبادل التجاري الإفريقي، والتي يأتي على رأسها مشروعات البنية التحتية المتعلقة بقطاع النقل، والتي تمثل حجر الزاوية لمضاعفة حصة التجارة البينية للدول الإفريقية. كما تتيح حرية حركة الأشخاص من رجال الأعمال والفنيين والمتخصصين لتسهيل نقل المعرفة الفنية والخدمات المتصلة بالتجارة في عدد من المجالات ذات الأهمية الحيوية للنمو الاقتصادي المستدام تتضمن خدمات الإرشاد الزراعي والطاقة وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والخدمات المالية

والتعليمية والصحة والخدمات المهنية، عن طريق مواكبة الدول الإفريقية للتقدم والتطور التكنولوجي السريع في مجال التجارة الإلكترونية والاندماج فيه خاصة مع تعاظم أهمية التجارة الإلكترونية^(٢٢).

ثانياً: العلاقات المصرية الإفريقية

هناك ضرورة للتأكيد على ربط واتساق رؤية مصر ٢٠٣٠ مع أهداف أجندة إفريقيا ٢٠٦٣، التي بالفعل تم إدماجها في رؤية مصر، وجعل القطاع الخاص شريك أساسي لتحقيق رؤية ٢٠٣٠ وأجندة ٢٠٦٣، حيث أن التمويل من أجل التنمية يعتمد علي المشاركة الفعالة من قبل القطاع الخاص في إقامة عدداً من المشروعات الاستثمارية ذات التوجه بعيد المدى بشكل يتسق مع التنمية المستدامة. كما أن عدم التخلف عن الركب يعد جزءاً أساسياً من رؤية ٢٠٣٠ مما يتطلب عملية تأهيل للتنمية المستدامة علي المستوى المحلي وعلى المستوى الإقليمي من خلال خطة أفريقيا ٢٠٦٣. وبالتالي إن عملية تحديث رؤية مصر ٢٠٣٠ ضرورية لمواكبة التغيرات العالمية والإقليمية والمحلية، لذا تسعى الحكومة المصرية بكل جهدها لتنفيذ أهداف الرؤية والمتسقة مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وأجندة أفريقيا ٢٠٦٣، حتى يمكن تنفيذ حلم الدول الأفريقية بقارة موحدة ومتكاملة ومزدهرة من خلال أفريقيا التي نريدها ٢٠٦٣.

وتتمثل أهم الصادرات المصرية إلى دول إفريقيا في (سكر ناعم مكرر، منتجات عطرية، أجهزة استقبال للإذاعة المصورة كاملة، بلاط ومكعبات، منتجات شمع البارفين، وسوائل كحولية) وتعد منتجات الصناعات الكيماوية والصناعات المرتبطة بها هي أكثر الصادرات المصرية إلى إفريقيا. كما تتمثل أهم الواردات المصرية من الدول الإفريقية في (شاي أسود، غاز بوتان، أقطاب سالبة من نحاس، قطن)^(٢٣).

بلغ حجم الاستثمارات المصرية في القارة الإفريقية حتى عام ٢٠١٧ نحو ٧.٩ مليارات دولار موزعة على ٦٢ مشروعًا، وقد ارتفع لنحو ١٠.٢ مليارات دولار عام ٢٠٢٠، وتشمل تلك الاستثمارات قطاعات البناء والتشييد والمواد الكيميائية والتعدين والمستحضرات الطبية والدوائية والاتصالات والمكونات الإلكترونية والخدمات المالية، في حين يبلغ حجم الاستثمارات الإفريقية في مصر ٢.٨ مليار دولار، وتتوزع على كل من قطاعات الزراعة والصناعة والمالية والخدمات والسياحة والبناء وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبذلك، فإن مصر هي المُستثمر الأكبر، وتُعدُّ كل من "الجزائر، والسودان، وليبيا، ونيجيريا، والمغرب، وإثيوبيا، وسوازيلاند، وتنزانيا، وكينيا، وكوت ديفوار" من أهم الجهات المصرية للاستثمار الأجنبي المباشر في إفريقيا^(٢٤).

وتواجه الاستثمارات المصرية في القارة الإفريقية العديد من المنافسين على المستوى العالمي والإقليمي، مما يجعلها بحاجة إلى تعزيز استثماراتها في القارة، ودفع العلاقات الاقتصادية المصرية مع دول القارة، فالتجارة والاستثمار يخلقان المصالح بين الدول، خاصة في ظل وجود نحو ٣٢ اتفاقية استثمار ثنائية مع الدول الإفريقية منها ١١ اتفاقية سارية ستسهل ذلك التوجه^(٢٥).

القسم الثالث: فرص وآليات تفعيل الدور المصري في إفريقيا في ظل أجندة ٢٠٦٣ ومبادرة الحزام والطريق

أولاً: فرص الاستثمار المصري في أفريقيا في ظل أجندة ٢٠٦٣ ومبادرة الحزام والطريق

تتمثل الفرص الاستثمارية الأكثر جذباً في أفريقيا في قطاع الاتصالات ويرجع ذلك إلى انخفاض المخاطر في هذا القطاع مقارنة بغيره من قطاعات البنية التحتية. هذا بالإضافة إلى قطاع النقل حيث تستقطب الموانئ اهتمام الشركات يتبعها قطاع الطيران وبدرجة أقل بناء المطارات والطرق. ولعل أبرز المشروعات في هذا القطاع، إدارة موانئ دبي العالمية لمحطة حاويات دوراليه

عام ٢٠٠٠، حيث استثمرت موانئ دبي العالمية ١,٥ مليار دولار مما جعل جيبوتي التي تعتبر البوابة البحرية لأثيوبيا، ثالث أكبر ميناء للحاويات في أفريقيا، وجعلها تساهم بحوالي ربع الناتج المحلي الإجمالي في جيبوتي.

إن إمكانات قطاع البنية التحتية تبعث على التفاؤل، فلا تزال هناك فجوة تمويلية تتمثل في الحاجة لنحو ٩٣ مليار دولار سنويا لتلبية احتياجات البنية التحتية للقارة الأفريقية حتى عام ٢٠٢٠، في حين أن نصف هذا الرقم متوفر حالياً، وفقاً لبيانات بنك التنمية الأفريقي^(٢٦).

ويعتبر سوق الصكوك في أفريقيا سوقاً ناشئاً متواضعاً، حيث يشكل ٠.٦% فقط من إجمالي إصدارات الصكوك العالمية القائمة. ومع ذلك، فقد توقع العديد من المؤسسات، بما في ذلك وكالة "ستاندرد آند بورز"، والمركز المالي العالمي أن تسجل سوق الصكوك في أفريقيا نمواً محتملاً^(٢٧).

إن البلدان الأفريقية تمتلك موارد كبيرة في جميع المجالات مثل: الموارد المعدنية والنفطية، والموارد الزراعية، والموارد السمكية، وموارد الغابات، إن هذه الموارد تمثل مجالات استثمارية قوية، بجانب فرص أخرى متاحة في مجال بناء المنشآت الأساسية والبنية التحتية، كبناء الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ، وتوليد الكهرباء والسدود والخزانات وإمداد الماء.

تعد الموارد البشرية من أهم مجالات الاستثمار التي تقاس بها ثروة الأمم، وقد أصبح العنصر البشري ودرجة كفاءته هو العامل الحاسم لتحقيق التقدم، وإفريقيا التي يبلغ عدد سكانها قرابة ١,٢ مليار نسمة، لا يزال الاستثمار فيها محدوداً في مجال التنمية البشرية، برغم اهتمام بعض الجهات المستثمرة بالتنمية الحضارية للمجتمع، والبيئة والصحة، وزيادة معرفة الفرد، والارتقاء بدرجة وعيه وقدراته عن طرق التعليم والتدريب. وبالنسبة للموارد الأخرى غير البشرية، فإن إفريقيا التي تتميز بموقعها الجغرافي، وبمساحة إجمالية تبلغ

٣٠,١٩٠ مليون كم^٢، وتمتلك أكبر مخزون للعديد من الثروات والمعادن الإستراتيجية، فمن بين ٥٠ معدناً هاماً في العالم يوجد ١٧ معدناً منها في إفريقيا باحتياطيات ضخمة. فهي تمتلك النسبة الأكبر من احتياطي "البوكسيت، والفروكروم، والكوبلت، والماس، والذهب، والمنجنيز، والفوسفات، والمعادن البلاتينية، والتيتانيوم، والفاناديوم".^(٢٨)

كما أنها تتمتع بإمكانيات هائلة في مجال الزراعة، تؤهلها لأن تكون سلة الغذاء العالمي كما يرى كثير من الخبراء؛ فهي تشتهر بمواردها المائية حيث يجري فيها ١٣ نهراً، هي: (زامبيزي، شيري، بونجولا، لونغوا، أوجوي، نهر ساند، ليمبوبو، روفيجي، أوكافانجو، مارا، فكتوريا، النيل، أوليفانتس)، وأطولها نهر النيل الذي يبلغ طوله ٦٦٩٥ كم)، إضافة إلى ارتفاع معدلات سقوط الأمطار في بعض مناطقها المناخية المتنوعة، ومخزونها الضخم من المياه الجوفية، وتقدر الطاقة الكامنة للري في القارة الأفريقية بأكثر من ٤٢,٥ مليون هكتار، مع مراعاة الطاقة الكامنة للري لكل من الأحواض والموارد المائية المتجددة. ونظراً لاتساع رقعة إفريقيا الجغرافية فإنها تتميز بتنوع أقاليمها المناخية، وبمستويات ونوعيات مختلفة من التربة الغنية، وبمواسم زراعية متنوعة، وهو ما يجعل منها "بيئة ملائمة لزراعة وإنتاج جميع المحاصيل والحبوب والخضروات. وتقدر نسبة مساحة الأراضي الصالحة للزراعة فيها بحوالي ٣٥% من إجمالي مساحة القارة، يستغل منها ٧% فقط في الزراعة بشتى أنواعها، ولا تزيد مساحة الزراعة المروية في الجزء الواقع جنوب الصحراء من إفريقيا عن ٥٠ ألف كم^٢ من إجمالي ٢٣ مليون كم^٢. فإن الاستثمار في المجال الزراعي يعد من أفضل الخيارات التي تقدمها إفريقيا للمستثمرين للإسهام في تحقيق النمو الاقتصادي والأمن الغذائي في إفريقيا.^(٢٩)

وفي مجالات الطاقة ومصادرها، فرغم ضخامة الطاقة الكهرومائية الكامنة في إفريقيا، والتي تناهز ١٧٥٠ تيراواط ساعة، ورغم إمكانية ضمان

أمن الطاقة من خلال توليد الطاقة الكهرومائية، إلا أنه لم يُستغل سوى ٥% من هذه الطاقة الكامنة. أما بالنسبة للنفط والغاز فيقدر الخبراء حجم النفط الأفريقي ما بين ٧ - ٩% من إجمالي الاحتياطي العالمي، أي ما يوازي ٨٠ - ١٠٠ مليار برميل خام، حيث تنتشر حقول النفط داخل القارة في كثير من دولها وعلى شواطئها الغربية، وهو الأسهل والأسرع في استخراجها، بحيث تصبح مشتقاته جاهزة للتحميل والتصدير مباشرة، وهو ما يحقق وفراً اقتصادياً، ويعد النفط الخام المستخرج من إقليم خليج غينيا من النوعية الممتازة^(٣٠).

ثانياً: آليات تفعيل الدور الاقتصادي المصري في أفريقيا في ظل المبادرتين

تتمثل سياسات تفعيل العلاقات المصرية الأفريقية على المستوى الاقتصادي فيما يلي:-

١- إقامة علاقات ثنائية قوية مع الدول الأفريقية على غرار تجارب دول أخرى، وهي الخطوة الأولى التي يتعين البدء بها ويمكن التركيز على الدائرة الأولى المتمثلة في دول حوض النيل والشرق الأفريقي ثم التوسع في المراحل المقبلة مع عدد أكبر من الدول الأفريقية.

٢- التكامل والتخصص وفقاً للميزة النسبية، فهناك ضرورة لتحقيق التكامل بين مصر والدول الأفريقية على أرض الواقع من خلال علاقات التبادل والتوافق للتجارة الأفريقية وفقاً للتخصص في الميزة النسبية فيما تملكه كل دولة من الدول الأفريقية، أي تحصل مصر على وارداتها من الدول الأفريقية بدلاً من العالم الخارجي وذلك من خلال صادرات الدول الأفريقية حيث تعتبر الدول الأفريقية متخصصة في تصدير السلع الأولية والمواد الخام. في المقابل تحصل الدول الأفريقية على وارداتها من مصر بدلاً من اللجوء إلى العالم الخارجي.

٣- التركيز على الفرص الاستثمارية الأكثر جذبا في أفريقيا والمتمثلة في قطاع الاتصالات ويرجع ذلك إلى انخفاض المخاطر في هذا القطاع مقارنة مع غيره من قطاعات البنية التحتية. بالإضافة إلى نجاح المستثمرين في القطاعات التي يدفع فيها المستهلكون مقدماً وحيث تكلفه الاستثمار في البنية التحتية مقدماً هي نسبياً اقل بالمقارنة مع ما يحصلون عليه. هذا بالإضافة إلى قطاع النقل حيث تستقطب الموانئ اهتمام الشركات يتبعها قطاع الطيران وبدرجة اقل بناء المطارات والطرق.

تتمثل آليات تفعيل العلاقات المصرية الأفريقية على المستوى الاقتصادي فيما يلي:-

ينبغي بذل جهود كبيرة ومتجددة لتفعيل العلاقات المصرية الإفريقية، وإنشاء وحدة خاصة بالسوق الأفريقي وتخصيص خط تمويلي للصادرات المصرية للسوق الأفريقي لتغطية مخاطر الائتمان، وإنشاء مخازن مصرية في الدول الأفريقية حتى تكون البضائع حاضرة في تلك الأسواق ولتصبح تلك المخازن قاعدة انطلاق للصادرات المصرية، وإعداد قاعدة بيانات لتوفير البيانات اللازمة عن المنتجات المطلوبة وتحديد المنتجات المصرية التي تتناسب أذواق المستهلكين. هذا بالإضافة إلى أهمية الدعم الدبلوماسي للمصدرين، وإقامة معرض دائم للمنتجات المصرية لعرضها علي المستهلكين والمستوردين لاستغلال الفرصة المهيأة حالياً من تلبية احتياجات الأسواق^(٣١). ويمكن تعظيم حجم التبادل التجاري وزيادة الاستثمارات المشتركة بين مصر والدول الأفريقية من خلال الدور المشترك للوزارات المصرية على النحو التالي:-

- الربط الالكتروني بين موانئ دول الكوميسا لتبسيط الأنظمة الجمركية وتحسينها بين الدول لتسهيل حركة البضائع. وتفعيل دور غرفة المقاصة للكوميسا في سداد المدفوعات التجارية بالعملات الدولية.

- زيادة مكاتب التمثيل التجاري بالدول الأفريقية، بحيث يتم تمثيل معظم دول القارة أو على الأقل مكتب في كل إقليم من أقاليم القارة مما يزيد من العلاقات التجارية بين مصر والدول الأفريقية. ويمكن تحقيق هذه المهام في مدى زمني قريب.
- إنشاء غرفة للنقل والملاحة لوضع إستراتيجية ورؤية شاملة لتيسير النقل وتدقيق التجارة وتذليل العقبات، واتخاذ الخطوات التي من شأنها تمهيد الطرق التي تربط مصر بالقارة الأفريقية ومنها طريق القاهرة كيب تاون ويمكن تحقيق ذلك في مدى زمني متوسط.
- تركيز الاستثمارات المصرية على الفرص الأكثر جذبا بالدول الأفريقية مثل قطاعات الاتصالات والنقل والإنشاء والبنية التحتية، ويمكن تنفيذ هذه الاستثمارات على المدى المتوسط.
- توفير المعلومات الأساسية للمستثمر المصري في الدول الأفريقية، لتشجيع انفتاح القطاع الخاص على القارة الأفريقية، خلال فترة لا تتعدى المدى القريب.
- الاستفادة من فروع شركة النصر للاستيراد والتصدير في أفريقيا، والتي تصل إلى ٢٥ فرعا في الدول الأفريقية، حيث يمكن استغلال هذه الفروع في دعم العلاقات التجارية المصرية الأفريقية.
- التنسيق مع القوى الخارجية في إفريقيا مثل الصين وما تمتلكه من استثمارات يمكن الاستفادة منها لدعم الدور المصري في أفريقيا.
- تنظيم رحلات طيران مباشرة إلى الدول الأفريقية، ويمكن تحقيق ذلك في المدى القريب.

- إنشاء فروع للبنوك المصرية بالدول الأفريقية على غرار بنك القاهرة بكمبالا والبنك الاهلي بالخرطوم، وتبادل العلاقات المصرفية المباشرة، ويمكن تحقيق ذلك على المدى القريب.

وختاما يمكن النظر في تدابير تيسير التجارة من خلال تطوير البنية التحتية (أي الطرق، والسكك الحديدية، والمطارات والموانئ البحرية، والبنية التحتية "الناعمة" المتمثلة في الإجراءات التنظيمية والمؤسسية والمشروعات المتصلة بالإدارة، بحيث يتم استثمار تمويل البنية التحتية بشكل كبير في البنية التحتية المادية ومشاريع تهدف إلى تحسين الاتصال الإقليمي للحد من تكاليف النقل وتعزيز التجارة؛ لضمان تحقيق فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية مستدامة. ويمكن لمصر وإفريقيا أن تكون الشراكة بينهما هي شراكة من أجل التنمية تفيد الطرفين بحيث تكون كلا من مبادرة الحزم والطريق وخطة تنمية إفريقيا ٢٠٦٣ إطارا ومدخلا تنمويا لدعم العلاقات المصرية الإفريقية ووضعها على الطريق المستدام.

الهوامش

- 1) Peter Cai: **Understanding China's Belt and Road Initiative**, The Lowy Institute for International Policy, March 2017.
- 2) African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development?**, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 20٢٠).
- 3) Julien Chaisse & Mitsuo Matsushita China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World's Normative and Strategic Implications, **Journal of World Trade**, February 2018.
- 4) Peter Cai, op.cit.
- 5) Hui Lu, Charlene Rohr, Marco Hafner, Anna Knack: **China Belt and Road Initiative** “Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region – a proof-of-concept study, 2018.
- 6) Julia Breuer: Two Belts, One Road? **The Role of Africa in China's Belt & Road initiative**, July 2017.
- 7) Alexander Demissie: **China's Belt and Road Initiative & ITS Implications for Africa**, 201٧.
- 8) Piet Buys, Uwe Deichmann, David Wheeler: “**Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa**”, (Washington DC. The World Bank, Paper no. 4097, December, 2016.
- 9) African Development Bank, **Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links, Vol. 1, Main Report.** www.afdb.org
- 10) Alexander Demissie, op.cit.

- (١١) الادارة المركزية للاتفاقات التجارية، إدارة وحدة أفريقيا، التحرك التجاري المصري في أفريقيا، يناير ٢٠١٩.
- 12) Piet Buys, et al, op.cit.
- 13) African Development Bank, op.cit.
- 14) United Nations Conference on Trade and Development: **World Investment Report 2018**, Investing in The SDGs: an Action Plan, (New York and Geneva: United Nations, 2018)
- 15) Jaime de Melo and Yvonne Tsikata, **Regional Integration in Africa Challenges and prospects**, WIDER Working Paper 2014/037, (Finland: World Institute for Development Economics Research, United Nations University, 2 February 2014) , p. 13.
- 16) The African Union: **Agenda 2063 The Africa We Want** Third Edition, January 2015, Addis Ababa, Ethiopia.
- 17) Technical Team – AUC **Agenda 2063 The Africa We Want** Progress Report on Agenda 2063.
- 18) The African Union Commission: **Agenda 2063 Framework Document** The Africa We Want, September, 2015.
- 19) Ibid.
- 20) Economic Commission for Africa: **Economic Report on Africa 2017**: (Addis Ababa: Economic Commission for Africa, 2017).
- 21) Ibid
- 22) Economic Commission for Africa: **Economic Report on Africa 201٧: industrializing through trade**, (Addis Ababa: Economic Commission for Africa, 201٧).

(٢٣) مركز الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية: "العلاقات الاقتصادية بين

مصر ودول حوض النيل"

(٢٤) www.digital.ahram.org.eg/articles.aspx?Serial=221229&eid

(٢٥) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة – قطاع المناطق الحرة

www.gafinet.org/

- (٢٦) الهيئة العامة للاستعلامات
http://www.sis.gov.eg/ar/LastPage.aspx?Category_ID (٢٧)
- 28) United Nations Development Program, **African Economic Outlook 2016**, Regional Development and Spatial Inclusion, (New York, UNDP, 2016), P. 70.
- (٢٩) جامعة الدول العربية: موسوعة التكامل الاقتصادي العربي الأفريقي
- 30) <http://cert.byethost6.com/asleague/pgs/details3d04.html?id=238&ckattempt=1>
- (٣١) المقومات الاقتصادية ومتطلبات الاستثمار في دول أفريقيا، الدكتور: علي محمد سعود.
- (٣٢) البنك الدولي: تقرير "توسيع نطاق النمو ومواصلته في أفريقيا"
<http://go.worldbank.org/J7TZWQ6KG>
- (٣٣) وزارة التجارة والصناعة: قطاع الاتفاقات التجارية www.tas.gov.eg