



# التجارة البينية طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة ( الفرص والتحديات )

إعداد

د. أحمد إبراهيم عبد العال حسن

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المساعد

كلية القانون - جامعة أبو ظبي - الإمارات العربية المتحدة

---

مستل من الإصدار الأول ٣/٣ - العدد التاسع والثلاثون  
يناير / مارس ٢٠٢٤م

# التجارة البينية طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة

( الفرص والتحديات )

إعداد

د. أحمد إبراهيم عبد العال حسن

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المساعد

كلية القانون - جامعة أبو ظبي - الإمارات العربية المتحدة



## موجز عن البحث

تسعى مصر جاهدة والدول الافريقية للعمل على تعزيز التجارة البينية وتطوير وسائل النقل التجاري وخلق بيئة جديدة فيما بينها، باعتبارها الطريق الرئيسي لتحقيق التنمية الاقتصادية لبلدان القارة السمراء. فقد ظهرت العديد من المبادرات لتسهيل التجارة البينية والنقل على المستوى الإقليمي والعالمي، بهدف تعزيز التكامل الإقليمي ورفع مستوى الاندماج في التجارة والاقتصاد العالميين. بيد أنه لوحظ أن مبادرات تسهيل التجارة البينية والنقل على المستوى الإقليمي باتت تحقق نجاحات ذات أثر إيجابي على التجارة والتنمية أفضل منها على المستوى العالمي. ومنها ما تسعى إليه مصر من خلال دول الشرق والجنوب الافريقي الكوميسا من تحقيق مجتمع إقليمي متكامل تماماً ولديه القدرة على المنافسة دولياً، وعلى استعداد للاندماج في المجموعة الاقتصادية للقارة الأفريقية لتحقيق تقدم اقتصادي واجتماعي، وتحقيق تنمية مستدامة في مجالات التجارة والنقل والصناعة والطاقة وغيرها من

## القطاعات للدول الأعضاء وبلدان القارة.

لذلك على الدول الإفريقية ومن بينها مصر أن تتجه نحو تطوير وسائل النقل التجاري لديها والتي تحتل اليوم دوراً كبيراً في تسهيل حركة التجارة العالمية، وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في معظم بلدان العالم المتقدمة والنامية على حد سواء، حيث باتت الحاجة واضحة وملحة للابتعاد عن أنماط النقل التقليدية عالية التكاليف، والاتجاه نحو أنماط النقل متعدد الوسائط منخفضة التكاليف، وأصبح واضحاً أنه من الضروري على الدول الإفريقية العمل على اجتذاب مهارات وكفاءات القطاع الخاص للاستثمار في مجال النقل التجاري الأفريقي وتعزيز الشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص في هذا القطاع الهام الذي يساعد على تعزيز التجارة البينية، حيث يعتبر النقل أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، الذي أصبحت فيه الحركة ضرورة، والسكون مرادفاً للموت، فبدون النقل لثم استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها مما يؤدي إلى شل حركة التبادل التجاري، وهي روح الحياة الاقتصادية، ويعتبر في الوقت ذاته واحداً من المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها.

**الكلمات المفتاحية:** التجارة البينية، وسائل النقل التجاري، التنمية الاقتصادية ، التجارة الإفريقية المصرية، التكتلات الاقتصادية الإقليمية، مشاركة القطاع الخاص.

## Intra-Trade Through Egypt And African Countries

### To Achieve Economic Development In Light Of Contemporary International Changes

#### (Opportunities And Challenges)

**Ahmed Ibrahim Abdel-Al Hassan**

Department of Economics and Public Finance, College of Law, Abu Dhabi University, United Arab Emirates

**Email:** [ahmedabdelal20@gmail.com](mailto:ahmedabdelal20@gmail.com)

#### **Abstract:**

Egypt and African countries are striving to promote intra-regional trade, develop commercial transportation and create a new environment among them, as the main way to achieve economic development for the countries of the brown continent. Several initiatives have emerged to facilitate intra-regional trade and transport at the regional and global levels, with the aim of promoting regional integration and raising the level of integration into global trade and economy. However, it was noted that initiatives to facilitate intra-regional trade and transport at the regional level are now achieving success and have a positive impact on trade and development better than at the global level. Including what Egypt seeks through the countries of the East and Southern Africa (COMESA) to achieve a fully integrated regional community that has the ability to compete internationally and is ready to integrate into the Economic Community of the African Continent to achieve economic and social progress and achieve sustainable development in the fields of trade, transport, industry, energy and other sectors of the member states and countries of the continent.

Therefore, African countries, including Egypt, should move towards developing their commercial means of transportation, which today occupies a major role in facilitating global trade and achieving economic and social development in most of the developed and developing countries alike. As the need has become clear and urgent to move away from traditional high-cost modes of transport, and move towards low-cost multimodal modes of transport, and it has become clear that it is necessary for African countries to work to attract the skills and competencies of the private sector to invest in African commercial transport, and to strengthen the partnership between the government and the private sector. In this important sector, which helps to promote intra-trade, transport is one of the mainstays on which economic activity is based in the modern era. In which movement has become a necessity and stillness is synonymous with death. Without transportation, commodities would have been consumed in the places where they are manufactured, which leads to paralyzing the movement of trade exchange, which is the spirit of economic life, and at the same time it is considered one of the criteria against which the progress and advancement of countries are measured.

**Keywords:** Intra- Trade, Commercial Means Of Transport, Economic Development, African Egyptian Trade, Regional Economic Blocs, Private Sector Participation.

## المقدمة

يمر العالم بكثير من التغيرات المتلاحقة والتي كان لها تأثيرات كبيرة على التجارة الدولية مما أدى إلى انعكاسات سلبية على الاقتصاد العالمي خاصة بعد أن ضربت جائحة كورونا دول العالم في الربع الأول من العام ٢٠٢٠، وأدت تدابير الاغلاق والتباعد الاجتماعي إلى توقف النشاط التجاري والنشاط الاقتصادي تقريباً لبلدان العالم بلد تلو الآخر، مما تسبب في حدوث انكماش حاد على مستوى الاقتصاد العالمي، والذي أدى إلى الانهيار شبه التام للتجارة الدولية، والتجارة البينية بين دول العالم إلا في أضيق الحدود، وبعد تلك الأزمة ومحاولة دول العالم للخروج منها وتجدد أمل الخروج منها مع بداية عمليات التلقيح للحد من انتشار الوباء، بدء الاتجاه نحو التعافي من الجائحة والبحث عن سبل للخروج منها. وفي الرابع والعشرين من فبراير من العام ٢٠٢٢ استيقظ العالم على صدمة أخرى كبرى جديدة للاقتصاد العالمي، ألا وهي نشوب الحرب بين روسيا وأوكرانيا، والتي أدت إلى حدوث اضطرابات على المستوى الدولي في وسائل النقل التجاري، وحركة التجارة الدولية، ودفعت إلى حدوث موجات تضخمية وزيادة كبيرة في أسعار السلع والخدمات، إضافة إلى استمرار معاناة دول العالم من تداعيات وتبعات جائحة كورونا التي مازلت تؤثر على اقتصاديات الدول حتى اليوم.

وفي السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ مني العالم بكارثة أخرى تهدد استقرار الامن

والاقتصاد العالمي، حيث فاجأت حماس العالم بعملية عسكرية ضد الإسرائيليين أطلقت عليها عملية طوفان الأقصى، والتي ترتب على أثرها تجدد الصراع بين إسرائيل والفلسطينيين بقيادة حماس وإعلان إسرائيل الحرب على قطاع غزة وألحقت به دمار شامل، والذي أدى إلى اضطرابات كبيرة في منطقة الشرق الأوسط. لتضيف تلك الأحداث المتلاحقة مشكلات كبيرة أمام استقرار الأمن والاقتصاد العالمي، وتعوق حركة التجارة البينية على المستوى الإقليمي والعالمي.

فبعد التحديات التي فرضتها جائحة كورونا جاءت الحروب المدمرة بين روسيا وأوكرانيا وإسرائيل والفلسطينيين لتضيف تحديات جديدة أكبر أمام حركة التجارة الدولية، حيث إن روسيا وأوكرانيا تلعبان دوراً مهماً في إنتاج الغذاء وإمداداته على مستوى العالم، ويشكلان أكثر من ثلث صادرات الحبوب العالمية، وهو ما يؤثر على حجم ونمط التجارة الدولية وينعكس على التنمية الاقتصادية على كافة الأصعدة الدولية والإقليمية والمحلية، لهذا وفي ظل التقلبات الدولية الراهنة أصبح واضحاً أنه من الضروري على مصر والدول الأفريقية العمل معاً على تحقيق التكامل الاقتصادي وتعزيز التجارة البينية فيما بينها، واجتذاب مهارات وكفاءات القطاع الخاص للاستثمار في مجال النقل التجاري الأفريقي لتسهيل حركة التجارة بين بلدان القارة، وتعزيز الشراكة بين قطاعات الحكومة والقطاع الخاص، حيث يعتبر النقل التجاري أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي.

## أهمية الدراسة:

تظهر أهمية الدراسة من أهمية التجارة البينية وما استتبعه من تنامي ظاهرة التكتلات الاقتصادية الإقليمية في ظل المتغيرات الاقتصادية الجارية والتحويلات المتسارعة في المشهد التجاري العالمي، والتقلبات الدولية الراهنة واتجاه القوى الكبرى اقتصاديا للهيمنة على الأسواق التجارية العالمية، وظهور الصراعات فيما بينها للهيمنة على الاقتصاد العالمي، ولذلك فإن أهمية هذه الدراسة تتمثل في الآتي:

- تعزيز مصر والدول الإفريقية من علاقاتها الاقتصادية في مجال التجارة البينية.
- تطوير وسائل النقل التجاري وتسهيل حركة التجارة فيما بينها لما له من مكانة كبيرة في اقتصاديات الدول، من أجل مواكبة التطورات العالمية في مجال التجارة الدولية والإقليمية.
- تعد التجارة البينية من أهم أسباب تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، خاصة في ظل التنافس الكبير بين القوى الاقتصادية الكبرى في العالم.
- تعزيز التجارة البينية الإفريقية فيما بين دول القارة السمراء، وفيما بينها وبين التكتلات الاقتصادية الإقليمية المحيطة بها، والعمل من أجل الاندماج في التجارة الدولية والنظام العالمي الجديد في ظل التحديات الراهنة.

## إشكالية الدراسة:

يشير الموضوع إشكاليات متعددة ترتبط بإشكالية أساسية وهي إلى أي مدى تسهم التجارة البينية في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية لمصر والدول الإفريقية؟ مما يترتب

- على ذلك أن تطرح هذه الدراسة مجموعه من التساؤلات هي:
- ما سبب ضعف حجم التجارة الافريقية البينية إقليمياً وعالمياً؟
  - ما دور وسائل النقل التجاري في زيادة حجم التجارة البينية بين الدول الافريقية؟
  - هل هناك بنية تحتية أفريقية داعمة لتعزيز التجارة البينية؟
  - ما أبرز التحديات التي تواجه التجارة الإقليمية الافريقية وتغوق تطوير وسائل النقل التجاري الافريقي وتنعكس على التجارة البينية؟
  - ما مدى استفادة الدول الافريقية من مشاركة القطاع الخاص في تطوير وسائل النقل التجاري وتعزيز التجارة البينية؟

### أهداف الدراسة:

- تهدف الدراسة إلى التعرف على أهمية تعزيز التجارة البينية بين مصر والدول الافريقية وتطوير وسائل النقل التجاري وبنيتها التحتية في تحقيق التنمية الاقتصادية لدول القارة السمراء، ولهذا فإن هذه الدراسة ترمي إلى الأهداف التالية:
- بيان مدى مساهمة التجارة البينية بين البلدان الافريقية في تحقيق التنمية الاقتصادية وتحقيق النمو الاقتصادي.
  - مدى إمكانية استفادة مصر والدول الافريقية من مشاركة القطاع الخاص وإمكانياته في تطوير وسائل النقل التجاري لتسهيل حركة التجارة البينية.
  - كيفية الاستفادة من بعض التكتلات الاقتصادية القائمة بين بعض الدول الافريقية مثل (دول الشرق والجنوب الافريقي الكوميسا)، والتكتلات الاقتصادية الإقليمية



المحيطة بالدول الإفريقية (الاتحاد الأوروبي، منطقة التجارة الحرة العربية- الدول الإفريقية بمجموعة البريكس).

### **فروض الدراسة:**

- تطوير النقل التجاري وتوفير المناخ الملائم شرط ضروري لتعزيز التجارة الإفريقية البينية.

- من المفترض أن تمثل التجارة الإفريقية البينية قاطرة لجذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية والدفع بعجلة التنمية الاقتصادية في القارة السمراء.

### **منهج الدراسة:**

تعتمد الدراسة على منهج علمي موضوعي يستخدم أسلوباً وصفيّاً تحليلاً وجمع أكبر قدر ممكن من المعلومات والبيانات الأساسية التي تتطلبها هذه الدراسة، فضلاً عن استخدام المنهج الاستقرائي من خلال تناولنا لبعض المفاهيم الخاصة بموضوع الدراسة.

### **خطة الدراسة:**

يتناول الباحث موضوع: التجارة البينية طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة "الفرص والتحديات"، من خلال مقدمة وثلاثة مباحث، وذلك على النحو التالي:

❖ مقدمة

❖ المبحث الأول: الإطار النظري للدراسة

❖ المبحث الثاني: النقل التجاري كآلية لتفعيل التجارة البينية بين الدول الإفريقية

❖ **المبحث الثالث: دور منطقة التجارة الحرة القارية في تعزيز التجارة الأفريقية البينية**

❖ **الخاتمة: وبها النتائج والتوصيات**

## المبحث الأول : الإطار النظري للدراسة

### تمهيد وتقسيم:

يواجه الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية تحديات متتالية، لهذا تتجه مصر إلى تنمية العلاقات التجارية بينها وبين دول إفريقيا، نظراً لأهمية القارة السمراء لمصر على كافة المستويات خاصة الاقتصادي والسياسي. فنجد بشأن المستوى الاقتصادي تمثل إفريقيا إحدى الأسواق الجغرافية القريبة والهامة والكبيرة المستهدفة للتجارة وللصادرات المصرية، كذلك تمتاز السوق الأفريقية بسهولة نفاذ المنتجات المصرية من السلع والخدمات مقارنة بالأسواق الأخرى كالدول الأوروبية والتي تشترط معايير كفاءة تكاد تكون تعجيزية للمنتجات المصرية، أما على المستوى السياسي فتعد علاقات التبادل التجاري المشتركة أحد السبل المطروحة أمام مصر لاستعادة دورها وقوتها الناعمة في القارة الإفريقية، والتي شهدت اختلال نوعي من التراجع في الفترات السابقة، لهذا نجد رغبة مصر الشديدة في التوجه والعودة للسوق الإفريقية وتنمية التجارة البينية فيما بينها وبين الدول الإفريقية، وهو ما تم من خلال إعلان وزارة التجارة والصناعة المصرية بشأن خطتها للعام ٢٠٢٠ - ٢٠٢١ عن استهدافها التوجه لإفريقيا لتنمية العلاقات التجارية، وتعزيز التجارة البينية فيما بينها وتطوير البنية التحتية للربط بين الدول الإفريقية، وإلغاء القيود والحواجز التي تعوق حركة التجارة البينية من أجل تحقيق الاستفادة المتبادلة لمصر وللدول الإفريقية.

لهذا سوف نتناول من خلال هذا المبحث، ماهية التجارة البينية وأهميتها

الاقتصادية في مطلب أول، ثم نتبعه بعرض متطلبات تعزيز التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية في مطلب ثاني وذلك كما يلي:

**المطلب الأول: ماهية التجارة البينية وأهميتها الاقتصادية.**

**المطلب الثاني: متطلبات تعزيز التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية.**

### **المطلب الأول : ماهية التجارة البينية وأهميتها الاقتصادية**

تشهد التجارة البينية اليوم أهمية بالغة في جميع الاقتصاديات، فأصبحت أحد الانشغالات لجميع دول العالم سواء النامية أو المتقدمة، والتي تسعى وتتنافس لتطوير تجارتها لكونها من المؤشرات الاقتصادية الهامة المعبرة عن قوة الاقتصاد سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي، بل والعالمي أيضا. فالاقتصاد العالمي منذ التسعينات وحتى الآن يشهد اتجاه كثير من الأقاليم والدول نحو تكوين كتلتات اقتصادية، وإنشاء مناطق للتجارة الحرة لخدمة التجارة البينية بين أعضائها، هذه التكتلات غالباً ما تقوم بصفه أساسية على ما يربط تلك الدول من روابط تحكمها المصلحة المشتركة، وتسهيل التبادل التجاري للدول الأعضاء بما يعود بالنفع وتعزيز التجارة البينية فيما بينها وتطوير البنية التحتية للربط بين الدول الأعضاء، وإلغاء القيود والحواجز التي تعوق التجارة البينية من أجل تحقيق الاستفادة المتبادلة للدول الأعضاء، وهو ما قد دفع البعض إلى وصف القرن العشرين بعصر التكتلات الاقتصادية<sup>(١)</sup>، حيث تنتشر الكثير من التكتلات الاقتصادية في مختلف المجموعات الجغرافية في العالم. ونجد

(1) Andic Faut: A theory of Economic Integration for Developing Countries, George Allen and Unwin Ltd, London, 1971, p.76.

من أهم التكتلات الاقتصادية التكتل الاقتصادي الأوروبي والمعروف حالياً بالاتحاد الأوروبي، والذي يعد من أنجح التكتلات الاقتصادية في العالم. وهذا ما نتمناه لدولنا العربية والأفريقية في كافة المجالات وخصوصاً في قطاعات التجارة البينية والنقل التجاري الإفريقي. لهذا سوف نوضح المفاهيم الأساسية للتجارة البينية وأهميتها الاقتصادية في النقاط التالية:

### أولاً - ماهية التجارة البينية والتكامل الاقتصادي:

تعتبر العلاقات الاقتصادية بين البلدان الإفريقية واحدة من الأهداف الرئيسية التي يسعى إلى تحقيقها الاتحاد الإفريقي، ومنظمة الوحدة الإفريقية، ومنطقة التجارة الحرة الإفريقية، وكذلك بعض التكتلات الاقتصادية الإفريقية (الكوميسا)، وفي ظل ظاهرة العولمة والتطورات والاحداث الاقتصادية التي يعيشها العالم والتي تنعكس على التجارة الدولية، نجد أن الأمر يتطلب من الدول الإفريقية بذل جهود كبيرة من أجل تعزيز العمل الإفريقي المشترك من أجل تحقيق هذه الأهداف لتحقيق التكامل المنشود في مجال التجارة البينية.

١ - مفهوم التجارة البينية: يضم مفهوم التجارة البينية كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة بين الدول الأعضاء في تكتل اقتصادي ما، وتشير التجارة البينية من الناحية النظرية طبقاً لوجهة نظر الاقتصادي " جاكوب فينر " والتي استخدمت فيما بعد كأساس لنظرية التكامل الاقتصادي الدولي إلى أثرين، هما<sup>(١)</sup>:

(1) Viner, J. (2014) "The Customs Union Issue", Edited by Oslington. Oxford University press Inc

أ- خلق التجارة البينية: يقصد بخلق التجارة البينية استبدال الإنتاج المحلي بواردات من منتج أكثر كفاءة وأقل تكلفة داخل الدول الأطراف باتفاق الاتحاد الجمركي، مما يساعد على التخصيص الأفضل للموارد الاقتصادية، ويؤدي هذا إلى زيادة الرفاهية الاقتصادية ويعتبر نتيجة مفيدة لأحد أشكال التكامل الاقتصادي بين الدول، ويحدث عادة عندما تعتمد الدول في استهلاكها لسلعة ما على إنتاجها المحلي غير الكفاء اقتصادياً قبل قيام اتفاق التكامل الاقتصادي أو الانضمام إليه. ولكن بعد قيام الاتفاق تقوم هذه الدولة باستيراد هذه السلعة من دول عضو في الاتفاق تنتج السلعة بصورة أكثر كفاءة وأقل تكلفة، لهذا يمكن القول إن أثر خلق التجارة البينية يعود بالنفع على الإنتاج والاستهلاك، وتحسين كفاءة الإنتاج. ويستتبع ذلك خروج بعض المنتجين المحليين الذين ترتفع تكاليف إنتاجهم عن سعر الاستيراد، مقابل القيام باستيراد ما يعوض النقص في الإنتاج المحلي. مما يساعد على زيادة حجم التبادل التجاري بين دول المنطقة الجمركية الداخلة في الاتفاق نظراً لتحرير العوائق فيما بينهم، ولهذا فإن أثر خلق التجارة البينية، هو نقل الإنتاج من المصدر الأقل كفاءة ذو التكلفة المرتفعة إلى المصدر الأكثر كفاءة ذو التكلفة المنخفضة داخل التكامل الاقتصادي.

ب- تحويل التجارة البينية: هي تحويل التجارة من البلد المصدر الأكثر كفاءة وأقل تكلفة إنتاج إلى البلد المستورد الذي ينتج السلعة على المستوى المحلي بدرجة أقل كفاءة وأكثر تكلفة إنتاج. بمعنى استبدال منتج ذي تكلفة أقل وكفاءة عالية من خارج

الاتحاد أو التكامل الاقتصادي بمنتج ذي تكلفة أعلى وكفاءة أقل داخل الاتحاد، ويتم ذلك من خلال تشكيل اتفاقيات تجارة حرة أو اتحاد جمركي، وبالتالي تصبح أسعار السلع المتبادلة في إطار الاتفاقية منخفضة بسبب انخفاض أو انعدام التعريفة الجمركية مما يؤدي إلى اتساع عدد المستهلكين لتلك السلع، أي اتساع التجارة وبالتالي زيادة معدل الرفاه الاقتصادي.

٢- مفهوم التكامل الاقتصادي: تتعدد تعريفات التكامل الاقتصادي، والذي لم يحظ باتفاق عام بين علماء الاقتصاد بتعريف موحد، فقد ذهب العالم مخلوب " F.Mchalup " في عام ١٩٧٩ أن هذا المصطلح ظهر للمرة الأولى في أدب التاريخ الاقتصادي في عام ١٩٥٠ مع فينر "Viner" والذي يعود إليه الفضل في وضع الأساس لنظرية الاتحاد الجمركي، والتي تمثل بحق نظرية التكامل الاقتصادي الليبرالي، ويظل التكامل الاقتصادي عمليه اقتصاديه وسياسية واجتماعية لخلق علاقات للاندماج المتكامل بين الدول، بغرض تحقيق المصالح الاقتصادية المتبادلة، لتعود بالكسب المناسب لأعضائها من خلال خلق المزيد من التداخل بين هياكلها الاقتصادية والاجتماعية<sup>(١)</sup>.

---

(١) كفية قسيموري، علوي شمس نريمان، عوامل نجاح التكامل الاقتصادي بالاتحاد الأوروبي ومعوقاته بالاتحاد الإفريقي، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد ٠٧، العدد ٠٣، سبتمبر ٢٠١٩، ص ٣.

وقد عرف "بيلا بلاسا" التكامل الاقتصادي بأنه: "عملية وحالة" فبوصفه عملية فهو يتضمن التدابير التي منها إلغاء التمييز بين الوحدات الاقتصادية المتمتية لدول قومية مختلفة، وبالنظر إليه على أنه حالة فهو يشير إلى انتقاء مختلف صور التفرقة بين الاقتصاديات القومية<sup>(١)</sup>. ولم يتفق علماء الاقتصاد والباحثين على تعريف موحد للتكامل الاقتصادي إلا أنه قيل بأن أكثر التعريفات قبولاً ودلالة هو تعريف "ميردال" والذي عرفه بأنه: "عملية اقتصادية واجتماعية يتم بموجبها إزالة جميع الحواجز بين الوحدات المختلفة، وتؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج في دول التكامل"<sup>(٢)</sup>.

في حين نجد تعريف آخر يذهب أن التكامل الاقتصادي معناه: إزالة الفواصل بين السياسات الاقتصادية للدول الأعضاء لخلق وتنفيذ سياسات مشتركة، وذلك يمثل أعلى درجات التكامل<sup>(٣)</sup>.

ومن خلال التعريفات السابقة يمكن تعريف التكامل الاقتصادي بين الدول

---

(١) سامي عفيفي حاتم، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية، التكتلات الاقتصادية بين التنظير والتطبيق، الجزء الثاني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٨-٢٩.

(2). G. Merdal, An Integration Economy, Roothold on Keg and Paul, London 1956, P 12.

(٣) لمياء محمد المغربي، التبادل التجاري العربي الإفريقي (الفرص والتحديات)، المجلة العربية للإدارة، م٣٧، ع٤-ديسمبر ٢٠١٧، ص ٨٨.



الافريقية بأنه: اتفاق البلدان الافريقية على العمل والتعاون المشترك فيما بينها في المجال الاقتصادي وتبني فكرة الوحدة الافريقية لبناء مجتمع واحد له مقومات وغايات اقتصادية واحدة لا يحول دون تنقل السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأشخاص والعمالة بين الدول الأعضاء، ويتاح له كل أدوات التنسيق من السياسات والبرامج المختلفة من أجل استغلال ثرواته وتطوير كافة قطاعاته وإزالة العوائق والحواجز والفوارق بين أجزائه لتحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير البنية التحتية وضمان أمنه واستقلاله.

### ثانياً- الأهمية الاقتصادية للتجارة البينية بين الدول الافريقية:

يقدر إجمالي صادرات البلدان الأفريقية مجتمعة من التجارة البينية خلال الفترة ما بين الأعوام (٢٠١٠ - ٢٠١٩) بأكثر من ٦٨٠ مليار دولار، حيث لم يتجاوز المعدل السنوي للفترة نفسها ٧٠ مليار دولار. لذلك يمكن أن يؤدي تعزيز التجارة البينية بين الدول الأفريقية، وتفعيل التكتل الاقتصادي الافريقي والاستفادة من التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة الافريقية إلى توزيع المنافع الاقتصادية بين الدول الأفريقية، كما أن ذلك سيكون سبيل لتحقيق الاستفادة من المزايا النسبية المتوافرة في كل دولة، وهو ما ينتج عنه زيادة الإنتاجية واتساع نطاق التبادل التجاري بين هذه الدول.

- يمكن إيجاز الأهمية الاقتصادية للتجارة البينية الإفريقية في النقاط التالية:

أ- تحفيز مسيرة النمو والتكامل الاقتصادي على مستوى الدول الإفريقية، وتفعيل العمل بمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، ودعم نمو التجارة البينية للبلدان الإفريقية محلياً وإقليمياً وعالمياً.

ب- المساهمة في إعادة اقتصادات الدول الإفريقية إلى مسار التنمية وتحقيق النمو المستدام وتوفير الفرص الاستثمارية الواعدة في الكثير من القطاعات الحيوية، وتعزيز العلاقات الاقتصادية مع دول العالم، وفي مقدمتها الدول العربية ودول الاتحاد الأوروبي.

ج- تساعد التجارة البينية على تحويل إفريقيا إلى سوق موحدة، وتعزيز التجارة الإقليمية والتنويع الاقتصادي، إضافة إلى أنها تضمن التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتشجيع القطاع الخاص لدفع منظومة التنمية المستدامة لكافة البلدان الإفريقية.

د- تعزيز التجارة الداخلية في القارة الإفريقية وتطوير وسائل النقل التجاري الإفريقي وتقوية الروابط التجارية للدول الإفريقية بسلاسل الامداد والتجارة العالمية، لتعزيز الدور الإفريقي في التجارة العالمية، والذي لا يتماشى مع الأرقام والنسب التي تظهر تدني الحالة التجارية للبلدان الإفريقية. فإن حركة التجارة البينية بين دول القارة أقل من ٧٪ تقريباً من إجمالي حركة التجارة وتبلغ قيمة التجارة البينية بين دول القارة قرابة ٧٠ مليار دولار سنوياً، أي ما يمثل نحو ٦.٨٪ تقريباً من قيمة التجارة البينية مع باقي دول العالم.

هـ- تعمل التجارة البينية على قيام الأسواق الإفريقية بفسح المجال أمام الاستثمارات الكبرى من القطاع الخاص في مجالات متعددة ومنها البنية التحتية بالمشاركة مع حكومات الدول الإفريقية.

## المطلب الثاني : متطلبات تعزيز التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية

يتطلب نجاح التجارة البينية في أي تكتل اقتصادي إلى مجموعة من الأسس لكي تلبى أهداف الدول الأعضاء، ففي ظل التطورات والتحويلات العالمية المتلاحقة لم يعد تطوير القطاعات الإنتاجية المختلفة وتوحيد السياسات التجارية الإفريقية خياراً، بل أصبح ضرورة ملحة تفرضها التحديات التي يشهدها العالم، لذلك فإن الدول الإفريقية اليوم هي أشد احتياجاً من أي وقت مضى لتعزيز علاقاتها الاقتصادية فيما بينها، ولا سيما في مجال تعزيز التجارة البينية التي لاتزال دون مستوى الطموح، لهذا فإن هناك العديد من الاسس والعوامل المتطلبة لتعزيز التجارة البينية من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية لبلدان القارة السمراء، هذه العوامل نجملها فيما يلي:

**أولاً- إلغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية:**

وهي من أهم العقبات التي تعيق حركة التجارة وتدفق السلع بين الدول الأعضاء، هذه الحواجز التي تعوق حركة التجارة كانت في السابق تتمثل في تعريفات جمركية، لكن في العقود الأخيرة ظهرت حواجز جديدة تتمثل في حواجز غير جمركية<sup>(١)</sup> من خلال نظام حصص الاستيراد، وقيود على الصادرات، وإعانات التصدير والمعايير الصحية والمواسفات الفنية، وتغليف البضائع في الموانئ والمنافذ الجمركية، والمتطلبات البيئية وغيرها من الحواجز والقيود غير الجمركية التي تفوق في تأثيرها القيود الجمركية.

(١) أيمن محمد عبد الفتاح، " دور الضريبة على القيمة المضافة في تفعيل السوق العربية المشتركة "، رسالة

ماجستير، سنة ٢٠٠٠، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ص ٩٣، ص ٩٤.

### ثانياً- اختلاف الهياكل الاقتصادية للدول:

يعد كذلك من الأسس التي يتوقف نجاح التجارة البينية بين الدول الأعضاء في أي تكتل اقتصادي، نجد اختلاف الهياكل الاقتصادية للدول، فكلما كانت هياكل الإنتاج مختلفة بين الدول الأعضاء كلما كان لهذا أثراً إيجابياً على التجارة البينية كونها تعكس التنوع للمنتجات التي من الممكن تبادلها والتي تشبع حاجات مختلفة لمواطني هذه الدول<sup>(١)</sup>.

### ثالثاً- البنية التحتية:

تحتاج التجارة البينية إلى بنية تحتية متطورة وحديثة من أجل نقل المنتجات من السلع والخدمات عبر الحدود وما ترتبط بها من عمليات لوجستية، فوجود شبكات للنقل التجاري المتطور سواء النقل البري أو الجوي أو البحري، وشبكات الكهرباء والماء، كل ذلك يساعد على نمو وتعزيز التجارة البينية، ولهذا فلا بد من وجود البنية التحتية المؤهلة لذلك بين الدول الأعضاء لتسهيل حركة التجارة البينية.

### رابعاً- الميزة النسبية:

تعني مدي كفاءة دولة ما في إنتاج السلع والخدمات أكثر من غيرها وذلك يرجع إلى مدى تمتع الدولة بموارد اقتصادية وتقنيات فنية، وبشرية تؤهلها للتخصص في إنتاج

---

(١) د. على بشير، بن عيشي عمار، تفعيل التجارة البينية من أجل تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة التكامل الاقتصادي، ٢٠١٤، المجلد ٢، رقم ٢، ص ١٣٦.

تلك السلع، وبالتالي تمتلك القدرة على تصديرها إلى غيرها من الدول التي لا تمتلك مثل تلك الميزة<sup>(١)</sup>.

#### خامساً- شبكات النقل والتوزيع والتسويق:

يعد من أهم العوامل المؤثرة في التجارة الدولية والتي تعيق التبادل التجاري البيني شبكات النقل ونظم التوزيع والتسويق الداخلي في الدول المستوردة، لأنه لا بد من ضمان وصول البضاعة إلى المستهلكين بالسرعة والكميات والأسعار المناسبة. فهناك دور كبير للموزعين المحليين من تجار جملة وتجزئة ووكالات إعلان وشبكات توزيع في عملية التسويق، هذه الشبكات ونظم التوزيع والتسويق تلعب دور هام في التجارة البينية، فقد تكون عائقاً أمامها وقد تكون عنصراً أساسياً في تعزيزها بين الدول الأعضاء.

#### سادساً- اتفاقيات التجارة والمعاملة التفضيلية:

تساعد اتفاقيات التجارة الحرة على انسياب حركة التجارة البينية بين الدول الأطراف من خلال احتواءها على عدد من السياسات والإجراءات، كالمعاملة التفضيلية للسلع والخدمات المنتجة للدول الأطراف، مقارنة بتلك العائدة لدول غير الأطراف، وكذلك تحديد واجبات وحقوق الدول الأطراف، بالإضافة إلى وضع آليات لحل النزاعات التجارية، والعمل على توحيد المعايير والمقاييس الفنية للصادرات.

(١) د. رياض الفرس، كونا حول القمة الاقتصادية العربية، الكويت، ٢٠٠٩، ص ٧.

## المبحث الثاني : النقل التجاري كألية لتفعيل التجارة البينية بين الدول الافريقية تمهيد ونقسييم:

يلعب قطاع النقل دوراً في غاية الأهمية في الاقتصاد العالمي والاقتصاد الافريقي، الأمر الذي جعل الدول الأفريقية ومنها مصر أن تكرر استثمارات ضخمة لتطويره، ووضع خطط وقوانين تعاون بين الدول من أجل تنشيط الآليات المختلفة لعمليات النقل والشحن. حيث إن تكاليف النقل تؤثر على انسياب التجارة الدولية والاقليمية بما فيها التجارة البينية، ومن هنا تبدو أهمية النقل متعدد الوسائط في تحديد تكلفة السلعة المستوردة، وما لذلك من تأثير على انسياب التجارة العالمية<sup>(١)</sup>. وواقع النقل في الدول الإفريقية يواجه العديد من المشاكل التي تحتاج إلى معالجة جذرية. ولذا كان المطلوب في هذه المرحلة بناء أسطول نقل إفريقي يسهم في مساعدة الجهد المبذول لتنمية التجارة الإفريقية البينية<sup>(٢)</sup>. وبناء عليه سوف ينقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب متتالية، نتناولها تباعاً كما يلي:

(١) ندى فوزي، خدمات النقل والشحن العمود الفقري للحركة الاقتصادية.

[www.businessendersmag.Com/ar?tmpl=component&print=1&layout=default&page](http://www.businessendersmag.Com/ar?tmpl=component&print=1&layout=default&page).

(٢) د. إلياس غنطوس، تحرير تجارة الخدمات في الوطن العربي، "قطاع النقل وسيلة أساسية لتنمية مستدامة في

الوطن العربي"، مؤتمر القمة المصرفية العربية لعام ٢٠٠١، يومي ٣١ أكتوبر - ١ نوفمبر، بيروت، لبنان،

طبعة ٢٠٠٢، ص ٣٨١، ص ٣٨٢.

• **المطلب الأول:** أهمية تطوير قطاع النقل لتعزيز التجارة الإفريقية البينية.

• **المطلب الثاني:** معوقات تطور وسائل النقل الإفريقي.

• **المطلب الثالث:** دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير النقل التجاري الإفريقي.  
**المطلب الأول : أهمية تطوير قطاع النقل لتعزيز التجارة الإفريقية البينية**

ترتبط التجارة بالنقل ارتباطاً لا ينفصم، فوجود خدمات نقل كافية وفعالة هو شرط أساسي لقيام تجارة قوية بين بلدين أو مجموعة من البلاد، فلا تجارة بلا نقل ولا نقل بغير تجارة، وهذه حقيقة واقعة تشير إلى وجود علاقة تبادلية فاعلة بين النقل والتجارة<sup>(١)</sup>. لهذا على الدول الإفريقية أن تعمل ما في وسعها على توفير شبكة نقل متطورة وحديثة فيما بينها، وأن تسعى إلى فتح مزيد من الأسواق، والعمل على إزالة الحواجز الجمركية، وغير الجمركية أمام سلاسل الامداد وتيسير آليات التبادل التجاري فيما بينها.

**أولاً - تفعيل وتطوير وسائل النقل التجاري في الدول الافريقية:**

تأتي ضرورة توفير شبكة نقل جيدة كشرط أساسي لتنمية التجارة الإفريقية البينية انطلاقاً من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل التجاري، فضلاً عن دور قطاع النقل البارز في تنمية التجارة الإقليمية والدولية<sup>(٢)</sup>. وقد أضحى إقامة شبكة نقل جيدة في القارة

---

(١) د. عبيد على احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٥.

(٢) د. عدنان إبراهيم على أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٣١ وما بعدها.

السمرء والعمل على تطويرها وتحديثها وتزويدها بوسائل التكنولوجيا الحديثة من أهم مكونات البنية الأساسية للعملية التنموية بمفهومها الواسع والشامل لأية دولة<sup>(١)</sup>. وقد أدى ارتفاع تكاليف النقل إلى عدم تحقيق عائد مناسب للاستثمار في هذا المجال، وهو ما يؤدي بدوره إلى عدم شراء أساطيل جديدة وحديثة مع تقادم الأساطيل الموجودة، وهو ما انعكس سلباً على مستوى الخدمة في هذا القطاع الحيوي وأدى إلى تردي حالته وتخلف إمكانياته<sup>(٢)</sup>. الأمر الذي يتطلب تطوير الطرق والموانئ والمطارات ورفع كفاءتها، وشراء وسائل النقل المختلفة والتنسيق فيما بين الدول الأفريقية لإزالة المعوقات المرتبطة بالنقل والشحن والتفريغ والتأمين<sup>(٣)</sup>.

### ثانياً - الجهود المبذولة لتطوير قطاع النقل الأفريقي:

تعد تجربة التعاون العربي الإفريقي من أقدم تجارب التعاون الإقليمية، وقد انعقد مؤتمر القمة العربية الأفريقية الأول في (مارس - ١٩٧٧) بالقاهرة، وتم إنشاء عدة مؤسسات للتعاون في شتى المجالات وقد أمنت القمة العربية الثانية التي عقدت في

---

(١) د. أحمد جويلي، الكلمة الافتتاحية لندوة " نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربية، وأثرها على تنمية

التجارة العربية البينية"، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة ٢٧ أبريل ٢٠٠٥، ص ٣.

(٢) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المعوقات والمشاكل الإجرائية في المنافذ وتأثيرها على حركة التجارة بين

الدول العربية، سلسلة بحوث ودراسات، القاهرة، سنة ٢٠٠٠، ص ٢٢٢ وما بعدها.

(٣) د. جابر محمد الجزار، التكامل الاقتصادي العربي في ظل العولمة، كتاب الأهرام الاقتصادي، العدد ٢٢٦،

أول يونيو ٢٠٠٦، ص ٧٨.



(١٠ أكتوبر - ٢٠١٠) بليبيا، على ضرورة تكثيف الجهود من أجل تأسيس شراكة عربية أفريقية. وأجازت هذه القمة وثيقة للشراكة الإستراتيجية وخطة عمل للتعاون العربي الأفريقي خلال الفترة ٢٠١١ - ٢٠١٦<sup>(١)</sup>. فعلى المستوى العربي قد أولت الدول العربية منذ نشأتها اهتماما خاصا بمجال النقل وتم إنشاء اللجنة الدائمة للمواصلات للاهتمام بقضايا النقل العربي<sup>(٢)</sup>. وتم إنشاء مجلس وزراء النقل العرب عام ١٩٨٥، لتوحيد تشريعات النقل وتشجيع البحوث الخاصة بالقطاع<sup>(٣)</sup>. ودعا المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات النوعية العربية المتخصصة المنعقد في مايو ٢٠٠٦، القطاع الخاص إلى المشاركة في مشروعات تطوير الموانئ البحرية والنهرية وموانئ النقل البري في الدول العربية<sup>(٤)</sup>.

أما على المستوى الأفريقي، نجد مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي

---

(١) المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا. بتاريخ ٢٠٢٢ / ٨ / ٤

[http://www.badea.org/Afro-Arab-Cooperation\\_ar.htm](http://www.badea.org/Afro-Arab-Cooperation_ar.htm)

(٢) د. عدنان إبراهيم على أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص ٩٢.

(٣) جامعة الدول العربية، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب، النظام الأساسي لمجلس وزراء النقل العربي، مطابع جامعة الدول العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٤ وما بعدها.

(٤) مجلة الأهرام الاقتصادي، النقل العربي، هل يجذب القطاع الخاص؟ العدد ١٩٥١ الصادر بتاريخ ٢٠٠٦ / ٥ / ٢٩.

المنعقد في مابوتو في عام ٢٠٠٣ وفي عام ٢٠١٠ حول سلامة وأمن النقل البحري وحماية البيئة في أفريقيا، وإعلان لواندا الذي اعتمده الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي، بعنوان " تعزيز قطاع النقل لدعم التكامل الاقتصادي في أفريقيا"، عقد بتاريخ ٢٤، ٢٥ نوفمبر ٢٠١١ في لواندا بأنجولا بمناسبة الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي لبحث سبل تعزيز قطاع النقل بغية دعم التكامل الاقتصادي المستدام في أفريقيا. والقانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي، المعتمد في ١١ يوليو ٢٠٠٠ في لومي، توجو وتحديداً المواد ١٤ و ١٥ و ١٦ التي أسندت إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي مهام التنسيق في قطاعات النقل والاتصالات والسياحة<sup>(١)</sup>.

لهذا على الدول الأفريقية الاستفادة من الدول العربية، والتكتلات الإقليمية والاتجاه نحو التعاون

الإقليمي فيما بينها نظراً للروابط التاريخية فيما بينهما والاستفادة من التبادل التجاري فيما بينها، لذلك على الدول الأفريقية سرعة انجاز وتفعيل منطقة التجارة الحرة الأفريقية القارية والإسراع في تطوير البنية التحتية للنقل، خاصة قطاع النقل التجاري فيما بينها من خلال ما يلي:

---

(١) الاتحاد الأفريقي، الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي لواندا، أنجولا، ٢١ - ٢٥ نوفمبر ٢٠١١

Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)



يوضح لنا الشكل السابق تنفيذ إفريقيا ٣ محاور لطرق ضخمة لربط دول القارة ببعضها البعض، وذلك لتعزيز التجارة الأفريقية البينية فيما بينها وحرية تنقل الأشخاص والعمالة والسلع والخدمات، ويأتي محور "القاهرة - كيب تاون"<sup>(١)</sup> ثاني أطول هذه المحاور، حيث يبلغ طوله ١٠ آلاف كيلو متر تقريبا، ويمر في ٨ دول،

(١) "في عام ١٨٩٠ تصور بعض القادة في الإمبراطورية البريطانية الطريق الذي من شأنه أن يمتد عبر القارة من الجنوب إلى الشمال من خلال المستعمرات البريطانية في ذلك الوقت مثل اتحاد جنوب أفريقيا، جنوب وشمال روديسا ونياسالاند، كينيا، السودان ومصر. كان من المفترض أن يخلق الطريق تماسكاً بين المستعمرات البريطانية في إفريقيا ويمنح بريطانيا التأثير السياسي والاقتصادي الأكثر أهمية والسيطرة على القارة، مما يضمن موقعها كقوة استعمارية عالمية. كما سيربط الطريق بعض أهم المدن في القارة، بما في ذلك كيب تاون وجوهانسبرغ وبريتوريا وهاراري (ثم ساليسبري) ولوساكا، ونيروبي، والخرطوم، والقاهرة. وكان سيسيل جون رودس أحد داعمي الطريق الرئيسي، على الرغم من تفضيله للسكك الحديدية. كانت شرق إفريقيا الألمانية (تنجانيقا، تنزانيا الآن) ثغرة في الأراضي البريطانية لكن رودس على وجه الخصوص شعر أن ألمانيا يجب أن تكون حليفة طبيعية. قبل وقت قصير من وفاته أقنع القيصر الألماني بالسماح له بالوصول عبر مستعمرته إلى خط التلغراف من كيب إلى القاهرة (الذي تم بناؤه في أقصى الشمال حتى يوجيجي ولم يكتمل بعد)، وكانت بداية طريق القاهرة كيب تاون كأول طريق أفريقي سريع، يُطلق عليه أحياناً طريق الشمال العظيم في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى هو عبارة عن طريق مقترح يمتد بطول إفريقيا من القاهرة إلى كيب تاون عبر المستعمرات البريطانية كان الاقتراح مشابهاً لسكة حديد القاهرة كيب تاون وهو مشروع آخر للبنية التحتية المقترحة من خلال نفس المستعمرات. لم يكتمل أي منهما قبل انتهاء الحكم الاستعماري البريطاني في المستعمرات. وتم إحياء الخطة في ثمانينيات القرن العشرين مع تعديلات على طريق القاهرة - كيب تاون السريع والمعروف باسم الطريق السريع عبر أفريقيا ٤ وهو ينتمي إلى شبكة الطرق العابرة للقارات التي تقوم بتطويرها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA)، وبنك التنمية الأفريقي، والاتحاد الأفريقي، كجزء من شبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا". راجع في ذلك: <https://ar.wikipedia.org/wiki/٢٠٢٢/٨/٤>

وتشارك مصر بـ ١١٥٥ كيلو متر من القاهرة حتى نقطة الحدود مع دول السودان في أرقين بنسبة ١١٪ من الطريق. ونجد أن إنجاز هذا الطريق يوفر لدول القارة السمراء العديد من المزايا منها<sup>(١)</sup>:

- اختصار مدة نقل البضائع وتسهيل حركة التجارة البينية إلى أسبوع بدلا من ٣٠ يوماً.
- الطريق الجديد سيكون بمثابة محور لحركة التجارة البينية بين مصر والدول الإفريقية، وبين أفريقيا والدول العربية الآسيوية.
- الطريق يساهم على زيادة حجم التبادل التجاري وانسيابية حركة التجارة بين دول مصر والسودان وإثيوبيا وكينيا وتنزانيا وزامبيا وزيمبابوي والجابون وجنوب إفريقيا.
- اختصار المسافة، حيث يبلغ طوله ١٠.٢٢٨ كيلو متر طول المحور، وهو الثاني بعد محور "طرابلس - كيب تاون" الذي يبلغ طوله ١٠٨٠٨ كيلو متر.
- يبلغ طوله ١١٥٥ من القاهرة في اتجاه أسوان.
- يمر بها المحور ٨ دول، وهي مصر والسودان وجنوب السودان وإثيوبيا وتنزانيا وكينيا وزامبيا وصولاً إلى مدينة كيب تاون بجنوب إفريقيا.
- ويأتي طريق "القاهرة - كيب تاون" لتعزيز جهود دول القارة السمراء لتعزيز التجارة البينية والدولية وتحقيق أهداف التنمية المستدامة والارتقاء بمستوى معيشة المواطن

(١) <https://www.almasryalyoum.com/news/details/2042367-4-8-2022>

الأفريقي، وزيادة معدلات تدفقات التجارة والاستثمار البيني للبلدان الأفريقية، ويساعد الطريق على النقل من مصر الي أفريقيا والعكس خلال ٤ أيام على عكس البحر الذي يستغرق شهوراً، ويسهم الطريق في نقل البضائع من مصر إلي جنوب ووسط القارة الأفريقية، مما يعزز التجارة البينية المصرية الأفريقية والاستفادة من السوق الأفريقية الكبير لصالح السلع والخدمات المصرية والأفريقية. ويعد طريق القاهرة كيب تاون، بالنسبة لمصر من أهم المحاور التي تستهدف ربط مصر بمحيطها الإقليمي، من أجل الاستفادة من الأسواق الإقليمية لترويج منتجاتها وتماشياً مع استراتيجيتها لتحقيق التنمية، وتسهيل عبور البضائع المصرية إلى دول أفريقيا، والعمل على تذليل أكثر العقبات التي تواجه رجال الأعمال في عملية الاستيراد أو التصدير بين شمال القارة وجنوبها.

#### ب- مشروع خط سكك حديد كيب تاون - القاهرة:

يعد مشروع خط سكك حديد كيب تاون- القاهرة مشروعاً لم يكتمل ويهدف إلى عبور القارة الأفريقية من الجنوب إلى الشمال بالسكك الحديدية، ولذلك كان بدايته في محاولة لربط أملاك الامبراطورية البريطانية في الدول الأفريقية المتاخمة بخط متواصل من كيب تاون بجنوب أفريقيا إلى القاهرة. ولقد بدأت هذه الخطة في نهاية القرن الـ ١٩ خلال الحكم الاستعماري، وكان "سيسل رودس" هو صاحب هذه الرؤية<sup>(١)</sup>.

(١) راجع في ذلك / سكك حديد كيب القاهرة <https://ar.wikipedia.org/wiki>

وهو نفسه الذي خطط للطريق البري القاهرة - كيب تاون، وبينما تعمل جميع أقسام سكك حديد كيب تاون إلى القاهرة ينقص جزءاً رئيسياً يقع بين شمال السودان وأوغندا، وتمتلك مصر نظاماً للسكك الحديدية يمكن الاستفادة منه أفريقيًا وعربيًا. ترجع أهمية تنفيذ هذا المشروع إلى أنه سيساعد على تنشيط حركة التجارة الأفريقية، ويخدم كذلك باقي الدول التي لا يمر بها داخل القارة على تعزيز تجارتها البينية مع باقي الدول الإفريقية الأخرى، والمشاركة في التجارة الدولية ويعزز حركة انتقال الأشخاص بين دول القارة السمراء، وذلك من خلال قيام هذه الدول بالاتصال بخطوط سكك حديدية فرعية تربط هذه الدول بالطريق الرئيسي، مما يساعد في تحسين اقتصادات هذه الدول بنشاط التجارة البينية والدولية. بالإضافة إلى أن المشروع من شأنه تقوية العلاقات بين الدول الإفريقية، وتقارب الثقافات بينهم بشكل أوسع، ويساهم في تفعيل الوحدة الإفريقية بشكل كبير لسهولة التنقل بين دول القارة السمراء وتعزيز حركة التجارة البينية والتجارة الدولية. وسيكون ذلك من خلال إقامة مشروعات للنهوض والارتقاء بالبنية التحتية باعتبارها القاعدة التي يمكن البناء عليها، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في دول القارة السمراء.

### **المطلب الثاني : معوقات تطور وسائل النقل الإفريقي**

يشير واقع البلدان الإفريقية إلى أن قطاع النقل الإفريقي يعاني العديد من المشكلات التي أثرت سلباً على دورة في تنمية التجارة الإفريقية البينية، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية في الدول الإفريقية، وسوف نعالج معوقات النقل الإفريقي في النقاط التالية:

## أولاً - مشكلات قطاع النقل في الدول الأفريقية:

تتمثل أهم المعوقات التي تقف دون تحقيق التنمية الاقتصادية، وتحرير التجارة البينية، فيما يواجه النقل الأفريقي من مشكلات بفروعه المختلفة، ونعرض هنا بإيجاز لهذه المشكلات في الآتي:

### ١ - معوقات النقل البري بين الدول الأفريقية.

هناك العديد من المشكلات والمعوقات للنقل البري من هذه المشكلات والمعوقات نذكر منها:

أ- المشكلات الإدارية: والمتمثلة في إجراءات المرور المعقدة والتعسفية في منافذ العبور الأفريقية.

ب- مشكلات الصيانة: تعاني معظم الطرق البرية الأفريقية من تدهور مستمر ومتفاقم نظراً لأن العديد من الدول تهتم بتشيد الطرق الجديدة دون الاهتمام بحاجة الطرق القديمة. إضافة إلى تجاوز أحكام الحركة في هذه الطرق للحدود المسموح بها<sup>(١)</sup>.

ج- تدني مستوى الوسائل البرية: تتصف وسائل النقل البرية الأفريقية بتدني مستواها وخاصة شاحنات البضائع والتي أصبحت متقادمة، فضلاً عن صغر حجم حمولتها<sup>(٢)</sup>.

---

(١) د. عبيد على احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع، مرجع سابق، ص ٦٣.

(٢) د. سعد الدين عشموي، النقل (الأسس، والمشكلات، والحلول)، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة، ٢٠٠٥، ص ٥٩.



د- مشكلات قانونية وسياسية: وتتمثل في تعدد القوانين والتشريعات والأنظمة المطبقة في الدول الأفريقية، فضلا عن النزاعات السياسية المختلفة بمناطق متفرقة بالقارة السمراء مما يؤدي إلى ارتباك في حركة الناقلين<sup>(١)</sup>.

## ٢- مشكلات النقل الأفريقي بالسكك الحديدية:

يعد النقل بالسكك الحديدية من الأنواع المهمة والحيوية في قطاع النقل، ولكن هذا النوع يعوقه كثير من المشكلات بالقارة السمراء، نذكر منها بعض المعوقات كالتالي:

أ- عدم انتشار شبكة السكك الحديد في الدول الأفريقية وقصر أطوالها، وعلى وجه الخصوص الدول ذات المساحات الكبيرة<sup>(٢)</sup>.

ب- اعتماد السكك الحديدية الأفريقية على قاطرات الديزل، وعدم اتجاهها نحو الجر الكهربائي نظراً لكفاءته العالية، فضلاً عن مزاياه البيئية<sup>(٣)</sup>.

---

(١) د. عدنان إبراهيم على أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص ١٣٣.

(٢) د. رعد العمري، السكك الحديدية في الوطن العربي، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، ١٩٨٢، ص ١٨٦.

(٣) د. فتحي السيد التوني، التمويل غير التقليدي لمشروعات كهربية نظام الجر في نظم النقل المختلفة، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر ٢٠٠٠، ص ١٣٩ وما بعدها.

ج- ضخامة حجم الاستثمارات المطلوبة لتنفيذ مشاريع السكك الحديدية، وبالنسبة للحكومات فإن العديد من الدول لا تحتتمل موازنتها مثل هذه النفقات<sup>(١)</sup>.

### ٣- المشكلات التي تعرقل النقل البحري الأفريقي:

يعوق النقل البحري الأفريقي كثير من المشكلات نذكر منها:

أ- عدم وجود خطوط بحرية منتظمة تربط بين الموانئ البحرية الأفريقية، فوجود خط ملاحى منتظم بين الموانئ البحرية الأفريقية يسهم في تحقيق التكامل الاقتصادي الأفريقي في حالة تنفيذه<sup>(٢)</sup>.

ب- عدم كفاءة أنظمة، وأليات الشحن، والتفريغ، والتخزين الحديثة، والمتطورة.

ج- مازال الأسطول البحري الأفريقي يعتمد على سفن تقليدية وقديمة وصغيرة الحجم، وعدم إمكانية المنافسة في سوق الملاحة البحرية العالمية<sup>(٣)</sup>.

---

(١) د. إيهاب الموالى، تكاملية النقل بالسكك الحديدية مع النقل الطرقي في سوريا ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر، ٢٠٠٠، ص ١٢٥.

(٢) د. سلمان داود سلمان، المواصلات البحرية في الوطن العربية، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، ١٩٨٢، ص ٢١٤ وما بعدها.

(٣) د. حسن موسى القمزي، تطور صناعة النقل البحري والتحديات التي تواجه الموانئ الخليجية، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة تحديات العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر، ٢٠٠٠، ص ٢٢٤.

#### ٤ - المشكلات التي تواجه النقل الجوي الأفريقي:

يتعرض النقل الجوي الأفريقي للعديد من المشكلات التي تؤثر على أدائه وتساعد على انخفاض قدرته على المنافسة، نذكر منها:

أ- تملك حكومات الدول الأفريقية لمعظم شركات الطيران المدني.

ب- تعاني معظم الدول الأفريقية من عدم امتلاكها لأساطيل من طائرات شحن البضائع أو الاعتماد على الطائرات القديمة، وهذا يؤدي إلى تدهور النقل التجاري الجوي الأفريقي للبضائع<sup>(١)</sup>.

ج- ضآلة أساطيل شركات الطيران الأفريقية حيث توصف وحدات أساطيل مشروعات الطيران المدني الأفريقي بضآلة أعدادها التي لم تتجاوز ٥ ٪ من إجمالي الطائرات المدنية في العالم مما أدى إلى زيادة التكاليف التشغيلية وارتفاع أسعار الطيران<sup>(٢)</sup>.

ثانياً- تأثير معوقات وسائل النقل التجاري على حجم التعاون بين الدول الأفريقية:

يتضح لنا أن معوقات وسائل النقل تحد من تنمية حركة التجارة الأفريقية البيئية، خاصة إذا علمنا أن هذه الوسائل وفي مقدمتها وسائل النقل البري والبحري تكاد منعدمة بين جنوب وشمال القارة السمراء وغربها وشرقها، مما يجعل التجارة بين

(١) د. عدنان إبراهيم على أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص ١٥٩.

(٢) د. عبيد على احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع، مرجع سابق، ص ١١٣.

الدول الأفريقية تكون منعدمة ومتدنية، حيث تبلغ قيمة التجارة البينية بين البلدان الأفريقية بنحو ٧٠ مليار دولار سنوياً تقريباً، أي ما يعادل نحو ٦.٨٪ إلى ٧٪ من قيمة التجارة البينية مع باقي دول العالم وهي نسبة ضئيلة جداً بالنسبة للقارة السمراء، لهذا فإن معوقات وسائل النقل التجاري تؤثر بالسلب على حجم التعاون الأفريقي، وتؤدي إلى بعض الأمور منها:

- ١- اعتماد أغلب الدول الأفريقية في عملياتها التجارية على الخارج.
  - ٢- عدم إمكانية إحراز الميزة التنافسية في سوق الملاحة البحرية العالمية.
  - ٣- ضعف مستوى التبادل التجاري بين الدول الأفريقية بصفة عامة.
  - ٤- ضعف الهياكل الاقتصادية الأفريقية وتشابهها، بالإضافة إلى أن نسبتها متواضعة جداً من حجم التجارة العالمية للسلع والخدمات<sup>(١)</sup>.
- ثالثاً - المتطلبات اللازمة لتطوير قطاع النقل التجاري الأفريقي:**

يلزم لتطوير النقل التجاري الأفريقي مجموعة من المتطلبات بفروعه المختلفة، نتناولها بإيجاز كما يلي:

- ١- الإسراع في الانتهاء من تنفيذ طريق القاهرة - كيب تاون، وتوسيع نطاق العمل باتفاق الطرق الدولية الأفريقية، وإقامة موانئ برية بين الدول الأفريقية بعضها البعض لتسهيل حركة النقل.

---

(١) بورحلة ميلود، بوثلجة عبد الناصر، التجارة العربية البينية في منطقة التجارة العربية الكبرى-الأداء والمعوقات في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠) ص ١١ وما بعدها.

- ٢- العمل على حل النزاعات السياسية ومشاكل الحدود بين الدول الأفريقية بالطرق الدبلوماسية، من أجل البناء والتنمية.
- ٣- إنشاء شركة أو شركات أفريقية مشتركة بالتعاون مع القطاع الخاص تمتلك عدداً مناسباً من وسائل النقل بفروعه المختلفة.
- ٤- إنشاء موانئ بحرية أفريقية جديدة ومتطورة، وجعلها موانئ محورية قادرة على استقبال كافة أنواع السفن.
- ٥- دراسة إمكانية إنشاء شركات قطاع خاص للخدمات اللوجستية والموانئ، والاستفادة من التجارب العالمية الناجحة في هذا الشأن، لتعزيز المنافسة في التجارة الدولية.
- ٦- تشجيع شركات الطيران الأفريقية على التحالف من أجل الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، وإنشاء شركات طيران أفريقية في مجال الشحن الجوي للبضائع، وإنشاء المطارات اللازمة لذلك بالشراكة مع القطاع الخاص والاستثمارات الأجنبية في هذا المجال.
- ٧- يجب على الحكومات الأفريقية الاهتمام بقطاع النقل بالسكك الحديدية، وإنشاء وصلات الربط بين السكك الحديدية القائمة بأفريقيا وربطها فيما بين دول القارة، لأهميته البالغة في نقل البضائع، ودراسة انجاز خط سكة حديد القاهرة - كيب تاون من أجل ربط شمال القارة بجنوبها، وتسهيل حركة نقل البضائع والأشخاص من خلاله وتقليل نفقات النقل.

٨- على الدول الأفريقية العمل على رفع كفاءة البنية التحتية وتحديثها في قطاع النقل الأفريقي بفروعه المختلفة، وتزويدها بالوسائل التكنولوجية المتطورة والحديثة لتعزيز حركة التجارة البينية بالقارة السمراء.

### **المطلب الثالث : دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير النقل التجاري الإفريقي**

يؤدي القطاع الخاص دوراً أساسياً وبارزاً في عملية التنمية الاقتصادية، وذلك من خلال مساهمته الفعالة في الحياة الاقتصادية، ومن ثم في رفع معدلات النمو، ولهذا سوف نتناول دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير قطاع النقل الإفريقي بفروعه المختلفة، وذلك كما يلي:

#### **أولاً - دور الحكومات الإفريقية في تهيئة المناخ للقطاع الخاص:**

تؤدي التكنولوجيا دوراً بارزاً ومهماً في عملية التنمية الاقتصادية، وذلك لأن المحتوى الأساسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية إنما يكمن في تحريك وتنمية الموارد الاقتصادية الداخلية والخارجية، ومن هذا المنطلق بالذات فإن التنمية الحقيقية تستوجب القضاء على حالة الجهل والتخلف إلى إرهاصات التقدم والمعرفة<sup>(١)</sup>. لهذا يجب على الدول الأفريقية أن تهتم بنقل وتطوير التكنولوجيا،

---

(١) د. أحمد مراد، الشركات الدولية في مواجهة البلدان النامية، بحث مقدم لندوة المشروعات العربية المشتركة، المعهد العربي للتخطيط بالكويت، معهد التخطيط القومي بالقاهرة، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ديسمبر ١٩٧٤، الطبعة الأولى ١٩٧٦، ص ٥٥٧.

ونتناول دور الحكومات في تهيئة المناخ للقطاع الخاص في النقاط التالية:

## ١ - الاهتمام بنقل وتطوير التكنولوجيا في اقتصاديات الدول الإفريقية.

لقد استرعت التكنولوجيا انتباه الدول منذ أن أصبحت صادرات التكنولوجيا ومنتجاتها الاستهلاكية والرأسمالية هي حجر الزاوية في العلاقات التجارية بين الدول، ومن وقتها أصبحت التكنولوجيا هي مناط تثبيت دعائم نظام تقسيم العمل الدولي الجديد<sup>(١)</sup>. ويتم ذلك من خلال عدة نقاط نذكر منها:

- أ- أهمية التكنولوجيا في التنمية الاقتصادية، حيث تسهم التكنولوجيا في دفع عجلة التنمية الاقتصادية من عدة وجوه، منها:
  - تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات.
  - التقليل من التبعية الاقتصادية.
  - رفع كفاءة الإنتاج وكفايته.
- ب- سياسات إدارة التقدم التكنولوجي، فقد اتبعت هذه الدول مجموعة من السياسات منها:
  - إتباع سياسة تقديم الإعانات المالية دون التكنولوجيا للدول الأفريقية، والدول النامية عموماً.

---

(١) د. محمد على الدمشاوي، المعونة الدولية وأثرها في الاختبار التكنولوجي لدول الأطراف مع إشارة خاصة للاقتصاد المصري، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، تصدرها كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد العاشر، ١٩٨٧، ص ٣٦٦.

- تحفظ الدول المتقدمة في نقل التكنولوجيا.

- استقطاب علماء الدول النامية ومنها الدول الأفريقية.

٢- الاستفادة من نقل التكنولوجيا في تنمية التجارة الإفريقية البينية.

تعد التجارة البينية الأفريقية أحد مداخل التكامل الاقتصادي الأفريقي، حيث إن فكرة التكامل الاقتصادي تنطوي على الاستفادة الفعلية من كل الفرص الممكنة التي يتيحها تقسيم العمل بكفاءة وأن يتم في نطاق أي منطقة تكاملية استخدام عوامل الإنتاج والسلع كما يتم تبادلها على أساس الكفاءة الاقتصادية البحتة<sup>(١)</sup>. ويمكن الاستفادة من دور التكنولوجيا في:

أ- تنويع هياكل الإنتاج في الاقتصاد الأفريقي.

ب- زيادة القدرة التنافسية للصناعات الأفريقية.

ج- رفع الكفاءة الإنتاجية للصناعات الأفريقية.

لإنجاح إستراتيجية التنمية الصناعية الأفريقية ورفع القدرات التنافسية للصناعات الأفريقية لابد من الحصول على الخبرات الفنية والتكنولوجية المحلية القادرة على المنافسة والإنتاج في السوق الدولية وجذب الاستثمارات الأجنبية<sup>(٢)</sup>.

(١) جون وليام سون وآخرون، التكامل النقدي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٨١، ص ٤١.

(٢) د. نيفين حسين حشمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي،

الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٦٣.



### ٣- متطلبات التطور التكنولوجي في الدول الأفريقية وانعكاساته على قطاع النقل.

يواجه الاقتصاد الأفريقي تحديات كبيرة أهمها تخلف البحث العلمي ونقل التكنولوجيا، وهو ما يتطلب تدعيم منظومة البحث العلمي والتكنولوجي في الدول الأفريقية<sup>(١)</sup>. فالسبيل الوحيد لاكتساب القدرة التكنولوجية يتطلب وضع خطة أفريقية موحدة تعمل على تنمية إمكانيات تقنية ذاتية للمجتمع الأفريقي، يكون بموجبها قادراً على حسن الاختيار، و متمكناً من التطوير والاستنباط من أجل بناء القاعدة التكنولوجية اللازمة للتنمية<sup>(٢)</sup>. ولهذا التطور التكنولوجي ينعكس على قطاع النقل في كثير من الأمور نذكر منها:

أ- الاهتمام بالتعليم والبحث العلمي في البلدان الأفريقية.

ب- تفعيل دور الحكومات الأفريقية في تطوير التكنولوجيا وأثره على قطاع النقل الأفريقي، من خلال:

- وضع الخطط وتنسيق الجهود الأفريقية اللازمة لتطوير التكنولوجيا.

- العمل على نقل التكنولوجيا وتطويرها وتوطينها.

ويتضح لنا أن هناك تفاوتاً فيما بين الدول الأفريقية على وجه الخصوص فيما

---

(١) د. أحمد جويلي، تصريحات لمجلة الأهرام الاقتصادي، العدد ٢٠٥٠ الصادر بتاريخ ٢١/٤/٢٠٠٨.

(٢) د. عبد الصاحب العلواني، أزمة التنمية الزراعية العربية ومأزق الأمن الغذائي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، السنة الحادية عشر، العدد ١٢٧، تشرين الثاني، نوفمبر ١٩٨٨، ص ١٠١.

يتعلق بقدراتها التكنولوجية في قطاع النقل وعلى تتبع الشحنات فيما بينها.

### ثانياً - إمكانية مساهمة القطاع الخاص في تنمية النقل الأفريقي:

لقد تزايدت أهمية القطاع الخاص في التنمية بكافة وجوهها وعلى وجه التحديد على الصعيد الاقتصادي على مر الأيام والأزمان، حتى باتت هذه الأهمية محور جوهر عملية التنمية في كافة بقاع العالم، بل أكثر من ذلك أنه لا تنمية بدون المشاركة الفاعلة للقطاع الخاص. وحتى باعتراف الحكومات ذاتها التي أصبحت تنادي بضرورة المشاركة الفاعلة للقطاع الخاص، وما نعنيه بالقطاع الخاص على سبيل المثال هو كافة الاستثمارات الخاصة في كافة مجالات الحياة الاقتصادية وخصوصاً في قطاع النقل<sup>(١)</sup>.

#### ١ - دور القطاع الخاص في تطوير التعاون الأفريقي:

يشير واقع الحال بالنسبة لدور القطاع الخاص إلى تواضع إسهامات ذلك القطاع في تعزيز التعاون التجاري والاقتصادي الأفريقي بصفة عامة. وتوجد بعض الخطوات والأولويات التي يمكن أن يتبناها القطاع الخاص الأفريقي في ذات الصدد، منها:

- قيام القطاع الخاص بتشجيع ودعم فكرة إيجاد قاعدة بيانات ومعلومات منهجية بخصوص بيئة التجارة والاستثمار في الدول الأفريقية.

---

(١) سعد خليل العبسي، القطاع الخاص ودوره في عجلة التنمية، مقالات الاقتصادية الإلكترونية، شوال ١٤٣٠ هـ الموافق ٤ أكتوبر ٢٠٠٩، العدد ٥٨٣٧.

- حرص القطاع الخاص على تفعيل دوره المتعلق بمسئوليته الاجتماعية عبر الارتباط المباشر بمشاكل التنمية وهمومها.

- مبادرة القطاع الخاص بإقامة المعارض التجارية الترويجية المشتركة، ولقاءات ومؤتمرات التسويق الاستثماري والسياحي، ورعاية اللقاءات والمنتديات الثقافية والإعلامية المشتركة<sup>(١)</sup>.

## ٢- مشاركة القطاع الخاص أقل من المتوقع<sup>(٢)</sup>.

يعد قطاع النقل قطاعاً حيوياً لربط الدول الأفريقية فيما بينها باعتباره مفتاح للنمو الشامل من أجل التنمية الاقتصادية. وعلى الرغم من التفاؤل الكبير في بداية التسعينيات بأن يتحمل القطاع الخاص جزءاً كبيراً من مسؤولية تمويل البنية الأساسية للنقل وخدماته، إلا أن توقعات السوق بالنسبة للبنية الأساسية أظهر إنها طموحة أكثر مما ينبغي، وبعد هبوط درامي خلال فترة عدم الاتزان في التمويل الحادث في أواخر التسعينيات والتي كان ينظر فيها إلى مشروعات النقل كمشروعات بعيدة المدى ذات

---

(١) د. سامي محمد السياحي، التعاون الاقتصادي والتجاري بين أفريقيا والعالم العربي " بين تحديات الواقع وفرص بناء المستقبل"، ورقة عمل مقدمة لاجتماع غرف التجارة والصناعة في أفريقيا والعالم العربي، الرباط- المملكة المغربية، ٢٠١٢، ص ١٧، ١٨.

(٢) راجع في ذلك/ تقويم قطاع النقل بالبنك الدولي "عقد من العمل في مجال النقل: معاونة البنك الدولي ١٩٩٥/٢٠٠٥" ص ٣ وما بعدها.

أخطار كثيرة إلا أن الثقة عادت مرة أخرى في ٢٠٠٥، فقد نجحت مشاركة القطاع الخاص في التعاقد في مجال النقل وعلى جميع الوسائل.

وعلى الرغم من أن الاستثمار الخاص والتعاقدات في قطاع النقل بالدول النامية كان إيجابياً إلى حد كبير إلا أن هذه التعاقدات كانت أكثر في الدول متوسطة الدخل مثل الأرجنتين والبرازيل والصين، والمكسيك، وجنوب أفريقيا، وتركيا. ولقد نجحت تعاقدات القطاع الخاص في الموانئ بالدول النامية مثل الهند وجمهورية كوريا وموريشيوس وبولندا، أما في السكك الحديدية بصفة عامة فقد كانت أقل نجاحاً بسبب التدخل الحكومي المتكرر في أمور التسعير والعمالة.

ونجد أن مصر أحد النماذج الأفريقية والتي اتجهت لتطوير الوضع المؤسسي والتشريعي فيها على المستوى المحلي في مجال سكك حديد مصر، من أجل مسايرة التطورات الحديثة لإدارة منظومة النقل وتطوير خدمات النقل، فقد صدر القانون رقم (٢٠ لسنة ٢٠١٨) بتعديل بعض أحكام القانون رقم (١٥٢ لسنة ١٩٨٠) والخاص بإنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر والذي يسمح للهيئة بمشاركة القطاع الخاص في إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة خطوط السكك الحديدية. والعمل على تحويل قطاع البضائع بالسكة الحديد إلى شركة للنقل متعدد الوسائط بما يسمح للقطاع الخاص بالدخول في عمليات تشغيل وإدارة نقل البضائع بخطوط السكك الحديدية.

### ٣- نماذج لبعض الاستثمارات الرائدة في أفريقيا<sup>(١)</sup>:

هناك نماذج رائدة في الاستثمار في البنية التحتية بالقارة السمراء، من هذه النماذج دول أفريقية عربية كمصر والمغرب، ومنها دول عربية غير أفريقية كالإمارات والكويت، ونذكر من هذه النماذج ما يلي:

- إنشاء وإدارة وصيانة وتشغيل الطرق بمصر، يمكن تطبيقه على نطاق أوسع في الدول الأفريقية، حيث تتيح مصر للقطاع الخاص فرصة كبيرة للمساهمة والمشاركة في تحقيق التنمية.

- شركة "المقاولون العرب" (مصر): استثمرت الشركة في مقاولات الطرق والمباني في نيجيريا، غانا، غينيا الاستوائية، بنين، الكامرون، تشاد، بوتسوانا، رواندا، وأوغندا. بدأت الشركة أعمالها بأفريقيا في عام ١٩٩١ برأس مال قدره ١٠٠ مليون دولار، وتعمل شركة "المقاولون العرب" بالشراكة مع القطاع الخاص الأفريقي.

- مؤسسة موانئ دبي العالمية (الإمارات): قامت المؤسسة في أكتوبر ٢٠٠٧ بتوقيع اتفاقية تشغيل وتطوير محطات الحاويات بدار في السنغال، وتمتلك الشركة حوالي ٩٠٪ من أسهم ميناء دكار بجمهورية السنغال باستثمار بلغ حوالي ٧٥ مليون يورو.

(١) راجع/ سبل تشجيع الاستثمار العربي في أفريقيا، دراسة صادرة عن المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في

كما تمتلك عدداً من الفنادق في جنوب أفريقيا. وترغب الشركة في توسيع مجالاتها في أفريقيا من خلال الاستثمار في ميناء (مابوتو) بجمهورية موزمبيق وميناء (دار السلام) بتنزانيا المتحدة، كذلك وقعت (جافرا) التابعة لشركة دبي العالمية اتفاقية مع الحكومة السنغالية لإقامة منطقة اقتصادية خاصة في السنغال باستثمارات بحوالي ٨٠٠ مليون دولار.

هذه بعض النماذج للاستثمار في أفريقيا بمشاركة القطاع الخاص في تنمية وتطوير البنية التحتية يجب الاستفادة منها من أجل تنشيط التجارة البينية الأفريقية، وتحقيق التنمية الاقتصادية بمشاركة القطاع الخاص باعتباره شريك فاعل في تحقيقها، مع الاهتمام بتجربة الحكومة المصرية المتعلقة بالشراكة مع القطاع الخاص، والاستفادة منها في مجال النقل في إنشاء وإدارة وصيانة الطرق وتطبيقها في الدول الأفريقية. ونأمل أن تنجح الدول الأفريقية في تنفيذ استراتيجياتها في تسهيل حركة التجارة البينية وتعزيزها فيما بينها من خلال تطوير وسائل النقل لزيادة التبادل التجاري تصديراً واستيراداً لما سيعود على القارة السمراء من منافع اقتصادية ومالية وسياسية.

## المبحث الثالث : دور منطقة التجارة الحرة القارية في تعزيز التجارة الأفريقية البينية تمهيد ونقسييم:

تعتبر منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية الأداة الرئيسية لتحقيق استراتيجية البلدان الأفريقية نحو تحقيق التنمية والتكامل الاقتصادي الإقليمي، والتي تسعى من خلالها القارة السمراء تعزيز تجارتها البينية، والتحول الهيكلي لاقتصادات الدول الإفريقية. ونظراً لانتشار جائحة كورونا تأجل إطلاق منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية عدة أشهر، وفي اليوم الأول من عام ٢٠٢١ أطلقت دول القارة السمراء منطقة تجارة حرة قارية<sup>(١)</sup>. هذه المنطقة بهدف جعلها نواه وركيزة لإقامة كتل اقتصادي

(١) تعد منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) منطقة تجارة حرة، وهي الأكبر في العالم من حيث عدد الأعضاء فيها منذ تشكيل منظمة التجارة العالمية. هذه المنطقة تم توضيحها ضمن اتفاقية التجارة الحرة لأفريقيا القارية بين ٤٢ من دول الاتحاد الأفريقي والبالغ عددها ٥٥ دولة، وقد توسط الاتحاد الأفريقي في الاتفاقية وتم توقيع ٤٤ دولة من دول الاتحاد الأفريقي في كيغالي، رواندا في ٢١ مارس ٢٠١٨. وتسعى الاتفاقية من خلال الدول الأعضاء العمل على إزالة التعريفات من ٩٠٪ من السلع، وهو ما يعزز حركة التجارة البينية و يتيح حرية وسهولة وصول السلع والخدمات عبر القارة. وترى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا أن الاتفاقية من شأنها تعزيز التجارة البينية بين البلدان الأفريقية بنسبة ٥٢٪ بحلول العام الحالي ٢٠٢٢. وقد تم اقتراح التنفيذ بعد مرور ٣٠ يوماً من المصادقة عليه من ٢٢ دولة موقعة، وفي ٢ أبريل ٢٠١٩ أصبحت غامبيا الدولة الثانية والعشرين التي صدقت على الاتفاقية، وفي ٢٩ أبريل قامت الجمهورية الصحراوية بإيداع وثائق التصديق الثانية والعشرين، لكي تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ في يوم ٣٠ مايو وستدخل مرحلتها التشغيلية بعد قمة ٧ من يوليو ٢٠١٩. راجع في ذلك / منطقة التجارة الحرة القارية

أفريقي كبير يتجاوز حجمه ٥٢ تريليون دولار، ويجمع نحو ٢١ مليار شخص تقريباً ليكون أكبر تكتل اقتصادي إقليمي، ومنطقة للتجارة الحرة في العالم منذ تأسيس منظمة التجارة العالمية. لذلك توجد أمام الدول الأفريقية فرصة كبيرة لتحقيق التعاون الاقتصادي، وتعزيز التجارة البينة لتحقيق النمو والتكامل الاقتصادي في إطار منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، وسوف نعرض لهذا المبحث من خلال مطالب ثلاثة متتالية كما يلي:

- **المطلب الأول:** فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية على التجارة الأفريقية البينية.
- **المطلب الثاني:** التجارة والاستثمار في الدول الأفريقية وبعض التجمعات الاقتصادية.
- **المطلب الثالث:** السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة الأفريقية البينية.

### **المطلب الأول : فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية على التجارة الأفريقية البينية**

تعد منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية فرصة لتعزيز العلاقات البينية، وتحقيق التكامل الإقليمي لبلدان القارة السمراء، تمهيداً للاتجاه نحو تفعيل التجارة البينية والتصنيع وإنشاء قيمة إقليمية وعلامة صنع في إفريقيا مثل بعض الأقاليم الأخرى في دول الاتحاد الأوروبي، وآسيا وأمريكا، وذلك من خلال تلك المنطقة الحرة. والتي



تبدأ بإلغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية أمام حركة التجارة وسلاسل الامداد والتوريد بين الدول الأفريقية. لهذا على الدول الأفريقية الدخول في مرحلة جديدة لمواجهة المتغيرات الدولية من خلال منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، وتكوين كتل اقتصادي أفريقي لتحقيق التنمية للبلدان الافريقية، وتبادل وتقاسم المنافع المشتركة ومواجهة المخاطر والمخاوف الناتجة عن المتغيرات الدولية والتحديات الراهنة. وقد ذهب تقرير للبنك الدولي تمت الاشارة فيه إلى أن اتفاقية التجارة الحرة القارية تعد فرصة كبيرة للقارة السمراء من أجل تعزيز نموها وتقدمها، والحد من الفقر، وتوسيع الشمول الاقتصادي. وذلك من خلال تنفيذ الاتفاقية التجارية بالكامل، فيمكن للدول الأفريقية أن تعزز الدخل الإقليمي بنسبة ٧٪ (٤٥٠ مليار دولار)، وتسهم في انتشال ٣٠ مليون شخص تقريباً من أبناء القارة السمراء من الفقر المدقع بحلول العام ٢٠٣٥<sup>(١)</sup>. وسوف نعرض من خلال هذا المطلب لفرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية الافريقية في تعزيز التجارة البينية الأفريقية، وذلك كما يلي:

### أولاً - تحديات إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية:

يمكن أن تلعب منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية دور بارزاً في تعزيز التجارة البينية بين دول القارة السمراء، فقد تلعب دوراً كبيراً في هذا المجال رغم الكثير من

(١) راجع في ذلك/ أخبار الأمم المتحدة، 27 تموز/ يوليه ٢٠٢٠. في ١٢/ ٩/ ٢٠٢٢.

التحديات التي تواجهها، وهذا لا يتم إلا بالتنسيق والتناغم بين التكتلات الإقليمية الاقتصادية القائمة في القارة، وذلك عن طريق توحيد السياسات التجارية والعمل على تحسين معدل مؤشرات التكامل الاقتصادي، وتنشيط التجارة البينية بين دول القارة، حيث تمتلك قارة إفريقيا العديد من المؤهلات والثروات الطبيعية والبشرية التي تمكنها من ذلك، فالفوائد المحتملة من إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية ستستغرق وقتاً طويلاً، بينما على المدى القصير توجد العديد من التحديات الهيكلية والتي يجب مواجهتها، ونذكر أهم هذه التحديات فيما يلي:

١- ضعف البنية التحتية المتعلقة بالتجارة الإفريقية: يعد ضعف البنية التحتية بالقارة السمراء أحد أهم العوائق والتحديات أمام منطقة التجارة الحرة القارية، ونجد التداعيات الاقتصادية الناجمة عن جائحة فيروس كورونا تخلق أيضاً الحاجة إلى بنية تحتية متطورة ومستدامة ومرنة، يمكنها بعد التعافي من الجائحة أن تدعم انتعاشاً اقتصادياً أفضل في سلاسل القيمة، حيث تمثل البنية التحتية الهيكل المنظم واللازم لتشغيل وعمل المشروعات أو لتحقيق الخدمات أو المرافق اللازمة والضرورية لجذب الاستثمارات ونمو الاقتصاد بما يحقق التقدم على أداء المشروعات والازدهار، وفي ظل عدم توفر البنية التحتية الملائمة يمكن أن يؤثر سلباً على أداء المشروعات الاقتصادية وقدرتها الإنتاجية والتنافسية، حيث أن البنية التحتية تعمل على تعزيز عملية الإنتاج، وقد افتقرت الدول الإفريقية للموارد الضرورية لإصلاح وتحديث وتوسيع وربط أنظمة ووسائل النقل، فعلى سبيل المثال الطريق الذي يصل

بين جنوب إفريقيا وزيمبابوي وزامبيا والكونغو ما زال في حالة من التدهور مما يعوق العلاقات التجارية بينهم، فضلا عن تراجع مستوى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مما يؤثر سلبا على سرعة الاعمال التجارية والتسوق عبر الانترنت<sup>(١)</sup>. فالبنية التحتية من الطرق والموانئ والسكك الحديدية والممرات والاتصالات مهمة لكي يتحقق التكامل الإفريقي الذي يعاني من تأخر بنيته التحتية الصلبة واللوجستية.

٢-الاقتصاديات غير المتجانسة في القارة الأفريقية: عدم تجانس الاقتصادات الافريقية يمثل أحد التحديات الرئيسية المحتملة، فنجد على سبيل المثال، أن مصر ونيجيريا وجنوب إفريقيا تساهم بأكثر من ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي التراكمي لأفريقيا، بينما تساهم الدول الجزرية ذات السيادة الست في إفريقيا مجتمعة بنسبة ١٪ فقط، كما أن منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية تتمتع بأعلى مستويات التفاوت في الدخل مقارنة بأي اتفاقية تجارة حرة قارية<sup>(٢)</sup>.

٣-خسائر الإيرادات الجمركية في حالة التحرير الكامل للسلع في إطار منطقة التجارة القارية: تعتبر الإيرادات من الرسوم الجمركية مصدراً مهماً من مصادر الإيرادات

---

(١)Okechukwu and Chikata, "The African union Continental Free Trade Area: Challenges and Prospects,"43.

(٢) جيهان عبد السلام عباس، متابعات افريقية، ٢٠٠١، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الاسلامية، ص ٣٢-٥٠.

العامة للموازانات العامة لكثير من الدول الأفريقية، وفي حالة الإلغاء الكامل للتعريفات الجمركية بين الدول الإفريقية، سوف تلجأ الدول إلى تعويض هذا الفقد برفع الضرائب بأشكالها المختلفة وهو الأمر الذي سوف يشهد رفضاً اجتماعياً، وتشير بعض الدراسات إلى أن الفقد المتوقع في الإيرادات الجمركية يكون في صالح دول إفريقيا، ولكن على المدى الطويل وليس القصير، كما تتوقع الدراسات الاقتصادية في حالة تطبيق التحرير الكامل للسلع في إطار منطقة التجارة القارية خسائر الإيرادات الجمركية بنسبة تصل إلى ١,٧٪ من إجمالي الإيرادات الجمركية، و١,٩٪ في حالة التخفيضات الجزئية اليت تعفي بعض السلع الحساسة من التحرير<sup>(١)</sup>.

٤- اختلاف السياسات الاقتصادية الكلية بين دول إفريقيا: يعد اختلافات السياسات الاقتصادية الكلية بين الدول الإفريقية أحد أهم التحديات التي تواجه منطقة التجارة الحرة القارية، فعلى سبيل المثال تعد غانا وكوت ديفوار دولاً متقاربة جغرافياً ومن السهل تعزيز فرص العلاقات التجارية بينهم إلا أن اختلاف نظم الصرف في كل منهما يقف حائلاً من فاعلية تلك العلاقات التجارية، أيضاً اختلاف مستوى النمو الاقتصادي، والدخل، ودرجة تقدم قطاع الصناعة بين الدول الإفريقية، كما أن هناك عدداً قليلاً من الاقتصاديات المهيمنة والكبيرة مثل جنوب إفريقيا ونيجيريا ومصر،

(1) Economic development in africa. switzerland:(2019). UNCTAD.

بينما توجد كثير من الدول الصغيرة ذات الاقتصاديات الضعيفة، مما يشكل تحدياً لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية نظراً لاختلاف السياسات الاقتصادية الكلية في كثير من الدول الإفريقية.

٥- تعدد العضوية في التكتلات الاقتصادية القائمة: يعتبر انضمام بعض الدول الإفريقية للتكتلات الاقتصادية القائمة عائقاً وتحدياً أمام منطقة التجارة الحرة القارية، حيث نجد أن هناك بعض الدول تنتمي إلى عدة مجموعات اقتصادية أفريقية، وهذا ما يظهر تداخل العضويات، وتفاوت درجة الالتزام بالتكامل في تلك التكتلات، وبالتالي فمن الصعب الالتزام تجاه منطقة تجارة حرة قارية. فهناك ما يقارب الثماني تكتلات اقتصادية بأفريقيا تقريباً أو يزيد عن ذلك، منها على سبيل المثال الجماعة الاقتصادية لدول وسط إفريقيا، السوق المشتركة للشرق والجنوب الإفريقي (الكوميسا)، جماعة التنمية للجنوب الإفريقي (سادك)، لهذا يلزم التنسيق بين هذه التكتلات جميعاً ومنطقة التجارة الحرة القارية.

٦- التخوف من المنافسة: تعد من أصعب التحديات القائمة التي تواجهها منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية التخوف من المنافسة، حيث نجد أن من أصعب المشكلات العملية في طريق تطوير منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، هي مخاوف الدول الأصغر بشأن المنافسة من الدول الكبرى ذات قطاعات التصدير الأقوى، مثل مصر ونيجيريا و جنوب أفريقيا. حيث يري صندوق النقد الدولي إلى أن التدفقات التجارية بين الدول الإفريقية يهيمن عليها عدد محدود من الدول الإفريقية ذات

الاقتصادات الكبرى والأكثر تنوعا.

٧- الاعتماد على تصدير المواد الأولية فيما بين الدول الإفريقية، وضعف التصنيع في إفريقيا: اعتماد الدول الإفريقية على تصدير المواد الأولية دون التصنيع يعد أحد التحديات التي تساهم في تضيق نطاق العلاقات التجارية سواء بين دول إفريقيا مع بعضها أو بين دول العالم الخارجي، وانحصارها في المواد الخام التي يتحدد سعرها في السوق العالمية وفقا لقوى العرض والطلب، وتفتقر إلى القيمة المضافة التي ترفع من قيمتها، هذا في الوقت الذي تسعى فيه منطقة التجارة الحرة القارية إلى جذب الاستثمارات الأجنبية وتعزيز التجارة الإفريقية البينية وتوطين بها تحت شعار صنع في أفريقيا.

٨- عدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض الدول الإفريقية: تعد النزاعات المسلحة والحروب الأهلية والإرهاب المؤدية لوجود حالة عدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض الدول الإفريقية من أكثر وأهم التحديات التي تعيق تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية، هذه المشكلات تؤرق الاتحاد الإفريقي والدول الإفريقية لفترات طويلة، لأنها مازالت عاجزة عن إنهاء وحل بعض المشكلات الدائرة في بعض الدول مثل الصومال والسودان وليبيا ومناطق أخرى ببلدان القارة السمراء، ولا يمكن اعتبار التكامل والوحدة الاقتصادية لا علاقة لها بتحقيق الاستقرار السياسي في بعض الدول الإفريقية، بل لابد من التعاون من أجل تعزيز الأمن والاستقرار السياسي أولا قبل الحديث عن حرية التجارة وتحقيق التكامل والوحدة الاقتصادية. أيضا قد يكون

التكامل الإقليمي في المنطقة بمثابة إطار لتسوية النزاعات التي تدور بين القبائل بشأن أراضي الرعي والمياه، حيث لا شك أن السياسة الإقليمية القوية هي القادرة على تخفيف حدة المشكلات الاجتماعية والاقتصادية<sup>(1)</sup>. فأفضل إنجاز للدول الإفريقية والاتحاد الإفريقي يجب تحقيقه هو التصدي لهذا التحدي وتحقيق الاستقرار السياسي والأمني، وتفعيل اتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية وتحقيق التكامل الاقتصادي وتعزيز التجارة البينية لبلدان القارة السمراء وجذب الاستثمار.

تلك بعض التحديات والمعوقات التي تواجهها منطقة التجارة الحرة القارية بأفريقيا وتعرقل تفعيلها، هذه المنطقة التي تعد إنجازاً بارزاً، في سياق تاريخ القارة الطويل والغني في تعزيز التكامل الإقليمي لتوحيد القارة. هذه المنطقة التي ستؤدي إلى إنشاء سوق قاري واحد يضم أكثر من ٢.١ مليار شخص تقريباً، بإنتاج سنوي إجمالي يبلغ ٥.٢ تريليون دولار تقريباً. وذلك سيتطلب مجموعة واسعة من السياسات التكميلية لتحقيق المكاسب المحتملة الكاملة من منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، أهمها مواجهة التحديات المتعددة، المصممة لتعزيز الصلة الناشئة بين التجارة والتصنيع في القارة السمراء.

---

(1) Henneberg and Stapel, " Cooperation and Conflict at the Horn of Africa: Anew Regional Bloc Between Ethiopia, Eritrea, and Somalia and Its Consequences for Eastern Africa".

## ثانياً - فرص ومزايا منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية:

تعد اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، التي دخلت حيز التنفيذ في ٠١ يناير ٢٠٢١، خطوة مهمة في اتجاه تعزيز التجارة البينية والإقليمية والتكامل الاقتصادي فيما بين البلدان الأفريقية، وستشكل أكبر منطقة تجارية في العالم منذ إنشاء منظمة التجارة العالمية، وستحقق كثير من المزايا نذكر منها ما يلي:

١- زيادة معدلات النمو الاقتصادي: توفر منطقة التجارة الحرة القارية الكثير من الفرص والمزايا للدول الأفريقية، فمن المتوقع أن تعزز معدلات الإنتاج وإعادة تخصيص الموارد عبر القطاعات الإنتاجية، فسوف يزيد إنتاج الموارد الطبيعية والخدمات بنسبة ١.٧%، والتصنيع بنسبة ١.٢، وسوف يحقق قطاع الخدمات مكاسب تصل إلى ١٤٧ مليار دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٣٥ م<sup>(١)</sup>. كما تتوقع الدراسات الاقتصادية في حالة تطبيق التحرير الكامل للسلع من التعريفات الجمركية في إطار منطقة التجارة القارية أن تتزايد معدلات نمو الناتج الإجمالي في دول القارة بمتوسط تصل نسبته إلى ٩٧% أما في حالة التحرير الجزئي للتعريفات الجمركية والمعاملة الخاصة لبعض السلع، يتناقص هذا النمو المتوقع، سنويا ليصل إلى ٦٦% في المتوسط، وتجدر الإشارة إلى أنه ليس من المتوقع أن تستفيد كل الدول الإفريقية

(1) The African Continental Free Trade Area, Economic and Distributional Effects, World Bank Group,

July 27, 2020, 5

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf>



بالتساوي، بعض الدول سوف تشهد نموا اقتصاديا يزداد بنسبة تصل إلى ١٪ سنويا، والبعض الآخر سوف يزيد معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي لها عن ٣٪ سنويا، وهناك مجموعة أخرى من الدول قد لا تتأثر بوجه أو بآخر.

٢-زيادة معدل التجارة البينية الإفريقية: تتسم التجارة البينية الأفريقية بالضعف مقارنة بالتجارة البينية بمناطق أخرى من العالم سواء تعلق الأمر بدول صناعية كالاتحاد الاوروبي أم بدول نامية كأمريكا اللاتينية وجنوب شرق آسيا، وضعف المبادلات التجارية البينية يعني ضعف المصالح المشتركة. لهذا تأتي اتفاقية التجارة الحرة القارية الأفريقية لتقديم مزيداً من العون للدول الأفريقية نحو تحقيق مزيد من التكامل الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية، إذ يتوقع الخبراء الاقتصاديون<sup>(١)</sup>. حيث إن هذه الاتفاقية سوف تزيد حجم التجارة البينية الأفريقية من ١٥٠ مليار دولار إلى ٢٢٠ مليار دولار في العام الحالي ٢٠٢٢، ومن المتوقع أن تزيد نسبة التجارة البينية في أفريقيا من ١٧٪ إلى ٢٥٪ عام ٢٠٢٢، وإلى ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٤٠. ونجد أن ٨٠٪ من تجارة القارة السمراء تذهب إلى خارجها، مما يعني أن بلدان العالم الأخرى خاصة الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة والصين هي المستفيد الأكبر من

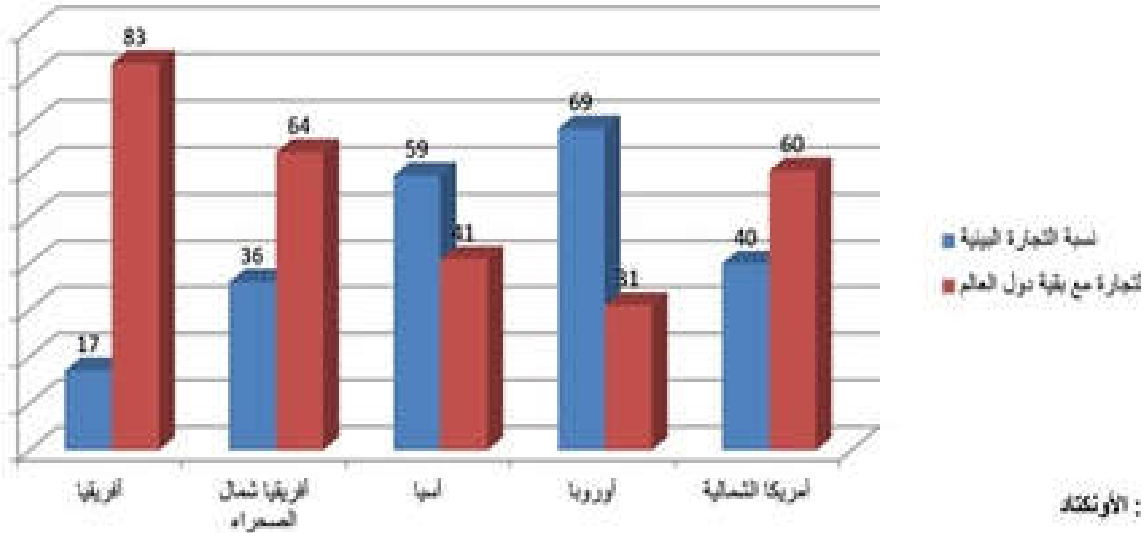
---

(1) Dhruv Gandhi, Figures of the week: Increasing intra-regional trade in Africa, February 22, 2019, Brookings, available at. <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2019/02/22/figures-of-the-week-increasing-intra-regional-trade-in-africa/>

صادرات وواردات الدول الأفريقي، والشكل التالي يوضح لنا ذلك كما يلي:

شكل رقم (٢)

نسبة التجارة البينية الافريقية مقارنة بالمناطق الأخرى بالعالم



المصدر: في ١٢-٩-٢٠٢٢. <http://www.acrseg.org/41269>

ويرجع السبب وراء انخفاض التجارة البينية بين الدول الافريقية إلى العديد من التحديات السابق ذكرها، والتي تواجهها منطقة التجارة الحرة القارية الافريقية، بالإضافة الي ارتباط كثير من الدول الافريقية اقتصاديا بالدول المستعمرة لها سابقا، فقد تراوحت نسبة التجارة الإفريقية البينية في الفترة من (٢٠٠٨-٢٠١٧) ما بين ١١، ١٤٪، ثم تزايدت نسبيا لتصل إلى ١٦٪ فقط من إجمالي تجارة القارة السمراء حتي عام ٢٠١٩، في الوقت التي وصلت فيه تلك النسبة في دول الاتحاد الأوروبي إلى

٧٨٪، وتراوح بين ٢٥ و ٣٠٪ في الدول الاسيوية<sup>(١)</sup>.

٣- التوجه نحو الصناعة منخفضة التكاليف: نجد أن من الفرص التي تقدمها منطقة التجارة الحرة القارية للدول الافريقية التوجه نحو الصناعات منخفضة التكاليف، حيث تعد معظم صادرات الدول الأفريقية من السلع والمواد الأولية التي تتقلب أسعارها تقلباً كبيراً تبعاً لتقلبات الأسعار العالمية، فبالنظر إلى التصنيع في أفريقيا، نجد أنه لا يشكل سوى ٢٪ فقط من الناتج العالمي ذي القيمة المضافة، لذلك فقد تكون هناك فرصة فريدة أمام البلدان الأفريقية لتبني إنشاء صناعات صديقة للبيئة من البداية، وتفادي مسار التنمية كثيفة الكربون لتجنب تكاليف التحول الأخضر التي ترتفع كلما طبقت في مرحلة متأخرة<sup>(٢)</sup>. فلا شك أن إقامة منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية فإنها سوف تسهم بتطوير البنية التحتية للقارة وكذلك تحقيق التنمية الصناعية بين دولها، وسوف تضمن تنويع أكثر للتجارة، بحيث يمكن أن تستخدم الأسواق الإقليمية نقطة انطلاق للعديد من الصناعات، مثال صناعة السيارات في جنوب أفريقيا والتي تعتمد في معظم مدخلاتها على استيراد المقاعد والجلود من بتسوانا والاقمشة من ليسوتو، ففي إطار منطقة التجارة الحرة سوف تزداد فرص التبادل التجاري بينهما

(١) William W. Olney, "Intra-African Trade," Williams College, October 21, 2020, 11,

[https://Web.Williams.edu/Economics/WP/Olney\\_African\\_Trad062020.pdf](https://Web.Williams.edu/Economics/WP/Olney_African_Trad062020.pdf),

(٢) كيف سيبدو مستقبل التصنيع الأخضر لأفريقيا؟ الثلاثاء ١٩ أكتوبر ٢٠٢١. في ١٢ سبتمبر ٢٠٢٢.

- <https://enterprise.press/ar/greeneconomys>.

بأسعار منخفضة للسلع والخدمات، مما ينعكس على تكاليف الإنتاج واتجاهها نحو الانخفاض، وبالتالي تقديم هذه الصناعات والسلع بأسعار منخفضة للمستهلكين، وكأنها تعيد توزيع الدخل من الحكومات إلى المنتجين والمستهلكين<sup>(١)</sup>. لهذا نجد أن هناك فرصة كبيرة أمام الدول الأفريقية يجب الاستفادة منها وهي تفعيل منطقة التجارة الحرة القارية والتحول نحو الصناعات منخفضة التكاليف واستبدال الصادرات من المواد الخام إلى الصادرات الصناعية، والاستفادة من شعار صنع في أفريقيا في ظل التطبيق الكامل لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية.

٤ - انخفاض معدل الفقر: يعد أيضا من الفرص التي ستستفيد منها الدول الأفريقية نتيجة لاتفاقية التجارة الحرة القارية هو انخفاض معدل الفقر بالدول الأفريقية الأعضاء، فمن المتوقع أن اتفاقية التجارة الحرة الأفريقية وتماشيا مع الأهداف الاستراتيجية لمبادرة أجندة الاتحاد الأفريقي ٢٠٦٣، سوف تتيح أداة يمكن استخدامها من أجل وضع القارة استراتيجيا لاستغلال مواردها التجارية الهائلة وفرصها الاستثمارية والإسهام إيجابيا حول التحول الهيكلي للاقتصادات الأفريقية، وكذلك القضاء على الفقر والتأثير الإيجابي في حياة المواطنين الأفارقة، لاسيما وأن القارة تخطو خطوات جدية نحو تحقيق التنمية الاقتصادية، حيث تستحوذ القارة على

(1) "African Continental Free Trade Area-Questions and Answers," European Commission, March 16,2020, p2, [https://Knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/African-contintal-free-trade-areaquestionsanswers\\_en](https://Knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/African-contintal-free-trade-areaquestionsanswers_en)

سبعة من الاقتصادات العشرة الأسرع نموًا في العالم، وتمتاز كذلك القارة بطبقة وسطى سريعة النمو<sup>(١)</sup>. فاتفاقية التجارة الحرة القارية سوف تدفع القارة السمراء نحو المزيد من تحقيق النمو الاقتصادي وتحقيق التنمية والقضاء على الفقر. وقال ألبرت زوفاك، كبير الاقتصاديين في البنك الدولي المعنيين بأفريقيا: "إن منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية لديها القدرة على زيادة فرص العمل والدخل، مما يساعد على توسيع الفرص لجميع الأفارقة. من المتوقع أن تتصل اتفاقية التجارة القارية حوالي ٦٨ مليون شخص من الفقر المدقع وتجعل البلدان الأفريقية أكثر قدرة على المنافسة"<sup>(٢)</sup>.

٥- زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر: تسعي منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى جذب وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر الذي تحتاج إليه القارة السمراء للتنوع بما يضم صناعات جديدة كالصناعات الزراعية والخدمات، وغيرها من الصناعات والمشروعات الاستثمارية المختلفة والتي تسعي إفريقيا لجذبها، من خلال توفير البيئة المناسبة والملائمة في ظل تفعيل اتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية، والتي يمكن أن تحقق مكاسب اقتصادية واجتماعية كبيرة للدول من خلال الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث تهتم المنطقة التجارية الحرة لأفريقيا بتشجيع وتنظيم الاستثمار بين

(1)Howard French, Seven of The World's 10 Fastest-Growing Economies Are African, May 21, 2012, business insider, available at :  
<https://www.businessinsider.com/seven-of-the-worlds-10-fastest-growing-economies-are-african-2012-5>.

(٢) راجع في ذلك / أخبار الأمم المتحدة، 27 تموز/ يوليه ٢٠٢٠. في ١٢ / ٩ / ٢٠٢٢.

<https://news.un.org/ar/story/2020/07/1058931>.

البلدان الأفريقية وذلك لدعم التحول في أفريقيا وتحقيق التنمية المستدامة. فمع رفع القيود المفروضة على الاستثمارات الأجنبية، سيتدفق المستثمرون على القارة. هذا يضيف رأس مال كبير لتوسيع الصناعات المحلية، ويعزز الإنتاجية الصناعية التي تحفز الاقتصاد بأكمله في الدول الأفريقية.

وقد قالت ماري بانجستو المديرية المنتدبة لشؤون سياسات التنمية والشراكات بالبنك الدولي: " تأتي منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية في وقت حرج تشتد فيه الحاجة إلى التعاون الإقليمي للتغلب على المخاطر المتفاقمة وتعزيز قدرة سلاسل الإمداد على الصمود ومواجهة الصدمات، وتحقيق نمو شامل للجميع في أفريقيا. ويجب على البلدان أن تعمل معاً لجعل منطقة التجارة الحرة حقيقة واقعة، وجني ثمارها الوفيرة - ومنها تقليص الحواجز أمام التجارة والاستثمار، وتعزيز المنافسة، وضمان قيام الأسواق بوظائفها بعدالة وكفاءة من خلال قواعد واضحة يمكن التنبؤ بها"<sup>(١)</sup>.

٦- ارتفاع معدلات التشغيل والحد من البطالة: تعد من فرص ومكاسب اتفاقية التجارة الحرة القارية الأفريقية أنها ستساعد على حرية التنقل وتوفير فرص كبيرة للعمل

(١) رامى الحضري، زيادة دخول الدول ٩٪.. تعرف على مزايا اتفاق التجارة الحرة بإفريقيا، السبت

٠٩/ يوليو/ ٢٠٢٢. في ١٥/ ٩/ ٢٠٢٢. <https://www.albawabhnews.com/4611389>

وستؤدي إلى ارتفاع معدلات التشغيل وتحد من البطالة بالقارة السمراء، حيث تتوقع الدراسات الاقتصادية في حالة تطبيق التحرير الكامل للسلع من التعريفات الجمركية وغير الجمركية وإتاحة حرية التنقل للسلع والخدمات في إطار منطقة التجارة الحرة القارية بين الدول الإفريقية، أن تتزايد معدلات التشغيل بنسبة ١, ١٧٪ كما تتوقع تأثيرات مختلفة لاتفاقية لمنطقة التجارة الحرة على التشغيل والعمالة في القطاعات الاقتصادية المختلفة وخاصة الزراعة<sup>(١)</sup>.

٨- تحسين أداء الشركات الصغيرة والمتوسطة: تساعد منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية الشركات الصغيرة والمتوسطة على تحسين أدائها نظرا لتخفيض والغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية بين حدود الدول الإفريقية، فسيكون أمام هذه الشركات فرصا واعدة في التصنيع وكافة القطاعات المختلفة، وتعزيز التجارة عبر الحدود يسهل عملية الوصول عبر الجمارك والموانئ للشركات الصغيرة والمتوسطة، كما يوفر فرص تحسين الكفاءات الناشئة عن الشراكات المحتملة بني الشركات المحلية والمتعددة الجنسيات.<sup>(٢)</sup>

---

(1)UNCTAD (2016). African Continental Free Trade Area: Policy and Negotiation Options 03for Trade in Goods. United Nations

(٢) جيهان عبد السلام عباس، متابعات افريقية، مرجع سابق.

تستطيع الدول الأفريقية الاستفادة من فوائد الاتفاقية الكبيرة، ومنها ترسيخ وتعزيز الصناعات المتوافقة مع الاقتصاد الأخضر بكل محاوره الرئيسية ذات الصلة بالصناعات قليلة الانبعاثات، وتلك القائمة على أبعاد بيئية كصناعات تدوير المخلفات سواء الصناعية أو الزراعية مع التركيز على مساندة الصادرات للتوافق مع المعايير البيئية والتي أصبحت شرطاً رئيسياً للتصدير، خاصة أن الدول الأفريقية مازالت في بداية بناء قاعدة صناعية جديدة وتسعى لذلك ولتفعيل شعار صنع في أفريقيا.

٩- تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول الأفريقية: تمويل المشاريع التنموية والاستثمار فيها يعد من أهم المشكلات التي تؤرق الحكومات الأفريقية، وذلك نظراً لأهميتها في تعزيز النمو الاقتصادي. فنجد أن من فرص ومزايا نفاذ منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية أنها تفسح المجال أمام تشجيع الشراكة بين القطاع العام الأفريقي والقطاع الخاص، وذلك من خلال جعل الاستثمار في مشاريع التنمية جاذباً للقطاع الخاص من خلال ضمان عائد أفضل لها. فالشراكة بين القطاع العام والخاص تمثل الطريق الوحيد لكثير من الاقتصادات حول العالم، ومنها الاقتصادات العربية والأفريقية، من أجل إعادة تمويل البنى التحتية وإنشائها بهدف تطوير الاقتصاد.



## المطلب الثاني : التجارة والاستثمار في الدول الأفريقية وبعض التجمعات الاقتصادية

يسود العالم اليوم الكثير من المتغيرات والتوجهات الدولية نحو الإقليمية وتنامي ظاهرة التكتلات الاقتصادية، لهذا على الدول النامية ومنها الدول الأفريقية والعربية البحث سريعاً عن مسارها التنموي من خلال التعاون، وتعزيز التجارة البينية فيما بينها وزيادة المبادلات التجارية وقد سجلت القارة الأفريقية الاقتصاديات العشر الأسرع نمواً في العالم واستطاعت تحقيق معدل نمو ما بين ٥ إلى ٨٪ أو أكثر خلال السنوات الماضية، وهذا ما دفع شركات محلية وإقليمية في الدول العربية مثل الامارات، والكويت، والسعودية إلى الاستثمار بقوة في القارة السمراء، إضافة إلى بعض الشركات العالمية. وتتناول فرص التجارة والاستثمار في الدول الأفريقية، من خلال النقاط التالية:

أولاً - المبادلات التجارية والاستثمارية بين بعض الدول العربية والإفريقية:  
طبقاً للنشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠١٥ – الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء المصري تشير للمبادلات التجارية لبعض التجمعات التي تتضمن مصر وبعض الدول العربية والأفريقية ونذكر منها<sup>(١)</sup>:

---

(١) راجع في ذلك/ النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠١٥، الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء المصري، إصدار يونيو ٢٠١٦، ص ٣، ٤، ٥.

## ١- تجمع الاسكوا:

أ- بلغ إجمالي قيمة صادرات التجمع: ٤٦،٧ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٥٤ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ٥،١٣٪. جاءت ليبيا في المرتبة الأولى عام ٢٠١٤ حيث مثلت ٢،١٣٪. بينما جاءت الإمارات في المرتبة الأولى عام ٢٠١٥ حيث مثلت ٩،١٧٪ من إجمالي الصادرات البينية للتجمع.

ب- بينما بلغ قيمة الواردات للتجمع: ٥،٤٨٪ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ١،٥٢ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ٠،٧٪، وجاءت الكويت في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٧،٤٧٪، ٧،٢٧٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

ج- بنسبة للمجموعات السلعية للصادرات: عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٤،٣٠٪، ٨،٣٣٪ على التوالي من إجمالي الصادرات. ونسبة للمجموعات السلعية للواردات عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٣،٦٥٪، ٨،٦٧٪، على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

## ٢- تجمع الكوميسا:

أ- بلغ إجمالي قيمة صادرات التجمع: ٨،١٢ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٥،١٤ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ٨،١١٪. وجاءت ليبيا في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٢،٤٩٪، ٣٣،٧٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات

### البيئية للتجمع.

ب- وقد بلغ إجمالي قيمة واردات التجمع: ٥,٤٪ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٢.٥٪ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ٨.١١٪/وجاءت كينيا في المرتبة الأولى عام ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٦.٤٥٪، ٢.٤٦٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البيئية للتجمع.

ج- بينما كانت بنسبة للمجموعات السلعية للصادرات: عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٨.٢٩٪/٣.٣٤٪ على التوالي من إجمالي الصادرات، وبنسبة للمجموعات السلعية للواردات عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٩.٦٠٪، ٢.٥٦٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البيئية للتجمع.

### ٣- تجمع دول الساحل والصحراء:

أ- فقد بلغ إجمالي قيمة الصادرات للتجمع: ٣.١٧ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٩.١٩ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ١.١٣٪/وجاءت ليبيا في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٨.٣٥٪، ٢٥٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البيئية للتجمع. ب- بينما بلغ إجمالي قيمة الواردات للتجمع: ٣.٧ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٥.٥ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة زيادة قدرها ٣٣٪/وجاءت كينيا في المرتبة الأولى عام ٢٠١٤ حيث مثلت ٦.٤٢٪/بينما جاءت المغرب في المرتبة الأولى عام ٢٠١٥ حيث مثلت ٩.٣٣٪ من إجمالي قيمة الواردات البيئية للتجمع.

ج- بنسبة للمجموعات السلعية للصادرات عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث

مثلت ٠.٣٠٪، ٧.٣١٪ على التوالي من إجمالي الصادرات. وبنسبة للمجموعات السلعية للواردات عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٧.٥٧٪، ٥.٣٨ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

#### ٤ - منطقة التجارة الحرة العربية:

- بلغ إجمالي قيمة صادرات التجمع: ١.٦١ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٢.٦٩ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدره ٦.١٠٪ وجاءت السعودية في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٦.٢١٪، ٩.٢٣٪، على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

ب- في حين بلغ إجمالي قيمة واردات التجمع: ٠.٧١ مليار جنية عام ٢٠١٥ مقابل ٢.٧٣ مليار جنية عام ٢٠١٤ بنسبة انخفاض قدرها ٠.٣٪ وجاءت الكويت في المرتبة الأولى عام ٢٠١٤ حيث مثلت ٠.٣٤٪ بينما جاءت السعودية في المرتبة الأولى عام ٢٠١٥ حيث مثلت ٧.٣١٪ من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

ج- أما بالنسبة للمجموعات السلعية للصادرات: عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٤.٣٠٪، ٦.٣٤٪ على التوالي من إجمالي الصادرات. ونسبة للمجموعات السلعية للواردات عامي ٢٠١٤، ٢٠١٥ حيث مثلت ٩.٥٨٪، ٥.٦٢ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع. وقد جاءت صادرات مصر إلى منطقة التجارة الحرة العربية في المرتبة الأولى حيث بلغت قيمتها ١٠.٧ مليار دولار عام ٢٠٢١ مقابل ١٠.١ مليار دولار عام ٢٠٢٠ بنسبة زيادة قدرها ٦.١٪.

وقد أعلن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن زيادة حجم التجارة بين

مصر والتجمعات الدولية التي تتضمن مصر وهي تجمع الإسكوا، تجمع دول الساحل والصحراء، تجمع الكوميسا، مجموعة الخمس عشرة، منطقة التجارة الحرة العربية<sup>(١)</sup>.  
ثانياً - تعزيز الاستثمار بين الدول العربية والأفريقية:

تعتبر الدول الإفريقية سوق استهلاكي يضم أكثر من ٦٢٥ مليون نسمة ويمثل حوالي ٦٢٪ تقريباً من إجمالي تجارة إفريقيا بإجمالي ناتج محلي يقدر بنحو ١.٢ مليار دولار، ويشكل توفير السوق الإفريقية الواسعة والمفتوحة أمام المنتجات والمدخلات الإنتاجية عاملاً أساسياً وحيوياً في نمو قوى الإنتاج في الدول الإفريقية.

١ - حجم الأسواق الاستهلاكية والأفريقية<sup>(٢)</sup>: تعد أفريقيا هي ثاني أكبر قارات العالم من حيث المساحة وعدد السكان، وتمثل السوق الإفريقية أكثر من ١.٢١٦ مليار نسمة تقريباً حسب تعداد عام ٢٠١٦. فهي قاعدة استهلاكية عريضة تتسم بالتنوع الكبير في الأذواق ومواسم الطلب وكذا مستويات الدخل فيها، وتمثل مالواي أسرع سوق استهلاكي نمواً في العالم، وهي دولة صغيرة تقع في جنوب شرق أفريقيا ولا يتعدى تعداد سكانها ١٣، ١٩ مليون مستهلك تقريباً في عام ٢٠٢٠، حيث يعد الإنفاق الاستهلاكي بها في طريقه للنمو بنسبة تزيد عن ٢، ١٨٪ على أساس سنوي وربما يصل إجمالي نمو الإنفاق الاستهلاكي في مالواي إلى أكثر من ٦، ٥ مليار دولار في عام ٢٠١٧. مما يشير إلى أن متوسط الإنفاق سيبلغ ٣٣٥ دولاراً للفرد الواحد.

(1) <https://www.almasyalyoum.com/news/details/2608836>.

(2) <http://www.enaraf.org/page/1772016/9/24>

٢- تعزيز الاستثمار في وسائل النقل التجاري بمشاركة القطاع الخاص: تضاعف حجم استثمارات القطاع الخاص في القارة الأفريقية خمس مرات خلال العقد الماضي من ١٤ مليار دولار في عام ٢٠٠٢ إلى ٦٧ مليار دولار في عام ٢٠١٢، بينما ارتفع حجم المعونات الحكومية من ١٨ مليار دولار إلى ٤٣ دولار خلال الفترة نفسها. وقد بلغت قيمة الاستثمارات الواردة إلى أفريقيا عام ٢٠١٣ بلغت ٥٧ مليار دولار، وتبرز في هذا الإطار دول البريكس<sup>(١)</sup> التي تشكل مصدر أكثر من ربع الاستثمارات في القارة. ونجد أن العجز في البنية التحتية في أفريقيا يخفف من اندفاع القارة نحو النمو.

(١) مجموعة "بريكس" هي منظمة سياسية بدأت المفاوضات لتشكيلها عام ٢٠٠٦ وعقدت أول مؤتمر قمة لها عام ٢٠٠٩. وكان أعضاؤها هم الدول ذوات الاقتصادات الصاعدة وهي البرازيل وروسيا والهند والصين تحت اسم "بريك" أولا ثم انضمت جنوب إفريقيا إلى المنظمة عام ٢٠١٠ ليصبح اسمها "بريكس"، وتمتلك دول بريكس وفي مقدمتها الصين والهند مصالح عديدة بالقارة السمراء، خاصة في الجانب الاقتصادي، وهو ما دفعها لضم دولة أفريقية، هي جنوب أفريقيا إلى كتل البريكس، وبهذا أصبحت جنوب أفريقيا ضمن دول البريكس التي تعد من بين أهم الاقتصادات الناشئة في القارة السمراء، ومن الأسباب الهامة لقبولها عضو بالبريكس هو حاجة أعضائه إلى الموارد الطبيعية التي تتمتع بها دول قارة أفريقيا، ولحاجتها الشديدة إلى النفط والفوسفات، بالإضافة إلى أن الصين والهند تنظر للقارة السمراء بأنها سوق استهلاكية كبيرة مهمة لمعظم منتجاتها من السلع والخدمات. يراجع في ذلك كلا من / مهند عبد الواحد النداوي، بريكس في أفريقيا: التوجهات الاقتصادية وأفاق المستقبل، مجلة المستقبل العربي، العدد ٤٦٦. ونبذة عن مجموعة "بريكس"، تاريخ زيارة الموقع في ٧-٨-٢٠٢٢

[https://www.bbc.com/arabic/business/2012/03/120329\\_brics\\_history](https://www.bbc.com/arabic/business/2012/03/120329_brics_history).

يوصي البنك الدولي البلدان الأفريقية ومنطقة الشرق الأوسط بالعمل على وضع أطر ملائمة لزيادة مشاركة القطاع الخاص في إقامة مرافق البنية التحتية. لأنه مازال أحد التحديات الأساسية في قطاع النقل بها، ويجب على الحكومات في البلدان الأفريقية العمل على تذليل العقبات العملية الرئيسية والمتعلقة بالسياسات أمام مشاركة القطاع الخاص. فيجب إدخال تحسينات من الجهات المعنية على الإطار المؤسسي والتنظيمي والمالي في قطاع النقل بفروعه المختلفة من أجل إتاحة الفرص الملائمة للقطاع الخاص للمشاركة والمساهمة في تحقيق التنمية المستدامة بالدول الأفريقية<sup>(١)</sup>.

ثالثاً-التجارة البينية مع بعض التجمعات الدولية التي تتضمن مصر إفريقيا وعربياً:  
طبقاً للنشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠٢٠، الجهاز المركزي للتعبة والإحصاء المصري نشير للمبادلات التجارية لبعض التجمعات التي تتضمن مصر وبعض الدول العربية والأفريقية ونذكر منها<sup>(٢)</sup>:

#### ١-تجمع دول الساحل والصحراء:

أ- بلغ إجمالي قيمة الصادرات للتجمع: ٢٩٠١،١ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل ٣٦٥٧،٨ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ٢٠،٧٪، وجاءت ليبيا في

(١) راجع موقع البنك الدولي، تاريخ زيارة الموقع ٧-٨-٢٠٢٢.

[http://web.worldbank.org/archive/website01060/WEB/0\\_\\_CO-22.HTM](http://web.worldbank.org/archive/website01060/WEB/0__CO-22.HTM)

(٢) راجع في ذلك/ النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠٢٠، الجهاز المركزي للتعبة

والإحصاء المصري، إصدار يونيو ٢٠٢١، ص ٣، ٤، ٥.

المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٢ حيث مثلت ٢٢،٨٪، ٢٠،٩٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

ب- بلغ إجمالي قيمة الواردات للتجمع: ٧٨٥،٩ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل ٩٢٨،٤ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ١٥،٣٪، وجاءت كينيا في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٧،٢٪، ٣٠،٠٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

ج- بالنسبة للمجموعة السلعية للصادرات: فقد احتلت مجموعة المنتجات الكيماوية والبلاستيك المرتبة الأولى عام ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٢،٢٪، ٢٧،٢٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

د- أما بالنسبة للمجموعات السلعية للواردات: فقد احتلت مجموعة المنتجات الحيوانية والنباتية والمشروبات والتبغ المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٤٩،٣٪، ٦٠،١٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

## ٢- تجمع الكوميسا:

أ- بلغ إجمالي قيمة الصادرات للتجمع: ١٩٧٤.٨ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل ٢١٥١.٨ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ٨.٢٪، جاءت ليبيا في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٣٨.٨٪، ٣٠.٧٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

ب- بلغ إجمالي قيمة واردات التجمع: ٨٣٩.٨ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل



١١٢٧.٥ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ٢٥.٥٪، وجاءت كينيا في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٢.٥٪، ٢٨.١٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

ج- بالنسبة للمجموعات السلعية للصادرات: فقد احتلت مجموعة المنتجات الكيماوية والبلاستيك المرتبة الأولى عام ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٧.٤٪، ٢٩.٤٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

د- أما بالنسبة للمجموعات السلعية للواردات: فقد احتلت مجموعة المنتجات الحيوانية والنباتية والمشروبات والتبغ المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٥٠.٧٪، ٥٩.٥٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

### ٣- منطقة التجارة الحرة العربية:

أ- بلغ إجمالي قيمة الصادرات للتجمع: ٩٧٦٤.٤ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل ١٠١١٦.٧ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ٣.٥٪، جاءت الامارات في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٠.٤٪، ٢٩.٤٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

ب- بلغ إجمالي قيمة واردات التجمع: ٩٢٧٦.٢ مليون دولار عام ٢٠٢٠ مقابل ١١٢٢٥.٠ مليون دولار عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض قدرها ١٧.٤٪، وجاءت السعودية في المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٤٥.٣٪، ٤٠.٤٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

ج- بالنسبة للمجموعات السلعية للصادرات: فقد احتلت مجموعة المنتجات الحيوانية والنباتية والمشروبات والتبغ المرتبة الأولى عام ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٢٤.٨٪، ٢٥.٥٪ على التوالي من إجمالي قيمة الصادرات البينية للتجمع.

د- أما بالنسبة للمجموعات السلعية للواردات: فقد احتلت مجموعة الوقود والمنتجات البترولية ومنتجات الصناعات الاستخراجية المرتبة الأولى عامي ٢٠١٩، ٢٠٢٠ حيث مثلت ٦١.٥٪، ٥٤.٥٪ على التوالي من إجمالي قيمة الواردات البينية للتجمع.

جدول رقم (١) التوزيع النسبي للتجارة البينية بين التجمعات الدولية التي تتضمن مصر عام ٢٠٢٠-٢٠٢١

Value in million dollars					القيمة بالمليون دولار				التجمع
Gathering	(Import) الواردات				(Export) الصادرات				
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	
قيمة (Value) %					قيمة (Value) %				
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>37490.4</b>	<b>30058.4</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>35384.2</b>	<b>28946.0</b>	<b>الإجمالي</b>
ESCWA	17.0	18.6	6368.4	5579.0	23.8	28.1	8412.9	8127.8	الاسكوا
COMMUNITY OF COAST DESERT	2.7	2.7	1025.8	800.6	11.6	9.9	4088.1	2858.9	والصحراء الساحل
COMESA	3.1	3.2	1172.5	956.9	8.7	8.1	3066.0	2341.5	الكوميسا
GROUP OF FIFTEEN	25.9	28.1	9719.2	8445.8	14.6	11.0	5157.3	3185.0	مجموعة الخمس عشر
ARAB FREE TRADE AREA	35.5	31.1	13286.4	9365.4	30.2	34.8	10680.7	10076.5	منطقة التجارة الحرة العربية
GROUP OF DEVELOPING EIGHT ISLAMIC COUNTRIES (D-8)	15.8	16.3	5918.1	4910.7	11.2	8.2	3979.2	2365.3	مجموعة الثمانية الإسلامية النامية

المصدر: النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠٢٠

الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء المصري، إصدار مايو ٢٠٢٢، ص ١٠.

## المطلب الثالث : السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة البينية الأفريقية

يعيش العالم اليوم متغيرات عديدة تستوجب من الدول النامية ومنها الدول الأفريقية النظر مرة أخرى في مسارها التنموي، حيث أصبح من المستحيل أن تحقق دولة ما متطلباتها التنموية بجهد منفرد دون أن تلجأ إلى غيرها من الدول من أجل تبادل وتقاسم المنافع المشتركة فيما بينها، كما أن هذه المتغيرات العالمية المتلاحقة لا تخلو من بعض المخاطر والمخاوف ولا تستطيع الدولة بمفردها تحمل تلك المخاطر، بل أن المخاطر تقل كلما كان التعاون هو السائد بين الدول، وهذا ما حدث بشأن جائحة كورونا والتي ضربت العالم في الربع الأول من عام ٢٠٢٠، وتسببت في اغلاق الحدود بين الدول وتعطلت الحياة على المستوى العالمي، ونظراً للتعاون الدولي في مواجهة تلك الجائحة لتضاعفت الاضرار الناتجة عنها، والتي مازلنا نعاني منها حتى في مرحلة التعافي منها والمستمرة حتى الآن. فما زالت تداعياتها تؤرق الدول على المستويين الدولي والمحلي، كذلك الحال بالنسبة للتجارة والتنمية تحتاج إلى التعاون بين الدول لتحقيق متطلباتها التنموية. لهذا على الدول الأفريقية وضع مجموعة من السياسات والإجراءات اللازمة لتعزيز التجارة البينية الافريقية فيما بينها من أجل تحقيق التنمية، والقدرة على المنافسة في التجارة الدولية، مما يعزز من فرص تحقيق التكامل الإقليمي في مجال التجارة البينية، وصولاً للتكامل الأفريقي المأمول، ونذكر منها ما يلي:

أولاً - وضع سياسات موحدة لتطوير البنية التحتية ورفع كفاءتها في الدول الأفريقية: تعتبر البنية التحتية العمود الفقري لتحقيق التنمية الاقتصادية وتسهيل التجارة خاصة في مجال الطرق البرية، والجوية، والبحرية والاتصالات باعتبارها أحد الدعائم

الرئيسية اللازمة لأفريقيا لتحقيق التنمية والتكامل الاقتصادي، فالطرق تربط القرى بالمراكز الاقتصادية، تقوم بتسهيل حركة انتقال الناس في مختلف امورهم وانشطتهم اليومية، حتي انتقال الاطفال إلى المدارس يتم من خلال الطرق البرية، وانتقال السلع إلى الأسواق وغيرها من الامور الحياتية التي تحتاج الى توافر البنية التحتية في قطاعات النقل المختلفة، إضافة إلى أنها ستعزز من حركة التجارة الافريقية البينية، فعلى الدول الافريقية أن تسعى جاهدة لتطوير البنية التحتية ورفع كفاءتها في كافة القطاعات وعلى كافة الاصعدة خاصة قطاع النقل البري وقطاع النقل الجوي والبحري والاتصالات لربط دول القارة ببعضها البعض شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً، وذلك من خلال وضع السياسات والاجراءات اللازمة لذلك واقرارها من جميع الدول الاعضاء في الاتحاد الافريقي والاعضاء في منطقة التجارة الحرة القارية، فيجب على جميع الدول الافريقية الانخراط في مشروع قومي أفريقي لبناء بنية تحتية حديثة ورفع كفاءتها لتتفق مع المعايير الدولية وتكون ملزمة لكافة الدول الافريقية، وتضع لها نظام صيانة دورية ملائمة لمواجهة التغيرات المناخية التي تتعرض لها القارة السمراء. لهذا ستكون إقامة شبكة طرق كافية يمكن التعويل عليها عاملاً رئيسياً بالنسبة لتعزيز التجارة البينية وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أفريقيا.<sup>(١)</sup>

**ثانياً - ضرورة وضع آلية لتحقيق الاستقرار السياسي والأمني في البلدان الأفريقية.**

يجب على الدول الأفريقية السعي بكل طاقاتها من أجل تحقيق الاستقرار

(1) Carving, Raffaella; Losos, Andrew Michael; Neumann, James L.; Chinowsky, Paul. *Enhancing the climate resilience of Africa's Infrastructure: the roads and bridges sector* (English). Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/270671478809724744/Enhancing-the-climate-resilience-of-Africa-s-Infrastructure-the-roads-and-bridges-sector>

السياسي، وانهاء النزاعات والحروب الأهلية في بعض البلدان الأفريقية غير المستقرة سياسياً مثل ليبيا، والصومال، والسودان، وأفريقيا الوسطى، وتونس، والمغرب، ومالي (شمال مالي)، إثيوبيا (إقليم التيجراي)، وغيرها، لكي تتجه إلى تحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة لشعوبها وتحقيق التنمية المستدامة. فتحقيق الاستقرار السياسي يعد داعماً قوياً لتواجد القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي وتطويره من خلال دوره الكبير في جلب الاستثمارات الخاصة، سواء المحلية منها أو الخارجية (الاستثمار الأجنبي المباشر)، حيث يعكس ثقة أعلى وضماناً أكبر بخصوص إمكانية تحقيق المكاسب في النشاط الاقتصادي. فالاضطرابات السياسية والنزاعات في بعض الدول الإفريقية تؤثر سلباً على جميع خطط التنمية الاقتصادية والمستدامة في تلك البلاد وتعوق تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، بل تنعكس على دول القارة السمراء كافة، فالاستقرار السياسي والأمني هو قاعدة التنمية الاقتصادية للدول الإفريقية وهو قاطرها للتجارة الدولية، وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في كافة القطاعات المختلفة ونقل التكنولوجيا الحديثة والمتطورة للنهوض بالصناعة الإفريقية. فكلما توافر الاستقرار السياسي والأمن وسيادة القانون كان ذلك مؤشر إيجابي لتشجيع الاستثمار الأجنبي وتشجيع المستثمرين، فوجود الاستقرار السياسي يقلل من عدم التيقن، بالإضافة إلى أن طبيعة النظام السياسي الذي تتبعه الدولة يؤثر على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث إن الدول الديمقراطية تمتاز بمناخ مناسب للأعمال لأنها تقوم بتوفير الأمان لرأس المال الوطني والأجنبي.

ثالثاً - يجب وضع سياسات أفريقية موحدة لتعزيز مشاركة القطاع الخاص في التنمية: تعزيز مشاركة القطاع الخاص في إفريقيا للدخول في الاستثمارات البينية للدول الإفريقية، حيث يلعب القطاع الخاص دوراً رئيسياً في تحقيق التنمية، فتعزيز المشاركة بين الحكومات والقطاع الخاص تعد عامل قوي من عوامل خلق الوظائف، وبالتالي الحد من الفقر ودعم النمو الاقتصادي المستدام، فالقطاع الخاص لديه قدرات كبيرة قادرة على مواجهة الكثير من تحديات التنمية المطلوبة للقارة السمراء، وقد أشارت تقديرات الأمم المتحدة إلى أن تكلفة تحقيق أهداف التنمية المستدامة للقارة السمراء بحلول عام ٢٠٣٠ ستبلغ حوالي ١.٣ تريليون دولار سنوياً، خاصة مع زيادة سكانية تقدر بنسبة ٤٥٪ خلال الفترة من ٢٠٢٠ حتى ٢٠٣٠، ما يستدعي دور أكبر للقطاع الخاص في زيادة مستوى الدخل وإعادة توزيعها، بالإضافة إلى المساهمات التنموية للقطاع الخاص في تشييد بنية تحتية قوية في القارة الإفريقية، والتوسع في مشروعات الاقتصاد الأخضر<sup>(١)</sup>. وقد أعلنت الحكومة اليابانية والبنك الأفريقي للتنمية في ٢٨ أغسطس ٢٠٢٢ عن تعاون مالي بقيمة ٥ مليارات دولار في إطار المرحلة الخامسة لمبادرة تعزيز مساعدة القطاع الخاص لأفريقيا للفترة الممتدة من ٢٠٢٣ إلى ٢٠٢٥.

---

(١) راجع في ذلك/ منتدى ترويج الاستثمار في أفريقيا يناقش دور الحكومات والشركاء الإقليميين في تعزيز

مشاركة القطاع الخاص.. بحث سبل وقدرات مواجهة تحديات التنمية، الجمعة، ١١ يونيو ٢٠٢١.

<https://www.youm7.com/story/2021/6/11/5351073.on 24-9-2022>

وجاء هذا الإعلان خلال مؤتمر طوكيو الدولي الثامن المعني بالتنمية في أفريقيا

(TICAD8) الذي عقد يوم الأحد ٢٨ غشت ٢٠٢٢ في العاصمة التونسية تونس<sup>(١)</sup>.

رابعاً ضرورة التعاون والتنسيق بين الأجهزة التنظيمية الوطنية في الدول الأفريقية من أجل ضمان تحرير التجارة البينية بطريقة فعالة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي:

يلزم التعاون بين كافة الأجهزة التنظيمية الوطنية على مستوى القارة السمراء وتبادل المعلومات والمشاورات والتنسيق فيما بينها، حتى لا تؤثر بصورة سلبية على الإنتاج والاستثمار، ولمنع حالات التأخير على الحدود وفي الأسواق، والحد من التدابير غير الجمركية والضرائب الإضافية التي تعيق سلاسة تدفق السلع عبر الحدود، وإزالة الحواجز أمام الوصول للأسواق والسياسات المحلية المعيقة للتجارة، حيث تمثل الإجراءات الحدودية والقيود والتدابير غير الجمركية عقبة كبيرة ورئيسة أمام تنمية التجارة البينية الأفريقية، بالرغم من وجود مجموعه كبيرة من التكتلات الاقتصادية واتفاقيات التجارة الحرة على مستوى القارة السمراء. فتحرير التجارة الأفريقية البينية لا يقتصر على الإعفاءات الجمركية فقط، بل يستلزم العمل على تقليص القيود الإدارية والنقدية والكمية والإجرائية لتناسب مع المعمول بها عالمياً، ويتطلب ذلك التعامل بشفافية من خلال آليات تسهيل المعاملات بين كافة الأطراف

(1)<https://www.afdb.org/ar/news-and-events/press-releases/2021-singapore-africa-business-forum-africa-challenges-are-opportunities-despite-covid-19-45257>.

المعنية بالتجارة الخارجية التي تشمل أجهزة حكومية وشركات مصدرة ومستوردة، ووسطاء تجاريون، وبنوك، وغيرها، وضرورة إدماج التجارة الأفريقية البينية في الاستراتيجيات التجارية والإنمائية الوطنية لبلدان القارة.

**خامساً- توفير مناخ ملائم ومحفز للاستثمار والاعمال في قطاع الصناعة الأفريقية:**  
يجب على الدول الافريقية تهيئة الأطر القانونية والتنظيمية والمؤسسية اللازمة لجذب الاستثمارات، وتوفير مناخ ملائم ومحفز للاستثمار خاصة في قطاع الصناعة الافريقية، حيث يعد ذلك حافزاً كبيراً للمستثمرين المحليين والأجانب، خصوصاً في مجالات الثورة الصناعية الرابعة، والتكنولوجيا المتقدمة، والصناعات الفضائية، والطبية، وصناعات التقنيات الحديثة والذكاء الصناعي، والطاقة النظيفة والمتجددة، والآلات والمعدات، والمواد الكيميائية، والصناعات النفطية، والصناعات الثقيلة الخاصة بالحديد والألومنيوم، والأجهزة الإلكترونية والكهربائية، والصناعات الدوائية، والأغذية والمشروبات، والقارة الافريقية يتوافر بها كافة المواد الخام اللازمة لكثير من الصناعات ومن أهمها الصناعات منخفضة التكاليف من المنتجات الزراعية والتي تتوافر بكميات كبيرة في القارة السمراء. والعمل على جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع الصناعات المختلفة، وتشجيع الاستثمارات من خلال وضع أطر لتعزيز التكامل الاقليمي والقاري وتطوير المؤسسات الإقليمية وسلاسل القيمة، والتعاون الصناعي وتوسيع التبادل التجاري مع جميع الدول الأفريقية وإنشاء مراكز متميزة إقليمية لتطوير التكنولوجيا الصناعية وتكييفها ونشرها في بلدان القارة السمراء.



## سادساً- تعزيز التحول الرقمي لاقتصادات دول القارة الأفريقية:

يجب على الدول الإفريقية وضع سياسات جادة وصارمة من أجل إدخال الحلول الرقمية للاقتصاد الإفريقي غير الرقمي وتعزيز الاتجاه لتحويلها لاقتصادات رقمية، خاصة بعد أن ضربت جائحة كورونا العالم في بداية عام ٢٠٢٠، ودفعت جميع دول العالم إلى إغلاق حدودها وعرضت الاقتصاد العالمي لكثير من الخسائر في شتى المجالات، باستثناء التكنولوجيا الرقمية الحديثة التي دعت الحاجة الملحة إلى اللجوء إليها، فقد سهلت كثيراً في قضاء حاجيات الناس في ظل الازمة التي مازلنا نعاني منها ومن تبعاتها حتي الآن، لذلك يلزم السعي لتسهيل عملية التحول الرقمي لاقتصادات القارة السمراء من خلال توفير البنية التحتية الرقمية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فقد باتت التحولات الرقمية تشكل إلزاماً على الحكومات الإفريقية نحو تحول اقتصاداتها إلى الاقتصاد الرقمي في ظل التحديات الراهنة التي يواجهها العالم، وفي الوقت الذي تسعى فيه القارة لبناء اقتصاد تنافسي في مجال التجارة الدولية وتتجه نحو تعزيز تجاراتها البينية على المستوى المحلي والإقليمي والدولي، لذلك على الحكومات الإفريقية وضع الأطر التشريعية والتنظيمية الملائمة باعتبارها أهم محاور التحول الرقمي وتحقيق التنمية الاقتصادية بما يضمن رفاهية المجتمع وازدهاره وذلك على مستوى بلدان القارة، من أجل تحقيق رؤيتها في تحقيق التنمية المستدامة والتي تسعى إليها دول القارة السمراء.

وفي تعقيبه على تقرير جديد للبنك الدولي، قال فريد بلحاج، نائب رئيس البنك

الدولي لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: " المكاسب التي تتحقق من زيادة التحول إلى اقتصاد رقمي هائلة، وينبغي على الحكومات أن تفعل كل ما في وسعها لإزالة الحواجز التي تحول دون هذا التحول. وكلما كانت تلك الدفعة عاجلة وذات وتيرة أسرع، كلما زادت المكاسب... ومن شأن التحول الرقمي أن يوفر فرص عمل في منطقة ترتفع فيها معدلات البطالة بدرجة غير مقبولة، لا سيما بين الشباب والنساء. ومن خلال الجهود المنسقة، يمكن أن يتغير هذا الوضع"<sup>(١)</sup>.

سابعاً- ضرورة وضع سياسات وإجراءات تنظيمية لدمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة في إطار منطقة التجارة الحرة القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة البينية الأفريقية.

تطمح الدول الإفريقية من إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى تعميق تكامل القارة الإفريقية، لهذا يجب عليها من خلال الاتحاد الإفريقي السعي إلى دمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة في إطار منطقة التجارة الحرة القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة البينية الأفريقية، وذلك من خلال وضع مجموعة سياسات وإجراءات تنظيمية تساعد في عملية الدمج والاستفادة منها لكامل بلدان القارة، حيث تعد التكتلات الاقتصادية الإفريقية أحد أهم التكتلات القارية التي تسعى إلى الاستفادة من موارد الدول الإفريقية لتعزيز التجارة البينية بالقارة السمراء وإحداث

(1)<https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2022/03/16/digital-economy-could-reap-huge-benefits-for-middle-east-and-north-africa>

التكامل فيما بينها. ويتمثل الهدف الواضح لاتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية في حل مشكلة تحديات العضوية المتعددة والمتداخلة والتعجيل الإقليمي والقاري بعمليات التكامل، ويتطلب تحقيق ذلك دمج وتوحيد ترتيبات التداول في إفريقيا، في إطار منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية. فإذا نجحت هذه الاتفاقية فإنها ستعمل على توحيد ٢.١ مليار شخص تقريباً، وخلق كتل اقتصادي يتجاوز حجمه ٥.٢ تريليون دولار تقريباً، ودخول القارة الإفريقية في عصر جديد من التنمية.

يعترف الاتحاد الإفريقي طبقاً للقرار الصادر عن قمته في مدينة (بانجول) عاصمة دولة غامبيا، في يوليو عام ٢٠٠٦، بحوالي ثماني تجمعات إقليمية تتوزع على جميع مناطق القارة السمراء، وأهمها ما يلي<sup>(١)</sup>:

- الجماعة الاقتصادية لدول وسط إفريقيا (ECCAS).
- جماعة شرق إفريقيا (EAC).
- الجماعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا (ECOWAS).
- الهيئة الحكومية للتنمية لدول شرق إفريقيا (IGAD).
- جماعة التنمية للجنوب الإفريقي (SADC).
- السوق المشتركة للشرق والجنوب الإفريقي (COMESA).

---

(١) جيهان عبد السلام عباس، متابعات أفريقية، مرجع سابق، ص ٤٤.

- تجمع دول الساحل والصحراء (CEN-SAD).

- الشراكة الجديدة لتنمية إفريقيا (NEPAD).

لذلك على الدول الأفريقية حتى تستطيع من تعظيم الفوائد المتوقعة لمنطقة التجارة القارية، عليها أن تأخذ بحسبانها ضرورة توفير المناخ الملائم لها من خلال التنسيق بين التكتلات الاقتصادية المعترف بها من قبل الاتحاد الإفريقي، ووضع آلية وإجراءات تساعد على منع ازدواج العضوية، وتحقيق التناغم بين مراحل التخفيض الجمركي في تلك التكتلات القائمة، وضرورة الاتجاه نحو الاهتمام ببناء القدرات الصناعية، والحد من معوقات التجارة غير التعريفية، وتطوير البنية التحتية لربط بلدان القارة وتكتلاتها الإقليمية ببعضها البعض، وتوفير شبكة معلومات تجارية حول فرص التجارة والاستثمار للحد من ارتفاع تكلفة ممارسة الأعمال داخل القارة السمراء.

**ثامناً- تحفيز النمو الزراعي الشامل والتحول المستدام بالقارة السمراء:**

تشكل معضلة الأمن الغذائي أحد أهم المشاكل التي تؤرق الحكومات الوطنية، بل والعالمية في ظل الازمات المتتالية التي ضربت الاقتصاد العالمي، وتشغل كذلك مختلف الهيئات الأممية نظراً للأهمية التي تكتسبها هذه المشكلة، والتي تعوق استمرار حياة الإنسان بشكل طبيعي في حالة حدوثها، ولهذا نجد أن معظم الدول تولى هذه المشكلة اهتماماً بالغاً في خططها القومية من أجل توفير الغذاء الذاتي لمواطنيها، كما تدعم منظمة الأغذية والزراعة الدولية الدول التي تعاني صعوبات في قطاعها الزراعي. وقد انتهجت الدول الإفريقية سياسات لتحقيق أمنها الغذائي كغيرها من

أقاليم العالم المختلفة، لهذا يلزم أن تسعى الدول الإفريقية جاهدة إلى تعزيز المساهمة في تحقيق أهداف البرنامج الشامل لتنمية الزراعة الأفريقية، وإعلان مالا بو بشأن تعجيل النمو الزراعي، والتحول من أجل الرخاء المشترك وتحسين سبل العيش، وللتغلب على التحديات واستغلال الفرص الحالية.

وتمتلك الدول الإفريقية إمكانات زراعية كبيرة تستطيع من خلالها تحقيق التنمية الزراعية وتوفير الغذاء لمواطنيها، بل تمكنها من غزو الأسواق الإقليمية والعالمية بمنتجاتها الزراعية ولهذا يجب أن تتعاون الدول الإفريقية مع القطاعين العام والخاص لغرض جذب المزيد من الاستثمار هذا القطاع الهام، وكذلك تسخير تطبيق التكنولوجيا المتطورة والابتكار في الزراعة وتحسين الإنتاجية والقدرة التنافسية للقطاع، وتحقيقا لهذه الغاية، تعمل الدول الإفريقية على تعزيز السياسات والاستراتيجيات وخطط الاستثمار التي تركز بشكل كاف على القطاع الخاص في المجال الزراعي. وسيتم تعزيز مشاركة الشباب والمرأة في هذا القطاع لتعزيز اندماجهم في سلاسل القيمة والمزايا الاقتصادية المتأتية من مبادرات الاستثمار الزراعي. وتؤدي زيادة الاستثمار إلى تحقيق النمو في هذا القطاع لزيادة وتثبيت إمدادات الغذاء الميسور التكلفة والأمن لأبناء القارة السمراء، وإيجاد فرص عمل للشباب ومكافحة مشكلة البطالة والهجرة غير الشرعية، ومكافحة أمراض ضعف المناعة وغيرها الناجمة عن مشكلة نقص الغذاء.

## الغاية

تناولت الدراسة موضوع التجارة البينية طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة " الفرص والتحديات"، وقد عرضنا من خلالها ماهية التجارة البينية وما تشهده اليوم من أهمية بالغة في جميع الاقتصاديات، بل أصبحت أحد الانشغالات لجميع دول العالم سواء النامية أو المتقدمة لكونها من المؤشرات الاقتصادية الهامة المعبرة عن قوة الاقتصاد، ثم تناولنا متطلبات تعزيز التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية، وتطرقنا للدور الذي يقوم به قطاع النقل باعتباره وسيله أساسية لتفعيل التجارة البينية، وتحقيق التنمية في الدول الإفريقية، وذلك من خلال عرض أهمية تطوير قطاع النقل في إفريقيا لتعزيز التجارة البينية، ثم معوقات تطور وسائل النقل الإفريقي، ووضحنا بعد ذلك دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير النقل التجاري الإفريقي.

بعد ذلك عرضنا لدور منطقة التجارة الحرة القارية في تعزيز التجارة الإفريقية البينية، من خلال بيان فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية على التجارة الإفريقية البينية، والتجارة والاستثمار في الدول الإفريقية وبعض التجمعات الاقتصادية، من خلال الحديث عن المبادلات التجارية والاستثمارية بين بعض الدول العربية والإفريقية، وتعزيز الاستثمار بينهما، وأخيراً بينا السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة الإفريقية البينية، والواجب اتخاذها من جانب الدول الإفريقية لتحقيق تعزيز حركة التجارة البينية الإفريقية، وتحقيق التنمية الاقتصادية والتكامل الاقتصادي المنشود لبلدان القارة السمراء في ظل المتغيرات الاقتصادية الجارية والتطورات الراهنة في المشهد التجاري العالمي. أملنا أن تشكل هذه المساهمة إضافة

قيمة في مجال إشكالية هذه القضية بالغة الأهمية للبلدان الإفريقية، من أجل تعزيز التجارة الإفريقية البينية فيما بينها وتحقيق التنمية الاقتصادية لبلدان القارة السمراء، ومن خلال هذه الدراسة فقد توصلنا لعدة نتائج وتوصيات نجملها فيما يلي:

**أولاً - النتائج :**

- ١- ضعف حجم التجارة الإفريقية البينية وتدني الحالة التجارية للبلدان الإفريقية، يعود إلى ضعف البني التحتية في القطاعات المختلفة ببلدان القارة السمراء خصوصاً قطاع النقل التجاري بأنواعه المختلفة، باعتباره وسيلة أساسية لتعزيز التجارة البينية وتحقيق التنمية للدول الإفريقية.
- ٢- يؤدي القطاع الخاص دوراً أساسياً في عملية التنمية الاقتصادية، وذلك من خلال مساهمته الفعالة في الحياة الاقتصادية، ومن ثم في رفع معدلات النمو، فالقطاع الخاص شريك أساسي في تحقيق التنمية بما لديه من قدرات كبيرة قادرة على مواجهة الكثير من تحديات التنمية المطلوبة للقارة السمراء.
- ٣- تعزيز التجارة الإفريقية البينية تساهم في إعادة اقتصادات الدول الإفريقية إلى مسار التنمية وتحقيق النمو المستدام، وتوفير الفرص الاستثمارية الواعدة في الكثير من القطاعات الحيوية وتعزيز العلاقات الاقتصادية مع دول العالم، وفي مقدمتها الدول العربية ودول الاتحاد الأوروبي.
- ٤- ضعف النقل التجاري الإفريقي بسبب تزايد حدة النزاعات الإقليمية والتمثلة في نمو الفكر المتطرف والصراعات الذي نتج عنه ما يسمى (بثورات الربيع العربي بشمال القارة في دول مثل تونس، ومصر، وليبيا، والسودان، ومالي والصومال، وتشاد وغيرها) بالإضافة إلى الصراعات والنزاعات السياسية المختلفة بمناطق متفرقة

بالقارة السمراء، وتهديدها وتدميرها للبنية التحتية في كثير من هذه المناطق.  
٥- تحتاج التجارة البينية إلى بنية تحتية متطورة وحديثة من أجل نقل المنتجات من السلع والخدمات عبر الحدود وما ترتبط بها من عمليات لوجستية، فوجود شبكات للنقل التجاري المتطور سواء النقل البري أو الجوي أو البحري، وشبكات الاتصالات، والكهرباء، والماء.

٦- وجود العديد من العضويات في كثير من التكتلات داخل افريقيا، ويلزم دمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة السمراء والمعترف بها من الاتحاد الافريقي في إطار منطقة التجارة الحرة القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة الأفريقية البينية. وبناء على هذه النتائج وفي ظل الظروف والتحديات التي تواجهها التجارة الدولية، والتجارة الإفريقية في المرحلة الراهنة، تقترح الدراسة بعض التوصيات من أجل تعزيز التجارة الإفريقية البينية، باعتبارها طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية لبلدان القارة السمراء.

### ثانياً - التوصيات :

- ١- يلزم تعزيز مشاركة القطاع الخاص في الدول الإفريقية للدخول في الاستثمارات البينية للدول الإفريقية، حيث يلعب القطاع الخاص دوراً رئيسياً في تحقيق التنمية، ومشاركته في إقامة مرافق البنية التحتية، وإدارتها مع القطاع الحكومي وتحت إدارته خاصة قطاع النقل التجاري لتعزيز التجارة البينية بين بلدان القارة السمراء.
- ٢- ضرورة وضع آلية إفريقية بقيادة الاتحاد الإفريقي لتحقيق الاستقرار السياسي، والأمني في مناطق النزاعات المختلفة بالدول الإفريقية، ولا بد من التعاون من جميع دول القارة لحل تلك النزاعات والتوترات سلمياً، لتعزيز الأمن والاستقرار



- السياسي من أجل تحرير حركة التجارة وتحقيق التنمية والتكامل الاقتصاديين.
- ٣- يجب إنشاء شبكة نقل واتصالات إفريقية جيدة وحديثة وتطوير البنية التحتية الإفريقية، والانتهاى من طريق القاهرة كيب تاون، وتطوير الموانئ البحرية الإفريقية لاستقبال سفن الحاويات من الجيلين الثالث والرابع وتحويل الموانئ الإفريقية إلى موانئ محورية تحيط بها مناطق صناعية وخدمية وبحرية لتعزيز التجارة الإفريقية البينية.
- ٤- ضرورة وضع استراتيجية لتحفيز الاستثمار في المجال الصناعي بالقارة الإفريقية، وبناء سلاسل التوريد والامداد التي تمكن بلدان القارة من تخفيض اعتمادها على الواردات، وتعزيز قدرتها على المنافسة في السوق العالمية.
- ٥- يجب إلغاء كافة الحواجز الجمركية، وغير الجمركية، وتبسيط إجراءات التخليص الجمركي والرقابة على الحدود، حيث تعتبر الإدارة الفعالة للمخاطر والتخليص الجمركي غير الورقي والتحول الرقمي، وكذلك مراجعة التشريعات الجمركية، وتحسين البنية التحتية الجمركية، وتبسيط إجراءات الجمارك باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، داعم أساسي في تعزيز التجارة الإفريقية البينية.
- ٦- ضرورة إنشاء سوق إفريقية مشتركة داخل إطار منطقة التجارة الحرة القارية والاتفاقات الإقليمية والإقليمية الفرعية، والاستفادة من فرص ومزايا تفعيل منطقة التجارة الحرة القارية باعتبارها أكبر منطقة تجارية في العالم منذ إنشاء منظمة التجارة العالمية.

" تم بحمد الله وتوفيقه "

## قائمة المراجع

### أولاً- المراجع العربية:

- ١- سامي عفيفي حاتم، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية، التكتلات الاقتصادية بين التنظير والتطبيق، الجزء الثاني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ٢- د. عبيد على احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠.
- ٣- د. عدنان إبراهيم على أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧.
- ٤- د. سعد الدين عثماوي، النقل (الأسس، والمشكلات، والحلول)، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة، ٢٠٠٥.
- ٥- جون وليام سون وآخرون، التكامل النقدي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٨١.
- ٦- د. نيفين حسين حشمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٠.
- ٧- بورحلة ميلود، بوثلجة عبد الناصر، التجارة العربية البينية في منطقة التجارة العربية الكبرى- الأداء والمعوقات في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠).

### ثانياً- رسائل الماجستير:

- ١- أيمن محمد عبد الفتاح، " دور الضريبة على القيمة المضافة في تفعيل السوق العربية المشتركة "، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠٠٠.

## ثالثاً- المؤتمرات والندوات:

١- د. أحمد مراد، الشركات الدولية في مواجهة البلدان النامية، بحث مقدم لندوة المشروعات العربية المشتركة، المعهد العربي للتخطيط بالكويت، معهد التخطيط القومي بالقاهرة، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ديسمبر ١٩٧٤، الطبعة الأولى ١٩٧٦.

٢- د. أحمد جويلي، الكلمة الافتتاحية لندوة " نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربية، وأثرها على تنمية التجارة العربية البينية "، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة ٢٧ أبريل ٢٠٠٥.

٣- د. إلياس غنطوس، تحرير تجارة الخدمات في الوطن العربي، " قطاع النقل وسيلة أساسية لتنمية مستدامة في الوطن العربي "، مؤتمر القمة المصرفية العربية لعام ٢٠٠١، يومي ٣١ أكتوبر - ١ نوفمبر، بيروت، لبنان، طبعة ٢٠٠٢.

٤- د. إيهاب الموالي، تكاملية النقل بالسكك الحديدية مع النقل الطرقي في سوريا ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر، ٢٠٠٠.

٥- الاتحاد الإفريقي، الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الإفريقي لواندا، أنجولا،

٢١ - ٢٥ نوفمبر ٢٠١١ . Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

٦- د. حسن موسي القمزي، تطور صناعة النقل البحري والتحديات التي تواجه الموانئ الخليجية، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة تحديات العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر. ٢٠٠٠.

- ٧- د. رعد العمري، السكك الحديدية في الوطن العربي، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، ١٩٨٢.
- ٨\_ د. سلمان داود سلمان، المواصلات البحرية في الوطن العربية، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، ١٩٨٢.
- ٩- د. سامي محمد السياغي، التعاون الاقتصادي والتجاري بين أفريقيا والعالم العربي " بين تحديات الواقع وفرص بناء المستقبل"، ورقة عمل مقدمة لاجتماع غرف التجارة والصناعة في أفريقيا والعالم العربي، الرباط- المملكة المغربية، ٢٠١٢.
- ١٠\_ د. فتحي السيد التوني، التمويل غير التقليدي لمشروعات كهربة نظام الجر في نظم النقل المختلفة، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمًا للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة ٨-١١ أكتوبر ٢٠٠٠.

#### رابعاً- المجلات والتقارير والنشرات والمقالات:

- ١- د. أحمد جويلي، تصريحات لمجلة الأهرام الاقتصادي، العدد ٢٠٥٠ الصادر بتاريخ ٢٠٠٨/٤/٢١.
- ٢- د. عبد الصاحب العلواني، أزمة التنمية الزراعية العربية ومأزق الأمن الغذائي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، السنة الحادية عشر، العدد ١٢٧، تشرين الثاني، نوفمبر ١٩٨٨.
- ٣- د. على بشير، بن عيشي عمار، تفعيل التجارة البينية من أجل تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة التكامل الاقتصادي، ٢٠١٤، المجلد ٢، رقم ٢.

- ٤- د. محمد على الدمشاوي، المعونة الدولية وأثرها في الاختبار التكنولوجي لدول الأطراف مع إشارة خاصة للاقتصاد المصري، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، تصدرها كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد العاشر، ١٩٨٧.
- ٥- كفية قسيموري، علوي شمس نريمان، عوامل نجاح التكامل الاقتصادي بالاتحاد الأوروبي ومعوقاته بالاتحاد الإفريقي، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد ٧، العدد ٣، سبتمبر ٢٠١٩.
- ٦- د. جابر محمد الجزار، التكامل الاقتصادي العربي في ظل العولمة، كتاب الأهرام الاقتصادي، العدد ٢٢٦، أول يونيو ٢٠٠٦.
- ٧- لمياء محمد المغربي، التبادل التجاري العربي الإفريقي (الفرص والتحديات)، المجلة العربية للإدارة، م ٣٧، ع ٤-ديسمبر ٢٠١٧.
- ٨- مجلة الأهرام الاقتصادي، النقل العربي، هل يجذب القطاع الخاص؟ العدد ١٩٥١ الصادر تاريخ ٢٩/٥/٢٠٠٦.
- ٩- مهند عبد الواحد النداوي، بريكس في أفريقيا: التوجهات الاقتصادية وأفاق المستقبل، مجلة المستقبل العربي، العدد ٤٦٦. ونبذة عن مجموعة "بريكس"، تاريخ زيارة الموقع في ٧-٨-٢٠٢٢ [https://www.bbc.com/arabic/business/2012/03/120329\\_brics\\_history](https://www.bbc.com/arabic/business/2012/03/120329_brics_history)
- ١٠- المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المعوقات والمشاكل الإجرائية في المنافذ وتأثيرها على حركة التجارة بين الدول العربية، سلسلة بحوث ودراسات، القاهرة، سنة ٢٠٠٠.
- ١١- سعد خليل العبسي، القطاع الخاص ودوره في عجلة التنمية، مقالات الاقتصادية الإلكترونية، شوال ١٤٣٠هـ الموافق ٤ أكتوبر ٢٠٠٩، العدد ٥٨٣٧.

١٢- المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا. بتاريخ ٤ / ٨ / ٢٠٢٢

[http://www.badea.org/Afro-Arab-Cooperation\\_ar.htm](http://www.badea.org/Afro-Arab-Cooperation_ar.htm)

١٣- جامعة الدول العربية، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، الأمانة الفنية لمجلس وزراء

النقل العرب، النظام الأساسي لمجلس وزراء النقل العربي، مطابع جامعة الدول العربية،

القاهرة، ١٩٨٥.

١٤- ندى فوزي، خدمات النقل والشحن العمود الفقري للحركة الاقتصادية.

[www.businessendersmag.Com/ar?tmpl=component&print=1&layout=default&page](http://www.businessendersmag.Com/ar?tmpl=component&print=1&layout=default&page) - ١٥ د.

رياض الفرس، كونا حول القمة الاقتصادية العربية، الكويت، ٢٠٠٩.

١٦- تقويم قطاع النقل بالبنك الدولي "عقد من العمل في مجال النقل: معاونة البنك الدولي

١٩٩٥ / ٢٠٠٥".

[siteresources.worldbank.org/EXTTRANSPORTATION/.../Arabic\\_exec\\_s](http://siteresources.worldbank.org/EXTTRANSPORTATION/.../Arabic_exec_s).

١٧- سبل تشجيع الاستثمار العربي في أفريقيا، دراسة صادرة عن المصرف العربي للتنمية

الاقتصادية في أفريقيا. BANQUE ARAB POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE EN

AFRIQUE

١٨- كيف سيبدو مستقبل التصنيع الأخضر لأفريقيا؟ الثلاثاء ١٩ أكتوبر ٢٠٢١. في ١٢

سبتمبر ٢٠٢٢.

<https://enterprise.press/ar/greeneconomys>.

١٩- رامي الحضري، زيادة دخول الدول ٩٪.. تعرف على مزايا اتفاق التجارة الحرة بإفريقيا،

السبت ٠٩ / يوليو / ٢٠٢٢. في ١٥ / ٩ / ٢٠٢٢.

<https://www.albawabhnews.com/4611389>

## خامساً- المواقع الالكترونية:

❖ <https://ar.wikipedia.org/wiki->

❖ <https://www.almasryalyoum.com/news/details/2042367-4-8-2022->

- ❖ <https://ar.wikipedia.org/wiki->
- ❖ <https://news.un.org/ar/story/2020/07/1058931>
- ❖ <https://news.un.org/ar/story/2020/07/1058931>
- ❖ <https://www.almasryalyoum.com/news/details/2608836>.
- ❖ <http://www.enaraf.org/page/1772016/9/24->
- ❖ [http://web.worldbank.org/archive/website01060/WEB/0\\_CO-22.HTM-](http://web.worldbank.org/archive/website01060/WEB/0_CO-22.HTM-)
- ❖ <https://www.afdb.org/ar/news-and-events/press-releases/2021-singapore-africa-business-forum-africa-challenges-are-opportunities-despite-covid-19-45257>
- ❖ <https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2022/03/16/digital-economy-could-reap-huge-benefits-for-middle-east-and-north-africa>

## سادساً- المراجع الأجنبية:

- 1-G. Merdal, An Integration Economy, Roothold on Keg and Paul, London 1956. 2-Viner, J. (2014) "The Customs Union Issue", Edited by Paul Oslington. Oxford University Press Inc.
- 3- Andic Faut: Atheory of Economic integration for Developing Countries, George Allen and Unwin Ltd, London,1971.
- 4- Okechukwu and Chikata, "The African union Continental Free Trade Area: Challenges and Prospects,"43.
- 5-Economic development in Africa. Switzerland:(2019). UNCTAD.
- 6- Henneberg and Staple, " Cooperation and Conflict at the Horn of Africa: Anew Regional Bloc Between Ethiopia, Eritrea, and Somalia and Its Consequences for Eastern Africa".
- 7-The African Continental Free Trade Area, Economic and Distributional Effects, World Bank Group, "July" 2,7,2020.
- 8-Dhruv Gandhi, Figures of the week: Increasing intra-regional trade in Africa, February 22, 2019, Brookings.
- 9-William W. Olney, "Intra-African Trade, " Williams College, October 21, 2020.
- 10-UNCTAD (2016). African Continental Free Trade Area: Policy and Negotiation Options 03for Trade in Goods. United Nations.
- 11-"African Continental Free Trade Area-Questions and Answers," European Commission, March 16,2020.
- 12- Howard French, Seven of The World's 10 Fastest-Growing Economies Are African, May 21, 2012.
- 13- Carving, Raffaella; Losos, Andrew Michael; Neumann, James L.; Chinowsky, Paul. Enhancing the climate resilience of Africa's Infrastructure: the roads and bridges sector (English). Washington, D.C.: World Bank Group.

## قائمة المحتويات

- موجز عن البحث ..... ١٢١٠
- المقدمة ..... ١٢١٣
- المبحث الأول : الإطار النظري للدراسة ..... ١٢١٩
- المطلب الأول : ماهية التجارة البينية وأهميتها الاقتصادية ..... ١٢٢٠
- المطلب الثاني : متطلبات تعزيز التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية ..... ١٢٢٧
- المبحث الثاني : النقل التجاري كألية لتفعيل التجارة البينية بين الدول الافريقية .. ١٢٣٠
- المطلب الأول : أهمية تطوير قطاع النقل لتعزيز التجارة الإفريقية البينية ..... ١٢٣١
- المطلب الثاني : معوقات تطور وسائل النقل الافريقي ..... ١٢٣٩
- المطلب الثالث : دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير النقل التجاري الإفريقي ١٢٤٦
- المبحث الثالث : دور منطقة التجارة الحرة القارية في تعزيز التجارة الأفريقية البينية ١٢٥٥
- المطلب الأول : فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية على التجارة الأفريقية



البينية ..... ١٢٥٦

المطلب الثاني : التجارة والاستثمار في الدول الأفريقية وبعض التجمعات الاقتصادية ١٢٧٣

المطلب الثالث : السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة البينية

الأفريقية ..... ١٢٨٣

الخاتمة ..... ١٢٩٤

قائمة المراجع ..... ١٢٩٨

قائمة المحتويات ..... ١٣٠٤