



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة سعيدة الدكتور مولاي الطاهر



كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: علوم اقتصادية، تسيير وعلوم تجارية

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

بـعـنـوان:

التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق التكامل الاقتصادي

تحت إشراف الأستاذ:

حجماوي توفيق

من إعداد الطالبين:

- داودي فاطيمة
- بن حسن أيوب

أعضاء اللجنة:

رئيس اللجنة		بختاوي فاطيمة الزهراء
مشرفا و مقرا		د. حجماوي توفيق
مناقشا		محمود العوني

السنة الجامعية: 2026/2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقنا وأعاننا على إتمام هذا العمل، والصلاة والسلام على أشرف الخلق سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

نهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع:

إلى من كان دعاؤهما سرّ نجاحنا، ونورًا يضيء لنا طريق الأمل والطموح...

إلى من تعبوا لأجل راحتنا، وساندونا في كل مراحل حياتنا...

إلى والدينا العزيزين، حفظهما الله وأدامهما تاجًا فوق رؤوسنا.

إلى إخوتنا وأخواتنا، الذين كانوا لنا سندًا وقوةً ومصدرًا للطمأنينة والدعم.

إلى أستاذنا المشرف، الذي لم ييخل علينا بتوجيهاته ونصائحه القيّمة، وكان خير معين لنا في إنجاز هذا العمل.

إلى كل أساتذتنا الأفاضل الذين أناروا لنا طريق العلم والمعرفة.

إلى أصدقائنا ورفقاء دربنا، الذين شاركونا لحظات التعب والأمل، وتركوا أثرًا جميلًا في رحلتنا الجامعية.

وإلى كل من وقف إلى جانبنا، ولو بكلمة طيبة أو دعوة صادقة.

نهديكم هذا العمل المتواضع، راجين من الله أن يكون بدايةً لمستقبل أفضل، وأن يوفقنا جميعًا لما فيه الخير

والنجاح.

تشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والحمد لله الذي وفقنا وأعاننا على إتمام هذا العمل بعد مسيرة من الاجتهاد والتعب، والصلاة والسلام على أشرف الخلق والمرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

في البداية، نتوجه بخالص الحمد والشكر إلى الله عز وجل الذي أنار لنا طريق العلم، ووفقنا للوصول إلى هذه المرحلة وإتمام هذا العمل المتواضع.

كما نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير والاحترام إلى أستاذنا المشرف، الذي كان خير موجه وناصح لنا، والذي لم يخل علينا بتوجيهاته القيّمة وملاحظاته العلمية السديدة، وكان لسعة صدره وصبره ومتابعته المستمرة الأثر الكبير في إنجاز هذه المذكرة على أحسن وجه، فله منا كل الامتنان والتقدير.

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى كافة أساتذة قسم العلوم التجارية، الذين رافقونا طيلة مشوارنا الجامعي، وساهموا في تكويننا العلمي والمعرفي، وغرسوا فينا حب العلم والاجتهاد.

ولا يفوتنا أن نتقدم بخالص الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة المحترمين، لقبولهم مناقشة هذا العمل وإثرائه بملاحظاتهم القيّمة.

كما نعبر عن امتناننا لكل من قدم لنا يد العون والمساعدة، سواء من قريب أو بعيد، ولكل من شجعنا وساندنا ولو بكلمة طيبة أو دعوة صادقة كان لها أثر جميل في نفوسنا.

ونخص بالشكر عائلاتنا الكريمة، التي كانت السند الحقيقي لنا، والتي وفرت لنا كل ظروف الراحة والدعم النفسي والمعنوي طوال فترة الدراسة.

وفي الأخير، نسأل الله تعالى أن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم، وأن ينفع به كل طالب علم وباحث، وأن يوفقنا جميعاً لما فيه الخير والنجاح.

بن حسن ايوب داودي فاطيم

الملخص بالعربية

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور التجارة البينية الإفريقية في تحقيق التكامل الاقتصادي داخل القارة الإفريقية، من خلال تحليل واقع المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية، ودراسة أهم العوامل المؤثرة فيها، إضافة إلى تسليط الضوء على دور منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) في تعزيز التعاون الاقتصادي الإقليمي. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي بهدف الإحاطة بالجوانب النظرية والتطبيقية المتعلقة بالتجارة البينية والتكامل الاقتصادي، كما تم الاستناد إلى مجموعة من التقارير والإحصائيات الحديثة الصادرة عن المؤسسات الاقتصادية الدولية والإفريقية. وتوصلت الدراسة إلى أن التجارة البينية الإفريقية لا تزال دون المستوى المطلوب رغم الإمكانيات الاقتصادية الكبيرة التي تمتلكها القارة، وذلك بسبب وجود عدة معوقات من أبرزها ضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتعدد الحواجز الجمركية وغير الجمركية. كما خلصت الدراسة إلى أن اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية تمثل فرصة إستراتيجية لتعزيز التجارة البينية وتحقيق التنمية الاقتصادية والتكامل القاري.

الكلمات المفتاحية:

التجارة البينية الإفريقية – التكامل الاقتصادي – منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية – AfCFTA – التنمية الاقتصادية.

Abstract :

This study aims to highlight the role of intra-African trade in achieving economic integration within the African continent by analyzing the reality of trade exchanges among African countries and examining the major factors affecting them. It also sheds light on the role of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) in strengthening regional economic cooperation. The study relied on both descriptive and analytical approaches in order to address the theoretical and practical aspects related to intra-African trade and economic integration. It was also based on a set of recent reports and statistics issued by international and African economic institutions. The study concluded that intra-African trade still remains below the desired level despite the continent's enormous economic potential. This is mainly due to several obstacles, including weak infrastructure, high transportation costs, and the persistence of tariff and non-tariff barriers. The study also found that the African Continental Free Trade Area Agreement represents a strategic opportunity to enhance intra-African trade, achieve economic development, and strengthen continental integration.

Keywords: Intra-African Trade – Economic Integration – African Continental Free Trade Area – AfCFTA – Economic Development.

الفهرس

إهداء

تشكرات

أ	مقدمة
ج	منهج الدراسة
ج	المنهج الوصفي
ج	المنهج التحليلي
ج	أهداف الدراسة :
ج	اهمية الدراسة :
د	مبررات اختيار الموضوع
د	صعوبات الدراسة :
هـ	تقسيمات الدراسة :
هـ	الدراسات السابقة
1	الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة البينية والتكامل الاقتصادي
2	المبحث الأول: ماهية التجارة البينية وأهميتها في الاقتصاد العالمي
3	المطلب الأول : تعريف التجارة البينية الأفريقية وإبراز أهميتها
3	أولاً- مفهوم التجارة البينية:
4	ثانياً- الأهمية الاقتصادية للتجارة البينية بين الدول الإفريقية :
5	المطلب 2: متطلبات وأسس قيام التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية
6	أولاً- إلغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية:
6	ثانياً- اختلاف الهياكل الاقتصادية للدول:
6	ثالثاً- البنية التحتية:
7	رابعاً- الميزة النسبية:
7	خامساً- شبكات النقل والتوزيع والتسويق:
7	سادساً- اتفاقيات التجارة والمعاملة التفضيلية:
8	المطلب 3: أهداف وفوائد التجارة البينية
8	-أهداف التجارة البينية:
8	1زيادة الإنتاجية:
8	2- توفير الخيارات:

3- تحسين مستوى المعيشة:	8
4- توفير الأمن الغذائي:	8
5- تعزيز الابتكار والتطوير:	8
6_ تحسين العلاقات الدولية:	9
7- إنشاء سوق موحدة للسلع والخدمات	9
ثانياً - فوائد التجارة البينية	9
1. تحسين الاقتصاد:	9
2. توفير فرص العمل	9
3. توفير الخيارات	9
4. توفير الموارد	9
5. تعزيز الابتكار والتطوير	10
المبحث الثاني: التكامل الاقتصادي - المفاهيم والمستويات	10
المطلب 1: مفهوم التكامل الاقتصادي	11
المطلب 2: مزايا التكامل الاقتصادي	14
مزايا التكامل الاقتصادي:	14
المطلب 3: درجات التكامل الاقتصادي واسسه	16
أ. درجات التكامل الاقتصادي:	16
ب. أسس التكامل الاقتصادي:	17
المبحث الثالث: الإطار المفاهيمي لتكامل الإقليمي	18
المطلب الأول: تعريف التكامل الإقليمي	19
تعريف التكامل الإقليمي:	19
المطلب الثاني: آليات تقييم وقياس التقدم في التكامل الإقليمي	20
آليات تقييم وقياس التقدم في التكامل الإقليمي:	20
المطلب الثالث: المقاربة المنهجية لقياس التكامل الإقليمي في إفريقيا	21
تحليل أبعاد ومؤشرات التكامل الإقليمي في إفريقيا وفق تقرير ARII	21
1. الأطر الهيكلية لمؤشر التكامل الإقليمي (قراءة في الشكل)	22
2. تحليل الأداء القاري وتفاوت مستويات التكامل	23
3. التجارة البينية كرافعة للتكامل الاستراتيجي	23
تقييم مسارات التكامل الإقليمي في إفريقيا في ضوء مؤشر ASRII لسنة 2025	23
خلاصة الفصل الأول	28

29	الفصل الثاني: واقع التجارة البينية الإفريقية
31	المبحث الأول: طبيعة وهيكلية التجارة الإفريقية
31	المطلب الأول: التطور الهيكلي والزمني للتجارة البينية الإفريقية (2010 – 2025)
31	حالة/واقع التجارة البينية للدول الإفريقية
34	2. الريادة الإقليمية والمحركات الوطنية:
35	3. هيكلية السلع والصادرات:
36	4. الإمكانيات غير المستغلة ومستقبل AfCFTA:
37	التجارة البينية الإفريقية في عام 2024
41	المطلب الثاني: الكيانات اللوجستية ودورها في تطوير ودعم التجارة البينية الإفريقية
41	الكيانات اللوجستية ودورها في تطوير ودعم التجارة البينية الإفريقية:
41	أولاً: منظمة التجارة العالمية
42	ثانياً: منظمة الجمارك العالمية
43	ثالثاً: إتحاد الشحن الدولي BIMCO
44	رابعاً: منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)
45	خامساً: الاتحاد الدولي لجمعيات النقل والشحن (FIATA)
46	سادساً: الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA
47	سابعاً: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) UNCTAD
48	المطلب الثالث: اثر التجارة البينية في تحقيق التنمية الاقتصادية ومعوقات التجارة البينية في إفريقيا
48	اثر التجارة البينية في تحقيق التنمية الاقتصادية :
48	1-1 تعزيز القيمة المضافة وتخفيف التحول الصناعي
48	1-2 خلق فرص العمل المستدامة والحد من الفقر
49	1-3 تعزيز الاستقرار الماكرو-اقتصادي والصمود أمام الصدمات الخارجية
49	1-4 تنمية القدرات الإنتاجية ورفع التنافسية
49	2 معوقات التجارة البينية في أفريقيا:
50	1-2 محدودية القاعدة الإنتاجية وضعف التنوع الاقتصادي :
50	2-2 قصور البنية التحتية وارتفاع تكاليف النقل :
50	2-4 تداخل التجمعات الاقتصادية وضعف التنفيذ :
50	2-5 محدودية آليات التمويل واتساع القطاع غير الرسمي :
51	المبحث الثاني: التكتلات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا ودوافع ظهورها
51	المطلب الأول: تعريف التكتل الاقتصادي الإقليمي

54	دوافع ظهور التكتلات الاقتصادية الإقليمية.....
54	أولاً: دوافع كامنة في البيئة الاقتصادية المحلية.....
54	1- توسيع الأسواق الإقليمية المحلية داخل التكتل.....
54	1-1- أهمية التجارة و ما طرأ عليها من تطور.....
55	1-2- أساس اقتصاد السوق وحقيقة دور الدولة.....
55	1-2-1- أساس اقتصاد السوق.....
56	1-2-2- دور الدولة في ظل التغيير الجديد.....
57	2- إصلاح السياسات الاقتصادية المحلية على المستوى الإقليمي.....
57	1-2- الدعوة إلى الخصخصة.....
58	2-2- مقتضيات الإصلاح الاقتصادي.....
60	ثانياً: الدوافع الكامنة في البيئة الاقتصادية الدولية.....
60	أولاً: التفاعل بين العولمة والإقليمية.....
62	ثانياً: التفاعل بين التعددية والإقليمية.....
63	المطلب الثاني: أهم التكتلات الاقتصادية الإقليمية.....
63	الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU).....
69	الكوميسا... النشأة والأهداف.....
70	- نشأة الكوميسا وخصائصها.....
72	أ- أهداف منظمة الكوميسا.....
72	تحليل أداء حجم التجارة البينية لدول الكوميسا.....
74	التحديات والنظرة المستقبلية للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا.....
74	- التحديات السياسية والأمنية:.....
75	- التحديات الاقتصادية:.....
79	المطلب الثالث مساهمة التكتلات الاقتصادية الإقليمية في التجارة البينية.....
79	أولاً: التكتلات ذات الأداء المرتفع في التجارة البينية.....
79	ثانياً: التكتلات متوسطة الأداء.....
80	ثالثاً: التكتلات ضعيفة الأداء في الاندماج التجاري.....
80	رابعاً: دلالات تحليل أداء التكتلات الإقليمية.....
82	المبحث الثالث: دور قطاع النقل في تطوير التجارة البينية.....
83	المطلب الأول: أهمية تطوير قطاع النقل لتعزيز التجارة الإفريقية البينية.....
83	أولاً - تفعيل وتطوير وسائل النقل التجاري في الدول الإفريقية:.....

84	ثانياً - الجهود المبذولة لتطوير قطاع النقل الأفريقي:
85	أ - سرعة الانتهاء من طريق القاهرة كيب تاون:
87	ب- مشروع خط سكك حديد كيب تاون - القاهرة:
88	المطلب الثاني: معوقات تطور وسائل النقل الأفريقي:
88	أولاً - مشكلات قطاع النقل في الدول الأفريقية:
90	3- المشكلات التي تعرق النقل البحري الأفريقي:
91	4- المشكلات التي تواجه النقل الجوي الأفريقي:
91	ثانياً- تأثير معوقات وسائل النقل التجاري على حجم التعاون بين الدول الأفريقية:
92	ثالثاً - المتطلبات اللازمة لتطوير قطاع النقل التجاري الأفريقي:
93	المطلب الثالث: دور الدولة والقطاع الخاص في تطوير النقل التجاري الأفريقي:
94	1 - الاهتمام بنقل وتطوير التكنولوجيا في اقتصاديات الدول الإفريقية:
94	ب- سياسات إدارة التقدم التكنولوجي، فقد اتبعت هذه الدول مجموعة من السياسات منها:
94	2- الاستفادة من نقل التكنولوجيا في تنمية التجارة الإفريقية البينية:
95	3- متطلبات التطور التكنولوجي في الدول الأفريقية وانعكاساته على قطاع النقل:
96	ثانياً - إمكانية مساهمة القطاع الخاص في تنمية النقل الأفريقي:
96	1 - دور القطاع الخاص في تطوير التعاون الأفريقي:
97	2 - مشاركة القطاع الخاص أقل من المتوقع:
98	3 - نماذج لبعض الاستثمارات الرائدة في أفريقيا:
100	خلاصة الفصل الثاني :
101	الفصل الثالث: التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق التكامل الاقتصادي:
103	المبحث الأول: منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA):
103	المطلب 1: نشأة منطقة التجارة الحرة وأهميتها:
106	المطلب الثاني : أهداف منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:
109	المطلب الثالث: مزايا وفرص منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:
112	المبحث الثاني: دور منطقة التجارة الحرة في تعزيز التجارة البينية الإفريقية:
113	المطلب الأول: فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية وتعزيز التجارة البينية:
113	أولاً - تحديات إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:
116	ثانيا - فرص ومزايا منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:
117	2-2- زيادة معدل التجارة البينية الإفريقية:
119	4-2 انخفاض معدل الفقر:

120.....	2-5 زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر
121.....	2-6 ارتفاع معدلات التشغيل والحد من البطالة:
121.....	2-7 تحسين أداء الشركات الصغيرة والمتوسطة
122.....	3 السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة البينية الأفريقية
123.....	3-1 وضع سياسات موحدة لتطوير البنية التحتية ورفع كفاءتها في الدول الأفريقية:
123.....	3-2 ضرورة وضع آلية لتحقيق الاستقرار السياسي والأمني في البلدان الأفريقية:
124.....	3-3 يجب وضع سياسات أفريقية موحدة لتعزيز مشاركة القطاع الخاص في التنمية:
	3-4 ضرورة التعاون والتنسيق بين الأجهزة التنظيمية الوطنية في الدول الأفريقية من أجل ضمان تحرير التجارة البينية
125.....	بطريقة فعالة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي
125.....	3-5 توفير مناخ ملائم ومحفز للاستثمار والأعمال في قطاع الصناعة الأفريقية:
126.....	3-6 تعزيز التحول الرقمي لاقتصادات دول القارة الأفريقية:
	3-7 ضرورة وضع سياسات وإجراءات تنظيمية لدمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة في إطار منطقة التجارة الحرة
127.....	القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة البينية الأفريقية:
128.....	3-8 تحفيز النمو الزراعي الشامل والتحول المستدام بالقارة السمراء:
129.....	المطلب الثاني : الأهمية الاقتصادية والتنموية لمنطقة التبادل الحر ومقومات بناء المواطنة الأفريقية
129.....	الأهمية الاقتصادية والتنموية لمنطقة التبادل الحر ومقومات بناء المواطنة الأفريقية:
133.....	المطلب الثالث: المقاربة النظرية لدور التجارة البينية في تفعيل التكامل الاقتصادي الإفريقي
134.....	1-2 مسار توسيع حجم الأسواق وتجاوز المعوقات الجغرافية
134.....	2-2 مسار خفض التكاليف ورفع الدخل الحقيقي للمستهلك الإفريقي
135.....	2-3 مسار تحفيز الاستثمار البيني وريادة الأعمال
135.....	2-4 مسار تحقيق وفورات الحجم والابتكار التكنولوجي
135.....	ثالثاً: العوائق المؤسسية المفسرة لتعثر المقاربة النظرية في أفريقيا
136.....	3-1 تعدد التكتلات المتداخلة
136.....	3-2 الحواجز غير الجمركية
136.....	3-3 غياب التكامل السلعي
137.....	المبحث الثالث: التجارة البينية الإفريقية في ظل منطقة AfCFTA
138.....	المطلب الاول : تطور التجارة البينية الإفريقية قبل وبعد الاتفاقية
139.....	1. مرحلة النمو المطرد والزخم القاري (2014 - 2019):
139.....	التفسير الاقتصادي
139.....	التفسير الاقتصادي

141.....	التفسير الاقتصادي:
142.....	4. قفزة التعافي التاريخية والديناميكية الجديدة (2021 - 2022):
142.....	التفسير الاقتصادي
144.....	المطلب الثاني: الهيكل السلعي والجغرافي للتجارة البينية الأفريقية.
145.....	التفسير الاقتصادي والهيكل:
148.....	المطلب الثالث: التوزيع الإقليمي للتجارة البينية وحسب التجمعات الاقتصادية الأفريقية.
149.....	التفسير الاقتصادي للهيكل الإقليمي:
151.....	التفسير الاقتصادي للتكامل الفرعي:
152.....	خلاصة الفصل الثالث
153.....	خاتمة
156.....	قائمة المصادر والمراجع

قائمة الجداول

الصفحة	الجدول	الرقم
33	جدول تطور التجارة البينية للبلدان الإفريقية خلال الفترة 2010-2025	1-2
73	حجم التجارة البينية لدول الكوميسا صادرات وواردات	2-2
81	أداء التجمعات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا من حيث التجارة البينية و التنوع 2025	3-2
108	أهداف وطموح اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية حسب أجندة 2063-2023	1-3

قائمة الأشكال

الصفحة	الأشكال	الرقم
20	المجموعات الإقليمية التي تضم الدول الأعضاء في اتحاد الإفريقي	1-1
22	أبعاد ومؤشرات التكامل الإقليمي	1-2
24	الهيكل العام لمؤشر ASRII	1-3
34	مساهمة المناطق الخمس في التجارة الإفريقية البينية بالمائة	1-2
35	أكبر 10 مساهمين في التجارة البينية الإفريقية 2023	2-2
35	أهم 5 صادرات بينية إفريقية 2023	3-2
36	منتجات ذات أكبر إمكانية تصدير داخل إفريقيا	4-2
37	إمكانات تصدير داخل إفريقيا حسب منطقة إفريقية (مليون دولار أمريكي)	5-2
38	إجمالي التجارة الإفريقية مقابل إجمالي تجارة البينية بين 2020-2024	6-2
38	مساهمة إقليمية في تجارة 2021-2024	7-2
39	أهم 5 صادرات إفريقية 2024 مليارات الدولار أمريكي	8-2
39	منتجات ذات أكبر إمكانات تصدير داخل إفريقيا 2024 مليار دولار أمريكي	9-2
40	إمكانات تصدير غير محققة داخل إفريقيا حسب منطقة فرعية 2024 مليون دولار أمريكي	10-2
86	فتح جزء من الطريق السريع القاهرة كيب تاون	11-2
117	نسبة التجارة البينية الإفريقية مقارنة بالمناطق الأخرى	1-3
138	التجارة البينية الإفريقية (مليار دولار أمريكي)	2-3
140	معدل نمو السنوي للتجارة البينية الإفريقية	3-3
143	هيكل المنتجات والسلع أكثر تداولاً في تجارة البينية الإفريقية	4-3

145	التوزيع الجغرافي لإبراز الدول المستوردة في إفريقيا	5-3
147	التوزيع الجغرافي للدول المصدرة في إفريقيا	6-3
149	اتجاهات التجارة حسب الأقاليم الجغرافية الإفريقية	7-3

مقدمة

تعيش القارة الإفريقية في ظل التحولات الاقتصادية العالمية المتسارعة تحديات متزايدة تتعلق بضعف الاندماج الاقتصادي وهشاشة البنى الإنتاجية والاعتماد المفرط على الأسواق الخارجية، وهو ما جعل من مسألة تعزيز التجارة البينية الإفريقية خياراً استراتيجياً لا غنى عنه لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة ودعم مسار التكامل القاري. فبالرغم من امتلاك إفريقيا لمقومات اقتصادية وبشرية وطبيعية هائلة، إلا أن مساهمتها في التجارة العالمية لا تزال محدودة، كما تبقى المبادلات التجارية بين دولها ضعيفة مقارنة بباقي الكتلت الاقتصادية الدولية.

وفي ظل تزايد التحديات المرتبطة بالعملة، والكتلات الاقتصادية الكبرى، والأزمات الجيوسياسية العالمية، أصبح من الضروري على الدول الإفريقية تبني سياسات اقتصادية مشتركة تقوم على تعزيز التعاون الإقليمي، وتحرير المبادلات التجارية، وتطوير البنية التحتية واللوجستية، بما يسمح بتحقيق اندماج اقتصادي أكثر فعالية. ومن هذا المنطلق جاءت اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) باعتبارها إحدى أهم المبادرات الاقتصادية التي تهدف إلى إنشاء سوق إفريقية موحدة، وتشجيع التجارة البينية، وتحفيز الاستثمار والإنتاج المشترك داخل القارة. وتكتسي التجارة البينية الإفريقية أهمية بالغة باعتبارها آلية فعالة لدعم النمو الاقتصادي وتحقيق التنمية الشاملة، حيث تساهم في توسيع الأسواق، وتحسين تنافسية المنتجات الإفريقية، وتقليل التبعية للأسواق الخارجية، إضافة إلى خلق فرص العمل وتعزيز سلاسل القيمة الإقليمية. غير أن تحقيق هذه الأهداف يبقى مرتبطاً بقدرة الدول الإفريقية على تجاوز العديد من المعوقات، من أبرزها ضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتعدد الحواجز الجمركية وغير الجمركية، إضافة إلى التفاوت في مستويات التنمية الاقتصادية بين الدول الإفريقية. وانطلاقاً من هذه المعطيات، جاءت هذه الدراسة الموسومة بـ: "التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق التكامل الاقتصادي"

بهدف تسليط الضوء على واقع التجارة البينية داخل القارة الإفريقية، وتحليل دورها في تعزيز التكامل الاقتصادي، مع الوقوف على أهم التحديات التي تعيق تطورها، وكذا دراسة الآليات والسياسات الكفيلة بتفعيلها في ظل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية.

وتتمثل إشكالية الدراسة في التساؤل الرئيسي التالي:

إلى أي مدى تساهم التجارة البينية الإفريقية في تحقيق ودعم التكامل الاقتصادي داخل القارة الإفريقية؟.

وفي محاولة منا للإجابة عن الإشكالية استوقفنا الأسئلة الفرعية التالية :

الاسئلة الفرعية :

- 1- مافهوم التجارة البينية وماهيتها الاقتصادية
- 2- ماهو واقع التجارة البينية داخل القارة الإفريقية
- 3- ماهي الحلول المقترحة لتطوير التجارة البينية الإفريقية
- 4 - ماهي ابرز التحديات التي تواجه التجارة البينية الإفريقية

منهج الدراسة :

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي من اجل الإحاطة بمختلف الجوانب المتعلقة بالموضوع بحيث :

المنهج الوصفي : من خلال إعطاء لمحة عن التجارة البينية الإفريقية في تحقيق التكامل الاقتصادي

المنهج التحليلي : من خلال تحليل إحصائيات على البيانات و الأشكال المتعلقة بالتجارة بين دول إفريقيا

أهداف الدراسة :

تهدف دراستنا على تسليط الضوء على دور التجارة البينية الإفريقية في دعم وتحقيق التكامل الاقتصادي داخل القارة من خلال دراسة واقعها وفهم العوامل المؤثرة فيها واستكشاف الآليات الكفيلة بتطويرها وتعزيز الاندماج الاقتصادي الإفريقي

اهمية الدراسة :

لقد ظهرت وبدأت لنا أهمية الدراسة من خلال ارتكازها على الجوانب التالية:

- 1- تساهم هذه الدراسة في إثراء الجانب المعرفي المتعلق بمفاهيم التجارة البينية و التكامل الاقتصادي والإقليمي , من خلال توضيح مختلف الأطر النظرية المرتبطة بها .
- 2- توفير مرجع أكاديمي يمكن الاستفادة منه في الدراسات المستقبلية المتعلقة بالتكامل الاقتصادي و التجارة الإفريقية

3- إبراز الدور الاستراتيجي للتجارة البينية الإفريقية في تعزيز النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة

تحديد التحديات والعوائق الحقيقية التي تعيق تطور التجارة داخل القارة بهدف معالجتها واقتراح حلول عملية

4- المساهمة في توضيح الدور الذي يمكن ان تلعبه منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) في

تعزيز التجارة البينية وتحقيق التنمية الاقتصادية

مبررات اختيار الموضوع :

إن اختيارنا لهذا الموضوع هو نتيجة لتوافر عدة أسباب والتي نوجزها فيما يلي :

1- أهمية التجارة البينية باعتبارها احد المؤشرات الأساسية لقياس مدى نجاح التكامل الاقتصادي داخل القارة

الإفريقية

2- تزايد أهمية القارة الإفريقية كسوق اقتصادي ضخم وسريع النمو مايدفع إلى دراسة طرق تعزيز التكامل

الاقتصادي فيها

3- روح الفضول التي نمتلكها والإقدام وتحفيزات المشرف لتناول هذا الموضوع الذي يعتبر من احدث

الموضوعات التي تولي اهتمام الباحثين

4-علاقة الموضوع بالتخصص الذي ندرسه (مالية وتجارة دولية)

صعوبات الدراسة :

إن عملية بحثنا في موضوعنا هذا لم يكن دون صعوبات، وبطبيعة الحال كل عمل يعترضه عوائق وصعوبات، وهذا

البحث شأنه شأن بقية البحوث فقد واجهتنا مجموعة من الصعوبات والعراقيل ما زادتنا إلا تحفيزا وإقداما، و التي

نجملها في أبرز النقاط التالي :

1-تعدد التكتلات الاقتصادية الإفريقية وتشابكها , مما صعب عملية الاحاطة بمختلف الجوانب المتعلقة

بالتكامل الاقتصادي داخل القارة

2- صعوبة ترجمة التقارير والمراجع الأجنبية بدقة بسبب اعتماد عدد كبير من المراجعيات الرسمية على اللغة

الإنجليزية والفرنسية، مما يستلزم جهداً في الترجمة لضمان المعنى الصحيح دون الوقوع في الترجمة الحرفية التي قد تُفقد

المفهوم دقته العلمية

تقسيمات الدراسة :

من أجل الإحاطة بمختلف جوانب الموضوع والإجابة عن الإشكالية المطروحة، تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول رئيسية، تجمع بين الجانب النظري والتحليل التطبيقي، وذلك على النحو التالي:

* **الفصل الأول:** بعنوان الإطار المفاهيمي للتجارة البينية والتكامل الاقتصادي والإقليمي، وقد تم التطرق فيه إلى مفهوم التجارة البينية وأهميتها وأهدافها، إضافة إلى دراسة مفهوم التكامل الاقتصادي ومستوياته وأساسه، ثم تناول مفهوم التكامل الإقليمي وآليات قياسه ومؤشراته الحديثة مثل ARII و ASRII.

* **الفصل الثاني:** بعنوان واقع التجارة البينية الإفريقية ومعوقاتها، وتم من خلاله تحليل واقع التجارة البينية داخل القارة الإفريقية، ودراسة تطور المبادلات التجارية وهيكليتها السلي والجغرافي، مع إبراز أهم المعوقات التي تحد من تطورها، خاصة ما يتعلق بالبنية التحتية والنقل والحواجز الجمركية وغير الجمركية.

* **الفصل الثالث:** بعنوان التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق التكامل الاقتصادي، وقد تم فيه دراسة دور منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) في تعزيز التجارة البينية، وتحليل الفرص والتحديات المرتبطة بها، إضافة إلى إبراز أهم السياسات والإجراءات الكفيلة بدعم التكامل الاقتصادي داخل القارة الإفريقية

الدراسات السابقة

1-دراسة قام بها “أوسري منور” بعنوان: “المناطق الحرة في ظل التغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية - دراسة تحليلية -” وهي أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، خلال السنة الجامعية 2004-2005. تناولت الدراسة التغيرات الاقتصادية العالمية، وتوصلت إلى أن هذه التغيرات تهدف في معظمها إلى تحرير التجارة وزيادة أهمية الاستثمار الأجنبي المباشر.

2- دراسة هيئة تنمية الصادرات بوزارة التجارة والصناعة المصرية بعنوان: “خطة عمل لتنمية الصادرات المصرية للدول الإفريقية”. هدفت الدراسة إلى تحديد احتياجات القارة الإفريقية التي يمكن أن تلبها الصادرات المصرية في إطار انضمام مصر إلى منطقة التجارة الحرة الإفريقية، وذلك بالاعتماد على مؤشر التجارة المحتملة.

3- دراسة William W. Olney سنة 2020 بعنوان: “Intra-African Trade”. هدفت الدراسة إلى تحليل أثر التجارة البينية الإفريقية على النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة في القارة الإفريقية، وقد خلصت إلى أن التجارة البينية الإفريقية لا تزال دون المستوى المطلوب، مما يعرقل التنمية الاقتصادية والاجتماعية في إفريقيا. كما أكدت أن تحسين مناخ الاستثمار، وتطوير البنية التحتية، وتعزيز التكامل الإقليمي من خلال تخفيض وإزالة الحواجز التجارية، من شأنه أن يدعم التجارة البينية الإفريقية.

4- دراسة وليد حفاف سنة 2020 بعنوان: “مستقبل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية: المزايا والتحديات”، والمنشورة في مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، جامعة المسيلة، الجزائر. هدفت الدراسة إلى التعرف على أهم المزايا والفرص التي يمكن أن توفرها منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية للدول الإفريقية، إضافة إلى التحديات والعقبات التي قد تواجه هذا المشروع. وتوصلت الدراسة إلى أن الاتفاقية تمثل فرصة تاريخية لتحقيق التنمية الاقتصادية في القارة، غير أن نجاحها يتطلب وضع خطط عملية لتعزيز التجارة البينية الإفريقية ومعالجة القيود المتعلقة بالسياسة التجارية، وتيسير التجارة، والقدرات الإنتاجية، والبنية التحتية، والتمويل التجاري.

5- دراسة فرطافي جابر وروابع عبد الباقي سنة 2021 بعنوان: “أثر التكتلات الاقتصادية الإقليمية على التجارة البينية - حالة جماعة التنمية للجنوب الإفريقي (سادك) -”. تمحورت إشكالية الدراسة حول مدى مساهمة مجموعة تنمية الجنوب الإفريقي (سادك) في زيادة حجم المبادلات التجارية بين الدول الأعضاء، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي باستخدام أداة التحليل الاقتصادي. وقد توصلت إلى أنه رغم نجاح تكتل سادك في رفع حجم التجارة البينية، إلا أن المبادلات التجارية داخل التكتل لا تزال محدودة، مما يستدعي إحداث تغييرات هيكلية وتعزيز القدرات الإنتاجية للدول الإفريقية.

6- دراسة زخروف عامر ودحو سليمان سنة 2022 بعنوان: “مستقبل منطقة التجارة الحرة الإفريقية ودورها المتوقع في تنمية التجارة البينية الأفرو-جزائرية: عرض نماذج لتكتلات إقليمية اقتصادية إفريقية”. تمثلت إشكالية الدراسة في الدور المتوقع لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية في زيادة حجم التجارة البينية الجزائرية الإفريقية. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي في الجانب النظري، والمنهج التحليلي في الجانب التطبيقي من خلال دراسة بعض

التجارب وإسقاطها على الواقع. وخلصت الدراسة إلى أن التكتلات الاقتصادية الإفريقية تؤدي دوراً مهماً في تخفيف التجارة البينية، غير أن التجارة البينية الأفرو-جزائرية لا تزال ضعيفة ومركزة أساساً في منطقة الاتحاد المغاربي

7- تقرير African Export-Import Bank لسنة 2024 بعنوان: African Trade

Report 2024: Climate Implications of the AfCFTA Implementation. تناول

التقرير آثار تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية على التجارة الإفريقية في ظل التحديات المناخية، وركز على دور اتفاقية AfCFTA في تعزيز التجارة البينية وتحقيق التنمية المستدامة داخل القارة.

8- تقرير African Export-Import Bank لسنة 2025 بعنوان: African Trade

Report 2025: African Trade in a Changing Global Financial Architecture

تناول التقرير واقع التجارة الإفريقية في ظل التغيرات التي يشهدها النظام المالي العالمي، وأبرز التحديات والفرص المرتبطة بتطوير التجارة البينية الإفريقية وتعزيز التكامل الاقتصادي القاري

الفصل الأول:

الإطار النظري للتجارة البينية والتكامل الاقتصادي

تمهيد :

يُعدّ موضوع التجارة البينية والتكامل الاقتصادي من أبرز القضايا التي حظيت باهتمام متزايد في الفكر الاقتصادي المعاصر، خاصة في ظل التحولات الاقتصادية العالمية وظهور التكتلات الاقتصادية الكبرى التي أصبحت تمثل أداة أساسية لتحقيق التنمية وتعزيز القدرة التنافسية للدول. وفي هذا الإطار، برزت الحاجة لدى الدول الإفريقية إلى تعزيز التعاون الاقتصادي فيما بينها من خلال تطوير التجارة البينية ودعم مسار التكامل الاقتصادي والإقليمي، بما يسمح بتجاوز مشكلات التبعية الاقتصادية وضعف الاندماج داخل الاقتصاد العالمي. وتكتسي التجارة البينية أهمية خاصة باعتبارها وسيلة فعالة لتنشيط المبادلات التجارية بين الدول وتحقيق الاستفادة المتبادلة من الموارد والإمكانات المتاحة، كما تساهم في توسيع الأسواق وتحسين مستويات الإنتاجية ودعم التنمية الاقتصادية. ومن جهة أخرى، يُعتبر التكامل الاقتصادي إطاراً أوسع يهدف إلى إزالة الحواجز الاقتصادية وتنسيق السياسات بين الدول من أجل تحقيق اندماج اقتصادي أكثر شمولاً وفعالية. وفي ظل التوجهات الحديثة نحو تعزيز التكامل الإقليمي داخل القارة الإفريقية، برزت أهمية دراسة المفاهيم المرتبطة بالتجارة البينية والتكامل الاقتصادي والإقليمي، إضافة إلى الوقوف على أهم الآليات والمؤشرات التي تقيس مستوى الاندماج الاقتصادي داخل القارة. وعليه، يتناول هذا الفصل الإطار المفاهيمي والنظري للتجارة البينية والتكامل الاقتصادي والتكامل الإقليمي، من خلال دراسة المفاهيم الأساسية والأهداف والمزايا والأسس والمستويات المختلفة لهذه الظواهر الاقتصادية.

المبحث الأول: ماهية التجارة البينية وأهميتها في الاقتصاد العالمي

تُعدّ التجارة البينية من أهم الركائز التي تقوم عليها العلاقات الاقتصادية بين الدول، إذ تمثل أداة فعالة لتعزيز التعاون الاقتصادي وتحقيق التكامل الإقليمي والدولي. وقد ازدادت أهميتها في ظل التحولات الاقتصادية العالمية واتجاه العديد من الدول نحو إنشاء التكتلات الاقتصادية ومناطق التجارة الحرة بهدف تنشيط المبادلات التجارية وتحقيق التنمية المستدامة. كما تساهم التجارة البينية في رفع معدلات النمو الاقتصادي وتحسين الكفاءة الإنتاجية من خلال استغلال المزايا النسبية لكل دولة، إضافة إلى دورها في توسيع الأسواق وخلق فرص الاستثمار والعمل. وفي السياق الإفريقي، أصبحت التجارة البينية تمثل محوراً أساسياً لتحقيق التكامل الاقتصادي للقارة، خاصة مع إطلاق منطقة

التجارة الحرة القارية الإفريقية، التي تهدف إلى تعزيز المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية وتقوية مكانة إفريقيا في الاقتصاد العالمي. وعليه، يتناول هذا المبحث مفهوم التجارة البينية وأهميتها الاقتصادية، إضافة إلى متطلبات قيامها وأبرز أهدافها وفوائدها في تحقيق التنمية الاقتصادية.

المطلب الأول : تعريف التجارة البينية الأفريقية وإبراز أهميتها

أولاً - مفهوم التجارة البينية:

يضم مفهوم التجارة البينية كلاً من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة بين الدول الأعضاء في كتلة اقتصادية ما، وتشير التجارة البينية من الناحية النظرية طبقاً لوجهة نظر الاقتصادي "جاكوب فينر" والتي استخدمت فيما بعد كأساس لنظرية التكامل الاقتصادي الدولي إلى أثرين، هما¹:

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 الكفء 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

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

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

ثانياً- الأهمية الاقتصادية للتجارة البينية بين الدول الإفريقية :²

يقدر إجمالي صادرات البلدان الأفريقية مجتمعة من التجارة البينية خلال الفترة ما بين الأعوام (2010-2019) بأكثر من 680 مليار دولار، حيث لم يتجاوز المعدل السنوي للفترة نفسها 70 مليار دولار. لذلك يمكن أن يؤدي تعزيز التجارة البينية بين الدول الأفريقية، وتفعيل التكتل الاقتصادي الإفريقي والاستفادة من التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة الإفريقية 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:

² حسن، أحمد إبراهيم عبد العال. (2024). التجارة البينية طريق مصر والدول الإفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة (الفرص والتحديات). مجلة كلية القانون، جامعة الأزهر / جامعة أبو ظبي، العدد 39، ص ص 1224-1226

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 اقتصاديات 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 والتنوع 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 الإمداد 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 7% تقريباً من إجمالي حركة التجارة وتبلغ قيمة التجارة البينية بين دول القارة قرابة 70 مليار دولار سنوياً، أي ما يمثل نحو 6.8% تقريباً من قيمة التجارة البينية مع باقي دول العالم.

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 2: متطلبات وأسس قيام التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية

متطلبات وأسس قيام التجارة البينية لتحقيق التنمية الاقتصادية

يتطلب نجاح التجارة البينية في أي تكتل اقتصادي إلى مجموعة من الأسس لكي تلبي أهداف الدول الأعضاء، ففي ظل التطورات والتحولات 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 الأسس 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 جمركية³ من خلال نظام حصص الاستيراد، وقيود على الصادرات، وإعانات التصدير والمعايير الصحية والمواصفات الفنية، وتغليف البضائع في الموانئ والمنافذ الجمركية و المتطلبات البيئية وغيرها من الحواجز و القيود غير جمركية التي تفوق تأثيرها القيود جمركية

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.⁴

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

³ أيمن محمد عبد الفتاح، "دور الضريبة على القيمة المضافة في تفعيل السوق العربية المشتركة"، رسالة ماجستير، سنة 2000، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ص 93، ص 94.

⁴ علي بشير، بن عيشي عمار، تفعيل التجارة البينية من أجل تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة التكامل الاقتصادي، 2014، المجلد 2، رقم 2، ص 136.

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 مدى 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 تلك السلع، وبالتالي تمتلك القدرة على تصديرها إلى غيرها من الدول التي لا تمتلك مثل تلك الميزة⁵

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 احتوائها 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.

⁵ رياض الفرس، كونا حول القمة الاقتصادية العربية، الكويت، 2009، ص 7 .

المطلب 3: أهداف وفوائد التجارة البينية

-أهداف التجارة البينية:

بشكل عام توفر التجارة البينية فرصاً اقتصادية واجتماعية وسياسية متنوعة، وتهدف التجارة البينية إلى تحقيق عدة أهداف ومن أهمها:

1زيادة الإنتاجية:

تساعد التجارة البينية على زيادة الإنتاجية في الدول، حيث يتمكن كل دولة من التركيز على إنتاج ما لديها من مزايا تنافسية، وتوفير ما تنقصها من الموارد والمنتجات من الدول الأخرى.

-2 توفير الخيارات:

تهدف التجارة البينية إلى توفير الخيارات المتعددة للمستهلكين، حيث يمكنهم الاختيار من بين العديد من المنتجات والخدمات التي تناسب احتياجاتهم.

-3 تحسين مستوى المعيشة:

تساعد التجارة البينية على تحسين مستوى المعيشة في الدول، حيث توفر فرص العمل وتزيد الإنتاجية وتحسن جودة المنتجات والخدمات.

-4 توفير الأمن الغذائي:

تهدف التجارة البينية إلى توفير الأمن الغذائي في الدول، حيث يتم تبادل المواد الغذائية بين الدول، مما يضمن توافر الأغذية الأساسية للمواطنين.

-5 تعزيز الابتكار والتطوير:

تشجع التجارة البينية على الابتكار والتطوير في مجالات مختلفة، حيث يتنافس المنتجون في الدول على تحسين منتجاتهم وخدماتهم لتلبية متطلبات العملاء

6_ تحسين العلاقات الدولية:

تساعد التجارة البينية على تحسين العلاقات الدولية، حيث يتم تبادل المنتجات والخدمات بين الدول بطريقة متفاهمة وعادلة.

7- إنشاء سوق موحدة للسلع والخدمات، من خلال تسهيل حركة الأشخاص والسلع، من أجل تعميق التكامل الاقتصادي للقارة الإفريقية، ووفقاً لرؤية عموم أفريقيا متكاملة ومزدهرة وسليمة "على النحو المنصوص عليه في اجندة 2063⁶

بشكل عام تهدف التجارة البينية إلى تحقيق النمو الاقتصادي والتنمية في الدول، وتحسين مستوى المعيشة للمواطنين في جميع أنحاء العالم

ثانياً – فوائد التجارة البينية : توفر التجارة البينية العديد من الفوائد ومن أهمها

1. تحسين الاقتصاد: يتيح التبادل التجاري بين الدول الفرصة للتحسين الاقتصادي، حيث يتمكن كل دولة من التركيز على إنتاج ما يمتلكها من مزايا تنافسية، وتوفير ما ينقصها من الموارد والمنتجات من الدول الأخرى

2. توفير فرص العمل: تساعد التجارة البينية على توفير فرص العمل في الدول المتعاونة، حيث يتم الاستفادة من مزايا كل دولة في إنتاج المنتجات والخدمات المطلوبة

3. توفير الخيارات: يتيح التبادل التجاري بين الدول الحصول على خيارات متعددة من المنتجات والخدمات، حيث يمكن للمستهلكين الاختيار من بين العديد من المنتجات والخدمات التي تناسب احتياجاتهم

4. توفير الموارد: يتم توفير الموارد الضرورية للإنتاج من خلال التجارة البينية، حيث يمكن للدول التي تفتقر إلى الموارد المعينة الحصول عليها من خلال الشراء من الدول الأخرى التي تمتلك تلك الموارد

⁶ World Bank Group, the African Continental Free Trade Area, Washington, 2020, p32

5. تعزيز الابتكار والتطوير: يشجع التبادل التجاري على الابتكار والتطوير في مجالات مختلفة، حيث يتنافس

المنتجون في الدول على تحسين منتجاتهم وخدماتهم لتلبية متطلبات العملاء.

من خلال دراسة ماهية التجارة البينية وأهميتها، يتضح أنها تمثل وسيلة أساسية لدعم النمو الاقتصادي وتعزيز التكامل بين الدول، خاصة داخل التكتلات الاقتصادية. كما أن نجاحها يرتبط بتوفر مجموعة من الأسس والمتطلبات، من أهمها إزالة الحواجز الجمركية، وتطوير البنية التحتية، وتحسين شبكات النقل والتسويق، إلى جانب توحيد السياسات التجارية والاستفادة من المزايا النسبية للدول. وقد بينت الدراسة كذلك أن التجارة البينية تحقق العديد من الأهداف والفوائد الاقتصادية والاجتماعية، مثل زيادة الإنتاجية، وتوفير فرص العمل، وتحسين مستوى المعيشة، وتعزيز الأمن الغذائي والابتكار. وبالتالي، فإن تطوير التجارة البينية الإفريقية يُعدّ خطوة ضرورية لتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة وتعزيز مكانة القارة الإفريقية ضمن الاقتصاد العالمي

المبحث الثاني: التكامل الاقتصادي – المفاهيم والمستويات

يُعدّ التكامل الاقتصادي من أبرز الظواهر الاقتصادية التي برزت في العلاقات الدولية الحديثة، حيث تسعى الدول من خلاله إلى تعزيز التعاون الاقتصادي وتحقيق التنمية المشتركة عبر إزالة الحواجز التي تعيق حركة التجارة وعناصر الإنتاج. وقد فرضت التحولات الاقتصادية العالمية وتزايد حدة المنافسة الدولية على الدول، خاصة النامية منها، ضرورة الاتجاه نحو التكتلات الاقتصادية كوسيلة لمواجهة تحديات العولمة وتحقيق الاستقرار الاقتصادي. ويقوم التكامل الاقتصادي على مجموعة من الأسس والآليات التي تهدف إلى تنسيق السياسات الاقتصادية بين الدول الأعضاء، بما يسمح بخلق سوق واسعة قادرة على رفع معدلات النمو وتحسين مستويات المعيشة. كما يمر التكامل الاقتصادي بعدة درجات تبدأ من منطقة التجارة الحرة وصولاً إلى الاندماج الاقتصادي الكامل، وهو ما يعكس تطور العلاقات الاقتصادية بين الدول وتزايد مستوى الترابط فيما بينها. وعليه، يتناول هذا المبحث مفهوم التكامل الاقتصادي ومختلف تعريفاته، إضافة إلى مزاياه وأهم درجاته والأسس التي يقوم عليها.

المطلب 1: مفهوم التكامل الاقتصادي

أولاً- مناقشة مفاهيم التكامل الاقتصادي:

التكامل الاقتصادي وتميزه عن بعض المفاهيم:

يجب الاستعانة بتعريف مفهوم التكامل الاقتصادي على أنه "إيجاد أحسن إطار ممكن للعلاقات الاقتصادية الدولية والسعي لإزالة العوائق المصطنعة أمام التعاون الاقتصادي بين الدول، حيث أن التكامل الاقتصادي يعني تحقيق الاندماج بين عدد من الوحدات الاقتصادية اثنتين فأكثر، وإزالة مظاهر التمييز القائمة فيما بينها وتكوين وحدة اقتصادية جديدة متميزة، كما أن التكامل الاقتصادي يعتبر عملية تنسيق مستمرة متصلة وصيغة من صيغ العلاقات الاقتصادية".⁷

وقد عرف التكامل الاقتصادي بأنه "عملية تنسيق مستمرة متصلة وصيغة من صيغ العلاقات الاقتصادية الدولية"،⁸ كما يعتبر البعض الآخر التكامل الاقتصادي بأنه "عبارة عن كافة الإجراءات التي تتضمن عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة وعناصر الإنتاج فيما بينها، وللتسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بغية تحقيق معدل نمو مرتفع، والتكامل الاقتصادي هو عملية تقارب تدريجية تعمل لتسهيل تنمية البلدان ذات الأنظمة السياسية والاقتصادية المتجانسة ولذا عليها أن تكون مؤسسة على تناسق خطط التنمية".⁹

أما الدكتور عبد الغني عماد، فيعتبر أن التكامل هو جمع ما ليس موحداً في إطار علاقة تبادلية تقوم على التنسيق الطوعي والإرادي بهدف توحيد أنماط معينة من السياسات الاقتصادية بين مجموعة من الدول تجمعها مميزات محددة تستهدف المنفعة المشتركة من خلال إيجاد سلسلة من العلاقات التفضيلية.¹⁰

⁷ Maurice SCHIFF, Intégration régionale et développement, Economica, World Bank, Paris, 2004, pp 330.

⁸ <https://www.google.com/search?q=https://www.rezgar.com/m.as>

⁹ الأطرش محمد، المشروعات الأوسطي والمتوسطي، مجلة المستقبل العربي، العدد (120) - 1996.

¹⁰ عبد الغني عماد، "التكامل الاقتصادي والسوق العربية المشتركة"، المستقبل العربي، 1999، العدد 250 ص 65

ويعرف الاقتصادى بالاساء، التكامل الاقتصادي بأنه عملية إلغاء تام للحواجز الجمركية بين وحدات اقتصادية قومية مختلفة ويشدد روبنسون سنة 1987 على أن التكامل الاقتصادي يهتم بكفاءة استخدام الموارد خاصة لرأس المال¹¹ كما يعرف فؤاد أبو ستيت التكامل الاقتصادي بأنه عبارة عن جميع الإجراءات التي تتفق عليه دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة الدولية وعناصر الإنتاج فيما بينها، وللتنسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بغرض تحقيق معدل النمو.¹²

تعريف روبسون Robson: يعرفه على أنه كفاءة استخدام الموارد وحرية انتقال السلع وعناصر الإنتاج وانعدام الحواجز بين الدول المشتركة¹³.

وكما هو ملاحظ أن هذه التعريفات لرواد الفكر الغربي الرأسمالي، أنها تشترك في أن التكامل الاقتصادي هو العملية الاقتصادية والاجتماعية التي يتم بموجبها إزالة جميع الحواجز الموجودة بين الأقطار المختلفة، ومن شأن ذلك أن يؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج، توقعاً للحصول على مكاسب اقتصادية في صورة زيادة معدلات النمو وارتفاع مستويات المعيشة تبعاً لذلك¹⁴، وبالرغم من بساطة هذه التعريفات إلا أنها تشتمل على مجموعة من العناصر أهمها¹⁵:

ينظر إلى التكامل الاقتصادي على أنه حالة تقود الدول الأعضاء في المنطقة التكاملية إلى وضع يتجه نحو التخصيص الأمثل للموارد الاقتصادية، كما يتجه إلى إذابة الاقتصاديات القومية في كيان اقتصادي جديد يعرف عادة بمرحلة "التكامل الاقتصادي التام" كهدف نهائي تتجه نحوه جهود الدول الأعضاء وتعمل على تحقيقه؛

¹¹ عبد القادر رزيق المخادمي، التكامل الاقتصادي العربي في مواجهة جدلية الإنتاج والتبادل، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009، ص 24

¹² مرسى فؤاد، دراسة مقارنة للتكامل الاقتصادي العربي، مجلس الوحدة الاقتصادية، الأمانة العامة، عمان، 1983، ص 5.

¹³ حسين فرج الخويج، التكامل الاقتصادي و الصناعات البتر وكيمياوية، الطبعة الأولى، دار جليس الزمان، الأردن، 2014، ص: 13.

¹⁴ نزيه عبد المقصود مبروك، التكامل الاقتصادي العربي وتحديات العولمة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ط 1، 2006، ص 17

¹⁵ سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظيم والتنظيم، الجزء الثاني، الدار المصرية اللبنانية، 1994، ص 34

تزويد الدول الأعضاء بالإجراءات والتدابير الضرورية والكافية لإحداث التغييرات المطلوبة في الهياكل الاقتصادية للدول الأعضاء في المنطقة التكاملية

تنسيق الإجراءات الخاصة بتأسيس وبناء السوق الموحدة، وتشتمل هذه المجموعة من الإجراءات على التدابير الخاصة بإزالة العقبات الجمركية وغير الجمركية بين الدول الأعضاء في المنطقة التكاملية مع إقامة تعريف جمركية موحدة في مواجهة العالم الخارجي، مضاف إليها إقامة نظام موحد للضرائب غير المباشرة؛

تنسيق السياسات الاقتصادية الداخلية والخارجية، وبصفة خاصة السياسات النقدية والمالية والتجارة الخارجية؛ خلق مؤسسات فوق قومية خاصة بالإشراف، مهمتها توحيد المؤسسات الاقتصادية والنقدية وهذه المؤسسات تحل محل المؤسسات القومية في المنطقة التكاملية.

ومما سبق يمكن القول بأن التكامل الاقتصادي هو دخول مجموعة من الدول تربطها علاقات تقارب اقتصادية، اجتماعية، سياسية وجغرافية في اتحاد اقتصادي بحيث يتم الاتفاق بين هذه الدول على تطبيق سياسات تجارية واقتصادية موحدة تلتزم بها جميع الدول الأعضاء، من إلغاء الرسوم الجمركية على السلع المتداولة بينهم وإلغاء القيود التجارية الأخرى التي تحد من حركة التجارة، وحرية حركة الموارد الاقتصادية بين الدول الأعضاء في اتفاقية التكامل الاقتصادي، وكذلك الاتفاق على سياسة تجارية موحدة للتعامل التجاري مع الدول خارج الاتحاد الاقتصادي¹⁶.

هذا فيما يخص تعريف التكامل الاقتصادي في الفكر الرأسمالي الغربي، وفي الفكر الاشتراكي الشرقي يوجد كذلك تصور واضح لدى الباحثين الاشتراكيين حول فكرة التكامل والتي عرفت الباحث "إيفا رومنسكا" أن التكامل الاقتصادي عبارة عن "عملية موضوعية تخضع لتخطيط منظم تهدف إلى تقريب مستويات التطور الاقتصادي بصفة متساوية للدول الاشتراكية عن طريق إنشاء مؤسسات اقتصادية قوية على المستوى الوطني وإقامة علاقات اقتصادية متينة بين الدول المعنية بهدف توسيع أسواقها"¹⁷، ولهذا فالطرح الاشتراكي له اختلاف جوهري عن التعريف

¹⁶ علي عبد الفتاح ابوشرار، الاقتصاد الدولي - نظريات وسياسات - الطبعة الرابعة، دار المسيرة للنشر، عمان 2015، ص 387

¹⁷ براهيم العيسوي و آخرون، الاعتماد المتبادل والتكامل الاقتصادي و الواقع العربي مقاربات نظرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1990، ص 234

الرأسمالي الليبرالي، حيث يركز على إحداث تعديلات جوهرية في البنية الاقتصادية للدولة محل لتكامل، وهنا نميز بين ثلاثة أركان أساسية للتكامل الاقتصادي في هذا الفكر¹⁸:

إدراج صفة التنمية المتكافئة بصفة عضوية في عملية التكامل؛

استبدال معيار تشابه النظم السياسية الاجتماعية بمعيار الإقليم، وهو مبدأ استقلالية النظام؛

التوجه نحو نوع جديد من تقسيم العمل والتخصص.

وخلاصة القول فيما سبق أن التكامل الاقتصادي هو اتفاق عدد من الدول لتكوين كتلة اقتصادية يتعامل ككله كطرف في مقابل أي دولة راغبة في التبادل التجاري مع إحدى دوله¹⁹، أو هو اتفاق بين مجموعة من الدول على التنازل عن بعض سيادتها الوطنية الاقتصادية والاجتماعية، بهدف دمج اقتصاديتها لتشكيل كتلة واحدة تتحرك فيها السلع والخدمات وعناصر الانتاج بدون اي قيود، وذلك لتحقيق أكبر قدر من النمو

المطلب 2: مزايا التكامل الاقتصادي

مزايا التكامل الاقتصادي:

تتعدد مزايا التكامل الاقتصادي وتختلف باختلاف الدول ومواردها وأنظمتها الاقتصادية، ونذكر منها:²⁰

- تعميق وحسن تنظيم العلاقات الاقتصادية الدولية في إطار تنظيمي مستقر
- حسن تخصيص واستخدام الموارد المتاحة في الدول الأعضاء؛
- استغلال كافة الطاقات المتاحة بتضافر عوامل الإنتاج التي قد يتوفر بعضها في دولة مثل الأراضي الواسعة أو العمالة الكبيرة ولا يتوفر لديها رأس المال اللازم للاستثمارات الذي يتوفر في دولة أخرى؛

¹⁸ نزيه عبد المقصود مبروك، مرجع سابق ذكره، ص 233

¹⁹ صلاح عباس، التكتلات الاقتصادية هل تحايل على الجات، مؤسسة شباب الاسكندرية، مصر 2006، ص 33

²⁰ ندوة السوق الإسلامية المشتركة - مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي - جامعة الأزهر - 1991م.

- وجود مناخ وشروط أفضل للتجارة البينية بين دول التكامل وبينها وبين باقي دول العالم؛
- مواجهة التكتلات الاقتصادية التي انتشرت على مستوى العالم حيث يتيح التكامل فرصة لأن تكون الدول نداءً لهذه التكتلات.

- العمل على إيجاد اقتصاد قوي يمكنه أن يواجه الاقتصاديات الأخرى من حيث القدرة على التفاوض والتوصل إلى شروط تعامل مناسبة مع هذه الاقتصاديات.

إن العولمة وما تحمله من متغيرات تعمل على وضع شروط للتجارة الخارجية والعلاقات الاقتصادية الدولية تطبق على جميع الدول، وكما ظهر مما حدث حتى الآن في اجتماعات منظمة التجارة العالمية فإن قراراتها تصنع بواسطة الدول المتقدمة ولصالحها على حساب الدول النامية التي تتعامل منفردة وبأصوات ضعيفة، أما في حالة التكتل فيما بينها فإنه يكون لديها صوت قوي يمكن أن يشارك في صنع واتخاذ القرارات الصادرة عن هذه المنظمة لما فيه صالح جميع الدول، ومن جانب آخر فإن القرارات التي تصدر عن منظمة التجارة العالمية تطبق على جميع الدول في علاقاتها الاقتصادية الدولية، وقد تكون غير ملائمة للتعامل فيما بين مجموعة دول متجاورة، أو ذات خصائص مشتركة، أما لو كانت هذه الدول منظمة في شكل تكتل اقتصادي، فإنه يجوز لها أن تضع شروطاً مناسبة للتعامل فيما بينها دون إلزامها بتطبيق ذلك على الدول الأخرى.

والتكامل الاقتصادي وفق هذا التصور لا بد له من أسس حتى يحقق هذه المزايا وفي الفقرة التالية نوضح هذه

الأسس.²¹

²¹ محمد خواجكية، "التكتلات الاقتصادية الدولية"، جامعة حلب كلية العلوم الاقتصادية، 1971-1972، ص 23-24

المطلب 3: درجات التكامل الاقتصادي وأسس

درجات التكامل الاقتصادي وأسس:

أ. درجات التكامل الاقتصادي:

إن أدبيات التكامل الاقتصادي تعرض لخمس أشكال أو درجات هي:²²

- **منطقة التجارة الحرة :** حيث تعتمد البلدان الأعضاء على تخفيض الرسوم الجمركية والقيود الكمية بالتدريج حتى تزول بشكل تام وتتم حرية انتقال السلع، ولا تتضمن منطقة التجارة الحرة هذه بالضرورة حرية انتقال الأسواق والأشخاص، ويحتفظ كذلك بموجبها كل بلد بتعريفاته الجمركية تجاه البلدان غير الأعضاء؛
- **الاتحاد الجمركي :** ويتميز بإلغاء جميع أصناف التمييزات والحواجز فيما يتعلق بحركة البضائع داخل نطاق الاتحاد، وتوحيد التعريفات الجمركية للدول الأعضاء تجاه العالم الخارجي ولا يتضمن ذلك بالضرورة حرية انتقال الأموال والأشخاص؛
- **السوق المشتركة :** التي تشكل درجة أعلى من السير نحو الوحدة الاقتصادية لأن الإلغاء لا يشمل التعريفات الجمركية والقيود فقط، أي المبادلات التجارية ولكن أيضاً القيود المفروضة على حرية تنقل عوامل الإنتاج ورؤوس الأموال والأشخاص؛
- **الوحدة الاقتصادية:** التي إلى جانب زوال القيود على انتقال السلع وعوامل الإنتاج تهدف إلى تنسيق السياسات الاقتصادية القومية بين الدول الأطراف بغية إزالة التمييز الناشئ عن اختلاف هذه السياسات؛ التكامل الاقتصادي العربي واستراتيجياته المرتقبة مستقبلاً

²² مجلة أداء المؤسسات الجزائرية - العدد 04 / ديسمبر 2013

• **الاندماج الاقتصادي الكامل:** الذي يفترض توحيد السياسات النقدية والمالية والاجتماعية وتلك الخاصة بمحاربة الأزمات الدورية، كما أنه يستوجب إنشاء سلطة عليا على صعيد أطراف اندماج تكون متمتعة بسلطة اتخاذ القرارات الملزمة للدول الأطراف.

ب. أسس التكامل الاقتصادي:

وفي ضوء هذا الاستعراض السريع، وتوضيحاً لمفهوم التكامل الاقتصادي، يمكننا أن نحدد الأسس التي يركز عليها بالنقاط التالية:

• الاستفادة من مزايا التخصص وتقسيم العمل بين الدول المنظمة إليه، وذلك نتيجة لحرية التبادل وانتقال عناصر الإنتاج بين هذه الدول، وترشيد الاقتصاد؛

• اتجاه المؤسسات الإنتاجية الاقتصادية نحو الاندماج للاستفادة من مزايا الإنتاج الكبير مما يشكل عاملاً ديناميكياً يعمل على تطوير الإنتاج وتحديثه ومسايرة التكنولوجيا الحديثة في مراحل الإنتاج وعملياته المختلفة؛

• تهدف الدول المنظمة إلى التكامل الاقتصادي إلى تنسيق سياساتها الخارجية تجاه العالم الخارجي، سواء من حيث القيود النوعية والكمية أم من حيث المعاملة التي تمنح لبعض الدول التي تساعد تشجيع التبادل معها إلى الطلب على المنتجات وتحقيق التشغيل الأمثل؛

• وضع خطة مشتركة للتنمية، تسمح بتعبئة الموارد الاقتصادية، مما يؤدي إلى تفادي الاختناقات التي كثيراً ما تعترض تنفيذ المشروعات؛

• تنسيق مشروعات التخطيط الاقتصادي للدول المنظمة إلى التكامل الاقتصادي مما يحقق قيام صناعات متكاملة ومتراطة وفقاً للأسس الاقتصادية، ومما يسمح بإقامة مشروعات على أسس عصرية تعتمد العلم والتكنولوجيا؛

• الاستخدام الأفضل للفعاليات الاقتصادية للدول الأعضاء وفق الأسس الاقتصادية العلمية؛

• التطور المتوازن للقوى الإنتاجية في الدول المنظمة إلى التكامل الاقتصادي؛

• إن نجاح التكامل الاقتصادي بين دولتين أو أكثر يتوقف على كون هذه الدول ذات أنظمة اجتماعية واقتصادية متجانسة.

من خلال دراسة مفهوم التكامل الاقتصادي ومختلف مستوياته، يتضح أنه يمثل إطاراً شاملاً للتعاون بين الدول يهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز القدرة التنافسية في مواجهة التحديات العالمية. كما تبين أن التكامل الاقتصادي لا يقتصر على إزالة الحواجز الجمركية فقط، بل يشمل أيضاً تنسيق السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية بين الدول الأعضاء بما يحقق الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة. وقد أظهرت الدراسة كذلك أن التكامل الاقتصادي يحقق العديد من المزايا، من أهمها توسيع الأسواق، وتشجيع الاستثمار، وتعزيز التجارة البينية، وتحسين الكفاءة الإنتاجية، إضافة إلى تقوية الموقف التفاوضي للدول في الاقتصاد العالمي. كما أن نجاحه يرتبط بتوفر مجموعة من الأسس، مثل تجانس الأنظمة الاقتصادية وتطوير البنية الإنتاجية والتنسيق في السياسات الاقتصادية. وعليه، فإن التكامل الاقتصادي يُعدّ خياراً استراتيجياً للدول الإفريقية من أجل تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز اندماجها في الاقتصاد العالمي

المبحث الثالث: الإطار المفاهيمي لتكامل الإقليمي

يُعدّ التكامل الإقليمي من أبرز التوجهات الاقتصادية والسياسية التي تبنتها الدول الإفريقية من أجل تعزيز التعاون وتحقيق التنمية المشتركة، خاصة في ظل التحديات المرتبطة بالتجزؤ الاقتصادي وضعف المبادلات التجارية بين دول القارة. وقد أصبح هذا التكامل ضرورة إستراتيجية تهدف إلى خلق فضاء اقتصادي أكثر اندماجاً، يقوم على تنسيق السياسات الاقتصادية وتطوير البنية التحتية وتعزيز حرية تنقل السلع والأشخاص ورؤوس الأموال. وفي هذا السياق، سعت المؤسسات الإفريقية إلى وضع آليات ومؤشرات تسمح بقياس مستوى التقدم المحقق في مسار التكامل الإقليمي، من خلال تقييم أداء الدول والتكتلات الاقتصادية المختلفة. وعليه، يتناول هذا المبحث مفهوم التكامل الإقليمي، وآليات تقييمه وقياسه، إضافة إلى المقاربة المنهجية المعتمدة في إفريقيا من خلال مؤشري ARII وASRII باعتبارهما من أهم الأدوات الحديثة لقياس درجة الاندماج الإقليمي داخل القارة الإفريقية.

المطلب الأول : تعريف التكامل الإقليمي

تعريف التكامل الإقليمي :

يُعرف التكامل الإقليمي، حسب ما أورده Brendan Vickers، بأنه عملية متعددة الأبعاد تسعى من خلالها الدول المتجاورة ضمن نطاق جغرافي معين إلى تعزيز مستوى التفاعل والتعاون فيما بينها في مختلف المجالات، لاسيما الاقتصادية والسياسية والأمنية والاجتماعية والثقافية، وذلك من خلال الانتقال من العمل الفردي إلى العمل الجماعي عبر الانخراط في تكتلات أو تجمعات إقليمية أكبر. وفي السياق الإفريقي، يشمل هذا التكامل دول African Union التي تنقسم إلى عدة أقاليم رئيسية، وتسعى بدورها إلى تحقيق مستويات متقدمة من الاندماج من خلال تنسيق السياسات وتوحيد الجهود، غير أن درجة هذا التكامل تبقى مرتبطة بمدى استعداد الدول لتقاسم جزء من سيادتها أو التنازل عنها في سبيل تحقيق أهداف مشتركة. كما يؤكد المرجع أن التكامل الإقليمي لا يُعد غاية في حد ذاته، بل يمثل وسيلة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، خاصة من خلال توسيع الأسواق الوطنية، وتعزيز التجارة البينية، وجذب الاستثمارات الأجنبية، بما يساهم في تحسين مستويات المعيشة ومواجهة التحديات التنموية داخل القارة. ويتحقق هذا التكامل عبر مجموعة من الآليات، من أبرزها اتفاقيات التجارة الإقليمية التي تهدف إلى تحرير المبادلات التجارية وتسهيل حركة السلع والخدمات، إضافة إلى تقليل الحواجز الجمركية وغير الجمركية، وتطوير البنية التحتية العابرة للحدود، بما يعزز الترابط الاقتصادي بين الدول ويدعم مسار الاندماج الإقليمي²³

من أجل فهم خارطة التكامل الإقليمي في القارة الأفريقية، لا بد من الإطلاع على كيفية توزيع الدول الأعضاء ضمن الكتل الإقليمية المعترف بها من قبل الاتحاد الأفريقي. يوضح الجدول الموالي تقسيم الدول الأفريقية الـ 55 على المناطق الجغرافية الخمس الكبرى (شمال، جنوب، شرق، غرب، ووسط أفريقيا):

²³ Vickers, B. (2017). A Handbook on Regional Integration in Africa: Towards Agenda 2063. Commonwealth Secretariat. P1-2

الشكل رقم 1-1: المجموعات الإقليمية التي تضم الدول الاعضاء في الاتحاد الإفريقي



Source : Vickers, B. (2022). A Handbook on Regional Integration in Africa: Towards Agenda 2063. The Commonwealth. P2

المطلب الثاني: آليات تقييم وقياس التقدم في التكامل الإقليمي

آليات تقييم وقياس التقدم في التكامل الإقليمي :

لقياس مدى تقدم التكامل الإقليمي في إفريقيا، تم اعتماد مجموعة من الأدوات والمؤشرات التي تسمح بتقييم أداء الدول والتجمعات الإقليمية، ومن أبرزها مؤشر التكامل الإقليمي الإفريقي (ARII)، الذي طورته كل من African Union و African Development Bank. ويهدف هذا المؤشر إلى تقديم صورة شاملة حول مستوى الاندماج الإقليمي، من خلال الاعتماد على خمسة أبعاد رئيسية، تتمثل في التكامل التجاري، وتكامل البنية التحتية، والتكامل الإنتاجي، وحرية تنقل الأشخاص، إضافة إلى التكامل الاقتصادي الكلي.

ويسمح هذا المؤشر بتحديد نقاط القوة والضعف في مسار التكامل، مما يساعد صناع القرار على وضع سياسات أكثر فعالية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول الإفريقية.

ومن جهة أخرى، يؤكد المرجع على أهمية تحقيق العدالة في توزيع منافع التكامل، حيث لا ينبغي أن تقتصر الفوائد على الدول الكبرى فقط، بل يجب أن تشمل أيضاً الدول الأقل نمواً والدول الحبيسة، لضمان استدامة المشروع الإقليمي.

ورغم أهمية هذه المؤشرات، إلا أن عملية قياس التكامل الإقليمي تواجه عدة تحديات، من أبرزها نقص البيانات الإحصائية الدقيقة، وتفاوت مستويات التنمية بين الدول، مما يستدعي تعزيز القدرات المؤسسية والإحصائية داخل القارة الإفريقية²⁴

المطلب الثالث: المقاربة المنهجية لقياس التكامل الإقليمي في إفريقيا: من مؤشر ARII إلى المؤشر

المركب ASRII لعام 2025

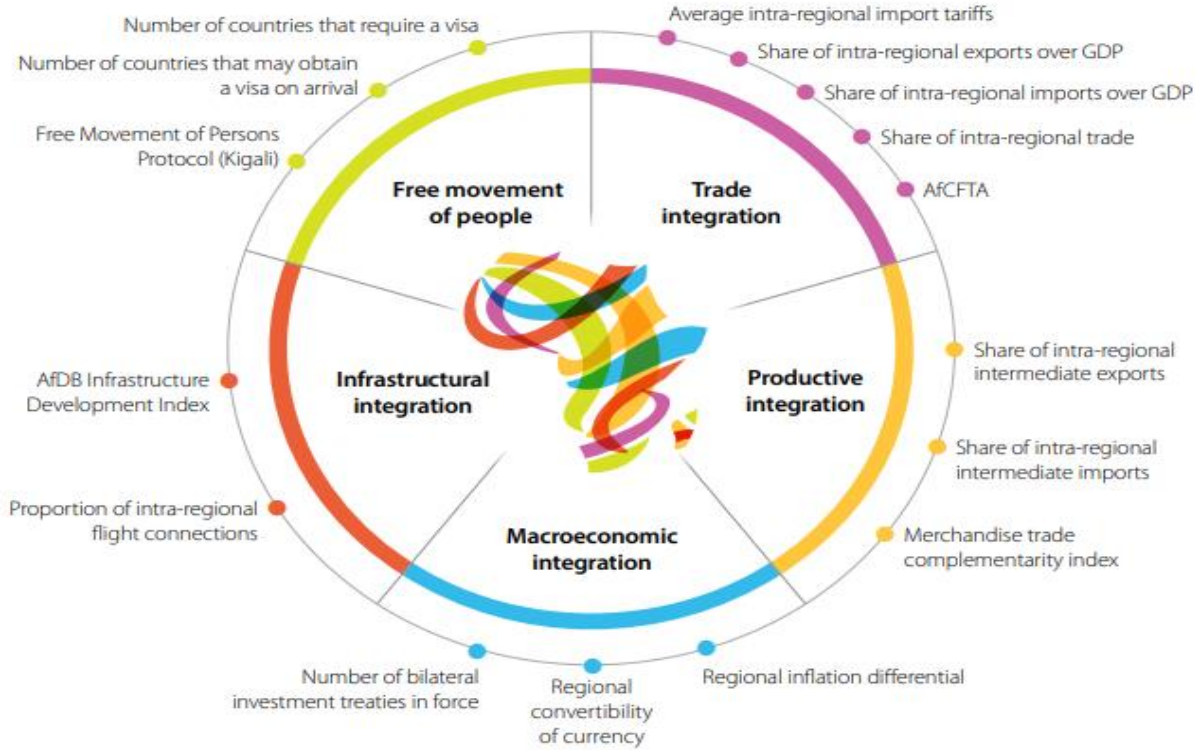
تحليل أبعاد ومؤشرات التكامل الإقليمي في إفريقيا وفق تقرير ARII

يُعدّ مؤشر التكامل الإقليمي الإفريقي (ARII) أداة قياس استراتيجية طوّرتها اللجنة الاقتصادية لإفريقيا بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الإفريقي والبنك الإفريقي للتنمية، بهدف تقييم مدى تقدم القارة نحو تحقيق أهداف التكامل الإقليمي. ويعتمد هذا المؤشر على مقارنة تحليلية متعددة الأبعاد، تقوم على خمسة أبعاد رئيسية تضم في مجموعها 16 مؤشراً فرعياً، كما هو موضح في الشكل.²⁵

²⁴ Vickers, B. (2017), Op. Cit.p5

²⁵ African Union, United Nations Economic Commission for Africa, and African Development Bank. (2019). Africa Regional Integration Index Report 2019. Addis Ababa, Ethiopia. Available at: arii.uneca.org

الشكل رقم 2-1 أبعاد ومؤشرات التكامل الإقليمي



Source :. Africa Regional Integration Index Report 2019. Addis Ababa, Ethiopia. Available at: arii.uneca.org p20

1. الأطر الهيكلية لمؤشر التكامل الإقليمي (قراءة في الشكل)

ولفهم البناء المنهجي للمؤشر، يوضح الشكل توزيع المؤشرات على خمسة أبعاد أساسية مترابطة، حيث يركز التكامل التجاري على تسهيل تدفق السلع من خلال خفض الحواجز الجمركية وغير الجمركية، في حين يسعى التكامل الإنتاجي إلى تطوير سلاسل القيمة الإقليمية وتعزيز الترابط الصناعي، وهو البعد الذي يسجل أضعف أداء في القارة بمعدل 0.201

كما يمثل تكامل البنية التحتية الأساس المادي لربط الاقتصادات الإفريقية عبر شبكات النقل والطاقة، بينما يساهم التكامل الماكرو اقتصادي في تحقيق الاستقرار المالي من خلال تقارب السياسات الاقتصادية، لاسيما في مجالي التضخم وقابلية تحويل العملات. وأخيراً، يُعدّ بعد حرية تنقل الأشخاص عاملاً اجتماعياً محورياً يعزز كفاءة توزيع عوامل الإنتاج ويقوي الروابط الاقتصادية بين الدول.

2. تحليل الأداء القاري وتفاوت مستويات التكامل

تشير نتائج تقرير ARII إلى أن متوسط مستوى التكامل في إفريقيا بلغ حوالي 0.327، وهو ما يضع القارة ضمن فئة الأداء المتوسط إلى الضعيف. ويكشف هذا المؤشر عن وجود تفاوت هيكلي واضح بين الدول والتكتلات الإقليمية، حيث تسجل بعض الدول مثل جنوب إفريقيا والمغرب وكينيا مستويات مرتفعة نسبياً تفوق 0.500، مقابل استمرار ضعف الأداء في دول أخرى، خاصة في مجالي التكامل التجاري والإنتاجي.

كما يتجلى هذا التفاوت على مستوى التكتلات الإقليمية، حيث تحقق جماعة شرق إفريقيا (EAC) أداءً متقدماً في بعض الأبعاد، في حين تعاني تكتلات أخرى من اختلالات هيكلية، وهو ما يفسر بطء تحقيق التكامل القاري الشامل.

3. التجارة البينية كرافعة للتكامل الاستراتيجي

من خلال الربط بين أبعاد المؤشر، يتضح أن تعزيز التجارة البينية لا يرتبط فقط بإزالة الحواجز الجمركية ضمن بعد التكامل التجاري، بل يتطلب بالأساس تطوير التكامل الإنتاجي. إذ يعكس ضعف هذا الأخير محدودية اندماج الاقتصادات الإفريقية في سلاسل القيمة الإقليمية، مما يحد من فعالية المبادلات التجارية داخل القارة. وفي هذا السياق، تبرز أهمية اتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) كآلية استراتيجية لتجاوز هذه الاختلالات، من خلال تعزيز الترابط الإنتاجي وتوسيع الأسواق، بما يساهم في تحسين موقع إفريقيا ضمن الاقتصاد العالمي.

تقييم مسارات التكامل الإقليمي في إفريقيا في ضوء مؤشر ASRII لسنة 2025

يشهد التكامل الإقليمي في إفريقيا تطوراً ملحوظاً في ظل التحولات الاقتصادية والسياسية العالمية، حيث أصبح من الضروري اعتماد أدوات دقيقة لقياس مدى تقدم هذا المسار، وهو ما جسده مؤشر التكامل الإقليمي الإفريقي المركب (ASRII) الذي اعتمدته الاتحاد الإفريقي كآلية حديثة لتقييم تنفيذ الالتزامات القارية المنصوص عليها في معاهدة أبوجا وأجندة 2063. ويتميز هذا المؤشر بكونه لا يقتصر على قياس الأداء الاقتصادي فحسب،

بل يسعى إلى تقييم درجة الاندماج الفعلي بين الدول الإفريقية من خلال مقارنة متعددة الأبعاد تأخذ بعين الاعتبار الجوانب السياسية والاقتصادية والهيكلية والاجتماعية.

ويرتكز مؤشر ASRII على أربع ركائز أساسية مترابطة تعكس طبيعة التكامل الشامل، حيث يشمل التكامل السياسي من خلال قياس فعالية المؤسسات الإقليمية ومستوى الحوكمة والاستقرار الأمني، بينما يمثل التكامل الاقتصادي العمود الفقري للمؤشر عبر تحليل تطور التجارة البينية، تكامل الأسواق، والاندماج الإنتاجي والمالي. كما يتضمن المؤشر ركيزة البنية التحتية التي تقيس مستوى الربط القاري في مجالات النقل والطاقة والرقمنة، إضافة إلى ركيزة التكامل الاجتماعي والإنساني التي تركز على حرية تنقل الأفراد والتعاون في مجالات التعليم والثقافة والابتكار. ويعكس هذا البناء المنهجي تصوراً متكافئاً للتكامل لا يقتصر على الاقتصاد بل يمتد ليشمل الإنسان كمحور أساسي في العملية التكاملية.

ولتوضيح البنية المنهجية لمؤشر ASRII، يبين الشكل التالي كيفية تفرع المؤشر إلى أربع ركائز رئيسية تتكامل فيما بينها لقياس مختلف أبعاد التكامل الإقليمي في إفريقيا

الشكل رقم 1-3: الهيكل العام لمؤشر ASRII



المصدر: تقرير التكامل الإقليمي الإفريقي 2025، ص 8

يتضح من خلال الشكل أن مؤشر ASRII يعتمد على مقارنة شمولية، حيث تتكامل الركائز الأربع لتقديم تقييم شامل لمستوى التكامل، مما يفسر التفاوت في الأداء بين الدول والتكتلات الإفريقية

وبالاعتماد على هذا الإطار التحليلي، يكشف تقرير سنة 2025 عن واقع تكامل إفريقي يتسم بالتقدم النسبي لكنه لا يزال غير متوازن، حيث يظهر التفوق النسبي لركيزة التكامل السياسي نتيجة تحسن مؤشرات الحوكمة وتعزيز الأطر المؤسسية، في حين يظل التكامل الاقتصادي محدود الفعالية رغم تسجيل بعض التقدم المرتبط بتفعيل اتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA). فعلى الرغم من هذه الجهود، لا تزال التجارة البينية الإفريقية تمثل نسبة ضعيفة لا تتجاوز حوالي 15 إلى 16% من إجمالي التجارة، وهو ما يعكس استمرار القيود الهيكلية المرتبطة بضعف البنية التحتية وتعدد الحواجز غير الجمركية.

"المحاولة فهم التباين الحاصل في مسارات التكامل، يستعرض التقرير قراءة كمية معمقة عبر مؤشر (ASRII)، حيث تبرز النتائج المحققة في عام 2025 تفاوتاً جوهرياً بين الطموحات المؤسسية والواقع الميداني. ويمكن من خلال التمثيل البياني التالي استنباط التوازن المفقود بين الركائز الأربع، حيث تظهر بعض الأبعاد تقدماً ملحوظاً بينما لا تزال أخرى تشكل "عنق زجاجة" يعيق الاندماج الكامل للقارة.

كما يبرز التقرير تحديات أخرى لا تقل أهمية، من بينها تراجع التمويل الدولي بنسبة تقارب 22%، مما أثر سلباً على تمويل مشاريع التكامل، إضافة إلى استمرار الهشاشة الأمنية في بعض المناطق الإفريقية، وهو ما يعيق تنفيذ البرامج التكاملية رغم وجود آليات مؤسسية مثل منظومة الأمن الإفريقية.

وعلى مستوى التكتلات الإقليمية، تظهر نتائج المؤشر تفاوتاً واضحاً في الأداء، حيث يعكس اتحاد المغرب العربي ضعفاً في التكامل خاصة على مستوى التجارة البينية التي تبقى محدودة، في حين تمثل جماعة شرق إفريقيا نموذجاً متقدماً نسبياً بفضل قوة مؤسساتها ونجاحها في تحقيق درجات معتبرة من التنسيق السياسي والاقتصادي. ويؤكد هذا التباين أن نجاح التكامل لا يرتبط فقط بوجود الاتفاقيات، بل بمدى تفعيلها وترجمتها إلى سياسات واقعية.

أما فيما يتعلق بالبنية التحتية، فقد تم تسجيل تقدم مهم خاصة في مجال النقل، حيث تبنت أغلب التكتلات الإفريقية مخططات للربط القاري، غير أن تنفيذ هذه المشاريع لا يزال يواجه صعوبات مرتبطة بالتمويل وضعف الشراكات، مما يعكس وجود فجوة واضحة بين التخطيط والتنفيذ.

وفي هذا السياق، يمكن اعتبار “فجوة التنفيذ” التحدي الأكبر الذي يواجه التكامل الإفريقي، إذ رغم تعدد المبادرات والاستراتيجيات، فإن ضعف التطبيق الفعلي يحد من تحقيق الأهداف المرجوة. وعليه، فإن تعزيز فعالية التكامل يتطلب الانتقال من مرحلة وضع السياسات إلى مرحلة التنفيذ، مع ضرورة دعم التمويل الذاتي، وتفعيل دور القطاع الخاص، والاستثمار في الرقمنة، إضافة إلى تعزيز الاستقرار السياسي باعتباره شرطاً أساسياً لنجاح أي مشروع تكاملي.

وخلاصة القول، فإن مسار التكامل الإقليمي في إفريقيا سنة 2025 يعكس مرحلة انتقالية تجمع بين الطموح والقيود، حيث تتزايد فرص الاندماج بفضل التحولات الرقمية والمبادرات القارية، غير أن تحقيق تكامل فعلي ومستدام يظل رهيناً بقدرة الدول الإفريقية على تجاوز الاختلالات الهيكلية وتقليص فجوة التنفيذ، بما يسمح بتحويل الالتزامات النظرية إلى نتائج ملموسة على أرض الواقع.

من خلال دراسة الإطار المفاهيمي للتكامل الإقليمي في إفريقيا، يتضح أن التكامل لم يعد مجرد خيار اقتصادي، بل أصبح ركيزة أساسية لتحقيق التنمية والاستقرار وتعزيز مكانة القارة في الاقتصاد العالمي. وقد أظهرت مؤشرات القياس، خاصة ARII و ASRII، أن إفريقيا حققت بعض التقدم في مجالات التنسيق السياسي وتطوير البنية التحتية وتفعيل المبادرات القارية، إلا أن مستويات التكامل لا تزال متفاوتة بين الدول والتكتلات الإقليمية بسبب استمرار عدة تحديات، أبرزها ضعف البنية التحتية، ومحدودية التمويل، والتفاوت التنموي، ووجود الحواجز غير الجمركية. كما بينت الدراسة أن نجاح التكامل الإفريقي لا يرتبط فقط بتوقيع الاتفاقيات، وإنما بمدى تنفيذها الفعلي وتحويلها إلى سياسات ومشاريع ملموسة تدعم التجارة البينية وتحقيق الاندماج الاقتصادي الحقيقي. وبالتالي، فإن تعزيز التكامل

الإقليمي يتطلب إرادة سياسية قوية، وتفعيل آليات التنفيذ، والاستثمار في البنية التحتية والرقمنة، بما يسمح ببناء فضاء إفريقي أكثر ترابطاً وتنافسية واستدامة

خلاصة الفصل الأول .

من خلال دراسة الإطار المفاهيمي للتجارة البينية والتكامل الاقتصادي والإقليمي، يتضح أن هذه المفاهيم تشكل أساسًا مهمًا لفهم طبيعة العلاقات الاقتصادية بين الدول، خاصة داخل التكتلات الإقليمية. وقد بينت الدراسة أن التجارة البينية تمثل وسيلة فعالة لتعزيز المبادلات التجارية وتحقيق التنمية الاقتصادية، لما توفره من مزايا تتمثل في توسيع الأسواق، وزيادة الإنتاجية، وتحسين مستوى المعيشة، وتعزيز الأمن الغذائي والابتكار. كما تبين أن التكامل الاقتصادي يُعدّ مرحلة متقدمة من التعاون بين الدول، يقوم على إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية، وتنسيق السياسات الاقتصادية والمالية، بما يسمح بتحقيق الاستخدام الأمثل للموارد ورفع القدرة التنافسية للدول الأعضاء. إضافة إلى ذلك، أظهرت الدراسة أن التكامل الإقليمي في إفريقيا أصبح خيارًا استراتيجيًا لمواجهة تحديات العولمة والتجزؤ الاقتصادي، خاصة مع اعتماد مؤشرات حديثة مثل ARII و ASRII لقياس مستوى التقدم في مسار الاندماج الإقليمي.

وعليه، فإن نجاح التجارة البينية والتكامل الاقتصادي داخل القارة الإفريقية يبقى مرتبطًا بمدى قدرة الدول الإفريقية على تطوير البنية التحتية، وتنسيق السياسات الاقتصادية، وإزالة العوائق التي تحد من حركة التجارة والاستثمار، بما يساهم في تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز مكانة إفريقيا في الاقتصاد العالمي.

الفصل الثاني:

واقع التجارة البينية الإفريقية

تمهيد :

واقع التجارة البينية الإفريقية تُعدّ التجارة البينية الإفريقية من أبرز القضايا الاقتصادية التي حظيت باهتمام متزايد في السنوات الأخيرة، خاصة في ظل التوجه نحو تعزيز التكامل الاقتصادي القاري من خلال اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA). فالتجارة البينية لا تقتصر على تبادل السلع والخدمات بين الدول الإفريقية فحسب، بل تُعدّ أداة استراتيجية لتحقيق التنمية الاقتصادية، وتقوية الروابط الإنتاجية، وتقليص التبعية للأسواق الخارجية. ورغم ما تزخر به القارة الإفريقية من موارد طبيعية وبشرية وإمكانات اقتصادية هائلة، إلا أن حجم المبادلات التجارية بين دولها ظل لفترة طويلة ضعيفاً مقارنة بمستوى التجارة مع بقية دول العالم، نتيجة لجملة من المعوقات المرتبطة بضعف البنية التحتية، وتشابه الهياكل الإنتاجية، وارتفاع تكاليف النقل، إضافة إلى الحواجز الجمركية وغير الجمركية. وفي المقابل، شهدت السنوات الأخيرة تحولات مهمة في مسار التجارة البينية الإفريقية، خاصة بعد دخول اتفاقية AfCFTA حيّز التنفيذ، حيث برزت جهود حقيقية لتعزيز انسيابية المبادلات التجارية وتطوير البنى اللوجستية وتفعيل دور التكتلات الاقتصادية الإقليمية. كما أصبح التكامل الاقتصادي أحد الخيارات الأساسية لمواجهة تحديات العولمة والاندماج في الاقتصاد العالمي. وناول هذا الفصل دراسة واقع التجارة البينية الإفريقية من خلال تحليل تطورها وهيكلتها، ودور الكيانات اللوجستية في دعمها، وأثرها في التنمية الاقتصادية، إضافة إلى إبراز أهم التكتلات الاقتصادية الإقليمية ودوافع نشأتها باعتبارها آلية أساسية لتحقيق التكامل الاقتصادي داخل القارة الإفريقية

المبحث الأول: طبيعة وهيكلية التجارة الإفريقية

تُمثل التجارة البينية الإفريقية محوراً أساسياً في مسار التكامل الاقتصادي والتنمية داخل القارة، إذ تعكس طبيعة العلاقات الاقتصادية القائمة بين الدول الإفريقية ومدى قدرتها على بناء سوق قارية متكاملة. وقد شهدت هذه التجارة تطورات متفاوتة خلال السنوات الأخيرة، سواء من حيث حجم المبادلات أو طبيعة السلع المتداولة أو مساهمة التكتلات الإقليمية في تنشيطها. كما برزت أهمية البنى اللوجستية والمؤسسات الدولية والتنظيمات الداعمة للتجارة في تسهيل حركة السلع والخدمات وتعزيز الترابط الاقتصادي بين الدول الإفريقية، خاصة في ظل التوجه نحو تفعيل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية. ومن جهة أخرى، أصبحت التجارة البينية أداة لتحقيق التنمية الاقتصادية من خلال دعم التصنيع، وخلق فرص العمل، وتحسين القدرة التنافسية للاقتصادات الإفريقية، رغم استمرار العديد من التحديات والمعوقات التي تحد من فعاليتها. وعليه، يتناول هذا المبحث تطور وهيكلية التجارة البينية الإفريقية، ودور الكيانات اللوجستية في دعمها، إضافة إلى إبراز أثرها التنموي وأهم المعوقات التي تواجهها.

المطلب الأول: التطور الهيكلي والزمني للتجارة البينية الإفريقية (2010 – 2025)

حالة/واقع التجارة البينية للدول الإفريقية

تشير البيانات المتعلقة بالتجارة الإفريقية إلى أن حجم المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية لا يزال محدوداً مقارنة بحجم تجارتها مع بقية دول العالم. فقد بلغ مجموع الصادرات الإفريقية نحو العالم خلال الفترة الممتدة بين 2010 و 2019 أكثر من 4800 مليار دولار، أي بمعدل سنوي يقارب 480 مليار دولار. في المقابل، لم تتجاوز الصادرات البينية الإفريقية خلال نفس الفترة 680 مليار دولار، بمتوسط سنوي يقدر بحوالي 70 مليار دولار، وهو ما يعكس ضعف مستوى التكامل التجاري بين دول القارة الإفريقية.

كما تراوحت نسبة الصادرات البينية الإفريقية خلال الفترة 2010-2013 بين 10% و 12% من إجمالي الصادرات الإفريقية، لتزفع نسبياً خلال السنوات 2014-2019 إلى ما بين 15% و 17%. ورغم هذا التحسن النسبي، إلا أن هذه النسبة تبقى منخفضة مقارنة بمناطق اقتصادية أخرى في العالم، الأمر الذي يعكس محدودية التجارة البينية داخل القارة الإفريقية.

كما تشير البيانات إلى أن إجمالي الصادرات السلعية الإفريقية خلال الفترة 2010-2019 بلغ حوالي 4800 مليار دولار، في حين بلغت الواردات السلعية الإفريقية نحو 5500 مليار دولار، وهو ما يعني أن إفريقيا سجلت عجزاً في ميزانها التجاري. ويرجع ذلك أساساً إلى اعتماد العديد من الدول الإفريقية على تصدير المواد الأولية والموارد الطبيعية التي غالباً ما تكون منخفضة القيمة في الأسواق العالمية، في حين تعتمد في وارداتها على المنتجات الصناعية والسلع المصنعة ذات القيمة المرتفعة.

ومن حيث الاتجاهات الجغرافية للمبادلات التجارية، يلاحظ أن الصادرات الإفريقية تتجه بدرجة كبيرة نحو الشركاء التجاريين التقليديين خارج القارة، خاصة الاتحاد الأوروبي European Union والولايات المتحدة الأمريكية United States، حيث تستحوذ هذه الأسواق على نسبة معتبرة من الصادرات الإفريقية، في حين تسعى بعض القوى الاقتصادية الصاعدة مثل الصين China إلى تعزيز حضورها في الأسواق الإفريقية.

أما على مستوى التكتلات الاقتصادية الإفريقية، فتحتل دول تجمع التنمية للجنوب الإفريقي Southern African Development Community المرتبة الأولى في حجم المبادلات التجارية البينية بنسبة تقارب 35% من إجمالي التجارة البينية الإفريقية، تليها دول الكوميسا Common Market for Eastern and Southern Africa بنسبة 19%، ثم دول تجمع الساحل والصحراء Community of Sahel-Saharan States بنسبة 18%، في حين تسجل دول المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا Economic Community of West African States نسباً أقل نسبياً في حجم المبادلات التجارية البينية. ويعكس هذا التوزيع تأثير الموقع الجغرافي وقرب الدول من بعضها البعض، إضافة إلى مستوى التكامل الاقتصادي بين هذه التكتلات الإقليمية داخل القارة الإفريقية²⁶

²⁶ خليلي أحمد، "دور اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AFCFTA) في الحد من التنافس الدولي في المنطقة - دراسة تحليلية لما بعد الاتفاقية"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 15، العدد 02، الرقم التسلسلي 30، (2022)، ص ص 56-72

العنوان: الجدول رقم 1-2: تطور التجارة البينية للبلدان الأفريقية خلال الفترة (2010-2019).

الوحدة: مليار دولار أمريكي

الواردات البينية	الصادرات البينية	الواردات		الصادرات		السنوات
		من العالم	البينية	نحو العالم	البينية	
11.6	12.5	525.5	61.3	468.5	58.7	2010
10.1	10.1	56.1	57.4	545.05	54.9	2011
12.4	11.2	613.4	75.9	640.4	71.47	2012
11.4	12.0	609.7	69.9	569.2	68.5	2013
14.6	15.7	625.06	91.3	554.42	87.08	2014
13.6	17.7	543.8	73.85	387.7	68.5	2015
13.2	17.7	478.3	62.9	350.4	62.19	2016
12.93	16.63	521	67.37	412	68.52	2017
13.41	16.31	535.61	72.26	439.2	71.56	2018
13.9	16.0	550.23	77.18	466.4	74.61	2019

● **المراجع:** السعيد وصاف، منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية.. الفرص والتحديات، مركز تريندز للبحوث

والاستشارات، مقال منشور على موقع المركز <https://trendsresearch.org/ar/insight/africa-trade> بتاريخ

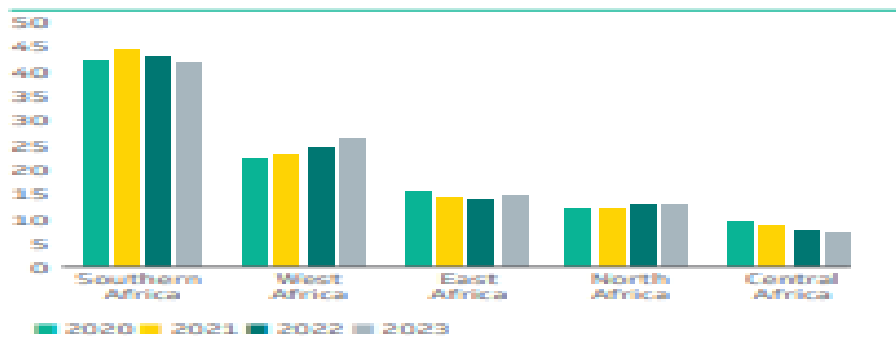
[14/7/2022 تاريخ الاطلاع 20/10/2022](#)

تطور التجارة البينية الأفريقية (2020-2023)²⁷

1. المشهد العام والنمو المطرد:

شهدت التجارة البينية الأفريقية مرونة ملحوظة وتطوراً إيجابياً رغم التحديات الاقتصادية العالمية. ففي عام 2023، ارتفعت قيمة التجارة بين الدول الأفريقية لتصل إلى 192.2 مليار دولار أمريكي، مسجلة نمواً بنسبة 10.9% مقارنة بالعام السابق. هذا الصعود يعكس الجهود المبذولة لتعزيز التكامل الاقتصادي القاري، حيث ارتفعت حصة التجارة البينية من إجمالي تجارة أفريقيا العالمية لتصل إلى 14.9% في عام 2023، مقارنة بـ 13.6% في عام 2022.

الشكل رقم 1-2: مساهمة المناطق الخمس في التجارة الإفريقية البينية بالمنة



المصادر: إحصاءات اتجاه التجارة لصندوق النقد الدولي 'أبحاث أفريكسيمبانك'

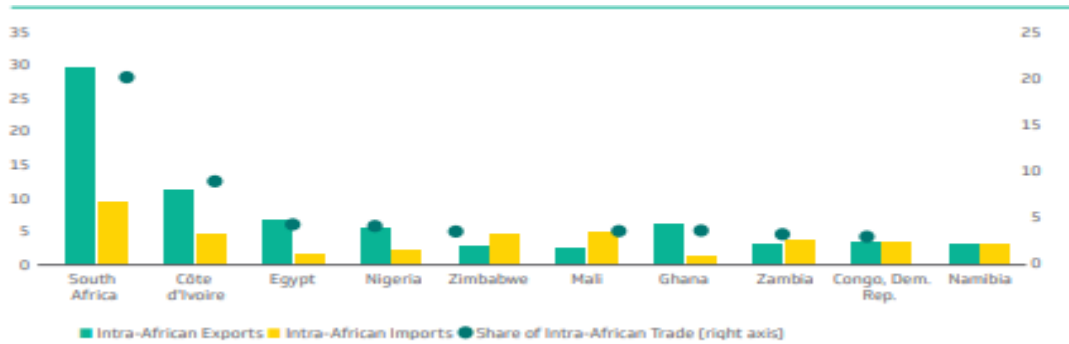
2. الريادة الإقليمية والحركات الوطنية:

تتصدر جنوب أفريقيا المشهد كأكبر مساهم في التجارة البينية الأفريقية، حيث بلغت قيمة تجارتها القارية حوالي 39.2 مليار دولار في عام 2023، وهو ما يمثل نحو 20.4% من إجمالي التجارة البينية. تليها دول محورية أخرى

²⁷ Afreximbank. (2024). African Trade Report 2024: Climate Implications of the AfCFTA Implementation. Cairo, Egypt: African Export-Import Bank.

مثل ساحل العاج التي شهدت قفزة نوعية بنسبة 23% لتصل تجارتها إلى 16.1 مليار دولار، ومصر التي برزت كأهم قوة تجارية في شمال أفريقيا بنمو قدره 10.8% ليصل حجم تجارتها البينية إلى 8.3 مليار دولار. في المقابل، شهدت نيجيريا تراجعاً طفيفاً بنسبة 2.1%، لكنها تظل لاعباً رئيسياً.

الشكل رقم 2-2: أكبر 10 مساهمين في التجارة البينية الإفريقية '2023' بالمئة

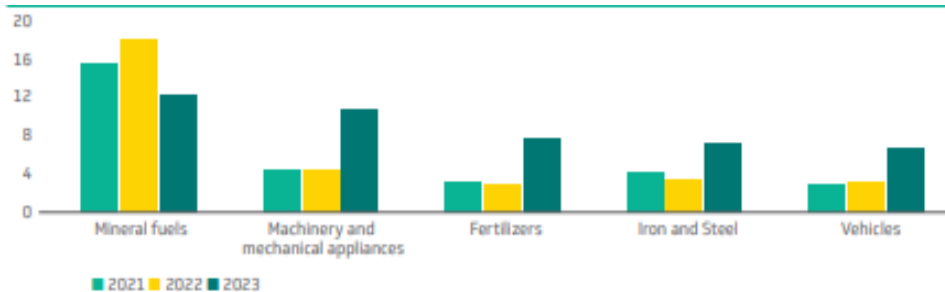


المصادر: إحصاءات اتجاه التجارة لصندوق النقد الدولي 'أبحاث أفريكسيمبانك

3. هيكلية السلع والصادرات:

تهيمن المنتجات المصنعة والوقود المعدني على تدفقات التجارة البينية. في عام 2023، جاءت المحروقات (الوقود المعدني) في الصدارة، تليها الآلات والأجهزة الميكانيكية، ثم الأسمدة، والحديد والصلب، وأخيراً المركبات. هذا التنوع يشير إلى بداية تحول تدريجي نحو سلع ذات قيمة مضافة أعلى، مما يدعم أهداف التصنيع القاري.

الشكل رقم 2-3 أهم 5 صادرات بينية إفريقية، 2023 (مليار دولار أمريكي)

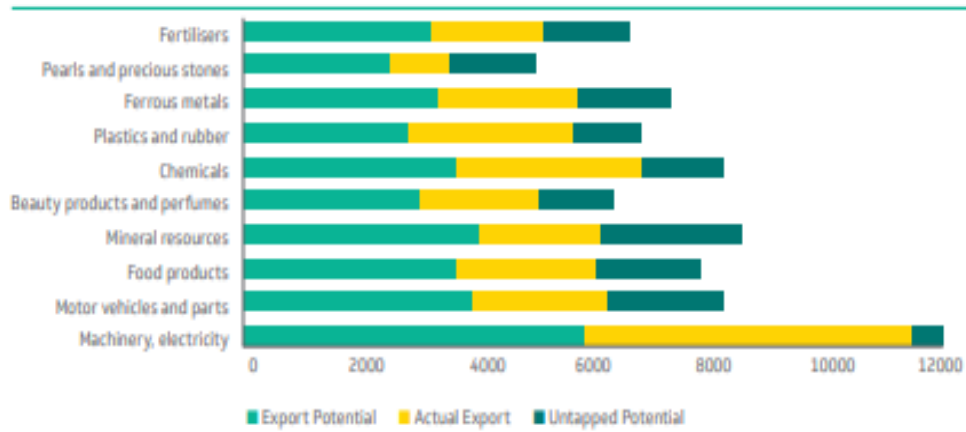


المصادر مركز التجارة الدولية، خريطة التجارة، أبحاث أفريكسيمبانك

4. الإمكانيات غير المستغلة ومستقبل AfCFTA:

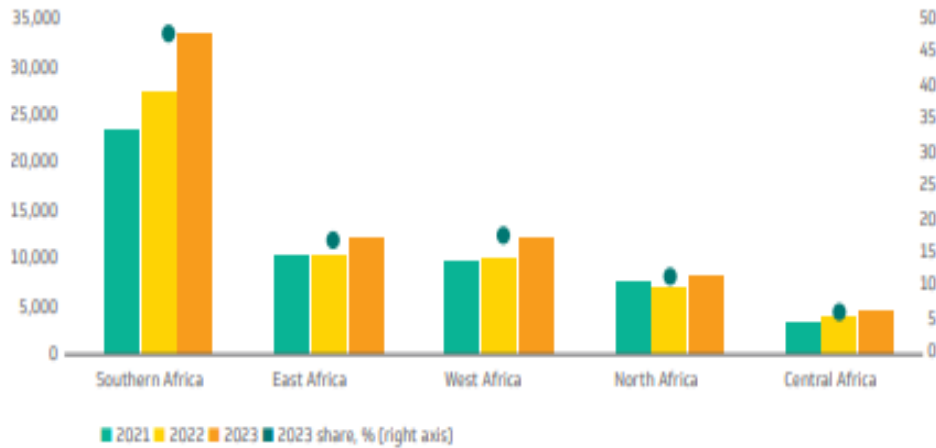
يشير التقرير إلى وجود فجوة كبيرة بين الواقع الحالي والإمكانيات المتاحة؛ حيث تُقدر الصادرات الإضافية غير المستغلة بنحو 69.4 مليار دولار. وتعتبر منطقة جنوب أفريقيا صاحبة الإمكانيات الكبرى (33 مليار دولار)، تليها شرق أفريقيا وغرب أفريقيا. يمثل تفعيل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) المحرك الأساسي لتحرير هذه الطاقات، خاصة في قطاعات الآلات، الكهرباء، والمنتجات الغذائية، من خلال خفض التعريفات الجمركية وتوحيد قواعد المنشأ التي تم الاتفاق على 92.3% منها حتى الآن.

الشكل رقم 2-4: المنتجات ذات أكبر إمكانية تصدير داخل أفريقيا، 2023 (مليون دولار أمريكي)



المصادر: خريطة إمكانات التصدير لمركز التجارة الدولية، وبحث أفريكسيمبانك

الشكل رقم 2-5: إمكانات التصدير داخل إفريقيا, حسب المنطقة الفرعية (مليون دولار أمريكي)



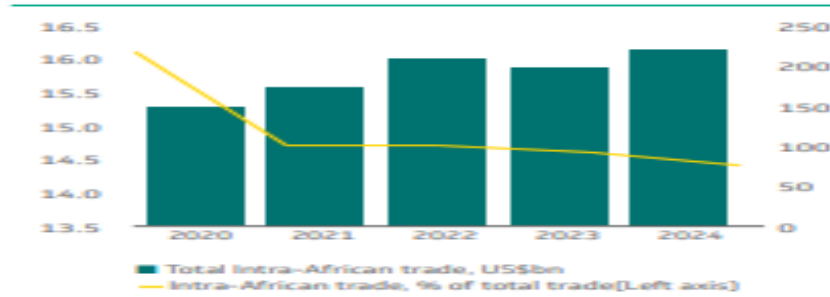
المصادر: خريطة إمكانات التصدير لمركز التجارة الدولية، أبحاث اغريكسيمبانك

التجارة البينية الأفريقية في عام 2024²⁸

و شهدت التجارة البينية الأفريقية في عام 2024 تحولاً جذرياً ونمواً ملحوظاً يعكس صمود القارة أمام التحديات الاقتصادية العالمية، حيث ارتفعت قيمتها لتصل إلى حوالي 220.3 مليار دولار أمريكي، مسجلة نمواً قوياً بنسبة 12.4% مقارنة بعام 2023. هذا الانتعاش لم يكن مجرد رقم عابر، بل جاء مدفوعاً بالأداء الاستثنائي للقوى الاقتصادية الكبرى مثل جنوب أفريقيا، نيجيريا، ومصر، والتي لعبت دور "القاطرة" لهذا النمو. وتكشف البيانات أن حصة التجارة البينية من إجمالي التجارة الأفريقية بلغت 14.4%، وهو ما يشير إلى بداية مرحلة جديدة من التكامل رغم التقلبات الطفيفة

²⁸ Afreximbank. (2025). African Trade Report 2025: African Trade in a Changing Global Financial Architecture. Cairo, Egypt: African Export-Import Bank.

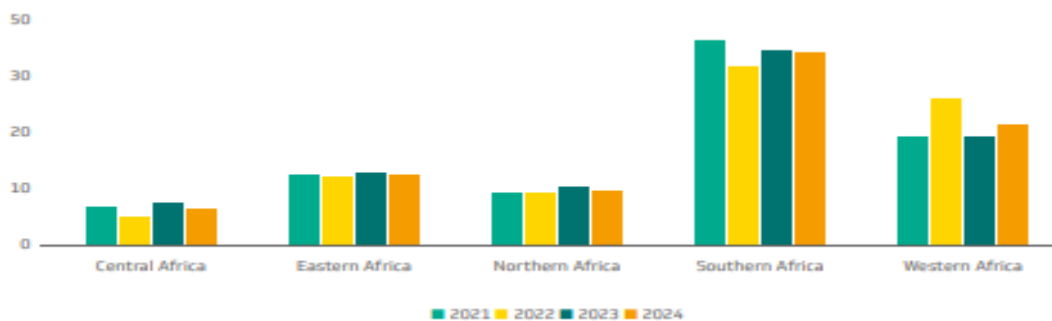
الشكل رقم 2-6: إجمالي التجارة الإفريقية مقابل إجمالي التجارة البينية 2020_2024



المصادر: صندوق النقد الدولي, احصاءات اتجاه التجارة 2025 بحث افريكسيمبانك

وعلى صعيد التوزيع الجغرافي، استمرت منطقة الجنوب الأفريقي (Southern Africa) في الهيمنة كأكبر مساهم في تدفقات التجارة الإقليمية، حيث بلغت تجارة جنوب أفريقيا وحدها مع شركائها الأفارقة نحو 42.1 مليار دولار. في المقابل، برزت غرب أفريقيا كمركز حيوي ثانٍ، حيث عززت نيجيريا مكانتها كأكبر دولة تجارية في المنطقة بفضل صادرات النفط الخام، والنمو المتوقع في المنتجات المكررة بعد تشغيل مصفاة "دانغوتي". كما حافظت كوت ديفوار على دورها كمحور تجاري استراتيجي، خاصة في تصدير المنتجات الغذائية والطاقة لبلدان الجوار. أما في شمال أفريقيا، فقد حققت مصر نمواً بنسبة 8.7% في تجارتها مع القارة، مستهدفة الوصول بصادراتها إلى 145 مليار دولار بحلول عام 2029، مع التركيز على قطاعات الكيماويات والأسمدة ومواد البناء.

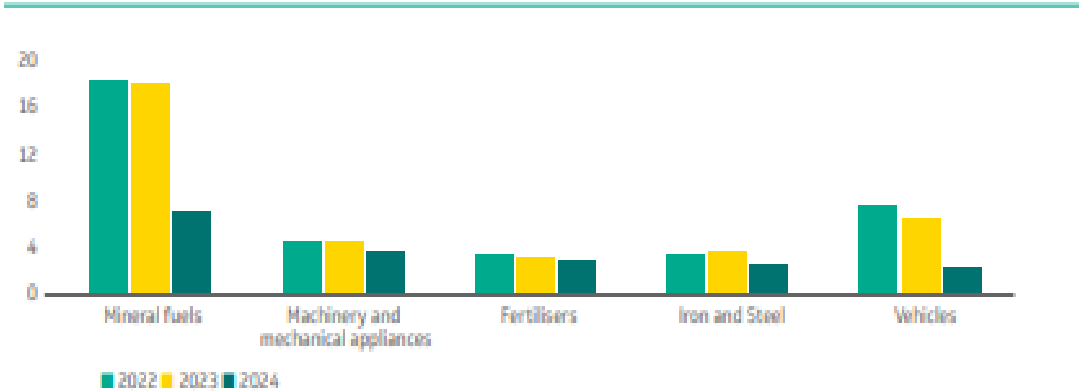
الشكل رقم 2-7: المساهمة الإقليمية في التجارة البينية الإفريقية 2021-2024 بالمئة



المصادر: مركز التجارة الدولية 2025, بحث افريكسيمبانك

إن هذا التطور لم يقتصر على السلع التقليدية، بل هناك تحول نحو تنويع محفظة الصادرات البينية لتشمل المنتجات المصنعة ذات القيمة المضافة العالية، مثل الآلات، المعدات الكهربائية، والمنسوجات. وتلعب اتفاقية منطقة (دوراً محورياً) كالمحرك الأساسي لهذا التكامل، حيث تم إحراز تقدم كبير AfCFTA التجارة الحرة القارية الإفريقية (في عام 2024 عبر اعتماد بروتوكولات جديدة تتعلق بالرقمية، والشباب والنساء في التجارة، مما يمهد الطريق لبيئة تجارية أكثر شمولاً واستدامة.

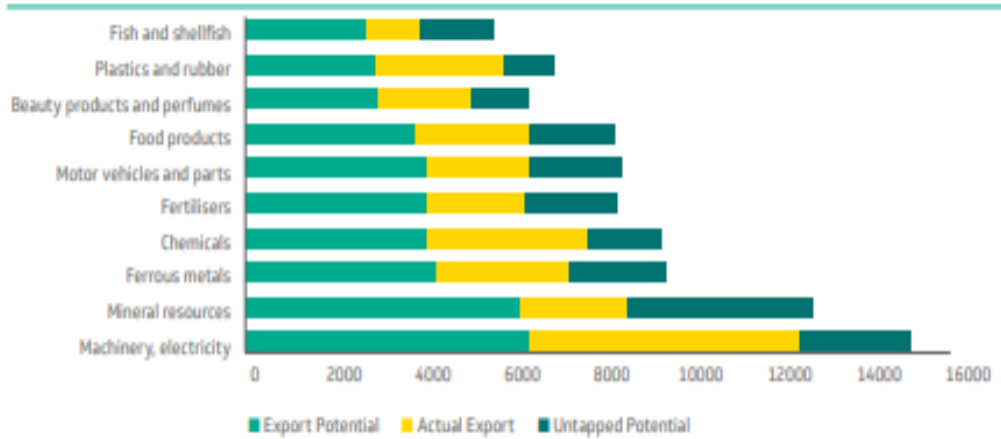
الشكل رقم 2-8: أهم 5 صادرات إفريقية 2024 (مليارات الدولارات الأمريكية)



المصادر: مركز التجارة الدولية 2025, بحث أفريكسيمبانك

وبالنظر إلى المستقبل، يشير التقرير إلى وجود إمكانات تصديرية غير مستغلة هائلة تقدر بـ 77.9 مليار دولار. وتعتبر قطاعات مثل الموارد المعدنية، الآلات، ومنتجات الأغذية هي الأكثر قدرة على دفع عجلة النمو المستقبلي. وتستحوذ منطقة الجنوب الأفريقي على الحصة الأكبر من هذه الفرص الضائعة (نحو 18.9 مليار دولار)، تليها شمال أفريقيا وشرق أفريقيا. إن معالجة العقبات اللوجستية، وتعزيز الربط عبر السكك الحديدية والموانئ، وتفعيل أنظمة الدفع والتسوية الإفريقية (PAPSS)، هي المفاتيح الأساسية لتحويل هذه الإمكانيات إلى واقع اقتصادي ملموس يقلل من التبعية للأسواق الخارجية ويعزز السيادة الاقتصادية للقارة.

الشكل رقم 2-9: المنتجات ذات اكبر امكانات تصدير داخل افريقيا, 2024 (مليار دولار امريكي)



المصادر: خريطة امكانات التصدير لمركز التجارة الدولية, وبحوث بنك التصدير والاستيراد الافريقي

الشكل رقم 2-10: امكانات التصدير غير محققة داخل افريقيا, حسب المنطقة الفرعية, 2024 (مليون دولار امريكي)



المصادر: مركز التجارة الدولية, خريطة امكانات التصدير 2025, بحث افريكسيمبانك

ورغم محدودية التجارة البينية الإفريقية خلال الفترة 2010–2019، إلا أن السنوات الأخيرة شهدت تحولات مهمة في مسار التكامل التجاري داخل القارة، خاصة بعد دخول اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية حيز

التنفيذ، الأمر الذي ساهم في تسجيل تحسن ملحوظ في حجم المبادلات التجارية البينية خلال سنتي 2024 و2025

المطلب الثاني: الكيانات اللوجستية ودورها في تطوير ودعم التجارة البينية الأفريقية

الكيانات اللوجستية ودورها في تطوير ودعم التجارة البينية الأفريقية:

الكيانات اللوجستية هي كافة الهيئات والمؤسسات المعنية بتقديم الخدمات والأنشطة اللوجستية وإصدار قوانينها وتشريعاتها وتحديد المعايير الخاصة بتلك الخدمات بما يضمن تحقيق الأهداف اللوجستية ويعزز تحقيق رضا العملاء مثل منظمات الأمم المتحدة ونعرض من هذه الكيانات ما يلي:

أولاً: منظمة التجارة العالمية

منظمة التجارة العالمية (WTO) تأسست عام 1948 لتنظيم التجارة العالمية في السلع والتقييم الجمركي للبضائع وهي عبارة عن البرامج واللوائح التي تهدف إلى تنظيم وتسهيل التجارة الدولية بين الأمم وتستخدم الحكومات المنظمة بهدف وضع القواعد التي تحكم التجارة الدولية ومراجعتها وتنفيذها لتعزيز أهداف منظمة التجارة العالمية لتسهيل التجارة الدولية للسلع على الصعيد العالمي كانت هناك تفاعلات بين منظمة الجمارك العالمية والتجارة العالمية فظهرت الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات) وساعدت منظمة التجارة العالمية أصحاب الحقوق في إنفاذ حقوقهم فيما يتعلق بحقوق النشر والعلامات التجارية للبضائع من خلال إجراءات إنفاذ الحدود وفقاً للاتفاقية بشأن الجوانب المتعلقة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية لمنظمة التجارة العالمية وتعاون منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية في التقييم الجمركي وقواعد المنشأ للبضائع حيث أن من أهم واجبات الجمارك تحديد قيمة البضائع المستوردة أي تحديد قيمة البضاعة بشكل صحيح والطريقة الحقيقية تلعب دوراً مهماً للغاية في تسهيل وتحسين التجارة الدولية للبضائع لأن هناك علاقة مباشرة بين الرسوم الجمركية على البضائع المستوردة وأسعار هذه البضائع وقدرة المنتج المحلي علي منافستها لمقاومة سياسة الإغراق الناتجة عن انخفاض سعر بعض المنتجات المنتجة في بعض الدول كالصين مثلاً وهنا يظهر دور الجمارك في فرض رسوم جمركية علي استيراد هذه البضائع لرفع سعرها وحماية المنتج المحلي وتحسب الرسوم الجمركية علي أساس قيمة البضاعة إذن وكلما ارتفعت قيمة البضاعة ، زاد مقدار الرسوم الجمركية المستلمة من البضاعة والعكس صحيح وبالتالي تسعى منظمة التجارة العالمية إلى تحرير التجارة وتسهيل إبرام

اتفاقيات التعاون التجاري والاتحادات الاقتصادية والجمركية والتجارية بين الدول وتسهيل إنشاء المجموعات الاقتصادية بين الدول كمجموعة العشرين ومجموعة السبع دول واتحاد النفط وتقليل أو إلغاء القيود الكمية والتعريفية علي البضائع فيما بينها وسرعة إنهاء إجراءات التخليص الجمركي وعبور البضائع مما يساهم في تحسين اقتصادات الدول وزيادة أرباحها وصادراتها كل ذلك يوضح أن قيام الدول الإفريقية بإنشاء سياسات تجارية وجمركية موحدة واتحادات جمركية فيما بينها بقيادة الدول المنتجة منها وإعفاء المنتج الإفريقي من الضريبة الجمركية وتبسيط إجراءات التفتيش للبضائع وسهولة عبور الحدود كما في دول الاتحاد الأوروبي وإنشاء وتفعيل منطقة التجارة الحرة الإفريقية يساهم في رفع معدلات التجارة البينية بين الدول الإفريقية.²⁹

ثانياً: منظمة الجمارك العالمية

منظمة الجمارك العالمية تم تأسيسها عام 1952 وتهدف منظمة الجمارك العالمية الى تعزيز التعاون بين الحكومات في المسائل الجمركية بما يخدم مصالح التجارة الدولية ، مؤكدة على أهمية التعاون الجمركي في قضايا التجارة وتطور التعاون الجمركي باعتباره ضرورة حتمية لمنظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية تمثل المحاولة الأولى للتعاون الجمركي متعدد الأطراف على الصعيد العالمي على نطاق واسع ومحاولة التغلب على التحديات التي تعوق التعاون الجمركي منذ البداية وتنفيذ المحاولات المبتكرة لتعزيز التعاون الجمركي بين الدول ذات السيادة المنتجة المصدرة او المستوردة وتبذل منظمة الجمارك العالمية الجهود المستمرة لتبسيط ومواءمة الإجراءات الجمركية لتسهيل التجارة الدولية بين دول العالم وأيضاً تيسير التجارة البينية بين الدول المجاورة وتيسير حركة عبور البضائع والإفراج عنه بسرعة ومحاولة التغلب على معوقاتها وللمنظمة الجمارك العالمية مساهماتها في توسيع التجارة عبر الحدود وقد حددت منظمة الجمارك العالمية ترتيبات التجارة التفضيلية ، وقيود الحصص ، وقضايا مكافحة الإغراق ، واجهت إدارات الجمارك تحديات فيما يتعلق بمنشأ الشحنات وبسبب متطلبات العمل الورقي على شهادات المنشأ أحياناً في تأخير التخليص على الشحنات الواردة أو الشحنات الصادرة كان هناك نقص عام في الاتساق بين إدارات الجمارك بشأن تطبيق قواعد المنشأ كما

²⁹ Moosavy, Seyed Ali. "The role of the World Customs Organization in advancing the objectives and plans of the World Trade Organization." Religación: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 4,14 (2019): 363–376.

حددت منظمة التجارة العالمية بعض التعريفات الهامة الخاصة بالجمارك مثل الخط الجمركي والدائرة الجمركية والاتحاد الجمركي وغيرها مما يساعد في معرفة كل نطاق جمركي بدقة لتطبيق القانون الخاص بالجمارك في كل دولة والأختام الإلكترونية RFID وطرق المسح من غير الحاجة إلى التفتيش الحاويات وتطبيق أنظمة تتبع الحاويات واستخدام النقل الإلكتروني للحاويات E-seal لرفع مستوى أمان الحاويات وضمان عدم فتحها أثناء خط السير واستخدام وحدات البيانات لإدارة المخاطر من قبل الأعضاء وربط كل مجتمع الميناء لتيسير حركة الاستيراد والتصدير وتطبيق أنظمة إلكترونية لإنهاء كل إجراءات التخليص الجمركي عبر نافذة واحدة لتقليل التكاليف والحفاظ على البضاعة وتوفير الوقت وتقليل رسوم الأرضيات في الجمارك والإفراج النهائي عن البضائع وبالتالي تطبيق كل هذه الإجراءات في الموانئ البحرية والبرية لدول إفريقيا يسهم بشكل كبير في زيادة التجارة البينية بين دول إفريقيا ورفع إسهام إفريقيا في التجارة الدولية.³⁰

ثالثاً: إتحاد الشحن الدولي BIMCO

قاعدة بيانات BIMCO's Shipping KPI Standard هي الأكبر في العالم وهي أكبر جمعية ملاحية دولية تضم حوالي ٢١٠٠ عضويتها العضوية أصحاب السفن والمشغلون والمديرون والسمسرة والوكلاء وتحتوي قاعدة البيانات هذه على بيانات الأداء المتعلقة بإدارة السفن من عام ٢٠١١ حيث سجلت آلاف السفن مؤشرات الأداء الرئيسية لها ويتم تسجيل مؤشرات الأداء على أساس ربع سنوي تدبر شركة BIMCO من خلال معيار Shipping KPI Standard الخاص بها قاعدة بيانات تضم حالياً أكثر من ٦٤٠٠ من السفن التجارية (الحاويات ، السوائب الجافة والسائلة ، الناقلات ، المبردات) وتسمح قاعدة البيانات بتصنيف السفن على أساس نوع السفينة ، التجارة ، نظام التشغيل سواء سفن منتظمة أو جواله التي تحاول تطبيق نظام إبحار اوتوماتيكي يعرف بالملاحة الإلكترونية وتقوم بتقديم تقارير بيئية وتنتشر هذه التقارير التحديات التي تعوق تطبيق نظام الملاحة الإلكترونية طبقاً للوائح المنظمة البحرية الدولية بهدف رفع معدلات الأمان للسلامة السفن والبضائع وتقليل عبء العمل الإداري

³⁰ Parthiban, M. M., T. Samaya Murali, and G. Kanaga Subramanian. "World Customs Organization and global trade: imprints and future paradigms." World Customs Journal (2020): 157-176.

على متن السفينة والتوثيق توفير الوقت وتحسين السمعة وتقليل المخاطر وتهدف أيضا إلى تسهيل حركة النقل البحري وتقليل تكلفة النقل وزيادة الإنتاجية السنوية للسفن وسرعة توصيل البضائع مما يساهم في زيادة حركة التجارة الدولية ونمو عمليات الاستيراد والتصدير وكذلك تطبيق نظام مراقبة السفن والتحقق والإبلاغ عن استهلاك الوقود بهدف تقليل تكاليف الوقود الذي يساعد في انخفاض تكلفة النقل الإجمالية وقياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الشحن الدولي لتحقيق معايير الاستدامة البيئية كل ذلك يعني أن هذه السفن تتطلب تقنيات معينة في الموانئ التي تستطيع استقبالها وهذا يتطلب من البلدان الإفريقية تحسين البنية التحتية التكنولوجية في الموانئ وتحويلها إلى موانئ ذكية مؤتمتة قادرة على استقبال أحدث أنواع السفن لزيادة إنتاجية الموانئ الإفريقية وتحسين قدراتها مما ينعكس إيجاباً على مستوى التجارة البحرية الإفريقية وزيادة معدلات التجارة البينية بين الدول الإفريقية من خلال نقل البضائع عن طريق البحر وبالتالي رفع معدلات التجارة البينية الإفريقية بين الدول الإفريقية الساحلية في شمال وغرب وشرق وجنوب إفريقيا.³¹

رابعاً: منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

تأسست الإيكاو في سنة ١٩٤٤ بهدف النهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه، والالتزام كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها المتعاقدة البالغ عددها ١٩٠ دولة وركزت الإيكاو في الفترة الأخيرة على حل قضايا السلامة في أفريقيا إلى الاهتمام باستثمار الموارد المالية والبشرية مما أحرز المزيد من النتائج فيما يتعلق بمعدلات الأمان والسلامة والتحقق من سلامة الجوية ونقل البضائع والأفراد في الرحلات السياحية جواً واستطاعت عبر برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي وضع استراتيجي ثلاثي الأضلاع لتمكين الدول من إنشاء نظام مستدام للسلامة والحفاظ عليه ومساعدتها على تحديد أوجه النقص لديها ولتشجيع ثقافة السلامة في أوساط مقدمي خدمات الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتوفير الخدمات التشغيلية لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على تحسين الأداء وتوفير

³¹ Nesheim, Dag Atle, and Kay Endre Fjørtoft. "Using the BIMCO Shipping KPI Database to identify costs and benefits of e-navigation solutions." Journal of Physics: Conference Series. Vol. 1357. No. 1. IOP Publishing. 2019.

التكنولوجيا في المطارات لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على الأداء في إطار تنفيذي لدعم الانتقال إلى المفهوم التشغيلي وتحرير تنظيمات النقل الجوي وكفاءة في الهيكل الأساسي للمطارات وكذلك تعزيز الالتزام على نطاق القارة الأفريقية بسلامة الطيران من خلال برامج العمل التي تهدف إلى تحقيق أهداف الأداء وفقاً للوائح قابلة للقياس لما يمثلته النقل الجوي من أهمية بين أوساط النقل سواء لنقل الركاب أو البضائع وتحاول الايكاو ضمان انتظام رحلات الطيران من الموانئ الإفريقية إلى بلدان العالم والعكس وصياغة سياسات وقوانين ملزمة للدول تضمن ذلك وتوفير البنية التحتية اللازمة في المطارات من أبراج المراقبة ومسارات الاقلاع والهبوط واجهزة الاستقبال والارسال السلكية واللاسلكية وللملاحين الجويين ومراقبين حركة الملاحة وغيرها من خدمات اللوجستية وسائل النقل داخل المطار وكذلك ضمان حماية البيئة وتقليل الانبعاثات الناتجة من الطائرات في ظل التوجهات العالمية للحفاظ على البيئة وحل مشكلات المناخ كذلك توفير برامج التعاون الفني بين منظمات الطيران على مستوى العالم لما للنقل الجوي من أهمية كبرى لأنه يساعد في زيادة عوائد التجارة البينية والدولية الإفريقية كأحد أهم وسائل النقل واعلاها اماناً واسرعها لسرعة استجابة رغبات العملاء وضمان انسيابية حركة سلاسل التوريد العالمية وتحقيق فوائد اقتصادية وتجارية. (ICAO,2009)

خامساً: الاتحاد الدولي لجمعيات النقل والشحن (FIATA)

FIAT وتعني الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن ، هو منظمة تتكون من حوالي ٣٥٠٠٠ شركة وطنية تمثل وظيفتها في تنظيم "النقل" - تشغيل وربط المكونات المتنوعة لـ "سلسلة النقل" ومصالحهم هم الشاحنون والمصنعون والمصدرون ، وهم يشاركون أيضاً في التعاقد وتنسيق تعاون ومشاركة أطراف مجمع الميناء وهم : الناقلون ، وكلاء الجمارك ، شركات التأمين ، التجار ، المرسل إليهم و تعني باللغة الانجليزية الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن " وهي منظمة غير حكومية وتمثل اليوم صناعة تغطي ما يقرب من ٤٠,٠٠٠ شركة شحن وخدمات لوجستية ، تُعرف أيضاً باسم "مهندسو النقل" ، ويعمل بها حوالي ٨ - ١٠ ملايين شخص في ١٥٠ دولة وهناك مجموعة من المنظمات التي تمثل صناعة شحن البضائع في مجال النقل على مستوى العالم ولخدمة ومناغرفة التجارة الدولية (ICC) الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC) والاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) ومنظمة الجمارك العالمية (WCO) ومنظمة التجارة العالمية (WTO) كما اوضحتهم الدراسة ومرحل البضائع هو شخص لا يمتلك أي أصول كالسفن والطائرات ولكن لديه شبكة علاقات تمكّنه من ربط أصحاب المصلحة داخل مجتمع الميناء كالشاحنين والناقلين والمجهزين وحجز فراغات لشحن البضائع على السفن وكذلك يقوم بإنهاء كل

إجراءات تخليص البضائع ثم شحنها علي وسائل النقل المناسبة وإخراجها من الميناء وتوصيلها إلي وجهتها النهائية أي يسهم في تحقيق خدمة النقل من الباب للباب أي يعتبر مرهل البضائع يقوم بدور الناقل الوسيط بتوفير وسائل النقل المختلفة اللازمة لنقل البضائع وحمايتها وتأمينها والحفاظ عليها واختيار خط السير الأمثل للبضاعة بقصد تقليل تكلفة النقل حتي وصول البضائع إلي المستلم في الوقت والمكان المناسب وبالجودة والحالة المناسبة وبالتالي قيام مرهلين البضائع بدورهم بشكل فعال وتيسير نقل البضائع وعبرها بين الدول يسهم في تقليل وقت وتكلفة عمليات النقل وبالتالي زيادة معدلات التجارة البينية بين الدول التي تجمعها حدود برية واحدة وكما أوضحت الدراسة أن التجارة البينية الإفريقية تواجه العديد من الصعوبات التي تحول دون سهولة حركة التجارة والنقل والاستيراد والتصدير بين الدول وبالتالي إيجاد حلول لهذه الصعوبات يسهم في ازدهار التجارة البينية الإفريقية من خلال تيسير عمل هذه المنظمات الدولية ودعمها والتنسيق فيما بينها لزيادة معدلات التجارة الإفريقية وزيادة مشاركة الإفريقية في التجارة العالمية.³²

سادساً: الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA

اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) هو حلقة وصل تجارية تجمع الخطوط الجوية العالمية حيث يمثل حوالي ٢٦٠ شركة نقل جوي أو ما نسبته ٨٣% من إجمالي حركة الملاحة الجوية ويدعم الاتحاد كذلك عدداً من مجالات قطاع الطيران ويساعد في صياغة سياساته المتعلقة بقضايا الطيران المهمة وتحقيق القصي استفادة من مميزات النقل الجوي التي تتمثل في السرعة العالية لعملية النقل لتناسب البضائع الحساسة للوقت وغالية الثمن وكذلك ارتفاع معدلات الأمان أثناء النقل وضمان قلة حوادث النقل الجوي عالمياً ويُعد قطاع الطيران عنصراً أساسياً من عناصر التجارة العالمية يسهم في ازدهار التجارة ويستخدم الشحن النقل الجوي كثيراً في النقل سواء الركاب أو البضائع في الدول شاسعة المساحة مترامية الأطراف ففي عام ٢٠١٤ لوحده، نُقل بالشحن الجوي ما قيمته ٦,٨ تريليون دولار من السلع، أي ما يعادل ٣٥% من قيمة التجارة العالمية كما يُعتبر عاملاً مهماً لربط الدول مع الاقتصاد العالمي وحلقة الوصل بين الشركات وطيف واسع من الأسواق العالمية مما يوفر قاعدة عملاء ضخمة لمنتجاتها، علاوة على توفير منافع مباشرة للمستخدمين ومنافع اقتصادية أعم وأوسع جراء أثره الإيجابي على الإنتاجية والنماء ولعل من أهم

³² Ortiz, F. J. S. (1986). FIATA. In Yearbook Maritime Law (pp. 385–388). Springer, Dordrecht.

مشكلات النقل الجوي في إفريقيا عدم انتظام رحلات الطيران وتأخرها بالإضافة إلى الأعمال الورقية الروتينية في المطارات مما يستهلك الكثير من الوقت في شحن البضائع جواً وانخفاض كفاءة أداء الخدمات اللوجستية في المطارات الإفريقية كالتغليف وإعادة الشحن والتفريغ والتخزين والمناولة بالإضافة إلى انخفاض معدلات الاستقرار الأمني السياسي في الدول الإفريقية مما يؤثر سلباً على قطاع النقل الجوي في إفريقيا والتجارة البينية الإفريقية ويحاول الاتحاد الدولي للنقل الجوي تحسين قطاع النقل الجوي في إفريقيا وتحسين كفاءة أداء الخدمات اللوجستية في المطارات وانتظام مواعيد الرحلات لرفع معدلات التجارة البينية الإفريقية جواً (الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA)

سابعاً: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) UNCTAD

الأونكتاد هيئة حكومية دولية دائمة أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام ١٩٦٤ ويقع مقرنا الرئيسي في جنيف سويسرا ولها مكاتب في نيويورك وأديس أبابا وتعتبر الأونكتاد جزءاً من الأمانة العامة للأمم المتحدة وتهدف إلى دعم البلدان النامية للوصول إلى فوائد الاقتصاد المعولم الذي يوجب التطورات العلمية والتجارية والتكنولوجية بشكل أكثر عدالة وفعالية وتساعد على التعامل مع العوائق المحتملة لتحقيق تكامل اقتصادي إقليمي ودولي أكبر وتقديم مبادرات وخطط تساعد البلدان النامية على استخدام التجارة والاستثمار والتمويل والتكنولوجيا كوسائل لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة وتحسين معدلات التجارة سواء البينية أو الدولية والأونكتاد في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية الإقليمية كشرط أساسي لتيسير التجارة الإقليمية والدولية من خلال معالجة التعقيدات الكامنة في الإعداد المؤسسي على المستويين المحلي والإقليمي ومحاولة وضع خطط لحل مشكلات القارة الإفريقية والاستفادة من مواردها وثرواتها وتحسين مستوى المعيشة لسكانها من خلال تفعيل مبادرات حماية المستهلك وسياسة المنافسة وفتح الأسواق الإفريقية أمام المنتجات لتحسين جودة المنتج الإفريقي لزيادة قدرته على المنافسة وتطوير الشبكات الإقليمية والانفتاح على العالم وتقاسم المعارف والخبرات، وتشكيل الرأي، وزيادة المساءلة فضلاً عن تطوير مزيد من التعاون الإقليمي الفعال ويهدف برنامج الأونكتاد لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي أطلق في عام ٢٠١٥ إلى تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي من خلال تعزيز الأسواق وتحسين سياسات المنافسة وحماية المستهلك في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وذلك من خلال دمج اقتصادات الدول النامية في الاقتصاد العالمي وتحسين البنية التحتية في القارة الإفريقية واستغلال ثرواتها استغلالاً أمثل وتطوير شبكات الطرق والموانئ والمطارات لربط الدول الإفريقية ببعضها وتيسير النقل فيما بينها لتحسين التجارة البينية والاهتمام بتجارة

الخدمات وتحسين أداء الأنشطة اللوجستية لتقليل التكلفة وتعظيم الأرباح التجارية لرفع مستوى معيشة مواطنيها وزيادة الناتج المحلي لدول إفريقيا وزيادة معدلات التصدير ورفع إسهامات إفريقيا في التجارة الدولية. (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)

المطلب الثالث: اثر التجارة البينية في تحقيق التنمية الاقتصادية ومعوقات التجارة البينية في إفريقيا

اثر التجارة البينية في تحقيق التنمية الاقتصادية :

تُعَدّ التجارة البينية الإفريقية إحدى الركائز الأساسية لتجسيد التكامل الاقتصادي القاري، إذ لا يقتصر دورها على زيادة حجم المبادلات التجارية، بل يمتد ليشمل تحولات هيكلية عميقة تدعم مسار التنمية الاقتصادية المستدامة، ويمكن إبراز ذلك من خلال ما يلي:³³

تُعَدّ التجارة البينية الإفريقية إحدى الركائز الأساسية لتجسيد التكامل الاقتصادي القاري، إذ لا يقتصر دورها على زيادة حجم المبادلات التجارية، بل يمتد ليشمل تحولات هيكلية عميقة تدعم مسار التنمية الاقتصادية المستدامة، ويمكن إبراز ذلك من خلال ما يلي:

1-1 تعزيز القيمة المضافة وتحفيز التحول الصناعي

تشير تقارير الأونكتاد إلى أن التجارة البينية الإفريقية تتميز بنسبة أعلى من السلع المصنعة والمنتجات نصف المصنعة مقارنة بالتجارة الخارجية التي يغلب عليها تصدير المواد الأولية. ويساهم هذا النمط من المبادلات في تنويع القاعدة الإنتاجية وتحفيز نمو قطاع الصناعات التحويلية، بما يدعم الانتقال التدريجي من اقتصادات ريعية تعتمد على تصدير المواد الخام إلى اقتصادات إنتاجية قائمة على القيمة المضافة والتصنيع المحلي.

1-2 خلق فرص العمل المستدامة والحد من الفقر

إن توسيع الأسواق الإقليمية وتسهيل حركة السلع والخدمات عبر الحدود يؤدي إلى تنشيط القطاعات الإنتاجية والخدمية، خاصة النقل والخدمات اللوجستية والتخزين. وينعكس هذا الحراك الاقتصادي في شكل فرص

³³ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. (2013). تقرير التنمية الاقتصادية في أفريقيا 2013: التجارة البينية الإفريقية - إطلاق ديناميكية القطاع الخاص. الأمم المتحدة، جنيف.

عمل مباشرة وغير مباشرة، ما يسهم في رفع مستويات الدخل، وتحسين الظروف المعيشية، وتقليل معدلات الفقر، وهو ما يتماشى مع أهداف التنمية البشرية في القارة.

3-1 تعزيز الاستقرار الماكرو-اقتصادي والصمود أمام الصدمات الخارجية

يسهم التكامل التجاري الإقليمي في تقليل درجة الانكشاف أمام تقلبات الأسواق العالمية، لا سيما فيما يتعلق بأسعار المواد الأولية والأزمات المالية الدولية، مثل الأزمة المالية العالمية لسنة 2008. فتتويع الشركاء التجاريين داخل القارة يوفر بدائل تصديرية ويمنح الاقتصادات الإفريقية مرونة أكبر في مواجهة الصدمات الخارجية، مما يعزز الاستقرار الاقتصادي الكلي.

4-1 تنمية القدرات الإنتاجية ورفع التنافسية

يفرض الانخراط في سوق إقليمية مشتركة على المؤسسات المحلية تحسين جودة منتجاتها وخفض تكاليفها واعتماد الابتكار كخيار استراتيجي للبقاء في المنافسة. ويسهم هذا الضغط التنافسي في تسريع نقل التكنولوجيا وتحسين الكفاءة الإنتاجية، مما يعزز القدرة التنافسية للدول الإفريقية في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية

2 معوقات التجارة البينية في أفريقيا:

على الرغم من الإمكانيات الكبيرة التي توفرها التجارة البينية لتعزيز التكامل الاقتصادي في أفريقيا، إلا أن مسارها لا يزال يواجه مجموعة من التحديات الهيكلية والمؤسسية التي تحد من فعاليتها وتقلص مردودها التنموي. ويمكن إبراز أهم هذه المعوقات فيما يلي:³⁴

على الرغم من الإمكانيات الكبيرة التي توفرها التجارة البينية لتعزيز التكامل الاقتصادي في أفريقيا، إلا أن مسارها لا يزال يواجه مجموعة من التحديات الهيكلية والمؤسسية التي تحد من فعاليتها وتقلص مردودها التنموي. ويمكن إبراز أهم هذه المعوقات فيما يلي:

³⁴ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مرجع سابق

1-2 محدودية القاعدة الإنتاجية وضعف التنوع الاقتصادي :

تتمثل غالبية الاقتصادات الإفريقية بمياكل إنتاجية متشابهة تعتمد بدرجة كبيرة على تصدير المواد الخام والمنتجات الأولية، مقابل ضعف واضح في قطاع الصناعات التحويلية. ويؤدي هذا التشابه الهيكلي إلى تقليص فرص التبادل التجاري بين الدول الإفريقية، نظرًا لغياب التنوع السلعي الكفيل بتلبية احتياجات الأسواق الإقليمية من السلع المصنعة والمنتجات الوسيطة.

2-2 قصور البنية التحتية وارتفاع تكاليف النقل :

يمثل ضعف شبكات النقل والربط القاري — من طرق وسكك حديدية وموانئ — عائقًا رئيسيًا أمام انسياب السلع بين الدول الإفريقية. ويترتب عن هذا القصور ارتفاع تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية، مما يضعف القدرة التنافسية للمنتجات الإفريقية داخل القارة مقارنة بالسلع المستوردة من خارجها.

3-2 الحواجز غير الجمركية والتعقيدات الإدارية :

رغم التوجه نحو تخفيض التعريفات الجمركية، لا تزال التجارة البينية تصطدم بعراقيل غير جمركية تتمثل في تعدد الإجراءات الجمركية، وغياب توحيد المعايير والمواصفات، وطول فترات التخليص الحدودي. وتؤدي هذه القيود إلى زيادة الزمن والتكلفة، مما يثقل كاهل المتعاملين الاقتصاديين ويحد من ديناميكية المبادلات التجارية.

4-2 تداخل التجمعات الاقتصادية وضعف التنفيذ :

تعاني القارة من تداخل عضوية العديد من الدول في أكثر من تجمع اقتصادي إقليمي، وهو ما يخلق تضاربًا في القواعد التجارية ويعقد مسألة تطبيق قواعد المنشأ والسياسات المشتركة. كما أن ضعف الالتزام السياسي بتنفيذ الاتفاقيات الموقعة يحد من فعاليتها، ويجعل التكامل الاقتصادي في كثير من الأحيان حبيس النصوص القانونية دون ترجمة عملية على أرض الواقع.

5-2 محدودية آليات التمويل واتساع القطاع غير الرسمي :

تواجه المؤسسات، لا سيما الصغيرة والمتوسطة، صعوبات كبيرة في الحصول على التمويل والضمانات التجارية اللازمة لتوسيع أنشطتها عبر الحدود. إضافة إلى ذلك، فإن اتساع نطاق التجارة غير الرسمية داخل القارة يحرم

جزءاً مهماً من المبادلات من التأطير القانوني، ويؤثر سلباً على دقة البيانات الإحصائية، مما يعيق وضع سياسات تجارية فعالة.

المبحث الثاني: التكتلات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا ودوافع ظهورها

أصبحت التكتلات الاقتصادية الإقليمية من أهم الآليات التي تعتمد عليها الدول لتحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز قدرتها التنافسية في ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها الاقتصاد العالمي. وفي إفريقيا، برزت هذه التكتلات كخيار استراتيجي لمواجهة تحديات التجزؤ الاقتصادي وضعف المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية، من خلال العمل على إزالة الحواجز الجمركية وتنسيق السياسات الاقتصادية وتوسيع الأسواق الإقليمية.

وقد ساهمت عدة عوامل داخلية وخارجية في بروز التكتلات الاقتصادية الإفريقية، من بينها متطلبات العولمة، واتساع المنافسة الدولية، والحاجة إلى تحقيق التكامل الاقتصادي ورفع معدلات النمو والتنمية. كما سعت الدول الإفريقية من خلال هذه التكتلات إلى تعزيز التعاون الاقتصادي، وتحسين مناخ الاستثمار، وتطوير البنية التحتية، بما يدعم التجارة البينية ويقلل من التبعية الاقتصادية للخارج.

وعليه، يتناول هذا المبحث مفهوم التكتلات الاقتصادية الإقليمية وأبرز دوافع نشأتها، إضافة إلى عرض أهم التكتلات الاقتصادية في إفريقيا ودورها في تعزيز التكامل الاقتصادي القاري.

المطلب الأول: تعريف التكتل الاقتصادي الإقليمي.

إن عبارة التكتل الاقتصادي قد فسرت بأشكال مختلفة، فبعض المؤلفين يدخلون التكتل الاجتماعي ضمن هذا المفهوم ويذهب آخرون إلى تفريع أشكال مختلفة من التعاون الدولي وجعله تحت هذا العنوان، وجاء من يعترض أيضاً أن مجرد وجود العلاقات التجارية بين الأقطار المستقلة يعد علامة على التكتل الاقتصادي.

ومع ذلك فإن الاصطلاح يستخدم عادة للدلالة على ذلك الصنف من الترتيبات التي بموجبها ترفع الحواجز الاصطناعية كالتعريف الجمركية بين الاقتصادات المتكاملة.³⁵

فالتكتل الاقتصادي هو اصطلاح عام يغطي عدة أصناف من الترتيبات التي بمقتضاها يتفق قطران أو أكثر على تقريب وتوثيق أوضاعهم الاقتصادية بعضهم مع البعض الآخر، وجميع هذه الترتيبات لها سمة مشتركة وهي أنها تستخدم التعريف لتمييز سلعها إزاء السلع التي تنتجها الأقطار غير المنظمة إلى الاتفاق.³⁶

ويعرف "بيلا بالاسا" (BELA BALASSA) التكتل الاقتصادي بوصفه عملية (A PROCESS) وبوصفه حالة تجارية (A STATE OF AFFAIRS)، فإذا اعتبرناه عملية فهو يشمل الإجراءات الهادفة إلى إلغاء التمييز بين الوحدات الاقتصادية المتعلقة بالدول المختلفة، وإذا اعتبرناه حالة تجارية فيمكن شرحه بانعدام مختلف أشكال التمييز بين الاقتصادات القطرية، و"بيلا بالاسا" في هذا التعريف يميز بين التكامل والتعاون والفرق بينهما كمي ونوعي، فالتعاون يشمل الأفعال الهادفة إلى تقليل التمييز في حين أن عملية التكامل الاقتصادي تشمل الإجراءات التي تفضي إلى إلغاء بعض أشكال التمييز، وعلى سبيل المثال تعد الاتفاقيات الدولية حول السياسات التجارية مرتبطة بمجال التعاون الدولي في حين أن إزالة الحواجز التجارية يعد عملاً متعلقاً بالتكامل الاقتصادي، وهكذا يتبين أن السمة الأساسية للتكتل الاقتصادي هي إلغاء التمييز ضمن منطقة معينة.³⁷

³⁵ Bela balassa, the theory of economic integration (London: George Allen and Unwin LTD 2 end, 2005, P 11).

³⁶ A. Freeman 3, International trade (New York: Harper and Vow), 1971, p 168.

يلا بالاسا: هو إقتصادي مجري ولد بمدينة بودابست سنة 1928 وتوفي سنة 1991، إقترح سنة 1961 مخطط التكامل الجهوي وأصبح مرجعاً للتكتلات الاقتصادية في كتاب نظرية التكامل الإقتصادي.

³⁷ A. FREEMAN: Op. Cit, p 169.

JAN TINBERGEN: إقتصادي هولندي درس الرياضيات والعلوم الطبيعية في جامعة ليدن بهولندا لكنه كان منجذباً

للاقتصاد، حصل على جائزة نوبل في العلوم الاقتصادية سنة 1969 رفقة الإقتصادي النرويجي راجز فريتش.

G. MYRDAL: إقتصادي سويدي ولد سنة 1898 وتوفي سنة 1987 حاصل على جائزة نوبل في العلوم الاقتصادية سنة 1974.

• عبد الغني عماد: كاتب وأستاذ جامعي، مواليد طرابلس - لبنان، رئيس المركز الثقافي للدراسات والأبحاث والتوثيق

كما يرى (B. BALASSA) مفهوم التكتل أكثر تحديداً، إذ يرى أنه من الممكن تحقيق التكتل الإقليمي بسهولة أكثر في ظل التكامل الدولي، ومن ثم فإنه يستبعد من تعريفه للتكتل الاقتصادي التكامل الاجتماعي والذي يشمل المساواة في مكافأة عناصر الإنتاج.

ويرى (JAN TINBERGEN)* أن التكتل الاقتصادي كعملية يشمل على العديد من الجوانب التي ذكرها (B. BALASSA)، فيرى أنه عبارة عن إيجاد أحسن السبل للعلاقات الاقتصادية الدولية والسعي لإزالة كافة العقبات والمعوقات أمام هذا التعاون³⁸

أما (G. MYRDAL)*، فيرى أن التكتل الاقتصادي عبارة عن العملية الاجتماعية والاقتصادية التي بموجبها تزيل جميع الحواجز بين الوحدات المختلفة وتؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج على المستوى الإقليمي مع وجوب تحقيق التنسيق والتجانس في السياسات الاقتصادية³⁹.

أما الدكتور (عبد الغني عماد)*، فيعتبر أن التكتل هو جمع ما ليس موحداً في إطار علاقة تبادلية تقوم على التنسيق الطوعي والإرادي بهدف توحيد أنماط معينة من السياسات الاقتصادية بين مجموعة من الدول تجمعها مميزات محددة تستهدف المنفعة المشتركة من خلال إيجاد سلسلة من العلاقات التفضيلية بين أعضاء المجموعة الواحدة⁴⁰.

يتضح من خلال التعريفات السابقة أن التكتل الاقتصادي عملية ليست بسيطة، بل هي عملية على درجة عالية من التعقيد والشمول، كما أنها ترتبط بتحقيق تغيرات وآثاراً على الاقتصاديات المتكاملة باستخدام آليات دقيقة. وفي الأخير يمكن القول أن التكتل الاقتصادي عبارة عن جميع الإجراءات التي تتفق عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة الدولية وعناصر الإنتاج فيما بينها والتنسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بغرض تحقيق معدلات نمو مرتفعة.

³⁸ فرنسيس جيرونيلا: الاقتصاد الدولي، ترجمة محمد عزيز ومحمود سعيد الفاخري، ط1، منشورات جامعة قاريونس بنغازي ليبيا، 1991، ص 226.

³⁹ فؤاد أبو ستيت: التكتلات الاقتصادية في عصر العولمة، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة 2004، ص 7

⁴⁰ عبد الغني عماد: التكامل الاقتصادي والسوق العربية المشتركة، المستقبل العربي، 1999، العدد 250 ص 65

دوافع ظهور التكتلات الاقتصادية الإقليمية

تعددت دوافع ظهور التكتلات الاقتصادية الإقليمية الجديدة من دوافع داخلية في بنية الاقتصادات الوطنية ودوافع أخرى خارجية حملها تغير نمط سير الاقتصاد الدولي، وسوف نوضح ذلك في الآتي:

أولاً: دوافع كامنّة في البيئة الاقتصادية المحلية

يمكن إيجاز أهم الدوافع المحلية للاتجاه المتزايد نحو التكتلات الاقتصادية الإقليمية على النحو التالي:

1- توسيع الأسواق الإقليمية المحلية داخل التكتل

إن الاقتصاديين الذين أصلوا لفكر التكتلات الاقتصادية الإقليمية يرون بأن التكتلات تؤدي إلى توسيع الأسواق الإقليمية المحلية داخل التكتل، مما يؤدي إلى زيادة فرص الصناعات الإقليمية في المنافسة بالأسواق العالمية، و لهذا تعكس التكتلات الإقليمية الجديدة الأفكار الليبرالية واقتصاد السوق، وفي هذا السياق نتعرض لأهمية التجارة التي تعتبر حجر الأساس في الترتيبات التكاملية الإقليمية، ثم عن اقتصاد السوق وحقيقة دور الدولة في إطار هذه التكتلات من خلال التالي:⁴¹

1-1- أهمية التجارة و ما طرأ عليها من تطور

إن المتغيرات التي طرأت على العلاقات الاقتصادية و النقدية العالمية بعد إعادة إعمار أوروبا، أثبتت أنه من المستحيل تماماً إقامة تبادل حر للتجارة على النطاق العالمي، وبالدرجة نفسها من الصعوبة اللجوء إلى الاكتفاء الذاتي وتطبيق السياسات الحمائية في المجال التجاري واستناداً إلى ذلك كان يقتضي الأمر إيجاد وسائل تحقق تعاوناً من شأنه أن يقيم تدريجياً وعلى نحو متناسق في شكل مجموعات اقتصادية أكثر تماسكاً وتنسيقاً في المجالات الاقتصادية والتجارية⁴²، وعلى اعتبار أن التحرير التجاري البيني هو عصب أو محور التكتلات الاقتصادية الإقليمية وذلك أنه

⁴¹ محمد توفيق عبد المجيد، العولمة والتكتلات الاقتصادية - إشكالية للتناقض أم للتضافر في القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي للنشر، الاسكندرية، مصر، 2013، ص: 175.

⁴² عبد الكريم جابر العيساوي، التكامل الاقتصادي العربي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر، عمان، الأردن، 2015، ص: 21.

يربط بين المنتجين والمستهلكين حيث تنشأ بينهم علاقة توافق واعتماد متبادل، حتى أصبحت أشكال التعاون والاعتماد المتبادل هي الأقرب إلى وصف أوضاع العالم.

ويتميز النظام الاقتصادي العالمي الجديد في ذلك إلى إسقاط حاجز المسافات بين الدول والقارات مع ما يعنيه من تزايد احتمالات وإمكانيات التأثير والتأثير المتبادلين، وإيجاد نوع جديد من تقسيم العمل الدولي الذي يتم بمقتضاه توزيع العملية الإنتاجية الصناعية بين أكثر من دولة بحيث يتم تصنيع مكونات أي منتج نهائي في أكثر من مكان واحد، وتشير هذه الاتجاهات إلى تغير موازين القوى الاقتصادية وهناك معايير جديدة تطرحها هذه القوة تلخص في السعي إلى اكتساب ميزة تنافسية، وبالتالي لم تعد الركيزة الأساسية للقوة والقدرة الاقتصادية هي الموارد الطبيعية، بل أصبحت الركيزة الأساسية في ذلك امتلاك الميزة أو القدرة

التنافسية في المجال الدولي والتي تدور حول التكلفة، السعر، الإنتاجية والجودة وهو ما عمق الاتجاه نحو الاعتماد المتبادل⁴³.

2-1- أساس اقتصاد السوق وحقيقة دور الدولة

تعتبر المبادئ التي يعمل بفضلها اقتصاد السوق من جهة والتوجهات السياسية للدولة من جهة أخرى كمحرك أساسي نحو إقامة تكتلات اقتصادية إقليمية أكثر انفتاحاً على الاقتصادات العالمية، وهو ما سنوضحه في التالي

1-2-1- أساس اقتصاد السوق

إذا كان التاريخ الاقتصادي في إجماله هو تاريخ المبادلة، حيث اكتشف الإنسان (مبكراً) أهمية التخصص وتقسيم العمل، فقد كانت السوق هي الأداة التي ساعدت على تطور المبادلات ونموها، فالغرض النهائي من الإنتاج -مع تقسيم العمل وتوسع اقتصاد المبادلة- هو إشباع حاجات المجتمع، رغم أن الباعث كان شخصياً، فكل فرد أو مشروع يسعى إلى تحقيق مصلحته المباشرة بالحصول على أعلى دخل ممكن أو أحسن الأسعار أو أجود الأنواع، ولكنه

⁴³ عبد المطلب عبد الحميد، النظام الاقتصادي العالمي الجديد وآفاقه المستقبلية بعد أحداث 11 سبتمبر، الطبعة الأولى، مجموعة النيل العربية، 2003، ص: 46.

في سعيه لمصلحته المباشرة يؤدي في نفس الوقت إلى تحقيق المصلحة العامة بتوجيه الإنتاج إلى أكثر الفروع طلباً من جانب المستهلكين أو بتشجيع أكثر المنتجين كفاية وأقدرهم على الإنتاج الرخيص واستبعاد الأقل جودة وكفاية، وهذا ما يدعى باليد الخفية في نظام السوق حيث يتم بمقتضاها تحريك السوق نحو مصلحة المجموع، وهذا هو أساس اقتصاد السوق⁴⁴.

و لهذا فالسوق كرس لمبدأ تلاقي العرض والطلب لكن بصورته الحديثة -الليبيرالية الحرة- وذلك أنه وجد عوامل طورت من هذا السوق فتطور وسائل النقل وتحرير حركة الأموال وغيرها، بالإضافة إلى تكديس الإنتاج بسبب اقتصاديات الحجم أصبح البحث عن الأسواق أمراً ضروريا في الاقتصاد الحديث.

وفي خضم هذا التطور، تعتبر العولمة المرحلة الأخيرة في توسيع الأسواق، فالاقتصاد السوق لم يعد يقتصر على التبادل والنشاط الاقتصادي ضمن حدود الدول السياسية فقط بل جاوز ذلك ليشمل مختلف أجزاء العالم بحيث يعتبر التبادل أو السوق شاملاً لأكبر قدر من المعمورة، دون أن تقف الحواجز السياسية أو السيادة الوطنية عقبة أمام توسع فكرة السوق واقتصاد المبادلة، ويعد هذا المسار هو المسئول الأول والمباشر عن ظهور وازدهار التكتلات الاقتصادية الإقليمية، باعتبار أن هذا الهدف يسهل تحقيقه على نطاق مجموعة محدودة من الدول بصورة تفوق الإطار الدولي⁴⁵.

2-2-1- دور الدولة في ظل التغيير الجديد

إن اتجاه الاقتصاد إلى العولمة في غياب حكومة عالمية تملك صلاحيات التدخل لضبط قوى السوق والحد من انحرافات العولمة⁴⁶، يرى بعض الاقتصاديين أن دور الدولة لم يتلاش تماماً، ففكرة اقتصاد السوق لا يمكن أن

⁴⁴ حازم الببلاوي، دور الدولة في الاقتصاد، دار الشروق للنشر، 1999، ص: 97

⁴⁵ محمد توفيق عبد المجيد، العولمة والتكتلات الاقتصادية - إشكالية للتناقض أم للتضافر في القرن الحادي والعشرين، مرجع سبق ذكره، ص: 180.

⁴⁶ يوسف حسن يوسف، العولمة والاقتصاد الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2010، ص: 32

تقوم في غيبة دولة قوية وما تحقّقه من وضوح في إطار النشاط الاقتصادي في ظل توافر الأمن والاستقرار فضلا عن الاستقرار النقدي وما يؤدي إليه من قدرة على الحساب الاقتصادي والتخطيط للمستقبل⁴⁷.

فالملاحظ هنا أن دور الدولة في التحكم في الاقتصاد أصبح ضئيل جدا بوجود سببين أساسيين أولهما تبني الدولة ما يسمى باقتصاد السوق وترك قوى العرض والطلب هي التي تتحكم في السوق، والسبب الثاني يعزى للنمو المتزايد لعولمة النشاط الاقتصادي و إن كان يفترض -نظريا- القبول بالانتقال تدريجيا للمهام التنظيمية ونقل السياسات من إطارها الوطني إلى العالمي، أي الرضا بالتخلي عن جزء من السيادة الوطنية لصالح مجموع الاقتصاد العالمي، إلا أنه لا يمكن تحقيق الاستقرار في الاقتصاد الدولي إلا إذا تضافرت الدول لتنظيمه، والاتفاق على أهداف ومقاييس مشتركة للتحكم، فقد ترغب الشركات في التجارة الحرة وأنظمة مشتركة للمعايير التجارية ولكنها لا تستطيع تحقيق ذلك إلا إذا عملت الدول معا لإنجاز تنظيم دولي مشترك⁴⁸.

فهذين السببين كونا نوعا من الاتجاه المتزايد نحو تكوين تكتلات اقتصادية إقليمية، حتى تتمكن من المحافظة على قوى السوق السائدة في الانفتاح اللامحدود الذي من الممكن أن تنجر عليه انعكاسات على الاقتصادات الوطنية.

2- إصلاح السياسات الاقتصادية المحلية على المستوى الإقليمي

سبق وأن أشرنا إلى أن التكتلات الإقليمية الجديدة تعكس الأفكار الاقتصادية الليبرالية واقتصاد السوق، ومن بينها الدعوة للخصخصة والسعي نحو تحقيق الإصلاح الاقتصادي.

1-2- الدعوة إلى الخصخصة

فالخصخصة هي نقل الملكية العامة إلى الملكية الخاصة وبدأت في الدول الصناعية الكبرى التي يغلب على اقتصادها طابع الرأسمالية وذلك برغبة هذه الدول في زيادة إنتاجها وتحسين أداء مؤسساتها العامة⁴⁹، ولقد اجتاحت

⁴⁷ حازم الببلاوي، دور الدولة في الاقتصاد، دار الشروق للنشر، 1999، ص: 8

⁴⁸ محمد توفيق عبد المجيد، العولمة والتكتلات الاقتصادية - إشكالية للتناقض أم للتضافر في القرن الحادي والعشرين، مرجع سبق ذكره، ص: 181.

⁴⁹ محمد صالح الحناوي وأحمد ماهر، الخصخصة بين النظرية والتطبيق المصري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، مصر، 1995، ص:

هذه الموجة اقتصاديات العالم منذ نهاية السبعينيات وبداية الثمانينيات بدعوات لتقييد دور الدولة في ضوء إقرار العجز في الموازنات العامة وظهور مدى ضعف أجهزة البيروقراطية، ولقد دافع العديد من الاقتصاديين عن أهمية تغيير دور الحكومة وتزايد الاعتماد على السوق، ومن هنا بدأت الدعوة إلى الإصلاح الاقتصادي وضرورة إفساح المجال للقطاع الخاص تكتسب قبولاً لدى معظم المجتمعات، والدعوة إلى الخصخصة لا تعد دعوة لتخلي الدولة عن دورها الاقتصادي وإنما هي دعوة لتغيير شكل هذا التدخل والعودة إلى الأخذ بالسياسات بدلاً من القيام بالإنتاج العام مباشرة عن طريق القطاع العام⁵⁰.

فالخصخصة مطلوبة لمزيد من الكفاءة الاقتصادية، ولكن نجاحها مرتبط بإفساح المجال والفرص أمام الجميع دون تمييز أو محاولة لتكوين احتكارات جديدة أو تركيز للثروات في أياد معدودة وبدون ذلك تفقد الخصخصة مشروعيتها وقد تنقلب لتصبح سبباً للإحباط واليأس إذا استخدمت وسيلة للإثراء على حساب المجتمع⁵¹.

ولهذا رغم ما تتيحه الخصخصة من مزايا في كفاءة الإنتاج ووفرته إلا أن لها آثار جانبية قد تنعكس بالسلب على الاقتصادات الوطنية ولهذا وجب وضع خطط وبرامج واعية للاستفادة من الخصخصة وبالتالي فتطبيق هذا النهج يتيح إعادة هيكلة الاقتصاد بما يتوافق مع معطيات اقتصاد السوق الذي يناسب التكتلات الاقتصادية الإقليمية

2-2- مقتضيات الإصلاح الاقتصادي

كرست المؤسسات الاقتصادية الدولية لمبادئ الليبرالية الحرة من خلال اقتصاد السوق والعولمة، فنلاحظ هذا التصريح من خلال نص المادة الثالثة لمبادئ المنظمة العالمية للتجارة "بغية تحقيق أكبر قدر من التنسيق في وضع السياسة الاقتصادية العالمية، تتعاون المنظمة على النحو المناسب مع صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير والوكالات التابعة له" فمن خلال هذا القرار أدركت الدول الأعضاء وغير الأعضاء في المنظمة العالمية للتجارة ضرورة إجراء إصلاحات هيكلية لتكييف اقتصاداتها مع التحول الجديد للاقتصاد الدولي⁵². والمقصود هنا هو تغيير النظام الاقتصادي القائم وتحويله إلى نظام اقتصادي أكثر كفاءة وعدالة، ومن ثم فإن ذلك يعني من الناحية العملية -

⁵⁰ نفس المرجع السابق، ص: 182-183.

⁵¹ نفس المرجع السابق، ص: 184.

⁵² يوسف حسن يوسف، مرجع سبق ذكره، ص: 138.

وفقاً لما تملّيه قواعد التعامل الدولية- تحويل نظامنا الاقتصادي من اقتصاد الأوامر إلى اقتصاد السوق، وذلك يرجع إلى سيادة اقتصاد السوق على المستوى العالمي بحيث أضحت قواعد اللعبة تحكمها قواعد السوق، ولم يعد أمام معظم الدول حرية كبيرة في اختيار نظم اقتصادية متعارضة⁵³

والتحول إلى اقتصاد السوق وحتى وإن لازمه سوء توزيع للدخل وزيادة معدلات البطالة والتمركز الاحتكاري وغيرها من التقلبات الاقتصادية، إلا أن قرار التحول يكون بهدف جني ثمار الحرية الاقتصادية، والتي تتمثل في تفعيل آليات السوق بدون تعقيدات بيروقراطية ووضع التنافسية ضمن أساسيات منهج التعامل بين أطراف النظام الاقتصادي، وهذه المشاكل التي يفترض ملازمتها لاقتصاد السوق، فإنها تفقد صفة الملازمة هذه إذا ما قامت الحكومات بتعهد الآثار الجانبية الناشئة عن التحول إلى اقتصاد السوق، باعتبار أن زيادة الصبغة الاحتكارية وزيادة معدلات البطالة وسوء توزيع الدخل هي بمثابة أمراض اقتصادية ملازمة لطبيعة نظام السوق الذي يترك حركة النشاط الاقتصادي للقطاع الخاص، لذا من الأهمية بمكان أن يوجد إصلاح اقتصادي شامل في المجتمع، إصلاح يضمن الاستقرار النقدي والمالي وزيادة الإنتاجية والقدرة التنافسية للاقتصاد الوطني، وقبل كل ذلك وبعده يجب إرساء شبكة اجتماعية تحمي الفقير وغير القادر، وهي أمور تتحقق عادة بفعالية في إطار التكامل الاقتصادي الإقليمي، وقد أصبحت سياسات الاستثمار، المنافسة، السياسات اللائحية والقواعد حول الرشوة والفساد تدرج ضمن المسائل التجارية، وفي ظل العولمة أصبحت التجارة والاستثمار تحدث نتيجة لقرارات الشركات متعددة الجنسيات في إطار إستراتيجية إنتاج دولية كاملة، ولم تعد نتيجة لبدائل الاختيارات الاقتصادية المطروحة أمام الدول⁵⁴.

ولذا يصبح من الضروري لتحقيق التوازن أن يتم تناول مثل هذه المسائل في الإطارين الإقليمي ومتعدد الأطراف على حد سواء والاعتراف بوجود حاجة لمستويات مختلفة للتكامل لتحقيق مثل هذا التعاون، باعتبار أن الهدف الأسمى

⁵³ محمد توفيق عبد المجيد، العولمة والتكتلات الاقتصادية- إشكالية للتناقض أم للتضافر في القرن الحادي والعشرين، مرجع سبق ذكره،

ص: 187.

⁵⁴ نفس المرجع، ص: 187-189

لتطوير التعاون الدولي في مثل هذه المسائل -على أي من مستويات الحكم- هو إيجاد مناخ يتيح منافسة ذات كفاءة اقتصادية على مستوى العالمي⁵⁵

ثانياً: الدوافع الكامنة في البيئة الاقتصادية الدولية

إن الإفرازات التي أنتجتها البيئة الاقتصادية الدولية أدت بضغط متزايدة على الاقتصاديات الوطنية عجلت بهذه الأخيرة إلى التغيير من بيئتها استجابة لهذه الضغوط، ولعلنا نجد وراء هذه الضغوط المتعددة اتجاهين هما:

أولاً: التفاعل بين العولمة والإقليمية

إن الثورة الصناعية الثالثة التي تمثل ثورة علمية في المعلومات، الاتصالات، المواصلات والتكنولوجيا كثيفة العمل كونت الأساس المادي للنظام الاقتصادي العالمي الجديد وتكتسب دوراً محورياً في تشكيله بل وتعد محرك التغيير في جميع أجزائه، وحيث ترتب على هذه الثورة العديد من النتائج⁵⁶:

1- ثورة في الإنتاج تمثلت في اكتساب المعرفة، ذات الأهمية النسبية في عملية الإنتاج، كما ساهمت في ظهور أنماط جديدة لتقسيم العمل الدولي؛

2- ثورة في التسويق نتيجة لعجز الأسواق المحلية عن استيعاب إنتاج المشروعات العملاقة، ونتيجة للثورة في عالم الاتصال والمواصلات، فقد أصبح الصراع على الأسواق العالمية أمراً حتمياً لضمان الاستمرار، وقد يفسر ذلك جزئياً الاتجاه إلى تكوين التكتلات الاقتصادية والاندماج الاقتصادي الإقليمي؛

3- النمو الكبير والمتعاظم في التجارة الدولية والتدفقات المالية الناتجة عن الثورة التكنولوجية من ناحية وتحرير التجارة من ناحية أخرى؛

⁵⁵ أسامة المجذوب، العولمة والإقليمية، الطبعة الثانية، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 2001، ص: 215

⁵⁶ عبد المطلب عبد الحميد، النظام الاقتصادي العالمي الجديد وآفاقه المستقبلية بعد أحداث 11 سبتمبر، الطبعة الأولى، مجموعة النيل

العربية، 2003، ص: 50-51

4- تزايد الاتجاه نحو المزيد من الاعتماد الاقتصادي المتبادل وشاركت في ذلك أيضاً الثورة التكنولوجية، والنمو المتزايد للتجارة الدولية وحركة رؤوس الأموال عبر الدول.

فكل هذه النتائج أدت إلى تعميق عالمية الاقتصاد أو خاصية العولمة التي يتميز بها النظام الاقتصادي العالمي الجديد وذلك لتعمق الاتجاه نحو العولمة وتحول العالم إلى قرية صغيرة محدودة الأبعاد متنافسة الأطراف، فالعولمة لم تعد تسمح بترك أي بقعة في العالم معزولة عن السياق العالمي، بل تعمل على تعميق النمذجة أو التوحد على كافة المستويات الإنتاجية، التمويلية، التكنولوجية، التسويقية والإدارية⁵⁷، ولهذا تظهر هذه المعطيات لتأثير العولمة في العالم، كما أن هناك تكاملاً بين التكتلات الإقليمية والعولمة حيث تنشأ عملية تبادلية يؤدي فيها الاندماج الإقليمي إلى المزيد من الاندماج في الاقتصاد العالمي، كما تؤدي سياسات الاندماج العالمي إلى مزيد من الاندماج للاقتصادات الإقليمية، كما تنطلق العولمة من مقولة "أن التكتل الاقتصادي على الصعيد العالمي، يؤدي إلى تحسين الأداء الاقتصادي الوطني، حيث يؤدي انفتاح الأسواق وإزالة القيود أمام حرية التجارة وتشجيع رؤوس الأموال للاستثمار عبر الحدود، إلى زيادة كفاءة استخدام الموارد واستغلال الميزات النسبية على أفضل وجه وتحسين معدلات النمو الاقتصادي⁵⁸.

لكن مع التزايد المستمر لعولمة الاقتصاد وعولمة التجارة وإطلاق حرية السوق والمنافسة، تزايدت النزعة الدولية نحو إقامة تكتلات إقليمية بين الدول وذلك للمخاوف التي يمكن أن تنجر على هذا الانفتاح اللاحدود بالإضافة إلى رغبة الدول في المحافظة على اقتصادياتهما الناشئة من ضرر منافسة الاقتصادات الأخرى وزيادة القوة التفاوضية في ظل الانفتاح الاقتصادي العالمي، وهنا نرى وكأن التكتلات الاقتصادية الإقليمية تعمل في الاتجاه العكسي للعولمة.

و من هنا يمكن القول أنه أصبح الاندماج أو الانتماء في تكتل اقتصادي في الوقت الراهن بالنسبة للدول أمراً ضرورياً للحد من آثار العولمة وذلك عن طريق حماية اقتصادياتها (صناعياً، زراعياً وخدماتياً...) من المنافسة الأجنبية، وتعمل على تحقيق أكبر مكسب من تجمعها كما تصنع حواجز بينها وبين باقي دول العالم وهو ما يعاكس ما تنادي

⁵⁷ نفس المرجع السابق، ص 52

⁵⁸ رميدي عبد الوهاب، التكتلات الاقتصادية في عصر العولمة وتفعيل التكامل الاقتصادي في الدول النامية، أطروحة دكتوراه دولة غير منشورة، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006/2007، ص 117:

به العولمة الاقتصادية، بالتحريك على المستوى العالمي وليس على المستوى الإقليمي. كما أن للتكتلات الاقتصادية سلطة سياسية تحمي مصالحها، بينما العولمة تفتقد للسلطة العالمية، وبالتالي فالتكتلات الاقتصادية تتعارض مع العولمة، وحيث أن العولمة هي نتاج تحرير التجارة العالمية مما يجعلها أمراً واقعياً ينبغي التعامل معه⁵⁹.

ثانياً: التفاعل بين التعددية والإقليمية

طبقاً للتوجهات التي حملتها المنظمة العالمية للتجارة التي تسعى لتحرير التجارة العالمية من خلال وضع القواعد والتنظيمات المكرسة لذلك، فإن التكتلات تسعى لتسهيل حركة التجارة بين الدول الأعضاء فقط، وهو ما يؤدي إلى اتخاذ بعض الإجراءات الحمائية ضد الدول غير الأعضاء في التكتل، وهو ما سرّع الاتجاه نحو إزالة القيود المتبقية على التجارة والاستثمار والخدمات داخل التكتلات لمواجهة الاتجاه المتزايد نحو إقامة اقتصاد عالمي متعدد الأطراف الذي طرحته المنظمة العالمية للتجارة.

ولقد مثلت الترتيبات الإقليمية شقاً خلافياً طيلة جولات (GATT) و من بعدها المنظمة العالمية للتجارة وذلك للأثر السلبي على انحسار التجارة داخل التكتلات الإقليمية دون انسيابها في الاقتصاد العالمي، ومما لا شك فيه أن التكتل الإقليمي يعطي حقوقاً للدول المنظمة إليه أكثر مما يعطيه الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، وهو ذات الأمر الذي يجذب الدول نحو التكتل الإقليمي أكثر من العضوية داخل المنظمة العالمية للتجارة، إلا أن هذه الأخيرة ولما رأت هذا التوجه المتزايد نحو الإقليمية طرحت نقاشاً أوسع في هذا الباب تمخض عنه صدور قانون تمثل في المادة (24) من اتفاقية (GATT)، وأيضاً ما عرف بشرط التمكين والذي تضمنه القرار الصادر عن جولة "طوكيو" لضمان التوافق والتكامل بين المسارين الإقليمي والمتعدد الأطراف⁶⁰، ولقد أعطت جولة "الأوروغواي" دفعة قوية للإطار المتعدد الأطراف للانتعاش من جاذبية الإطار الإقليمي، إلا أنه حدث العكس فقد زادت التكتلات الاقتصادية الإقليمية بشكل كبير، وقد أحصت منظمة التجارة العالمية سنة 1995 حوالي 110 حالة لاتفاقيات التكامل الإقليمي "للجات" تحت المادة 24، وأنه قد سجل ارتفاع أكثر لمثل هذه الاتفاقيات من 19% سنة

⁵⁹ نفس المرجع

⁶⁰ يوسف حسن يوسف، العولمة والاقتصاد الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2010، ص: 149-

1970 إلى غاية 29% سنة 1990⁶¹. حتى أصبحت أنظمة التكامل الاقتصادي والتكتلات الاقتصادية بكل صورها تشمل حوالي 75% من دول العالم وحوالي 80% من سكان العالم وتسيطر على حوالي 85% من التجارة العالمية، وهو ما يبرز مدى الآثار التي تحملها التكتلات الاقتصادية على الاقتصاد العالمي الجديد وتوجهاته⁶²

المطلب الثاني: أهم التكتلات الاقتصادية الإقليمية

من بين أهم التكتلات الاقتصادية الإقليمية نذكر

الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU)

الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) هو أقدم اتحاد جمركي في العالم، تأسس عام 1889 بموجب اتفاقية بين مستعمرة رأس الرجاء الصالح البريطانية وجمهورية أورانج الحرة البويرية. ثم وُسع نطاقه ليشمل اتحاد جنوب أفريقيا وأقاليم المفوضية العليا البريطانية - (HCTs) بما في ذلك ما يُعرف اليوم بـ بوتسوانا وإسواتيني وليسوتو وناميبيا، والتي كانت تُدار كجزء من جنوب أفريقيا بموجب اتفاقية جديدة في يونيو 1910. ويرى بعض الباحثين أن المستعمرين البريطانيين، بموجب اتفاقية 1910 تصوروا دور أقاليم المفوضية العليا البريطانية باعتبارها "مكونات هامشية للاقتصاد المكاني لجنوب أفريقيا". وقد منحت الاتفاقية جنوب أفريقيا مسؤولية إدارة الاتحاد الجمركي، مع منحها صفة صانع القرار الرئيسي فيما يتعلق بالتعريف الجمركية الخارجية المشتركة (CET) والقضايا ذات الصلة.

بعد استقلال الأقاليم ما وراء البحار ونهاية نظام الفصل العنصري في جنوب أفريقيا، تم اعتماد اتفاقيتين منقحتين للاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) في عامي 1969 و2002، مع تعديلات أُدخلت عليهما في عام 2013. إلا أنه قبل أوائل التسعينيات، كانت الدول والأقاليم الأخرى تتمتع بحقوق محدودة في ظل سيادة جنوب أفريقيا، وكانت عرضة للمخاطر الاقتصادية والسياسية. وقد اتسمت البيئة الاقتصادية الإقليمية بتفاوت كبير،

⁶¹ عمر مصطفى محمد، التكتلات الاقتصادية الإقليمية والتكامل الاقتصادي في الدول النامية، الطبعة الأولى،: مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع القاهرة، مصر 2014، ص ص: 146-154.

⁶² عمر مصطفى محمد، الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية في ظل العولمة الاقتصادية، الطبعة الأولى طيبة للنشر والتوزيع مصر، 2014، ص: 116.

فضلاً عن اعتماد الأقاليم الأخرى (التي أصبحت فيما بعد دولاً) اقتصادياً وسياسياً على جنوب أفريقيا. وجاءت التغييرات نتيجة للمفاوضات وإعادة التفاوض مع تطور الأوضاع.

أكدت كل من هذه الاتفاقيات الجديدة على ضرورة تعزيز التجارة البينية داخل الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) ولدعم تطبيق التعريفات الجمركية الخارجية المشتركة، كما تناولت قضايا مؤسسية مثل صنع القرار وتقاسم الإيرادات بين الدول الأعضاء، بالإضافة إلى الاستراتيجيات المشتركة مع الدول خارج الاتحاد.

في اتفاقية عام 1969، تم إنشاء هيكل مؤسسي إداري مستقل، وتحديد لجنة الاتحاد الجمركي. وقد نصت الاتفاقية قانوناً على حق الدول الأعضاء في تطبيق استثناءات على التجارة الحرة داخل الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا لحماية الصناعات الناشئة مؤقتاً.

أجريت تغييرات مؤسسية هامة في اتفاقية عام 2002 شملت إنشاء هيكل مؤسسي إداري مستقل جديد وإضفاء الطابع الديمقراطي على مؤسسات الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا، ومراجعة السياسات التجارية للمنطقة، ووضع صيغة أكثر عدلاً لتقاسم الإيرادات.

ونتيجة لذلك، زادت حصة الإيرادات المخصصة لبوتسوانا وإسواتيني وليسوتو ارتفعت النسبة من 1.3% قبل ستينيات القرن الماضي إلى 50-60% في عام 2014. ومع ذلك، فقد أدى نهج تقاسم الإيرادات هذا إلى مستوى متقلب وغير مستدام من التحويلات المالية إلى الاقتصادات الأصغر.

كما يؤكد اتفاق عام 2002 على الإزالة الكاملة للرسوم الجمركية والحواجز غير الجمركية على السلع المتداولة داخل المنطقة، مع إمكانية وجود استثناءات تتعلق بحماية الصحة والبيئة، وحماية حقوق الملكية، والأمن القومي.

يطبق الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا SACU تعريفات جمركية تفضيلية على الواردات من الدول أو التكتلات التجارية التي أبرم معها اتفاقيات تجارية أخرى، وتعريفات الدولة الأكثر رعاية على السلع القادمة من بقية دول العالم. إضافة إلى تعريفات الدولة الأكثر رعاية المطبقة على واردات الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي SADC

، تطبق الدول الأعضاء أيضاً نفس الرسوم الجمركية على الإنتاج والقيمة.⁶³

تتضمن معاملة الدولة الأكثر رعاية المطبقة 8420 بنداً جمركياً، منها 96.2% تخضع لرسوم جمركية نسبية (تمثل 53.8% من بنود التعريفات الجمركية المعفاة بموجب معاملة الدولة الأكثر رعاية).

أما البنود المتبقية، فتخضع لرسوم جمركية محددة ومختلطة ورسوم وفقاً لصيغة محددة. ويبلغ متوسط معدل معاملة الدولة الأكثر رعاية المطبق 8.5% حيث يبلغ 10.1% على المنتجات الزراعية و2.8% على المنتجات غير الزراعية. ولا تملك 269 دولة من دول الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) قواعد منشأ للتجارة داخل الاتحاد، ولكنها تخضع لقواعد المنشأ على السلع القادمة من دول خارج الاتحاد. وتخضع المنتجات المستوردة من دول تربطها اتفاقيات تفضيلية مع دول الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) والمصدرة إلى دول أعضاء أخرى لرسوم استيراد عادية.

اعتباراً من سبتمبر 2023، شارفت عملية تنسيق الأنظمة الجمركية، بما في ذلك التعريفات الجمركية الخارجية الموحدة، بموجب الاتفاقية على الانتهاء. ويتمثل التحديان الرئيسيان المتبقيان في التنفيذ الأمثل لاتفاقية الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) على سبيل المثال، التعريفات الجمركية الخارجية الموحدة، وسياسات الضرائب غير المباشرة، وقانون الجمارك، والافتقار إلى سياسات تجارية قطاعية مشتركة وتنسيق السياسات بين الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC)، كما شهد الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا (SACU) تأخيرات في تنفيذ مجلس التعريفات الجمركية وآلية تسوية المنازعات.

لا تزال حرية تداول البضائع داخل الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا مقيدة بلوائح جمركية وإجراءات إدارية معقدة، من بين عوائق أخرى، بما في ذلك حظر الاستيراد والتصاريح والتراخيص.

أطلقت منظمة الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا برنامجاً لإنشاء مراكز حدودية موحدة ونظام مراقبة حدودية مشترك، كما طورت نموذجاً موحداً للإقرار الجمركي (وثيقة إدارية موحدة) لتسهيل التجارة داخل المنطقة.⁶⁴

⁶³ United Nations Economic Commission for Africa (UNECA), Assessing Regional Integration in Africa (ARIA XI): Delivering on the African Economic Community, Addis Ababa, 2023, p. 142

الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC)

تأسست الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) عام 1992 في ويندهوك، ناميبيا، خلفاً لمؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي الذي أنشئ عام 1980 بهدف بناء علاقات اقتصادية وسياسية في إطار أجندة مدفوعة بإنهاء الاستعمار. ويكمن وراء المعاهدة التأسيسية، التي دخلت حيز التنفيذ عام 1993، طموح إنشاء منطقة تجارة حرة، ثم الانتقال إلى اتحاد جمركي، وسوق مشتركة، واتحاد نقدي، وعملة موحدة. وكجزء من المعاهدة التأسيسية، وضعت الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي بروتوكولات في عدة مجالات، كالتجارة والطاقة والثقافة والنقل والسياحة والسياسة النقدية المفتوحة.

وفقاً للمعاهدة، يجوز معاقبة الدول الأعضاء في حالات الإخفاق المتكرر في الوفاء بالتزاماتها بموجب المعاهدة، أو في حال تطبيق سياسات تقوض مبادئ وأهداف الجماعة الاقتصادية الإقليمية، أو في حال تراكم متأخرات لأكثر من عام في المساهمات المالية المقدمة إلى الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) دون مبرر مقبول، كالكوارث الطبيعية. وتحدد هذه العقوبات على أساس كل حالة على حدة في قمة رؤساء الدول أو الحكومات المادة 33، ويتم اتخاذ القرار بالتوافق (المواد 10 و 11 و 31). وقد أعاققت آلية اتخاذ القرار هذه تنفيذ المادة 33، إذ يمكن للدولة المخالفة استخدام حق النقض (الفيتو) ضد أي عقوبات.

تم اعتماد بروتوكول التجارة التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي في عام 1996 ودخل حيز التنفيذ في عام 2000، ويشمل 13 دولة عضواً. وقد نص على الإزالة التدريجية للتعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية على التجارة داخل الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي استناداً إلى مبدأ عدم التماثل، وتنسيق إجراءات الوثائق والتخليص الجمركي والتجاري، وآليات تسوية المنازعات، واتفاقيات تجارية خاصة بشأن السكر.

تنص المادة 6 على أنه يجب على الدول إزالة الحواجز غير الجمركية القائمة وتجنب فرض قيود تجارية إضافية أو جديدة، بما في ذلك القيود الكمية وقيود الحصص، إلا في ظروف محددة (المادتان 7 و 8).

⁶⁴ UNECA, Assessing Regional Integration in Africa (ARIA XI), op. cit., p. 143.

عند دخول البروتوكول حيز التنفيذ، منحت الدول الأعضاء فترة انتقالية مدتها ثماني سنوات لخفض الرسوم الجمركية إلى الصفر على 85% من جميع السلع التي تنشأ في المنطقة. ولتخفيض الرسوم الجمركية، صُنفت السلع المتداولة داخل المجموعة الاقتصادية الإقليمية إلى ثلاث مجموعات: منتجات الفئة (أ)، المؤهلة للإلغاء الفوري للرسوم الجمركية؛ و سلع الفئة (ب)، التي سيتم تخفيض رسومها الجمركية على مدى ثماني سنوات؛ والفئة (ج)، وهي السلع الحساسة (15% من جميع السلع عند دخول البروتوكول حيز التنفيذ)، مع تاريخ مستهدف هو عام 2012.

تُشكل قواعد المنشأ في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي SADC أساس تطبيق التعريفات التفضيلية. تُسلم شهادة المنشأ للمصدر إذا استوفت البضائع المعايير الموضحة في المادة 2 والملحق الأول من المرفق الأول لبروتوكول التجارة التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وبشكل أكثر تحديداً، تُعتبر السلعة منشؤها دول أعضاء الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي إذا: (أ) تم إنتاجها بالكامل في دولة عضو أو الحصول عليها منها، ولا تحتوي على أي مواد من مصادر خارجية (يحدد البروتوكول تسعة شروط رئيسية يجب استيفاؤها من قبل المنتجات المختلفة بموجب القاعدة 4 من المرفق الأول)؛ و(ب) تم إنتاجها في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي باستخدام مواد تم الحصول عليها من خارج المنطقة، ولكنها تخضع لمعالجة كافية في دولة عضو واحدة على الأقل، وبموجب البند (ب)، تُقدم مواصفات إضافية في ملحق منفصل بشأن الشروط المطلوبة للمنتجات فيما يتعلق بالحد الأدنى لنسبة قيمة المواد المستوردة من خارج المنطقة (قيمة CIF) بالنسبة للبضائع ذات المنشأ التي تمر عبر دولة عضو أخرى، يجب تقديم شهادة صادرة عن سلطة الجمارك في بلد العبور، بالإضافة إلى وثيقة نقل واحدة وشهادة المنشأ.

تُظهر مراجعات تحرير التجارة في مجموعة التنمية لأفريقيا الجنوبية SADC أن الدول الأعضاء قد خفضت الرسوم الجمركية. وتم توحيد الإجراءات المتعلقة بالتجارة البينية في دول الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي SADC وفقاً للجدول الزمني المتفق عليها، وبحلول أغسطس/آب 2008، حققت الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي إعفاءً تاماً من الرسوم الجمركية على 85% من التجارة البينية، وبحلول عام 2012، أكملت معظم الدول تخفيض الرسوم الجمركية على المنتجات الحساسة. ومع ذلك، أظهرت العديد من التقييمات أن تعقيد قواعد المنشأ في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي والإجراءات الجمركية المرهقة أدت إلى عدم الاستفادة الكاملة من مزايا اتفاقيات التجارة الحرة للتجار عبر الحدود، وذلك بسبب التكاليف غير النقدية المترتبة على استيفاء المتطلبات، مما زاد من الحواجز غير الجمركية أمام التجارة.

على الرغم من أحكام المادة 17 من بروتوكول التجارة التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، لا يزال استخدام الحواجز النقدية التمييزية لتقييد الواردات شائعاً نظراً لحدودية تنسيق معايير الاستيراد داخل الجماعة. فلا تزال هناك منتجات، كالقمح، التي يُفترض أن تكون منشأها بالكامل، دون اتفاق بشأنها، إلا أنه لم يتم التوصل إلى اتفاق بشأن منتجات أخرى خلال المفاوضات. ومن هنا يأتي عدم الاستفادة الكاملة من الامتيازات في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، مما يميل إلى تفضيل منتجات الدول المتقدمة على سلع المنطقة. ومع ذلك، وبدعم من الهياكل المؤسسية، يجري تنفيذ العديد من البروتوكولات والأطر، بما في ذلك ملحق الحواجز الفنية أمام التجارة (TBT) لبروتوكول التجارة التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (النسخة المنقحة المعتمدة عام 2014) وملحق الصحة والصحة النباتية (SPS) لبروتوكول التجارة التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي.⁶⁵

في عام 2004، حددت أول خطة إقليمية استرشادية للتنمية الاستراتيجية مواعيد مستهدفة لإنشاء اتحاد جمركي وسوق مشتركة في عامي 2010 و2012، ثم تأجيلها لاحقاً إلى عامي 2013 و2015. على التوالي، كان من المقرر أن يتبع السوق المشتركة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي SADC بنك مركزي مشترك بحلول عام 2016 وعملة موحدة بحلول عام 2018 (المادتان 21 و22 من معاهدة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي وبروتوكول التمويل والتنمية). وقد أثر تأجيل هذين المواعدين المستهدفين على الجدول الزمني للأهداف الأخرى.⁶⁶

ويعود ذلك إلى

(أ) القيود المفروضة على قدرة أمانة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) على تسريع وتيرة سد الفجوة بين سياسات التعريفات الجمركية الست عشرة الفردية في نظام تعريف موحد بموجب التعريفات الجمركية المشتركة، و(ب) انخفاض مستوى التنمية الصناعية في المنطقة.

فيما يتعلق بسياسة التنقل الآمن، اعتمدت الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) بروتوكول تيسير تنقل الأشخاص في أغسطس/آب 2005، بعد تنقيح مسودة البروتوكول التي وضعت في عام 1995 (في عامي 1997 و2002). وبموجب هذا البروتوكول، يُتوقع من الدول الأعضاء منح مواطني الدول الأعضاء الأخرى في

⁶⁵ UNECA, Assessing Regional Integration in Africa (ARIA XI), op. cit., p. 148.

⁶⁶ UNECA, Assessing Regional Integration in Africa (ARIA XI), op. cit., p. 149.

الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي دخولاً بدون تأشيرة لمدة أقصاها 90 يوماً لأغراض مشروعة، وتوحيد نماذج الهجرة، وتسهيل إجراءات إصدار وثائق السفر لمواطني ومقيمي الجماعة. وبعد مرور ما يقرب من عقدين من الزمن، لا يزال البروتوكول غير ساري المفعول، نظراً لقلّة عدد الدول المصادقة عليه، فقد صادقت عليه ست دول فقط من أصل 16 دولة عضواً: بوتسوانا، وإسواتيني، وليسوتو، وموزمبيق، وجنوب أفريقيا، وزامبيا. ولا يزال البروتوكول بحاجة إلى خمس دول مصادقة إضافية. ومع ذلك، قامت الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، على مر السنين، بتبسيط إجراءات ومتطلبات التأشيرات للدول الأفريقية الأخرى بموجب اتفاقيات ثنائية.

ومن البروتوكولات الأخرى ذات الصلة بروتوكول إدارة الغابات بروتوكول الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي بشأن التعليم والتدريب (1997)، وبروتوكول تنمية السياحة (1998)، وبروتوكول التوظيف والعمل (2014). في إطار جهود المنطقة لزيادة السياحة في الدول الأعضاء، تم إعادة إطلاق نظام التأشيرات - تأشيرة كافانغو-زامبيزي (KAZA) الموحدة - في عام 2016 بعد إطلاقه الأصلي في نوفمبر 2014.

اعتمدت الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) نظاماً إقليمياً متكاملاً للتسوية الإلكترونية لتسهيل تحويل الأموال للمدفوعات العابرة للحدود داخل دول الجماعة بالعملة المحلية. بدأ تشغيل النظام في يوليو 2014 في إسواتيني وليسوتو وناميبيا وجنوب أفريقيا، بينما انضمت زامبيا في سبتمبر من العام نفسه. وتغطي النسخة الأخيرة من وثيقة الجماعة الاقتصادية الإقليمية (REC) الخاصة بتعميق التكامل الإقليمي - وهي الخطة الإستراتيجية الإقليمية الإرشادية للتنمية للفترة 2020-2030 - وتحدد الاستراتيجيات والأهداف والأولويات والسياسات اللازمة لتحقيق التكامل الكامل والتحول إلى سوق مشتركة خلال 15 عاماً.⁶⁷

الكوميسا... النشأة والأهداف

تعد اليوم التكتلات الاقتصادية من أهم ما تسعى الدول إلى تحقيقها، ومن بين هذه التكتلات نجد مجموعة شرق وجنوب إفريقيا المسماة أيضاً بمجموعة الكوميسا، وفيما يلي سنتطرق إلى بؤادر ودوافع نشأة هذه السوق

⁶⁷ UNECA, Assessing Regional Integration in Africa (ARIA XI), op. cit., p. 150.

الإفريقية إضافة إلى أهم ما يميزها عن بقية التكتلات الأخرى ومجالات عملياتها خاصة مع التركيز على التعاملات التجارية، وعن أهم الأهداف الراغبة في تحقيقها من خلال هذا التجمع الإفريقي لدول الكوميسا.⁶⁸

– نشأة الكوميسا وخصائصها

تعرف الكوميسا (السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا)، وهي اختصار للاسم باللغة الإنجليزية (Common Market For Eastern And Southern Of Africa)، بأنها تكتل للتجارة التفضيلية في إفريقيا التي أنشأت عام 1993م، ودخلت حيز التنفيذ عام 1994م وقد خلفت الكوميسا منطقة التجارة التفضيلية لدول شرق وجنوب إفريقيا التي أنشأت في عام 1981م، ودخلت حيز التنفيذ في 1982م، وذلك لتحقيق التنمية المطردة للدول الأعضاء بترقية الإنتاج وهياكل السوق بصورة متوازنة، ترقية التنمية المشتركة في كل مجالات النشاط الاقتصادي وتبني سياسات كلية وبرامج موحدة لرفع المستوى المعيشي للسكان في الدول الأعضاء، التعاون لتهيئة البيئة المناسبة للاستثمار الأجنبي والإقليمي المحلي مع ترقية البحث واستخدام العلم والتقنية، التعاون لتقوية العلاقات بين دول السوق وبقية دول العالم واتخاذ مواقف مشتركة في المجال الدولي، كذلك المساهمة في إنشاء تحقيق أهداف المجموعة الاقتصادية الإفريقية على مستوى القارة.

التعاون لتحقيق السلم والأمن والاستقرار للدول الأعضاء لدفع عجلة التنمية الاقتصادية في الإقليم وتوثيق العلاقات مما يؤدي إلى تعزيز التكامل الاقتصادي بالإقليم)، يضم اتحاد السوق الإفريقية المشتركة لدول شرق وجنوب إفريقيا عشرون (20) دولة وهي: بورندي، الكونغو الديمقراطية، مصر، إثيوبيا، كينيا، مدغشقر، مالاوي، موريشيوس، رواندا، سيشيل، أوغندا، زامبيا، زيمبابوي، السودان، جزر القمر، ليبيا، جيبوتي، إريتريا، أنغولا وأفودا التي انضمت عام 2015 بعد إعلان إيداعها لمستندات الانضمام القانونية في المجلس الوزاري رقم 34 في مارس 2015.

تشكل دول الكوميسا أقوى تكتل إفريقي وتستحوذ على مساحة تبلغ حوالي 12.4 مليون كيلو متر مربع، أي حوالي 41% من مساحة القارة الإفريقية، كما تضم تكتلاً بشرياً ضخماً قوامه 400 مليون نسمة أي أكثر من نصف سكان القارة، وتجتمع به ثلاث أقاليم ثقافية وهي المجتمع العربي، المجتمع الفرانكفوني، المجتمع الأنجلو فوري.

⁶⁸ البشير ابراهيم زركان، ونصيرة محاجبية. "أثر التجارة البينية على تحقيق التكامل الاقتصادي لدول مجموعة الكوميسا". مجلة التنمية والاستشراف للبحوث والدراسات، المجلد 07، العدد 01 (جوان 2022): ص ص 254-266.

وتتسم اقتصاديات هذه الدول بالخصائص التالية:

- وجود عجز مزمن وهيكل في موازين مدفوعات هذه الدول؛
 - البعض يعاني من عجز دائم في الميزان التجاري والذي يسبب خللاً واضحاً في ميزان المدفوعات؛
 - ارتفاع حجم المديونية الخارجية بالشكل الذي يضاعف من خطورتها وآثارها؛
 - انخفاض معدل الدخل الفردي، حيث يصنف أغلبها من الدول الأكثر فقراً في العالم؛
 - ارتباط اقتصاديات بعض هذه الدول بالشركات متعددة الجنسيات التي تملكها الدولة الأم، كما أن البعض منها ينخرط في دائرة نفوذ سياسي خارجي مثل مجموعة الدول الفرنكفونية ودول الكومونولث؛
 - وجود هيئات تنظيمية في المناطق التي كانت في الأصل مستعمرات إنجليزية كهيئة تسويق الكاكاو وهيئة تسويق البن؛
 - وجود نظام المؤسسات في المناطق التي كانت في الأصل مستعمرات فرنسية من خلال إنشاء فروع للشركات الأجنبية الكبرى في الدول المنتجة.
- لقد عرفت الاتفاقية الرسمية الكوميسا على أن التكتل الاقتصادي للتكامل الإقليمي بين دول إفريقية ذات سيادة، اتفقت فيما بينها على الارتقاء بالتكامل الإقليمي في منطقتها من خلال تنمية التجارة واندماج السوق، ومن خلال التعاون وتركيز العمل من أجل تطوير وتعزيز الاستفادة من المصادر الطبيعية والإنسانية للصالح المشترك والمتبادل لجميع الشعوب والدول.
- أما عن درجة التكامل الاقتصادي التي تم تحقيقها حتى الآن بين دول الكوميسا، فقد تم إنشاء منطقة للتجارة الحرة في عام 2000، وانطلقت عملية إنشاء الاتحاد الجمركي في 7 يونيو 2009 في مؤتمر القمة 13 لرؤساء الدول والحكومات في فيكتوريا فواز (زيمبابوي)، وكان إنطلاق الاتحاد الجمركي تنويعاً لجهود الكوميسا في تعميق عملية التكامل الاقتصادي، ولإقامة سوق مشتركة في غاية المطاف بحلول عام 2015، وانتهاء بتحقيق الوحدة النقدية بحلول عام 2018.

أ- أهداف منظمة الكوميسا

هناك مجموعة من الأهداف يسعى لتحقيقها أي تكتل اقتصادي من أهمها الوصول إلى معدلات نمو عالية وتنمية اقتصادية مستدامة تضمن الاستمرارية، ورفع المستوى المعيشي للدول الأعضاء من خلال الاستفادة من التبادلات التجارية المعفاة كلياً أو جزئياً من الرسوم الجمركية، وفيما يلي سنتطرق إلى أهم أهداف ومجالات عمل دول مجموعة الكوميسا

تهدف المنظمة إلى تحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي وتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية المستدامة للدول الأعضاء عن طريق ترقية وتنمية أكثر موازنة وانسجاماً لإنتاجها وبنيات تسويقها، وترقية التنمية المشتركة في جميع ميادين النشاط الاقتصادي والاجتماعي والتبني المشترك لسياسات الاقتصاد الكلي وبرامجه لرفع المستوى المعيشي وتشجيع العلاقات الحميمة بين الدول الأعضاء.

إن الهدف الأساسي لمنظمة الكوميسا هو تطوير التعاون بين الدول الأعضاء في المنظمة في جميع الأنشطة الاقتصادية لتحقيق التكامل التدريجي اقتصادياً بدءاً بمرحلة تحرير التبادل التجاري بين الدول الأعضاء مروراً بتوحيد التعريفات الجمركية للدول الأعضاء في تعاملاتها مع الدول خارج التكتل (اتحاد جمركي)، ثم العمل على تحرير رؤوس الأموال والأيدي العاملة داخل حدود المنطقة بأسرها بجانب تنسيق السياسات المالية والنقدية بهدف إقامة سوق إقليمية مشتركة والتدرج في النهاية لإقامة جماعة اقتصادية لدول شرق وجنوب إفريقيا.

تحليل أداء حجم التجارة البينية لدول الكوميسا

نلاحظ من خلال الجدول أدناه أن حجم صادرات مجموعة دول الكوميسا ارتفعت من 113.53 مليون دولار سنة 2011 إلى 142.42 مليون دولار سنة 2012، ليتراجع بعدها إلى 87.15 مليون دولار سنة 2016 وذلك لعدد الأسباب الأمنية والاقتصادية منها الدول النفطية المتضررة من انهيار أسعار البترول، لتعاود الارتفاع مرة أخرى تدريجياً خلال السنوات الموالية ليصل إلى 112.13 مليون دولار سنة 2019.

ومن الملاحظ أن حجم الصادرات يبقى ضعيفاً خاصة إذا ما قورن بحجم الواردات التي تبقى دائماً أكثر بكثير من حجم صادراتها؛ فلقد انتقلت من 169.33 مليون دولار سنة 2011 إلى 211.97 مليون دولار سنة 2019، الأمر الذي نتج عنه بطبيعة الحال عجز دائم في الميزان التجاري طيلة فترة الدراسة.

مما سبق نستنتج أن دول مجموعة الكوميسا لا تتمتع باقتصاد إنتاجي متنوع قائم على تصدير فائضها. وما يلاحظ أيضاً أنه وبالرغم من حجم الإمكانات والموارد الطبيعية التي تتمتع بها أغلب دول الكوميسا، كما يمكن إرجاع ذلك أيضاً إلى تركيز الإنتاج في المواد الأولية والمعدنية الخام منخفضة الثمن، والتي تحتاج إلى قدرات إنتاجية لتظهر سعرها الحقيقي، الأمر الذي يجعل تلك الدول تلعب دور الموكل إليه توفير الاحتياجات الأساسية للدول الكبرى فيما يتعلق بتلك المواد

جدول رقم (2-2) : حجم التجارة البينية لدول الكوميسا – صادرات وواردات-

2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	
112.13	128.27	107.25	87.15	90.44	102.28	133.92	142042	113.53	حجم الصادرات
211.97	210.89	181.52	186.84	202.63	209.61	200.59	196.16	169.33	حجم الواردات
324.109	339.165	288.78	273.992	293.078	311.89	334.51	338.59	282.87	حجم التجارة
99.84-	82.62-	74.27-	99.68-	112.19-	-	66.66-	53.73-	55.79-	الميزان التجاري
					107.33				

Source: Comese (2020), Common Market For Eastern and Southern Africa. Annual Report, p 16

وللتفصيل أكثر سنتطرق إلى الهيكل السلعي - صادرات وواردات - لتجارة الكوميسا، نجد أن الوقود يمثل أهم صادرات دول الكوميسا، فبمفردها تمثل 42% من إجمالي صادرات الكوميسا. تليها المواد المصنعة البسيطة والتي تساهم بنحو 22%، تليها المواد الغذائية بنسبة 15% ثم المعادن بنسبة 14%.

هذا الهيكل السلعي لصادرات الكوميسا يقودنا إلى حقيقة مفادها أن هذه المجموعة ما زالت تعتمد في صادراتها على البترول الذي تمتلكه المعادن الموجودة بأراضيها مع الغياب الدائم والمستمر للإنتاج، الأمر الذي يفقدها التواجد والمنافسة على الساحة العالمية.

أما عن الهيكل السلعي لواردات الكوميسا، فتساهم بنحو 58% من إجمالي الواردات، يليها كل من المواد الغذائية وكذلك المواد البترولية، والتي تمثل الجزء الأكبر من صادرات التجمع، ولكنها تقوم بتصديره كمنتج خام وتلجأ إلى إعادة استيراده بعد ما يتم إعادة تصنيعه واستخراج مختلف مشتقاته بالخارج. الأمر الذي يؤكد ضعف القدرات الإنتاجية لدى دول التكتل وعدم قدرتها على الاستفادة من الثروات المعدنية والبترولية التي تغطي أراضيها

التحديات والنظرة المستقبلية للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا: (الإيكواس)⁶⁹

أولاً: التحديات التي تواجه الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا

فيما يلي استعراض لأبرز التحديات التي تواجهها الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (الإيكواس)، والتي تم تقسيمها إلى قسمين اثنين هما التحديات السياسية الأمنية من ناحية، والتحديات الاقتصادية من ناحية أخرى.

– التحديات السياسية والأمنية:

يقع على عاتق الجماعة اليوم إمكانية توطيد السلام والأمن الإقليمي، في ظل بيئة غير مستقرة كثيرة النزاعات البينية والصراعات الأهلية، فأغلب الصراعات التي عرفت الهدوء النوعي لا زالت حديثة الاستقرار وبالنظر إلى العديد من العوامل التي قد تؤججها فهي قابلة إلى العودة إلى الظهور من جديد، ناهيك عن الصراعات الدائرة إلى حد الساعة، ومن أبرزها تجاوزات جماعة بوكو حرام في نيجيريا، فحسب التقرير السنوي 2016 لمنظمة العفو الدولية، "استمر النزاع بين الجيش وجماعة 'بوكو حرام' المسلحة، وأدى إلى خلق أزمة إنسانية ألحقت الضرر بأكثر من 14 مليون إنسان، واستمرت قوات الأمن في ارتكاب انتهاكات خطيرة لحقوق الإنسان، ومنها عمليات إعدام خارج نطاق القضاء واختفاء قسري، واستمرت قوات الشرطة والجيش في ارتكاب التعذيب وغيره من ضروب المعاملة السيئة، وكانت الأوضاع في مراكز الاعتقال العسكرية تتسم (بالقسوة، ووقعت أعمال عنف مجتمعية في العديد من أنحاء البلاد، وتم إخلاء آلاف الأشخاص من منازلهم قسراً.."، ثم أن تحقيق رؤية الجماعة لـ 2020 والتي تقضي ببلوغ

⁶⁹ لتركي، أحمد مرزوق داود سلمان؛ دياب، ياسر عبد الحميد؛ ادم، حسين حسن علي. (أكتوبر، 2023). التقييم الاقتصادي لأداء الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (الإيكواس). مجلة البحوث والدراسات الأفريقية ودول حوض النيل، جامعة أسوان، المجلد (6)، العدد (1)، ص ص. 84-102.

تكامل لشعوب غرب إفريقيا - وإن كانت الخطوات إلى تحقيق ذلك لا زالت متعثرة وضعيفة - إلا أن هذا الهدف النبيل والحلم الكبير يتوقف على مدى جاهزية جميع الأطراف من جهة، ونسبة الاستقرار والسلم بالمنطقة من جهة ثانية.

- التحديات الاقتصادية:

رغم البروتوكولات التي تم توقيعها بصدد تسهيل التجارة البينية، إلغاء التأشيرات وتسهيل الرقابة الجمركية بين دول المنطقة إلا أن هذه البنود لا زالت واهية على أرض الميدان فالضرائب والتسعيرات الجمركية تعرف تبايناً واضحاً أثناء المبادلات بين الدول، فالمعاملات الغانية النيجيرية مثلاً تختلف عن نظيرتها مع بنين أو توجو، هذا ويلاحظ أن معظم دول المجموعة لا تدفع أساساً مساهمتها بانتظام في موازنة المجموعة، فمنذ نشأتها عام 1975 لم تقم سوى أربع دول فقط بدفع حصتها بانتظام وهي نيجيريا، بنين، ساحل العاج وتوجو، وبحلول عام 1992 بلغت متأخرات الدول.

الأعضاء ثلاثة أضعاف موازنة المجموعة، وفي عام 1999 بلغت المتأخرات 37.1 مليون دولار، كما استفادت المجموعة من دعم اليونيدو في إطار برنامج ضمان النوعية في غرب إفريقيا الذي يموله الاتحاد الأوروبي بقيمة 12 مليون أورو، وقد ساعد هذا البرنامج المنطقة على إنشاء بنية، (تحتية فعالة ومنسقة في مجال النوعية لفائدة دول الإيكواس).

وجدير بالذكر أن الإيكواس اتجهت منذ تأسيسها إلى التكامل الاقتصادي الإقليمي لدول المنظمة، كما اهتمت بالبنية التحتية لدول غرب إفريقيا، من حيث التخلص من الحروب الأهلية المدمرة للمنطقة، التي عانت منها كثير من الدول. فأخذت خطوة في طريق الوحدة الاقتصادية الكاملة التي تتميز بتحرير التجارة البينية، كما استطاعت إلغاء جميع العوائق الجمركية وغير الجمركية، وإلغاء كل العوائق أمام تنقل عوامل الإنتاج بين الدول الأعضاء، ومع نهاية عام 2000 قامت ثمانية دول فقط بإلغاء العوائق الجمركية على السلع المصنعة، بالإضافة إلى قيام اثنتي عشرة دولة بإلغاء العوائق غير الجمركية، وفي مجال إلغاء العوائق على تدفق عوامل الإنتاج بين حدود الدول الأعضاء، تم اتخاذ إجراءات تنفيذية هامة، مثل جواز السفر الموحد بين الدول الأعضاء كلها وإلغاء تأشيرات الدخول لمواطني الدول الأعضاء ولعبت الجماعة دوراً محورياً في العديد من القضايا الإقليمية، خاصة في مجال الأمن والسلم في تلك المنطقة

المشتعلة بالحروب الأهلية منذ عقود من الزمن، فنجحت في إعادة الاستقرار في سيراليون وليبيريا، واستعادة الديمقراطية فيهما، في الوقت الحالي تحاول الجماعة الحصول على الحل النهائي في العديد من المشكلات التي تعوق التنمية الإقليمية منها، الإرهاب - فقد أصبح الإرهاب خطراً حقيقياً يواجه مسار التنمية للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (إيكواس) في المنطقة منذ بداية الألفية الجديدة، وأصبحت الأنشطة الإرهابية تنتشر في جميع أنحاء غرب أفريقيا وتهدد مستقبلها، وعدم الاستقرار السياسي الناتج عن ضعف نظم الحكم وضعف المجتمع المدني، والفساد المؤسسي في المؤسسات الوطنية، فضلاً عن تقلب الإرادة السياسية، وضعف اقتصاديات أغلبية دول غرب أفريقيا، بالإضافة إلى ذلك أن أكبر تحد هو مسألة القضاء على الفقر، فتسجل التقارير أن 11 دولة من دول غرب إفريقيا تسجل أضعف معدلات النمو في العالم، كذلك انتشار تجارة المخدرات والهجرة غير الشرعية بين الدول، مما أثر سلباً على تطبيق اتفاقات الشراكة بخصوص حرية تنقل الأفراد، لذلك تم دعوة الجماعة في جانفي عام 2008 مرة أخرى إلى العمل الجماعي لإيجاد حلول مستدامة للتخفيف من الآثار السلبية لارتفاع سعر النفط وأزمة الطاقة، وكذلك حاجة الدول الأعضاء إلى تعزيز الإدارة الهيكلية لاقتصاداتها وإصلاحاتها، فضلاً عن عملية التكامل الإقليمي من أجل توطيد النمو المطرد وبالتالي الحد من الفقر في المنطقة، ودعوة مفوضية الجماعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا إلى التعجيل بإعداد مبادئ توجيهية وإجراءات واضحة لتنفيذ برنامج التعاون النقدي للجماعة بفعالية

- النظرة المستقبلية للجماعة الاقتصادية 2020 وتوافقها مع أجندة الاتحاد الأفريقي 2063:20⁷⁰

يمكن القول بأن الإيكواس من التجمعات الناجحة إلى حد ما على المستوى الإقليمي في مجال الأمن الجماعي ولكنها متعثرة بعض الشيء، ويرجع هذا التعثر إلى العديد من العوامل التي تواجهها والتي عليها أن تقوم بتحديدتها والعمل على القضاء عليها أو تحييدها لتحقيق المزيد من التقدم والذي سيساعدها على تحقيق أهدافها بصورة أفضل وأكمل ويعطيها المصداقية والثقة اللازمة للاستمرار، ومن هذه العوامل ضرورة التنسيق الأكثر فاعلية بين الدول الأعضاء لتحقيق التناغم والتواصل بينهم والارتقاء بمستوى التعاون، والاهتمام بموضوع التمويل بصورة أفضل حتى تزداد فاعليتها وقوتها، كما عليها أن تقوم بالتنسيق بصورة أكبر مع المنظمات الأخرى التي تشترك معها في نفس الأهداف في المنطقة مثل الاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة، وعليها أن تعيد النظر نحو تركيب وتكوين الهيكل الخاص

⁷⁰ نفس المرجع السابق مجلة البحوث والدراسات الأفريقية ودول حوض النيل، جامعة أسوان، المجلد (6)، العدد (1)

بالدفاع المشترك بين الدول الأعضاء وجدوى وجود قوات دائمة أو الاستمرار في الاعتماد على جيوش وقوات الدول الأعضاء وتسليحهم مع اتخاذ الخطوات اللازمة نحو تحقيق التواصل بينهم حتى يمكنهم العمل سوياً في حالة الاحتياج بدون عوائق، وأمام الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا فرص مفتوحة لتحقيق المزيد من التقدم في مجال السلم في المنطقة وتصبح من المنظمات الإقليمية القوية وخصوصاً أنها تتمتع بعدة ميزات غير متوافرة لبعض المنظمات الأخرى ولكن عليها أن تلتفت إلى التحديات التي تواجهها والتي لا يمكن إنكار صعوبتها.

وفيما يتعلق بعلاقة الأجندة التنموية لإيكواس بأجندة 2063 للاتحاد الأفريقي، حيث تتضمن أجندة الاتحاد الأفريقي 2063 رؤية واضحة لأفريقيا، ويتم تقسيم تلك الرؤية الخمسينية إلى فترات زمنية، وتقوم عليها إدارة التخطيط الاستراتيجي بالاتحاد الأفريقي بالتشاور والتعاون مع كافة المنظمات الإقليمية داخل القارة، فمن ضمن هذه المنظمات إيكواس وهي تعد من ضمن أقوى المنظمات الإقليمية الأفريقية، من حيث تنفيذ خطط مبادرات التنمية والتكامل الاقتصادي والسياسي، وإدارة الصراعات والنزاعات والأزمات. وتعد المنظمات الإقليمية أكثر فعالية من الاتحاد الأفريقي في تنفيذ المشروعات والمبادرات التنموية على المستويات الوطنية والإقليمية، كما كان واضحاً في حالة نيباد، كما استطاعت إيكواس أن تنفذ نسبة كبيرة في خطط الشراكة الجديدة (نيباد) على المستوى الإقليمي والدولي، كما تم الملاحظة (من خبرة نيباد) أنها من المنظمات الإقليمية التي أصبحت قوية، فإذا اعتمد عليها الاتحاد الأفريقي، وبدأت القارة الأفريقية تتحدث بصوت واحد سوف تمثل قوة في العالم، وهي قادرة على حشد الأصوات حول برنامج مشترك، والذي يكون نقطة الانطلاق والتقدم والتطور لأفريقيا، من ثم تم تبسيط المؤسسات الإقليمية الأفريقية. كما يمكن للاتحاد الأفريقي الاعتماد عليها في تنفيذ جدول أعمال أجندة 2063، ومنذ الألفية الجديدة بدأ الاتحاد الأفريقي يشجع المنظمات الإقليمية أن تكون قوية وفعالة، لكي تساعد في تنفيذ خطط المبادرات التنموية وبناء السلام، ومن ثم فإن إيكواس تعد من المنظمات الإقليمية التي نجحت نسبياً في هذه المجالات، فقامت الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا بتنفيذ كثير من المبادرات التنموية، التي تتشابه مع أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي، إذن يحتاج الاتحاد الأفريقي إلى التعاون المباشر مع إيكواس، كما يحتاج إلى خبرات إيكواس في هذا المجال، ويمكن القول أن الاتحاد الأفريقي سيعتمد على إيكواس لتنفيذ أجندة 2063 في منطقة غرب أفريقيا، بناءً على الجهود التي قامت بها إيكواس في التكامل الاقتصادي الإقليمي، بالإضافة إلى إدارة الصراعات الداخلية التي كانت عقبة لتطور وتقدم المنطقة، لتنفيذ أجندة الاتحاد الأفريقي من قبل إيكواس، يجب أن يكون هناك جدول أعمال لا يتعارض مع المبادرات

التنموية لإيكواس، فإيكواس وضعت خطط لتنفيذ أجندة 2063، من حيث المستوى الإقليمي وعلى المستوى الوطني، وإنشاء المجتمعات الاقتصادية داخل المنطقة، وعلى الصعيد الإقليمي، أوكل إيكواس دوراً هاماً لبنك التنمية لغرب أفريقيا وبنك الاستثمار، وعلى الصعيد المجتمعي والثقافي، سوف تستخدم اللغات المحلية كأدوات قوية، والتي يمكن استخدامها لتعزيز التنمية والتكامل الإقليمي، وتسهيل حركة الأشخاص والبضائع بين دول غرب أفريقيا، هناك اللغات المحلية السائدة في المنطقة، الممارس لهذه اللغات يمكنه الاتصال والتحرك بحرية في معظم دول إيكواس، أما الإطار الثقافي، فغرب أفريقيا غنية في تنوع الثقافات، ومن ثم تسعى إيكواس إلى بناء مجتمعات شاملة وتعزيز القيم الثقافية، بشكل يسهم إلى حد كبير في تنفيذ جدول أعمال 2063.

المطلب الثالث مساهمة التكتلات الاقتصادية الإقليمية في التجارة البينية

يُعدّ دور التكتلات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا محورياً في تعزيز التكامل القاري وتنمية التجارة البينية، حيث تُظهر المعطيات الحديثة، خاصة ما ورد في تقرير African Integration Report 2025، وجود تفاوت واضح في مستويات الاندماج بين هذه التكتلات، سواء من حيث حجم المبادلات التجارية أو درجة تنوعها.⁷¹

أولاً: التكتلات ذات الأداء المرتفع في التجارة البينية

تصدر الجماعة الإنمائية للجنوب الإفريقي (SADC) قائمة التكتلات الأكثر اندماجاً، حيث حققت أعلى مستويات التجارة البينية داخل القارة. ويُعزى هذا الأداء إلى تطور البنية التحتية الإقليمية، وقوة الترابط الاقتصادي بين الدول الأعضاء، إضافة إلى الدور المحوري لجنوب إفريقيا كقطب اقتصادي إقليمي. كما تتميز هذه المجموعة أيضاً بمستوى معتبر من تنوع التجارة، خاصة في المنتجات الصناعية، مما يعكس بداية تشكل سلاسل قيمة إقليمية داخلها.

ثانياً: التكتلات متوسطة الأداء

تأتي في المرتبة الثانية مجموعة الكوميسا (COMESA)، التي تُظهر أداءً جيداً في تدفقات التجارة البينية، متجاوزة المتوسط القاري، خاصة في مجال تجارة السلع، غير أن هذا الأداء لا يخلو من نقائص، حيث لا تزال صادراتها تعتمد بدرجة كبيرة على المواد الأولية، مع ضعف واضح في سلاسل القيمة الإقليمية. كما تُصنّف الجماعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا (ECOWAS) ضمن هذا المستوى، حيث تتميز بتوازن نسبي في التجارة البينية، إلا أن ضعف التصنيع وهيمنة الصادرات الأولية وتباين أداء الدول الأعضاء تحدّ من قدرتها على تحقيق اندماج اقتصادي عميق.

⁷¹.. African Union. (2025). African Integration Report 2025: Strengthening the Implementation of Regional Frameworks to fully Leverage Continental Achievements. African Union Commission.

وتندرج كذلك مجموعة شرق إفريقيا (EAC) ضمن الفئة المتوسطة، حيث تُظهر نتائج مقبولة في التجارة البينية، خاصة لدى الدول الحبيسة، لكنها تعاني من ضعف في تنويع الصادرات.

ثالثاً: التكتلات ضعيفة الأداء في الاندماج التجاري

تضم هذه الفئة كل من الجماعة الاقتصادية لدول وسط إفريقيا (ECCAS)، وتجمع الساحل والصحراء (CENSAD)، واتحاد المغرب العربي (AMU)، حيث تسجل هذه التكتلات مستويات ضعيفة في التجارة البينية نتيجة ضعف البنية التحتية، وغياب التنسيق السياسي والاقتصادي، إضافة إلى الاعتماد الكبير على الأسواق الخارجية وهيمنة صادرات المواد الخام.

كما يُلاحظ غياب شبه تام لسلاسل القيمة الإقليمية داخل هذه التكتلات، مما يعكس محدودية الاندماج الإنتاجي بينها.

رابعاً: دلالات تحليل أداء التكتلات الإقليمية

تكشف هذه النتائج أن نجاح التكامل الإقليمي في إفريقيا لا يرتبط فقط بتحرير التجارة، بل يتطلب تطوير القاعدة الصناعية، وتعزيز سلاسل القيمة الإقليمية، وتحسين البنية التحتية العابرة للحدود، وتقليص الفوارق التنموية بين الدول الأعضاء.

كما تُبرز المعطيات وجود فجوة واضحة بين حجم التجارة البينية وجودتها، حيث تعتمد أغلب التكتلات على تجارة المواد الأولية بدل المنتجات المصنعة، وهو ما يحدّ من تحقيق التكامل الاقتصادي الحقيقي.

جدول رقم 2-3: أداء التجمعات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا من حيث التجارة البينية والتنوع (2025)

REC/Region	Intra-African Trade Flows	Rank	Diversification & Sophistication	Rank	Total Volume and sophistication of intra-African Trade	Rank
AMU	0.1621	8	0.4075	2	0.2848	8
CENSAD	0.2004	6	0.4006	4	0.3005	6
COMESA	0.2791	2	0.3967	5	0.3379	2
EAC	0.2525	3	0.392	6	0.32225	4
ECCAS	0.1907	7	0.3854	7	0.28805	7
ECOWAS	0.2453	4	0.4035	3	0.3244	3
IGAD	0.2186	5	0.3895	8	0.30405	5
SADC	0.3579	1	0.4119	1	0.3849	1
African Union	0.2448	-	0.4072	-	0.326	

Source : AUC compilation

نلاحظ من خلال الجدول أن الجماعة الإنمائية للجنوب الإفريقي SADC تحتل المرتبة الأولى من حيث تدفقات التجارة البينية بنسبة (0.3579)، ما يدل على مستوى متقدم من التكامل الإقليمي داخل هذا التكتل. في المقابل، تسجل بعض التكتلات مثل اتحاد المغرب العربي AMU أضعف أداء (0.1621)، وهو ما يعكس محدودية المبادلات التجارية البينية داخل هذه المنطقة.

كما يظهر أن تكتلات مثل الكوميسا (COMESA) والإيكواس (ECOWAS) تحقق أداءً متوسطاً، ما يدل على وجود جهود في تعزيز التكامل، لكنها لا تزال دون المستوى المطلوب مقارنة ببعض الأقاليم الأخرى.

وعموماً، يبرز هذا الجدول التفاوت الكبير بين التكتلات الإفريقية من حيث قدرتها على تعزيز التجارة البينية، وهو ما يعكس اختلاف مستويات التكامل الاقتصادي والبنية التحتية والسياسات التجارية بين هذه المناطق

من خلال دراسة التكتلات الاقتصادية الإقليمية في إفريقيا، يتبين أنها تمثل أحد أهم الأدوات التي تعتمد عليها الدول الإفريقية لتحقيق التكامل الاقتصادي وتعزيز التجارة البينية داخل القارة. فقد ساهمت هذه التكتلات في توسيع الأسواق الإقليمية، وتخفيف القيود الجمركية، وتشجيع الاستثمار والتعاون الاقتصادي بين الدول الأعضاء.

كما أوضحت الدراسة أن ظهور هذه التكتلات جاء نتيجة تفاعل مجموعة من العوامل الداخلية المرتبطة بمتطلبات الإصلاح الاقتصادي وتوسيع الأسواق، وعوامل خارجية مرتبطة بالعملة والتنافسية الدولية والتحويلات التي يشهدها الاقتصاد العالمي. وقد أدى ذلك إلى تنامي الاتجاه نحو الاندماج الاقتصادي الإقليمي باعتباره وسيلة لتعزيز القدرة التفاوضية للدول الإفريقية وتحقيق التنمية المستدامة.

ورغم الجهود المبذولة، لا تزال التكتلات الاقتصادية الإفريقية تواجه تحديات تتعلق بضعف التنسيق، وتداخل العضويات، وتفاوت مستويات التنمية بين الدول الأعضاء، الأمر الذي يتطلب مزيداً من الإصلاحات والتنسيق لضمان فعالية هذه التكتلات وتحقيق أهداف التكامل الاقتصادي الإفريقي.

المبحث الثالث: دور قطاع النقل في تطوير التجارة البينية

يُعدّ قطاع النقل من الركائز الأساسية التي تقوم عليها التجارة البينية الإفريقية، نظراً لدوره الحيوي في ربط الأسواق الإفريقية وتسهيل حركة السلع والخدمات والأفراد بين مختلف دول القارة. فنجاح أي عملية تكامل اقتصادي أو تجاري يظل مرتبطاً بمدى توفر شبكات نقل فعّالة وبنية تحتية قادرة على ضمان انسيابية المبادلات التجارية وتقليل تكاليفها. وتواجه القارة الإفريقية تحديات كبيرة في مجال النقل، تتمثل في ضعف شبكات الطرق والسكك الحديدية، وقصور الموانئ والمطارات، وارتفاع تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية، وهو ما ينعكس سلباً على حجم التجارة البينية ويحد من قدرة الدول الإفريقية على الاستفادة من إمكاناتها الاقتصادية. وفي المقابل، تسعى الدول الإفريقية والمنظمات الإقليمية إلى تطوير البنية التحتية للنقل وتعزيز الربط القاري من خلال مشاريع الطرق العابرة للحدود، وتحديث الموانئ والمطارات، وتفعيل أنظمة النقل الحديثة، بما يدعم أهداف منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية. كما يساهم قطاع النقل في تعزيز التكامل الاقتصادي، وتحسين تنافسية المنتجات الإفريقية، وتوسيع الأسواق الإقليمية، إضافة إلى تقليل الزمن والتكلفة المرتبطة بعمليات التصدير والاستيراد. وعليه، يتناول هذا المبحث دور مختلف أنماط النقل في تنمية التجارة البينية الإفريقية، مع إبراز أهم التحديات التي تواجه القطاع والجهود المبذولة لتطويره.

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 والتجارة⁷². 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 الإفريقية:

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 والدولية⁷³. وقد أضحى إقامة شبكة نقل جيدة في القارة السمراء والعمل على تطويرها وتحديثها وتزويدها بوسائل التكنولوجيا الحديثة من أهم مكونات البنية الأساسية للعملية التنموية بمفهومها الواسع والشامل لأية دولة⁷⁴. 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 وتختلف إمكانياته⁷⁵.

⁷² عيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص 5.

⁷³ عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 31 وما بعدها.

⁷⁴ أحمد جويلي، الكلمة الافتتاحية لندوة "نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربية، وأثرها على تنمية التجارة العربية البينية"، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة 27 أبريل 2005، ص 3.

⁷⁵ المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المعوقات والمشاكل الإجرائية في المنافذ وتأثيرها على حركة التجارة بين الدول العربية، سلسلة بحوث ودراسات، القاهرة، سنة 2000، ص 222 وما بعدها.

الأمر الذي يتطلب تطوير الطرق والموانئ والمطارات ورفع كفاءتها، وشراء وسائل النقل المختلفة والتنسيق فيما بين الدول الأفريقية لإزالة المعوقات المرتبطة بالنقل والشحن والتفريغ والتأمين⁷⁶.

ثانياً - الجهود المبذولة لتطوير قطاع النقل الأفريقي:

تعد تجربة التعاون العربي الإفريقي من أقدم تجارب التعاون الإقليمية، وقد انعقد مؤتمر القمة العربية الإفريقية الأولى في (مارس - 1977) بالقاهرة، وتم إنشاء عدة مؤسسات للتعاون في شتى المجالات وقد أمنت القمة العربية الثانية التي عقدت في 10 أكتوبر - 2010 بليبيا، على ضرورة تكثيف الجهود من أجل تأسيس شراكة عربية إفريقية. وأجازت هذه القمة وثيقة للشراكة الإستراتيجية وخطة عمل للتعاون العربي الإفريقي خلال الفترة 2011-2016⁷⁷. فعلى المستوى العربي قد أولت الدول العربية منذ نشأتها اهتماماً خاصاً بمجال النقل وتم إنشاء اللجنة الدائمة للمواصلات للاهتمام بقضايا النقل العربي⁷⁸. وتم إنشاء مجلس وزراء النقل العرب عام 1985، لتوحيد تشريعات النقل وتشجيع البحوث الخاصة بالقطاع⁷⁹. ودعا المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات النوعية العربية المتخصصة المنعقد في مايو 2006، القطاع الخاص إلى المشاركة في مشروعات تطوير الموانئ البحرية والنهرية وموانئ النقل البري في الدول العربية⁸⁰.

أما على المستوى الإفريقي، نجد مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الإفريقي المنعقد في مابوتو في عام 2003 وفي عام 2010 حول سلامة وأمن النقل البحري وحماية البيئة في أفريقيا، وإعلان لواندا الذي اعتمدته الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الإفريقي، بعنوان "تعزيز قطاع النقل لدعم التكامل الاقتصادي في أفريقيا"، عقد بتاريخ 24،

⁷⁶ جابر محمد الجزائر، التكامل الاقتصادي العربي في ظل العولمة، كتاب الأهرام الاقتصادي، العدد 226، أول يونيو 2006، ص 78.

⁷⁷ المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا، بتاريخ 2022/8/4 http://www.badea.org/Afro-Arab-Cooperation_ar.htm

⁷⁸ عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص 92.

⁷⁹ جامعة الدول العربية، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب، النظام الأساسي لمجلس وزراء النقل العربي، مطابع جامعة الدول العربية، القاهرة، 1985، ص 4 وما بعدها.

⁸⁰ مجلة الأهرام الاقتصادي، النقل العربي، هل يجذب القطاع الخاص؟ العدد 1951 الصادر بتاريخ 2006/5/29.

25 نوفمبر 2011 في لواندا بأنغولا 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 11 يوليو 2000 في لومي، توجو وتحديد المواد 14 و 15 و 16 التي أسندت إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي مهام التنسيق في قطاعات النقل والاتصالات والسياحة⁸¹.

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

أ - سرعة الانتهاء من طريق القاهرة كيب تاون:

يعتبر إنجاز الطريق الذي يربط بين القاهرة شمالاً وبين كيب تاون جنوباً لربط شمال القارة الإفريقية بجنوبها، خطوة مهمة نحو تحرير قطاع النقل بين الدول الإفريقية. هذا الطريق البري الذي يربط بين مصر وجنوب أفريقيا يعد خطوة مهمة للجهود المبذولة لتطوير قطاع النقل الأفريقي وتحرير التجارة الإفريقية البينية والإقليمية عن طريق مصر، والتي تعد حلقة الوصل بين الدول العربية الآسيوية والقارة السمراء، والشكل التالي يوضح لنا مسار طريق القاهرة - كيب تاون، والدول التي يمر بها كما هو واضح بالشكل التالي:

⁸¹ الاتحاد الأفريقي، الدورة الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي لواندا، أنغولا، 21-25 نوفمبر 2011

شكل رقم 2- 11: الطريق السريع (القاهرة) - كيب تاون-



المصدر: https://hazimc.files.wordpress.com/2012/11/gn29981w_ar.jpg

يوضح لنا الشكل السابق تنفيذ إفريقيا 3 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" (1) ثاني أطول هذه المحاور، حيث يبلغ طوله 10 آلاف كيلو متر تقريباً، ويمر في 8 دول، وتشارك مصر بـ 1155 كيلو متر من القاهرة حتى نقطة الحدود مع دول السودان في أرقين بنسبة 11% من الطريق. ونجد أن إنجاز هذا الطريق يوفر لدول القارة السمرات العديد من المزايا منها⁸²:

- اختصار مدة نقل البضائع وتسهيل حركة التجارة البينية إلى أسبوع بدلاً من 30 يوماً.

⁸² <https://www.google.com/search?q=https://www.almasryalyoum.com/news/details/2042367-4-8-2022>

• 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 10.228 كيلو متر طول المحور، وهو الثاني بعد محور "طرابلس - كيب تاون" الذي يبلغ طوله 10808 كيلو متر.

• يبلغ طوله 1155 من القاهرة في اتجاه أسوان.

• يمر بها المحور 8 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 الأفريقي، وزيادة معدلات تدفقات التجارة والاستثمار البيني للبلدان الإفريقية ويساعد الطريق على النقل من مصر إلى أفريقيا والعكس خلال 4 أيام على عكس البحر الذي يستغرق شهوراً، ويسهم الطريق في نقل البضائع من مصر إلى 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 الإمبراطورية البريطانية في الدول الأفريقية المتاخمة بخط متواصل من كيب تاون بجنوب أفريقيا إلى القاهرة. ولقد بدأت هذه الخطة في نهاية القرن الـ 19

خلال الحكم الاستعماري، وكان "سيسل رودس" هو صاحب هذه الرؤية⁸³. وهو نفسه الذي خطط للطريق البري القاهرة - كيب تاون، وبينما تعمل جميع أقسام سكك حديد كيب تاون إلى القاهرة ينقص جزء رئيسياً يقع بين شمال السودان وأوغندا، وتمتلك مصر نظاماً للسكك الحديدية يمكن الاستفادة منه أفريقياً وعربياً.

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 الأفريقية 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 تحسن اقتصادات هذه الدول بنشاط التجارة البينية والدولية. بالإضافة إلى أن المشروع من شأنه تقوية العلاقات بين الدول الأفريقية، وتقارب الثقافات بينهم بشكل أوسع، ويساهم في تفعيل الوحدة الأفريقية 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 الأفريقي

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

أولاً - مشكلات قطاع النقل في الدول الأفريقية:

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

1- معوقات النقل البري بين الدول الأفريقية.

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

⁸³ راجع في ذلك / سكك حديد كيب القاهرة <https://ar.wikipedia.org/wiki>

- 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 تهم بتشييد الطرق الجديدة دون الاهتمام بحاجة الطرق القديمة، إضافة إلى تجاوز أحكام الحركة في هذه الطرق للحدود المسموح بها.⁸⁴
- ج- **تدني مستوى الوسائل البرية:** تتصف وسائل النقل البرية الأفريقية بتدني مستواها وخاصة شاحنات البضائع والتي أصبحت متقدمة، فضلاً عن صغر حجم حمولتها⁸⁵
- د- **مشكلات قانونية وسياسية:** وتتمثل في تعدد القوانين والتشريعات والأنظمة المطبقة في الدول الأفريقية، فضلاً عن النزاعات السياسية المختلفة بمناطق متفرقة بالقارة السمراء مما يؤدي إلى ارتباك في حركة الناقلين⁸⁶

2- 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 الحديدية في الدول الأفريقية وقصر أطوالها، وعلى وجه الخصوص الدول ذات المساحات الكبيرة.**⁸⁷
 - ب- **اعتماد السكك الحديدية الأفريقية على قاطرات الديزل، وعدم اتجاهها نحو الجر الكهربائي نظراً لكفاءته العالية، فضلاً عن مزاياه البيئية.**⁸⁸

⁸⁴ عيد علي احمد الحجازي، مشكلات النقل البري البيني للبضائع، مرجع سابق، ص. 63

⁸⁵ سعد الدين عشموي، النقل (الأسس، والمشكلات، والحلول)، دار المريح للنشر، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة 2005، ص. 59

⁸⁶ عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص. 133.

⁸⁷ رعد العمري، السكك الحديدية في الوطن العربي، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، 1982، ص. 186.

ج- ضخامة حجم الاستثمارات المطلوبة لتنفيذ مشاريع السكك الحديدية، وبالنسبة للحكومات فإن العديد من الدول لا تحتمل موازنتها مثل هذه النفقات⁸⁹.

3- المشكلات التي تعوق النقل البحري الأفريقي:

يعوق النقل البحري الأفريقي كثيراً 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 تنفيذه⁹⁰.
- ب- عدم كفاءة أنظمة، وآليات الشحن، والتفريغ، والتخزين الحديثة، والمتطورة.
- ج- مازال الأسطول البحري الأفريقي يعتمد على سفن تقليدية وقديمة وصغيرة الحجم، وعدم إمكانية المنافسة في سوق الملاحة البحرية العالمية⁹¹.

⁸⁸ فتحي السيد التوني، التمويل غير التقليدي لمشروعات كهربية نظام الجر في نظم النقل المختلفة، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر النقل العربي الأول: أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعماً للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة، 8-11 أكتوبر 2000، ص 139 وما بعدها

⁸⁹ 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 دعماً للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة، القاهرة 8-11 أكتوبر، 2000، ص 125

⁹⁰ سلمان داود سلمان، المواصلات البحرية في الوطن العربي، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، 1982، ص 214 وما بعدها.

⁹¹ 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 دعماً للاقتصاد الوطني في مواجهة تحديات العولمة، القاهرة 8-11 أكتوبر 2000، ص 224.

4- 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 للبضائع⁹².

ج- ضالة أساطيل شركات الطيران الأفريقية حيث توصف وحدات أساطيل مشروعات الطيران المدني الأفريقي بضالة أعدادها التي لم تتجاوز 5% من إجمالي الطائرات المدنية في العالم مما أدى إلى زيادة التكاليف التشغيلية وارتفاع أسعار الطيران⁹³.

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

يتضح لنا أن معوقات وسائل النقل تحد من تنمية حركة التجارة الأفريقية البينية، 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 الدول الأفريقية تكون منعدمة ومتدنية، حيث تبلغ قيمة التجارة البينية بين البلدان الأفريقية بنحو 70 مليار دولار سنوياً تقريباً، أي ما يعادل نحو 6.8% إلى 7% 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:

1. اعتماد أغلب الدول الأفريقية في عملياتها التجارية على الخارج.

2. عدم إمكانية إحراز الميزة التنافسية في سوق الملاحة البحرية العالمية.

⁹² د. عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، مرجع سابق، ص 159.

⁹³ د. عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع، مرجع سابق، ص 113.

3. ضعف مستوى التبادل التجاري بين الدول الأفريقية بصفة عامة.

4. ضعف الهياكل الاقتصادية الأفريقية وتشابكها، بالإضافة إلى أن نسبتها متواضعة جداً من حجم التجارة العالمية للسلع والخدمات⁹⁴.

ثالثاً - المتطلبات اللازمة لتطوير قطاع النقل التجاري الأفريقي:

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

1. 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.

1. العمل على حل النزاعات السياسية ومشاكل الحدود بين الدول الأفريقية بالطرق الدبلوماسية، من أجل البناء والتنمية.

2. إنشاء شركة أو شركات أفريقية مشتركة بالتعاون مع القطاع الخاص تمتلك عدداً مناسباً من وسائل النقل بفروعه المختلفة.

3. إنشاء موانئ بحرية أفريقية جديدة ومتطورة، وجعلها موانئ محورية قادرة على استقبال كافة أنواع السفن.

4. دراسة إمكانية إنشاء شركات قطاع خاص للخدمات اللوجستية والموانئ، والاستفادة من التجارب العالمية الناجحة في هذا الشأن، لتعزيز المنافسة في التجارة الدولية.

5. 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.

⁹⁴ بورحلة ميلود، بوثلجة عبد الناصر، التجارة العربية البينية في منطقة التجارة العربية الكبرى - الأداء والمعوقات في الفترة (1998-2010) ص 11 وما بعدها.

6. 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 إنجاز خط سكة حديد القاهرة - كيب تاون من أجل ربط شمال القارة بجنوبها، وتسهيل حركة نقل البضائع والأشخاص من خلاله وتقليل نفقات النقل.

7. 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 الأفريقي

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 فإن التنمية الحقيقية تستوجب القضاء على حالة الجهل والتخلف إلى إرهابات التقدم والمعرفة⁹⁵. لهذا يجب على الدول الأفريقية أن تهتم بنقل وتطوير التكنولوجيا.

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

⁹⁵ 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 1974، الطبعة الأولى 1976، ص 557.

1 - 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 الجديد⁹⁶. 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 وكفاءته.

ب- سياسات إدارة التقدم التكنولوجي، فقد اتبعت هذه الدول مجموعة من السياسات منها:

اتباع سياسة تقديم الاعانات المالية دون التكنولوجيا للدول افريقية، والدول النامية عموما

• تحفظ الدول المتقدمة في نقل التكنولوجيا.

• استقطاب علماء الدول النامية ومنها الدول الأفريقية.

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

تعد التجارة البينية الإفريقية 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

⁹⁶ د. محمد علي 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، 1987، ص 366

منطقة تكاملية استخدام عوامل الإنتاج والسلع كما يتم تبادلها على أساس الكفاءة الاقتصادية البحتة⁹⁷ . ويمكن الاستفادة من دور التكنولوجيا في:

أ- تنوع 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 الأجنبية⁹⁸ .

3- 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 الأفريقية⁹⁹ . فالسبيل الوحيد لاكتساب القدرة التكنولوجية يتطلب وضع خطة أفريقية موحدة تعمل على تنمية إمكانيات تقنية ذاتية للمجتمع الأفريقي، يكون بموجبها قادراً على حسن الاختيار، وامتثالاً من التطوير والاستنباط من أجل بناء القاعدة التكنولوجية اللازمة للتنمية¹⁰⁰ . 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:

⁹⁷ جون وليام سون وآخرون، التكامل النقدي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1981، ص 41.

⁹⁸ د. نيفين حسين حشمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 163

⁹⁹ د. أحمد جويلي، تصريحات لمجلة الأهرام الاقتصادي، العدد 2050 الصادر بتاريخ 2008/4/21.

¹⁰⁰ د. عبد الصاحب العلواني، أزمة التنمية الزراعية العربية ومأزق الأمن الغذائي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، السنة الحادية عشر، العدد 127، تشرين الثاني، نوفمبر 1988، ص 101.

• 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 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 وجوها 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 النقل¹⁰¹.

1 – 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.

• حرص القطاع الخاص على تفعيل دوره المتعلق بمسؤوليته الاجتماعية عبر الارتباط المباشر بمشاكل التنمية وهمومها.

¹⁰¹ سعد خليل العبسي، القطاع الخاص ودوره في عجلة التنمية، مقالات الاقتصادية الإلكترونية، شوال 1430هـ الموافق 4 أكتوبر 2009، العدد 5837.

• مبادرة القطاع الخاص بإقامة المعارض التجارية الترويجية المشتركة، ولقاءات ومؤتمرات التسويق الاستثماري والسياحي، ورعاية اللقاءات والمنتديات الثقافية والإعلامية المشتركة¹⁰².

2 - مشاركة القطاع الخاص أقل من المتوقع¹⁰³:

يعد قطاع النقل قطاعاً حيوياً لربط الدول الأفريقية فيما بينها باعتباره مفتاحاً للنمو الشامل من أجل التنمية الاقتصادية. وعلى الرغم من التفاؤل الكبير في بداية التسعينات بأن يتحمل القطاع الخاص جزءاً كبيراً من مسؤولية تمويل البنية الأساسية للنقل وخدماته، إلا أن توقعات السوق بالنسبة للبنية الأساسية ظهر إنها طموحة أكثر مما ينبغي، وبعد هبوط درامي خلال فترة عدم الاتزان في التمويل الحادث في أواخر التسعينات والتي كان ينظر فيها إلى مشروعات النقل كمشروعات بعيدة المدى ذات أخطار كثيرة إلا أن الثقة عادت مرة أخرى في 2005، 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 (20 لسنة 2018) بتعديل بعض أحكام القانون رقم (152 لسنة 1980) والخاص بإنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر والذي يسمح للهيئة بمشاركة القطاع الخاص في إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة خطوط

¹⁰² 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، 2012، ص 17، 18.

¹⁰³ راجع في ذلك/ تقويم قطاع النقل بالبنك الدولي "عقد من العمل في مجال النقل: معاونة البنك الدولي 2005/1995" ص 3

وما بعدها .

siteresources.worldbank.org/EXTTRANSPORTATION/.../Arabic_exec_s...

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.

3 - نماذج لبعض الاستثمارات الرائدة في أفريقيا¹⁰⁴:

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، الكاميرون، تشاد، بوتسوانا، رواندا، وأوغندا. بدأت الشركة أعمالها بأفريقيا في عام 1991 برأس مال قدره 100 مليون دولار، وتعمل شركة "المقاولون العرب" بالشراكة مع القطاع الخاص الأفريقي.

• مؤسسة موانئ دبي العالمية (الإمارات): قامت المؤسسة في أكتوبر 2007 بتوقيع اتفاقية تشغيل وتطوير محطات الحاويات بدار في السنغال، وتمتلك الشركة حوالي 90% من أسهم ميناء دكار بجمهورية السنغال باستثمار بلغ حوالي 75 مليون يورو

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 (جافزا) التابعة لشركة دبي العالمية اتفاقية مع الحكومة السنغالية لإقامة منطقة اقتصادية خاصة في السنغال باستثمارات بحوالي 800 مليون دولار.

¹⁰⁴ راجع/ سبل تشجيع الاستثمار العربي في أفريقيا، دراسة صادرة عن المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا.

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

يتضح من خلال هذا المبحث أن قطاع النقل يمثل عنصراً محورياً في تطوير التجارة البينية الإفريقية وتعزيز التكامل الاقتصادي داخل القارة، باعتباره الوسيلة الأساسية لضمان انسياب حركة السلع والخدمات بين الدول الإفريقية. فكلما توفرت بنية تحتية فعالة وشبكات نقل متطورة، ازدادت قدرة الدول الإفريقية على تنشيط المبادلات التجارية وتقليل تكاليف النقل واللوجستيات. كما أظهرت الدراسة أن مختلف أنماط النقل، سواء البري أو البحري أو الجوي أو السككي، تلعب دوراً مهماً في ربط الأسواق الإفريقية وتحسين تدفق التجارة، غير أن هذا القطاع لا يزال يواجه عدة معوقات، أبرزها ضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتعدد الإجراءات الإدارية والجمركية، إضافة إلى محدودية الاستثمارات في المشاريع اللوجستية العابرة للحدود. ورغم هذه التحديات، فإن الجهود المبذولة على المستويين القاري والإقليمي لتطوير شبكات النقل وتعزيز الربط بين الدول الإفريقية تمثل خطوة مهمة نحو تحقيق تكامل اقتصادي أكثر فعالية، خاصة في ظل تفعيل اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، التي تُعدّ إطاراً أساسياً لدعم التجارة البينية وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة في القارة

خلاصة الفصل الثاني :

يتضح من خلال هذا الفصل أن التجارة البينية الإفريقية تُعدّ ركيزة أساسية لتحقيق التكامل الاقتصادي والتنمية المستدامة داخل القارة، لما لها من دور في تنشيط المبادلات التجارية، وتحفيز التصنيع، وخلق فرص العمل، وتقوية الروابط الاقتصادية بين الدول الإفريقية. وقد أظهرت الدراسة أن القارة الإفريقية شهدت خلال السنوات الأخيرة تحسناً نسبياً في حجم التجارة البينية، خاصة بعد دخول اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية حيز التنفيذ، وهو ما يعكس بداية تحول تدريجي نحو بناء سوق إفريقية موحدة وأكثر اندماجاً. كما أبرز الفصل أهمية الكيانات اللوجستية والمنظمات الدولية في دعم حركة التجارة وتحسين البنية التحتية والخدمات المرتبطة بالنقل والتخليص الجمركي، إضافة إلى الدور المحوري الذي تلعبه التكتلات الاقتصادية الإقليمية في تعزيز التعاون الاقتصادي وتقوية القدرة التنافسية للدول الإفريقية. ورغم هذه المؤشرات الإيجابية، لا تزال التجارة البينية الإفريقية تواجه مجموعة من التحديات الهيكلية والمؤسسية، من أبرزها ضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتشابه الهياكل الإنتاجية، وتعدد الحواجز غير الجمركية، فضلاً عن محدودية التنسيق بين التكتلات الاقتصادية. وعليه، فإن تحقيق تكامل اقتصادي إفريقي فعال يتطلب تعزيز الإصلاحات الاقتصادية، وتطوير البنية اللوجستية، وتفعيل الاتفاقيات القارية، بما يسمح بتحويل الإمكانيات الاقتصادية الكبيرة التي تمتلكها إفريقيا إلى واقع تنموي ملموس يدعم مكانة القارة في الاقتصاد العالمي

الفصل الثالث:

التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق
التكامل الاقتصادي

تمهيد

يشهد العالم المعاصر تحولات اقتصادية متسارعة فرضت على الدول ضرورة التكامل الاقتصادي لمواجهة تحديات العولمة وتعزيز القدرة التنافسية في الأسواق الدولية. وفي هذا الإطار، برزت منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية باعتبارها أحد أهم المشاريع التكاملية التي أطلقها الاتحاد الإفريقي بهدف تعزيز التجارة البينية الإفريقية، وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، ودعم مسار الاندماج الاقتصادي داخل القارة. وقد جاءت هذه الاتفاقية استجابة لضعف المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية مقارنة بباقي التكتلات الاقتصادية العالمية، إضافة إلى سعي القارة للاستفادة من إمكاناتها البشرية والطبيعية الضخمة وتحويلها إلى قوة اقتصادية متكاملة.

ويكتسي هذا الفصل أهمية خاصة لكونه يتناول الإطار النظري والتحليلي لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، من خلال إبراز نشأتها وأهدافها ومزاياها، مع توضيح دورها في تعزيز التجارة البينية الإفريقية باعتبارها آلية أساسية لتحقيق التكامل الاقتصادي والتنمية. كما يتطرق الفصل إلى مختلف التحديات والعراقيل التي تواجه تنفيذ الاتفاقية، إضافة إلى السياسات والإجراءات الضرورية لتفعيلها وتحقيق الأهداف المرجوة منها، سواء على المستوى الاقتصادي أو التنموي أو الاجتماعي.

ومن هذا المنطلق، تم تقسيم الفصل إلى ثلاثة مباحث رئيسية؛ يتناول المبحث الأول منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية من حيث النشأة والأهداف والفرص التي توفرها، بينما يركز المبحث الثاني على دور هذه المنطقة في تعزيز التجارة البينية الإفريقية وما يرتبط بذلك من تحديات وفرص وسياسات داعمة للتكامل. أما المبحث الثالث فيعالج المقاربة النظرية لدور التجارة البينية في تفعيل التكامل الاقتصادي الإفريقي، مع إبراز الأبعاد الاقتصادية والتنموية والمؤسسية المرتبطة بها.

المبحث الأول: منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA)

في ظل التحولات الاقتصادية العالمية المتسارعة، أصبح التكامل الاقتصادي الإقليمي خياراً استراتيجياً للدول الساعية إلى تعزيز مكانتها الاقتصادية وتحقيق التنمية المستدامة. وتعد القارة الإفريقية من أكثر القارات حاجة إلى هذا النوع من التكامل، نظراً لما تعانيه من ضعف في المبادلات التجارية البينية، وتشتت الأسواق، واعتماد أغلب اقتصادياتها على تصدير المواد الأولية. ومن هذا المنطلق، جاءت منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية باعتبارها مشروعاً اقتصادياً طموحاً يهدف إلى إنشاء سوق إفريقية موحدة تقوم على تحرير التجارة وتعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول الإفريقية.

ويهدف هذا المبحث إلى تسليط الضوء على نشأة منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية وأهميتها، مع إبراز الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها، إضافة إلى عرض مختلف المزايا والفرص الاقتصادية والتنموية التي يمكن أن توفرها للقارة الإفريقية في حال تفعيلها بصورة فعالة.

المطلب 1: نشأة منطقة التجارة الحرة وأهميتها

1- نشأة منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية: تكتسي فكرة التعاون الاقتصادي والتكامل الإقليمي لأفريقيا أهمية كبيرة بالنسبة لمعظم الدول باعتبارها من أهم الآليات التي تسمح بتسريع وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتحسدت أهم خطوة في هذا الصدد في ميثاق منظمة الوحدة الإفريقية عام 1963 الذي نص على بناء كتل تجارية دون إقليمية كتجربة للتكامل على نطاق صغير لدمج بلدان أفريقيا اقتصادياً، وتم استبدال الميثاق فيما بعد بالقانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي عام 2000 (OAU, 2000). وجاءت خطة عمل لاوس في عام 1980 كسياسة إلزامية للتكامل الاقتصادي دُعمت من طرف معاهدة أبوجا في 1991 المعاهدة المنشئة للجماعة الاقتصادية الإفريقية حيث تكفل أحكام هذه المعاهدة حرية تنقل رأس المال داخل الجماعة بإزالة القيود المفروضة على تحويلات رأس المال (المتحدة، 2012).

ومن أجل ترشيد مشهد التكامل الاقتصادي الأفريقي تم الاعتراف فقط بثمان تجمعات اقتصادية (اتحاد المغرب العربي (UMA)، السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا (الكوميسا)، مجتمع دول الساحل والصحراء (CEN-

(SAD)، مجتمع شرق أفريقيا (EAC)، الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS)، الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية (IGAD)، مجتمع تنمية الجنوب الأفريقي (SADC)) من قبل الاتحاد الإفريقي (F.fajana, 2016) يسمح لها بتنظيم وإنشاء سوق أفريقية مشتركة فيما بينها في إطار قرار تعزيز التجارة البينية في أفريقيا في 2012، وانطلقت مفاوضات دول الاتحاد الإفريقي بشأن منطقة التجارة القارية الإفريقية في 2015، ليكون التوقيع التاريخي لإنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية في 21 مارس 2018 معلماً هاماً للتكامل الإقليمي في أفريقيا، وإشارة إلى التزام صانعي السياسات الأفارقة بمواصلة التنفيذ في إنشاء منطقة التبادل التجاري الحر في القارة الإفريقية في شهر جويلية 2020.

2-أهمية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية: تعتبر منطقة التجارة الحرة القارية أداة يمكن استخدامها من

أجل تحسين طرق استغلال القارة لمواردها التجارية الهائلة والإسهام إيجابياً نحو التحول الهيكلي للاقتصادات الإفريقية (الأفريقي، تحديث حول منطقة التجارة الحرة القارية، 2012).

وتماشياً مع الأهداف الإستراتيجية لمبادرة أجندة الاتحاد 2063 كخطة رئيسية للتحول الذاتي الذي تسعى القارة الإفريقية إلى تحقيقه والتي تعبر عن تطلع القارة الإفريقية لتحقيق التنمية المستدامة من خلال جدول أعمال إنمائي لمدة 50 عاماً ابتداءً من عام 2013 تضمن سبع محاور هي (AFRICAINÉ, 2015):

- أفريقيا تنعم بالازدهار القائم على النمو الشامل والتنمية المستدامة؛
- قارة متكاملة ومتحدة سياسياً ومعتمدة على المثل العليا للوحدة الإفريقية الشامل ورؤية النهضة الإفريقية؛
- أفريقيا قارة يسودها الحكم الرشيد والديمقراطية واحترام حقوق الإنسان والعدالة وسيادة القانون؛
- أفريقيا قارة تتمتع بالسلم والأمن.
- أفريقيا قارة ذات هوية ثقافية قوية، تراث وقيم وأخلاقيات مشتركة.
- أفريقيا قارة تقود فيها الشعوب التنمية، بإطلاق الطاقات الكامنة للمرأة والشباب.
- أفريقيا باعتبارها لاعباً وشريكاً عالمياً قوياً وذو نفوذ.

وبموجب المادة الثالثة من اتفاق تأسيس المنطقة تهدف منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى (الأفريقي، الاتفاق المؤسس لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، المادة 3):

- خلق سوق موحدة للسلع والخدمات ميسرة بتنقل الأشخاص من أجل تعميق التكامل الاقتصادي للقارة الإفريقية، ووفقا للرؤية الإفريقية المتمثلة في "أفريقيا متكاملة ومزدهرة ومسالمة" كما وردت في أجندة 2063.
- تسهيل الاستثمارات المبنية على المبادرات والتطورات في الدول الأطراف والمجموعات الاقتصادية الإقليمية.
- إرساء الأسس لإقامة اتحاد جمركي قاري، وسوق مشتركة قارية موحدة في مرحلة لاحقة.
- تشجيع وتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة والشاملة، والمساواة بين الجنسين، والتحول الهيكلي للدول الأطراف.
- تحسين القدرة التنافسية لاقتصاديات الدول الأطراف داخل القارة وفي السوق العالمي.
- تشجيع التنمية الصناعية من خلال التنوع، وتنمية القيمة الإقليمية، والتنمية الزراعية والأمن الغذائي.
- حل تحديات تعدد وتداخل العضوية داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية، وتسريع عمليات التكامل الإقليمي والقاري¹⁰⁵.

¹⁰⁵ عرامة، دلال، ولطرش، ذهبية. (2021). دور منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية في تعزيز اندماجها في سلاسل القيمة العالمية.

مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 21(1)، 213-229

المطلب الثاني : أهداف منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية

تتمثل أهداف منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية فيما يلي:

- 1- إنشاء سوق قارية موحد للسلع والخدمات، مع حرية تنقل رجال الأعمال والاستثمارات، فهو ما يسهل ويسرع إنشاء الاتحاد الجمركي الإفريقي القاري¹⁰⁶
- 2- توسيع التجارة البينية الإفريقية من خلال تنسيق أفضل للأنظمة وأدوات تحرير التجارة وتنظيم التسهيلات الملحة عبر المجموعات الاقتصادية الإقليمية، ومن خلال المنظمات التجارية في جميع أنحاء إفريقيا؛
- تعزيز القدرة التنافسية على مستوى الصناعة والمؤسسات من خلال استغلال فرص الإنتاج واسعة النطاق¹⁰⁷
- 3- تسهيل الاستثمارات المبنية على المبادرات والتطورات في الدول الأطراف والمجموعات الإقليمية؛
- 4- إرساء الأسس لإقامة اتحاد جمركي قاري وسوق مشتركة قارية موحدة في مرحلة لاحقة؛
- 5- تشجيع وتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة والشاملة والمساواة بين الجنسين والتحول الهيكلي للدول الأطراف¹⁰⁸
- 6- تحسين القدرة التنافسية لاقتصاديات الدول الأطراف داخل القارة في السوق العالمية؛
- 7- تشجيع التنمية الصناعية من خلال التنويع وتنمية سلاسل القيمة الإقليمية والتنمية الزراعية والأمن الغذائي؛

¹⁰⁶ حكيم ألادي نجم الدين، "منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية: فرصة أخرى للشركات الناشئة وتوفير الإقامة الرقمية، قراءات إفريقية"، 21 يناير/كانون الثاني 2021، تاريخ الاطلاع: 28/02/2026، على الساعة: 23:41. الموقع :

<https://studies.aljazeera.net/ar/article/4904>.

¹⁰⁷ نفس المرجع، تاريخ الاطلاع: 28/02/2026، على الساعة: 23:41.

¹⁰⁸ وليد خفاف، "مستقبل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، المزايا والتحديات"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 13، العدد 03، المسيلة، 2020، ص 602.

8- تسيير الوصول إلى الأسواق القارية وإعادة تخصيص الموارد وتوزيعها بشكل أفضل¹⁰⁹

• حل تحديات تعدد وتداخل العضوية داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية وتسريع عمليات التكامل الإقليمي والقاري؛

9- وطبقاً للمادة (4) ولأغراض تنفيذ وتحقيق الأهداف المنصوص عليها في المادة (3) من هذا الاتفاق تتمثل الأهداف المحددة بما يلي:¹¹⁰

10- الإلغاء التدريجي للحواجز الجمركية وغير الجمركية التي تعترض التجارة في السلع؛

11- التحرير التدريجي للتجارة في الخدمات؛

12- التعاون بشأن الاستثمار وحقوق الملكية الفكرية وسياسة المنافسة؛

13- التعاون في جميع المجالات المتصلة بالتجارة؛

14- التعاون في المسائل الجمركية وفي تنفيذ تدابير تسيير التجارة؛

15- إنشاء آلية لتسوية المنازعات فيما يتعلق بالحقوق والواجبات؛

16- إنشاء إطار مؤسسي لتنفيذ وإدارة منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية وضمان استمراريته.

¹⁰⁹ نفس المرجع، تاريخ الاطلاع: 28/02/2026، على الساعة: 23:41 الموقع :

<https://studies.aljazeera.net/ar/article/4904>

¹¹⁰ وليد خفاف، مرجع سبق ذكره، ص 603

الجدول 3-1: أهداف وطموح اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية حسب أجندة 2030 و2063.

أجندة 2030	الهدف 2	القضاء على المجاعة: بحلول 2030 سيتم مضاعفة الإنتاجية الزراعية ودخل صغار منتجي الأغذية، ولا سيما النساء والشعوب الأصلية والمزارعون الأسريون والرعاة والمساجد، من خلال الوصول الأمن والمتساوي إلى الأرض والموارد والمدخلات الإنتاجية الأخرى والمعرفة والخدمات المالية والأسواق وفرص إضافة القيمة والعمالة غير الزراعية.
	الهدف 5.5	المساواة بين الجنسين: من خلال ضمان المشاركة الكاملة والفعالة للمرأة وتكافؤ الفرص للقيادة على جميع مستويات صنع القرار في الحياة السياسية والاقتصادية والعامة
	الهدف 8.2	العمل اللائق والنمو الاقتصادي: عن طريق تحقيق مستويات أعلى من الإنتاجية الاقتصادية من خلال التنوع والارتقاء التكنولوجي والابتكار، والتركيز على القطاعات ذات القيمة المضافة العالية والقطاعات كثيفة العمالة.
	الهدف 8.3	تعزيز السياسات الموجهة نحو التنمية: التي تدعم الأنشطة الإنتاجية، وخلق فرص العمل اللائقة، وريادة الأعمال، والإبداع والابتكار، وتشجيع إضفاء الطابع الرسمي على المشاريع المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة ونموها من خلال الوصول إلى الخدمات المالية.
	الهدف 9.2	الصناعة والابتكار والبنية التحتية: تعزيز التصنيع الشامل والمستدام، وبحلول عام 2030، زيادة حصة الصناعة من العمالة بشكل كبير والنتائج المحلي الإجمالي، بما يتماشى مع الظروف الوطنية، ومضاعفة حصته في أقل البلدان نمواً.
	الهدف 10	تقليص اللامعادلة.
	الهدف 17.10	شراكات من أجل الأهداف: تعزيز نظام تجاري متعدد الأطراف عالمي وقائم على قواعد ومفتوح وغير تمييزي ومنصف في إطار منظمة التجارة العالمية، بما في ذلك من خلال اختتام المفاوضات في إطار جدول أعمال الدوحة للتنمية.
2063 أجندة	الطموح 1 الهدف 4	أفريقيا مزدهرة: تقوم على النمو الشامل والتنمية المستدامة للاقتصادات المتحولة، النمو الاقتصادي المستدام والشامل التنوع الاقتصادي والمرونة، التصنيع وإضافة القيمة.

الطموح 6 الهدف 17	أفريقيا التي يقود الناس تنميتها: بالاعتماد على الإمكانيات المتاحة من قبل الشعوب الأفريقية، وخاصة نساؤها وشبابها، ورعاية الأطفال والمساواة الكاملة بين الجنسين في جميع مجالات الحياة تمكين النساء والفتيات.
الطموح 7 الهدف 19	أفريقيا كلاعب وشريك عالمي: قوي وموحد ومرن وفعال، أفريقيا كشريك رئيسي في الشؤون العالمية والتعايش السلمي، مكانة أفريقيا في الشؤون العالمية.

المصدر: مؤتمر الأونكتاد حول التجارة والتنمية في أفريقيا (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, 2021, p. 15)

المطلب الثالث: مزايا وفرص منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:

لا شك أن إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية سيوفر العديد من المزايا والفرص للاقتصاديات الدول الإفريقية إذا آمنت تلك الدول بتجسيدها على أرض الواقع وسعت إلى تذليل كل العراقيل والصعوبات التي تواجهها، لتصبح أحد المحركات الرئيسية لخلق النمو الاقتصادي والتصنيع والتنمية المستدامة للقارة، وتشمل تلك المزايا والفرص فيما يلي:

دخلت اتفاقية التجارة الحرة القارية الإفريقية حيز التنفيذ في 30 ماي 2019، بعد أن صادقت عليها 23 دولة إفريقية، وهو ما تخطى النصاب القانوني المطلوب 22 دولة لتصبح بذلك أكبر اتفاقية للأسواق التجارة الحرة في العالم، بعدد مستهلكين يصل إلى 1.2 مليار نسمة، وبناتج إجمالي محلي يتخطى 3.4 تريليون دولار، ما يمثل (3%) من الناتج الإجمالي العالمي.

وتهدف هذه الاتفاقية على ضرورة إلزام الدول الأعضاء بها على خفض الرسوم الجمركية بين الدول الإفريقية بما يقارب 90 %، بحيث يؤدي ذلك إلى خفض أسعار السلع وسهولة الإجراءات الروتينية التي تؤدي إلى ضياع الكثير من الوقت بين البلدان الإفريقية، على أن تحصل الدول على خمس سنوات كفترة تهيئة لتحقيق هذه النسبة، بينما الدول الإفريقية الأقل نمو فقد حصلت على 10 سنوات كفترة تهيئة للوصول إلى تلك النسبة.

ومن المتوقع أن تصبح منطقة التجارة الحرة القارة الإفريقية لعبة تغيير جديدة لأفريقيا ومحركاً رئيسياً للنمو الاقتصادي والتصنيع والتنمية المستدامة للقارة تماشياً مع أجندة الاتحاد الأفريقي 2036 (AU) من أجل "إفريقيا التي نريد" وجدول أعمال الأمم المتحدة 2030، من خلال إلغاء التعريفات وإزالة الحواجز غير التعريفية، ومن المتوقع أن تتصدى اتفاقية التجارة.

وتشكل نسبة التجارة البينية الإفريقية حالياً ما يقارب 17 %، وهي نسبة ضعيفة للغاية إذا ما قورنت بـ 59 % في قارة آسيا، و 69 % في أوروبا، وكما يتضح 83 % من تجارة القارة تذهب إلى خارجها، ويشير هذا إلى ضعف التبادل التجاري بين الدول الإفريقية، بما يتحتم على صانعي القرار من القارة اتخاذ إجراءات سريعة لسد هذه الفجوة القائمة بين دول القارة.¹¹¹

مما يعني أن بلدان العالم الأخرى خاصة الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة والصين هي المستفيد الأكبر من صادرات وواردات الدول الإفريقية، لذا تأتي اتفاقية التجارة الحرة القارية لتقديم مزيداً من العون للدول الإفريقية نحو تحقيق مزيد من التكامل الاقتصادي، إذ يتوقع الخبراء الاقتصاديون أن هذه الاتفاقية سوف تزيد حجم التجارة البينية الإفريقية بنسبة تتراوح بين (15 % أو 50 مليار دولار) و (25 % أو 70 مليار دولار) بحلول عام 2040 وهذا فقط بسبب إزالة التعريفات، وإذا تم تنفيذ التجارة البينية بشكل جيد فيمكن أن تشكل ما يصل ما بين 40 % إلى 50 % من الصادرات بحلول عام 2040 بزيادة عن النسبة الحالية البالغة 17 %، ومع ذلك فإن الاختبار الحقيقي لاتفاقية التجارة الحرة الإفريقية الكبرى سيكون مدى سرعة قيام البلدان الإفريقية بتسريع تنويع الصادرات وتطوير المنتجات، وجعل التجارة أكثر شمولاً.

وقد تبين أن السلع المصنعة في التجارة الإفريقية البينية لا تساهم سوى بـ 42 %، بينما تنخفض القيمة إلى 15 % فيما يتعلق بالعالم الخارجي، الأمر الذي يعني أن القارة لا تساهم بنسبة كبيرة في سلاسل الإنتاج العالمية، ويشكل نصيب أفريقيا من الصادرات الإجمالية في تدفقات التجارة العالمية 4.3 % مما يعد كذلك في غاية الانخفاض مقارنة بالأقاليم الأخرى، ويواجه المصدر الأفريقي معدلات حماية جمركية مطبقة على المواد غير الزراعية تبلغ في المتوسط

¹¹¹ The African Trade Policy Centre. African Continental Free Trade Area, Addis Ababa: United Nations Economic For Africa, 2018, p. 01

7.8 %، وهي أعلى مما يواجهه نفس المصدر عندما يقوم بالتصدير إلى أوروبا أو الولايات المتحدة، وتقوم التجارة فيما بين الاقتصادات الرئيسية لأفريقيا التي لا تتبع نفس المجموعة الاقتصادية الإقليمية على أساس مبدأ الدولة الأولى بالرعاية، وبالتالي يمكننا القول أن هذا الواقع التجاري بين الدول الإفريقية يتطلب ببساطة فعل الكثير من أجل التوصل إلى إطار يتيح تخفيض الرسوم الجمركية وإزالة الحواجز غير الجمركية وآلية قائمة على القواعد من أجل تنفيذ العقود وفض المنازعات، وقد جاءت منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية لتقديم فرص جديدة لتبادل المنتجات الصناعية من خلال التجارة البينية الإفريقية، حيث يتوقع أن ترتفع نسبة تبادل في المنتجات الصناعية ما بين (25 % أو 36 مليار دولار) و (30 % أو 44 مليار دولار) في عام 2040 وستكون كل من المنسوجات والملابس والجلود والخشب والورق والمركبات ومعدات النقل والإلكترونيات والمعادن المستفيد الأكبر من غيرها من إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، بينما سترتفع منتجات الطاقة والتعدين بنسبة تتراوح ما بين (5 % أو 45 مليار دولار) و (11 % أو 9 مليارات دولار) بحلول عام 2040.

كما يتوقع أن توفر منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إمكانيات خاصة للمنتجات الزراعية، ففي عام 2015 أنفقت البلدان الإفريقية حوالي 63 مليار دولار على واردات الأغذية وإلى حد كبير كان مصدرها من خارج القارة، وتتوقع دراسات النمذجة للجنة الاقتصادية لأفريقيا أنه بحلول عام 2040 ستزيد اتفاقية التجارة الحرة لأفريقيا التجارة البينية الإفريقية في المنتجات الزراعية بنسبة تتراوح بين (20 % أو 9.5 مليار دولار) و (30 % أو 17 مليار دولار) مع تحقيق أعلى المكاسب في السكر والخضروات والفواكه والمكسرات والمشروبات ومنتجات الألبان.

ومن المتوقع أيضاً أن تساعد الاتفاقية من التوسع في الوصول إلى الأسواق الخارجية سواء على الصعيدين الإقليمي والدولي وبالتالي توليد إيرادات إضافية للدولة مع زيادة دخل المزارعين وتوسيع قدراتهم على الاستثمار في القطاع الزراعي.¹¹²

خلص هذا المبحث إلى أن منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية تمثل إحدى أهم المبادرات الاقتصادية التي تبناها الاتحاد الإفريقي من أجل تعزيز التكامل الاقتصادي داخل القارة وتحقيق التنمية المستدامة. وقد تبين أن هذه الاتفاقية

¹¹² وليد خفاف، مرجع سبق ذكره، ص 609_611

تسعى إلى إنشاء سوق موحدة للسلع والخدمات، وتحرير المبادلات التجارية، وتشجيع الاستثمار، وتحسين القدرة التنافسية للاقتصاديات الإفريقية.

كما أظهر المبحث أن الاتفاقية توفر فرصاً كبيرة للدول الإفريقية، من خلال زيادة حجم التجارة البينية، وتطوير القطاع الصناعي والزراعي، وتحقيق النمو الاقتصادي، وخلق فرص العمل، إضافة إلى دعم مسار الاندماج الإفريقي وتقوية مكانة القارة في الاقتصاد العالمي.

المبحث الثاني: دور منطقة التجارة الحرة في تعزيز التجارة البينية الإفريقية

تُعد التجارة البينية الإفريقية من أهم المؤشرات التي تعكس درجة التكامل الاقتصادي بين دول القارة، غير أن ضعف المبادلات التجارية داخل إفريقيا ظل يمثل عائقاً أساسياً أمام تحقيق التنمية الاقتصادية والاندماج الإقليمي. وفي هذا السياق، جاءت منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية كآلية رئيسية تهدف إلى تنشيط حركة التجارة بين الدول الإفريقية، من خلال إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية، وتحسين بيئة الأعمال، وتسهيل انتقال السلع والخدمات والاستثمارات.

ويتناول هذا المبحث مختلف التحديات التي تواجه تفعيل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، إلى جانب الفرص والمزايا التي يمكن أن يحققها في مجال تعزيز التجارة البينية، مع التطرق إلى أهم السياسات والإجراءات المطلوبة لدعم هذا المسار وتحقيق التكامل الاقتصادي الإفريقي المنشود.

المطلب الاول: فرص وتحديات منطقة التجارة الحرة القارية وتعزيز التجارة البينية

يمكن أن تلعب منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية دوراً بارزاً في تعزيز التجارة البينية بين دول القارة

السمراء¹¹³

أولاً - تحديات إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:

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

1-1 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 اقتصادي 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

¹¹³ راجع في ذلك/ أخبار الأمم المتحدة، 27 جويلية 2020، في 12 / 09 / 2022.

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

والكونغو ما زال في حالة من التدهور مما يعوق العلاقات التجارية بينهم، فضلاً عن تراجع مستوى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مما يؤثر سلباً على سرعة الأعمال التجارية والتسوق عبر الإنترنت.¹¹⁴ فالبنية التحتية من الطرق والموانئ والسكك الحديدية والممرات والاتصالات مهمة لكي يتحقق التكامل الإفريقي الذي يعاني من تأخر بنيته التحتية الصلبة واللوجستية.

1-2 الاقتصادات غير المتجانسة في القارة الأفريقية: عدم تجانس الاقتصادات الإفريقية يمثل أحد التحديات الرئيسية المحتملة، فنجد على سبيل المثال، أن مصر ونيجيريا وجنوب إفريقيا تساهم بأكثر من 50% من الناتج المحلي الإجمالي التراكمي لأفريقيا، بينما تساهم الدول الجزرية ذات السيادة الست في إفريقيا مجتمعة بنسبة 1% فقط، كما أن منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية تتمتع بأعلى مستويات التفاوت في الدخل مقارنة بأي اتفاقية تجارة حرة قارية.¹¹⁵

1-3 خسائر الإيرادات الجمركية في حالة التحرير الكامل للسلع في إطار منطقة التجارة القارية: تعتبر الإيرادات من الرسوم الجمركية مصدراً مهماً من مصادر الإيرادات 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 1.7% من إجمالي الإيرادات الجمركية، و1.9% في حالة التخفيضات الجزئية التي تعفي بعض السلع الحساسة من التحرير.¹¹⁶

¹¹⁴ Okechukwu and Chikata, "The African union Continental Free Trade Area: Challenges and Prospects," 43

¹¹⁵ جيهان عبد السلام عباس، متابعات إفريقية، 2001، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ص 32-50

¹¹⁶ Economic development in africa. switzerland: (2019). UNCTAD.

1-4 اختلاف السياسات الاقتصادية الكلية بين دول إفريقيا:

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 الاقتصادات المهيمنة والكبيرة مثل جنوب إفريقيا ونيجيريا ومصر، بينما توجد كثير من الدول الصغيرة ذات الاقتصادات الضعيفة، مما يشكل تحدياً لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية نظراً لاختلاف السياسات الاقتصادية الكلية في كثير من الدول الإفريقية.

1-5 تعدد العضوية في التكتلات الاقتصادية القائمة:

القائمة عائقاً وتحدياً أمام منطقة التجارة الحرة القارية، حيث نجد أن هناك بعض الدول تنتمي إلى عدة مجموعات اقتصادية إفريقية، 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.

1-6 التخوف من المنافسة:

تعد من أصعب التحديات القائمة التي تواجهها منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية 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 وجنوب أفريقيا. حيث يرى صندوق النقد الدولي إلى أن التدفقات التجارية بين الدول الإفريقية يهيمن عليها عدد محدود من الدول الإفريقية ذات الاقتصادات الكبرى والأكثر تنوعاً.

1-7 الاعتماد على تصدير المواد الأولية فيما بين الدول الإفريقية، وضعف التصنيع في إفريقيا:

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 وفقاً 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.

1-8 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 الإفريقية 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 أولاً قبل الحديث عن حرية التجارة وتحقيق التكامل والوحدة الاقتصادية. أيضاً 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.¹¹⁷ 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.

ثانياً - فرص ومزايا منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية:

تعد اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، التي دخلت حيز التنفيذ في 01 يناير 2021، خطوة مهمة في اتجاه تعزيز التجارة البينية والإقليمية والتكامل الاقتصادي فيما بين البلدان الإفريقية، وستشكل أكبر منطقة تجارية في العالم منذ إنشاء منظمة التجارة العالمية، وستحقق الكثير من المزايا نذكر منها ما يلي:

1-2 زيادة معدلات النمو الاقتصادي: توفر منطقة التجارة الحرة القارية الكثير من الفرص والمزايا للدول الإفريقية، فمن المتوقع أن تعزز معدلات الإنتاج وإعادة تخصيص الموارد عبر القطاعات الإنتاجية، فسوف يزيد إنتاج الموارد

¹¹⁷ 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"

الطبيعية والخدمات بنسبة 1.7%، والتصنيع بنسبة 1.2%، وسوف يحقق قطاع الخدمات مكاسب تصل إلى 147 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2035. 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 97% أما في حالة التحرير الجزئي للتعريفات الجمركية والمعاملة الخاصة لبعض السلع، يتناقص هذا النمو المتوقع، سنوياً ليصل إلى 66% في المتوسط، وتجدد الإشارة إلى أنه ليس من المتوقع أن تستفيد كل الدول الإفريقية بالتساوي بعض الدول سوف تشهد نمواً اقتصادياً يزداد بنسبة تصل إلى 1% سنوياً، والبعض الآخر سوف يزداد معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي لها عن 3% سنوياً، وهناك مجموعة أخرى من الدول قد لا تتأثر بوجه أو بآخر.

2-2- زيادة معدل التجارة البينية الأفريقية: تتسم التجارة البينية الأفريقية بالضعف مقارنة بالتجارة البينية

بمناطق أخرى من العالم سواء تعلق الأمر بدول صناعية كالاتحاد الأوروبي 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 الاقتصاديون¹¹⁹

حيث إن هذه الاتفاقية سوف تزيد حجم التجارة البينية الأفريقية من 150 مليار دولار إلى 220 مليار دولار في العام الحالي 2022، ومن المتوقع أن تزيد نسبة التجارة البينية في أفريقيا من 17% إلى 2% عام 2022، وإلى 50% بحلول عام 2040. ونجد أن 80% من تجارة القارة السمراء تذهب إلى خارجها، مما يعني أن بلدان

¹¹⁸ The African Continental Free Trade Area, Economic and Distributional Effects, World Bank Group, July 27, 2020, 5. • رابط المرجع:

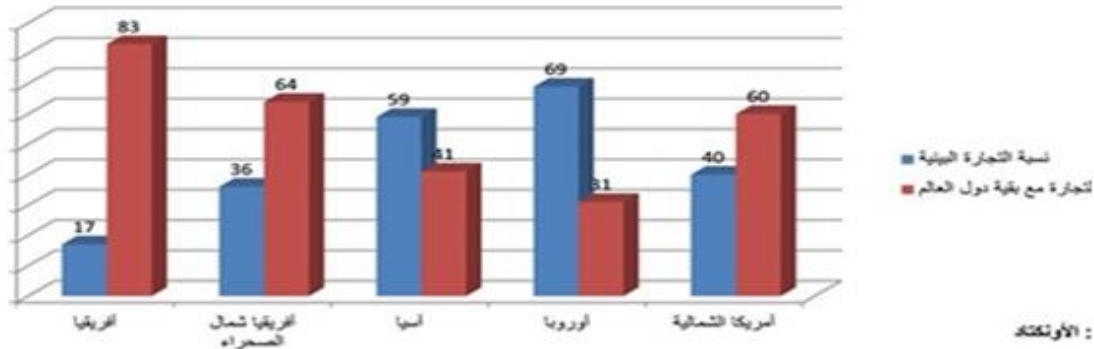
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf>

¹¹⁹ 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/>

العالم الأخرى خاصة الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة والصين هي المستفيد الأكبر من صادرات وواردات الدول الإفريقية والشكل التالي يوضح لنا ذلك كما يلي:

الشكل رقم 3-1 نسبة التجارة البينية الإفريقية مقارنة بالمناطق الأخرى من العالم



<https://www.google.com/search?q=http://www.acrseg.org/41269>

ويرجع السبب وراء انخفاض التجارة البينية بين الدول الإفريقية إلى العديد من التحديات السابق ذكرها، والتي تواجهها منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، بالإضافة إلى ارتباط كثير من الدول الإفريقية اقتصادياً بالدول المستعمرة لها سابقاً، فقد تراوحت نسبة التجارة البينية الإفريقية في الفترة من (2008-2017) ما بين 11%، 14%، ثم تزايدت نسبياً لتصل إلى 16% فقط من إجمالي تجارة القارة السمراء حتى عام 2019، في الوقت الذي وصلت فيه تلك النسبة في دول الاتحاد الأوروبي إلى 78% وتراوحت بين 25% و 30% في الدول الآسيوية.¹²⁰

3-2 التوجه نحو الصناعة منخفضة التكاليف: نجد أن من الفرص التي تقدمها منطقة التجارة الحرة القارية

للدول الإفريقية التوجه نحو الصناعات منخفضة التكاليف، حيث تعد معظم صادرات الدول الإفريقية من السلع والمواد الأولية التي تتقلب أسعارها تقلباً كبيراً تبعاً لتقلبات الأسعار العالمية، وبالنظر إلى التصنيع في أفريقيا، نجد أنه لا

¹²⁰ William W. Olney, "Intra-African Trade," Williams College, October 21, 2020,

رابط المرجع • 11.

https://Web.Williams.edu/Economics/WP/Olney_African_Trade062020.pdf

يشكل سوى 2% فقط من الناتج العالمي ذي القيمة المضافة، لذلك فقد تكون هناك فرصة فريدة أمام البلدان الإفريقية لتبني إنشاء صناعات صديقة للبيئة من البداية، وتفاذي مسار التنمية كثيفة الكربون لتجنب تكاليف التحول الأخضر التي ترتفع كلما طبقت في مرحلة متأخرة.¹²¹ فلا شك أن إقامة منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية فإنها سوف تسهم بتطوير البنية التحتية للقارة وكذلك تحقيق التنمية الصناعية بين دولها، وسوف تضمن تنوع 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 والأقمشة من ليسوتو، ففي إطار منطقة التجارة الحرة سوف تزداد فرص التبادل التجاري بينهما.

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.¹²² لهذا نجد أن هناك فرصة كبيرة أمام الدول الإفريقية 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 إفريقيا في ظل التطبيق الكامل لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية.

4-2 انخفاض معدل الفقر: يعد أيضاً من الفرص التي ستستفيد منها الدول الإفريقية نتيجة لاتفاقية التجارة الحرة القارية هو انخفاض معدل الفقر بالدول الإفريقية الأعضاء، فمن المتوقع أن اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية وتماشياً مع الأهداف الاستراتيجية لمبادرة أجندة الاتحاد الإفريقي 2063، سوف تتيح أداة يمكن استخدامها من أجل وضع القارة استراتيجياً لاستغلال مواردها التجارية الهائلة وفرصها الاستثمارية والإسهام إيجابياً نحو التحول الهيكلي للاقتصادات الإفريقية، وكذلك القضاء على الفقر والتأثير الإيجابي في حياة المواطنين الأفارقة، لاسيما وأن القارة تخطو خطوات

رابط المرجع • . كيف سيبدو مستقبل التصنيع الأخضر لأفريقيا؟ الثلاثاء 19 أكتوبر 2021، في 12 سبتمبر 2022 (2) ¹²¹

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

¹²² African Continental Free Trade Area–Questions and Answers," European

Commission, March 16, 2020, p2, • رابط المرجع:

https://knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/african-contintal-free-trade-areaquestionsanswers_en

جدية نحو تحقيق التنمية الاقتصادية، حيث تستحوذ القارة على سبعة من الاقتصادات العشرة الأسرع نمواً في العالم، وتمتاز كذلك القارة بطبقة وسطى سريعة النمو.¹²³ فاتفاقية التجارة الحرة القارية سوف تدفع القارة السمرء 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 الإفريقية لديها القدرة على زيادة فرص العمل والدخل، مما يساعد على توسيع الفرص لجميع الأفارقة. من المتوقع أن تنتشل اتفاقية التجارة القارية حوالي 68 مليون شخص من الفقر المدقع وتجعل البلدان الإفريقية أكثر قدرة على المنافسة".¹²⁴

5-2 زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر: تسعى منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى جذب وتشجيع

الاستثمار الأجنبي المباشر الذي تحتاج إليه القارة السمرء للتنوع بما يضم صناعات جديدة كالصناعات الزراعية والخدمات، وغيرها من الصناعات والمشروعات الاستثمارية المختلفة والتي تسعى 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 البلدان الإفريقية 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 الصاعدة التي تحفز الاقتصاد بأكمله في الدول الإفريقية.

وقد قالت ماري بانجيسو المديرية المنتدبة لشؤون سياسات التنمية والشراكات بالبنك الدولي: "تأتي منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية 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

¹²³ 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>

¹²⁴ راجع في ذلك/ أخبار الأمم المتحدة، 27 تموز/ يوليو 2020. في 12/ 9 / 2022

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

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".¹²⁵

2-6 ارتفاع معدلات التشغيل والحد من البطالة: تعد من فرص ومكاسب اتفاقية التجارة الحرة القارية

الأفريقية أنها ستساعد على حرية التنقل وتوفر فرص كبيرة للعمل. 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 1.17% كما تتوقع تأثيرات مختلفة لاتفاقية منطقة التجارة الحرة على التشغيل والعمالة في القطاعات الاقتصادية المختلفة وخاصة الزراعة.¹²⁶

2-7 تحسين أداء الشركات الصغيرة والمتوسطة: تساعد منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية الشركات الصغيرة والمتوسطة على تحسين أدائها نظراً لتخفيض وإلغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية بين حدود الدول الإفريقية، فسيكون أمام هذه الشركات فرصاً 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 بين الشركات المحلية والمتعددة الجنسيات.¹²⁷

تستطيع الدول الإفريقية 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

¹²⁵ رامي الحضري، زيادة دخول الدول 9%... تعرف على مزايا اتفاق التجارة الحرة بإفريقيا، السبت 09 يوليو / يوليو 2022. في

<https://www.albawabhnews.com/4611389> 15 / 9 / 2022

¹²⁶ UNCTAD (2016). African Continental Free Trade Area: Policy and Negotiation Options 03 for Trade in Goods. United Nations.

¹²⁷ جيهان عبد السلام عباس، متابعات إفريقية، مرجع سابق

والتي أصبحت شرطاً رئيسياً للتصدير، خاصة أن الدول الأفريقية مازالت في بداية بناء قاعدة صناعية جديدة وتسعى لذلك ولتفعيل شعار صنع في افريقيا.

8-2 تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول الإفريقية: تمويل المشاريع التنموية والاستثمار فيها يعد من أهم المشكلات التي تفرق الحكومات الإفريقية، وذلك نظراً لأهميتها في تعزيز النمو الاقتصادي. فنجد أن من فرص ومزايا نفاذ منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية أنها تفسح المجال أمام تشجيع الشراكة بين القطاع العام الإفريقي 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 والإفريقية، من أجل إعادة تمويل البنى التحتية وإنشائها بهدف تطوير الاقتصاد

3 السياسات والإجراءات الفعالة المطلوبة لتعزيز التجارة البينية الإفريقية

يعيش العالم اليوم متغيرات عديدة تستوجب من الدول النامية ومنها الدول الإفريقية النظر مرة أخرى في مسارها التنموي، حيث أصبح من المستحيل أن تحقق دولة ما متطلباتها التنموية بمجهود 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 2020، وتسببت في إغلاق الحدود بين الدول وتعطلت الحياة على المستوى العالمي، ونظراً للتعاون الدولي في مواجهة تلك الجائحة لتضاعفت الأضرار الناتجة عنها، والتي مازلنا نعاني منها حتى في مرحلة التعافي منها والمستمرة حتى الآن. فما زالت تداعياتها تفرق الدول على المستويين الدولي والمحلي، كذلك الحال بالنسبة للتجارة والتنمية تحتاج إلى التعاون بين الدول لتحقيق متطلباتها التنموية. لهذا على الدول الإفريقية وضع مجموعة من السياسات والإجراءات اللازمة لتعزيز التجارة البينية الإفريقية 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 الإفريقي المأمول، ونذكر منها ما يلي:

3-1 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 لأفريقيا لتحقيق التنمية والتكامل الاقتصادي، فالطرق تربط القرى بالمراكز الاقتصادية، تقوم بتسهيل حركة انتقال الناس في مختلف أمورهم وأنشطتهم اليومية، حتى انتقال الأطفال إلى المدارس يتم من خلال الطرق البرية، وانتقال السلع إلى الأسواق وغيرها من الأمور الحياتية التي تحتاج إلى توافر البنية التحتية في قطاعات النقل المختلفة، إضافة إلى أنها ستعزز من حركة التجارة الإفريقية البينية، فعلى الدول الإفريقية أن تسعى جاهدة لتطوير البنية التحتية ورفع كفاءتها في كافة القطاعات وعلى كافة الأصعدة خاصة قطاع النقل البري وقطاع النقل الجوي والبحري والاتصالات لربط دول القارة ببعضها البعض شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً، وذلك من خلال وضع السياسات والإجراءات اللازمة لذلك وإقرارها من جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي والأعضاء في منطقة التجارة الحرة القارية، فيجب على جميع الدول الإفريقية الانخراط في مشروع قومي إفريقي لبناء بنية تحتية حديثة ورفع كفاءتها لتتفق مع المعايير الدولية وتكون ملزمة لكافة الدول الإفريقية، 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 أفريقيا¹²⁸.

3-2 ضرورة وضع آلية لتحقيق الاستقرار السياسي والأمني في البلدان الأفريقية:

يجب على الدول الإفريقية السعي بكل طاقاتها من أجل تحقيق الاستقرار السياسي، وإنهاء النزاعات والحروب الأهلية في بعض البلدان الإفريقية 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)،

¹²⁸ Cervigni, Raffaello; Losos, Andrew Michael; Neumann, James E.; Chinowsky, Paul. Enhancing the climate resilience of Africa's Infrastructure: the roads and bridges sector (English). Washington, D.C.: World Bank Group.

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 فاطرتها 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 مؤشراً إيجابياً لتشجيع الاستثمار الأجنبي وتشجيع المستثمرين، فوجود الاستقرار السياسي يقلل من عدم اليقين، بالإضافة إلى أن طبيعة النظام السياسي الذي تتبعه الدولة يؤثر على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث إن الدول الديمقراطية تتمتع بمناخ مناسب للأعمال لأنها تقوم بتوفير الأمان لرأس المال الوطني والأجنبي.

3-3 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 2030 ستبلغ حوالي 1.3 تريليون دولار سنوياً، خاصة مع زيادة سكانية تقدر بنسبة 45% خلال الفترة من 2020 حتى 2030، 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.¹²⁹ وقد أعلنت الحكومة اليابانية والبنك الإفريقي للتنمية في 28 أغسطس 2022 عن تعاون مالي بقيمة 5 مليارات دولار في إطار المرحلة الخامسة لمبادرة تعزيز مساعدة القطاع

¹²⁹ راجع في ذلك/ منتدى الاستثمار في أفريقيا يناقش دور الحكومات والشركاء الإقليميين في تعزيز مشاركة القطاع الخاص..

بحث سبل وقدرات مواجهة تحديات التنمية، الجمعة، 11 يونيو 2021

الخاص لأفريقيا للفترة الممتدة من 2023 إلى 2025. وجاء هذا الإعلان خلال مؤتمر طوكيو الدولي الثامن المعني بالتنمية في إفريقيا الذي عقد يوم الأحد 28 أوت 2022 في العاصمة التونسية تونس.¹³⁰

3-4 ضرورة التعاون والتنسيق بين الأجهزة التنظيمية الوطنية في الدول الإفريقية 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 الإفريقية، بالرغم من وجود مجموعة كبيرة من التكتلات الاقتصادية واتفاقيات التجارة الحرة على مستوى القارة السمراء. فتحيرير التجارة الإفريقية 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 المعنية بالتجارة الخارجية التي تشمل أجهزة حكومية وشركات مصدرة ومستوردة، ووسطاء تجاريين، وبنوك، وغيرها، وضرورة إدماج التجارة الإفريقية البينية في الاستراتيجيات التجارية والإنتاجية الوطنية لبلدان القارة.

3-5 توفير مناخ ملائم ومحفز للاستثمار والأعمال في قطاع الصناعة الإفريقية:

يجب على الدول الإفريقية تهيئة الأطر القانونية والتنظيمية والمؤسسية اللازمة لجذب الاستثمارات، وتوفير مناخ ملائم ومحفز للاستثمار خاصة في قطاع الصناعة الإفريقية، حيث يعد ذلك حافزاً كبيراً للمستثمرين المحليين والأجانب، خصوصاً في مجالات الثورة الصناعية الرابعة، والتكنولوجيا المتقدمة، والصناعات الفضائية، والطبية،

130

<https://www.google.com/search?q=https://www.afdb.org/ar/news-and-events/press-releases/2021-singapore-africa-business-forum-africa-challenges-are-opportunities-despite-covid-19-45257>

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 الإفريقية 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 الإقليمي والقاري وتطوير المؤسسات الإقليمية وسلاسل القيمة، والتعاون الصناعي وتوسيع التبادل التجاري مع جميع الدول الإفريقية وإنشاء مراكز متميزة إقليمية لتطوير التكنولوجيا الصناعية وتكييفها ونشرها في بلدان القارة السمراء.

3-6 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 2020، 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 الأزمة التي مازلنا نعاني منها ومن تبعاتها حتى 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 تحويل اقتصاداتها إلى الاقتصاد الرقمي في ظل التحديات الراهنة التي يواجهها العالم، وفي الوقت الذي تسعى فيه القارة لبناء اقتصاد تنافسي في مجال التجارة الدولية وتوجه نحو تعزيز تجارتها 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"¹³¹.

3-7 ضرورة وضع سياسات وإجراءات تنظيمية لدمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة في إطار منطقة

التجارة الحرة القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة البينية الإفريقية:

تطمح الدول الإفريقية من إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى تعميق تكامل القارة الإفريقية، لهذا يجب عليها من خلال الاتحاد الأفريقي السعي إلى دمج التكتلات الاقتصادية القائمة بالقارة في إطار منطقة التجارة الحرة القارية والاستفادة منها في تعزيز التجارة البينية الإفريقية، 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 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 1.2 مليار شخص تقريباً، وخلق كتلة اقتصادي يتجاوز حجمه 2.5 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 2006، بحوالي ثماني تجمعات إقليمية تتوزع على جميع مناطق القارة السمراء، وأهمها ما يلي:

¹³¹ <https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2022/03/16/digital-economy-could-reap-huge-benefits-for-middle-east-and-north-africa>

- 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)
- تجمع دول الساحل والصحراء. (CEN-SAD)
- الشراكة الجديدة لتنمية إفريقيا. (NEPAD)

لذلك على الدول الإفريقية 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.

3-8 تحفيز النمو الزراعي الشامل والتحول المستدام بالقارة السمراء:

تشكل معضلة الأمن الغذائي أحد أهم المشاكل التي تفرق الحكومات الوطنية، بل والعالمية في ظل الأزمات 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 الإفريقية، وإعلان مالابو بشأن تعجيل النمو الزراعي، والتحول من أجل الرخاء المشترك وتحسين سبل العيش، وللتغلب على التحديات واستغلال الفرص الحالية.

وتمتلك الدول الإفريقية إمكانيات 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، وتحقيقاً 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.

المطلب الثاني : الأهمية الاقتصادية والتنمية لمنطقة التبادل الحر ومقومات بناء المواطنة الإفريقية

الأهمية الاقتصادية والتنمية لمنطقة التبادل الحر ومقومات بناء المواطنة الإفريقية:

حسب المحللين والاقتصاديين فهناك العديد من المكاسب القارية الإيجابية يمكن أن تتحقق بإنشاء منطقة التجارة الحرة الإفريقية القارية. فالبروتوكولات الموقعة تمت مرافقتها بالفعل باتفاقات هي في إطار التفاوض جارية حالياً بشأن تحرير التجارة في السلع والخدمات والاستثمار والمنافسة والملكية الفكرية "investissements, sur la concurrence et sur la propriété intellectuelle".

من جانبه، أعلن رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي Moussa faki Mahamat أن Zlecaf هو "أكبر مساحة تجارية في العالم. «le plus grand espace commercial au monde»" فهي ستغطي سوف بحوالي 1.2 مليار مستهلك، بإجمالي ناتج محلي يزيد عن 3 مليارات دولار، معرباً عن أسفه للصعوبات المرتبطة بالحركة الحرة للأشخاص في دول القارة.

دخلت "منطقة التجارة الحرة لأفريقيا القارية" حيز التنفيذ في 30 مايو 2019، بعد مصادقة 22 دولة أفريقية بعد إطلاقها في كينشاسا (رواندا)، وقد صادقت العديد من الدول على الاتفاق، فقد صادقت نيجيريا وبنين وغابون وغينيا الاستوائية على نص¹³² Zlecaf.

عقدت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ECA) اجتماعا للخبراء في الفترة من 2 إلى 3 سبتمبر في أديس أبابا بهدف دراسة وإثراء المنهجية التي تم تطويرها في إطار منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (ZLECAf) تواجه الشركات حاليا العديد من القيود المتعلقة بارتفاع تكاليف التجارة والأطر التنظيمية المتباينة وقضايا الحوكمة التي تعرض كفاءة عملياتها في القارة الأفريقية للخطر، فمن المتوقع أن يتم حل هذه الصعوبات من خلال التنفيذ الفعال للاتفاقية. وفي هذا السياق من الضروري تطوير أدوات قوية يمكن أن تساعد الدول على تقييم تجربة الشركات وفعالية التدابير الرامية إلى زيادة قدرتها التنافسية داخل منطقة التجارة الحرة.

أشار السيد Prudence Sebahizi ، كبير المستشارين الفنيين ورئيس وحدة ZLECAf في مفوضية الاتحاد الأفريقي (AUC la Commission de l'Union africaine) ، إلى أنه ينبغي استكمال المبادرات والأدوات الأخرى، بما في ذلك مرصد التجارة الأفريقية ونظام الدفع والتسوية لعموم أفريقيا بهدف دعم تنفيذ منطقة التجارة الحرة، ودعم القطاع الخاص بالقرارات السياسية التي تهدف إلى تعظيم فوائد اتفاقية التجارة الحرة لأفريقيا. كما أكد السيد M. David Luke ، منسق مركز السياسات التجارية لأفريقيا أنها ستساعد القطاع الخاص في أفريقيا، وستوفر أيضا للقطاع الخاص أداة للتعبير عن التحديات التي تواجهه¹³³.

كما يمكن أن تساهم في خلق فرص العمل والزراعة والبنية التحتية والاقتصاد للشباب، ومساعدتهم على تجسيد مشاريعهم والعمل كل على القضايا التي تكون في صميم اهتماماتهم خاصة في المجال الرقمي، وهذا ما سيساعد دعم

¹³² Lassaad Ben Ahmed, « Niger: ouverture du sommet de l'Union africaine sur la zone de libre-échange continentale ». <https://bit.ly/33EUPHh>

¹³³ UN, Economic Commission For Africa, « Création de l'Indice-Pays des Affaires pour suivre la mise en œuvre de la ZLECAf », Maroc diplomatique. <https://maroc-diplomatique.net/creation-de-lindice-pays-des-affaires-pour-suivre-la-mise-en-oeuvre-de-la-zlecaf/>

دور الصحافة الاقتصادية في المجتمع، وفهم جيد للاقتصاد الأفريقي، وإمكانية التغطية الإعلامية للتجارة والمؤشرات الاقتصادية، وإيجاد زوايا جديدة للحركة والمنافسة والتفاعل محليا وإقليميا، وزيادة المحفزات أمام التجارة البينية الإفريقية. وتهدف منطقة التبادل الحر إلى تشجيع التجارة بين دول القارة وجذب مستثمرين. ويتوقع الاتحاد الأفريقي أن يؤدي المشروع إلى زيادة المبادلات البينية التجارية بين بلدانها بنسبة تقارب 60% بحلول 2022، في حين يشير معارضو المشروع إلى عدم تكامل الاقتصادات الإفريقية ويخشون أن يتضرر بعض صغار المنتجين الزراعيين والصناعيين، من جراء تدفق بضائع مستوردة متدنية الأسعار¹³⁴.

كل ذلك يساعد كثيرا على تدعيم التفاعل بين دول القارة وبين مواطنيها وبين مختلف الأجيال في القارة، كما يساعد على خلق مواطنة إفريقية جديدة بين الأجيال الصاعدة، تحقق أعلى مستويات الاندماج وتكرس مبادئ الولاء للقارة والانتماء لوحدها ومصالح مواطنيها.

يتأسس شعور المواطن بالمواطنة عندما توجد إجابة واضحة ومباشرة عن حاجياته، منها مثلا: السكن، وفرصة العمل، والسفر، والعيش الكريم، والخدمات، والترفيه... الخ. وهذه الحاجيات لا يمكن تلبيتها للمواطنين في ظل اقتصاد هش، وفقدانها يؤدي لفقدان حقوق المواطنة، لهذا يعتبر الاقتصاد الضعيف عائقا للحكومات للوفاء بالتزاماتها تجاه مواطنيها مما يؤثر على مستويات الرضى والقبول لدى المواطنين.

تعرف المواطنة الاقتصادية اليوم بأنها تحقيق المساواة التامة في المعاملة بين المواطنين في كافة المجالات الاقتصادية في جميع الدول الأعضاء، فيتعين تحقيق المواطنة الاقتصادية، أو المساواة في المعاملة في العديد من المجالات ومن أهمها:

• حق التملك والإرث والإيضاء.

• حرية ممارسة النشاط الاقتصادي.

• حرية انتقال رؤوس الأموال¹³⁵.

¹³⁴ فرنس برس، "الاتحاد الأفريقي يطلق منطقة التبادل الحر بين دول القارة - 17 <https://bit.ly/31sLg2l>". مجلس

التعاون الخليجي، "السوق الخليجية المشتركة والمواطنة الاقتصادية <https://bit.ly/3aaa4Am>".

¹³⁵ مجلس التعاون الخليجي، "السوق الخليجية المشتركة والمواطنة الاقتصادية <https://bit.ly/3aaa4Am>".

تساعد المنطقة الحرة للتبادل بالإضافة إلى المقومات الاقتصادية والتنموية على إحياء نموذج جديد للمواطنة الإفريقية الذي يكون أكثر قدرة على استيعاب الاختلافات العرقية والهوياتية في القارة، وعلى خلق فضاءات جديدة للتفاعل بين المواطنين، وعلى تجديد الولاء التقليدي بمفهوم جديد للولاء الإفريقي والمرونة في التعامل مع القضايا السياسية والهوياتية والعرقية في إطار المقتضيات والخصوصية الإفريقية.

لقد تأثرت إفريقيا ومفهوم المواطنة الإفريقية بالتبعية للدول المستعمرة السابقة، لذا يعتبر هذا التكامل الذي سيتم التأسيس له بالمعاملات الاقتصادية إلى بناء مواطنة جديدة تقوم على الولاء والانتماء وحرية الحركة وتنقل الأشخاص والأفكار بسهولة أكبر بين المواطنين والمؤسسات والفضاءات المدنية وفعاليات المجتمع المدني وحتى الأنظمة السياسية.

سيسمح التصديق على الاتفاق التجاري الشامل الذي يتم من خلاله تبادل السلع والخدمات والاستثمار وحقوق الملكية الفكرية وسياسة المنافسة دون قيود بين الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي من أجل تعزيز التجارة البينية في إطار تكريس منطق المنفعة المتبادلة، مما سيؤثر إيجاباً على التناقضات الإيديولوجية والولاءات التي كانت سائدة في إفريقيا بسبب طبيعتها العرقية والهوياتية واللغوية. هذا التفاعل الإيجابي الذي سيتولد بسبب كسر الحواجز الاقتصادية سيسمح بإنتاج مفهوم جديد للمواطنة بين المواطنين في إفريقيا.

فعندما توفر الدول الإفريقية لمواطنيها شروطاً تسمح بتشجيع قدرات وإمكانات الفرد في المجتمع وإتاحة الفرص العادلة لكل فرد فيه من أجل المشاركة الإيجابية في التقدم والنماء الاقتصادي والاجتماعي، فهذا قد يعتبر عاملاً محفزاً للاندماج الاجتماعي والتعايش السلمي واحترام، وهذه تعتبر كأولى الخطوات من أجل بناء مواطنة إفريقية مشتركة.

كما سيسمح هذا التكتل أيضاً بالتعريف أكثر بالأهداف الطموحة المتوخاة من منطقة التبادل الحر والمتمثلة في ترقية تطوير القدرات الاقتصادية الإفريقية والمساهمة في تكثيف التجارة الإفريقية البينية وتطوير اقتصاديات الدول الإفريقية وتنشيط التبادل والتعاون البيني بينها، كما سيؤدي إلى تحسين مستويات المعيشة والرفاه للمواطنين ويخلق في النهاية آليات تواصلية جديدة تسمح بخلق مواطنة جديدة.

المطلب الثالث: المقاربة النظرية لدور التجارة البينية في تفعيل التكامل الاقتصادي الإفريقي

تُعدّ التجارة البينية إحدى الركائز الأساسية التي تقوم عليها عملية التكامل الاقتصادي الإقليمي، إذ لا يمكن تصور اندماج اقتصادي فعال دون وجود تدفقات نشطة للسلع والخدمات وعناصر الإنتاج بين الدول الأعضاء. وفي السياق الإفريقي، تكتسب التجارة البينية أهمية خاصة باعتبارها أداة لتجاوز حالة التجزؤ الاقتصادي وضعف الترابط الإنتاجي بين الدول الإفريقية. وتستند الخلفية النظرية المفسرة لدور التجارة البينية في تحقيق التكامل الاقتصادي إلى مجموعة من المقاربات والنظريات الاقتصادية الكلاسيكية والحديثة، والتي يمكن عرضها من خلال المحاور الآتية¹³⁶:

أولاً: المقاربة الكلاسيكية للتكامل التجاري (مساهمات فينر وبالاسا) تركز هذه المقاربة على تحليل الآثار الاستاتيكية والديناميكية للاتفاقيات التجارية التفضيلية والتكتلات الاقتصادية، وذلك عبر مدخلين نظريين أساسيين: آلية "خلق التجارة" و"تحويل التجارة" (نظرية جاكوب فينر 1950)

1-1 خلق التجارة (Trade Creation): ويحدث عندما يتم استبدال الإنتاج المحلي مرتفع التكلفة بواردات أقل تكلفة وأكثر كفاءة من الدول الأعضاء داخل التكتل الاقتصادي نتيجة إزالة الحواجز الجمركية. ويسهم هذا في رفع الكفاءة الإنتاجية الإقليمية وتحسين رفاهية المستهلكين.

2-1 تحويل التجارة (Trade Diversion): ويقصد به تحول الواردات من موردين عالميين أكثر كفاءة خارج التكتل إلى موردين أقل كفاءة داخله بسبب الامتيازات الجمركية التفضيلية.

إسقاط على الدراسة: تُعتبر التجارة البينية في إطار منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) أداة لتحقيق "خلق التجارة" عبر تعزيز الاعتماد المشترك على السلع الإفريقية وتكامل الأسواق المحلية

¹³⁶ Nguyen, T. N. M. (2025). Intra-regional trade: Economic integration in the African Union and Gulf Cooperation Council (GCC). ISA Journal of Business, Economics and Management (ISAJBEM), 2(5), 89-95.

النموذج التتابعي لمراحل الاندماج (نموذج بيلا بالاسا 1961): يرى "بالاسا" أن التكامل مسار تراكمي تدريجي يمر عبر خمس مراحل تلعب فيها التجارة البينية دور المحرك للانتقال نحو المستويات الأعلى، وهي: منطقة التجارة الحرة، الاتحاد الجمركي، السوق المشتركة، الاتحاد الاقتصادي، ثم التكامل الاقتصادي الكامل.

إسقاط على الدراسة: يوضح هذا النموذج أن الاتحاد الإفريقي لا يزال يمر بالمراحل الأولى إلى المتوسطة، حيث تمثل التجارة البينية عبر اتفاقية (AfCFTA) حجر الأساس للعبور نحو مستويات عميقة من الاندماج

ثانياً: مسارات الترابط الهيكلي والنمو الديناميكي للتجارة البينية

لتوضيح كيف تساهم التجارة البينية في نقل الاقتصاديات الإفريقية من حالة التشتت إلى الاندماج الهيكلي، تؤكد الأدبيات الاقتصادية والتنمية الحديثة على وجود أربعة مسارات ونوافذ انتقال رئيسية تحقق هذا الترابط النظري والتطبيقي¹³⁷:

1-2 مسار توسيع حجم الأسواق وتجاوز المعوقات الجغرافية: (Market Enlargement) تتميز الهياكل

الاقتصادية لمعظم الدول الإفريقية بصغر حجم أسواقها المحلية وضيق طاقاتها الاستيعابية، فضلاً عن وجود عدد كبير من الدول الحبيسة (Landlocked) التي تعاني من العزلة الجغرافية وارتفاع تكاليف النقل. وتتدخل التجارة البينية هنا كأداة لتفكيك هذا التجزؤ من خلال دمج وتجميع هذه الأسواق القطرية الضيقة في سوق إقليمية وقارية واحدة كبرى تتجاوز المليار مستهلك. هذا التوسيع يتيح خلق بيئة تنافسية مرنة تُحفز الروابط التجارية والإنتاجية العابرة للحدود.

2-2 مسار خفض التكاليف ورفع الدخل الحقيقي للمستهلك الإفريقي: إن تحرير التجارة البينية وإزالة القيود

والتعريفات الجمركية بين الدول المجاورة يتيح للشركات والمستهلكين الحصول على السلع والخدمات والمدخلات الوسيطة بتكلفة اقتصادية أقل بكثير مقارنة بتكلفة استيرادها من أسواق دولية بعيدة (بفعل انخفاض تكاليف الشحن

¹³⁷ Yaduma, N., & Khan, W. N. Intra-regional Trade and African Economic Integration. The History of African Development, p. 1.

واللوجستيات وغياب الرسوم). هذا الانخفاض في التكاليف ينعكس مباشرة على مستويات الأسعار المحلية بالانخفاض، مما يؤدي إلى زيادة "الدخل المتاح" (Disposable Income) لدى المواطن الإفريقي ورفع قوته الشرائية .

2-3 مسار تحفيز الاستثمار البيئي وريادة الأعمال: (Entrepreneurship & Investment) ترتبط هذه

القناة بالقناة السابقة ارتباطاً وثيقاً؛ فحينما يرتفع الدخل المتاح لدى المستهلكين داخل القارة نتيجة انخفاض تكاليف التجارة البينية، يتولد فائض مالي يتم توجيهه نحو طلب سلع وخدمات جديدة ومبتكرة في الأسواق الإقليمية. هذا النمو المتسارع في الطلب الفعال يخلق فرصاً استثمارية هائلة ومغرية لرواد الأعمال والشركات الإفريقية الناشئة والمصانع المحلية لتوسيع نشاطها، مما يساهم في خلق فرص عمل جديدة وتعميق ترابط شبكات الاستثمار والإنتاج بين الدول الإفريقية، وهو جوهر التكامل الاقتصادي

2-4 مسار تحقيق وفورات الحجم والابتكار التكنولوجي: (Economies of Scale & Innovation) عندما

تنشط التجارة البينية وتصبح القارة بأكملها سوقاً مفتوحة أمام المنتج الإفريقي، فإن الشركات والمصانع لا تعود تنتج لتلبية طلب محلي محدود، بل تتوجه نحو الإنتاج الكثيف والواسع (Mass Production) لتغطية احتياجات السوق القارية. هذا الانتقال يسمح للمؤسسات الاقتصادية بتحقيق ما يُعرف بـ "وفورات الحجم"، حيث تنخفض تكلفة إنتاج الوحدة الواحدة كلما زاد حجم الإنتاج. بالإضافة إلى ذلك، فإن اتساع السوق يدفع الشركات إلى تبني أساليب تكنولوجية متطورة والابتكار المستمر للحفاظ على ميزتها التنافسية، مما يؤدي في النهاية إلى بناء قاعدة صناعية إفريقية متكاملة وقوية .

ثالثاً: العوائق المؤسسية المفسرة لتعثر المقاربة النظرية في أفريقيا

بالرغم من المكاسب النظرية والديناميكية السالفة الذكر، إلا أن التحليل الواقعي يظهر فجوة ملموسة بين الطرح النظري والتطبيق الفعلي في القارة الإفريقية، حيث بقيت معدلات التجارة البينية منخفضة تاريخياً ولم تتجاوز حاجز 17%. ويُعزى هذا التعثر الفعلي إلى عدة عوائق هيكلية فسرّها الفكر المؤسسي الحديث

3-1 تعدد التكتلات المتداخلة: (Overlapping RECs) انتماء الدول الأفريقية لعدة تجمعات اقتصادية إقليمية متداخلة وموازية (مثل ECOWAS ، SADC ، COMESA) يؤدي إلى تضارب القواعد الجمركية والمعايير التنظيمية، مما يخلق حالة من الاضطراب المؤسسي والتشتت في السياسات التجارية.

3-2 الحواجز غير الجمركية: (Non-Tariff Barriers) تشمل ضعف البنية التحتية اللوجستية، والتعقيدات والتأخيرات الجمركية الطويلة عند الحدود، وغياب التنسيق المعياري، مما يرفع من تكلفة المعاملات التجارية البينية الإفريقية ويجعلها من بين الأعلى عالمياً.

3-3 غياب التكامل السلعي: (Structural Homogeneity) تشابه الهياكل الإنتاجية للدول الإفريقية واعتمادها المفرط على تصدير المواد الخام واستيراد المواد المصنعة يضعف قنوات الطلب المتبادل، ويعيق بناء سلاسل قيمة إقليمية متكاملة.

يتضح مما سبق أن التجارة البينية بموجب المقاربات الكلاسيكية والحديثة لا تمثل مجرد مبادلات تجارية عابرة، بل هي الديناميكية والآلية الوظيفية الأساسية التي تحوّل الأسواق الإفريقية من كيانات معزولة وتابعة للخارج إلى كتلة اقتصادية مندمجة ومتكاملة هيكلياً. غير أن نجاح هذا المسار النظري - كما تظهره المراجعات التطبيقية لـ (Yaduma & Khan, n.d.) و (Nguyen, 2025) يبقى مشروطاً بقدرة الاتحاد الأفريقي على تجاوز العقبات المؤسسية، وإزالة الحواجز غير الجمركية، والانتقال باتفاقية (AfCFTA) من حيز ال أن منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية تمتلك إمكانات كبيرة لتعزيز التجارة البينية الإفريقية وتحقيق التكامل الاقتصادي، من خلال توسيع الأسواق الإفريقية، وزيادة معدلات النمو الاقتصادي، وتخفيض الاستثمار، وتطوير القطاعات الإنتاجية المختلفة.

توصل هذا المبحث إلى أن منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية تمتلك إمكانات كبيرة لتعزيز التجارة البينية الإفريقية وتحقيق التكامل الاقتصادي، من خلال توسيع الأسواق الإفريقية، وزيادة معدلات النمو الاقتصادي، وتخفيض الاستثمار، وتطوير القطاعات الإنتاجية المختلفة.

غير أن نجاح هذه الاتفاقية يظل مرتبطاً بقدرة الدول الإفريقية على مواجهة العديد من التحديات، من بينها ضعف البنية التحتية، وعدم الاستقرار السياسي والأمني، وتعدد التكتلات الاقتصادية، وضعف التصنيع، والحواجز غير

الجمركية. كما تبين أن تفعيل مجموعة من السياسات والإجراءات، كتحسين البنية التحتية، وتعزيز التحول الرقمي، ودعم القطاع الخاص، وتوحيد السياسات الاقتصادية، يُعد أمراً ضرورياً لضمان نجاح الاتفاقية وتحقيق أهدافها التنموية والتكاملية.

غير أن نجاح هذه الاتفاقية يظل مرتبطاً بقدرة الدول الإفريقية على مواجهة العديد من التحديات، من بينها ضعف البنية التحتية، وعدم الاستقرار السياسي والأمني، وتعدد التكتلات الاقتصادية، وضعف التصنيع، والحوافز غير الجمركية. كما تبين أن تفعيل مجموعة من السياسات والإجراءات، كتحسين البنية التحتية، وتعزيز التحول الرقمي، ودعم القطاع الخاص، وتوحيد السياسات الاقتصادية، يُعد أمراً ضرورياً لضمان نجاح الاتفاقية وتحقيق أهدافها التنموية والتكاملية. نصوص والنظريات إلى التطبيق المؤسسي الصارم.

وأن التجارة البينية تمثل محركاً أساسياً لتحقيق التكامل الاقتصادي الإفريقي، وذلك وفقاً لمختلف المقاربات النظرية التي تؤكد دورها في خلق الأسواق المشتركة، وتحفيز الاستثمار، وتحقيق وفورات الحجم، وتعزيز التنمية الصناعية والتكنولوجية داخل القارة.

كما تبين أن نجاح التجارة البينية في أداء هذا الدور يتطلب معالجة مجموعة من العوائق الهيكلية والمؤسسية، أبرزها تعدد التكتلات الاقتصادية، وضعف البنية التحتية، والحوافز غير الجمركية، وتشابه الهياكل الإنتاجية للدول الإفريقية. وبالتالي فإن تعزيز التجارة البينية الإفريقية يبقى رهيناً بتبني سياسات تكاملية فعالة تسمح بتحويل القارة إلى فضاء اقتصادي موحد وأكثر اندماجاً

المبحث الثالث: التجارة البينية الإفريقية في ظل منطقة AfCFTA

تُشكل التجارة محركاً أساسياً ودعامة محورية للنمو الاقتصادي وتحقيق التكامل القاري في أفريقيا. وعلى مدار العقد الماضي، شهدت مبادلات التجارة البينية الإفريقية تحولات عميقة وتغيرات مستمرة رسمت معالم المشهد التجاري الإقليمي، حيث تداخلت فيها الفرص المتاحة مع التحديات الهيكلية الناتجة عن الإصلاحات الداخلية من جهة، والاضطرابات والصدمات الاقتصادية الخارجية من جهة أخرى.

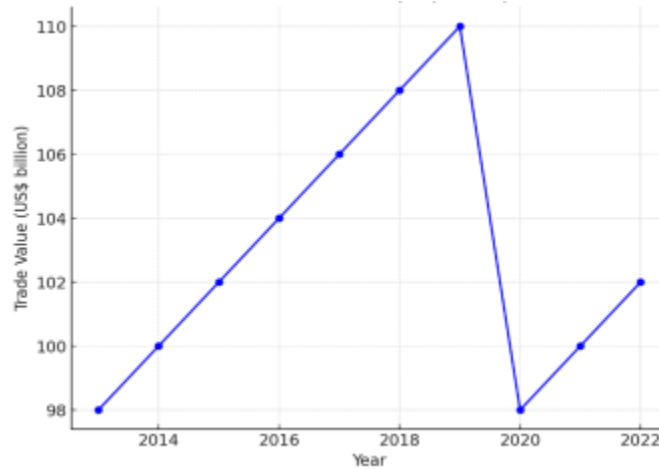
إن دراسة هذه الديناميكيات والاتجاهات التجارية تكتسي أهمية بالغة؛ كونها توفر فهماً عميقاً وشاملاً لطبيعة التطورات التي طرأت على الأسواق الإفريقية، وتسלט الضوء على مدى حاجة القارة إلى صياغة استراتيجيات تجارية

متكاملة قادرة على تعظيم الاستفادة من التبادل الحر، بما يضمن خلق فرص العمل، وتحقيق التقدم الاجتماعي، وبناء إطار تجاري مرن يدعم التنمية المستدامة.

لقد برزت التجارة البينية الإفريقية كعنصر حيوي في مسار تحقيق التكامل الاقتصادي والاكتفاء الذاتي قارياً، وهو ما تجسد في منحى النمو المطرد لأحجام التجارة في الفترة التي سبقت عام 2020. غير أن هذا المسار التصاعدي واجه اختباراً حقيقياً إثر تفشي جائحة كوفيد-19 والأزمة العالمية المتعددة الأبعاد التي تلتها، مما سلط الضوء على مواطن الضعف الهيكلية التي تستدعي المعالجة، وفي المقابل، أبرزت مرحلة التعافي اللاحقة القدرات الكامنة للمبادرات الإقليمية والقارية، وعلى رأسها منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA)، كأداة إستراتيجية لتعزيز المرونة الاقتصادية وتحقيق الرفاه المشترك

المطلب الاول : تطور التجارة البينية الإفريقية قبل وبعد الاتفاقية

الشكل رقم 3-2: التجارة البينية الإفريقية (مليار دولار امريكي)



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات Authors' Calculations based

on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, p. 32.

يمثل الشكل رقم (1) تطور القيمة الإجمالية للتجارة البينية الأفريقية مقومة بالمليار دولار أمريكي خلال الفترة الممتدة من عام 2014 إلى غاية عام 2022، وتُظهر القراءة المتأنية للمنحنى البياني أن حركة المبادلات التجارية بين الدول الأفريقية لم تسير على وتيرة واحدة، بل مرت بثلاث محطات رئيسية يمكن تفسيرها اقتصادياً كما يلي:

1. مرحلة النمو المطرد والزخم القاري (2014 – 2019):

شهدت التجارة البينية في بداية الفترة (منذ 2014) صعوداً تدريجياً مستقراً، ليتسارع هذا المنحنى التصاعدي بشكل ملحوظ في الفترة ما بين 2016 و 2019 مسجلاً أعلى ذروة له في عام 2019.

التفسير الاقتصادي: يُعزى هذا النمو القوي إلى تكثيف الجهود الدبلوماسية والاقتصادية بين الدول الأفريقية والتي توجت بالتوقيع التاريخي على اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AfCFTA) في مارس 2018 بـ "كيغالي". هذا الزخم السياسي أدى إلى إطلاق إصلاحات تجارية هيكلية أولية، ورفع مستوى التنسيق الجمركي، مما حفز الشركات والمستثمرين داخل القارة على رفع وتيرة التبادل التجاري البيني ترقباً لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ التجاري الفعلي.

2. مرحلة الصدمة والانكماش الحاد (عام 2020):

يُظهر المنحنى انكساراً مفاجئاً وهبوطاً حاداً في عام 2020، حيث تراجعت قيمة التجارة البينية إلى أدنى مستوياتها في غضون سنوات، مسجلة قاعاً عميقاً في الرسم البياني.

التفسير الاقتصادي: يرتبط هذا التراجع مباشرة بالتداعيات القاسية وغير المتوقعة لجائحة كورونا (COVID-19). حيث قامت أغلب الحكومات الأفريقية بفرض إجراءات إغلاق صارمة شملت غلق الحدود البرية، الجوية، والبحرية، وتوقيف حركة النقل واللوجستيات الإقليمية. وبما أن البنية التحتية لسلاسل الإمداد الأفريقية تعاني أصلاً من هشاشة مسبقة، فقد أدى الإغلاق إلى شلل شبه تام في حركة البضائع والسلع بين الدول المجاورة، مما تسبب في هذا الانكماش الحاد.

3. مرحلة التعافي السريع والمرونة الاقتصادية (2021 – 2022):

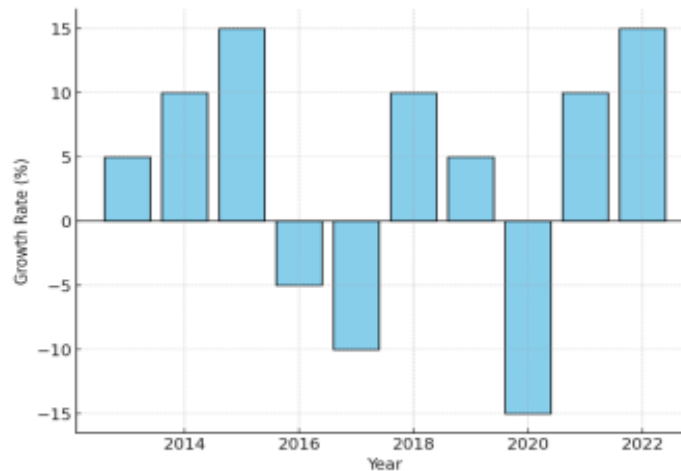
بدءاً من عام 2021، يوضح المنحنى ارتداداً إيجابياً سريعاً ومنحنياً صعودياً قوياً استمر حتى عام 2022، ليعوض الاقتصاد الأفريقي بذلك معظم الخسائر التي تكبدها خلال سنة الجائحة.

التفسير الاقتصادي: يُفسر هذا الانتعاش السريع بعاملين أساسيين؛ الأول هو التخفيف التدريجي لقيود الحظر الصحي وعودة النشاط الاقتصادي العالمي والقاري إلى طبيعته. أما العامل الثاني والأهم، فهو الانطلاق الرسمي والفعلي للتبادل التجاري بموجب اتفاقية (AfCFTA) في الأول من يناير 2021. لقد ساهم البدء في تفكيك التعريفات الجمركية وتبسيط الإجراءات الحدودية في إعطاء دفعة قوية ومباشرة للتجارة البينية، وهو ما يثبت المرونة الكبيرة للأسواق الأفريقية وقدرتها السريعة على التكيف والتعافي الإيجابي متى ما توفرت الآليات والمحفزات التجارية المشتركة.

استنتاج عام للشكل (1):

نستنتج من تحليل هذا الشكل أن التجارة البينية الأفريقية تمتلك طاقة كامنة هائلة للنمو، وأن التكتل والاتفاقيات القارية (مثل AfCFTA) هي الضمانة الأساسية لتحقيق قفزات تنبؤية مستدامة، بشرط تحصين هذه التجارة ضد الصدمات الخارجية عبر تطوير شبكات لوجستية برية وبحرية صلبة ومقاومة للأزمات.

الشكل رقم 3- 3: معدل نمو السنوي للتجارة البينية الإفريقية %



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات : Authors' Calculations based on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, p. 32.

يقيس معدل النمو السنوي النسبة المئوية للتغير في حجم التجارة من سنة إلى أخرى، وهو مؤشر اقتصادي بالغ الأهمية يعكس مدى "حساسية" التجارة الإقليمية وسرعة استجابتها للمتغيرات والسياسات التجارية والصدمات الاقتصادية.

يُظهر الشكل رقم (2)، المتمثل في أعمدة بيانية لمعدلات النمو السنوي المئوية (\%) للتجارة البينية الإفريقية خلال الفترة (2014 – 2022)، تذبذباً واشتباكاً بين فترات الانكماش والانتعاش، ويمكن تشريح هذا المنحنى تفصيلاً وفق الفترات التالية:

1. فترة التذبذب الهيكلي (2014 – 2016):

سجلت القارة في بداية هذه الفترة (2014) معدلات نمو إيجابية، تلاها انخفاض في معدل النمو السنوي ليقترُب من الصفر في عام 2015، ثم عاود الارتفاع بشكل ملحوظ في عام 2016 ليتجاوز عتبة 10\%. التفسير الاقتصادي: يُعزى هذا التذبذب إلى عدم استقرار أسعار المواد الأولية عالمياً (النفط والمعادن)، والتي تشكل عصب الاقتصاديات الإفريقية. فرغم أن التجارة البينية كانت تنمو كحجم، إلا أن القيمة النقدية ومعدل التغير تأثرا بـ "صدمة أسعار السلع الأساسية" التي حدثت بين سنتي 2014 و 2015، قبل أن تستقر الأسواق وتنتعش وتيرة التبادلات مجدداً في 2016 مع بدء المحادثات الجديدة لإطلاق المنطقة الحرة القارية.

2. فترة الاستقرار والتباطؤ النسبي (2017 – 2019):

خلال هذه السنوات، استقرت معدلات النمو في النطاق الإيجابي (فوق خط الصفر) لكن بوتيرة متباطئة مقارنة بعام 2016، حيث تراوحت المعدلات ما بين 5\% و 10\%، وظلت مرنة حتى نهاية 2019.

التفسير الاقتصادي: يعكس هذا النمو الإيجابي المستمر حالة الترقب والتحضير التي عاشتها القارة بعد التوقيع على اتفاقية (AfCFTA) في عام 2018. هذا التباطؤ الطفيف في المعدل لا يعني تراجع التجارة، بل يعني أنها كانت

تنمو ولكن بوتيرة هادئة ومنظمة نتيجة لبدء الدول في مواءمة تشريعاتها الجمركية الداخلية وتجهيز البنى التحتية للمرور نحو التحرير التجاري الشامل.

3. صدمة الانكماش والانهيار (سنة 2020):

يسجل الشكل البياني انخفاضاً قياسياً وتاريخياً، حيث هبط عمود النمو السنوي بشكل حاد تحت خط الصفر مسجلاً معدل نمو سالباً قارب 17\%- تقريباً، وهي الخسارة الأكبر للقارة خلال العقد الحالي.

التفسير الاقتصادي: يرتبط هذا الانكماش مباشرة بـ "الصدمة الخارجية المزدوجة" (عرض وطلب) الناتجة عن جائحة كورونا (COVID-19). إن سياسات الحظر الصحي الصارمة وغلق الحدود البرية والجوية بين الدول الأفريقية أدت إلى شلل تام في سلاسل الإمداد واللوجستيات الإقليمية. هذا التراجع الحاد يثبت علمياً مدى هشاشة التجارة البينية الأفريقية واعتمادها على معابر تقليدية سريعة التأثر بالأزمات، مما يبرز الحاجة الملحة لتبني سياسات حماية اجتماعية واقتصادية للحد من المخاطر المتزايدة أثناء الأزمات.

4. قفزة التعافي التاريخية والديناميكية الجديدة (2021 - 2022):

شهد عام 2021 ارتداداً عنيفاً وإيجابياً جداً، حيث قفز معدل النمو السنوي ليتجاوز عتبة 20\%، وهي أعلى نسبة نمو مسجلة في السلسلة الزمنية كاملة، واستمر هذا الاتجاه الإيجابي بمعدل نمو مرتفع أيضاً في عام 2022.

التفسير الاقتصادي: يُفسر هذا الانتعاش القياسي بعاملين؛ الأول هو أثر "الارتداد الاقتصادي الميكانيكي" بعد فتح الحدود واستئناف الأنشطة التي تضررت في 2020. أما العامل الثاني والأهم، فهو الدخول الرسمي لاتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AfCFTA) حيز التنفيذ الفعلي في يناير 2021. إن بدء التطبيق التدريجي لتفكيك الحواجز الجمركية وغير الجمركية أعطى دفعة قوية وديناميكية جديدة للتبادلات القارية، مما أثبت مرونة الاقتصاد الأفريقي وقدرته الفائقة على التكيف والتعافي السريع متى ما توفرت الأطر القانونية التفضيلية المشتركة.

نخلص من خلال القراءة المتقاطعة والدمج التحليلي بين تطور حجم التجارة البينية الأفريقية (الشكل 1) ومعدلات نموها السنوية (الشكل 2)، إلى مجموعة من الاستنتاجات الهيكلية:

أولاً: إن التجارة البينية الإفريقية تمتلك طاقة كامنة وقدرة تمددية هائلة، حيث أظهرت المؤشرات استجابة سريعة وزخماً تجارياً قوياً بمجرد إطلاق المسار السياسي والتنفيذي لاتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) في فترتي (2018-2019) و(2021-2022).

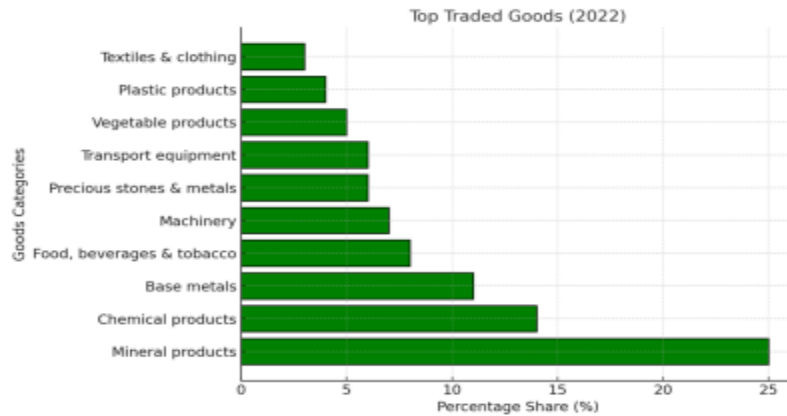
ثانياً: تبين علمياً أن المبادلات التجارية بين دول القارة لا تزال تعاني من "حساسية مفرطة" وهشاشة أمام الصدمات الخارجية والأزمات المفاجئة، وهو ما ترجمه الانخيار الحاد والانكماش القياسي المسجل سنة 2020 جراء جائحة كورونا وما تلاها من غلق للمنافذ اللوجستية.

ثالثاً وأخيراً: يثبت الارتداد الإيجابي السريع وقفزة النمو التاريخية في سنتي 2021 و2022 أن التكتل الاقتصادي والتحرير الجمركي التدريجي يمثلان "حزام الأمان" الحقيقي للاقتصاد الإفريقي، والضمانة الأساسية لبناء أسواق إقليمية مرنة وقادرة على التعافي السريع.

وتأسيساً على هذه الحركة الإجمالية للتجارة البينية، يتبادر إلى الأذهان التساؤل حول طبيعة السلع والمنتجات التي تصنع هذه التدفقات، ومن هي القوى الاقتصادية التي تقودها؟ وهو ما سنتطرق إليه بالتفصيل في المطلب الثاني الخاص بدراسة الهيكل السلعي والجغرافي للتجارة البينية الإفريقية.

المطلب الثاني: الهيكل السلعي والجغرافي للتجارة البينية الأفريقية.

الشكل رقم 3-4 : هيكل المنتجات والسلع الأكثر تداولاً في التجارة البينية



. المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات Authors' Calculations based on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, pp. 33-34.

يُمثل الشكل رقم (3) تصنيفاً للسلع والمنتجات الأكثر تداولاً في التجارة البينية الأفريقية لعام 2022 حسب الحصة المئوية (\%) من إجمالي التبادلات. ومن خلال القراءة التحليلية للمخطط، نسجل الملاحظات الهيكلية التالية: هيمنة المنتجات المعدنية والاستخراجية (Mineral Products): تحتل الصدارة بفارق شاسع بنسبة تقارب 25\% (ربع إجمالي التجارة البينية)، وتشمل أساساً المحروقات، الوقود، والغاز.

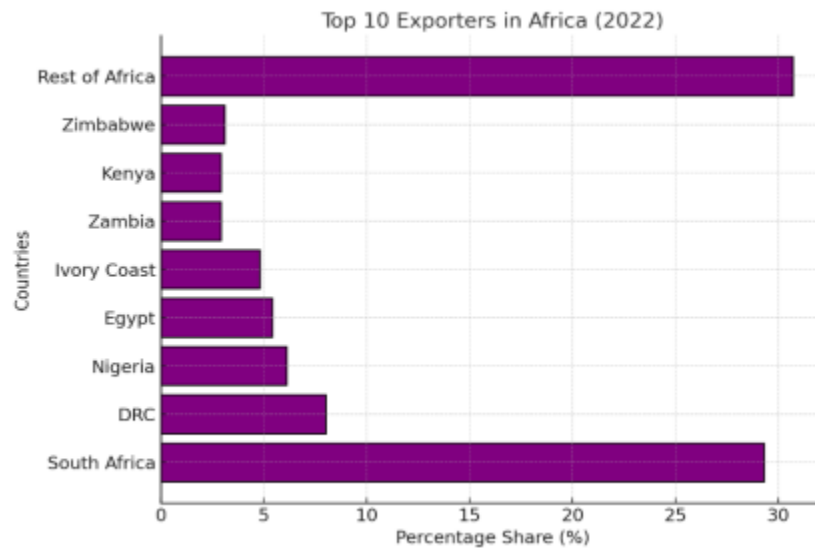
بروز الصناعات التحويلية الأساسية الكيميائية والمعدنية: تأتي في المراتب التالية كل من المنتجات الكيميائية (Chemical Products)، تليها المعادن الأساسية ومصنوعاتها (Base Metals)، ثم المنتجات الغذائية والمشروبات والتبغ (Food, Beverages & Tobacco).

ضعف حصة المنتجات ذات التكنولوجيا العالية والمنسوجات: تسجل الآلات والمعدات (Machinery)، ومعدات النقل (Transport equipment)، والمنسوجات والملابس (Textiles & clothing) حصصاً منخفضة في مؤخرة الترتيب.

التفسير الاقتصادي والهيكل:

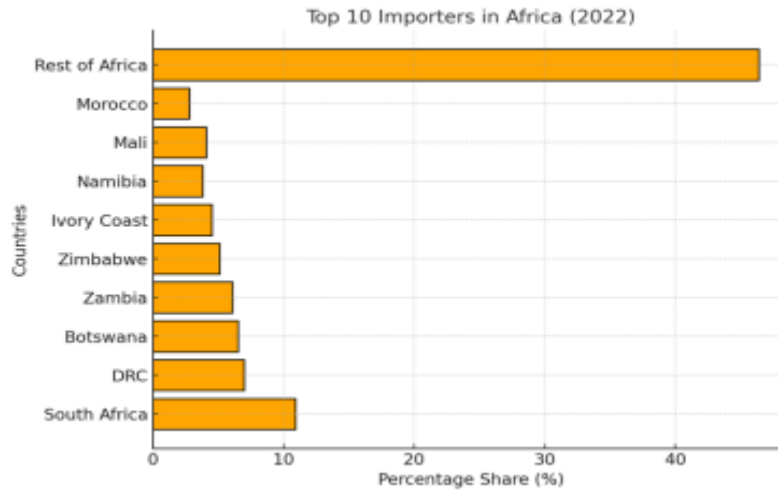
تؤكد هذه البيانات أن هيكل التجارة البينية الإفريقية لا يزال هيكلاً تقليدياً يعتمد على المواد الخام والاستخراجية. هذا الاعتماد المفرط على المنتجات المعدنية يعكس ضعف التنوع الصناعي وغياب التكامل بين قطاعات الإنتاج الوطنية. إن هذه الوضعية تفرض على الدول الأعضاء في اتفاقية (AfCFTA) ضرورة التوجه العاجل نحو سياسات التصنيع وتطوير "سلاسل القيمة الإقليمية" (Regional Value Chains) لضمان تحويل المواد الخام محلياً وخلق وظائف ذات قيمة مضافة عالية بدلاً من تصديرها بشكلها الأولي.

الشكل رقم 3-5: التوزيع الجغرافي لابرز الدول المستوردة في افريقيا



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات : Authors' Calculations based on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, pp. 33-34.

الشكل رقم 3-6 : التوزيع الجغرافي لابرز الدول المصدرة في افريقيا



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات Authors' Calculations based on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, pp. 33-34.

لتحليل الهيكل الجغرافي وتحديد مراكز الثقل التجاري في القارة لعام 2022، نقوم بالمقارنة بين الشكل (4) الخاص بأكبر 10 دول مستوردة، والشكل (5) الخاص بأكبر 10 دول مصدرة:

1. حركة الواردات البينية (الشكل 4):

يُظهر المخطط أن جنوب أفريقيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية (DRC) تفقدان قائمة الدول الأكثر استيراداً من الأسواق الأفريقية، تليها دول فاعلة أخرى بنسب متقاربة مثل زامبيا، نيجيريا، ساحل العاج، المغرب، ومالي. تشير فئة "بقية أفريقيا" (Rest of Africa) في أعلى المخطط إلى حصة تجميعية معتبرة، مما يعني أن الأسواق الصغيرة والنامية في القارة تشكل مجتمعة قوة استهلاكية وطلباً إقليمياً واعدلاً لا يمكن الاستهانة به.

2. حركة الصادرات البينية (الشكل 5):

تظهر هيمنة مطلقة وشبه احتكارية لـ جنوب أفريقيا، حيث تسيطر بمفردها على ما يقارب 30\% (ثلث إجمالي الصادرات البينية القارية)، وتأتي بعدها بفارق كبير جداً كل من جمهورية الكونغو الديمقراطية، نيجيريا، مصر، ساحل العاج، وزامبيا، والزيمبابوي.

التفسير الاقتصادي لعدم التوازن الجغرافي:

يكشف التحليل المتقاطع للشكلين عن حقيقة اقتصادية هامة وهي عدم التكافؤ الجغرافي الحاد في توزيع مكاسب التجارة البينية. إن هيمنة دول بعينها (وعلى رأسها جنوب أفريقيا، نيجيريا، ومصر) تُعزى إلى امتلاك هذه الدول لقاعدة صناعية وبنية تحتية لوجستية متطورة نسبياً مقارنة ببقية دول القارة.

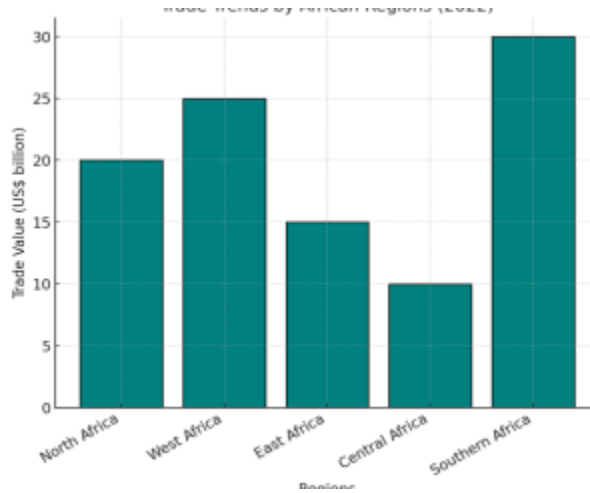
تبرز جنوب أفريقيا كـ "قاطرة تجارية" حقيقية للقارة نتيجة تنوع صادراتها.

تبرز جمهورية الكونغو الديمقراطية ونيجيريا كأقطاب رئيسية نظراً لوزنهما الديمغرافي وتداول المنتجات المعدنية والطاقة.

هذا التركز الجغرافي يتطلب من أجهزة اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AfCFTA) تفعيل آليات الدعم والتعويض (مثل صناديق التعديل الجمركي والاستثمارات الموجهة) لضمان عدم تهميش الاقتصادات الصغيرة والناشئة، وحمايتها من التبعية للقوى الاقتصادية الكبرى داخل القارة، وتحفيزها على الاندماج الفعال في شبكات التجارة الإقليمية.

المطلب الثالث: التوزيع الإقليمي للتجارة البينية وحسب التجمعات الاقتصادية الإفريقية.

الشكل رقم 3-7: اتجاهات التجارة البينية حسب الأقاليم الجغرافية الإفريقية



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات Authors' Calculations based

on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, p. 35

لا يقتصر تحليل التجارة البينية الإفريقية على الجانب السلعي والجغرافي للدول بمفردها، بل يتطلب دراسة الأبعاد الإقليمية ومستوى مساهمة التكتلات الفرعية الحالية، كونها تشكل اللبنة الأساسية والمراحل التمهيديّة التي بنيت عليها اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA).

أولاً: اتجاهات التجارة البينية حسب الأقاليم الجغرافية الإفريقية (الشكل 6)

يُمثل الشكل رقم (6) توزيع قيمة المبادلات التجارية البينية لعام 2022 حسب الأقاليم الجغرافية الخمسة للقارة الإفريقية. ومن خلال القراءة التحليلية للمخطط البياني، يتضح وجود تفاوت إقليمي صارخ وصدمة في التوازن الجغرافي:

صدارة إقليم أفريقيا الجنوبية (Southern Africa): يحتل المرتبة الأولى بفارق شاسع جداً عن بقية الأقاليم، حيث يسجل أعلى قيمة للتبادلات التجارية البينية القارية.

ديناميكية إقليم غرب أفريقيا (West Africa): يأتي في المرتبة الثانية بنشاط تجاري معتبر ومدفوع بالحركة التجارية لدول حوض غرب القارة.

المراتب المتوسطة لأفريقيا الشرقية والشمالية: يسجل إقليم شرق أفريقيا (East Africa) وإقليم شمال أفريقيا (North Africa) مستويات تبادل متوسطة ومتقاربة نسبياً.

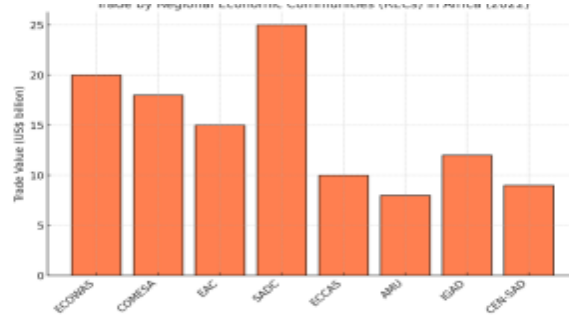
تراجع إقليم أفريقيا الوسطى (Central Africa): يظهر المخطط أن إقليم الوسط هو الأضعف مساهمة والأقل نشاطاً في شبكة التجارة البينية الأفريقية.

التفسير الاقتصادي للهيكل الإقليمي:

يُعزى هذا التباين الحاد إلى عدة عوامل؛ فأفريقيا الجنوبية تستفيد بشكل مباشر من الوزن الصناعي واللوجستي لدولة جنوب أفريقيا التي تلعب دور القاطرة التجارية للإقليم بأكمله، بالإضافة إلى تطور شبكات النقل البري وسكك الحديد التي تربط دول المنطقة. في المقابل، يعاني إقليم أفريقيا الوسطى من ضعف حاد في البنية التحتية الربطية (الطرق العابرة للحدود)، والاعتماد المفرط للدول على تصدير النفط والمواد الخام إلى خارج القارة مباشرة بدلاً من تصنيعها وتبادلها إقليمياً.

هذا التفاوت يستدعي من الجهات الوصية على اتفاقية (AfCFTA) توجيه استثمارات ضخمة في البنية التحتية والممرات اللوجستية في الأقاليم الأقل أداءً لضمان توزيع عادل لمكاسب التكامل الاقتصادي.

الشكل رقم 3-8: واقع التجارة البينية حسب التجمعات الاقتصادية الإقليمية (RECs)



المصدر: من إعداد الطالبين بالتصرف والترجمة بناءً على معطيات Authors' Calculations based on Data from ITC Trade Map, World Bank, UNECA, 2024, p. 35

يستعرض الشكل رقم (7) مساهمة التجمعات الاقتصادية الإقليمية الفرعية في التجارة البينية الإفريقية لعام 2022. وتكشف المعطيات الإحصائية ما يلي:

هيمنة تجمع السادك (SADC): تحقق مجموعة التنمية لأفريقيا الجنوبية أعلى قيمة تداول تجاري بيني على مستوى التكتلات الفرعية.

الأداء القوي لتجمعي الإيكواس والكوميسا: يأتي تجمع ECOWAS (المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا) وتجمع COMESA (سوق شرق وجنوب أفريقيا) في مراتب متقدمة وبأحجام تبادل قوية تعكس عمق مسار التكامل التاريخي داخل هذين التكتلين.

الحصص المنخفضة للتجمعات الأخرى: تسجل بقية التجمعات (مثل تجمع المغرب العربي AMU، أو تجمع إيغاد IGAD، وتجمع دول وسط أفريقيا ECCAS) مستويات تبادل متدنية جداً.

التفسير الاقتصادي للتكامل الفرعي:

يعكس هذا التباين بين التجمعات مستويات "التحرير الجمركي المسبق" وتفكيك الحواجز غير الجمركية التي نجحت في تحقيقها تكتلات مثل (SADC) و (ECOWAS) عبر عقود من الزمن قبل إطلاق الاتفاقية القارية. إن هذه التجمعات الناجحة تعتبر النواة الصلبة ونقاط الارتكاز التي يجب على اتفاقية (AfCFTA) استغلالها لتعميم التحرير التجاري الشامل وتنسيق السياسات الجمركية المقاربة بين مختلف الأقاليم لرفع كفاءة الأسواق الإفريقية مجتمعة.

خلاصة الفصل الثالث

من خلال دراسة التجارة البينية الإفريقية في ظل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، يتضح أن القارة الإفريقية تمتلك فرصًا كبيرة لتحقيق تكامل اقتصادي فعال قائم على تعزيز المبادلات التجارية بين الدول الأعضاء. وقد ساهمت اتفاقية AfCFTA في خلق إطار مؤسسي وقانوني يهدف إلى إزالة الحواجز التجارية، وتوسيع الأسواق، وتشجيع الاستثمار والتصنيع المشترك، بما يدعم التنمية الاقتصادية داخل القارة.

كما بينت الدراسة أن نجاح هذا المشروع التكاملي يبقى مرتبطًا بمدى قدرة الدول الإفريقية على معالجة التحديات الهيكلية واللوجستية التي تعيق التجارة البينية، خاصة ما يتعلق بضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتعدد القيود الجمركية وغير الجمركية. إضافة إلى ضرورة تعزيز التنسيق بين السياسات الاقتصادية للدول الإفريقية وتطوير شبكات النقل والتمويل التجاري.

وعليه، فإن التجارة البينية الإفريقية تمثل خيارًا استراتيجيًا حقيقيًا لتحقيق التكامل الاقتصادي القاري، شريطة توفير بيئة اقتصادية ومؤسسية داعمة تسمح بتحويل الاتفاقيات والتصورات النظرية إلى واقع اقتصادي فعلي يسهم في تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز مكانة إفريقيا في الاقتصاد العالمي.

خاتمة

من خلال هذه الدراسة الموسومة بـ:

“التجارة البينية الإفريقية كخيار استراتيجي لتحقيق التكامل الاقتصادي”، تبين أن القارة الإفريقية تمتلك إمكانات اقتصادية وبشرية وطبيعية هائلة تؤهلها لتحقيق تكامل اقتصادي فعال قائم على تعزيز المبادلات التجارية بين دولها. غير أن واقع التجارة البينية الإفريقية لا يزال دون المستوى المأمول مقارنة بالتكتلات الاقتصادية الدولية الأخرى، نتيجة وجود العديد من التحديات والمعوقات التي تحد من تطورها، وعلى رأسها ضعف البنية التحتية، وارتفاع تكاليف النقل، وتعدد الحواجز الجمركية وغير الجمركية، إضافة إلى التفاوت في مستويات التنمية الاقتصادية بين الدول الإفريقية. وقد أظهرت الدراسة أن التجارة البينية الإفريقية تمثل أداة استراتيجية مهمة لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، لما لها من دور في توسيع الأسواق، وتخفيض الإنتاج المحلي، وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصادات الإفريقية، وتقليص التبعية للأسواق الخارجية. كما بينت أن نجاح مسار التكامل الاقتصادي داخل القارة يرتبط بشكل أساسي بقدرة الدول الإفريقية على تطوير سياسات اقتصادية وتجارية مشتركة تقوم على التعاون والتنسيق الإقليمي.

كما توصلت الدراسة إلى أن اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) تُعدّ من أبرز المبادرات الاقتصادية التي تهدف إلى تعزيز الاندماج الاقتصادي الإفريقي، من خلال إزالة القيود التجارية وتسهيل حركة السلع والخدمات والاستثمارات داخل القارة. غير أن تحقيق الأهداف المرجوة من هذه الاتفاقية يتطلب توفير بيئة مؤسسية ولوجستية ملائمة، والعمل على تطوير شبكات النقل والبنية التحتية، وتحسين مناخ الاستثمار، وتعزيز القدرات الإنتاجية للدول الإفريقية.

وبناءً على النتائج المتوصل إليها، يمكن تقديم مجموعة من التوصيات، من أبرزها:

* ضرورة تطوير البنية التحتية ووسائل النقل والربط اللوجستي بين الدول الإفريقية.

* العمل على إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية التي تعيق انسياب المبادلات التجارية.

* تشجيع الاستثمار في القطاعات الإنتاجية والصناعية داخل القارة.

* تعزيز التنسيق بين التكتلات الاقتصادية الإفريقية لتفادي التداخل والازدواجية.

* دعم التحول الرقمي والتجارة الإلكترونية لتسهيل المبادلات التجارية.

* تشجيع إنشاء سلاسل قيمة إقليمية قادرة على رفع تنافسية المنتجات الإفريقية.

وفي الأخير، يمكن القول إن التجارة البينية الإفريقية تمثل ركيزة أساسية لتحقيق التكامل الاقتصادي القاري، وأن نجاح هذا المسار يتوقف على مدى التزام الدول الإفريقية بتجسيد مشاريع التعاون الاقتصادي وتحويل الاتفاقيات والتصورات النظرية إلى واقع عملي يساهم في تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز مكانة إفريقيا ضمن الاقتصاد العالمي

قائمة المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

1. إبراهيم العيسوي وآخرون، الاعتماد المتبادل والتكامل الاقتصادي والواقع العربي: مقاربات نظرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990.
2. 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، الطبعة الأولى، 1976.
3. حسين فرج الخويج، التكامل الاقتصادي والصناعات البتروكيماوية، الطبعة الأولى، دار جليس الزمان، الأردن، 2014.
4. جون وليام سون وآخرون، التكامل النقدي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1981.
5. سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الجزء الثاني، الدار المصرية اللبنانية، 1994.
6. صالح عباس، التكتلات الاقتصادية: هل تحايل على الجات؟، مؤسسة شباب الإسكندرية، مصر، 2006.
7. عبد القادر رزيق المخادمي، التكامل الاقتصادي العربي في مواجهة جدلية الإنتاج والتبادل، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
8. عبد الكريم جابر العيساوي، التكامل الاقتصادي العربي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر، عمان، الأردن، 2015.
9. محمد توفيق عبد المجيد، العولمة والتكتلات الاقتصادية: إشكالية للتناقض أم للتضافر في القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2013.

10. مرسي فؤاد، دراسة مقارنة للتكامل الاقتصادي العربي، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، الأمانة العامة، عمان، 1983.
11. نزيه عبد المقصود مبروك، التكامل الاقتصادي العربي وتحديات العولمة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
12. نيفين حسين حشمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، 2010.
13. علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي: نظريات وسياسات، الطبعة الرابعة، دار المسيرة للنشر، عمان، 2015.

ثانيًا: الرسائل الجامعية والأطاريح

1. أوسير منور، المناطق الحرة في ظل التغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية — دراسة تحليلية، أطروحة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2004-2005.

ثالثًا: المقالات العلمية والدراسات

1. عبد الغني عماد، “التكامل الاقتصادي والسوق العربية المشتركة”، مجلة المستقبل العربي، العدد 250، 1999.
2. جيهان عبد السلام عباس، متابعات إفريقية، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، 2001.
3. حكيم علاء الدين نجم الدين، “منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية فرصة أخرى للشركات الناشئة وتوفير الإقامة الرقمية”، قراءات إفريقية، 21 جانفي 2021.
4. دلال عرامة، وذهبية لطرش، “دور منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية في تعزيز اندماجها في سلاسل القيمة العالمية”، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد 21، العدد 01، 2021.

5. د. عبد الصاحب العلواني، "أزمة التنمية الزراعية العربية ومأزق الأمن الغذائي"، مجلة المستقبل العربي، العدد 127، 1988.
6. فرطقي جابر، ورواح عبد الباقي، "أثر التكتلات الاقتصادية الإقليمية على التجارة البينية: حالة جماعة التنمية للجنوب الإفريقي (سادك)"، مجلة الدراسات الاقتصادية، 2021.
7. محمد الأطرش، "المشروعات الأوسطي والمتوسطي"، مجلة المستقبل العربي، العدد 120، 1996.
8. محمد علي الدمشاوي، "المعونة الدولية وأثرها في الاختيار التكنولوجي لدول الأطراف مع إشارة خاصة للاقتصاد المصري"، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسبوط، العدد العاشر، 1987.
9. وليد حفاف، "مستقبل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية: المزايا والتحديات"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 13، العدد 03، 2020.
10. زخروف عامر، ودحو سليمان، "مستقبل منطقة التجارة الحرة الإفريقية ودورها المتوقع في تنمية التجارة البينية الأفرو-جزائرية"، مجلة البحوث الاقتصادية المتطورة، 2022.
11. سعد خليل العبسي، "القطاع الخاص ودوره في عجلة التنمية"، المقالات الاقتصادية الإلكترونية، العدد 5837، 2009.

رابعاً: الندوات وأوراق العمل

1. د. سامي محمد السياغي، "التعاون الاقتصادي والتجاري بين إفريقيا والعالم العربي بين تحديات الواقع وفرص بناء المستقبل"، ورقة عمل مقدمة لاجتماع غرف التجارة والصناعة في إفريقيا والعالم العربي، الرباط، المملكة المغربية، 2012.
2. د. عدنان إبراهيم علي أبو حسين، "قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي".
3. د. عبید علي أحمد الحجازي، "مشكلات النقل العربي البيني للبضائع".

4. د. حسن موسى القمزي، "تطور صناعة النقل البحري والتحديات التي تواجه الموانئ الخليجية"، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل العربي الأول، القاهرة، 2000.
5. د. سلمان داود سلمان، "المواصلات البحرية في الوطن العربي"، ورقة عمل مقدمة لندوة المواصلات في الوطن العربي، العراق، 1982.
6. بورحلة ميلود، وعبد الناصر بوثلجة، "التجارة العربية البينية في منطقة التجارة العربية الكبرى: الأداء والمعوقات خلال الفترة 1998-2010".
7. ندوة السوق الإسلامية المشتركة، مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، 1991.

المراجع باللغة الأجنبية (Foreign References)

First: Books

1. Maurice Schiff, *Intégration régionale et développement*, World Bank, Paris, 2004.
2. Vickers Brendan, *A Handbook on Regional Integration in Africa: Towards Agenda 2063*, Commonwealth Secretariat, 2017.
3. Cervigni, Raffaello; Losos, Andrew Michael; Neumann, James E.; Chinowsky, Paul, *Enhancing the Climate Resilience of Africa's Infrastructure: The Roads and Bridges Sector*, World Bank Group.

Second: Articles and Studies

1. Dhruv Gandhi, "Figures of the Week: Increasing Intra-Regional Trade in Africa", Brookings Institution, 2019.
2. Henneberg and Stapel, "Cooperation and Conflict at the Horn of Africa: A New Regional Bloc Between Ethiopia, Eritrea and Somalia and Its Consequences for Eastern Africa."
3. Howard French, "Seven of the World's 10 Fastest-Growing Economies Are African", Business Insider, 2012.

.4Nguyen, T. N. M., “Intra-Regional Trade: Economic Integration in the African Union and Gulf Cooperation Council (GCC)”, ISA Journal of Business, Economics and Management, Vol. 2, No. 5, 2025.

.5Okechukwu and Chikata, “The African Union Continental Free Trade Area: Challenges and Prospects.”

.6William W. Olney, “Intra-African Trade”, Journal of African Economies, Vol. 29, 2020.

.7Yaduma, N., & Khan, W. N., Intra-Regional Trade and African Economic Integration, The History of African Development.

Third: Reports and Databases

.1African Export-Import Bank (Afreximbank), African Trade Report 2024: Climate Implications of the AfCFTA Implementation, Cairo, 2024.

.2African Export-Import Bank (Afreximbank), African Trade Report 2025: African Trade in a Changing Global Financial Architecture, Cairo, 2025.

.3International Trade Centre (ITC), Trade Map Database: Bilateral Trade Structures and Regional Economic Communities Datasets, 2024.

.4United Nations Economic Commission for Africa (UNECA), African Social Regional Integration Index (ASRII), Report 2025.

.5African Union, United Nations Economic Commission for Africa and African Development Bank, African Regional Integration Index (ARII), Addis Ababa.

.6UNCTAD, Economic Development in Africa Report, Switzerland, 2019.

.7UNCTAD, African Continental Free Trade Area: Policy and Negotiation Options for Trade in Goods, United Nations, 2016.

.8The African Trade Policy Centre, African Continental Free Trade Area, United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, 2018.

.9World Bank Group, The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects, Washington, 2020.

Fourth: Websites

- .1African Export-Import Bank (Afreximbank.
- .2Brookings Institution.
- .3International Trade Centre (Trade Map.
- .4United Nations Economic Commission for Africa (UNECA.(
- .5World Bank Open Knowledge Reposito