

## مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا: التحديات والرهانات

## The Belt and Road Initiative in Africa: Challenges and Stakes

خلاف محمد<sup>1</sup>، طويل نسيم<sup>2</sup><sup>1</sup>مخبر الاجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، mohamed.khallef@univ-biskra.dz<sup>2</sup>مخبر الاجتهاد القضائي، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، الجزائر، madirahma@netcourrier.com

تاريخ الاستلام: 2022/01/25 تاريخ القبول: 2022/06/05 تاريخ النشر: 2022/06/16

## ملخص:

الحزام والطريق مبادرة تنموية عابرة للقارات تسعى لتعزيز التعاون الاقتصادي والتبادل التجاري بين مختلف مناطق العالم، وتحظى إفريقيا بمكانة هامة ضمنها، ولهذا تسعى الدراسة للبحث في واقع المبادرة، من خلال تحديد دوافع وأهداف إشراك الصين لإفريقيا، مع حصر مجموعة التحديات التي تواجه المبادرة والرهانات الممكنة لإنجاحها.

خلصت الدراسة الى أنه رغم التحديات، إلا أن المبادرة أصبحت إطارا لتلاقي المنافع المشتركة حيث تسمح للصين بتوسيع قواعدها الاستثمارية، وتقدم لإفريقيا فرصة لتحقيق التنمية، وهذا يفرض على الصين والدول الإفريقية مواجهة هذه التحديات من أجل نجاح واستمرار المبادرة.

كلمات مفتاحية: مبادرة الحزام والطريق. الصين. إفريقيا. التحديات. الرهانات.

**Abstract:**

The Belt and Road is a transcontinental development initiative that seeks to enhance economic cooperation and trade exchange between different regions of the world, and Africa enjoys an important place within it. For this reason, the study seeks to examine the reality of the initiative, by identifying the motives and objectives of China's involvement in Africa, while listing the set of challenges facing the initiative and possible bets for its success.

The study concluded that despite the challenges, the initiative has become a framework for the convergence of mutual benefits, allowing China to expand its investment bases, and providing Africa with an opportunity to achieve

development, and this requires China and African countries to confront these challenges for the success and continuity of the initiative.

**Keywords:** Belt and Road Initiative. China. Africa. challenges. Stakes.

المؤلف المرسل: خلاف محمد، الإيميل: mohamed.khallef@univ-biskra.dz

## 1. مقدمة:

تسعى الصين لتثبيت مكانتها الدولية من خلال إتباع سياسات لتعزيز علاقاتها الاقتصادية والتجارية مع أغلب دول العالم، وخاصة التي تتميز بوفرة الموارد الأولية التي تضمن للصين استمرارا لنموها الاقتصادي، ولهذا الغرض قامت بطرح مبادرة الحزام والطريق في عام 2013 ذات الطابع الاقتصادي التنموي، والتي تشمل مناطق في غاية من الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية، ومن بينها إفريقيا التي تتوفر على مقومات اقتصادية متنوعة، إضافة لموقعها الذي يرتبط بطرق الملاحة الدولية.

تلقت الدول الإفريقية المبادرة على درجة عالية من الاهتمام لكونها تمثل فرصة لتحقيق التنمية التي طال انتظارها، من خلال ما توفره من استثمارات في مجال البنية التحتية، إضافة إلى القروض والمساعدات اللامشروطة، ولكن الموازنة مع تنفيذ مشاريع المبادرة، برزت الكثير من التحديات والعراقيل التي أدت أحيانا إلى تعطيل عدة مشاريع، وقد تهدد مستقبل المبادرة بأكملها، وتكلف الصين والدول الإفريقية خسارة الكثير من المكاسب، ومن هنا نطرح الإشكالية التالية: ما طبيعة هذه التحديات؟ وماهي الرهانات التي يمكن طرحها لإنجاح المبادرة؟.

**فرضية الدراسة:** تفترض الدراسة أن مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا ترتبط ارتباطا وثيقا بالمكاسب التي يسعى الطرفان - الصيني والإفريقي - لتحقيقها، ولهذا فإنه: كلما تعاظمت المكاسب المحققة كلما زاد من تمسك الصين والدول الإفريقية بالمبادرة مهما كانت التحديات.

**أهداف الدراسة:** تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا من خلال إبراز أسباب اهتمام الصين بإفريقيا، والأهداف التي تصبو الصين لتحقيقها، إضافة إلى تحديد مجالات الاستثمارات الصينية وتبيان فوائدها، مروراً إلى تحديد مختلف التحديات التي تواجه عملية تنفيذ المبادرة والرهانات التي تطرح للتغلب على هذه التحديات.

**هيكلية الدراسة:** تعرض الدراسة مادة علمية موزعة على المحاور التالية:

1- دوافع وأهداف إلحاق الصين لإفريقيا بمبادرة الحزام والطريق.

2- الاستثمارات الصينية في إفريقيا ضمن مبادرة الحزام والطريق: المجالات والفوائد.

### 3- التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا والرهانات المطروحة للتغلب عليها.

#### 2.دوافع وأهداف إلحاق الصين لإفريقيا بمبادرة الحزام والطريق

##### 1.2. دوافع إلحاق الصين لإفريقيا بمبادرة الحزام والطريق

تتمثل الدوافع في أربعة مجموعات، وترتبط ارتباطا وثيقا بالمكانة الدولية للصين كقوة عالمية تسعى لتوسيع نفوذها، ومن جهة أخرى بما تتفرد به إفريقيا من مؤهلات الغنى والتميز وهي كالتالي:

**1.1.2. الدوافع الاقتصادية:** تسعى للوصول إلى المواد الخام لضمان استمرار نموها الاقتصادي، وفي هذا الصدد تمثل إفريقيا خزانا استراتيجيا لهذه المواد، إذ تملك حوالي 124 مليار برميل من احتياطي النفط، وهو ما يشكل حوالي 12% من الاحتياطي العالمي، كما تبلغ احتياطياتها من الغاز الطبيعي حوالي 10% من إجمالي الاحتياطي العالمي، حيث تملك حوالي 500 ترليون متر مكعب من احتياطي الغاز الطبيعي (شرف الدين، 2018)، وتستورد الصين حاليا من إفريقيا مانسبته 30% من وارداتها النفطية.

أما المعادن فتحوي إفريقيا على نسبة 30% من احتياطات العالم، حيث تنتج حوالي 90% من البلاتين المنتج في العالم و40% من إنتاج الألماس، وتحوز 50% من احتياطي الذهب و30% من اليورانيوم الخام في الصناعة النووية، وتنتج 27% من إجمالي كمية الكوبالت المنتجة وتنتج 9% من خام الحديد من إجمالي إنتاجه حول العالم (شرفالدين، 2018)، ولقد وقعت الصين عقود استخراج واستغلال خامات الكوبالت والتنتاليم (التي تستخدم في عمليات تصنيع الهواتف المحمولة واجهزة الحاسوب) والفحم واليورانيوم والذهب والمنجنيز والألماس والزنك، مع حكومات كل من الكونغو ونيجيريا وزامبيا وكينيا والسنغال ومصر والجزائر وتشاد واثيوبيا (الحسناوي، 2017، ص 113) وتعد حاليا المواد الخام منخفضة القيمة أهم صادرات إفريقيا للصين، حيث شكل النفط حوالي 46% من إجمالي صادرات إفريقيا للصين، يليه الأملاح بنسبة 19% والأحجار بنسبة 18% والمعادن بنسبة 12% (علي، 2020)، هذه النسب جعلت إفريقيا تصبح المصدر الرئيس للمواد الخام نحو الصين.

وتأمل الصين في السيطرة على السوق الأفريقية لتسويق سلعها رخيصة الثمن، ولتوسيع قواعدها الاستثمارية، حيث عبر الباحث الاقتصادي "جانغ لي فان" للجزيرة نت عن أهمية السوق الإفريقية بالنسبة للصين قائلاً: "إن إفريقيا غدت مهمة بالنسبة للصين أكثر من أي وقت مضى، خاصة بعد فقدان السوق الأمريكية جراء ما تشهده العلاقات بين بيكين وواشنطن من خلافات أدت لنشوب ما هو أشبه بحرب تجارية بينهما" (عبد الحق، 2018)، كما تسعى الصين لتشغيل شركاتها، والتي أصبحت تسيطر على 12% من مجموع الإنتاج الصناعي في إفريقيا بقيمة 500 مليار دولار سنوياً، وفي قطاع البنى التحتية تظهر سيطرة الشركات الصينية بشكل أوضح حيث تتحكم في 50% من مجمل الاستثمارات العالمية في القارة (العطري، 2020، ص 167)، وتضاعف عدد الشركات الصينية بإفريقيا بشكل ملحوظ، حيث أظهر تقرير حديث لمؤسسة "ما كنزي" العالمية أن إجمالي عدد الشركات الصينية في إفريقيا بلغ حوالي 10 آلاف شركة عام 2017 (العطري، 2020، ص 167).

**2.1.2. الدوافع الجيوسياسية:** لتعزيز تواجدتها في القارة الإفريقية قامت الصين بإنهاء وقطع العلاقات الدبلوماسية التي كانت بين بعض الدول الإفريقية وتايبي، وإنهاء العلاقات بين تايبي والدول الإفريقية بإقامة علاقات دبلوماسية أخرى بين بيجين وهذه الدول الإفريقية (جمال، 2020، ص 125)، وأصبحت القروض الصينية مشروطة بقطع العلاقات مع تايوان والاعتراف بالصين موحدة، وتسعى الصين أيضاً لكسب التأييد الدبلوماسي الإفريقي لمواجهة الضغوط الغربية حول عدة قضايا من قبيل الديمقراطية وحقوق الإنسان.

وتركز الصين على إفريقيا للترويج للمبادرة التي تواجه الانتقاد من طرف الدول الغربية، حيث قال الباحث الصيني "جانغ": أنه في ظل معارضة بعض الدول الغربية للمبادرة لابل ومحاربتها في بعض الأحيان، ربما وجدت الصين الترحيب بالحزام والطريق لدى القارة الإفريقية" (عبد الحق، 2018)، ومن بين الدوافع الجيوسياسية أيضاً أن الصين تتطلع لفك الحصار الذي فرض عليها بجوارها الإقليمي، الناتج عن الانتقال الاستراتيجي الأمريكي من الشرق الأوسط إلى الباسيفيك في عهد الرئيس "باراك اوباما"، والذي شكل عامل ضغط على الصين من أجل رفع علاقاتها إلى مستويات أعلى مع دول أخرى، ومن بينها الدول الإفريقية لمواجهة هذا الحصار.

**3.1.2. الدافع الاستراتيجي:** يعتبر موقع إفريقيا الذي يتوسط طرق الملاحة الدولية من بين المواقع ذات الأهمية الإستراتيجية، إذ تطل إفريقيا على أهم المسطحات المائية، وتتصل بالمضائق البحرية، هذا الموقع أهلها لأن تكون همزة وصل بين قارات العالم، خصوصا في جزئه الشمالي والشمالي الشرقي التي تسيطر على حركة المواصلات العالمية بين قارات آسيا وأروبا وإفريقيا، لذلك فإن لإفريقيا دورا محوريا في الأمن الإقليمي، وفي الحراك السياسي والاقتصادي والثقافي للدول المحورية في هذه القارات (الكحيل، 2020، ص 6)، وبما أن الصين تسعى للسيطرة على الأقاليم الحيوية لتثبيت مكانتها الدولية، فتنبع أهمية إفريقيا بالنسبة للصين في هذا الصدد من موقعها في منطقة بحرية تأمل بكين في توسيع وجودها واستشرافها لبسط قوتها المستقبلية (ناتوليا، 2019).

**4.1.2. الدافع الأخلاقي:** تنتهج الصين سياسة خارجية مسؤولة تجاه القضايا الدولية العادلة، وخاصة التي تتعلق بدول العالم الثالث، كتصفية الاستعمار ومحاربة الفقر والأمراض والتخلف، وفي هذا الإطار ترى الصين أن تعاونها مع الدول الإفريقية ضمن مبادرة الحزام والطريق يعد من صلب مسؤوليتها الدولية، من أجل الارتقاء بهذه الدول إلى مصاف الدول المتقدمة.

فرضت هذه الدوافع على الصين زيادة اهتمامها بإفريقيا فألحقتها بالمبادرة عبر طريق الحرير البحري، كما ربطت المبادرة بأجندة الاتحاد الإفريقي للمزيد من التداخل والتفاعل مع إفريقيا.

## 2.2. أهداف مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا

تقوم المبادرة على تحقيق أهداف تؤسس لمجتمع إفريقي متقدم، ولكن هناك أهداف أخرى ذات بعد استراتيجي تسعى الصين لتحقيقها، مما يدفعنا إلى تقسيم هذه الأهداف إلى مجموعتين:

### 1.2.2. أهداف مباشرة: وهي مجموعة الأهداف التي تم الاتفاق عليها، وهي كالاتي:

- إنشاء بنية تحتية: تهدف المبادرة في إفريقيا لوضع رؤية شاملة لإنجاز بنية تحتية قوية وحديثة تستجيب لمتطلبات الديناميكية الاقتصادية، حيث أصبح تأسيس البنية الأساسية أحد أولويات التعاون

الصيني-الأفريقي في إطار مبادرة الحزام والطريق، وتغطي مجالات من بينها السكك الحديدية والطرق السريعة والموانئ وتوليد الطاقة وغيرها(شرف، 2018).

- **تطوير الاقتصاد الإفريقي:** تهدف المبادرة لتطوير الاقتصاد الإفريقي، وذلك بزيادة الاستثمارات وتنويعها، فبحلول نهاية عام 2017 تجاوزت استثمارات الصين في أنواع مختلفة من الاستثمار في إفريقيا 100 مليار دولار أمريكي، وتغطي كل بلدان إفريقيا تقريباً(علي، 2020).

- **تنمية التجارة الإفريقية:** نتيجة لضعف وعدم كفاية البنية التحتية فإن تكاليف النقل في إفريقيا أعلى من 50 إلى 175% منها في معظم أنحاء العالم(MuthoniGithaiga, 2019, p124)، وهو ما يترجم الأداء الضعيف للتجارة الإفريقية والذي لا يتعدى 3% من حجم التجارة العالمية، وتهدف المبادرة لتنمية التجارة الإفريقية عبر اتخاذ الإجراءات اللازمة لتعزيز الصادرات والواردات الإفريقية.

- **فك العزلة عن الدول الداخلية:** من خلال دمجها في الحركة الاقتصادية للقارة، فهذه الدول تجد صعوبة في التصدير والاستيراد، مما يشكل عائقاً أمام التجارة داخل القارة، وكذا التجارة العالمية، ويرجع هذا إلى الافتقار إلى طرق النقل السريعة وخطوط السكك الحديدية(MuthoniGithaiga, 2019, p 124).

- **تحقيق التنمية الاجتماعية:** تسعى المبادرة للقضاء على ظواهر التخلف، والفقر والأمراض الفتاكة والأمية، ولهذا تعمل الصين بمعية الدول الإفريقية على كيفية زيادة كم الاستفادة من الآثار الاقتصادية لأعمال البنية التحتية بالنسبة للأهداف الاجتماعية الأوسع نطاقاً، مثل توليد وإيجاد وظائف وتحسين أوضاع التعليم ومستوياته وكذلك تحسين الحالة الصحية(مخلوفي، 2017، ص190)، وتلزم الصين شركاتها بالتحلي بالمسؤولية الاجتماعية والمساهمة في تقدم المجتمع الإفريقي.

- **تحقيق الأمن والاستقرار السياسي في القارة:** تهدف المبادرة إلى تحقيق الأمن والاستقرار السياسي في إفريقيا، وفق مقارنة تنموية بدلا من المقاربة الأمنية التي ثبت فشلها.

- **إعطاء دفعة قوية للعلاقات الثنائية:** من أجل استمرار علاقاتها مع الدول الإفريقية، تهدف الصين من وراء المبادرة إلى إعطاء نفس جديد لهذه العلاقات، والتي لا تتوقف عند حدود الاستثمار

والتبادل التجاري، بل تتعدى إلى مجالات أخرى كالتعليم والصحة والتبادل الثقافي... الخ، وقد أظهرت أزمة كورونا مدى قوة هذه العلاقات، من خلال التضامن الصيني مع إفريقيا لمواجهة هذا الوباء.

**2.2.2. أهداف غير مباشرة:** تسعى الصين من وراء المبادرة في إفريقيا إلى تحقيق أهداف ذات بعد استراتيجي على المدى المتوسط والبعيد، وهذه الأهداف هي:

- **دمج إفريقيا في استراتيجية الربط العالمي:** تعمل الصين على جعل إفريقيا جزءا من استراتيجية الربط العالمي التي تخطط لها، من خلال مبادرة الحزام والطريق التي وضعت لتخترق قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا، من الصين في شرق آسيا وجنوبها إلى أقصى الشمال الأوروبي والجنوب الإفريقي، وبهذا الربط سيتم دمج الاقتصادات المتقدمة مع الاقتصادات الآسيوية النشطة، وما بينهما الاقتصادات النامية طبعاً (مردان مضمحور، 2016، ص 198).

- **تعزيز نفوذها في إفريقيا:** في ظل التنافس على إفريقيا تسعى الصين لتعزيز نفوذها، وترسيخ صورتها كقوة اقتصادية كبرى، والانتقال من محيطها الإقليمي إلى المجال العالمي وإظهار نفسها كقوة قادرة على منافسة القوى التقليدية في مناطق نفوذهم التي تعد إفريقيا أهمها (العطري، 2020، ص 163).

- **تأمين إمدادات الطاقة:** منذ عام 2010 أصبحت الصين أكبر مستهلك للطاقة وثاني مستهلك للنفط على المستوى العالمي، بما أن الصين تستورد أكثر من 50% من نفطها، مع احتمال ارتفاع هذه النسبة بحلول عام 2020 إلى 65%، فإن ضمان أمن الطاقة يعد أمرا حاسما بالنسبة إلى الاقتصاد الصيني (مردان مضمحور، 2016، ص 92)، وفي هذا الصدد تمثل إفريقيا الحل الأنسب للصين التي تستورد حاليا من إفريقيا ما يفوق عن 3/1 من حاجياتها النفطية.

- **التواجد الأمني:** استجابة للاعتبارات الأمنية المتمثلة في حماية مصالحها المتنامية، ضمنت الصين المبادرة فصلا فرعيا للقضايا الأمنية، كالتفجيرات الإرهابية، والاختطاف، وكذا حماية السفن من القرصنة، وللتصدي لهذه التهديدات أنشأت قاعدة عسكرية في جيبوتي عام 2017.

- احتكار السوق الإفريقي: تسعى الصين إلى احتكار السوق الإفريقي الذي ساعد على معالجة فائض السلع الصينية، ويحقق مكاسب استراتيجية أخرى، لأن إفريقيا تمثل أيضا جسر العبور لمد نفوذ الصين التجاري بشكل أكبر في أوروبا.

### 3. الاستثمارات الصينية في إفريقيا ضمن مبادرة الحزام والطريق: المجالات والفوائد

#### 1.3.1. مجالات الاستثمارات الصينية في إفريقيا ضمن مبادرة الحزام والطريق

أستقطب قطاع البنية التحتية أكبر قدر من الاستثمارات الصينية في إفريقيا، كونها تعد أساس العملية التنموية، وشملت مشاريع البنية التحتية أربع مجالات رئيسية، هي:

**1.1.3. النقل:** كنفذت الصين من مشاريع النقل في إفريقيا، وكانت البداية بالنقل البحري الذي يعد الركيزة الأساسية التي يقوم عليها طريق الحرير البحري، ولأن 90% من صادرات وواردات إفريقيا تمر عبر البحر، فإن التوسع الحالي في مرافق الموانئ في إفريقيا سيعني تحسین بيئة الأعمال، والتعامل بشكل أسرع مع البضائع التجارية (MuthoniGithaiga, 2019, p 131)، وقد قامت الصين ببناء وإعادة تأهيل سلسلة من الموانئ بداية من شرق إفريقيا، أما فيما يخص النقل البري أنجزت الصين شبكة من الطرق السريعة والسكك الحديدية، والتي تبدأ من موانئ جيبوتي وكينيا وتمتد إلى باقي أقاليم القارة ومن أهم هذه الاستثمارات مشروع "الاييس"، الذي يشمل سكك حديد ونظم طرق وخطوط أنابيب تصل المنشآت الساحلية الجديدة في لامو بشمال كينيا وإثيوبيا وجنوب السودان، مكتملة خطوط الاتصال التي تبدأ من مومباسا وتمر بنيروبي وتنتهي في أوغندا. (مخلوئي، 2017، ص188).

**2.1.3. الطاقة:** وفقا لصندوق النقد الدولي هناك 28 دولة إفريقية مصنفة بصفتها غنية بالموارد، ما يجعل القارة نقطة جذب للاستثمارات الصينية في مجال الطاقة والمعادن، ونحو 37.9 من الاستثمارات الصينية في القارة السمراء توجه إلى مجال الطاقة (محمود، 2020)، ومن أهم الشركات الصينية التي تستثمر في مجال الطاقة في إفريقيا نجد شركة البترول الوطنية الصينية "CNPC"، وشركة النفط البحري الوطنية الصينية "CNOOC"، اللتان تقومان بالتنقيب عن النفط والغاز، وبناء المصافي والتكرير ومد خطوط الأنابيب، وتستورد الصين ما نسبته 14% مما تنتجه إفريقيا من النفط يوميا.



**3.1.3. التصنيع:** من بين ما تضمنت الخطط العشرة التي قدمها الرئيس الصيني في المؤتمر السادس لمنتدى التعاون الصيني الإفريقي المنعقد بجوهانسبورغ في عام 2015، هو تسريع وتحديث عملية التصنيع في إفريقيا، وهو الأمر الذي سمح للصين بأن تصدر قطاع التصنيع في إفريقيا حاليا، حيث تشير التقديرات إلى أن 12% من الانتاج الصناعي لإفريقيا (خمس مائة مليار دولار سنويا) تتولاه شركات صينية(الجزيرة نت، 2015)، ويوجد حاليا أكثر من 10 آلاف مصنع صيني في القارة.

**4.1.3. الأنترنت:** تسعى الشركات الصينية المختصة في هذا المجال للسيطرة على أهم الأسواق العالمية، ومن بينها السوق الإفريقي الذي يفوق مليار مستخدم للأنترنت، وقامت شركة "هواوي" بإنجاز 50% من مشاريع الجيل الرابع عبر القارة، والآن تطرح مشاريع بنية تحتية تقوم على الجيل الخامس من التكنولوجيا وتبني المدن الذكية ومراكز البيانات، إذ يعد أحد مشروعات مبادرة الحزام والطريق الرقمية الأكثر طموحا هو مشروع نظام كابل "بيس" PEACE وهو شبكة من الألياف التي تربط آسيا بإفريقيا ثم أوروبا بسرعة تبلغ 16 تيرابايت في الثانية(روسي، 2019).

يعد الاستثمار في قطاع البنية التحتية أمرا دعت إليه الضرورة بقدر ما هو خيارا استراتيجيا كذلك، مما جعل للصين تصبح الشريك الأول لإفريقيا باستحواذها على 50% من استثمارات البنية التحتية في القارة.

### 2.3. فوائد الاستثمار الصيني في إفريقيا:

خلال فترة وجيزة حققت الاستثمارات الصينية في إفريقيا في إطار مبادرة الحزام والطريق، الكثير من الفوائد والمكاسب بالنسبة لإفريقيا وللصين، والتي تتمثل فيما يلي:

**1.2.3. بالنسبة لإفريقيا:** جاءت المبادرة في وقت تراجعت فيه الاستثمارات الغربية بشكل كبير فشكلت البديل الأمثل لتعزيز التنمية وتأهيل إفريقيا لمستقبل أفضل، وعملت على معالجة العجز في البنية التحتية، إذ أصبحت الآن إفريقيا تحوز على بنية تحتية تستجيب للديناميكية الاقتصادية، والتي ساهمت في تسريع النمو الاقتصادي، حيث جاء في تقرير بنك التنمية الإفريقي حول التوقعات الاقتصادية للقارة لعام 2020: بأن الاقتصادات الإفريقية تنمو بشكل جيد أعلى من المتوسط العالمي، وأن التوقعات الاقتصادية تظهر أن

النمو من المتوقع أن يرتفع من 3.4 في المائة في عام 2019 إلى 3.9 في المائة خلال عام 2020، إلى أن يصل لنحو 4.1 في المائة في العام 2021 (طاهر، 2020).

كما مكنت الاستثمارات من معالجة العجز التجاري الإفريقي، حيث سجلت إفريقيا انخفاضا في العجز التجاري، الذي أصبح في حدود 28 مليار دولار فقط سنة 2018 من إجمالي حجم التجارة مع الصين، كما كشف تقرير صادر عن مجلس الوزراء المصري عن ارتفاع حجم الصادرات الإفريقية بنسبة 16.4 في المائة حيث وصل إلى 413.8 مليار دولار عام 2017 مقارنة بـ 355.4 مليار دولار عام 2016، كذلك انخفاض عجز الميزان التجاري الإفريقي بنسبة 14.5 في المائة حيث بلغ 120.4 مليار دولار عام 2017 مقارنة بـ 140.9 مليار دولار عام 2016 (طاهر، 2020).

وساهمت أيضا الاستثمارات في دعم التنمية الاجتماعية، حيث تشهد حاليا أغلب الدول الإفريقية تغيرا في نمط الاستهلاك وارتفاع مستويات الدخل، إذ تزايد عدد الأسر الإفريقية التي تتمتع بدخل يوفر لها نوعا من الرفاهية، ومن المتوقع بحسب دراسة لشركة "ماكيزي" العالمية للدراسات الاقتصادية أن يرتفع عدد هذه الأسر من 85 مليوناً إلى 130 مليوناً عام 2020 (طاهر، 2020)، كما ساهمت الصين في بناء المستشفيات وبناء العديد من المدارس واستقبال البعثات من الطلاب الأفارقة في الصين.

**2.2.3. بالنسبة للصين:** وضعت المبادرة الصين على رأس قائمة الشركاء الاقتصاديين لإفريقيا، حيث حافظت ولعدة سنوات متتالية على مكانتها كشريك تجاري أول لإفريقيا، بتبادلات تجارية تفوق أحيانا 200 مليار دولار في السنة، وكما تفوقت الصين أيضا في مجال الاستثمار في قطاع البنية التحتية على كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي وكذا اليابان، إذ تستحوذ الصين حاليا على 50% من إجمالي الاستثمارات في القارة في مجال البنية التحتية، وتوجد في إفريقيا حاليا ما يفوق 10000 شركة صينية تشتغل في مختلف القطاعات الاقتصادية، إضافة إلى أن الصين أنشأت كذلك في إفريقيا أكثر من 10000 مصنع، والتي تساعد في دعم وتطوير الصناعات المحلية، وتتعدى حاليا مجمل الاستثمارات الصينية في إفريقيا حاجز 100 مليار دولار، مما جعل إفريقيا تصبح ثاني أكبر وجهة للاستثمارات الصينية في الخارج في الوقت الراهن، هذا وتتطلع الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا إلى تحقيق أرباح بقيمة 400 مليار دولار بحلول عام 2025.

#### 4.التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا والرهانات المطروحة للتغلب عليها

##### 1.4. التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا

تواجه المبادرة الكثير من التحديات ذات الطبيعة المختلفة، والتي تصعب من إمكانية تجسيدها كمشروع على أرض الواقع، ويمكن رصد هذه التحديات ضمن ثلاث مستويات وهي:

**1.1.4. التحديات البنيوية:** تحتوي المبادرة في طياتها على العديد من التحديات والتي قد تؤدي إلى الفشل الذاتي للمبادرة، وهذه التحديات هي كالآتي:

- **سوء الفهم والغموض المحيط بالمبادرة:** إذ لاتزال حتى الآن المبادرة تعاني من ضبابية وعدم وضوح الرؤية، سواء على صعيدها النظري أو على صعيد صيغها التنفيذية، ويطغى عليها الطابع الشعائري والدعائي والترويجي أكثر من التركيز على الفحوى والمضمون (شحرور، 2017).

- **الطابع المساعداتي الذي يميز المبادرة:**يصنف الكثير من الخبراء المبادرة على أنها تدرج ضمن طابع المساعدات، مثل مشروع مارشال الذي أثقل كاهل الدول الأوروبية، وكرس تبعيتها للولايات المتحدة الأمريكية، فالمبادرة حسبهم هي أيضا استراتيجية للهيمنة الصينية على الاقتصاد العالمي.

- **شخصنة المبادرة:**ترتبط المبادرة بشخص الرئيس الصيني "شي جين بينغ"، وتمثل محور سياسته الخارجية، الأمر الذي جعل النقاد يرهنون نجاحها بوجود الرئيس "شي جين بينغ" على رأس الهرم السياسي في الصين، وستنتهي بمجرد ذهابه من السلطة، إلا إذا تبنى من سيخلفه نفس النهج.

- **نقص جودة المشاريع:** ظهرت الكثير من العيوب في العديد من المشاريع المنجزة من طرف الشركات الصينية في إفريقيا، كالتصدعات والتشققات، ما أدى إلى غلق العديد منها رغم حدثتها.

- **تباطؤ نمو الاقتصاد الصيني:**يسجل الاقتصاد الصيني في السنوات الأخيرة تباطؤا ملحوظا، مما سيؤثر على حجم الاستثمارات والقروض والمساعدات، التي تقدمها الصين لإفريقيا في إطار المبادرة ويجعل من استمرار المبادرة أمرا غير مضمونا خاصة في غياب مصادر تمويل بديلة.

**2.1.4 تحديات البيئة الإفريقية:** تعد البيئة الإفريقية من بين أعقد البيئات، نظرا لخصوصياتها الاجتماعية والسياسية، مما يجعل من إفرازاتها الكثير من التحديات التي يصعب التعامل معها، ومن بينها:

- **تباين مواقف الدول الإفريقية من المبادرة:** بعد مرور أكثر من 8 سنوات على طرحها ووفقا للإحصائيات الرسمية الصينية، وقعت 49 دولة من أصل 54 دولة - ما يمثل أكثر من 90% - مذكرات تفاهم بالفعل (Lokanathan, 2020, p5)، وهذا الأمر يفسد على الصين حملتها الترويجية للمبادرة في إفريقيا، وربما قد يؤدي ببعض الدول الإفريقية للانسحاب من المبادرة.

- **تحديات أمنية:** يمثل عدم الاستقرار السياسي في إفريقيا، والنزاعات البيئية والإرهاب والقرصنة مجموعة من التهديدات الأمنية للمبادرة، والتي قد تؤدي إلى تعطيل الكثير من المشاريع، لأن هذه التهديدات ستبقى تشكل تحديات كبيرة وخطيرة أمام الصين وأفريقيا، من أجل حماية الاستثمارات وكذا حماية الأشخاص، وسيطلب الأمر الكثير من العمل للحد منها، وتفرض تكاليف إضافية.

- **معارضة السكان للمبادرة:** تواجه المبادرة معارضة من طرف السكان في الكثير من الدول الإفريقية، بسبب بعض السياسات التي تبعتها الصين في إنجاز المشاريع، فاعتماد الصين سياسة توظيف العمالة الصينية في مشاريع البنية التحتية في إفريقيا، أدى إلى وجود أكثر من مائتي ألف مواطن صيني يعملون في عقود مشروع الحزام والطريق في جميع أنحاء إفريقيا (نانتوليا، 2019)، مما أنقص من فرص العمل للأفارقة وولد العداء تجاه هذه السياسات، كما أن الكثير من المشاريع مست بملكات السكان المحليين، الأمر الذي ولد مقاومة لهذه المشاريع، وهنا نذكر ما حدث في تنزانيا أين أجبر أكثر من 2000 شخص على الانتقال مما أدى إلى احتجاجات أسفرت عن تعليق "ميناء باغامويو" والمنطقة الصناعية التابعة له من قبل الحكومة التنزانية (Lokanathan, 2020, p5).

- **فقدان الثقة من المبادرة:** بدأت بعض الدول الإفريقية تفقد ثقتها من المبادرة نتيجة عدة عوامل منها: أن المشاريع الصينية تفتقر إلى الشفافية على مستوى الصفقات وكذا الشروط التمويلية، كما أن تزايد التواجد العسكري الصيني في إفريقيا يؤشر لاحتمال إنخراطها في القضايا الداخلية للدول الإفريقية، إضافة إلى تورط الصين في عملية التجسس التي أدت إلى اضطرابات سياسية مع الدول الإفريقية، حيث نشرت صحيفة "لومند" الفرنسية في جانفي 2018 تقريرا يتعلق بحرق للبيانات السرية في مقر الاتحاد الإفريقي،

الذي أنشأته الصين، وجاء فيه: "أن مسؤولي الاتحاد اكتشفوا قبل عام أن المواد الحساسة يتم تنزيلها من كومبيوترات الاتحاد وتحويلها إلى بيكين كل ليلة منذ اكتمال بناء مقر الاتحاد الإفريقي" (الحسيني، 2018).

**3.1.4. تحديات البيئة الدولية:** للبيئة الدولية مجموعة من التحديات التي تقف عائقا في مسار المبادرة في إفريقيا، وتعمل على تعطيلها، ومن بين هذه التحديات ما يلي:

- **التنافس الدولي:** يشكل التنافس الدولي على إفريقيا أحد أهم التحديات أمام المبادرة، ومن بين مظاهر هذا التنافس سعي بعض القوى لطرح المشاريع الموازية، و التي تشبه مبادرة الحزام والطريق للوقوف أمام النفوذ الصيني المتزايد في إفريقيا، حيث أطلقت الهند واليابان مبادرة "النمو الآسيوي الإفريقي" لشرق إفريقيا، وهو مشروع تم تدشينه في عام 2016، بهدف تحقيق تعاون إنمائي (عسكر، 2020)، وتشكل هذه المبادرة بديلا لمبادرة الحزام والطريق الصينية عبر إنشاء ممر بحري جديد يربط إفريقيا ودول الخليج العربي بالهند، ودول جنوب شرق آسيا .

- **المفاضلة بين الأقاليم:** رغم أن إفريقيا لها أهمية اقتصادية واستراتيجية إلا أنها قد تجد منافسة في المدركات الصينية من طرف أقاليم أخرى، كمنطقتي آسيا الوسطى والشرق الأوسط، نظرا لقربهما الجغرافي من الصين، إضافة لما توفرانه من بدائل أفضل خاصة في موارد الطاقة.

- **الأزمات العالمية:** تشكل الأزمات العالمية مهما كانت طبيعتها تحدي المبادرة، وهو ما نلاحظه الآن مع أزمة كورونا وما سببته من انكماش اقتصادي، حيث أعتزف الصينيون أن 5/1 من مشروعات المبادرة قد تأثرت بإجراءات القيود التي فرضتها البلدان على حركة التجارة، كما أظهرت الأبحاث الحديثة أن التوترات الجيوسياسية العالمية والحروب التجارية والحماية، يمكن أن تخفض حوالي 800 مليار دولار من المبادرة، وهذا سوف يؤثر على مدى استفادة إفريقيا على المدى الطويل من المبادرة (Dahir, 2019).

**2.4. الرهانات المطروحة للتغلب على التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق**

لوصول بالمبادرة إلى أهدافها النهائية وفي ظل وجود الكثير من التحديات، تتجلى مجموعة من الرهانات التي توفر ضمانات لإنجاح المبادرة، وتمثل هذه الرهانات فيما يلي :

- **حاجة إفريقيا إلى شريك اقتصادي:** حسب تقديرات البنك الدولي تحتاج إفريقيا إلى استثمارات بقيمة 170 مليار دولار امريكي سنويا لمدة 10 أعوام، من أجل تلبية متطلبات البنية التحتية، وفي ظل تراجع الاستثمارات الغربية ونقص التمويل، فإن إفريقيا ملزمة بالتمسك بالاستثمارات والقروض التي تقدمها الصين في إطار المبادرة، وهو ما جعل الدول الإفريقية تدرك أهمية الشريك الصيني الذي يمثل البديل الأفضل عن الدول الغربية.

- **الرهان على السوق الإفريقي:** حيث تشير العديد من الدراسات إلى أن عدد سكان القارة سيتخطى 2مليار نسمة أفق عام 2050، وتنتمي النسبة الكبيرة من المواطنين الأفارقة إلى الطبقة المتوسطة التي سيقطن أغلبها في المدن، وبالتالي ستصبح مشاريع إمدادها بالماء والطاقة، وتشديد شبكة المواصلات وتحديثها مسائل حيوية في إفريقيا، أي أن الموارد الأكثر قيمة لإفريقيا ليست النفط ولا الألماس، بل مستهلكوها الذين تتزايد حاجاتهم للموارد الغذائية والصناعية.

- **النموذج الجديد للقادة:** عرفت إفريقيا بروز جيل جديد من القادة الإصلاحيين، الذين يتميزون بالرغبة في تحقيق نهضة اقتصادية لبلدانهم، حيث أحدثوا العديد من الإصلاحات للمنظومة القانونية الخاصة بالتجارة والاستثمار، من أجل تحسين مناخ الأعمال، وتوفير بيئة ملائمة لاجتذاب المزيد من الاستثمارات الخارجية.

- **ربط الاقتصاد الإفريقي بالاقتصاد العالمي:** يتجه العالم نحو نظام التكتلات، وحتى لا تبقى إفريقيا في عزلة من أمرها يجب عليها الاندماج في تكتلات اقتصادية، وتعمل المبادرة في هذا الشأن على محورين: أولهما دمج الاقتصادات الإفريقية مع بعضها البعض في تكتل اقتصادي اقليمي، وهي الغاية المنشودة من طرف شعوب القارة وقادتها، أما الثاني فيتمثل في ربط الاقتصاد الإفريقي بالاقتصاد الصيني، مما يمنح لإفريقيا فرصة لدخول موجة العولمة الجديدة التي تقودها الصين، هذه الرؤية الاستراتيجية قد تتحكم في توجهات الدول الإفريقية، وتزيد من فرضية تمسكها أكثر بالمبادرة.

- الطابع المؤسسي للعلاقات الصينية الإفريقية: تعطي العلاقات الثنائية ضمانات قوية لنجاح المبادرة لأنها تعمل في إطار آليتين هما: منتدى التعاون الصيني الإفريقي الذي تم تأسيسه عام 2000 ومنتدى مبادرة الحزام والطريق الذي انعقد أول مؤتمر له عام 2017، وتمكن هاتين الآليتين من إبرام العقود والصفقات بين الممثلين الصينيين والأفارقة، إضافة إلى التنسيق البيئي المستمر والعمل على تذليل كل العقبات التي تعرقل مسار التعاون في إطار المبادرة.

- المراهنة على قطاعات أخرى للاستثمار: من أجل استمرار المبادرة ونجاحها يجب توجيه الاستثمارات نحو قطاعات أخرى بدل قطاع البنية التحتية، والتي سيكون لها دورا محوريا في تنمية إفريقيا، وإعطاء نفسا جديدا للمبادرة مثل قطاع التكنولوجيا، لأن مشروعات البنية التحتية فيما يخص الطرق الكبرى، والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، من المرجح أن تقل في السنوات القليلة القادمة.

- المشاريع العابرة للحدود: تتم معظم مشاريع البنية التحتية التي تمولها الصين في إفريقيا من خلال اتفاقيات ثنائية بين الصين والدول الإفريقية المعنية، ومع ذلك أظهرت الصين أنها منفتحة على المشاركة في المبادرات الإقليمية لتسهيل اقتصاد الحجم (MuthoniGithaiga, 2019, p129) وفي هذا الصدد حققت الصين نجاحا في عدة مشاريع، كمشروع السكك الحديدية عبر البلاد بين مالي وغينيا، وخط أنابيب النفط بين تشاد والكامرون، وخط سكة حديد: السودان (بورت سودان) تشاد النيجر، مالي، السنغال (ميناء داكار)، ومشروع تحويل المياه بين جمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد (Lokanathan, 2020, p3) هذه المشاريع الإقليمية تعمل على دمج الدول الداخلية في الحركة الاقتصادية للقارة، وتساهم في التقليل وبشكل كبير من تكاليف التجارة، وفي زيادة التعاملات عبر الحدود، مما يؤدي إلى توفير الاستقرار وتعزز إمكانية تحقيق التكامل الإفريقي مستقبلا.

- إشراك رأس المال الأجنبي: لضمان تمويل كافي للمبادرة التي تتطلب مبالغ مالية ضخمة، تراهن الصين والدول الإفريقية على استقطاب رأس المال الأجنبي كشريك ثالث، حيث تم عقد عدة اتفاقيات شراكة بين الصين ودول إفريقية ودول غربية، منها اتفاقية تجارية بقيمة 14 مليار دولار أمريكي مع إسبانيا للاستثمار في جمهورية الكونغو الديمقراطية، كما تعمل الصين مع إيطاليا في مشروع بناء مطار "بونتلاندا" في الصومال (MuthoniGithaiga, 2019, p 129).

مما سبق ذكره يمكن القول أنه رغم وجود الكثير من التحديات التي تصعب من عملية تنفيذ المبادرة في إفريقيا، إلا أن المكاسب الحيوية المشتركة المحققة في إطار المبادرة، والمصالح المشتركة بين الصين والدول الإفريقية والتي تعاضم سنة بعد أخرى، شكلت ارتباطا استراتيجيا يصعب فكه، مما يفرض على الصين والدول الإفريقية العمل سويا وفق رؤية استراتيجية من أجل زيادة تعظيم هذه المكاسب، والتغلب على كل التحديات لبلوغ الأهداف النهائية للمبادرة، لأن فشل المبادرة يمثل خسارة الكثير من المكاسب بالنسبة للصين والدول الإفريقية، والتي يصعب تعويضها ولهذا يجب إتباع ما يلي:

- على الدول الإفريقية إتباع نهج العمل الجماعي في إطار الاتحاد الإفريقي، ووضع المبادرة في خدمة التكامل الإفريقي، وتطبيق إصلاحات هيكلية لتشجيع الاستثمار المحلي والخارجي.
- الإسراع في معالجة القضايا السياسية والأمنية لضمان الاستقرار وتوفير مناخ ملائم للعمل.
- تقييم ومراجعة المبادرة ومعالجة النقائص ووضع أجندة واضحة لمخطط العمل، مع إعادة ترتيب الأهداف بما يتوافق ومصالح كل طرف.
- لا يجب اعتبار المبادرة في إفريقيا وكأنها حالة مستقلة بذاتها، فنجاحها مرهونا بنجاحها في آسيا وأروبا، ولهذا يجب على الدول الإفريقية التنسيق مع الدول الآسيوية والأوروبية المنتمية للمبادرة.

قائمة المراجع:

أولا: الكتب

- محمد الصالح جمال، الاختراق الصيني للقارة الإفريقية بعد نهاية الحرب الباردة، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2020).



- نادين لكحيل، نحو القارة السمراء...، في: التوجهات الدولية تجاه القارة الإفريقية، سيف نصرت توفيق محررا، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2020).

#### ثانيا: الأطروحات:

- علي العطري، التوجهات الجديدة للسياسة الصينية تجاه إفريقيا منذ 2000، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 2020، 1.

#### ثالثا: المجالات

- باهر مردان مضحور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد 67، 2016.
- لحسن الحسنوي، استراتيجية الوجود الصيني في إفريقيا: الديناميات.. والانعكاسات، مجلة المستقبل العربي، العدد 2017، 466.
- لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، مجلة مدارات سياسية، مجلد 1، عدد 3، 2017.

- Nancy MuthoniGithaiga, The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.5, No.1, 2019.
- Nancy MuthoniGithaiga, The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.5, No.1, 2019.
- VenKateswaranLokanathan, China's Belt and Road Initiative: Implications in Africa, ORF Issue Brief, No. 395, 2020.

#### رابعا: مواقع الأنترنت:

- أحمد عسكر (2020)، التنافس الصيني الهندي في القرن الإفريقي: المصالح والتداعيات، (تصفح بتاريخ 2020/10/07) <https://bit.ly/3IAX3Q1>
- إسلام السائيس (2019)، الصين تستغل البنية التحتية للسيطرة على إفريقيا، (تصفح بتاريخ 2020/10/07) <https://bit.ly/3FVtw23>
- أنتوانيتا روسي (2019)، جسر الصين إلى إفريقيا، (تصفح بتاريخ 2020/10/07) <https://go.nature.com/3GYBybu>

- بول ناتتوليا (2019)، تداعيات "الحزام والطريق" على إفريقيا (1/2)، ترجمة قراءات إفريقية، <https://bit.ly/3ocnvIj> (تصفح بتاريخ: 2021/10/20)
- سماح علي (2020)، التعاون الصيني الإفريقي وآفاق الدور الإفريقي في ظل مبادرة الحزام والطريق، مركز التحرير للدراسات، (تصفح بتاريخ: 2021/10/03) <https://bit.ly/3Kza0Me>
- عزت شحروور (2017)، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، (تصفح بتاريخ: 2020/10/03) <https://bit.ly/3tRQS6j>
- عصام شرف الدين (2018)، الصين: إفريقيا والتنمية الناعمة، (تصفح بتاريخ: 2021/10/18) <https://bit.ly/3KE0M12>
- ناصر عبد الحق (2018)، إفريقيا... بوابة الصين في ظل الأزمات التجارية، (تصفح بتاريخ: 2021/09/15) <https://bit.ly/3qRMyBW>
- هدى الحسيني (2018)، شبح تجسس صيني يخيم على إفريقيا، (تصفح بتاريخ: 2021/09/25) <https://bit.ly/3KD4ybe>
- هشام محمود (2020)، الاستثمارات الخارجية المباشرة الاستراتيجية بيكين نحو قيادة الاقتصاد العالمي، (تصفح بتاريخ: 2020/11/16) <https://bit.ly/3GWSnUf>
- AbdiLatifDahir(2019), These are the African countries not signed to China's Belt and Road project, <https://bit.ly/3qQu1WL> (accessed in: 15-07-2021)