

منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية بحاجة إلى المزيد من البحارة والسفن والموانئ الأفارقة حتى تزدهر

يرتبط نجاح صفقة التجارة الحرة بتعزيز قدرة وكفاءة وأمن التجارة البحرية والنقل البحري.

انطلق التبادل بموجب اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية في غرة كانون الثاني/يناير 2021، وهي محطة بارزة في مسار تحقيق الطموحات السياسية والاقتصادية الأفريقية. وقد خلقت هذه الصفقة سوقاً موحداً ضخماً تجمع 1,2 مليار نسمة في 54 دولة يبلغ ناتجها المحلي الإجمالي مجتمعة 3,4 تريليون دولار أمريكي.

ويفترض عادة أن تتم المتأخرة في منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، والتي تتواجد في قارة تتسم بقلة الجزر وكثرة الدول غير الساحلية، عبر السكك الحديدية أو الطرق البرية أو الجوية في أغلب الأحيان. الواقع أن أول السلع التي تم تبادلها بموجب نظام منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية حُملت على سفينة من شركة غانية لمستحضرات التجميل إلى غينيا يوم 4 كانون الثاني/يناير.

إن الترابط المتبادل بين بلدان منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية ضروري لدفع النمو الاقتصادي والتنمية في مختلف أنحاء القارة في السنوات المقبلة. ومن المتوقع أن تلعب الصناعات البحرية والجهات الفاعلة في المجال البحري في أفريقيا دوراً حاسماً في تحقيق هذه النتيجة، حيث يمثل النقل البحري الوسيلة الأسرع والأقل تكلفة لنقل أكبر كمية من السلع على مسافات طويلة.

وحق بالنسبة للبلدان غير الساحلية في أفريقيا، فإن التجارة تعتمد في المقام الأول على البوابات البحرية. أما الأنواع الأخرى من الشحن فعادة ما تكون أكثر تكلفة وأقل كفاءة وموثوقية بسبب ضعف معظم نظم السكك الحديدية والطرق السريعة في القارة.

إن التوصل إلى إجماع على مستوى أفريقيا بشأن مثل هذه المسألة المعقدة يشكل خطوة أولى أساسية. فوفقاً لتقديرات البنك الدولي، من شأن منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية أن تزيد من الدخل القاري بما يصل إلى 450 مليار دولار أمريكي وأن تخرج قرابة 30 مليون شخص من براثن الفقر المدقع. ورغم ذلك، يعتمد نجاح هذه المبادرة ونتائجها بالكامل على قدرة الدول الأفريقية على زيادة كفاءة وقدرات وسلامة أنظمة النقل البحري لديها.

ويتعين على صناع القرار في أفريقيا أن يمنحوا الأولوية لتوسيع وتحسين البنية الأساسية للنقل البحري في القارة، التي تجد صعوبة في التعامل مع الحجم الحالي للواردات وال الصادرات، حيث لا يزال تطوير البنية الأساسية للموانئ في أغلب البلدان الأفريقية متخلقاً عن الركب، مقارنة ببقية العالم. فهناك ثلاثة موانئ أفريقيا مدرجة على قائمة أفضل مائة ميناء للحاويات على مستوى العالم لعام 2020.

ولا يمثل ارتفاع أسعار الشحن، وطول مدة الرسو الالزمة لتخليص البضائع، وضعف قدرات التخزين، سوى قسم صغير من المشاكل العديدة التي تنهك القدرة التنافسية للموانئ الأفريقية. وحسب تقديرات البنك الدولي، يتجاوز معدل فترة مكوث الحمولة في أغلب الموانئ في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى عشرين يوماً، مقارنة بفترة مكوث لا تتجاوز أربعة أيام في الموانئ العالمية الكبيرة.

تاريخياً، كانت مستويات التجارة بين بلدان أفريقيا منخفضة في عام 2017، كانت تقدر بنحو 16,6% فقط من إجمالي التجارة القارية، ثم انخفضت إلى 15% في عام 2019. ونتيجة لذلك، تركز البلدان على التصدير الخارجي للمواد الخام والسلع الأساسية، ويكون أكبر قسم من التجارة في أفريقيا داخل المناطق الاقتصادية، ولكن بدرجة أقل بين المناطق.

بالنظر إلى هذه الأرقام المنخفضة، فإن النسبة المئوية الدقيقة للتجارة التي تجري حالياً داخل أفريقيا عبر الموانئ والسفن غير واضحة ولكنها ضئيلة على الأرجح. ولكن بما أنها تظل تشكل الوسيلة الأسرع والأقل تكلفة لنقل أكبر قدر من السلع، فهي تمثل فرصاً ذهبية بالنسبة لأفريقيا.

ستعود اتفاقية التجارة الحرة بالفائدة على الدول الأفريقية التي تتمتع بقدرة وبنية أساسية أفضل في مجال التجارة البحرية. ولقد اعترف الاتحاد الأفريقي بذلك في استراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 والميثاق الأفريقي المنقح للنقل البحري، حيث يتطلب كل منها تنفيذاً تكميلياً لدعم أهداف اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية.

وستؤدي زيادة مستويات الشحن البحري إلى زيادة الحاجة إلى السلامة في البحر من أجل رصد حركة الملاحة البحرية ومراقبتها وتوجيهها. ومن المرجح أن يتم نقل أغلب التجارة البحرية للبلدان الأفريقية على طول الخط الساحلي، أو قد

تحتاج إلى المرور قرب المناطق الساخنة حيث يشكل عدم الاستقرار الساحلي مخاطر مكلفة. لذا، يتعين على البلدان الأفريقية أن تضمن أمن مجالاتها البحرية.

في الوقت الحالي، يبدو أن معظم تركيز منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية منصب على المفاوضات بشأن قواعد المنشأ للسلع التجارية وجدولة التعريفات الجمركية. ومع ذلك، فإن هذا ليس إلا هدفا واحدا من الأهداف الأربع المحددة. ويخلص الهدف النهائي لهذا الاتفاق في توطيد العلاقات الاقتصادية بين البلدان الأفريقية وخارج الاتحادات الجمركية/الإقليمية التقليدية.

ولكن من غير الممكن أن تكون هناك سوق واحدة على مستوى القارة بأكملها في غياب الخدمات اللوجستية الجيدة. والقطاع البحري يضمن بالفعل المرور الآمن لنحو 80% من السلع المتداولة في أفريقيا. ولذلك يجب حل التغارات التشغيلية التي تؤثر على قطاع الموانئ في أفريقيا على وجه السرعة.

وفقاً [لتقرير](#) نشره المنتدى التنفيذي لأفريقيا وأوكان في العام الماضي، فإن الاستثمار في الموانئ الأفريقية بلغ أكثر من 50 مليار دولار أمريكي في عام 2019. ورغم ذلك، تقتصر مناولة 51% من السلع المنقولة عن طريق البحر في أفريقيا على ثلاث بلدان فقط، وهي المغرب وجنوب أفريقيا ومصر. في حين تعاني الاقتصادات الأخرى، بما في ذلك الاقتصادات الكبرى مثل نيجيريا، من نقص في القدرة على زيادة مناولة البضائع السائبة والموضوعة في حاويات.

إن عدد السكان الحضريين في تزايد، لا سيما في المدن الساحلية الضخمة مثل لاغوس ودار السلام. ولذلك، من المتوقع أن يشهد الطلب على السلع التي تشحن عادة في حاويات بواسطة شركات نقل كبرى، ارتفاعاً حاداً.

ولن تكون السوق الأفريقية الموحدة عمليّةً ما لم تعمل على تطوير بنية أساسية قادرة على استيعاب سفن أكبر حجماً والمزيد من الحاويات. فما زالت معظم البلدان الأفريقية تصدر في معظمها سلعاً سائبة مثل النفط والمعادن الثمينة والمنتجات الزراعية الخام. وفي الوقت نفسه، [بهمن](#) تبادل المنتجات المصنعة والمجهزة على التجارة داخل أفريقيا.

يظل انخفاض ملكية الأساطيل في القارة يعيق مشاركة أفريقيا في صناعة النقل البحري. تشير تقديرات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى أن نيجيريا هي البلد الوحيد المدرج بين أكبر 35 دولة مالكة للأساطيل بحصة قدرها 0,31% من الحمولة الساكنة في كانون الثاني/يناير 2020. كما أن ليبيريا هي الدولة الأفريقية الوحيدة التي تمكنت من الظهور على [قائمة أهم دول العلم بحمولة إجمالية ساكنة تقدر بـ 13%](#).

وهذا يعني أن أفريقيا ستضطر إلى طلب المساعدة من سفن تملكها جهات أجنبية للتمكن من تنفيذ اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية إلى أن تصل إلى مرحلة تقوم فيها سفن مشيدة بأيدي أفريقيا ومزودة بطاوقيات أفريقيا ويلملمها أفارقة، بنقل منتجات مصنوعة في أفريقيا إلى مختلف أنحاء القارة والعالم.

براين غيشير و كينيوا، كاتب مختص في الشحن والشؤون البحرية، موبياسا، و تيموثي ووكر، مدير المشروع البحري وكبير الباحثين، و دينيس ريفا، موظف في مجال البحث، معهد الدراسات الأمنية ببريتوريا.