

الطريق العابر للصحراء أو (طريق الوحدة الإفريقية) و أهميته في تمكين العلاقات الجزائرية – الإفريقية

مداخلة ضمن فعاليات الملتقى الوطني : التواصل الحضاري بين الجزائر وبلدان الساحل الافريقي بين القرنين 16- 20م

من اعداد: أ.د/ محمد السعيد عقيب – جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-

د/ محمد عبد الرؤوف ثامر- جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-

مقدمة :

تعتبر المواصلات بمختلف أنواعها وأشكالها من أبرز وسائل التواصل بين الشعوب والمجتمعات، فهي تقرب المسافات وتعزز التعاون، وتفك العزلة عن القرى والمدن والحواضر، وتساهم في فسخ مجالات التواصل اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وسياسيا.

ولقد حرصت الجزائر منذ استقلالها في تعزيز التعاون الإفريقي – الإفريقي، وخصت منطقة جنوب الصحراء باهتمام – رغم عدم استمرار وتيرة - إلا أنه أثمر بعض المشاريع الرابطة بين الجزائر ومحيطها الإفريقي جنوبا.

وفي هذا المجال ربطت الجزائر نطاقها الجغرافي بدول الساحل الإفريقي جوا عبر المطارات، وبراً بانجاز مشروع ضخم تمثل في طريق الوحدة الإفريقية، الذي عزز بالطريق العابر للصحراء بعد إشراك الدول التي يصلها هذا الطريق.

فماهي مراحل انجازه ؟ وماهي أهميته الإستراتيجية في تعزيز التواصل الجزائري – الإفريقي ؟

المشروع ومراحل تطوره:

أطلق الطريق العابر للصحراء أهم رابط قاري يمتد على نحو 9.400 كلم منذ حوالي 40 عاما من أجل تسريع وتيرة التكامل الاقتصادي في المغرب العربي و الساحل و تسهيل المبادلات التجارية بين جزء كبير من إفريقيا و أوروبا.

وسعيا إلى تسهيل المبادلات في المغرب العربي و الصحراء الكبرى و الساحل (الجزائر و تونس و مالي و النيجر و تشاد و نيجيريا) و توفير مناخ مناسب لتحقيق تنمية اقتصادية مضطردة قام قادة البلدان الستة المعنية ببعث فكرة هذا المشروع

الإفريقي في بداية الستينات. وكان الأمر يتعلق بالنسبة للمبادرين بالمشروع بوضع حد لعملية التفجير و العزل و سوء استغلال الثروات الاقتصادية و الطبيعية جراء عدة عقود بل و حتى قرون من الاستعمار¹.

وكانت رهانات هذه المبادرة كبيرة: الإسهام في فك العزلة عن مساحات صحراوية شاسعة و تسهيل المبادلات الاقتصادية و التجارية لاسيما من خلال فتح الموانئ المتوسطية للبلدان الواقعة جنوب الصحراء بهدف تسهيل ولوج الأسواق الأوروبية².

و في بداية الأمر درس مسؤولو 12 بلدا إفريقيا(الجزائر والكامرون وفولطا العليا – بوركينا فاسو- ومالي والمغرب وموريتانيا والنيجر ومصر والسودان وتشاد وتونس) إلى جانب ممثلي منظمة الأمم المتحدة إمكانية إقامة سكة حديدية عابرة للصحراء قبل أن يختاروا عام 1964 فكرة طريق معبد يعبر الجزائر و تونس و مالي و النيجر و تشاد و نيجيريا و بالتالي إعادة الطرق القديمة التي كانت تستعمل في العصور الوسطى بين مدن شمال إفريقيا و إفريقيا الغربية.

و أبرزت دراسة الجدوى الفائدة الاقتصادية لهذا المشروع الإفريقي و مساره الرئيسي و فروعه و انعكاساته الاقتصادية لاسيما بعث استثمارات جديدة و تطوير المبادلات التجارية من خلال فك العزلة في البلدان الستة المعنية و فتح طرق اتصال مع أوروبا عبر الجزائر³.

في عام 1966 تم إنشاء لجنة الربط المكلفة بالطريق العابر للصحراء برئاسة الجزائر. و كانت تضم هذه اللجنة في البداية ممثلين عن الجزائر وتونس و مالي و النيجر بهدف متابعة الدراسات التقنية و تنسيق انجاز مشروع الطريق الإفريقي الذي مولت دراسات الجدوى الخاصة به من قبل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي. و تعززت هذه الهيئة فيما بعد بانضمام كل من تشاد و نيجيريا⁴.

ويهدف الطريق العابر للصحراء الذي يضم محور رئيسي شمال- جنوب يمتد من الجزائر إلى لاغوس على طول حوالي 4000 كلم إلى تغطية كامل منطقة المغرب العربي و الساحل عبر أربعة فروع تربط عاصمتين مغاربيتين (الجزائر و

1 - ألجريا برس، 2017/09/09.

2 - نفس المرجع السابق.

3 - نفس المرجع السابق.

4 - أحمد حجي، "الطريق العابر للصحراء عامل تكامل اقتصادي بالنسبة لإفريقيا بتاريخ 2012/11/26"، أخبار وسط الجزائر، تاريخ الاطلاع: 2017/09/09.

تونس) بأربع عواصم واقعة جنوب الصحراء تتمثل في باماكو و نيامي و نجامينا و لاغوس⁵.

وبمسار يمتد على 2.345 كلم أي أكبر شطر وطني كان الأمر يتعلق بالنسبة للجزائر بلعب دور محوري في تجسيد الطريق العابر للصحراء في بداية السبعينات بإطلاق أشغال انجاز الشطر الرابط بين المنيعه (غرداية) و إن صالح (337 كلم) الذي أوكل إلى مجندي الخدمة الوطنية⁶.

ويعد الطريق العابر للصحراء بالنسبة للجزائر رمزا للالتزامها في كفاح بلدان إفريقيا و العالم الثالث من أجل استقلالهم السياسي و بالخصوص الاقتصادي.

وكان 25 أبريل 1973 يوما تاريخيا بالنسبة لمشروع الطريق العابر للصحراء بحيث كان يوم تدشين شطر المنيعه-عين صالح -الذي يعد جزء لا يتجزأ من الطريق الوطني رقم 1- من قبل الرئيس هواري بومدين الذي أطلق عليه الاسم الرمزي لـ "طريق الوحدة الإفريقية"⁷.

وكان الأمر يتعلق بأول شطر يقطع بحر كثبان و الصحاري الصخرية لتديكلت و هضبة تادميات يتم انجازه في إطار المشروع مشكلا انطلاقة المشروع في بلدان الساحل الأخرى التي لم تكن تتوفر آنذاك إلا على شبكة طرق غير معبده.

وابتداء من النصف الثاني من السبعينات تسارعت وتيرة انجاز الطريق العابر للصحراء لاسيما في الجزائر و نيجيريا و تونس بفضل الموارد المالية التي تتوفر عليها هذه البلدان في حين كانت دول مالي و تشاد و النيجر غالبا ما تلجا إلى ممولي الصناديق الدولية لتمويل شطرها⁸.

ولقد شكلت البلدان الستة «لجنة ربط الطريق العابر للصحراء»، وأطلق على المشروع حينها اسم «طريق الوحدة الأفريقية».

وتتكون اللجنة من خبراء في الأشغال العمومية مهمتهم التفكير في إنجاز مثل هذا المشروع الأفريقي الكبير، لفك العزلة عن المناطق الصحراوية وإرساء أسس ديناميكية اقتصادية لفائدة سكان الصحراء الكبرى. ومنذ ذلك الحين، بذلت حكومات

5 - نفس المرجع السابق.

6 - نفس المرجع السابق.

7 - نفس المرجع السابق.

8 - نفس المرجع السابق.

الدول المعنية جهودا كبيرة لتجاوز صعوبة البحث عن مصادر لتمويل المشروع، والتغلب على الظروف المناخية القاسية والتضاريس الصعبة للمنطقة⁹.

وبشأن الجزء الخاص بالجزائر، فإن الطريق يبدأ من العاصمة ويتجه إلى أقصى جنوب البلاد بعين قزام قرب الحدود مع النيجر ويتفرع إلى تونس ومالي، ويبلغ 3400 كيلومتر. وتفيد معلومات استقتها «الشرق الأوسط» من وزارة الأشغال العمومية الجزائرية، أن الجزء الذي يصل العاصمة الجزائرية بتمنراست بطول 1998 كيلومتراً عُبدت كلياً، أما الجزء الذي يصل تمنراست بعين قزام بطول 410 كيلومترات، فقد استفاد من أشغال التعميد بطول 103 كيلومترات، ويجري حالياً تغطية 160 كلم بالزفت. أما الجزء الذي يربط الطريق الوطني رقم واحد في الجزائر بالحدود التونسية بطول 512 كيلومتراً فقد تم تعبيده كلياً¹⁰.

وأنجزت الجزائر لحد الآن 2698 كيلومتراً من الجزء الخاص بها في مشروع «الطريق العابر للصحراء»، وتعترم إكمال 702 كيلومتر.

وبالنسبة لأجزاء المشروع عبر أراضي البلدان الخمسة الأخرى، فهي بطول 295 كيلومتراً في تونس، و1688 كيلومتراً في مالي و2597 كيلومتراً في النيجر و1299 كيلومتراً في نيجيريا و643 كيلومتراً في تشاد.

وتمول هذا المشروع الضخم، ثلاثة مصارف كبرى، هي البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، والبنك الدولي للتنمية، والبنك الأفريقي للتنمية، والصندوق العربي للتنمية¹¹.

وصرح الأمين العام للجنة الربط للطريق العابر للصحراء السيد محمد عيادي للصحف الجزائرية قائلاً: «... لم ينجز تشاد إلى غاية الآن سوى 180 كلم من أصل 600 كلم المقررة على أراضيها في حين انتهت مالي من انجاز 1200 كلم من الطريق في انتظار انجاز 700 كلم المتبقية، وفي المقابل انتهت الجزائر تقريبا من انجاز 1400 كلم من شطرها ولم يتبق سوى حوالي 200 كلم على محور تمنراست – الحدود المالية، كما ساهمت نيجيريا في انجاز وتمويل 230 كلم من الشطر النيجري»¹².

9 - جريدة الشرق الأوسط، 2004/06/23، العدد 9339.

10 - نفس المرجع السابق.

11 - نفس المرجع السابق.

12 - جريدة الجزائر ، بتاريخ 2017/03/01.

ومع أن أجزاء كبيرة من «الطريق العابر للصحراء» أنجزت، فإن حالة مقاطع منه تحتاج إلى إعادة تأهيل، بسبب تأثير تقلبات المناخ، كما هو الحال بالنسبة لـ30 كيلومتراً بين تمنراست وعين صالح (صحراء الجزائر)، وذلك بسبب إضرار سببتها فيضانات أكتوبر (تشرين الأول) 2002¹³.

ومن جهتها أنجزت نيجيريا نصف شطرها 1130 كلم، في انهد تونس حصتها 138 كلم، وتعتزم الجزائر خلق نقطة ربط بين مشروع ميناء الوسط الكبير بتيبازة، وميناء جنجن بجيجل، والطريق السيار شرق - غرب والطريق العابر للصحراء، لتقليص مدة التنقل بين الجزائر ومالي إلى ما بين 7 و10 أيام، بتكاليف لا تتعدى 5 بالمئة من قيمة البضائع مقابل مدة تنقل تتجاوز الشهرين بتكاليف تمثل 40 بالمئة من قيمة البضائع حالياً¹⁴.

إمكانيات التبادل التجاري بين البلدان :

إن التبادل التجاري بين البلدان الستة المشكلة للطريق العابر للصحراء يتميز عموماً بما يلي:

- مستوى محدود جداً من حيث إجمالي التجارة الخارجية لهذه البلدان.
- تركيز مزدوج للتبادل التجاري: الجزائر - تونس، من ناحية، والنيجر - نيجيريا، من ناحية أخرى.
- وجود تجارة غير رسمية واسعة النطاق عبر حدود البلدان الستة.
- عدم استقرار الأوضاع الاقتصادية في هذه البلدان المتأثرة بوجه خاص بالظروف الطبيعية ومستوى أسعار الطاقة.
- تجربة دامت أربعة عقود في ميدان التجارة المعروفة بـ : المقايضة التي شرعت فيها الجزائر لتطوير العلاقات الاقتصادية في جنوب الجزائر مع المناطق الحدودية لمالي والنيجر.
- التوقعات الايجابية لتنمية العلاقات التجارية بوجه عام مع شروع 3 بلدان جديدة من المنطقة في استغلال البترول : تشاد في بدايته ومالي والنيجر في القريب.
- المنتجات القابلة للتسويق باستثناء النفط بين هذه الدول، والتي تم تحديدها من خلال تطور الصادرات في السنوات الأخيرة والتي تتميز بشيء من التخصص.

13 - الشرق الأوسط، بتاريخ الأربعماء 23 جوان 2004، العدد 9339.

14 - جريدة الجزائر، بتاريخ 2017/03/01.

- المنتجات المصنعة بالنسبة للجزائر وتونس ونيجيريا.
- المعادن والمنتجات الزراعية والماشية بالنسبة لمالي والنيجر وتشاد¹⁵.
- التكلفة النسبية لنقل البضائع إلى البلدان غير الساحلية : مالي وتشاد والنيجر من الموانئ في خليج غينيا، كما لوحظ في الوقت الراهن والموانئ المغربية باعتبارها الخيار الجديد مع:
- عرض القدرات الحالية من حيث الهياكل الأساسية المسافة، الوقت والتكاليف لمختلف طرق عبور البضائع الواردات والصادرات، عبر صفي الموانئ المذكورة.
- تحليل تسهيلات العبور الدولي للبضائع.
- دليل وجود فائدة اقتصادية لصف الموانئ المغربية لتموين البلدان غير الساحلية الثلاث ، لاسيما مناطقها الشمالية.
- اقتراح فتح ممرات للعبور للموانئ المغربية - البلدان غير الساحلية - مالي، النيجر، تشاد - مع الاقتراحات المناسبة فيما يخص الهياكل الأساسية والتنظيمات.
- المزايا والمعوقات التي تميز التبادل التجاري بين البلدان الستة، وخصوصا بين مجموعتي البلدان المكونة لها بلدان المغرب العربي وبلدان جنوب الصحراء الكبرى والمتعلقة بالإمكانات الاقتصادية والعضوية في المنظمات الإقليمية.¹⁶

الآثار والنتائج التي تنتظر من الطريق العابر للصحراء:

- للطريق العابر للصحراء أهمية بالغة في حركة البضائع والأشخاص وبالتالي تترب عليه تأثيرات اقتصادية واجتماعية وكذا تواصلا شاملا للمجالات الثقافية وغيرها. ويمكننا ايجاز الآثار التي من الممكن تحقيقها في مايلي:
- خلق فرص عمل ، من خلال استغلال الموارد الطبيعية على الطريق الذي يضمن تسويق منتجاتها، الإمداد بالمدخلات وتنقل اليد العاملة.
- إنشاء هياكل تكميلية في جميع المجالات - الطاقة ، المياه، الاتصالات السلكية واللاسلكية، الإدارة ، السكن، التعليم، والصحة- التي يبرر وجود الطريق الأنشطة والوظائف الناجمة عنه كما يجعل تحقيقها ممكن.

15 - تقرير لجنة الربط للطريق العابر للصحراء - الأمانة العامة، مركز دراسة وتسيير المشاريع، الجزائر ،

ديسمبر 2009، ص ص3-4.

16 - نفسه.

- تنمية التبادلات الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق والمساهمة في فك العزلة عن مجموعات سكانية بأكملها والتكامل الاقتصادي الإقليمي والوطني ، ترقية الوحدة وتحقيق أمن الممتلكات والأشخاص.
- نظرا للمرحلة الراهنة من التنمية في البلدان فإن الطريق يعتبر أيضا البديل الوحيد للركاب والبضائع عوض الوسائل المختلفة الأخرى التي تبدي عجزا كبيرا ، فالسكك الحديدية غائبة ، والنقل الجوي باهض التكاليف، والنقل النهري قديم وناقص.
- لكن الطريق هو ببساطة حيوي بالنسبة للبلدان غير الساحلية الثلاث : النيجر، مالي تشاد، التي يجب على تجارتها الخارجية في مجملها أن تعبر الطريق الذي يضم الممرات التي تربطها بالموانئ الرئيسية في خليج غينيا.
- عموما السياسات الاقتصادية في جميع هذه الدول تعتبر الطريق عاملا رئيسا في تنافسية منتجات تجارتها الداخلية والخارجية والنمو الاقتصادي ومكافحة الفقر¹⁷.

لكل هذه الاعتبارات فإن الطريق العابر للصحراء يعتبر من الاستثمارات المهمة التي ستفيد البلدان اقتصاديا واجتماعيا وتسمح بالتواصل واستمراره لارتباطه بالمصالح الهامة للدول، كما أنه يشكل بديلا يتيح للبلدان التي يمر عبرها بتعزيز الأسواق للسلع التي قد لا تلقى قبولا في الأسواق العالمية تبعا للشروط التي تطلبها والمعايير التي تطبقها في تسويق السلع واستهلاكها في كالنطاق الجغرافي الأوربي وغيره. .

الخاتمة:

إن الجانب الاقتصادي للطرق مهم جدا، بل هو أساس الأهداف المتوخاة من انجاز هذا المشروع، ولأنه لا يمكن تلبية حاجيات الإنسان إلا بتوفير ما يستحقه في عيشه ومعاشه، ولذلك سعت الدول المغاربية ودول جنوب الصحراء إلى تعزيز هذا التعاون وتثبيته بإنشاء الطريق العابر للصحراء الذي من المأمول فيه تحقيق العديد من المكاسب .

ويأتي على رأسها التعاون الاقتصادي، لأن الدول التي يمر بها الطريق أتاحت لها فرصة لتسهيل عملية التبادل التجاري البري، وتقليل الزمن في توصيل السلع على محور الشمال – الجنوب ، أو الجنوب – الشمال، أو الجنوب – الجنوب، وتحقيق التكامل بين الدول التي يمر منها في بعض السلع ، ومن

17 - تقرير لجنة الربط للطريق العابر للصحراء، ص4.

خلالها تنشيط العمران البشري، وترسيخ لالعلاقات الاجتماعية ، وإنشاء المرافق كالقري والحواضر عبر مسار الطريق.

ومن غير المنطق أن يتم الاتصال بين المجتمعات دون أن تتطور هذه الصلات إلى علاقات اجتماعية وهي الجسر الأساس الذي يعزز التواصل الثقافي والحضاري لأن الثقافة في حد ذاتها لا يمكن تصدير منتوجها إلا تجارياً.

ولقد ساهم الطريق العابر للصحراء في تمتين التعاون السياسي، المتمثل في التحكم ومراقبة الحركات المتمردة، ووسائل توريدها للسلاح وتموينها، وبالتالي حصارها، خاصة في السنوات الأخيرة في دول الساحل الإفريقي ، و ترقية التعاون يغلق الباب على مجالات التدخل الخارجي من الدول الطامعة في ايجاد موطأ دائم وثابت في هذا المجال الصحراوي المهم.

وإلى جانب الايجابيات العديدة التي يتيحها هذا المجال الحيوي ، فإن الطريق العابر للصحراء لا زالت تعترض سبل تطويره الكثير من العراقيل و الصعوبات، إضافة إلى ظهور بعض السلبيات في ظل عدم تعزيزه بالتنسيق بين الدول التي يمر بها، بترسانة قانونية وأمنية تساهم في التقليل من السلبيات الناجمة عنه، والتي على رأسها الهجرة غير الشرعية، والنزوح المتزايد نتيجة الاضطرابات في بلدان الساحل الصحراوي، والتي اتجهت شمالاً ، حيث كان ملاذها دول شمال افريقيا ومنها عبر البحر إلى الضفة الأخرى من البحر المتوسط، مما شجع الاتجار بالبشر واستغلال هؤلاء في العديد من الآفات، في البلدان التي حلوا بها ، وما نتج عنه من الكثير من الآثار السلبية.

• خريطة توضيحية لمسار الطريق العابر للصحراء والدول والمدن التي يمر بها



الصورة عن جريدة المساء: بتاريخ : 13 مارس 2017.