المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: دور الصين في الربط السككي في قارة إفريقيا وتأثيرها في العلاقات الدولية
اسم الكاتب: م.د. ميعاد عبدالرزاق عبد الوهاب
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/6674
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 04:44 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

دور الصين في الربط السككي في قارة إفريقيا وتأثيرها في العلاقات الدولية

م. د. ميعاد عبد الرزاق عبد الوهاب*
المديرية العامة لتربية بغداد/ الرصافة الاولى
miaadrazaq@yahoo.com

ملخص :

يعود زيادة اهتمام الصين بقارة أفريقيا لأسباب وعوامل عدة، أهمها تزايد أهميتها الاستراتيجية، وتأمين احتياجات الصين من المواد الخام الأولية، والموارد الطبيعية اللازمة لدعم اقتصادها، وإنجاح مبادرة الحزام والطريق، وتحقيق الأمن البحري للحفاظ على مصالحها الاستراتيجية المتزايدة في العالم لتعزيز التعاون الثنائي، ولتبديد مخاوف إفريقيا من فخ ديون الصين وأطماعها، وقد جاء في تقرير مركز التنمية العالمية الأمريكي في نيويورك إن استمرار اقراض الصين للدول الافريقية النامية، بحجة إعانتها على بناء مشاريع بُناها التحتية الكبيرة، والتي تكون ذات نتائج مالية مخيفة ومزعزعة، الامر الذي دفع المحللين الى تحذير الدول الصغيرة التي تقترض من الصين أكثر مما تستطيع تسديده. يقابلها الفرص الاستراتيجية التي تنفتح أمام الصين نتيجة لذلك، فقد وقعت(٨)دول من مجموع الدول الـ(٦٨)التي شاركت في مبادرة الحزام والطريق في فخ فوائد ديون تلك المشاريع، لتواجه مستويات غير مستدامة من الديون، ومنها الباكستان والمالديف، كما يتوقع ان تسلم جيبوتي بعضا من اصولها الى الصين لتسديد ديونها البالغة(٨٨%) من مجموع ناتجها المحلي والبالغ (١,٧٢) مليار$. ويعد ميناء دورالیه الجيبوتي متعدد الأغراض من بين المشاريع العملاقة للصين والتي تحمست لها جيبوتي وتعاقدت عليها مع بكين، فقد كان هدف الصين من ورائها، إحياء وتوسيع طريق الحرير الصيني القديم للتجارة كأهم ركن في سياستها الخارجية منذ العام(٢٠١٣)، ليتمكن النفوذ الصيني من خلالها من التمدد الناعم وبثبات.

الكلمات المفتاحية: الربط السككي،افريقيا، العلاقات الدولية ،الصين

Abstract:

China's increased interest in the African continent is due to several reasons and factors, the most important of which is its increasing strategic importance, securing China's needs for primary raw materials and natural resources needed to support its economy, making the Belt and Road Initiative a success, and achieving maritime security to preserve its growing strategic interests in the

world, to enhance bilateral cooperation, and to dispel concerns. Africa is out of the trap of China's debts and ambitions. A report by the American Center for Global Development in New York stated that China's continued lending to developing African countries, under the pretext of helping them build large infrastructure projects, which have frightening and destabilizing financial results, which prompted analysts to warn small countries. Which borrows more from China than it can repay. This is matched by the strategic opportunities that open up to China as a result. Eight countries out of the 68 countries that participated in the Belt and Road Initiative have fallen into the trap of debt interest on these projects, facing unsustainable levels of debt, including Pakistan and the Maldives. It is also expected that Djibouti hands over some of its assets to China to pay off its debts amounting to (88%) of its gross domestic product, which amounts to (1.72) billion dollars. The multi-purpose port of Doraleh in Djibouti is among China's giant projects that Djibouti was enthusiastic about and contracted with Beijing. China's goal behind it was to revive and expand the ancient Chinese Silk Road for trade as the most important pillar of its foreign policy since the year (2013), so that Chinese influence can be gained through it. Of soft and firm stretch.

Keywords: Rail connectivity, Africa, International relations, China .

تاريخ الاستلام: ١٠/ ٢ /٢٠٢٤ تاريخ القبول: ١٣ / ٤ /٢٠٢٤ تاريخ النشر: ١ / ٦ /٢٠٢٤

المقدمة :

تعتبر البنية التحتية السككية واحدة من أهم مكونات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العديد من الدول حول العالم، وفي السنوات الأخيرة أظهرت الصين اهتماما متزايدا بتطوير وتوسيع شبكات السكك الحديدية في مناطق مختلفة من العالم، وخصوصا في إفريقيا، إذ يشكل هذا الاهتمام الصيني بالبنية التحتية السككية في إفريقيا جزءا من مبادرة "الحزام والطريق"، والتي تهدف إلى تعزيز التجارة والاستثمار العالميين من خلال توسيع شبكة النقل والاتصالات العالمية.

إن دور الصين في الربط السككي في إفريقيا أصبح موضوعا محوريا في العلاقات الدولية في السنوات الأخيرة. إذ تسعى الصين إلى تطوير شبكات سكك حديدية حديثة ومتقدمة في القارة الإفريقية، وهذا ما يترتب عليه تأثيرا كبيرا على السياسات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للعديد من الدول الإفريقية، إذ تسهم هذه المشاريع الضخمة في توفير فرص عمل، وتحسين الوصول إلى الخدمات الأساسية، وبالتالي تعزز التنمية المستدامة في تلك الدول.

من خلال هذا البحث، سنتناول دور الصين في الربط السككي في إفريقيا ونقدم تحليلاً شاملاً لتأثير هذه المشاريع على العلاقات الدولية، وسنستكشف كيف أثرت استثمارات الصين في البنية التحتية السككية على التجارة الإفريقية، وكذلك كيف تشكل هذه العلاقات التنموية تحديات وفرصا للدول الإفريقية والشركاء الدوليين على حد سواء. إن فهم هذا الدور المتنامي للصين في إفريقيا يعد أمرا حيويا لفهم الديناميات الجارية في العالم وتأثيرها على الاقتصاد العالمي والعلاقات الدولية بشكل عام.

اهمية البحث:

تحظى دراسة "دور الصين في الربط السككي في إفريقيا وتأثيره في العلاقات الدولية" بأهمية كبيرة لعدة أسباب، فتعد البنية التحتية السككية جزءا أساسيا من التنمية الاقتصادية في إفريقيا، إذ تساعد الاستثمارات الصينية في هذا المجال على تحسين النقل واللوجستيات، مما يزيد من فرص التجارة الإفريقية، ويعزز النمو الاقتصادي، كما يشكل تواجد الصين وتأثيرها في إفريقيا تحديا وفرصة للدول الأخرى، مثل الولايات المتحدة وروسيا والدول الأوروبية، يمكن أن تؤدي هذه المنافسة إلى تغيير ديناميات السلطة العالمية، وتشكيل تحالفات جديدة، وتسهم مشاريع الصين الكبرى في إفريقيا في تعزيز العلاقات بين الصين والدول الإفريقية ويمكن أن تكون هذه العلاقات محورية للتعاون في مجموعة متنوعة من المجالات بما في ذلك التجارة والتنمية والتعاون الدولي.

اشكالية البحث: –

يحاول البحث الاجابة على الاشكالية من خلال بعض التساؤلات التالية :

١. ماهي اسباب التزايد المتنامي والتدافع الجديد في الحضور السياسي والاقتصادي الصيني في افريقيا؟

٢. هل للموارد الاقتصادية والاستراتيجية الافريقية دور في مشاركة الصين في بناء مشاريع البنى التحتية الأساسية في إفريقيا، التي تسهم في إرساء أسس التنمية الاقتصادية طويلة الأجل؟

٣. انخراط الصين السريع والقوي اقتصاديا بإفريقيا غاية لمصلحة إفريقيا أم وسيلة لتحقيق أهداف أكثر أهمية؟

فرضية البحث:

لقد انعكس عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي الذي تسببت به الحروب والصراعات في افريقيا على الواقع الاقتصادي الافريقي على الرغم مما تزخر به القارة من الموارد الاقتصادية والاستراتيجية المهمة جعلتها مكانا لتنافس القوى الدولية عليها .

منهجية البحث: لحداثة موضوع البحث فقد تم الاعتماد على مصادر معاصرة كالتقارير والمجلات والدراسات والمقالات .

أهداف البحث: يمكن تحديد أهداف هذا البحث كالآتي:

١. يهدف البحث إلى فهم كيف بدأت الصين في الاستثمار في مشاريع السكك الحديدية في إفريقيا والتطورات التي حدثت على مر الزمن.
٢. يركز البحث على تقييم الأثر الاقتصادي لمشاريع الصين على الاقتصادات الوطنية في إفريقيا وكيف تسهم في تحسين النمو وإيجاد فرص عمل.
٣. يتناول البحث تحليل العواقب السياسية والاستراتيجية لتواجد الصين في إفريقيا وتأثيرها على العلاقات الدولية.

المبحث الاول: العلاقات التجارية والاقتصادية بين الصين وإفريقيا

شهدت العلاقات التجارية بين الصين وإفريقيا تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة، ففي عام ٢٠١٩، بلغ إجمالي حجم التجارة بين الصين وإفريقيا نحو(١١٣)مليار$، ويعكس ذلك ازدياد الاعتماد المتبادل بين الجانبين، فالصين تستورد من إفريقيا موارد طبيعية كالنفط والمعادن، بينما تصدر إليها منتجات مصنعة ومعدات تكنولوجية، كما تعتبر الصين أكبر شريك استثماري في إفريقيا، إذ قدمت الصين قروضا ومنحا لتمويل مشروعات تنموية في العديد من دول القارة الإفريقية، وهذه المشروعات تشمل البنى التحتية كميناء الحمدانية في الجزائر وميناء طنجة في المغرب، والعديد من المشاريع الكبرى الأخرى. وتسعى الصين إلى تعزيز التعاون الاقتصادي مع إفريقيا من خلال مبادرة الحزام والطريق، إذ تهدف هذه المبادرة إلى تحسين البنية التحتية للنقل والاتصال في القارة، وتشجيع التجارة والاستثمار بين الصين وإفريقيا، كما تسعى الصين إلى تعزيز التعاون في مجالات الزراعة والصناعة مع دول إفريقيا(مرعي ٢٠٢١، ٣)، إذ تمتلك الصين مجمعات صناعية وزراعية في عدة دول إفريقية، مما يعزز الإنتاجية الزراعية في القارة ويزيد من واردات المنتجات الزراعية الإفريقية إلى الصين(عباس ٢٠٢٢، ١٥٦).

المبحث الثاني: مبادرة الحزام والطريق

مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative) هي مشروع ضخم أطلقته الصين عام ٢٠١٣، هدفها تعزيز التعاون الدولي والتجارة والاستثمار بين الصين وباقي دول العالم، ويُعتبر هذا

المشروع واحداً من أكبر مشاريع البنى التحتية والاقتصادية في التاريخ الحديث، وتتضمن مبادرة الحزام والطريق اثنين من الاجزاء الرئيسة هي:

١. **الحزام:** يشير إلى المسارات البرية التي تربط بين الصين ومناطق أخرى في آسيا وأوربا، وتشمل هذه المسارات شبكة من الطرق والسكك الحديدية والممرات اللوجستية التي تربط الصين بمناطق أخرى عبر اليابان وكوريا وروسيا ووسط وجنوب آسيا وأوربا الشرقية والوسطى.

٢. **أما الطريق:** فإنه يشير إلى المسارات البحرية التي تربط الصين بمناطق أخرى عبر المحيطات، وتشمل هذه المسارات شبكة من الموانئ والمرافئ البحرية، وممرات الملاحة التي تربط الصين بمناطق أخرى عبر المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي وبحر العرب وبحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي.

وفيما يتعلق بتأثير مبادرة الحزام والطريق في إفريقيا، فالصين تعتبر القارة الإفريقية شريكا استراتيجيا مهما، وتمثلت هذه الشراكة في توجيه استثمارات ضخمة من الصين إلى العديد من دول إفريقيا، بما في ذلك مشروعات بنى تحتية كبيرة كبناء الموانئ، وشبكات السكك الحديدية، ومرافق للطاقة، ومشاريع تنمية أخرى(جمال ٢٠٢٠، ٥١) .

هدف الصين من هذه الاستثمارات هو تعزيز التجارة وتحسين الاتصالات والتنمية الاقتصادية في إفريقيا، ومن الجدير بالذكر أن لهذا التعاون فوائد متبادلة، حيث تحصل الدول الإفريقية على تمويل وتقنيات جديدة، في حين تحصل الصين على وصول أسهل إلى مصادر الطاقة والسلع الأولية في إفريقيا، بالإضافة إلى فرص توسيع أسواقها، ومع ذلك فقد تثير مبادرة الحزام والطريق قلقا في بعض القضايا كالديون الكبيرة التي تترتب على الدول الإفريقية نتيجة الاستثمارات الصينية فيها، ومع ذلك فقد تثير مبادرة الحزام والطريق قلقا في بعض القضايا كالديون الكبيرة التي تترتب على الدول الإفريقية نتيجة الاستثمارات الصينية فيها، فضلا على تأثيرات بيئية محتملة بسبب تطوير المشاريع الكبيرة، لذلك تحتاج الدول الإفريقية إلى إدارة هذه الشراكات بعناية، وضمان الاستفادة القصوى منها دون ان تحمل نفسها بأعباء مالية كبيرة(رشيد ٢٠١٩، ٩١).

ولأن مشروع الحزام والطريق هو مشروع ضخم وشامل، فقد قامت الصين بالاستثمار فيه بمبالغ كبيرة على مر السنين، ومن الصعب تحديد تلك الأموال بدقة بسبب تعقيد المشروع، وتفاوت التمويل على مر الزمن، إلا أن هناك بعض الإحصائيات والأرقام التي يمكن تقديمها حتى أيلول/٢٠٢١:

١. **الميزانية الأولية** : في عام ٢٠١٣، أعلنت الصين عن تخصيص(٤٠) مليار$، لإنشاء صندوق للاستثمار في الحزام والطريق.
٢. **التمويل الاستثماري**: تقدر تقديرات غير رسمية بأن الصين قد استثمرت أكثر من(٢١٠) مليار$ في مشاريع مباشرة على مر السنوات السابقة، وهذا التمويل يشمل العديد من مشاريع البنى التحتية كالموانئ والسكك الحديدية والمطارات.
٣. **القروض** لقد قدمت الصين العديد من القروض للدول المستفيدة من مشروع الحزام والطريق، وتمثل هذه القروض جزءا كبيرا من التمويل الإجمالي، وهناك مخاوف من التراكم الدَيني لبعض الدول المستقبلة.
٤. **المساهمات الدولية**: بالإضافة إلى التمويل الصيني، شاركت العديد من الدول الأخرى في دعم مشروع الحزام والطريق من خلال تقديم استثمارات وتمويل إضافي.
٥. **المناطق والدول المستفيدة**: مشروع الحزام والطريق يشمل العديد من الدول والمناطق على مر العالم، بما في ذلك آسيا وأوربا وإفريقيا والشرق الأوسط، كل منطقة تستفيد من المشروع بطرق مختلفة وتحصل على تمويل مختلف(ريحان ٢٠١٢، ٣٤).

المبحث الثالث: الاستثمار الصيني في إفريقيا :

تعد شرق إفريقيا الحلقة الأولى في ارتباط مبادرة الحزام والطريق بإفريقيا، إذ تقوم الصين بجهود كبيرة لتعزيز البنية التحتية البحرية والبرية في هذه المنطقة، وتشمل جهود الصين: بناء الموانئ، والبنية التحتية البحرية لتحسين الطرق البحرية والبرية التي تربط جنوب آسيا بمناطق شرق إفريقيا، مثل كينيا وتنزانيا كما هو معروف وتلعب هذه الطرق دورا حيويا في تعزيز التجارة الدولية والاقتصاديات الوطنية، بالإضافة إلى تحسين البنية التحتية النقلية والبحرية، كما تسعى الصين أيضا لتطوير السكك الحديدية في شرق إفريقيا، وهذه الجهود تعزز بشكل كبير قدرة هذه الدول على نقل البضائع والأفراد بكفاءة أكبر، كما تقوم بتعزيز التنمية الاقتصادية(المثلوثي ٢٠٠٩، ٧٤)).

بالإضافة إلى ذلك، تعمل الصين على دمج مبادرة الحزام والطريق مع منتدى التعاون الصيني الإفريقي، بهدف تعزيز الإنتاجية الزراعية في إفريقيا، وتشمل هذه الجهود زيادة واردات المنتجات الزراعية من إفريقيا إلى الصين، إذ تمتلك الصين مجمعات صناعية زراعية في عدة دول إفريقية كموزمبيق وزامبيا، وتقوم بتوسيع استثماراتها في هذه الصناعات بهدف تعزيز التعاون الزراعي، والتبادل التجاري بين الصين

وإفريقيا، وذلك يعكس التزام الصين الشديد بتقوية التعاون الاقتصادي والزراعي مع دول إفريقيا بهدف تعزيز التنمية المشتركة وتحقيق التنمية المستدامة(الامم المتحدة ٢٠٠٦)

من المهم الاشارة إلى أن التعاون الصيني الإفريقي لا يقتصر على البنية التحتية والزراعة فقط، بل يشمل أيضا التعاون في مجموعة متنوعة من القطاعات الأخرى كالصناعة والتكنولوجيا والتعليم والصحة، وتعتبر هذه الشراكات الشاملة مفيدة لكلا الجانبين، حيث تساهم في تعزيز التنمية وتحقيق الازدهار الاقتصادي بالمجمل، يمثل التعاون بين الصين وشرق إفريقيا في إطار مبادرة الحزام والطريق فرصة كبيرة لتحقيق التنمية المستدامة وتعزيز التبادل الثقافي والاقتصادي بين هذه المناطق، ومن المهم متابعة تنفيذ هذه المشاريع وضمان استفادة الدول الإفريقية منها بشكل كبير لتعزيز التنمية وتحسين مستوى حياة سكانها (الاكاديمية العليا للدراسات الاستراتيجية والامنية ٢٠١٥، ٣٧).

أما بالنسبة لغرب إفريقيا، فقد زار الرئيس الصيني "شي جين بينغ" المنطقة لأول مرة في (تموز/٢٠١٧)، لربط المنطقة بمبادرة الحزام والطريق، وتمثلت هذه الزيارة في تعزيز التعاون بين الصين ودول غرب إفريقيا في مجموعة من المشاريع الاقتصادية والبنى التحتية، لإدراك الصين بأن انخراطها في غرب أفريقيا يمثل تحديا مباشراً للمصالح الأمريكية والأوربية والفرنسية، فاستغلت الصين تراجع شعبية القوى الأوربية وخاصة فرنسا التي تشهد توترا في علاقاتها مع بعض دول المنطقة كمالي وبوركينا فاسو، وحاجة الأفارقة للاستثمارات والمساعدات الصينية الاقتصادية والتنموية، لتوسيع دائرة تحركاتها في المنطقة على كافة المستويات، ولتعزيز مخاوف الغرب التي يروجها بشأن التقارب الجيوسياسي الصيني الروسي في غرب أفريقيا، كما تستثمر الصين في مشروعات السدود وملاعب الكرة، ويشارك الرأس الأخضر في منتدى التعاون الاقتصادي في حين ترى بكين أنه يمكن توظيفه لمواجهة الغرب والولايات المتحدة في المنطقة

قامت منصة "Diamniadio" الصناعية الدولية، وهي منطقة اقتصادية خاصة تديرها الصين وتقع بالقرب من داكار، بدور هام في تنفيذ هذه المبادرة، هدفها تعزيز الصناعة الصينية في جميع أنحاء غرب إفريقيا، وبناءً على اتفاقيات التجارة والتعاون بين الصين والسنغال، يتم تصنيع وتصدير البضائع من هذه المنطقة الاقتصادية الخاصة إلى الأسواق الأمريكية والأوربية، ويتمتع المستثمرون الصينيون بامتيازات خاصة كالإعفاء من الضرائب السنغالية(قط ٢٠٢٠، ٨).

وفيما يتعلق بشمال إفريقيا، فقد تركز الاهتمام على الجزائر كشريك رئيس للصين في المنطقة، إذ امتازت الجزائر بزيادة قيمة تجارتها مع الصين في السنوات الأخيرة، مما جعلها السوق الكبيرة للصين في

شمال إفريقيا. وفي الوقت نفسه أصبحت الصين مصدرا رئيسا لواردات الجزائر، إذ يتم تسوية المعاملات المالية بين البلدين **باليوان الصيني** بدلاً من الدولار الأمريكي. ومشروع القرن الاقتصادي هو مشروع مهم للصين في المنطقة، إذ تقوم بتمويل مشروعات موانئ حيوية على طول شمال إفريقيا، بما في ذلك ميناء الحمدانية في الجزائر، هذه المشروعات تستهدف تعزيز التجارة والنقل بين الصين والمناطق الأخرى عبر البحر المتوسط

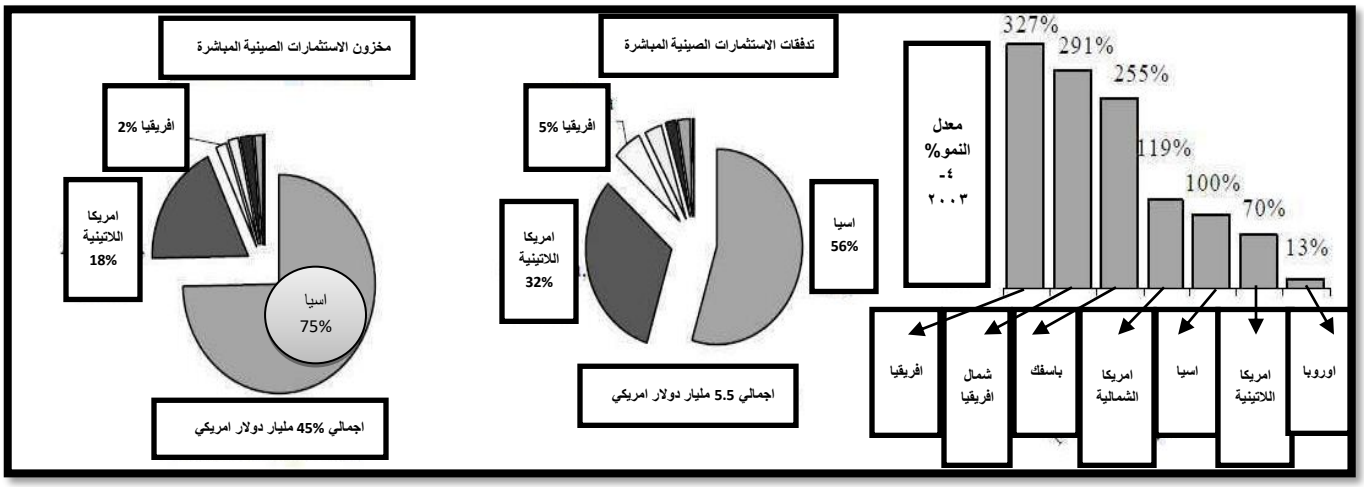
المبحث الرابع: الاستثمارات الصينية المباشرة في إفريقيا :

بعد انتهاء الحرب الباردة، انتقلت الصين مباشرة إلى الاهتمام بالقارة الإفريقية، فبدأت الصين في تكثيف جهودها الخارجية نحو إفريقيا، حيث ركزت بشكل أساسي على الجوانب الاقتصادية، وتُظهر الإحصائيات الاقتصادية أن الاستثمارات المباشرة للصين في إفريقيا كانت ضعيفة في السنوات الأولى بعد انتهاء الحرب الباردة، ولكنها زادت تدريجيا في عام ١٩٩٠، حتى وصلت تلك الاستثمارات الى(٨٢٠) مليون$، ومع مرور الزمن ازدادت إلى(٩٩٠)مليون$ ، وفي نهاية عام ٢٠٠٤، بلغت هذه الاستثمارات(١,٣٤) مليار$.

على صعيد التجارة الصينية، تعزز الإحصائيات الرسمية ازدياد الاستثمارات المباشرة للصين في إفريقيا بشكل كبير ما بين عامي(٢٠٠٥ – ٢٠٠٩)، إذ ارتفعت هذه الاستثمارات بشكل ملحوظ، حيث تضاعفت أربع مرات لتصل إلى(٩,٣) مليار$، ويمكن أن تصل الاستثمارات المباشرة للصين في إفريقيا إلى (٤٠) مليار$ سنويا، ووفقا لتقرير صادر عن صندوق النقد الدولي في إكتوبر/٢٠١١، يُظهر أن(١٦%) من الاستثمارات المباشرة للصين نحو الخارج موجهة إلى دول إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (Sub-Sahara)، مقارنة بنسبة(١%) في عام ٢٠٠٣(الزيات ، ١٢)

فضلا على ذلك، تُعتبر القارة الإفريقية وجهة ثانوية مهمة للاستثمار الصيني بعد القارة الآسيوية، حيث تشكل استثمارات الصين المباشرة في القارة الإفريقية نسبة(٢,٢٥%)من إجمالي استثمارات الصين المباشرة في نفس السياق، أفادت وكالة الأنباء الصينية الرسمية كسينهوا(Xinhua) بأنه بنهاية عام(٢٠١٠)، قامت الصين بتوجيه استثمارات بلغت(٤٠) مليار$ نحو أكثر من(٢٠٠٠) شركة ومؤسسة في(٥٠) دولة إفريقية، وتم تأكيد هذه الأرقام من قبل بنك الصين، الذي أشار إلى ان الصين قد استثمرت(١٠) مليار$ في شركات إفريقية خلال عام (٢٠١٠) ويبدو أن الصين تتلاعب دائماً بالأرقام والإحصائيات، ربما لتجنب زيادة الانتباه إليها، وتجنب الضغوط التي قد تعيقها عن تحقيق استراتيجيتها.

وتواجه الصين ضغوطاً دولية خاصة من قبل القوى الكبرى، وذلك لتجنب الارتباك في فهم المجتمع الدولي لمفهوم الاستثمار الأجنبي المباشر(FDI) (مرعي ٢٠٢١، ٤١)



مخطط (١) يمثل الاستثمارات الصينية المباشرة حول العالم

وفيما يخص الاستثمار الصيني في البنى التحتية لإفريقيا فقد بقي مستقراً بحدود(٥) مليار$ سنوياً ومن اسباب هذا الاستقرار، هو امتلاك الصين اكبر احتياطي للنقد الاجنبي يقدر بـ(٢٠٠٠) مليار $ وهو الاكبر في العالم.

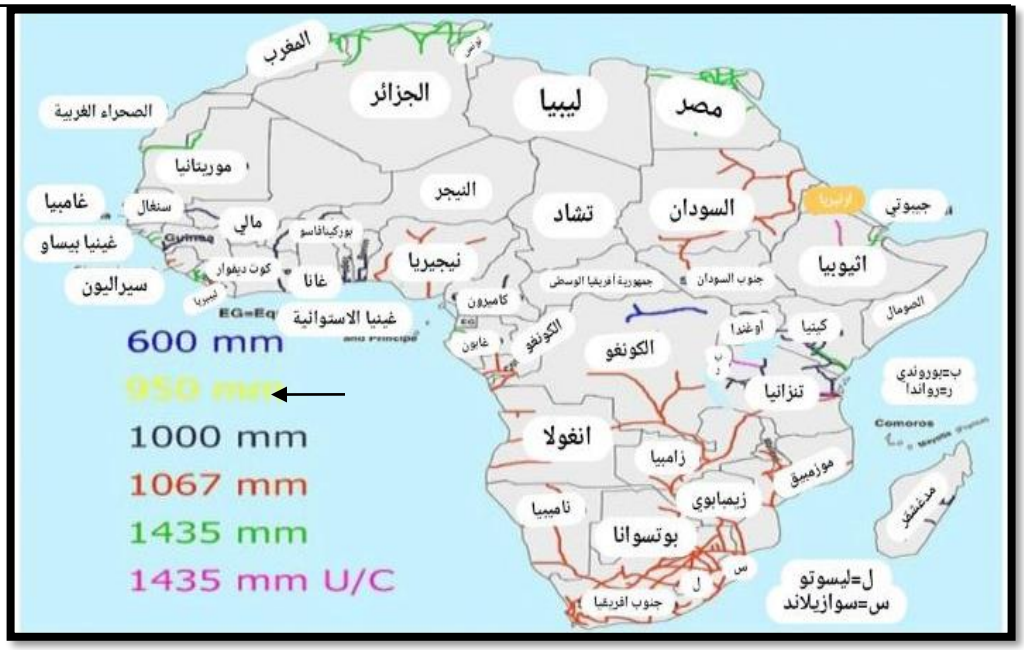
١. جنوب افريقيا(7. $25)	١١. كينيا (8. $1)
٢. أنغولا (8. $24)	١٢. تنزانيا (7. $1)
٣. نايجيريا (8. $7)	١٣. إثيوبيا (5. $1)
٤. مصر (0. $7)	١٤. موريتانيا (3. $1)
٥. ليبيا (6. $6)	١٥. غابون (2. $1)
٦. الجزائر (2. $5)	١٦. تونس (1. $1)
٧. الكونغو (5. $3)	١٧.غينيا الاستوائية(1. $1)
٨. المغرب (9. $2)	١٨.الكاميرون (0. $1)
٩. زامبيا (9. $2)	١٩. تشاد (8 .$0)
١٠. غانا (1. $2)	٢٠. بوتسوانيا (04. $)

جدول (٢) أهم الشركاء التجاريين للصين في إفريقيا

ومنذ العام(٢٠٠٠) ولغاية(٢٠٠٩)تغيرت نوعية الصادرات الصينية لإفريقيا إذ اصبحت السلع الرأسمالية كالسيارات والشاحنات والادوات والعدد والكهربائيات تشكل نسبة كبيرة تصل الى (٦٠%) من الصادرات الصينية نحو القارة الافريقية، وفي ذات الوقت تمثل المواد الاولية (٩٠%) من صادرات إفريقيا، اذ يشكل الحديد والصلب(٢٤%) و(٦٤%) نفط وغاز، ونسبة(٥%) من المنتوجات الزراعية.

المبحث الخامس: الاستثمارات الصينية في السكك الحديدية في عموم القارة الافريقية :

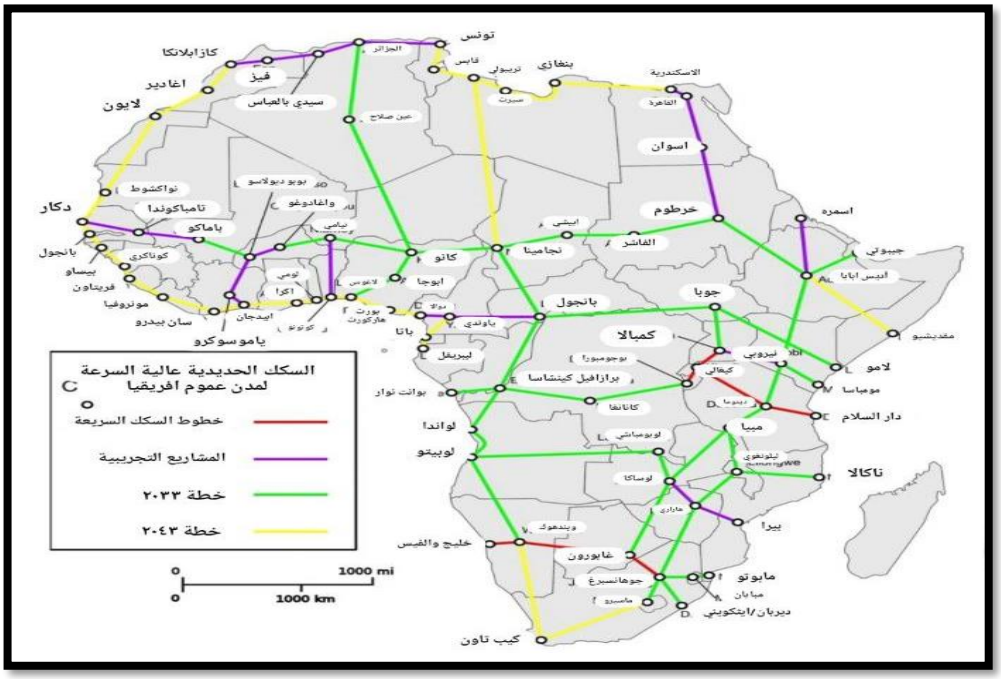
من الصعب الحصول من الحكومة الصينية على ارقام دقيقة وتفصيلية فيما يخص الاستثمارات الصينية في مجال السكك الحديد على وجه الخصوص ويرجع ذلك الى سياسة الحكومة الصينية المتعلقة بعدم الافصاح عن سياساتها في العالم وكل ما يذكر هو خطوط عريضة وعامة القصد منه، توضيح الاسس الاستراتيجية للحكومة الصينية وبشكل عام فقط شكلت **السكك الحديد** اهم الاستثمارات في القارة الافريقية بعد **الموانئ** فيما يتعلق بالبنى التحتية وقد اهتمت الصين بربط الدول التي تشترك معها بعلاقات اقتصادية وسياسية في غرب وشرق القارة، فربط غرب إفريقيا بشرقها يمثل اهمية بالنسبة للصين التي تملك استثمارات في غرب إفريقيا وشرقها، كما ان خطوط السكك الحديد تمثل استثماراً استراتيجياً للصين، وضمانا لإيصال المواد الاولية من وسط القارة الى الموانئ في غرب وشرق القارة(الرشدي ٢٠٢٢، ١١٠).



خريطة(١) السكك الحديدية في إفريقيا

ان تحليل الخريطة(١) يبين مدى فقر القارة الافريقية، وانعدام خطوط السكك الحديدية وقلتها في القارة، إذ إن عدد الخطوط وأطوالها لا يتماشيان مع اهمية القارة الاقتصادية والسياسية والدولية، لذا فان ادراك القارة الافريقية لحاجتها الى تطوير هذا القطاع دفعتها باتجاه إقامة علاقات اقتصادية ومشاريع سكك حديد مع الصين، لتحقيق رؤية الاتحاد الافريقي فيما يتعلق بتطوير قطاع النقل بشكل عام، وخطوط السكك الحديدية بشكل خاص .

لقد تم وضع العديد من الخطط وكانت أهمها ما خرجت به القمة الافريقية المنعقدة في اديس ابابا في(٢٠١٠) التي وضعت تصميم مستقبلي لما تحتاجه القارة الافريقية من خطوط جديدة للسكك الحديدية، لتطوير القطاع الاقتصادي والتجارة عبر القارة كلها، وتسهيل عملية نقل المنتجات والاشخاص عبر هذه الخطوط(البنك الدولي ٢٠١٧، ١٧).



خريطة (٢) خطة الاتحاد الافريقي لتطوير السكك الحديدية في افريقيا

المبحث السادس: اهم المشاريع الصينية في خطوط السكك الحديدية في إفريقيا:

في السنوات(١٩٦٥ و ١٩٦٧)، قامت قيادتا تنزانيا وزامبيا بزيارات منفصلة إلى جمهورية الصين الشعبية، وبعد سلسلة من المحادثات والجولات الدبلوماسية، تم التوصل إلى اتفاقية بينهما وبين الحكومة الصينية، لإقامة مشروع خط سكة حديد يربط دولتي تنزانيا وزامبيا يبدأ هذا الخط الحديدي، الذي يعرف باسم خط سكة حديد تنزانيا – زامبيا، من العاصمة التنزانية دار السلام في الشرق ليمتد غربا حتى يصل

إلى كابيري مبوهي في زامبيا. يبلغ إجمالي طول الخط حوالي(١٨٦٠)كم، وقد تم تصميمه وبناؤه بواسطة فريق من الخبراء والمهندسين الصينيين بالتعاون مع مختصين تنزانيين وزامبيين. وتبنت الحكومة عمليتي التنظيم والإشراف على عمليات البناء والتنفيذ، وتم الانتهاء من بناء الخط بأكمله وتسليمه في تموز/١٩٧٦، وقد قدمت الحكومة الصينية دعما كبيراً لهذا المشروع من خلال تقديم قرض بقيمة(٩٨٨) مليون يوان صيني بدون فوائد، ولتنفيذ هذا المشروع الضخم تم إرسال ما يقرب من (٥٠,٠٠٠) مهندس وفني، منهم(٦٤) مهندسا صينيا، للمساهمة في إنجازه بنجاح وتحقيق التواصل الاقتصادي بين تلك الدول. وفي عام ٢٠٠٤ عقب انتهاء الحرب الأهلية في أنغولا، تم تسليم إعادة بناء خط بنجويلا للسكك الحديدية إلى مجموعة المكتب العشرين لإنشاء السكك الحديدية الصينية، وهو الشريان الرئيسي لحركة السكك الحديدية في البلاد، ويمتد هذا الخط من (مدينة **لوا**) الحدودية في الشرق إلى (مدينة لوبيتو الساحلية) الاستراتيجية الى الغرب من أنغولا، والذي تم بناؤه للمرة الاولى من قبل المستعمرين البرتغاليين، وكانت سرعة القطار آنذاك محدودة (٣٠) كم/الساعة، لصعوبة التضاريس، والتحديات التكنولوجية كالمستنقعات والغابات الكثيفة(جمال ٢٠٢٠، ٦٥).

وبعد استعادة الاستقلال في عام ١٩٧٥، تعرضت جميع خطوط السكك الحديدية في أنغولا للتدمير تقريبا خلال الحرب الأهلية الدامية التي استمرت لمدة(٢٧)سنة، وفي عام ٢٠١٥ تم افتتاح خط سكة حديد بنغيلا رسميا، بطول (١٣٤٤) كم لحركة المرور، وتم تصميمه بسرعة تصل إلى(٩٠) كم/الساعة، ويعتبر هذا الخط أطول خط سكة حديد بنته شركة China Railway Construction في الخارج باستخدام المعايير الصينية في عملية واحدة.

اما نايجيريا التي تُعتبر واحدة من أهم منتجي النفط في غرب إفريقيا، ففي العام ٢٠٠٦، أبرمت عقدا لمشروع تحديث البنية التحتية السككية الوطنية بالتعاون مع شركة الهندسة المدنية الصينية، يتميز هذا المشروع الضخم ببدء مساره من مدينة لاغوس، وهي أكبر مدينة في نيجيريا والمركز الاقتصادي في الجنوب، ليمتد الى مدينة كانو، أكبر مدينة في الشمال ومركزها الصناعي يقدر بطول حوالي(١٣٠٠) كم، وسرعة تصميم المشروع بلغت(١٥٠) كم/ الساعة.

ووقعت نيجيريا عقودا لمشاريع تحديث السكك الحديدية مع الشركات الصينية، مما يظهر استعدادها العالي لاستخدام تكنولوجيا السكك الحديدية الصينية، ومع ذلك فقد عانى المشروع من تأخيرات متكررة بسبب ضخامة التمويل المطلوب لهذه الهندسة الضخمة، مما أدى في النهاية إلى تنفيذه على مراحل متعددة.

وفي عام ٢٠١٢، تم بناء خط السكك الحديدية الذي يربط آسيا بجيبوتي، والمعروف بـ خط السكة الحديد القياسي من إثيوبيا إلى جيبوتي"، ومثلت هذه الخطوة إنجازا هاما في مجال بناء البنية التحتية السككية الصينية في إفريقيا، وفي العام ٢٠١٩، أُتم تنفيذ مشروع القطار السياحي المعروف بـ "**برايد أوف أفريكا**" الذي يقطع مسافة تبلغ حوالي(٤٣٠٠) كم عبر دول تنزانيا وزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وأنغولا، بهدف الوصول إلى مدينة لوبيتو على ساحل المحيطين الأطلسي والهندي. وبذلك تم تحقيق اتصال سككي بين المحيطين لنقل الركاب بوسائل السكك الحديدية لأول مرة وفي زامبيا تُعد سكة حديد ياجي التي يبلغ طولها(٧٥٧) كم، أول خط سكة حديد بني بالطراز الصيني خارج الصين، حيث قامت شركة صينية بتصميمها وبنائها باستخدام معايير صينية متكاملة فيما يتعلق بالتصميم والاستثمار والتمويل والمعدات ومواد البناء والإشراف وإدارة التشغيل، يتميز هذا الخط بسرعة تصميم تصل إلى(١٢٠) كم/الساعة وهو أول خط سكة حديد مكهربة في إفريقيا، ويُعرف هذا الخط بـ "سكة حديد تنزانيا– زامبيا في العصر الجديد . مع بناء سكة حديد ياجي، تحولت مشاريع السكك الحديدية الصينية في إفريقيا تدريجيا من تقديم المعدات الأصلية إلى تقديم حلول متكاملة بمعايير تقنية صينية في مجال السكك الحديدية، ويعكس هذا التطور ليس فقط التعمق المستمر للتعاون التكنولوجي بين الصين والدول الأفريقية في مجال السكك الحديدية، بل يمثل أيضا تأكيدا على القدرة الصينية في مجال بناء وتشغيل السكك الحديدية على المستوى الدولي(عبد الحليم ٢٠٢٣، ١٦٤) .

وفي عام(٢٠١٦)، تم افتتاح مشروع السكة الحديدية النموذجي لتجزئة السكك الحديدية الحديثة في مدينة عكا بنيجيريا، وقد نال تشغيل هذا المشروع استحسانا كبيرا من قبل السكان المحليين من مختلف الفئات الاجتماعية، حيث قامت القبيلة المحلية بتكريم ثلاثة موظفين صينيين ومنحتهم لقب رئيس من قبلها، وهذا يعكس اعتراف المجتمع المحلي الافريقي بالتقنيات والخبرات الصينية.

وفي(٢٠٢٠/١٢/١٠)، تم افتتاح(خط سكة حديد **راي**) الذي يربط بين مدينتي لاغوس أكبر مدينة ساحلية في نيجيريا وإيبادان، المدينة الصناعية الرئيسية في الجنوب الغربي لحركة المرور، يُعتبر هذا الخط واحدا من أصعب وأطول خطوط السكك الحديدية القياسية في نيجيريا، وهو أول الثنائي القياسي الصيني في غرب إفريقيا. يُظهر هذا المشروع النجاح الصيني في تقديم حلول شاملة لمشاريع السكك الحديدية في القارة الإفريقية والثقة المتزايدة في القدرات الصينية في مجال بناء وتشغيل البنية التحتية السككية .

قامت الحكومة الصينية في عام(٢٠٢٣)بتوقيع اتفاقية استثمار مهمة بقيمة(٣,٨) مليار$ مع حكومة نيروبي، بهدف إنشاء خط سكة حديد يربط ميناء ممباسا بالعاصمة نيروبي، ثم يمتد ليشمل باقي مناطق

شرق إفريقيا، وتتضمن هذه الاتفاقية تقاسم التكاليف بين الطرفين، حيث يتحمل البنك الصيني للتصدير والاستيراد (إكزيم) نسبة(٩٠%) من تكاليف المشروع، الذي يهدف إلى استبدال الخط الحالي الذي يمتد لمسافة(٦٠٩)كم ويعود إلى فترة الاستعمار البريطاني، بينما تتحمل كينيا النسبة الباقية وهي(١٠%) ومن المقرر أن ينطلق المشروع في شهر أكتوبر ويستمر لثلاث سنوات ونصف السنة، وسيتم تنفيذه بواسطة شركة "تشاينا كومنيكيشن كونستركشن" كمتعاقد رئيسي، وسيشمل المشروع أيضا أعمال البناء لربط أكبر مدينة اقتصادية في شرق إفريقيا نيروبي، بعدد من المدن والعواصم الإقليمية الهامة مثل كمبالا وكيغالي وبوجمبورا وجوبا، وتم توقيع هذه الاتفاقية في نيروبي بحضور قادة دول شرق إفريقيا، حيث شهدت مشاركة الرئيس الكيني أوهورو كينياتا ورئيس رواندا بول كاغامي ورئيس جنوب السودان سلفاكير ورئيس تنزانيا جاكايا كيكويتي ورئيس أوغندا يوري موسيفيني (شوقي ٢٠١٩) .

يعتبر هذا المشروع جزءاً من جهود دول شرق إفريقيا للتعاون مع الصين بهدف إقامة شبكة سكك حديد حديثة وشاملة، تمتد من العاصمة بوروندي بوجمبورا وتمر عبر أوغندا ورواندا، للارتقاء بالبنية التحتية للمواصلات في المنطقة، وقد أكد رئيس الوزراء الصيني لي كيكيانغ أن هذا المشروع يعكس التعاون المتبادل والمصلحة المشتركة بين الصين ودول شرق إفريقيا، ويؤكد على أهمية السكك الحديد في دعم عمليات التنمية في المنطقة، وقد أظهر التقرير السنوي للعلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين وأفريقيا الصادر في عام ٢٠٢١، أن قيمة التجارة الثنائية بلغت(١٨٧)مليار$ في عام ٢٠٢٠ .

كما تركزت اهداف الصين السياسية والاقتصادية في إفريقيا على فتح اسواق افريقيا للسلع الصينية، وبحثها عن الثروات الطبيعية، فضلا على ما قامت به من تنمية واصلاحات اقتصادية، أدت الى تعاظم دورها على الساحة الدولية، وجعلها قادرة على منافسة الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الاوربي في افريقيا، وتتوقع وكالة ماكنزي الامريكية أن تصل قيمة الأرباح المالية التي تجنيها الصين من إفريقيا في العام٢٠٢٥ ، (٤٤٠)مليار $

يتحرك قطار الصين بسرعة فائقة تصل الى(٢٠٠) كم/الساعة، وهو ما يجعله يقطع المسافة من محطة Hong Kong West Kowloon إلى محطة Guangzhou South في خلال(٤٨) دقيقة فقط، وبُدء بتشغيله في العام (٢٠١٨)وبلغ طوله (٢٦)كم، ويمر في أنفاق مخصصة تحت الأرض، أسفل عدة مدن صينية، وهو الخيار الأسرع للنقل البري عبر الحدود بين هونغ كونغ وبر الصين الرئيس، ويتصل مباشرة بشبكة القطارات السريعة في شينزين، التي تربط منطقة هونغ كونغ الإدارية بـ(٦) وجهات نقل وعدة محطات، ومن وسائل النقل الممتازة التي توفر اتصالاً سهلاً بالمدن عبر منطقة الخليج الكبرى. ويسع

القطار(٥٨١) راكبا، أي ما يعادل (١١٧)سيارة، بكل واحدة منها(٥) أفراد، كل صف من المقاعد يدور، وكل مقعد مزود بمقبس طاقة مضيء وشاشة عرض، وصل إجمالي اطوال خطوط السكك الحديدية الصينية التي تم تشغيلها الى(١٢١)الف كم في العام ٢٠١٥، ومن بينها(١٩)الف كم من خطوط السكك الحديدية عالية السرعة، وهو ما يمثل(٦٠%) من الإجمالي العالمي (شوقي ٢٠١٩) .

تأثير دور الصين في العلاقات الدولية:

لقد كان شعار الصين "التوجه شرقا" فالصين دولة نامية لا تحكمها مصطلحات الدولة المارقة، او تجارة البشر، او التطرف في النظام الدولي، كما انها تنفق الاموال وتستثمر في كل افريقيا، فضلا على رخص اياديها العاملة، يضاف اليها قبول الخبراء الصينيون بإجور وأوضاع معيشة افريقية لا يتحملها نظراؤهم.

كما استخدمت الصين مقعدها الدائم في مجلس الامن، لحماية دول القرن الافريقي ومنها(السودان)، لتخفيف قرارات مجلس الامن المعنية بقضية دارفور، وفرض العقوبات الدولية على السودان، وامتناع الصين عن التصويت على قرار إحالة جرائم دارفور الى المحكمة الجنائية الدولية.

كما ان الاستثمار الأمريكي المباشر في إفريقيا قد تراجع في العام (٢٠٢٠)الى(٤٧,٥)مليار $ ، بعد أن كان (١٤١)مليار$ في عام(٢٠٠٨)، ويعد رقما متواضعا مقارنة بالاستثمارات الصينية، كما زاد عدد طلاب افريقيا الدارسين في الصين(٢٠)ضعفا منذ العام(٢٠٠٥)، كما أنشأت الصين مع مجموعة "البريكس" بنك التنمية الجديد" في شنغهاي عام(٢٠١٤) عليه عبارة "لن يتدخل البنك في السياسة"، وتعتبره مجموعة البريكس قوة مضادة للبنك الدولي وصندوق النقد الدولي، يمكن للتغلغل الاقتصادي الصيني ان يساعد على تحجيم النفوذ الأمريكي في افريقيا، او اشعال المنافسة الامريكية الصينية.

حددت أجهزة الاتحاد الافريقي بعض المشاريع الرائدة التي يجب اعطاؤها أولوية التنفيذ في خطة(٢٠٦٣) هي(شوقي ٢٠١٩) :

- انشاء شبكة السكك الحديدية الافريقية المتكاملة وعالية السرعة: هدفها الربط بين جميع العواصم والمراكز التجارية الافريقية، عبر قطار افريقيا السريع، لتسهيل حركة السلع، وتخفيف ازدحام النقل في النظم الحالية.
- ان تستعيد إفريقيا سيطرتها على تسعير السلع المنتجة، وان تتصدى لتقلبات الأسعار والعملات في تجارة السلع الاساسية، وتحويل الاقتصادات الأفريقية من مصدرة للمنتجات الأولية إلى مصدرة للسلع شبه المجهزة والمجهزة.

- إنشاء منطقة تجارة افريقية حرة هدفها التسريع في نمو التجارة الافريقية البينية، واستخدام التجارة بفعالية أكبر .

الخاتمة

وفي نهاية هذا البحث تم التوصل الى مجموعة من الاستنتاجات منها :

١. تشير البيانات إلى أن الصين قامت باستثمارات ضخمة في مشاريع البنية التحتية السككية في إفريقيا، وتتضمن هذه الاستثمارات تمويل وبناء خطوط السكك الحديدية فضلا على تحديث البنية التحتية السككية وخدمات عوامل الانتاج والاشخاص، وكذلك تخفيف ازدحام النقل في النظم الحالية والمستقبلية القائمة.

٢. تشير الأبحاث إلى أن هذه المشاريع السككية قد تسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية في إفريقيا من خلال تحسين القدرات اللوجستية، وزيادة وتعميق التجارة البينية والتكامل عبر افريقيا، وتوفير فرص عمل محلية.

٣.يظهر تعاون الصين مع دول إفريقيا في مشاريع السكك الحديدية كجزء من استراتيجيتها لتوسيع نفوذها الجغرافي وزيادة التجارة مع هذه الدول، مما يؤدي إلى تعزيز العلاقات الثنائية بين الصين والدول الافريقية.

٤.يتمثل تأثير الصين أيضا في نقل وتطوير تكنولوجيا السكك الحديدية إلى إفريقيا، وهو ما يمكن أن يكون له تأثير إيجابي على بناء القدرات المحلية، وتطوير الصناعات المحلية.

٥.اتجاه دول إفريقيا نحو الصين كشريك استراتيجي في مشاريع البنى التحتية، ويشمل توقيع الاتفاقيات، والتعاون المشترك في مجال السكك الحديدية.

٦.تحتاج قارة افريقيا خطوط جديدة للسكك الحديدية، لتطوير القطاع الاقتصادي والتجارة ، وتسهيل عملية نقل المنتجات والاشخاص عبر هذه الخطوط.

٧.تميزت العلاقات الصينية الافريقية بعدم التدخل في الشأن السياسي الداخلي، وفي مفوضية الاتحاد الافريقي إعطاء الاولوية لتطوير السكك الحديدية.

٨. إحياء وتعزيز دور اتحاد السكك الحديدية الافريقية ومؤسسات التدريب الاقليمية للسكك الحديدية لتعزيز بناء القدرات المهنية للسكك الحديدية في افريقيا.

كما توصلت الدراسة الى عدة توصيات يمكن اجمالها بالآتي :

١. يعد موضوع الربط السككي في إفريقيا من المواضيع المهمة لذا نوصي بإقامة دراسات اخرى معمقة تشمل كل جوانب الموضوع .

٢. تعد الصين من اكبر المستثمرين في العالم في مشاريع البنى التحتية، لذلك ندعو المسؤولين العراقيين للاستفادة من القدرات الكبيرة والخبرات الهائلة للصين في هذا المجال.
٣. ان الاستثمار في البنى التحتية من المواضيع المهمة في العالم في الوقت الراهن وبالأخص في خطوط النقل التجاري والسياحي للأشخاص .
٤. الشبكة الافريقية المتكاملة عالية السرعة هدفها ربط جميع العواصم والمراكز التجارية الافريقية عبر قطار أفريقيا عالي السرعة، لتسهيل حركة السلع، وتخفيف ازدحام النقل في النظم الحالية والمستقبلية، وخدمات عوامل الانتاج والاشخاص.

المصادر باللغة العربية

١. الاكاديمية العليا للدراسات الاستراتيجية والامنية.٢٠١٥. العلاقات الصينية الافريقية. بيروت.
٢. الامم المتحدة، ٢٠٠٦. دوافع اقتصادية وأغراض سياسية.. لماذا تعزز الصين نفوذها في افريقيا؟ الامم المتحدة– 16/11/2006، S/2006/ 897 مجلس الامن– A/580/61 الجمعية العامة
٣. البنك الدولي،٢٠١٧. دليل تحسين اداء قطاع السكك الحديدية. ط٢.
٤. جمال، محمد الصالح .٢٠٢٠. *الاختراق الصيني للقارة الافريقية بعد نهاية الحرب الباردة*. المركز الديمقراطي العربي. برلين.
٥. جمال، محمد الصالح .٢٠٢٠. *خارطة التنافس الدولي في افريقيا متطلبات المصالح واختلاف الاهداف، الاختراق الصيني للقارة الافريقية بعد نهاية الحرب الباردة*. المركز الديمقراطي العربي. برلين. المانيا.
٦. رشيد، بن زمري بن علو .٢٠١٩. السياسة الصينية تجاه افريقيا. جامعة عبد الحميد بن باديس . رسالة ماجستير. الجزائر. مستغانم.
٧. ريحان، محمد عطية محمد .٢٠١٢. التجربة الاقتصادية الصينية وتحدياتها المستقبلية رسالة ماجستير. *جامعة الازهر*. غزة .
٨. الزيات، امنية محسن عمر احمد .*السياسة الخارجية الصينية تجاه افريقيا ١٩٩١– ٢٠١٥* .المركز الديمقراطي العربي. برلين.
٩. صلاح، شوقي . ٢٠١٩. "افريقيا التي نريد.. افريقيا ٢٠٦٣ .. أهم ملامح الخطط والبرامج. القاهرة. مجلة قراءات افريقية.
١٠. عباس, جيهان عبد السلام .٢٠٢٢.العلاقات الاقتصادية الصينية الافريقية: دراسة تحليلية، مجلة كلية السياسة والاقتصاد. المجلد(١٦). العدد(١٥) .
١١. عباس، جيهان عبدالسلام .٢٠٢٢. العلاقات الاقتصادية الصينية الافريقية: دراسة تحليلية. *مجلة كلية السياسة والاقتصاد*. المجلد (١٦).عدد (١٥).

١٢. عبد الحليم، إجلال محمد .٢٠٢٣. دور الشراكة الصينية في تنفيذ اجندة الاتحاد الافريقي ٢٠٦٣. *مجلة الدراسات الافريقية*. مجلد(٤٤). العدد(٢).
١٣.قط، سمير .٢٠٢٠. الاستراتيجية الصينية الجديدة في افريقيا الفرص والتحديات. جامعة محمد خيضر. الجزائر. https://www.sahm-media.dz
١٤.لرشدي، نور حسين فيضي .٢٠٢٢. الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ . اطروحة دكتوراه. كلية التربية. جامعة كربلاء.
١٥.المثلوثي، عثمان جبالي . ٢٠٠٩. *الصين في افريقيا شريك ام منافس*. الدار العربية للعلوم. بيروت.
١٦.مرعي، مثنى فائق .٢٠٢١. المركز العراقي الافريقي للدراسات الاستراتيجية. بغداد.

المصادر باللغة الانكليزية

1- Abbas, Jihan Abdel Salam. 2022. Chinese-African economic relations: an analytical study. Journal of the College of Politics and Economics. Volume (16). Issue (15).
2- Abbas, Jihan Abdel Salam. 2022. Chinese-African economic relations: an analytical study, Journal of the College of Politics and Economics. Volume (16). Number (15).
3- Al-Rushdi, Nour Hussein Faydi. 2022. Chinese strategy in the Pacific. Doctoral thesis. Faculty of Education. University of Karbala.
4- Al-Zayat, Umnia Mohsen Omar Ahmed. Chinese foreign policy towards Africa 1991-2015. Arab Democratic Center. Berlin.
5- Gamal, Muhammad Al-Saleh. 2020. Chinese penetration of the African continent after the end of the Cold War. Arab Democratic Center. Berlin.
6- Gamal, Muhammad Al-Saleh. 2020. The map of international competition in Africa, the requirements of interests and differences in goals, and the Chinese penetration of the African continent after the end of the Cold War. Arab Democratic Center. Berlin. Germany.
7- Higher Academy for Strategic and Security Studies. 2015. China-Africa relations. Beirut.
8- Kat, Samir. 2020. The new Chinese strategy in Africa: opportunities and challenges. Muhammad Kheidar University. Algeria.https://www.sahm-media.dz
9- Marai, Muthanna Faeq. 2021. Iraqi-African Center for Strategic Studies. Baghdad.
10- Mathlouthi, Othman Jabali. 2009. China in Africa: partner or competitor? Arab House of Science. Beirut.
11- Rashid, Bin Zimri Bin Alou. 2019. Chinese policy towards Africa. Abdelhamid Ben Badis University. Master Thesis. Algeria. Mostaganem.
12- Rayhan, Muhammad Attia Muhammad. 2012. The Chinese economic experience and its future challenges. Master's thesis. Al Azhar university. Gaza .
13- United Nations, 2006. Economic motives and political purposes.. Why is China strengthening its influence in Africa? United Nations - 11/16/2006, 897 2006//S Security Council - 61/580/A General Assembly.
14- World Bank, 2017. Guide to improving railway sector performance. 2nd ed.
15- Abdul Halim, Ijlal Muhammad. 2023. The role of the Chinese partnership in implementing the African Union Agenda 2063. Journal of African Studies. Volume (44). Number (2).

16- Salah, Shawqi. 2019. “The Africa we want... Africa 2063... the most important features of plans and programmes. Cairo. African Readings Magazine.