



## ترجمات: شمال أفريقيا 2030 الجزء (4)

### مدن شمال إفريقيا

جهات فاعلة من أجل التنمية المستدامة أم مواقع للرؤى الحضرية المستوردة؟

### جهات فاعلة من أجل التنمية المستدامة أم مواقع للرؤى الحضرية المستوردة؟

أصدر المجلس الأطلسي تقريراً استراتيجياً عن شمال إفريقيا في 2030 والتحديات التي تواجهه وماهية السياسات التي يجب أن تعالج بها دول شمال إفريقيا والاتحاد الأوروبي مشكلات منطقة قوس الأزمات والطاقة البديلة التي يجب اعتمادها، وهل تستقبل المنطقة موجات ثورية أخرى مثل الربيع العربي، يناقش التقرير كل القضايا الأمنية والسياسية والاقتصادية وتحديات الهجرات باعتبار شمال إفريقيا معبر للدول الأوروبية وكيف يجب أن تقود الحكومات شعوبها لتجاوز المفاجآت التي تعيق الاستقرار والتنمية من أجل مستقبل أفضل.

يسر المركز الإفريقي للأبحاث ودراسة السياسات أن ينشر التقرير مترجماً إلى العربية على حلقات لتكتمل الفائدة.

كانت مدن شمال إفريقيا هي محور التنمية البشرية في هذه المنطقة الفريدة. كمستوطنات بشرية على حافة الصحراء وعلى ضفاف النيل، ظهرت في المواقع القليلة التي وفرت ما يكفي من المياه والقدرة البيولوجية، وتمتعت بمناخ أكثر اعتدالاً. استفاد بعضها من التجارة البحرية في البحر الأبيض المتوسط بينما استفاد البعض الآخر من الروابط التجارية مع أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. اليوم، شمال إفريقيا منطقة حضرية، لكن مدنها تفتقر إلى الكثير من الفوائد الاقتصادية والبيئية والاجتماعية التي يوفرها التحضر عادة. وقد بدأت لتوها الجهود الرامية إلى تحويل شكلها الحضري وبنيتها التحتية لتصبح أكثر استدامة، وقد أعاقها بطء وتيرة الإصلاحات اللامركزية؛ ومع ذلك، فإن هذه الجهود مدعومة بالدور السياسي الناشئ للمدن على مستوى العالم باعتبارها جهات فاعلة رئيسية للتنمية المستدامة.

إلى جانب هذه الديناميكيات الحضرية الداخلية، هناك قوى عالمية قوية تلعب دوراً في المنطقة، وتؤثر على نموذجها التنموي وتشكل كيفية تطور بعض مدنها. وتشمل هذه التعاون القاري الإفريقي والأورو متوسطي، وجمعيات المدن، والشراكات مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق BRI. تثير هذه الديناميكيات المتنافسة السؤال حول ما إذا كانت مدن شمال إفريقيا في طريقها لأن تصبح جهات فاعلة تقود التنمية المستدامة مع وكالتها العابرة للحدود، أو ما إذا كانت ستصبح بدلاً من ذلك مواقع لصراعات القوى العظمى ورؤى حضرية مستوردة.

هناك مجموعتان حضريتان رئيسيتان تهيمنان على شمال إفريقيا: مجموعة نهر النيل، وهي شريط خطي ضيق من المدن على طول ضفاف نهر النيل وداخل دلتاها في القسم الواقع بين أسوان، بالقرب من الحدود مع السودان، وساحل البحر الأبيض المتوسط؛ وتجمع شمال إفريقيا الذي يضم مدنًا وبلدات داخل الشريط الساحلي الشمالي الممتد من مدينتي تونس و صفاقس في الشرق إلى مدينتي الدار البيضاء وأغادير في الغرب. بحلول الستينيات من القرن الماضي، قدر عدد سكان الحضر في شمال إفريقيا بنسبة 34% من إجمالي سكان المنطقة، وفقًا لبيانات البنك الدولي. بحلول عام 2019، نما بنسبة الثلث تقريبًا ليصل إلى 56%، وهو نفس مستوى التحضر تقريبًا مثل المتوسط العالمي.

شهدت كل من المغرب والجزائر وتونس زيادة مطردة في مستويات التحضر بين عامي 1960 و 2019، حيث ارتفعت من مدى 29% إلى 37% ومن 63% إلى 73%. من ناحية أخرى، شهدت مصر وليبيا مسارًا مختلفًا في تلك الفترة، وفقًا لمجموعة بيانات قسم السكان في الأمم المتحدة. يبدو أن التحضر في مصر قد توقف منذ أواخر السبعينيات. شهدت ليبيا تحضرًا سريعًا حتى عام 1984.

ظل معدل نمو سكان الحضر في شمال إفريقيا ينخفض باستمرار على مدى العقود الستة الماضية. وقد وصل المعدل إلى 6.5% في الجزائر وليبيا، ومنخفض إلى 2.5% في تونس عام 1960، وفقًا لبيانات البنك الدولي. من 2015 إلى 2020، تراجعت المعدلات في الجزائر وليبيا وتونس إلى 2.46% و 1.68% و 1.53% على التوالي. من المتوقع أن يستمر المعدل المتوسط، الذي بلغ 2.19% من 2015 إلى 2020، في الانخفاض وفقًا لتوقعات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية موئل الأمم المتحدة، مع انخفاض متوسط المعدل إلى أقل من 2% بين عامي 2025 و 2030.

معدلات النمو السكاني في المناطق الحضرية الإقليمية تتجاوز باستمرار معدل النمو السكاني الإجمالي في المنطقة. وهذا يؤكد أن النمو السكاني الحضري لم يقتصر على الزيادات الديموغرافية الطبيعية، بل تأثر أيضًا بتدفق المهاجرين من الريف إلى الحضر.

نتيجة لذلك، ازداد عدد التجمعات السكانية في جميع بلدان شمال إفريقيا خلال الفترة ما بين 1960 و 2015. في ليبيا، نمت التجمعات الحضرية من خمسة وعشرين إلى ستة وأربعين؛ في تونس من أربعة وعشرين إلى تسعة وثمانين عامًا؛ في الجزائر من 72 إلى 476؛ وفي المغرب، من تسعة وأربعين إلى 167. في مصر، بينما زاد عدد التجمعات من 284 إلى 1061 خلال نفس الفترة، هناك تباينات في إحصاء المناطق الحضرية مقابل الريفية بسبب نهج مصر في تحديد المناطق الحضرية وفقًا لوضعهم الإداري.

## ترجمات أفروبوليسي

مع زيادة عدد التجمعات، تقلص متوسط المسافة بينها في جميع دول المنطقة تقريبًا، حيث انخفض من 40 كيلومترًا إلى 19 كيلومترًا في الجزائر بين عامي 1960 و 2015، من 8 كيلومترات إلى 5 كيلومترات في مصر مع نفس التحذير بشأن مصر. التعيينات الإدارية المطبقة هنا، من 42 كم إلى 29 كم في المغرب، ومن 35 كم إلى 20 كم في تونس. بشكل فريد، شهدت ليبيا العكس، حيث زاد متوسط المسافات من 45 كم إلى 63 كم خلال نفس الفترة.

يتركز التحضر بشكل كبير في مصر وتونس وليبيا حيث يقيم ما يقرب من خمس السكان في عاصمة كل بلد. منطقة القاهرة الحضرية هي المدينة الرئيسية الوحيدة في شمال إفريقيا، حيث يقيم 47% من سكان الحضر في العاصمة. في تونس، يعيش 28.5% من سكان الحضر في تونس العاصمة، بينما يعيش 22.3% من سكان المدن الليبية في طرابلس. تستمر أسبقية المدن الكبرى على الرغم من الجهود الحكومية لتوجيه التنمية الحضرية إلى المدن الأصغر، وتؤدي إلى اختلال التوازن في التسلسل الهرمي الحضري وتحيز التنمية الحضرية نحو المدن الأكبر.

في الجزائر والمغرب، المركزية أقل وضوحًا. تشكل الجزائر العاصمة 6.4% من سكان الجزائر، بينما تمثل المدن الأربع الكبرى في المغرب الدار البيضاء والرباط وطنجة وفاس مجتمعة 21.7% من السكان. يبدو أن مستويات التحضر في شمال إفريقيا تقع في منتصف الطريق بين مستويات جيرانها، الاتحاد الأوروبي EU وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. بينما زادت نسبة السكان في المناطق الحضرية في شمال إفريقيا من 34% إلى 56% خلال العقود الستة الماضية، فإن نسبة السكان الحضريين في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى - المنطقة الأقل تحضرًا في العالم - ارتفعت من أقل من 15% من إجمالي السكان إلى ما يقرب من 41%، ويستمر عدد سكانها الحضريين في النمو بمعدل متوسط يبلغ 2.6%. من ناحية أخرى، زاد الاتحاد الأوروبي المتحضر بشكل كبير من عدد سكان الحضر، الذين كانوا 56% من السكان في عام 1960، إلى 74% في عام 2019. ومع ذلك، انخفض النمو السكاني الحضري في الاتحاد الأوروبي إلى أقل من 0.2% في أواخر التسعينيات و ظل عند هذا المستوى المنخفض من النمو منذ ذلك الحين، باستثناء عام 2011، عندما تقلص عدد سكانها في المناطق الحضرية.

### الفوائد المحتملة للتحضر والعوائق أمام الاستدامة الحضرية

يُعترف اليوم على نطاق واسع بالتركيز المكاني لتدفقات المواد والموارد والطاقة والمياه في المدن على أنه محرك قوي للانتقال إلى التنمية المستدامة. تتمتع المدن بالقدرة على تقديم فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية لسكانها، والتي تم إنشاؤها بواسطة التكتل ووفورات الحجم وتأثير الشبكة. على سبيل المثال، فإن قرب سكان المدينة من بعضهم البعض ومن أماكن العمل والخدمات التي أنشأها التكتل يدعم ويخلق الظروف اللازمة لاستخدام الطاقة بكفاءة وخفض تكاليف التنقل. وبالمثل، فإن وفورات الحجم تنتج مزايا من حيث التكلفة للمنتجات والخدمات المقدمة في المدن، مما يدعم الكفاءة الاقتصادية الأعلى. يستمر تأثير الشبكة في جذب رأس المال المالي والبشري.

وقد تحققت بعض هذه الفوائد في شمال إفريقيا. في مدن المنطقة، يكون نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي أعلى بشكل عام من المتوسط الوطني ذي الصلة. على الرغم من أن هذه المدن توفر الخدمات الأساسية للسكان، إلا أن المنطقة تعاني من مستويات عالية من نقص المساكن، خاصة لأصحاب الدخل المتوسط والمنخفض. مصر لديها أكبر تراكم سكني، عند 3.5 مليون وحدة، تليها الجزائر، بعجز قدره 1.2 مليون وحدة. بالإضافة إلى ذلك، لا تزال نسبة كبيرة من سكان المناطق الحضرية في المنطقة تعيش في أحياء فقيرة، على الرغم من التحسينات الملحوظة في الإسكان. في المغرب وتونس، تبلغ نسبة سكان الحضر الذين يعيشون في الأحياء الفقيرة 9% و 8% على التوالي.

حتى الآن، فشلت مدن شمال إفريقيا في الاستفادة من إمكانات التحضر والاستفادة منها - على الرغم من ندرة مواردها الطبيعية والحاجة الواضحة لتحسين كفاءة الموارد. وبدلاً من ذلك، طور الكثيرون ما وصفه عالم الاجتماع المصري سعد الدين إبراهيم بأنه "تحضر بدون تهمدين"، وهي حالة لا تزداد فيها الصفات الحضرية للمدينة بنفس معدل حجمها.

ترتبط القدرة المحدودة لمدن شمال إفريقيا على جني فوائد التحضر بالاتجاهات الأخرى التي تقوض إمكانات التحضر. يعد التحضر السريع مسؤولاً جزئياً عن بعض هذه الاتجاهات، مثل تركيز السكان في واحدة أو اثنتين من المدن الكبرى، وهو المناطق العشوائية والأنظمة الحضرية، وميل المهاجرين الجدد من المناطق الريفية إلى التركيز في جيوب المدينة أو "المناطق الحضرية". القرى ". لا علاقة للاتجاهات الأخرى بالتوسع الحضري السريع ويمكن بدلاً من ذلك أن تُعزى إلى عملية التكتل الحضري، حيث تتوسع البصمة الحضرية للمدينة بمعدل أسرع من سكانها. على الرغم من أن مدن شمال إفريقيا تتمتع حالياً بكثافة إجمالية جيدة تقارب تسعة آلاف شخص لكل كيلومتر مربع أو تسعين شخصاً لكل هكتار، وهو أساس جيد

## ترجمات أفروبوليسي

للتوسع الحضري المستدام، فقد نمت نطاقاتها الحضرية في المتوسط بمعدل سنوي قدره 4.5%. تجاوز هذا المعدل بشكل كبير معدل النمو السكاني السنوي البالغ 3.1% وأدى إلى انخفاض إجمالي في الكثافة الحضرية، بما في ذلك في المدن الكبيرة مثل القاهرة ومراكش والجزائر العاصمة والإسكندرية. يضاف إلى ذلك الإدارات شديدة المركزية والإصلاحات اللامركزية غير المكتملة التي أعاقت بناء القدرات المحلية، والجهود المبذولة لمعالجة التوسع الحضري والطلب المتزايد على الخدمات، لا سيما المياه والطاقة وإدارة النفايات.

### ضعف التخطيط الحضري والبنية التحتية

تواجه مدن شمال إفريقيا العديد من تحديات البنية التحتية التي تعيق قدرتها على الانتقال نحو الاستدامة البيئية. من بين هذه، شبكات النقل التي لها أكبر الأثر والتداعيات البيئية. وهي مصممة للمركبات الشخصية، وتفتقر إلى حد كبير إلى وسائل نقل عامة شاملة ويمكن الوصول إليها وموثوقة، ولا تسمح في الغالب بالتنقل النشط مثل المشي وركوب الدراجات.

يختلف توافر وسائل النقل العام بشكل كبير بين دول شمال إفريقيا. يبلغ متوسط نسبة سكان الحضر الذين يعيشون على مسافة قريبة من وسائل النقل العام بناءً على البيانات المتاحة في المغرب 48%، وهي أعلى نسبة في المنطقة، تليها الجزائر بمتوسط 37%، وتونس 33.8%. من ناحية أخرى، يوجد في مصر نسبة أقل بكثير من سكان الحضر مع سهولة الوصول إلى وسائل النقل العام، بمتوسط يقدر بنحو 21.8%. لا توجد بيانات متاحة حول توفر شبكات النقل العام في ليبيا.

من بين هذه المدن، توجد أعلى نسبة على مسافة قريبة من وسائل النقل العام في مراكش 74.8%، تليها الدار البيضاء 66.5%، تونس 48.5%، الجزائر 48%، وهران 45%، فاس 39.1%، الإسكندرية 36%، القاهرة 21.2%. وبالمقارنة، لا توجد مدينة في المملكة المتحدة أو فرنسا لديها نسبة أقل من 85%، بينما تقدر في لندن وباريس بـ 94.8% و 97.7% على التوالي.

أدى ضعف شبكات النقل الحضري، والافتقار إلى التنقل غير الآلي، وزيادة استخدام المركبات الخاصة إلى زيادة استخدام الطاقة لكل رحلة، وانبعاثات الكربون، وتلوث الهواء، وازدحام المرور. مع ذلك، لا تزال ملكية السيارات في مدن شمال إفريقيا منخفضة، بواقع 315 سيارة لكل ألف نسمة في الجزائر العاصمة، و 220 مركبة في قسنطينة، و 215 في الدار البيضاء، و 106 في القاهرة، و 73 في الإسكندرية.

## ترجمات أفروبوليسي

يتفاقم هذا التحدي بسبب الاتجاهات الحضرية الأخرى التي تقلل المشي وركوب الدراجات، مثل نمو متوسط حجم الكتلة الحضرية في مدن مثل الإسكندرية والقاهرة ومراكش والجزائر العاصمة. كما أنه يزداد سوءاً بسبب سوء توفير الأماكن العامة المفتوحة كنسبة مئوية من إجمالي المساحة الحضرية. تبلغ نسبة المساحة الحضرية المخصصة لفتح الأماكن العامة 3.6% في تونس، و 2.66% في الجزائر، و 2.1% في المغرب، و 1.3% في مصر. لوضع هذا في المنظور الصحيح، فإنه يقارن بمتوسط 12% في المدن الأوروبية.

والجدير بالذكر أن الحكومات الوطنية تقوم بسن تشريعات وتطوير لوائح لتحسين كفاءة الطاقة في البيئة المبنية في جميع أنحاء المنطقة. يشمل هذا النشاط لوائح كفاءة الطاقة الإلزامية للمباني في الجزائر ومصر والمغرب وتونس؛ اللوائح الطوعية لكفاءة الطاقة في الجزائر والمغرب وتونس؛ وتطوير أنظمة شهادات المباني الخضراء كأدوات لتحويل السوق في جميع أنحاء المنطقة. تشمل هذه الأنظمة أنظمة مطورة محلياً مثل TARSHEED في مصر، فضلاً عن الأنظمة الدولية مثل Haute Qualité Environnementale HQE، والريادة في الطاقة والتصميم البيئي LEED، و EDGE. ويشمل أيضاً تطوير معايير كفاءة استهلاك الوقود للمركبات الخفيفة في الجزائر ما يعادل 3 يورو ومصر أقل من 3 يورو، بالإضافة إلى معايير كفاءة استهلاك الوقود للحافلات في تونس ومصر لمستوى 3 يورو.

كما تستثمر الحكومات والمدن الوطنية بشكل متزايد في شبكات النقل العام الجديدة لتحسين كفاءة الطاقة، والحد من تلوث الهواء، وخفض انبعاثات الكربون. تم إدخال الحافلات الكهربائية في الإسكندرية وتونس، في حين تم إدخال الحافلات الكهربائية السريعة BRT في مراكش. تم إدخال مخططات تقاسم الدراجات في الجونة في مصر، وكذلك مراكش. هناك مشاريع لتطوير شبكات المترو في القاهرة ووهران. شبكات الترام في الدار البيضاء والرباط سلا ووهران وقسنطينة وتونس وصفاقس والإسكندرية؛ وأنظمة النقل السريع بالحافلات في أغادير والدار البيضاء والجزائر وصفاقس والقاهرة.

### الطريق الطويل والصعب نحو عقد اجتماعي اقتصادي جديد

كمراكز للنمو الاقتصادي في المنطقة، توفر المدن فرصاً للحراك الاجتماعي وتستمر في جذب سكان الريف الباحثين عن عمل. وفقاً لبيانات شركة McKinsey & Company، فإن نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي أعلى عموماً في مدن شمال إفريقيا من المتوسط الوطني المقابل. في بعض الحالات، يكون الفارق كبيراً: يبلغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في العاصمة تونس ضعف نصيب الفرد في تونس، وينطبق الشيء نفسه على طرابلس مقارنة بليبيا، وعلى القاهرة مقارنة بمصر. نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الدار البيضاء هو أكثر من ضعف مثيله في المغرب.

ومع ذلك، بشكل عام، فإن العلاقة بين التحضر والنمو الاقتصادي للفرد في المنطقة أقل مما يمكن توقعه بناءً على المتوسط العالمي. أحد أسباب ذلك هو التجزئة المكانية لمدن شمال إفريقيا. إن التنمية منخفضة الكثافة والمناطق المتقدمة التي تفصل بينها مناطق من الأراضي المتخلفة قد أعاقت فقط الوصول إلى البنية التحتية والخدمات، ووسعت المسافة بين المكان الذي يعيش فيه الناس وأماكن العمل المتاحة. يزيد التجزئة الحضرية أيضاً من الفصل ويعيد إنتاج عدم المساواة من خلال، على سبيل المثال، زيادة خصخصة الأماكن العامة وعملية التحسين مع الحد من قدرة فقراء الحضر على الوصول إلى وسائل النقل العام للحصول على التعليم والفرص الاقتصادية والرعاية الصحية.

ظهر السخط الاجتماعي والاقتصادي الذي حفز ثورات الربيع العربي في عام 2011 في المراكز الحضرية حيث عانى الناس من العواقب السلبية لأنماط التحضر غير المستدامة لأكثر من عقدين. دفعت عدة عوامل الدعوة الجماعية للإصلاح السياسي بما في ذلك ما أطلق عليه البعض "تحضر الفقر" وما يرتبط به من مستويات عالية من البطالة الحضرية وعدم المساواة. ومع ذلك، في حين شهدت تونس وليبيا ومصر تفكك عقودها الاجتماعية والاقتصادية المتعبة، والتي أدى فيها قطاع عام مهيمن إلى خنق النمو الاقتصادي والحراك الاجتماعي، إلا أن تونس فقط وإلى حد ما المغرب شهدتا ظهور ميثاق اجتماعي أكثر عدلاً في أعقاب ذلك. متانة غير معروفة. مما لا يثير الدهشة، أن هذا النقص في التغيير والتحسين في الظروف المعيشية في أجزاء كثيرة من شمال إفريقيا قد أدى إلى انخفاض مستويات الرضا عن الحياة.

اليوم، لا تزال مدن شمال إفريقيا بعيدة كل البعد عن تحقيق نمو اقتصادي مستدام وشامل مهم لتحسين مستويات المعيشة للجميع من خلال خلق فرص عمل لائقة مع دخل عادل، والأمن في مكان العمل، والحماية الاجتماعية. لا تزال مستويات البطالة والفقر مرتفعة عبر المراكز الحضرية، ولا سيما بين الشباب والنساء والمهاجرين من الريف إلى الحضر؛ أدى الجمع بين جائحة كوفيد 19 والانهييار في أسعار النفط إلى تفاقم الوضع الاقتصادي في العديد من مدن المنطقة. في حين أن انخفاض الرضا عن الحياة كان أحد الدوافع الرئيسية للحركات المدنية لعام 2011، إلا أن الرضا عن الحياة اليوم يقدر بمستوى أقل حتى مما كان عليه قبل عقد من الزمن.



وعدت إصلاحات اللامركزية على مدى العقد الماضي بمزيد من الكفاءات والموارد والقدرات على مستوى المدينة لتعزيز الخدمات الاجتماعية التي يمكن أن تعزز الإدماج وتوفر تخطيط حضري أفضل يعزز الكثافة والترابط المكاني.

في أعقاب الثورات العربية، بدأت الأنظمة الجديدة والقديمة في المغرب وتونس وليبيا ومصر إصلاحات لتعزيز اللامركزية في محاولة لمعالجة الثقة المتضائلة في العلاقات بين الدولة والمجتمع والاستجابة لاثنين من المطالب الرئيسية للمتظاهرين. : "حوكمة أكثر تشاركية وخدمات عامة أكثر كفاءة وخضوعاً للمساءلة". على النقيض من ذلك، حافظت الجزائر، حيث لم تحدث أي احتجاجات في عام 2011، على دولة شديدة المركزية.

تقوم بعض الحكومات بتنفيذ إصلاحات اللامركزية بشكل بطيء وجزئي فقط. وهي مكرسة في الدساتير الجديدة لتونس 2014 وليبيا 2012 ومصر 2014، وفي الإصلاحات الدستورية التي أدخلت في المغرب 2011. في مصر وليبيا التي مزقتها الحرب، على الرغم من اللغة الدستورية، لا يوجد مثل هذا الإصلاح قيد الإعداد. في مصر، على سبيل المثال، لم يتم سن قوانين الانتخابات للسلطات المحلية، ولم يتم إجراء الانتخابات المحلية منذ عام 2008. بالإضافة إلى ذلك، غالبًا ما يعيق بناء القدرات المحلية وصنع القرار ما تصفه "سيلفيا آي بيرغ" بأنه "غير مركّز وليس" نظام الحكم اللامركزي ". يتكون هذا النوع من النظام من تفويضات غير ممولة، وقدرة مالية ضعيفة، واعتماد كبير على التحويلات من الحكومات المركزية، والبلديات التي تخدم وظائف إدارية دون أي مشاركة حقيقية في صنع القرار السياسي.

اللامركزية هي عملية طويلة الأمد لا تتطلب فقط تغييرات في القوانين والأنظمة الحكومية، بل تتطلب أيضًا ثقافة سياسية جديدة وفهمًا لذات المجتمع. الثقة المحلية في الديمقراطيات ليست نتيجة تلقائية للامركزية؛ يجب رعاية الثقة من خلال الالتزام بالشفافية والمساءلة ومشاركة المواطنين. في تونس والمغرب، تختبر بعض السلطات المحلية ترتيبات حكم جديدة توفر المزيد من الفرص للمشاركة والشفافية. ومن الأمثلة الناجحة على ذلك مشروع التعاون البلدي من أجل الحوكمة التشاركية المحلية في منطقة المغرب العربي CoMun، بقيادة Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GIZ، وكالة التنمية الألمانية، من 2016 إلى 2019، والذي دعم البلديات في كلا البلدين في التنمية. آليات لتعزيز الديمقراطية المحلية. ومع ذلك، غالبًا ما تكون البنية التحتية التشاركية الجديدة التي أنشأتها البلديات "تجميلية" وتستند إلى قواعد تشاور غير ملزمة. بينما تتزايد الثقة في السلطات المحلية في بعض أجزاء المغرب وتونس، في معظم المنطقة، لا تزال الحكومات المحلية تفتقر إلى الشرعية في أعين مواطنيها.

على مدى العقدين الماضيين، أعطى التحضر العالمي أهمية غير مسبوقة للمدن في السياسة العالمية. وبينما تحركت مدن شمال إفريقيا على هوامش هذا الاتجاه، فإنها تظهر بؤادر وكالة سياسية عابرة للوطنية الناشئة. يتجلى هذا الدور الجديد بشكل خاص في سياق جداول أعمال التنمية الدولية التي تعترف بفرص التحضر وتدعم التنمية الاجتماعية والاقتصادية وتطوير البنية التحتية لمدن شمال إفريقيا.

من ناحية، هناك الاتفاقات العالمية التي تم تبنيها في أعقاب خطة الأمم المتحدة 2030، والتي عززت "منعطفًا حضريًا" في التنمية المستدامة، والدعوة إلى التحضر كقوة للتحويل الإيجابي يمكن أن تُسرّع التغيير عبر الأبعاد المختلفة للتنمية وبالحوار مع المواطنين. ساهمت خطابات السياسة العامة القارية الأفريقية وأطر التعاون بين الاتحاد الأوروبي ودول جنوب البحر الأبيض المتوسط، مثل الاتحاد من أجل المتوسط UfM، بشكل كبير في صياغة هذا النهج. وقد سعوا لاحقًا في منتدياتهم وبرامجهم الإقليمية إلى توفير دور أكبر للحكومات المحلية في شمال إفريقيا وأصحاب المصلحة في المناطق الحضرية.

في الآونة الأخيرة، أصبحت مدن شمال إفريقيا أيضًا جهات فاعلة مهمة في نهج التنمية البديلة الثاني الذي تقوده الصين الطموحة لمبادرة الحزام والطريق، والذي تم الإعلان عنه لأول مرة في عام 2013. إذا تم تحقيق مسار مبادرة الحزام والطريق، إذا تم الترويج له، فإنه يضع شمال إفريقيا كمناطق عقد تربط آسيا وإفريقيا، وأوروبا. تعد مشاريع البنية التحتية الحضرية واسعة النطاق ركيزة أساسية لهذا المسعى. على النقيض من المنطق الشامل لنموذج الأمم المتحدة للتنمية الحضرية المستدامة، فإن نهج البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق موجه بشكل أساسي نحو تحويل مدن شمال إفريقيا إلى مراكز تجارية واقتصادية على طريق الحرير الصيني الحديث.

تؤثر الأجدتان على كيفية معالجة شمال إفريقيا لتحديات التنمية الحضرية، لكنهما يمثلان رؤى حضرية متنافسة. سيكون العقد المقبل حيويًا في تحديد كيفية خروج مدن شمال إفريقيا من هذه المفاهيم المتناقضة والتنافسات الجيوسياسية المرتبطة بها. هل سيصبحون مجرد مواقع لصراعات القوى العظمى ورؤى وأشكال حضرية مستوردة؟ أم أن هذه المدن ستكون قادرة على تأكيد وكالتها العابرة للوطنية ومنطق التنمية الحضرية المستدامة؟

أدى التوسع الحضري المتزايد في أفريقيا إلى "إعادة التفكير الجنوبي في المدن". في حين أن معظم الحكومات الأفريقية كانت تنكر التحضر حتى مطلع القرن الحادي والعشرين، فإن صانعي السياسات اليوم ينظرون على نطاق واسع إلى التحول الحضري في القارة باعتباره أمراً بالغ الأهمية لمستقبل أفريقي مزدهر ومستدام. تمثل الرؤية الاستراتيجية طويلة المدى للاتحاد الأفريقي للقارة، أجندة 2063 - التي نُشرت في شكل مسودة في عام 2013 وكانت بمثابة مساهمة مباشرة في قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2015 - نقطة تحول في هذا الصدد. تجسيدا للتفاؤل الحضري الأفريقي الجديد، يسعى جدول الأعمال إلى تحويل مدن القارة إلى "محاور للأنشطة الثقافية والاقتصادية، مع بنية تحتية حديثة، [حيث] يمكن للناس الوصول إلى جميع ضروريات الحياة الأساسية بما في ذلك المأوى والمياه والصرف الصحي والطاقة، النقل العام، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات"، في إشارة إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

على غرار الاتحاد الأفريقي، ركز الاتحاد الأوروبي والاتحاد من أجل المتوسط، وهو منظمة حكومية دولية تضم 42 دولة عضواً من أوروبا وحوض البحر الأبيض المتوسط، على التنمية الحضرية المستدامة في شمال إفريقيا والجوار الجنوبي الأوسع للاتحاد الأوروبي على مدى العقدين الماضيين. ومع ذلك، فقد خطى الاتحاد الأوروبي والاتحاد من أجل المتوسط خطوة إلى الأمام، حيث اعترفوا بالمدن ليس فقط كمواقع استراتيجية للتدخل الإنمائي، ولكن بشكل متزايد كجهات فاعلة عابرة للوطنية وشركاء تعاون. بذل كل من الاتحاد الأوروبي والاتحاد من أجل المتوسط جهوداً لمنح السلطات المحلية دوراً أكبر في التعاون الأورو متوسطي من خلال تعزيز آليات الحوكمة متعددة المستويات. على سبيل المثال، في عام 2010 أطلقت اللجنة الأوروبية للمناطق مبادرة اليورو متوسطة

الجمعية الإقليمية والمحلية ARLEM، والتي من خلالها يمكن للسلطات دون الوطنية من كلا الشاطئين المشاركة في حوار سياسي مع الاتحاد الأوروبي والاتحاد من أجل المتوسط. بناءً على هذه المبادرات وغيرها، تبنى الاتحاد من أجل المتوسط في عام 2017 جدول أعمال حضري، وهو أول خارطة طريق لتأسيس نهج أكثر تكاملاً للسياسات المتعلقة بالتنمية الحضرية المستدامة في بلدان البحر الأبيض المتوسط وإعطاء الحكومات المحلية دوراً أكبر في تصميم السياسات وتنفيذها.

ومع ذلك، لا يزال الصوت والنفوذ السياسي للمدن في منتديات التعاون الأورو متوسطي محدوداً. ويرجع ذلك جزئياً إلى التكوين الحكومي الدولي لاتحاد المتوسط وأطر التعاون ذات الصلة، والتي تعيق العمليات الفعالة متعددة المستويات وصنع القرار. لسوء الحظ، لم تتغير المنصات مثل ARLEM وأجندة UfM الحضرية كثيراً في هذا الصدد. سبب آخر هو أن مشاريع التعاون الحضري غالباً ما تُحال إلى حقائب فنية،

مما يعيق الاعتراف بأن التحضر اليوم يؤثر على جميع أبعاد العلاقات الأوروبية المتوسطة ويجب التعامل معه على أنه تحدٍ سياسي عرضي. على النقيض من ذلك، تقوم مدن شمال إفريقيا بدور أكثر نشاطاً في قنوات التعاون دون الوطنية من أجل التنمية المستدامة. بالمقارنة مع العملية الحكومية الدولية الأورو-متوسطة الراكدة، فإن التعاون على مستوى المدينة ينمو. تعزز هذه الجمعيات الإقليمية للحكومات المحلية مثل Med Cities، وشبكة ممثلي الشرق الأوسط وشمال إفريقيا MENA المشاركين في الشراكة العالمية لتحالف المدن، والعمل على مستوى المدينة لمركز البنك الدولي للتكامل المتوسطي CMI، وكذلك بصفتها وكالات تنمية وطنية أوروبية تعمل في شمال إفريقيا، مثل GIZ الألمانية، والتي توسعت جميعها خلال العقد الماضي. لقد أثبتوا أن التعاون على مستوى المدينة يمكن أن يعالج العديد من الحواجز التي نوقشت أعلاه أمام الاستدامة الحضرية، ومعالجة قضايا تتراوح من كفاءة الطاقة إلى النقل الحضري والديمقراطية المحلية.

### مدن الحزام والطريق في شمال إفريقيا

تعمل الصين على بناء علاقات استراتيجية مع دول شمال إفريقيا كجزء من مبادرة الحزام والطريق الخاصة بها. أبرمت بكين اتفاقيات شراكة لمبادرة الحزام والطريق مع مصر والجزائر منذ عام 2014، ومع المغرب منذ عام 2016؛ وقعت مذكرات تفاهم مع ليبيا وتونس في عام 2018. كان تصاعد التوترات السياسية مع الاتحاد الأوروبي والشركاء الغربيين الآخرين حافزاً لاستعداد دول شمال إفريقيا للانخراط في علاقات دبلوماسية واقتصادية وأمنية مع الصين، والتي تعد بالتنمية الاقتصادية دون تدخل سياسي أو متطلبات معيارية. يبدو أن نموذجها التنموي، الذي "يسعى إلى الجمع بين الاستعداد والنمو الاقتصادي"، له صدى لدى العديد من الأنظمة في المنطقة. على النقيض من نهج التنمية للنموذج الليبرالي الذي تقوده الولايات المتحدة، فإن التحضر المدفوع بمبادرة الحزام والطريق يعطي الأولوية "للبنية التحتية، وإدارة سلسلة التوريد، وتقنيات تقسيم المناطق القانونية، والاتصال" على "التمويل، والخدمات المالية، والعلاقات الوسيطة اللازمة لتعزيز هذا التبادل". كما أنه يعطي الأولوية للمراقبة على الحريات التي أصبحت مرتبطة بالحياة الحضرية.

## ترجمات أفروبوليسي

تتبع أنماط التنمية الحضرية لمبادرة الحزام والطريق أولاً وقبل كل شيء المصالح التجارية الصينية. حدد سيمون كيرتس وماكسيميليان ماير شكلين حشريين مهيمنين تروجهما مبادرة الحزام والطريق: "ممرات التحضر كنماذج تنمية محلية وعابرة للحدود غالباً"، و "مدينة المراقبة الذكية". في مشروع الصين في شمال إفريقيا، يهيمن النوع السابق من مشروع التنمية. ومع ذلك، هناك مشاريع بناء أخرى تدرج في الفئة الأخيرة، أو مشاريع لا ترتبط مباشرة بالبنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق، وتهدف إلى تعزيز العلاقات السياسية والتجارية والثقافية مع دول شمال إفريقيا.

مصر هي النقطة المحورية في سياسة الصين تجاه شمال إفريقيا. إنها أهم دولة في شمال إفريقيا في مبادرة الحزام والطريق بسبب موقعها الجغرافي كممر إلى إفريقيا وأوروبا، أكبر سوق تصدير للصين. قناة السويس المصرية مهمة بشكل خاص لنقل البضائع الصينية. أكثر المشاريع الصينية شهرة في مصر هو المدينة الإدارية الجديدة NAC، التي تقع على بعد 45 كيلومتراً شرق القاهرة، في منتصف الطريق تقريباً بين العاصمة وقناة السويس. تمول البنوك الصينية ما يقرب من 85% من المشروع الذي تبلغ تكلفته 3 مليارات دولار أمريكي، وتقوم الشركة الصينية الحكومية للإنشاءات والهندسة CSCEC ببناء منطقة الأعمال المركزية في المدينة.

في المغرب، مشاريع البنية التحتية الحضرية الممولة من الصين هي في الغالب مناطق صناعية وتجارية حرة ومراكز مالية، بما في ذلك مدينة الدار البيضاء المالية ومجمع ميناء طنجة المتوسط، حيث سيتم إنشاء مركز لوجستي إقليمي للشركات الصينية. على مقربة من الميناء الجديد، وصفت مدينة محمد السادس طنجة التقنية المخطط لها بأنها "أكبر مشروع استثماري صيني في شمال إفريقيا". بلغت قيمة مركز التصنيع التكنولوجي هذا 10 مليارات دولار أمريكي وأطلق عليها اسم شنغهاي شمال إفريقيا. بدأ البناء في عام 2019 في المدينة الذكية الجديدة التي ستضم العديد من المناطق الصناعية وتستضيف مائتي شركة صينية - في موقع استراتيجي على بعد بضعة كيلومترات فقط من مضيق جبل طارق.

تحمل الجزائر الرقم القياسي كأطول شريك اقتصادي للصين في شمال إفريقيا. تعود العلاقات بين البلدين إلى حرب الاستقلال الجزائرية، التي قدمت خلالها الصين الدعم السياسي والعسكري. اليوم، تأتي معظم واردات الجزائر من الصين. في الوقت نفسه، فإن الشركات الصينية راسخة بقوة في قطاعات الطاقة والبناء والإسكان الجزائرية، وتم تكليفها بمشاريع التنمية العامة الرئيسية. يتم تحديد العاصمة، الجزائر، اليوم من خلال مشاريع البنية التحتية التي بناها الصينيون، بما في ذلك محطة جديدة في مطار هواري بومدين في المدينة، والطريق السريع بين الشرق والغرب، والمجمعات السكنية منخفضة التكلفة. ومن المشاريع

## ترجمات أفروبوليسي

الأخرى ذات الطابع الرمزي والموجهة لتعزيز العلاقات السياسية والثقافية، البناء الصيني لوزارة الخارجية ودار الأوبرا في الجزائر والمسجد الكبير في الجزائر العاصمة. تم تعليق الاستثمارات الصينية في ليبيا إلى حد كبير نتيجة للحرب الأهلية وعدم الاستقرار اللاحق. ومع ذلك، تستكشف الشركات الصينية حاليًا فرص إعادة الإعمار بعد انتهاء الصراع في البلاد. تعد مدن BRI في شمال إفريقيا وغيرها من المشاريع الحضرية مواقع استراتيجية في المقام الأول لتحسين الاتصال بين آسيا وإفريقيا وأوروبا ودفع النمو الاقتصادي. وهي تميل إلى اتخاذ شكل المشاريع العملاقة التي تتكون من تطورات جديدة بدلاً من البناء على النسيج الحضري والاجتماعي والاقتصادي الحالي، ويتم التفاوض عليها على المستوى الوطني والسياسي والدبلوماسي مع مشاركة ضئيلة أو معدومة من الجهات الفاعلة المحلية. وهكذا، في حين عززت مبادرة الحزام والطريق الأهمية الاستراتيجية الجيوسياسية لمدن شمال إفريقيا، فإنها لا تترك مجالاً كبيراً للوكالة السياسية للسلطات المحلية وأصحاب المصلحة والمواطنين.

### الاستشراف: مستقبل المدن في المنطقة

بمسح أفق عمليات التحضر في شمال إفريقيا، هناك إشارات مبكرة على أن العديد من المدن الإقليمية تتحول ببطء نحو مسارات تنمية أكثر استدامة. ومع ذلك، فإن الشروط اللازمة لكي تكون هذه التحولات فعالة بالكامل وتسريعها حسب الحاجة - بما في ذلك تعزيز اللامركزية، والمؤسسات المحلية وبناء القدرات، وآليات أقوى لمشاركة المواطنين - لا تزال ضعيفة. تمامًا مثل هذا العقد هو الوقت المناسب للمناخ والتنمية المستدامة، فهو عقد مهم لتحديد مسار مدن شمال إفريقيا. ستكون السنوات القليلة القادمة حاسمة في وضع المدن الإقليمية على المسار الصحيح نحو الاستدامة والمرونة من أجل الاقتراب من تحقيق أهداف 2030 من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة واتفاقية باريس.

كما هو موضح في هذا الفصل، يشارك العديد من اللاعبين العالميين والممولين الدوليين - من الاتحاد الأوروبي إلى الصين وكذلك الولايات المتحدة - في تشكيل تنمية المدن الإقليمية. في حين أن بعض هذا الدعم والاستثمار المرتبط به يعزز اتجاهات التنمية الحضرية غير المستدامة خاصة العديد من المشاريع العملاقة لمبادرة الحزام والطريق، كان للكثير منه تأثير إيجابي. لتصبح أكثر استدامة ومرونة، ستحتاج مدن شمال إفريقيا إلى صياغة مساراتها المحلية الخاصة بها نحو مستقبل أفضل. تعد الشراكات الخارجية والتمويل وتبادل المعرفة ضرورية لهذا، ولكن يمكن للمدن الإقليمية أيضًا أن تستفيد بشكل كبير من إعادة تقييم تراثها الحضري وهويتها، والتعلم من التقاليد الحضرية الخاصة بها، والبيئات المحلية، وممارسات الحفاظ على الموارد والتكيف البيئي.



# AFROPOLICY

المركز الإفريقي للأبحاث ودراسة السياسات



[www.afropolicy.com](http://www.afropolicy.com)



[info@afropolicy.com](mailto:info@afropolicy.com)



[Afropolicy](https://www.facebook.com/Afropolicy)



[Afro\\_policy](https://twitter.com/Afro_policy)