

الدول الحبيسة الأفريقية مشكلاتها و منافذها و تصنيفها — دراسة في الجغرافية السياسية

د. عطا الله سليمان الحديثي*
هبة عادل مطرود
*جامعة بغداد — كلية التربية للبنات — قسم الجغرافية

المستخلص

الدول الحبيسة هي ظاهرة جيوبوليتيكية جديدة في الجغرافية السياسية ويقصد بها الدول التي ليست لها أطلاله بحرية وهي ظاهرة موجودة في أربع قارات من العالم هي : أفريقيا ، وأوروبا ، واسيا ، وأمريكا الجنوبية وعددها وصل في الوقت الحاضر إلى (٤٤) دولة العدد الأكبر منها في قارة أفريقيا إذ وصل إلى (١٦) دولة وفي أسيا (١٣) دولة وأوروبا (١٣) دولة وفي أمريكا الجنوبية دولتان . وهذه الظاهرة ظهرت بفعل تقسيم الاتحادات والامبراطوريات والاستعمار والمعاهدات وغيرها . لكن الآثار السلبية التي تعاني منها هذه الدول قد تختلف من دولة لأخرى ، إذ إنّ هذه الدول الموجودة في قارة أوروبا مثلاً تختلف عن الدول نفسها بالقارة الإفريقية بفعل التقدم التكنولوجي الذي تعيشه أوروبا فضلاً عن قلة المسافة التي تفصل تلك الدول عن الموانئ فضلاً عن تميز القارة بوجود الأسواق العالمية القريبة من الدول، وتطور القطاع النقلي وهذا عكس ما موجود في القارة الإفريقية لذلك فأُنّ الدول المتخلفة أكثر معاناة من الدول المتقدمة .

African landlocked countries problems and outlets in the study and classification of geo-political

Dr. Atallah Solomon Newborn*

Heba Adel Disqualified Ameri

*University of Baghdad - College of Education for Women – Geography Dept.

Abstract

Landlocked countries are displayed geopolitical new geo-political and intended to countries that do not have sea views, a phenomenon present in four continents of the world are: Africa, Europe, and Asia, and South America and the number arrived at the present time to the (44) state the largest number of them in the continent it arrived in Africa (16) countries in Asia (13) countries and Europe (13) In the State of South America two. This phenomenon emerged due to the division of federations and empires and colonial treaties and others. But the negative effects suffered by these countries may vary from one country to another, since these countries in the continent of Europe, for example, is different from the same countries on the African continent due to technological advances experienced by Europe as well as the lack of distance that separates these countries from ports as well as characterize the continent's existence global markets nearby countries, and the development of this sector Nukaly and contrary to what exists in the African continent, so the more underdeveloped countries suffering from advanced countries.

المقدمة

تتوزع على الخارطة السياسية العالمية دولاً وكيانات منها ذات مساحات عملاقة وأخرى كبيرة وثالثة متوسطة الحجم ودون ذلك ، كما أن هذا التقسيم العالمي للدول مرّ عبر تاريخ البشرية بحروب واتفاقيات وتقسيم امبراطوريات ، واستعمار وضم وغيرها ، مما أدى إلى وجود مفاهيم متعددة ذات بعد جيوبوليتيكي ومن أهمها الدول الحبيسة ، هذه الدول التي أصبحت حبيسة بوحدة أو أكثر من الأسباب آنفة الذكر ، وفي التطور الحاصل في استخدام البحار والمحيطات أصبحت الدول الحبيسة أمام معضلات جيوبوليتيكية عديدة ، وشكّلت عامل ضعف جيوبوليتيكي للدولة في معظم نشاطاتها ، وتتقدم قارة أفريقيا قارات العالم بضمها عدد أكبر من الكيانات ذات الموقع الحبيس .

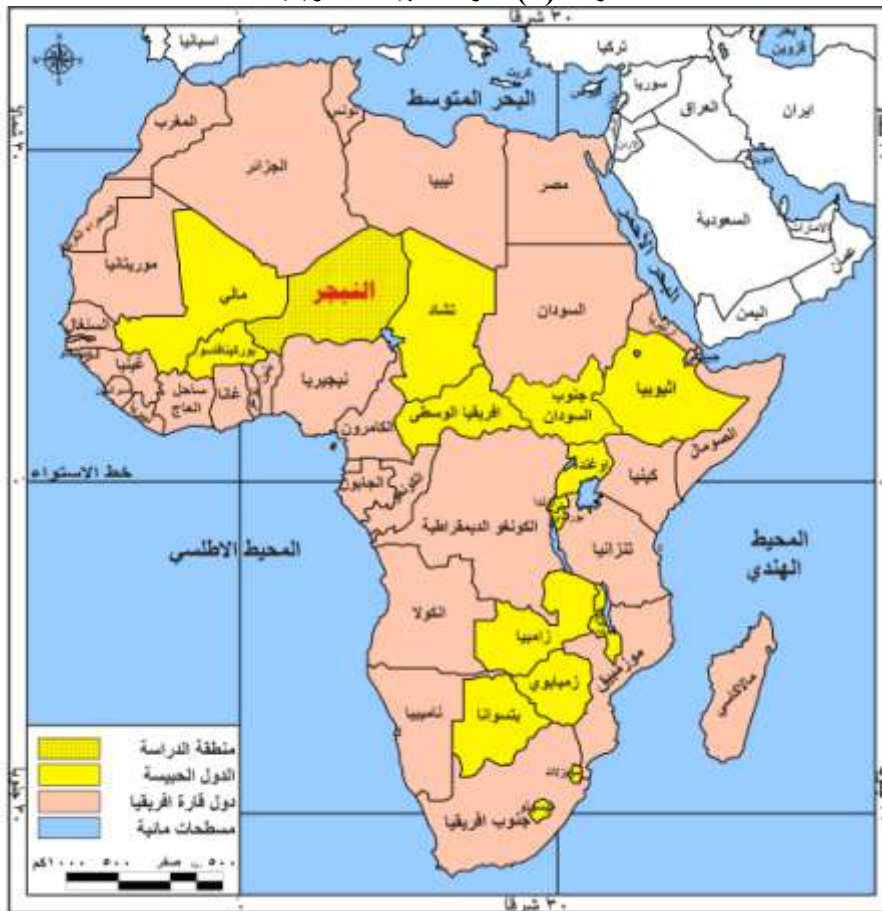
الدول الحبيسة الأفريقية :

تعرف الدول الحبيسة جغرافياً (بأنها الدول التي تتمتع بموقع قاري يحرمها من ميزة التمتع بأي منفذ بحري يربطها بالبحار والمحيطات المفتوحة للملاحة الدولية)^(١) وقد عرفت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنها ((الدول غير ساحلية التي تتمتع بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بجميع وسائل النقل))^(٢).

كانت قارة أفريقيا وبسبب ظروفها الجغرافيا المتمثلة بسواحلها قليلة التعرج التي عرقلت من إنشاء الموانئ الطبيعية فضلاً عن ما تحتوي سواحلها من جبال عالية عديمة الممرات وهذه الجبال بقيت حاجز صعب الاجتياز فضلاً عن ما تعاني هذه السواحل من وجود المنخفضات الرملية والمستنقعات والغابات ولهذا تبدو كقارة حبيسة^(٣). وبعد ما بدأت تتضح الملامح السياسية لهذه القارة منذ ستينات القرن الماضي أخذت تشكل بعض وحداتها السياسية المستقلة ضمن خارطتها ذات طابع حدودي خاص و أطلق عليها تسمية الدول الداخلية أو الحبيسة فحدودها السياسية لا تتضمن أي مسافة على البحار المفتوحة و أصبحت هذه الحدود تشكل سمة من سمات الخريطة السياسية للقارة الأفريقية^(٤). وتبلغ مشكلة الدول الحبيسة ذروتها في القارة الأفريقية أكثر من غيرها ويرجع ذلك إلى أنها تمتلك أكبر عدد من الدول الحبيسة بنسبة لباقي القارات^(٥). حيث أصبحت تضم في الوقت الحاضر ١٦ دولة حبيسة كما في خارطة (١).

ومن جدول (١) وشكل (١) نجد أن الكثير من الدول الحبيسة الأفريقية تبعد عواصمها عن أقرب ميناء إلى أكثر من ١٣٠٠ كم إذ بلغ عدد هذه الدول نحو (١٠) دول جميعها تبعد المسافات بين (١٠٠ كم إلى ١٨٨٠ كم) فيما جاءت دولة سوازيلاند وليسوتو أقرب هذه الدول إلى الموانئ، على أن المسافة بين العاصمة والميناء ليست المحدد الوحيد في درجة التأثير الجيوبولتيكي لهذا الموقع، إذ تؤدي طبيعة العلاقات بين هذه الدول وجوارها الجغرافي تأثيراً جيوبولتيكياً آخرأ فضلاً عن طبيعة التضاريس ومدى كفاية الطرق.

خارطة (١) الدول الحبيسة الأفريقية



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

www.mapsofworld.com

جدول (١) بيانات جغرافية وسياسية عن الدول الحبيسة الأفريقية

ت	اسم الدولة	العاصمة	سنة الاستقلال	شكل الدولة	النطاق المناخي	أقرب مسافة بين العاصمة والميناء (كم)
١	النيجر	نيامي	١٩٦٠	غير منتظم	الساحل والصحراء	١٠٣٦
٢	بوركينافاسو	اوجادوجو	١٩٦٠	غير منتظم	الساحل والصحراء	١١٦٠
٣	تشاد	انجامينا	١٩٦٠	غير منتظم	الساحل والصحراء	١٨٨٠
٤	مالي	باماكو	١٩٦٠	غير منتظم	الساحل والصحراء	١١٩٠
٥	أفريقيا الوسطى	بانجوي	١٩٦٠	طولي	الساحل والصحراء	١٧٦٠
٦	أوغندا	كمبالا	١٩٦٢	طولي	استوائي	١١٦٠
٧	رواندا	كجالي	١٩٦٢	طولي	استوائي	١٦٥٥
٨	بوروندي	بوجومبورا	١٩٦٢	طولي	استوائي	١٤٠٠
٩	إثيوبيا	أديس أبابا	١٩٦٣	طولي	الساحل والصحراء	٦٩٤
١٠	ملاوي	ليلونجوي	١٩٦٣	المتراص	شبة جاف	٧٣٥
١١	زامبيا	لوساكا	١٩٦٤	غير منتظم	شبة جاف	١٨٤٠
١٢	بتسوانا	غابورني	١٩٦٦	طولي	شبة جاف	١٣٠٠
١٣	ليسوتو	ماسيرو	١٩٦٦	المحتوى	شبة جاف	٦٢٥
١٤	سوازيلاند	مبادان	١٩٦٨	المحتوى	شبة جاف	٣٦٠
١٥	زمبابوي	هراري	١٩٨٠	طولي	شبة جاف	٦٠٠
١٦	جنوب السودان	جوبا	٢٠١١	طولي	المداري الرطب	١٤٢٠

المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على المصادر الآتية

(١) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , Transit corridors commerce service Landlocked Developing Countries , United Nations Conference on Trade and Development , Series No. 4 , New York and Geneva, 2013,p.227

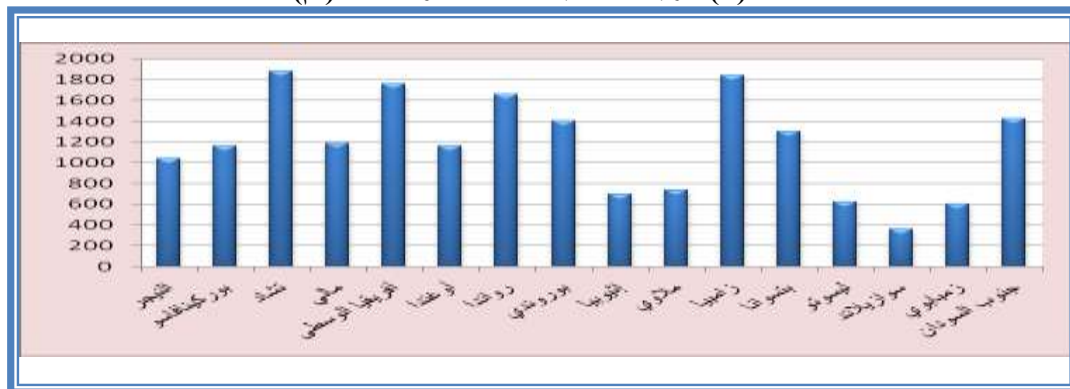
(٢) بشار محمد عويد ، الموقع القاري الحبيس لدولة تشاد ، أطروحة دكتوراة (غير منشورة) ، كلية الأدب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٩ ، ص ١٨ .

(٣) ويكيبيديا ، الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي ، ٢٠١٢ .

(٤) قاسم دويكات ، الجغرافية السياسية ، الطبعة الأولى ، مركز الكتاب الأكاديمي ، عمان ، ٢٠١١ ، ص ١٣٢ .

(٥) صلاح الدين حميدة عوض ، بحوث في الدراسات الأفريقية مشكلة إنتاج الغذاء في الدول الأفريقية الحبيسة ، نشرة دورية محكمة ، رقم ٤٢ ، معهد الدراسات والبحوث الأفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ٨ .

شكل (١) أقرب مسافة بين العاصمة و الميناء (كم)



المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على جدول (١) .

ومن جدول (٢) نجد أن الدول الحبيسة الأفريقية تتفاوت فيما بينها من حيث عدد السكان العام (٢٠١٣) إذ تأتي بالمرتبة الأولى دولة إثيوبيا بعدد وصل إلى (٩٣,٨٧٧,٠٢٥) نسمة، وبالمرتبة الثانية تأتي دولة أوغندا بعدد (٣٤,٧٥٨,٨٠٩) نسمة . وتأتي دولة بوركينافاسو بالمرتبة الثالثة بعدد (١٧,٨١٢,٩٦١) نسمة ، أما بالنسبة

للدول التي احتلت المراتب المتدنية المتمثلة بدول بتسوانا بعدد (٢,١٢٧,٨٢٥) نسمة وبعدها دولة ليسوتو بعدد (١,٩٣٦,١٨١) نسمة وتليها دولة سوازيلاند بعدد (١٤٠,٣٣٦٢) نسمة . أما على مستوى المساحة فقد احتلت دولة تشاد المرتبة الأولى بمساحة وصلت إلى (١,٢٨٤,٠٠٠) كم^٢ بينما دولة النيجر احتلت المرتبة الثانية بمساحة وصلت إلى (١,٢٦٧,٠٠٠) كم^٢ وجاءت دولة مالي بالمرتبة الثالثة بمساحة وصلت إلى (١,٢٤٠,٠٠٠) كم^٢ ، بينما الدول التي تمتلك أقل مساحة تمثلت بدولة ليسوتو بلغت (٣٠,٣٥٥) كم^٢ ، وجاءت بعدها دولة رواندا إذ بلغت (٢٦,٣٣٨) كم^٢ وبعدها دولة سوازيلاند بمساحة (١٣,٣٦٣) كم^٢ . أما بالنسبة للكثافة فجاءت بالمرتبة الأولى دولة رواندا وبالمرتبة الثانية دولة بوروندي والمرتبة الثالثة دولة ملاوي . وأما النسبة بين الذكور والإناث لسنة ٢٠١٢ فأنها تتفاوت بين هذه الدول فالدول التي ترتفع فيها نسبة الذكور هي جنوب السودان وزامبيا والنيجر وملاوي ومالي وأوغندا ، بينما الدول التي ترتفع فيها نسبة الإناث عن الذكور وهي دولة رواندا ، وبوروندي ، وسوازيلاند ، وزمبابوي ، وأفريقيا الوسطى ، وبوركينا فاسو ، وتشاد . وبالنسبة إلى معدل النمو السكاني فقد كان مصدر الصدارة للدول التالية دولة جنوب السودان والنيجر وأوغندا . وكان لمؤتمر برلين ١٨٤٤م الأثر الأكبر في تمزيق القارة على مناطق نفوذ بين القوى الأوروبية المتصارعة . وخضعت الدول الحبيسة وقتها لانتكرا وفرنسا وبلجيكا . وعملت القوة الاستعمارية الأوربية على بقاء هذه الدول الحبيسة بعد استقلالها لتظل المشاكل والمعاناة مستمرة في القارة و يؤكد ذلك أن هذه الدول الاستعمارية لم تقم بأي جهد خالص النية لتخلص هذه الدول من هذا العيب عندما حصلت الدول الحبيسة على استقلالها^(٦) . وكيف تقوم بذلك وهي تسعى دائماً إلى خلق دول ضعيفة من الناحية العسكرية ، و الاستراتيجيه بحيث يمكن السيطرة عليها عن طريق الاتفاق مع الدول المحيطة التي تمتلك أمر إغلاق حدودها في إي وقت تشاء^(٧) . وتعاني هذه الدول دائماً من مشكلات اقتصادية وسياسية عديدة يرجع في جانب كبير منها إلى الشكل السياسي للدولة وحدودها والتي رسمتها لها هذه الدول الاستعمارية^(٨) . وتعد الدول الحبيسة الأفريقية من كثر الدول الحبيسة العالمية سوءاً وذلك لعدة أسباب منها :

جدول (٢) مؤشرات ديموغرافية عن الدول الحبيسة الأفريقية

ت	اسم الدولة	عدد سكان ٢٠١٣	مساحة (كم ^٢)	كثافة نسمة/كم	نسبة الذكور إلى الإناث (١٠٠) لسنة ٢٠١٢	معدل النمو السكاني (%) ٢٠١٢
١	إثيوبيا	٩٣,٨٧٧,٠٢٥	١,١٢٧,١٢٧	٨٣,٣	٩٩,١	٢,١
٢	أوغندا	٣٤,٧٥٨,٨٠٩	٢٣٦,٠٤٠	١٤٧,٧	١٠٠,١	٣,٢
٣	بوركينا فاسو	١٧,٨١٢,٩٦١	٢٧٤,٢٠٠	٩,٦٤	٩٨,٨	٣,٠
٤	النيجر	١٦,٨٩٩,٣٢٧	١,٢٦٧,٠٠٠	١٣,٣	١٠١,٣	٣,٥
٥	ملاوي	١٦,٧٧٧,٥٤٧	١١٨,٤٨٠	١٤١,٦	١٠٠,٢	٣,٢
٦	مالي	١٥,٩٦٨,٨٨٢	١,٢٤,٠٠٠	١٢,٨	١٠٠,١	٣,٠
٧	زامبيا	١٤,٢٢٢,٢٣٣	٧٥٢,٦١٤	١٨,٩	١٠٠,٦	٣,٠
٨	زمبابوي	١٣,١٨٢,٩٠٨	٣٩,٠٥٨	٣٣,٧	٩٧,٦	٢,٠
٩	رواندا	١٢,٠١٢,٥٨٩	٢٦,٣٣٨	٤٥٦,١	٩٦,٦	٣,٠
١٠	تشاد	١١,١٩٣,٤٥٢	١,٢٨٤,٠٠٠	٨,٧	٩٩,٠	٢,٦
١١	جنوب السودان	١١,٠٩٠,١٠٤	٦٤٤,٣٢٩	١٧,٢	١٠٤,٦	٤,٨
١٢	بوروندي	١٠,٨٨٨,٣٢١	٢٧,٨٣٠	٣٩١,٢	٩٦,٦	٢,٠
١٣	أفريقيا الوسطى	٥,١٦٦,٥١٠	٦٢٢,٩٨٤	٩,٣	٩٧,١	٢,٠
١٤	بتسوانا	٢,١٢٧,٨٢٥	٦٠٠,٣٧٠	٣,٥	١٠٢,٢	١,١
١٥	ليسوتو	١,٩٣٦,١٨١	٣٠,٣٥٥	٦٣,٨	٩٧,٤	١,٠
١٦	سوازيلاند	١,٤٠٣,٣٦٢	١٣,٣٦٣	١٠٥,٠	٩٧,١	١,٤
مج		٢٧٩,٣١٨,٠٣٦	٨,٣٠٤,٠٨٨	١٥١٥,٧٤	١٢٧٨,٦	٤٠,٩

المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

(١) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , Transit corridors commerce service Landlocked Developing Countries , United Nations Conference on Trade and Development , Series No. 4 , New York and Geneva, 2013,p.227 .

(٢) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>.

(٣) <http://translate.googleusercontent.com/translate>

- ١ - إنَّ البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا هي أفقر البلدان غير الساحلية الموجودة في العالم . ويرجع سبب ذلك إلى تكاليف النقل لهذه البلدان ، إذ تبلغ خمسون بالمائة من البلدان الساحلية الأخرى هذا بدوره يؤدي إلى رفع الفقر ، والتخلف .
- ٢ - إنَّ الدول الحبيسة الأفريقية مثقلة بالديون الخارجية ^(٩) . وإن هذه الديون تصبح عائقاً أمام إقامة استثمارات للبنية التحتية التي يمكن عن طريقها الوصول إلى البحر ^(١٠) .
- ٣ - تمتاز هذه الدول بسوء الرعاية الصحية مما نتج عنها ارتفاع معدلات وفيات الأطفال الرضع إذ أصبحت فوق ١٥٠ لكل ١٠٠٠ ولادة حية ^(١١) . والعمر المتوقع في هذه البلدان أصبح اقل من خمسين سنة ^(١٢) .
- ٤ - تباطأ النمو الاقتصادي فان الركود الاقتصادي في الدول الحبيسة الأفريقية حد بشكل كبير من استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة .
- ٥ - إنَّ أفريقيا لديها أعلى نسبة من سكان في الدول الحبيسة غير ساحلية مقارنة مع بقية القارات وحتى داخل القارة فان خمس فقط من السكان القارة يعيشون داخل ١٠٠٠ كم .
- ٦ - إنَّ هذه الدول تتفرد بأن أغلب صادراتها من المنتجات الأولية ، ٦٠ % من صادراتها زراعية بسبب انعدام القطاع الصناعي ^(١٣) .
- ٧ - تمتاز هذه الدول بارتفاع نسبة الأمية إذ وصلت في النيجر ٨٣ % .
- ٨ - إنَّ تكاليف النقل في الدول الحبيسة الأفريقية أعلى بكثير من تكاليف نقل الدول الحبيسة الموجودة في العالم ^(١٤) . وسوف تعرض سبب ذلك في مشكلات الدول الحبيسة الأفريقية .
- ٩ - إنَّ التعريف الكمركية التي تدفعها هذه الدول تبلغ ثلاثة أضعاف ما تدفعها الدول الحبيسة في بقية القارات ^(١٥) .
- ١٠ - إنَّ أغلب الدول الحبيسة الأفريقية تمتاز بأنها ضعيفة ، وفي أغلب الأحيان يكون جيرانها ضعفاء نسبياً ومعنى ذلك أنها ليست من الدول الحجازة (*) كما في منغوليا ^(١٦) .

مشكلات الدول الحبيسة الأفريقية :

تقرض طبيعة الموقع الحبيس مشكلات متعددة في كونها دول بعيدة عن الأسواق الرئيسية في العالم وهذا البعد يساهم في جعل تكاليف التجارة عالية فضلاً عن عزل البلدان ومنعهم من جني فوائد العولمة ولهذا تصبح صادراتها اقل قدرة على المنافسة و إيراداتها مكلفة أكثر ^(١٧) . إذ بلغت تكاليف النقل في الدول الحبيسة الأفريقية أكثر من ٧٧% من قيمة صادراتها باستثناء بوتسوانا ، وأوغندا ، وسوازيلاند لمتوسطة الدخل ^(١٨) . وترجع العوامل المؤثرة على تكاليف النقل إلى عجز البنية التحتية إذ إنَّ شبكات البنية التحتية للنقل في أفريقيا ضعيفة سواء كانت موانئ أم البنية التحتية التي تربط الموانئ بالأسواق ، سكك حديد وطرق مائية داخلية ^(١٩) . والبلدان الحبيسة الأفريقية تواجه تحدي آخر وهو المسافة حيث تتسم هذه البلدان ببعد المسافة حوالي ١٠٠٠ كم عن العاصمة فضلاً عن أنها تعاني من التكلفة العالية من للنقل البري داخل أراضيها ^(٢٠) . ولتوضيح اثر ذلك بالمثال الآتي فالرحلة من دبي إلى كيغالي متمثلة برأ وبحراً ، أما بحراً فتكون من دبي إلى ميناء مومباسا في كينيا بمسافة بلغت ٧٠% من إجمالي المسافة الكلية وبتكلفة وصلت إلى ٣٠% من التكلفة الإجمالية ، بينما برأ تتمثل بالمسافة المقطوعة من مومباسا إلى كمبالا أذ بلغت ٢٠% من المسافة الإجمالية وبتكلفة وصلت إلى ٦٧% من التكلفة الإجمالية ثم إلى المحطة الأخيرة متمثلة من كمبالا إلى كيغالي وبمسافة ١٠% من المسافة الكلية وبتكلفة وصلت إلى ٣% من تكلفة الإجمالية. من هذا يتضح أن الدول الأفريقية تعاني من تكلفة كبيرة عند نقل بضاعتها ^(٢١) .

وأن البلدان الحبيسة الأفريقية لن تواجه فقط التحدي المتمثل في المسافة لكن أيضاً التحديات التي تتبع من الاعتماد على المرور عبر سيادة بلد العبور ^(٢٢) . ولاسيما أن بلدان العبور غالباً ما تمتلك بنية تحتية اقل جودة ، لأنها هي أيضاً من البلدان النامية ^(٢٣) .

وتعاني البلدان الأفريقية من مشكلة خطيرة أخرى وهي التأخير إذ تصل المدة من ٣٤ يوماً إلى ٤٠ يوم إلى أن تصل إلى الموانئ مما يعيق بشكل كبير تجارة المنتجات الهشة والقابلة للتلف ^(٢٤) . وتشير التقديرات إلى أن كل يوم تأخير على الحدود هو يعادل مبلغاً إضافياً لمسافة ٨٥ كم . وتشير التقديرات أيضاً أن يوماً واحداً من التأخير يمكن أن يكلف بقدر ما يعادل التعريف الكمركية بقيمة ٠,٦ إلى ٢,٣ من قيمة البضاعة. وتشير كذلك إلى أن خفض وقت العبور يوماً واحداً يمكن أن يوسع الصادرات بنسبة تصل ٧ % . ويرجع ٢٥% من التأخير في القارة الأفريقية إلى ضعف البنية التحتية، في حين ٧٥ % تنشأ بسبب سوء تسهيل التجارة ^(٢٥) .

وتعاني هذه الدول الحبيسة من مشكلة أخرى تتمثل في عدم السماح لشحنات الدول الحبيسة بالمرور بدول العبور المسجلة خارج بلدانهم على سبيل المثال ناقلات البضائع التابعة لدولة مالي لا تسمح لها دولة ساحل العاج بالدخول من اجل الوصول إلى ميناء أبيدجان وهذا يعد عائقاً في الوصول وأن هذه الدول الحبيسة تمتاز بان استيرادها أكثر من تصديرها وان هذه الشاحنات تعود فارغة إلى الدول الحبيسة من الميناء في اغلب الأحيان . ففي هذه الحالة سوف تحرم من تقليل تكلفة النقل عن طريق الذهاب والإياب ^(٢٦) .

وتعاني هذه القارة من افتقارها للملاحة النهرية بواسطة السفن العابرة للمحيطات لاسيما أن أفريقيا لديها خط ساحلي صغير جداً نسبة إلى مساحتها فضلاً عن نقص الموانئ الطبيعية على طول الساحل ^(٢٧) . وان تغير المناخ سوف يكثر من مشكلات هذه البلدان على سبيل المثال تفاقم التصحر حيث يعكس الإثار السلبية على البنية التحتية للنقل ولاسيما أن هذه

الدول هي عرضة للكوارث الطبيعية وهي ضعيفة في هذا الصدد^(٣٨). وان هذه البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تواجه العديد من التحديات المتعلقة بالمشاركة في التجارة العالمية ، إذ إن حصة صادراتها من السلع في مجموع الصادرات العالمية وصلت إلى أقل من واحد بالمائة . لهذا فان اقتصاديات الدول الحبيسة الأفريقية هي عرضة للصدمات الاقتصادية العالمية^(٣٩). وهناك مشكلة أخرى تتمثل بان الاتفاقيات الثنائية التي تعقدها الدول الحبيسة الأفريقية لتسهيل حركة البضائع والأشخاص ، ولسوء الحظ فان هذه الاتفاقيات لم تنفذ ومن هذه الاتفاقيات هي انضمام دولة مالي في(اتحاد مالي) وتمكنت مالي من خلالها الحصول على امتيازات تمكنها من الوصول إلى البحر ولكنها لم تدم^(٤٠). فالدولة التي ليس لها حدود بحرية تشعر دائماً بأنها معزولة وتسخر كل جهدها في سبيل الوصول إلى البحار الدولية المفتوحة للتجارة طول العام وان هذا الموقع الداخلي قد يدفع الدول الداخلية إلى منازعات وحروب^(٤١). كما حدث بين إثيوبيا ، وارتيريا من أجل الوصول إلى ميناء عصب ، لذا فان هذا الموقع قد يتجلا عنها حدوث إضرار سياسية^(٤٢). وعلى الدول الحبيسة الأفريقية أتباع عدة إجراءات لتقليل من أثار هذه المشكلات وهي :

- ١ - الحاجة إلى استراتيجيات التكامل البنية التحتية الإقليمية لتطوير التجارة الدولية وتوسيع نطاق الوصول إلى أسواق الدول غير الساحلية وهذه الاستراتيجيات تحتاج إلى تنسيق إداري^(٤٣).
- ٢ - وضع اتفاقيات ثنائية ، أو إقليمية بين الدول الحبيسة ، ودول العبور من أجل إعطاء الممارسة السيادة الكاملة على أرضيتها^(٤٤).
- ٣ - خلق مناخ من الثقة والاستقرار و الأمان من خلال القضاة على أنشطة الفساد ، والاحتيايل وغيرها من أجل تخفيض تكاليف النقل^(٤٥).
- ٤ - تطوير الموانئ يعد واحداً من المفاتيح لدمج البلدان الأفريقية في التجارة الدولية^(٤٦).
- ٥ - التكامل الإقليمي هو أيضاً حاسماً بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية حيث يمكنها من تسير وتبسيط الإجراءات وتحسين تدابير العبور^(٤٧).
- ٦- التعاون بين القطاعي العام والخاص في إدارة الممرات وتسهيل التجارة وحث القطاع الخاص على الاستثمار بتقديم تسهيلات له^(٤٨).
- ٧ - توفير الشاحنات المبردة لتسليم البضائع القابلة للتلف مثل الخضر ، والفاكهة وللحوم ولاسيما في بلدان غرب أفريقيا ووسطها ، لأنها تصدر هذه المنتجات^(٤٩).
- ٨ - تشجيع الاستثمار الأجنبي للتقليل الضغط على ميزانية الدولة وتطوير قطاع النقل فيها^(٥٠).

منافذ الدول الحبيسة الأفريقية إلى البحر :

لغرض معالجة احتياجات هذه الدول المتمثلة بالتجارة والنقل جرى إنشاء المنافذ وممرات العبور . وهذا ينطوي على مجموعة من المنافذ التي تربط العديد من مراكز البلدان الاقتصادية والموانئ^(٥١) . ويقوم أداء هذه المنافذ في ثلاثة مستويات هي : البنية التحتية ، ونوعية الخدمات وشحن البضائع^(٥٢) . وسنعرض هذه المنافذ بتقسيم القارة إلى خمسة مناطق وهي :

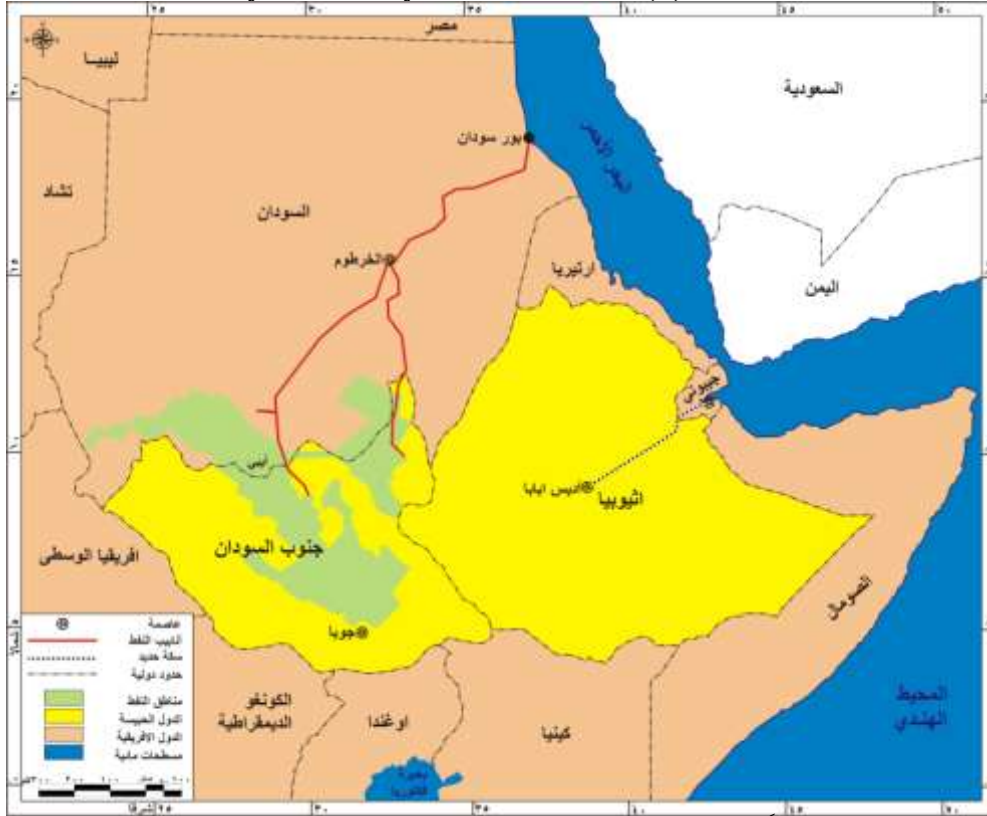
- ١ - القرن الأفريقي : توجد في هذه المنطقة دولتان حبيستان هما : إثيوبيا ، وجنوب السودان تعتمد على المنافذ الآتية :
 - أ - إثيوبيا : إن إثيوبيا بعد استقلال ارتيريا ١٩٩٣ م كانت لديها ثلاثة ممرات رئيسة للعبور إلى البحر الأحمر وخليج عدن عن طريق ميناء عصب في ارتيريا ، وميناء جيبوتي في جيبوتي ، وميناء بربره في أراضي الصومال و في عام ١٩٩٥ م كانت معظم البضائع العابرة عن طريق ميناء عصب ، وأصبح الممر الرئيس في إثيوبيا وهو يمثل تسعين بالمائة من الواردات ، وخمسين بالمائة من الصادرات ونتيجة النزاع على الحدود بين إثيوبيا ، و ارتيريا الذي اندلع عام ١٩٩٨م لهذا اضطرت إثيوبيا إلى تحويل حركة المرور العابرة إلى ميناء جيبوتي إما ممر بربره لا يزال أقل جاذبية بسبب فقره لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبنية التحتية .

والمسافة الطويلة إذ تصل إلى ٨٥٤ كم . فضلاً عن صعوبة استخدام الممر في موسم تساقط الأمطار فضلاً عن المشكلات السياسية ، والأمنية^(٥٣). لهذا يعد ميناء جيبوتي الميناء الرئيس لإثيوبيا . ولعدم وجود بديل قابل للتطبيق لديها أثارت مطالب تجار إثيوبيا برفع رسوم الموانئ لأدراك دولة جيبوتي الحرج الجيوتيكي لدولة إثيوبيا وحتمية اعتمادها على منفذها فقد استغلت ذلك برفع الرسوم الكمركية بحجة عدم وجود مخازن وغيرها ، مما ولد ضرراً على الاقتصاد الإثيوبي^(٥٤) . ولاسيما انه يمثل ٨٥ % من حركة المرور . وهذا المنفذ يتمثل :

- خط من سكك الحديد ذات مسار ضيق الذي يربط العاصمة أديس أبابا مع ميناء جيبوتي على مسافة ٧٨١ كم^(٥٥) ، كما موضح في خارطة (٢) .
- ب - جنوب السودان : لها منفذ واحد

— عن طريق ميناء بور تسودان في السودان الشمالية لكن هنالك خلاف حول رسوم التصدير بين الدولتين لذا لجأت إلى التعاون مع كينيا حالياً على إنشاء خطوط ، لتصدير النفط بمعزل عن (بور تسودان) في شمال المنفذ الوحيد للبترول في جنوب السودان إذ ينقل النفط الخام من جنوب السودان إلى ميناء (لامو) في كينيا على المحيط الهندي . لكن المحللون يرون صعوبة في التصدير عبر هذا الميناء لتكلفته العالية ووعورة التضاريس^(٥٦) .

خارطة (٢) منافذ الدول الحبيسة في القرن الأفريقي



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

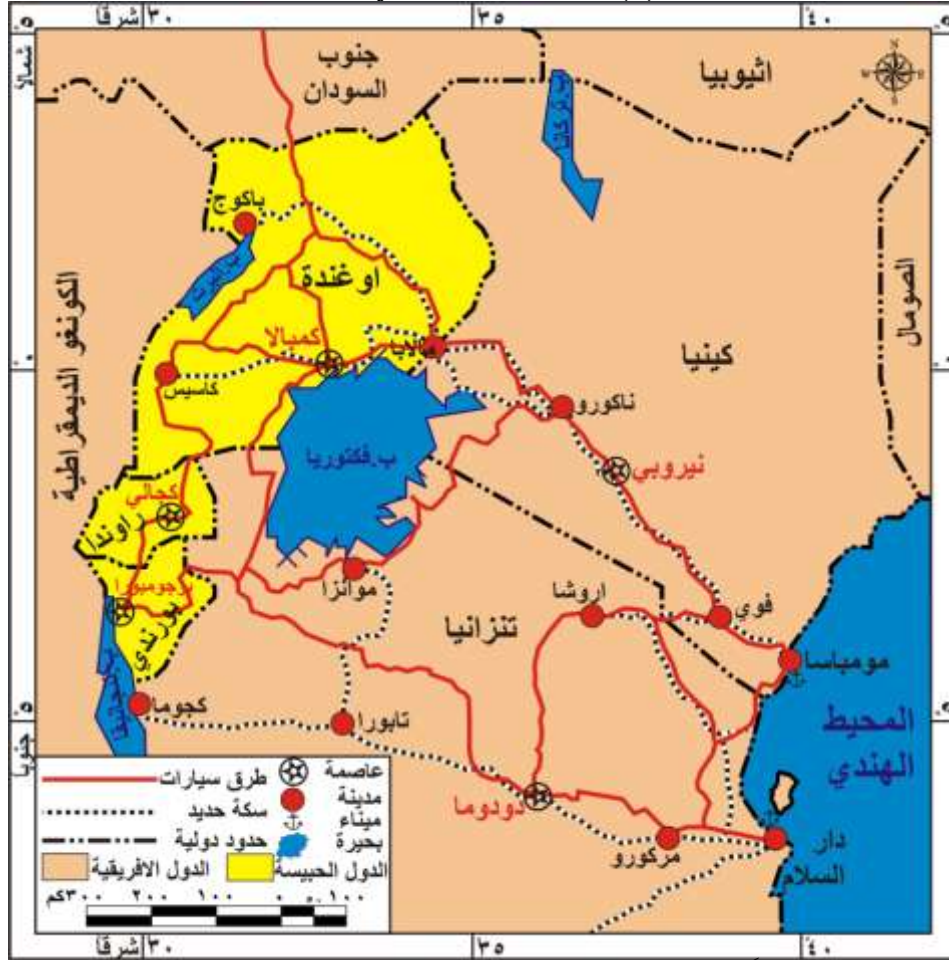
- (1) <http://www.kfrelshik.com/Electiondetails>
- (2) <http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/staslaz/sudan>

٢ - منطقة شرق أفريقيا : توجد في هذه المنطقة ثلاث دول حبيسة : أوغندا ، ورواندا ، وبوروندي والتي تعتمد على ميناء مومباسا في كينيا ، وميناء دار السلام في تنزانيا عن طريق إنشاء ممر شمالي الذي يربط بين بوروندي ، وجمهورية الكونغو الديمقراطية ، ورواندا ، وأوغندا إلى ميناء الكيني في مومباسا تحكمها اتفاقية متعددة الأطراف والتي وقعتها كل من بوروندي ، وكينيا ، ورواندا ، وأوغندا في عام ١٩٨٥م ويمول هذا الممر من لدن دول الأعضاء على وفق ما يأتي: بوروندي ١٠% ، جمهورية الكونغو الديمقراطية ٢٠% ، كينيا ٣٠% ، رواندا ١٥% ، أوغندا ٢٥% .
وأيضاً ترتبط هذه الدول مع ميناء دار السلام بالممر الأوسط أو المركزي ويتكون من شبكة نقل متعددة الوسائط التي تصل مسافة ١,٢٥٤ كم . وأنشئ الممر بواسطة اتفاق متعدد الأطراف الذي وقعتها بوروندي ، وجمهورية الكونغو الديمقراطية ، ورواندا ، وتنزانيا ، وأوغندا في عام ٢٠٠٦م^(٤٧) .
ومعنى هذا أنّ الدول الحبيسة في شرق أفريقيا تعتمد على الموانئ الآتية . كما في خارطة (٣) .

- أ - أوغندا : ميناء مومباسا ، دار السلام .
- ب - رواندا: ميناء مومباسا ، دار السلام .
- ج - بوروندي : ميناء مومباسا ، دار السلام .

وان شرق أفريقيا معرضة إلى المخاطر بسبب الهجمات المتزايدة من لدن القراصنة الصوماليين في المحيط الهندي وقد انعدم الأمن ولاسيما في المياه الصومالية إلى ارتفاع في تكلفة التأمين على الشحن والتي أدى إلى ارتفاع التكلفة في عام ٢٠٠٨م التي سجلت من لدن شركات الشحن إلى حوالي ٨٠ مليون دولار أمريكي فديده مدفوعة لقرصنة الصوماليين^(٤٨) . فضلاً عن ما تعاني هذه المنطقة من فقر في شبكة سكك الحديد والبنية التحتية بشكل عام^(٤٩) . فضلاً على ذلك تعد دولتا رواندا و بوروندي من اشد الدول الأفريقية المحبوسة عزلة لان هذه الدول جزء من الأخدود الانكساري العظيم إذ تقع البحيرات والجبال الاتوائية و الانكسارية وكون المنطقة تعد جزء من الدرع الأفريقي القديم المتمثل بصلابته^(٥٠) .

خارطة (٣) منافذ الدول الحبيسة في شرق إفريقيا



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj Erdenebileg , GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries , United Nations Office of the High Representative , New York, 2006 , p.50 .

٣ - منطقة جنوب أفريقيا : هنالك ستة بلدان غير ساحلية في جنوب أفريقيا : وهي بوتسوانا ، وليسوتو ، وسوازيلاند ، وملاوي ، وزيمبابوي ، وزامبيا^(٥١). وتعتمد هذه الدول في وصولها إلى البحر على المنافذ الآتية كما في خارطة (٤) :

أ - زامبيا : هذه الدولة لها أربعة مخارج إلى البحر وهي

— عبر زمبابوي إلى ميناء بيرا في موزمبيق .

— ترتبط بميناء لوبيتو على المحيط الاطلسي عن طريق سكة حديد من العاصمة إلى نكولا ومن ثم إلى الميناء .

— عبارة عن خط من سكة حديد طوله ١٢٩٧ كم وطريق بري طوله ٢٠٠٠ كم من زامبيا عبر تنزانيا إلى ميناء دار السلام^(٥٢) .

— عبر طريق ميناء والفييس في ناميبيا وهو جزء من ممر الفيزا بأي (**)^(٥٣) .

ب - زمبابوي : أن هذه الدولة تخرج إلى البحر عن طريق منفذين هما :

— ميناء بيرا في موزمبيق على خط سكة حديد^(٥٤) .

— ميناء والفييس في ناميبيا وهو جزء من ممر الفيزا بأي^(٥٥) .

ج - ملاوي : لها أربعة منافذ هي

— ميناء نكالا في موزمبيق عن طريق سكة حديد من العاصمة إلى الميناء .

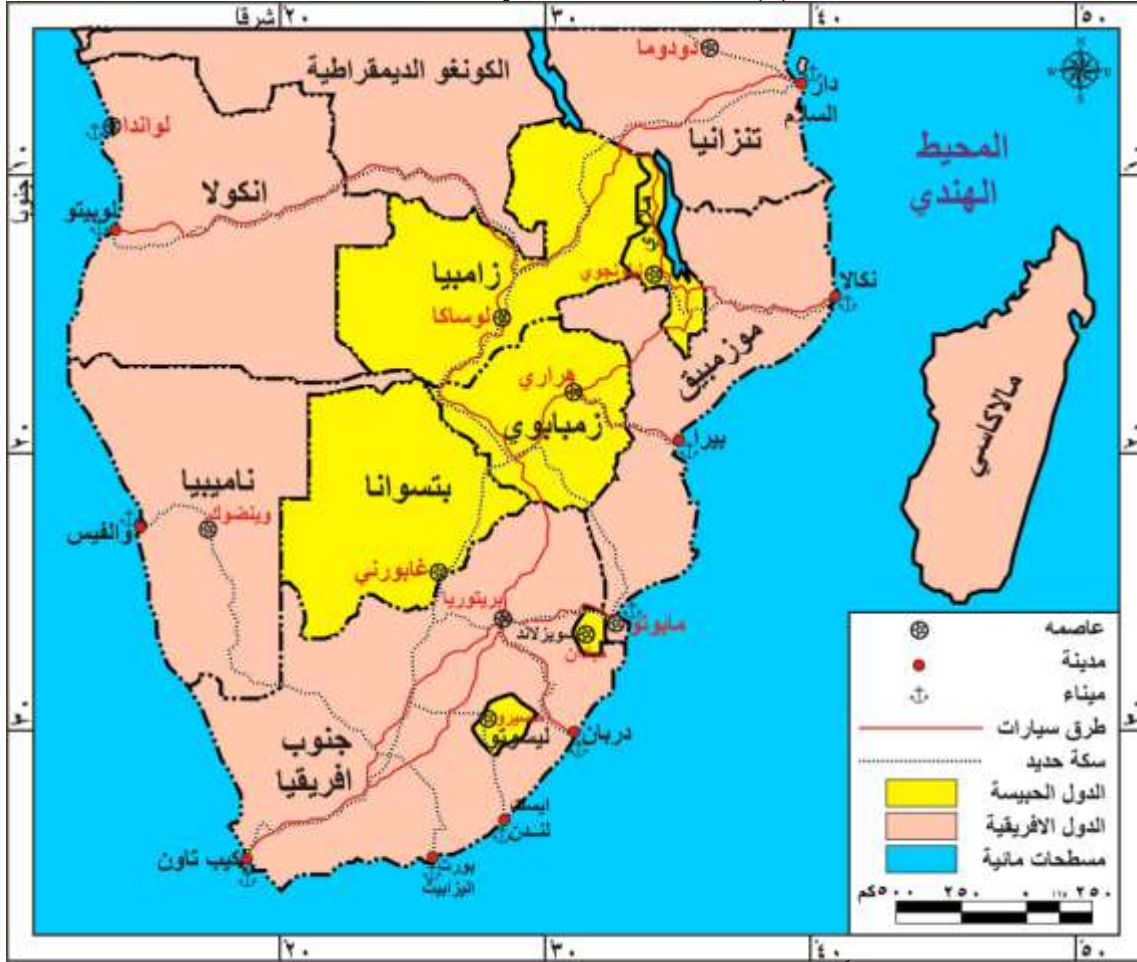
— عن طريق ميناء بيرا في موزمبيق .

— لما اكتظ ميناء بيرا في موزمبيق بالحركة لأنه يعد مخرج الدول الحبيسة في قسم الجنوبي من أفريقيا أيضاً . جرى

مد طريق برياً إلى ميناء مباتو في جنوب موزمبيق ، لغرض لتخفيف الضغط عن ميناء بيرا^(٥٦) .

— ترتبط أيضاً بطريق بري مع ميناء دار السلام^(٥٧) .

خارطة (٤) منافذ الدول الحبيسة في منطقة جنوب أفريقيا



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

Ernst Mbuli , Développement de corridors de transit dans le commerce des pays sans littoral en Afrique , rapport du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les moins Les pays développés, les pays sans littoral et les petits interne, Juin 2008,p.6 .

د - بتسوانا : لها ثلاثة مخارج هي :

— سكة حديد إلى ميناء كيب تاون في جنوب أفريقيا .

— سكة حديد تربطها بميناء دربان على المحيط الهندي في جنوب أفريقيا^(٥٨) .

— ميناء ولفيس في ناميبيا وهو جزء من ممر فيزا بأبي .

هـ - سوازيلاند : لها منفذ واحد

— ميناء مابوتو في موزمبيق وهو جزء من ممر مابوتو (***)^(٥٩) .

و - لسوتو : لها مخرجان هما

— من خلال ميناء ايست لندن في دولة جنوب أفريقيا .

— ميناء دربان في جنوب أفريقيا^(٦٠) .

وتعاني نظام سكك الحديد في منطقة جنوب أفريقيا بشكل عام من مشاكل متصلة بالبنية التحتية وتفاقت هذه المشاكل بسبب فقرها للاتصالات السلكية التي تربط سكك الحديد مما يؤدي إلى التأخير لهذا أصبح النقل البري ينافس النقل بالسكك الحديد^(٦١) .

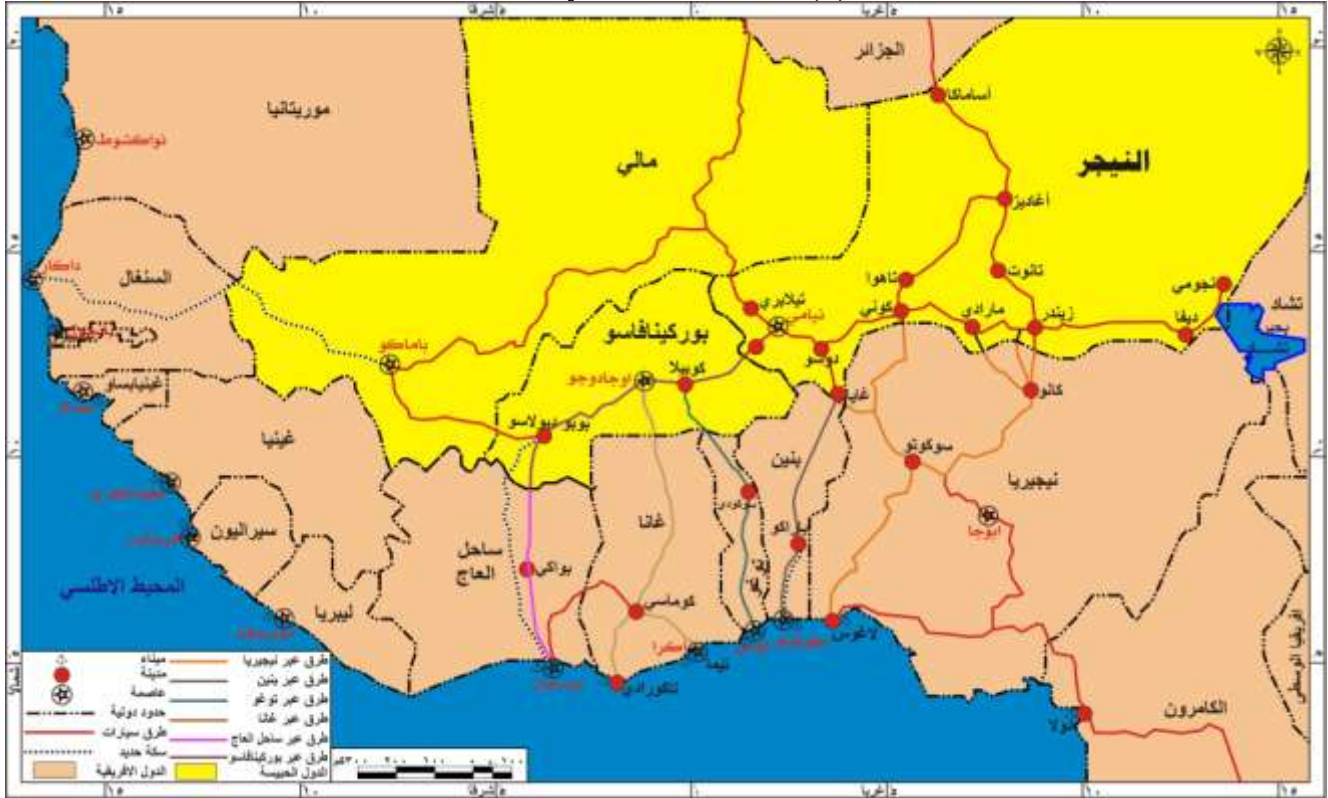
ويستثنى من ذلك دولة جنوب أفريقيا ألمجهزه بوسائل اتصال حديثة ، وجيدة وتجهيزات التكنولوجيا^(٦٢) .

على العكس ما تعاني منه الموانئ الموجودة في انغولا وموزمبيق ويرجع في معظمها إلى سكك الحديد ، والصيانة الموجهة على مدى سنوات عديدة نتيجة لسوء الإدارة وعدم كفاية التمويل والحروب الأهلية .

٤- منطقة غرب أفريقيا : هنالك ثلاثة بلدان نامية غير ساحلية في غرب أفريقيا هي النيجر وبوركينا فاسو ومالي وتشير إحصاءات الأمم المتحدة إلى أن هذه الدول من بين الدول الأكثر فقراً في العالم^(٦٣) .

ومنافذها إلى البحر هي كما في خارطة (٥) .

خارطة (٥) منافذ الدول الحبيسة في غرب أفريقيا



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

- (1) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj Erdenebileg , GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries , United Nations Office of the High Representative , New York, 2006 , p.69 .
- (2) Issa ABDOU YONLIHINZA , Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger , Docteur thèse, DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE , 2011 , p.112 .

أ - بوركينافاسو : ولها ثلاثة منافذ هي :

— ترتبط عن طريق ميناء أبيدجان في ساحل العاج بسكة حديد تصل بين عاصمة بوركينافاسو اغادوغو والميناء . ولكن بسبب زيادة الأزمة الأيفورية (***) أدت إلى عواقب وخيمة على تشغيل الخط مما أدى إلى غلقه في أوقات مختلفة حيث انخفضت حركة الشحن بنسبة ٨٠ % بين عامين ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ م وستنف تشغيله فيما بعد لكن الوضع السياسي لا يزال غير مستقر وانه من الصعب ضمان البضائع^(٦٤) . وتمتلك الدولتان هذا خط وتقوم بتشغيله تشغيلاً مشتركاً ويسمى خط سكة حديد أبيدجان - النيجر على أمل توصيله بتشغيله تشغيلاً مشتركاً ويسمى خط سكة حديد أبيدجان - النيجر على أمل توصيله إلى نيامي عاصمة النيجر^(٦٥) .

— وعن طريق ميناء لومي في توغو لكن بسبب الصراعات الأهلية التي شهدتها هذه الدولة بين عام ١٩٩٠ - ١٩٩٣ م ونتيجة الأزمة في توغو انخفض مرور البضائع إلى نحو ٦٠ % إلى هذا الميناء .

— وعن طريق ميناء كوتونو في بنين باستخدام بري وسكة حديد عن طريق النيجر وبعدها إلى بنين و من ثم إلى الميناء^(٦٦) .

ب مالي : ويوجد لها حالياً منفذان هما

— ميناء داكار في السنغال عن طريق سكة حديد تربط العاصمة باموكو والميناء^(٦٧) .
— عن طرق بوركينافاسو إلى ميناء أبيدجان في ساحل العاج ويتسم هذا المخرج بارتفاع تكلفة النقل لتكرار أعاده التفريغ والشحن . وقعت مالي وغينيا والصين اتفاقيه في عام ١٩٦٨ م لمد خط سكة حديد إلى ميناء كوناكري في غينيا لخدمة مالي ولكن لم يُعمل شيء في هذا الخصوص وعندما يتم أنشائه سيفتح مخرجاً ثالثاً للدولة^(٦٨) .

ج - النيجر : ولها خمسة منافذ هي
 — عن طريق ميناء كوتونو باستخدام الطريق البري وسكك الحديد (مع العلم أن النيجر ليس لها شبكة سكة حديد تربطها مع الطرق الدولية ولهذا تعتمد على شبكة السكك الحديد للدول المجاورة) .
 — عن طريق ميناء لاغوس في نيجيريا باستخدام الطرق البرية^(٦٩) .
 — ميناء لومي في توغو بطريق بري يبدأ من العاصمة نيامي ومن خلال دولة العبور بوركينافاسو يدخل إلى توغو ومنها إلى الميناء.
 — ميناء تيمبا في غانا وذلك بطريق بري يبدأ من العاصمة ومن خلال دولة العبور بوركينافاسو يدخل إلى غانا ومنها إلى الميناء.
 — ميناء أبيدجان في ساحل العاج ترتبط بطريق بري يبدأ من العاصمة ومن خلال دولة العبور بوركينافاسو يدخل إلى ساحل العاج ومنها إلى الميناء.
 وتعاني غرب أفريقيا من شدة الاضطرابات التي كانت جراء الصراعات الأهلية مما أدى إلى تلف البنية التحتية للنقل ، وإغلاق الحدود ، والتفتيشات الأمنية الصارمة مما زاد من مدة التأخير^(٧٠) .
 فضلاً عن أن موانئ غرب أفريقيا تواجه صعوبة في استقبال السفن الكبيرة ويرجع إلى فقر الموانئ وعدم وجود صيانة التجريف مما أدى إلى حدوث حركة مرور محدده^(٧١) .

٥ — وسط أفريقيا : هنالك دولتان من الدول النامية غير ساحلية في وسط أفريقيا هي تشاد وأفريقيا الوسطى وهي من بين البلدان الأفقر في العالم^(٧٢) . و منافذ هذه الدول إلى البحر كما في خارطة (٦) :

أ - تشاد : ولها ثلاثة منافذ هي :

— ميناء دولا في الكامرون ومن خلال استخدام الطريق البري وسكك الحديد^(٧٣) .
 — دولة العبور النيجر تستخدم الطريق البري وبعد ذلك تستخدم سكك الحديد في نيجيريا من أجل الوصول إلى ميناء بورت هاركوت .
 — أفريقيا الوسطى والكونغو إلى ميناء بورنت نوار ويتسم هذا الطريق بأنه طويل جداً وهو طريق عابر عن طريق أفريقيا الوسطى وصولاً إلى الكونغو^(٧٤) .

ب — أفريقيا الوسطى : لها منفذ واحد هو :

— نهري اوبانغي وكونغو إلى ميناء بونت نوار في الكونغو على الرغم من أن اوبانغي يكون صالح للملاحة فقط ثمانية أشهر بسبب انخفاض منسوب المياه في موسم الجفاف ومن ثم عن طريق سكة الحديد إلى الميناء .
 تعاني منافذ الجزء الأوسط من القارة ضعف في شبكة البنية التحتية لهذا يتركز اعتماده بشكل كبير على المجاري المائية الداخلية^(٧٥) .
 وتواجه صعوبات أخرى ضخمة تتمثل في عدم استخدام التكنولوجيا في شبكة النقل الداخلي^(٧٦) .

خارطة (٦) منافذ الدول الحبيسة في وسط أفريقيا



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

- (1) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj Erdenebileg , GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries , United Nations Office of the High Representative , New York, 2006 , p.73 .
- (2) Ernst Mbuli , Développement de corridors de transit dans le commerce des pays sans littoral en Afrique , rapport du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les moinsLes pays développés, les pays sans littoral et les petits interne, Juin 2008,p.245 .

ثانياً : تصنيف الدول الحبيسة الأفريقية

إنَّ الغرض من التصنيف هو تسهيل وتبسيط فهم المعلومات لذا سعت الباحثة إلى تصنيف هذه الدول وفق الآتي :

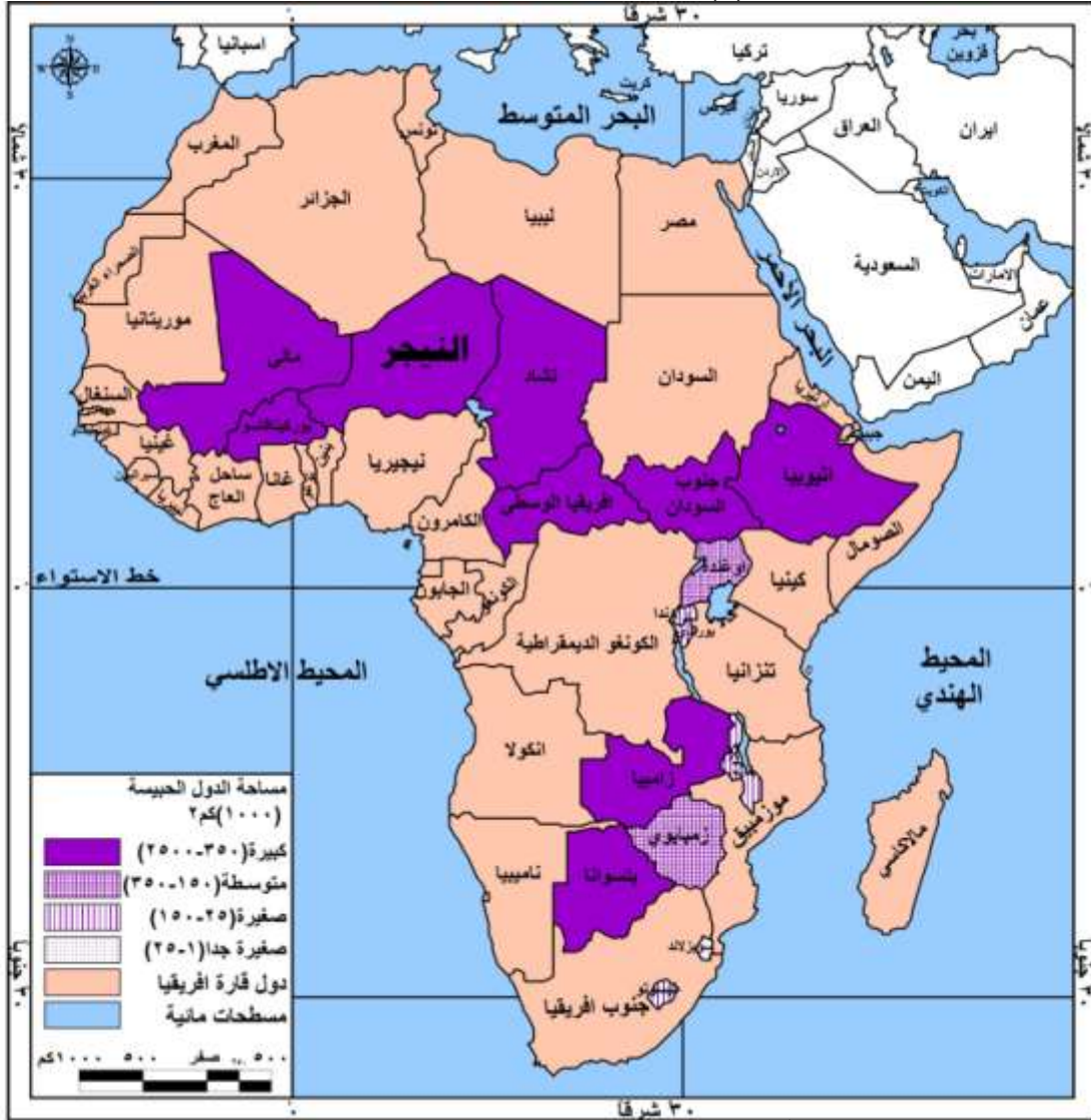
١ - بحسب مساحة الدولة :

تعد المساحة عنصراً من عناصر تقدير قوة الدولة . و تتأثر القيمة السياسية للدولة بالمساحة التي تشغلها ولا يمكن تصور عظمة أي دولة بعيداً عن كبر مساحتها فالدول الكبيرة فيها احتمالات أفضل لوجود اختلافات مناخية وكما أن سعة المساحة قد توفر إمكانات اقتصادية أفضل من الدول الصغيرة^(٧٧) . فباتساع المساحة سينتووع المناخ ، وتنوع المناخ معناه تنوع الغلات الزراعيه ، كما أن اتساع المساحات قد يضم تكوينات جيولوجيا متعددة . وما يتبعها من صخور مختلفة ، ومعادن متنوعة وأفضل دليل على ذلك هي روسيا الاتحادية والولايات المتحدة الأمريكية فكلاهما ذو مساحة ضخمة^(٧٨) . لهذا فان الدول صغيرة المساحة تشعر دائماً بأنها مقيدة بمساحتها الصغيرة مما يخلق عبئاً نفسياً عليها ومهما تبلغ هذه الدول من مراكز سامية لا تستطيع الاحتفاظ بها لمدة طويلة من الزمن فأنها تكون دائماً مقيدة بمساحتها^(٧٩) . ناهيك على أن المساحة الكبيرة تؤدي دوراً مهماً في قوة الدولة ، وهذا يعني عمقاً استراتيجياً لها وقت الحروب فإذا ما تعرضت الدولة كبيرة المساحة لعدوان فمن الممكن تهجير السكان وتفريغ بعض المنشآت الصناعية الحيوية ونقلها إلى داخل الدولة بعيداً عن مرمى الطيران^(٨٠) . وأيضاً توفر المساحة الكبيرة ميزة الدفاع بالعمق حيث تمكنها بالاحتفاظ بقوتها لمدة زمنية طويلة ولصمود أطول في وجه القوة المعادية وخير مثال على ذلك روسيا التي استطاعت أن تحتفظ بقوتها أمام الغزو النازي ، ونابليون وهتلر بسبب كبر مساحتها^(٨١) . أما الدول الصغيرة المساحة فقد تعاني من مشكلات جيوبوليتيكية تتعلق بعدم قدرة الدولة على ضم عدد كبير من السكان فضلاً عن محدودية الموارد الطبيعية فيها ، وقد يولد صغر مساحة الدولة إلى لجوءها إلى دول كبرى لحمايتها أو للاتحاد مع دول مجاورة أخرى وهذا يعني أن المساحة لها دور مهم في توجيه سياسة الدولة^(٨٢) . وعلى الرغم من ذكر من مميزات تمتاز بها الدول الكبيرة المساحة عن الصغيرة لكن نقطة ضعف بعض الدول الكبيرة تتمثل أن كلما كبرت الدولة زادت مشكلاتها الداخلية والدينية ، و الإقليمي بسبب اتساع المساحة وابتعاد المجموعات البشرية عن بعضها . وقد تبعد العاصمة عن بعض أطراف الدولة مما يولد مشاكل في الاتصال . فضلاً عن مشكلات تتعلق بمد شبكات الاتصال وطرق المواصلات البرية وسكك الحديد لكي تصل ما بين أقاليمها الجغرافية . أيضاً تعاني الدول الكبيرة الحجم ذات المورد المحدودة من مشكلات في تنمية الأقاليم النائية اقتصادياً . وكبر المساحة قد لا تتيح للدولة استغلال كل مصادرها الطبيعية بسبب هذا الاتساع . فضلاً عن ذلك ما تخلفه من مشاكل وصعوبات في السيطرة العسكرية على جميع أجزائها^(٨٣) . وهذه المشاكل يمكن أن تتغلب عليها البلدان المتقدمة بل تبقى عائقاً أمام الدول النامية ولاسيما الدول الحبيسة الأفريقية المقيدة سياسياً واقتصادياً . وأن أكبر هذه الدول مساحة تتمثل بالنيجر والتي تبلغ مساحتها (٦٧ ٢ ١) مليون كيلو متر مربع بينما سوازيلاند أصغرها وتبلغ (١٧٣٦٣) كيلو متر مربع^(٨٤) .

وسنصنف هذه الدول إلى فئات على وفق تصنيف (هارلم دبليه)^(٨٥) . اعتماداً على بيانات المساحة في جدول (٢) . وكما هو موضح في خارطة (٧) .

- ١ - دول كبيرة : والتي تتراوح مساحتها بين ٢,٥ مليون كيلو متر مربع و ٣٥٠ ألف كيلو متر مثل : بوركينا فاسو ، والنيجر ، وتشاد ، ومالي ، وإثيوبيا ، وأفريقيا الوسطى ، وزامبيا ، وجنوب السودان ، وبتسوانا
- ٢ - دول متوسطة : والتي تتراوح مساحتها بين ٣٥٠ ألف كيلو متر و ١٥٠ ألف كيلو متر مربع مثل : أوغندا ، وزمبابوي .
- ٣ - دول صغيرة : والتي تتراوح مساحتها بين ١٥٠ ألف كيلو متر مربع و ٢٥ ألف كيلو متر مثل : ملاوي ، ليسوتو ، ورواندا ، وبوروندي .
- ٤ - دول صغيرة جداً : و هي الدول تقل مساحتها عن ٢٥ ألف كيلو متر مربع مثل: سوازيلاند .

خارطة (٧) تصنيف الدول الحبيسة الأفريقية بحسب المساحة



- (1) www.mapsofworld.com
 (2) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>

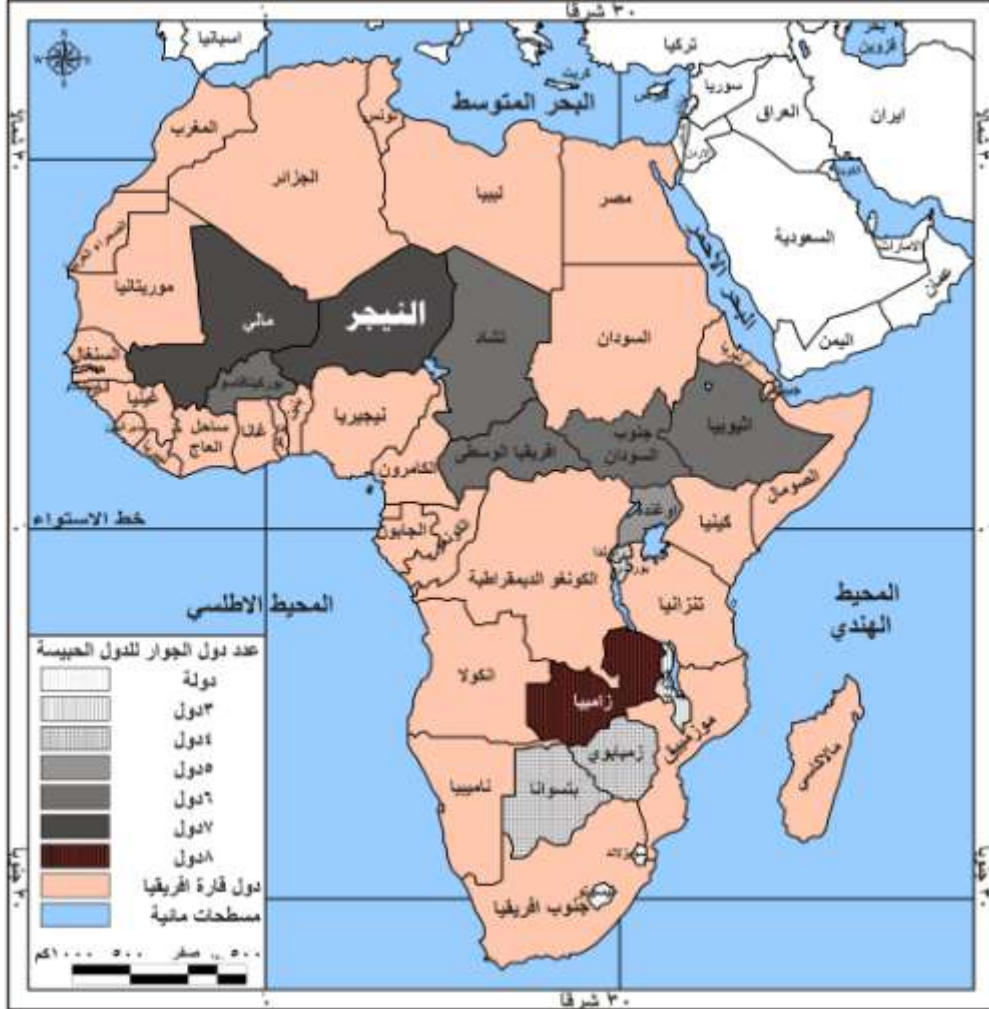
٢ - بحسب عدد دول الجوار الجغرافي :

سعت الدول الاستعمارية دائماً إلى تمزيق القارة وضعف كيائها السياسي حيث كان تقسيمها احد النتائج التي أدت إلى كثرة دول الجوار^(٨٦). وتتفق الدول الحبيسة الأفريقية بخاصية مميزة وهي تعداد دول الجوار، إذ يبلغ المتوسط العام لها خمس دول، ومعنى هذا يتبع طبيعة العلاقات السياسية والاقتصادية بين تلك الدول وجاراتها الحبيسات^(٨٧). وكما هو معروف بالجغرافية السياسية أن كل ما زاد دول جوار أي دولة أدى إلى كثرت مشاكلها^(٨٨). وعلى العكس من ذلك بنسبه للدول الحبيسة الأفريقية، إذ إن تعدد دول الجوار يعد ذات أهميه كبيرة والدليل على ذلك عند تفكك اتحاد مالي في عام ١٩٦٠م في استخدام ممر أبيدجان، وأيضاً في المدة الأخيرة وما حدث في كوت ديفوار في عام ٢٠٠٢م من عدم استقرار سياسي لكن رغم ذلك لم تقف تجارة دولة مالي حيث استفادت من موانئ دول الجوار الأخرى في غانا، وتوغو، وبنين مع تحول حركة المرور المتجهة إليها أو القادمة منها ومثل هذه الانقطاعات تشير إلى الاعتماد على دوله العبور الواحدة ليست استراتيجيه آمنة^(٨٩). مما وضعت دولة ليسوتو في عزلة بسبب موقعها تحت ضغط دولة جنوب أفريقيا التي تحيط بها من جميع الجهات، فسياستها الداخلية والخارجية ستكون متطابقة تماماً مع دولة جنوب أفريقيا مما يطلق عليها سياسة التطويق^(٩٠). لذا فانه تصنيف الدول الحبيسة إلى سبعة مجاميع، لتوضيح عدد هذه الدول المجاورة البحرية منها والبرية وهي :

- ١ - المجموعة الأولى : وهي الدول التي تحيطها دولة واحدة من دول الجوار وهي : ليسوتو ، سوازيلاند .
 ٢ - المجموعة الثانية : وهي الدول التي تحيط به ثلاثة دول وهي : بوروندي ، وملاوي .

- ٣- المجموعة الثالثة : وهي الدول التي تحيطها بأربعة دول وهي : رواندا ، زمبابوي ، بتسوانا .
 ٤- المجموعة الرابعة : وهي الدول التي تحيطها بخمسة دول مثل أوغندا .
 ٥- المجموعة الخامسة : وهي الدول التي تحيطها بستة دول وهي : أثيوبيا ، وأفريقيا الوسطى ، وتشاد، وبوركينا فاسو، وجنوب السودان .
 ٦- المجموعة السادسة : وهي الدول التي تحيطها بسبعة دول وهي : النيجر، ومالي .
 ٧- المجموعة السابعة : وهي الدول التي تحيطها بثمانية دول مثل زامبيا . كما هو موضح في خارطة (٨) .

خارطة (٨) تصنيف الدول الحبيسة بحسب عدد دول الجوار



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

www.mapsofworld.com

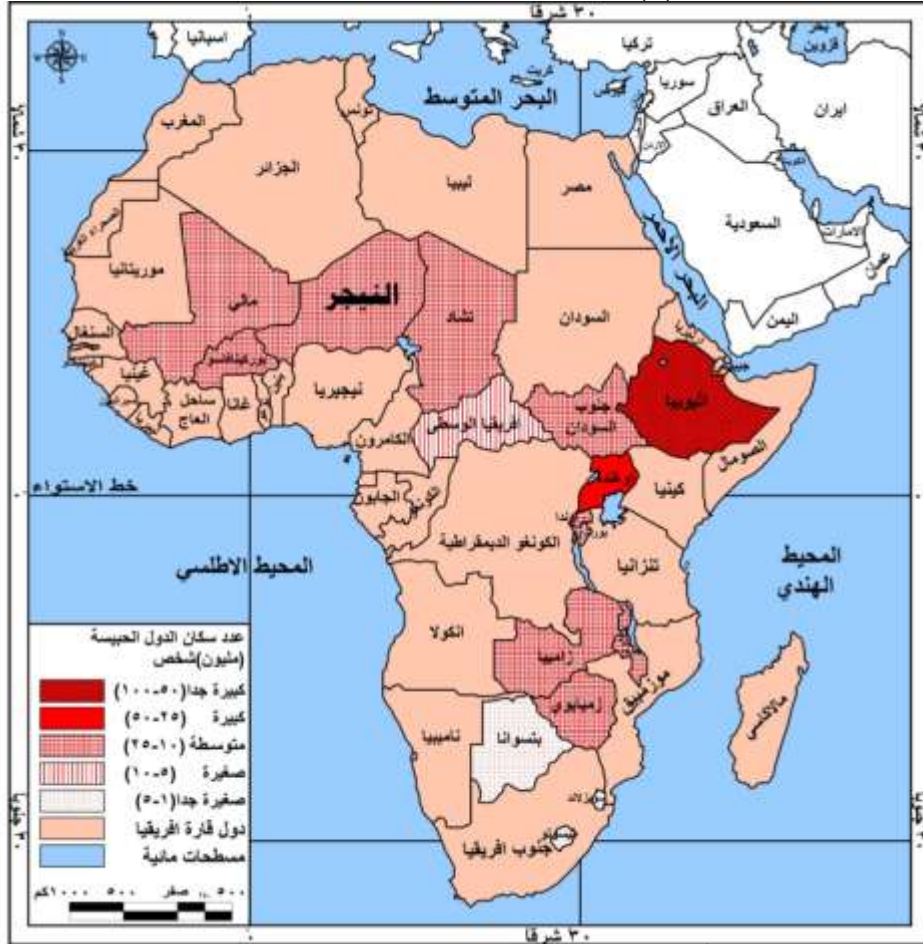
٣ - بحسب عدد السكان :

يعد عدد سكان الدولة مقياساً لقوتها و وزنها السياسي الدولي والاقتصادي إذا توافرت المقومات الأخرى^(٩١) . وأيضاً فعامل القوة النفسية له دور مهم في قوة الدولة ، لأن عدد السكان يعني حيوية الدولة مما يوحي بالاطمئنان القومي ويبرز الشعور بالتفاؤل^(٩٢) . فالدول الخمس التي تتمتع بعضوية دائمة وبحق النقض الفيتو في مجلس الأمن هي : الصين ، وفرنسا ، وبريطانيا وروسيا ، والولايات المتحدة الأمريكية . هذه الدول بنت قوتها العسكرية ومن ثم السياسية والاقتصادية من عدد سكانها الكبير فضلاً عن مواردها الاقتصادية المتنوعة وامتلاكها أسلحة النهضة الشاملة . وعلى سبيل المثال تتقارب كندا والولايات المتحدة الأمريكية من المساحة والتقدم العلمي وهما دولتان تتقاسمان أمريكا الشمالية ومتجاورتان ، إلا أنها مختلفتان في عدد السكان ، مما جعل الولايات المتحدة دولة عظمى وضمن مجلس الأمن ، فكندا تبلغ نحو ٣٠ مليوناً بينما الولايات المتحدة تزيد عنها بنحو ٢٧٠ مليون مما أعطاها الفرصة للإبداع العلمي والفكري والاقتصادي^(٩٣) .

إنّ الزيادة السكانية لوحدها لا تكفي إلا إذا اقترنت بالتقدم العلمي والصناعي^(٩٤) . وهذا ما تعاني منه الدول الأفريقية حيث يصبح حجم السكان الضخم عالية على الدولة إذا لم تتمكن من توفير الطعام لهم ، ولاسيما وهي تعاني من نقص التغذية وعلى ذلك يمكن أن نورد بعض الدول الأفريقية التي تمتلك مقومات قيام الدولة أو الموارد الأزمنة لطعام سكانها . ومع

ذلك فإن معدلات المواليد فيها تزيد عن أربعة بالمائة ، باستثناء عدد قليل من هذه الدول التي تتراوح فيها معدلات المواليد ثلاثة بالمائة وهذه الدول هي الجزائر، والمغرب، ومصر، وجنوب أفريقيا بينما تونس هي الدولة الأفريقية الوحيدة التي تقل فيها معدلات المواليد عن ٢ بالمائة لذا يصبح التزايد السكاني بنسبة الدول الحبيسة الأفريقية عامل ضعف أكثر منه عامل القوة (٩٥). وتصنف الدول بحسب عدد سكانها إلى عدة أحجام (٩٦). واعتماداً لبيانات عدد سكان ٢٠١٣ في جدول (٢) تصنف الدول الحبيسة الأفريقية إلى الآتي : وكما هو موضح في خارطة (٩).

خارطة (٩) تصنيف الدول الحبيسة الأفريقية بحسب عدد سكانه



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على

- (1) www.mapsofworld.com
- (2) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>

الاستنتاجات :

وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من الاستنتاجات أهمها :

- ١- إن الأعباء التي أثرت على الدول الحبيسة في القارة الأفريقية جعلتها أكثر سوءاً من الدول الحبيسة في القارات الأخرى وذلك لعدم توفر البنية التحتية للنقل مما أدى إلى عرقلة عملية النقل فضلاً عن البعد الكبير بين عواصم هذه البلدان والموانئ بسبب كبر مساحة القارة مما جعل تكلفة النقل باهضة جداً مما يؤثر على اقتصادها وبنائها وتطورها .
- ٢- تعاني دول العبور والدول الساحلية التي تستخدمها البلدان غير الساحلية من كوارث طبيعية أو اضطرابات اقتصادية ، أو حروب أهلية لذلك فإن طرق العبور والموانئ تصبح تالفة وغير آمنة وقد تغلق .
- ٣- إن الإنقفاً وعدم الوصول إلى البحر ليست غريبة على القارة الأفريقية ، لأن القارة نفسها كانت مقفلة لزمناً طويلاً ويرجع سبب ذلك إلى جغرافية القارة حيث تمتاز سواحلها بقلة التعرج مما عرقل من إنشاء الموانئ الطبيعية فضلاً عن ما تحتوي سواحلها من جبال عالية عديمة الممرات ، وهذه الجبال بقيت حاجزاً صعب الاجتياز فضلاً عن ما تعانيه هذه السواحل من وجود المنخفضات الرملية والمستنقعات والغابات ، التي تعد من الأسباب التي منعت من دخول المستكشفين إلى القارة .
- ٤- تتزايد الحركات والانقلابات في قارة أفريقيا بسبب سوء تقسيم القارة من لدن الاستعمار أم تقسيم القبيلة الواحدة في عدة دول مجاورة ولهذا ينتج ظهور دول جديدة مثل دولة جنوب السودان وهذا سيزيد من عدد الدول الحبيسة في القارة .

التوصيات :

- ١ - تنشيط النقل النهري ولاسيما وأن القارة الأفريقية تحتوي على العديد من الأنهار .
- ٢ - وضع منظمة خاصة للنقل من كافة الدول الأفريقية من أجل وضع الحلول وتقليل مشكلات النقل .
- ٣ - تنمية النقل بسكك الحديد لما يمتاز هذا النوع من النقل بقلّة الكلفة مع طول المسافة ولاسيما ما يميز القارة بكبر المساحة وبعد مسافة الوصول بين العواصم والموانئ .
- ٤ - وضع اتفاقيات ثنائية، أو إقليمية بين الدول الحبيسة ، ودول العبور من أجل إعطاء ممارسة السيادة الكاملة على أراضيها .
- ٥ - تشجيع الاستثمار الأجنبي لتقليل الضغط على ميزانية الدولة وتطوير قطاع النقل فيها .
- ٦ - زيادة الدراسات عن موضوع الدول الحبيسة لما له من اثر لا يقتصر على دولة معينة بل يشمل جميع الدول في القارات تقريباً وتكون الدراسة في جميع الجوانب ، وعلى مستوى القارة الأفريقية لا بد من دراسة هذه الظاهرة على مستوى كل دولة لإظهار أثره .

الهوامش

- (١) فؤاد حمه خورشيد ، الدول القارية الحبيسة رؤيا جغرافية سياسية ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد ٣٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٣٨ .
- (٢) Rapport préparé par le secrétariat de la CNUCED , Une vue d'ensemble de l'infrastructure de transport du commerce Pays Trans-verrouillés en Afrique de l'Ouest Et l'Afrique centrale Conférence de l'Organisation des Nations Unies, Commerce et le développement , Ouagadougou, Burkina Faso, du 18 au 20 Juin 2007, p. 4.
- (٣) الهام محمد علي ، بحوث ودراسات وثائقية تاريخ أفريقيا الحديث ، طبعة الأولى ، مطبعة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ ، ص ٩ .
- (٤) صلاح الدين حميدة عوض ، بحوث في الدراسات الأفريقية مشكلة إنتاج الغذاء في الدول الأفريقية الحبيسة ، نشرة دورية محكمة ، رقم ٤٢ ، معهد الدراسات والبحوث الأفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ٤ .
- (٥) محمد محمود الديب ، الجغرافية السياسية ، الجزء الأول ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٦ ، ص ٢٠٣ .
- (٦) المصدر نفسه .
- (٧) قاسم دويكات ، الجغرافية السياسية ، الطبعة الأولى ، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان ، ٢٠١١ ، ص ١٠٧ .
- (٨) محمد عاشور مهدي ، الحدود السياسية والسياسية للإقليمية للدول الأفريقية ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ٩٥ .
- (٩) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj, Erdenebileg GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries , United Nations Office of the High Representative , New York, 2006, p.14 .
- (١٠) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , Transit corridors commerce service Landlocked Developing Countries , United Nations Conference on Trade and Development , Series No. 4 , New York and Geneva, 2013, p. 11 .
- (١١) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit, p.17 .
- (١٢) Rapport préparé par le secrétariat d la CNUCED, , op. cit , p. 4 .
- (١٣) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit, p.18 – 21- 42 .
- (١٤) Structure et FONCTIONNEMENT MARCHE , Le transport routier vers les pays enfermés dans Afrique de l'Ouest , Union économique et monétaire de l'Union économique et monétaire de l' Afrique de l'Ouest , Rapport technique n ° 32 de l'axe de Commerce , 2008, p. 15.
- (١٥) Ernst Mbuli , Développement de corridors de transit dans le commerce des pays sans littoral en Afrique , rapport du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les moins Les pays développés, les pays sans littoral et les petits interne, Juin 2008, p.11 .
- (*) الدول الحجازة : وهي الدول صغيرة المساحة ، محدودة الإمكانيات تقع بين دولتين كبيرتين تحجز بينهما ، وتلعب دوراً فاصلاً منعاً للاحتكاك بين الدولتين الكبيرتين ، وعائناً امام قيام الحرب بينهما ومثال ذلك هي دولة منغوليا تقع ما بين الصين والاتحاد السوفيتي السابق .
- (١٦) يسرى الجواهري ، الجغرافية السياسية والمشكلات العالمية ، بدون رقم طبعة ، مطبعة الانتصار ، الأسكندرية ، مصر ، ١٩٩٣ ، ص ١٣٨ .

- (17) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 ,PORTS, ,LOGISTICS, AND TRADE IN AFRICA, PUBLISHED FOR THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK , OXFORD UNIVERSITY PRESS , New York , 2010, p.35 .
- (18) Ernst Mbuli , op. cit, p2.
- (19) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit, p.28 .
- (20) Structure et FONCTIONNEMENT MARCHE , op. cit, p.25 .
- (21) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , Transit corridors commerce service Landlocked Developing Countries , United Nations Conference on Trade and Development , Series No. 4 , New York and Geneva, 2013,p. 19 .
- (22) MICHAEL L. FAYE, JOHN W. MCARTHUR, The Challenges Facing Landlocked Developing , Journal of Human Development , Vol. 5, No. 1, Columbia University, New York , March 2004,p.19.
- (23) Transit et le développement Les pays en développement économique Fermé et de transit , op. cit, p.15.
- (24) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit, p.100 .
- (25) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , op. cit, p5 ,13 ,15. Structure et FONCTIONNEMENT MARCHE , op. cit, p.40 .⁽²⁶⁾
- AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit, p.10.⁽²⁷⁾
- (28) Groupe des pays en développement sans littoral et de la prise de position du groupe des pays en développement sans littoral sur le projet de document final , op. cit, p5 , 16 .
- (29) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat, op. cit, p.12.
- (30) رضا سالم داود ، الدول الحبيسة الأسوية (أذربيجان نموذجاً) ، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٧ ، ص ١٠ .
- (31) حسين حمزة البندقجي ، الدولة دراسة تحليلية في مبادئ الجغرافية السياسية ، الطبعة الثالثة ، المطبعة الفنية الحديثة ، السعودية ، ١٩٨١ ، ص ٤٠ .
- (32) صلاح حليلة ، النزاع الارتيري - الاثيوبي (رؤية تحليلية) ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ١٣٦ ، ١٩٩٩ ، ص ٦٢ .
- (33) MICHAEL L. FAY JOHN W. MCARTHUR, , op. cit, p.9
- (34) Rapport du secrétariat de la CNUCED , Ports africains: la réforme et le rôle du secteur privé , Conférence des Nations Unies Commerce et le développement , 31 mars 2003p.16
- (35) Ernst Mbuli , op. cit, p.264⁽⁶⁾
- (36) Rapport du secrétariat de la CNUCED, op. cit ,p.16 .
- (37) Groupe des pays en développement sans littoral et de la prise de position du groupe des pays en développement sans littoral sur le projet de document final , op. cit, p.16.
- (38) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj op. cit, p. 5 .
- (39) Rapport préparé par le secrétariat de la CNUCED, , op. cit ,p.17.
- (40) Jean- Francois Arvis , Jean- François Marteau, et Gael Raballand , Le coût de l'enclavement Logistique , le coût et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement Edité par , EDITION Conférence, États-Unis d'Amérique , 2008,p.4.
- (41) Trade development in transit corridors Landlocked countries in Africa , Economic Commission for Africa , African Trade Policy Centre, No. 10 , September 2010, p.3 .
- (42) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj, op. cit, p.4 , 66.
- (43) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat, , op. cit , p26 , 28 .
- (44) <http://www.kfrelshik.com> . / Election details.
- (45) <http://www.moqatel.com> . / openshare / Behoth /staslaz/ sudan.
- (46) Ernst Mbuli, op. cit , p. 4 -5.
- (47) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit, p.60.
- (48) MICHAEL L. FAYE, JOHN W , op. cit , p.19.
- (49) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٣ .
- (50) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , , op. cit , p.57.
- (51) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٥ .

- (52) Ernst Mbuli, , op. cit, p.6 .
- (**) ممر الفيزا بأي : هو عبارة عن شبكة من سكك الحديد تربط بين الأمم الغير ساحلية من بتسوانا وزامبيا وزيمبابوي إلى ميناء الفييس في ناميبيا والى الأسواق في المناطق النائية من جمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا .
- (53) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٥ .
- (54) Ernst Mbuli, , op. cit , p. 6.
- (55) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٥ .
- (56) Ernst Mbuli, , op. cit, p.6.
- (57) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٥ .
- (58) Ernst Mbuli, , op. cit, p. 5 , 6 .
- (***) ممر مابوتو : تأسس في ١٩٩٦ وهو يربط ميناء مابوتو في موزمبيق والمعتقل الصناعي في جنوب أفريقيا ويتألف من وسائل نقل مختلفة خط سكة حديد وخط من أنابيب الغاز ويدعم هذا الخط مصالح جنوب أفريقيا و موزمبيق وسوازيلاند .
- (59) بشار محمد عويد ، ، الموقع القاري الحبيس لدولة تشاد ، أطروحة دكتوراة (غير منشورة) ، كلية الأدب ، جامعة بغداد، ٢٠٠٩ ، ص ٢٥ .
- (60) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit, p.67.
- (61) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit, p.65.
- (62) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit, p.61 - 68.
- (****) الأزمة الأيفورية : وهي الأزمة التي نشبت في ١٩ ايلول في ٢٠٠٢ وكانت الأزمة قد بدأت بوقوع هجمات متزامنة على المنشآت العسكرية في العاصمة أبيدجان وفي بواكية وهي ثاني اكبر مدن وفي مدينة كرهوجو الشمالية وقام بها ٨٠٠ جندي يبدو ظاهرياً بانهم كانوا يحتجون على تسريحهم التي كانوا مقرر في مطلع ٢٠٠٣ وحينها استطاعت قوات الأمن الموالية للحكومة استعادة سيطرتها على الموضوع في أبيدجان بسرعة فقد احتفظ المتمردون على بواكية وكرهوجو واستولوا بعد ذلك على بلدات أخرى في المنطقتين الشمالية والغربية من البلاد وبعد انضمام جنود آخرين وبعض المدنيين الساخطين إلى صفوفهم ، وكان وزير الداخلية احد القتلى التي شهدته أبيدجان ، وعلى الرغم من شيوع الاعتقاد بان الهجمات الأولية كانت عملية تمرد فقد ظهرت ادعاءات أيضاً بان ذلك التمرد محاولة انقلاب تدعمها عناصر أجنبية مما أدى إلى التعدي على نطاق واسع بالأجانب بمن فيهم العمال المهاجرين من البلدان المجاورة لذا قامت قوات الأمن بحرق منازلهم وتشريد نحو ٢٠٠٠٠ شخص .
- (63) Rapport préparé parle secrétariat de la CNUCED, op. cit, p.5
- (64) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٤ .
- (65) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 , op. cit , p.69.
- (66) Rapport préparé parle secrétariat de la CNUCED, , op. cit , p.5.
- (67) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٤ .
- (68) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit , p.69.
- (69) Rapport préparé parle secrétariat de la CNUCED, , op. cit , p.5.
- (70) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , p.68.
- (71) âge Gelfa Alan Harding Gael Raballand , Défis portuaires et de transport maritimeEn Afrique occidentale et centrale, Commission économique pour l'Afrique , l'Union africaine / NEPAD et la Banque africaine de développement , mai 2007, p .68.
- (72) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj , op. cit , p.73.
- (73) Rapport préparé pa le secrétariat de l CNUCED , op. cit , p.6.
- (74) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj, , op. cit , p.73.
- (75) Ernst Mbuli, , op. cit , p.245.
- (76) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj, op. cit , p.75.
- (77) محمد أزه السماك ، مصدر سابق ، ص ٩٦ .
- (78) محمد عبد الغني السعودي ، الجغرافية السياسية المعاصرة -دراسة الجغرافية والعلاقات السياسية الدولية ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٧ ، ص ٣٠ .
- (79) محمد أزه السماك ، مصدر سابق ، ص ٩٦ .
- (80) خليل حسين ، مصدر سابق ، ص ١٨٨ .
- (81) قاسم الدويكات ، مصدر سابق ، ص ١٢٠ .
- (82) خليل حسين ، مصدر سابق ، ص ١٨٨ .
- (83) قاسم الدويكات ، مصدر سابق ، ص ١٢٢ .

- (٨٤) صلاح الدين حميدة عوض ، مصدر سابق ، ص ٤ .
 (٨٥) محمد المؤمني ، مصدر سابق ، ص ١٣٧ .
 (٨٦) خليل حسين ، مصدر سابق ، ص ١٣٧ .
 (٨٧) صلاح الدين حميدة عوض ، مصدر سابق ، ص ٥ .
 (٨٨) محمد محمود الديب ، مصدر سابق ، ص ٢٠٨ .

(89) âge Gelfa Alan Harding Gael Raballand, , op. cit , p.39.

- (٩٠) محمد المؤمني ، مصدر سابق ، ص ١٣٣ .
 (٩١) محمد المؤمني ، مصدر سابق ، ص ١٦٧ .
 (٩٢) محمد أزهر السماك ، مصدر سابق ، ص ٢٢٢ .
 (٩٣) محمد المؤمني ، مصدر سابق ، ص ١٦٨ .
 (٩٤) حسين حمزة البندقي ، مصدر سابق ، ص ١٢٦ .
 (٩٥) قاسم دويكات ، مصدر سابق ، ص ١٥١ .
 (٩٦) محمد المؤمني ، مصدر سابق ، ص ١٨٠ .

المصادر

١ - المصادر العربية

أولاً : الكتب العربية والمترجمة

١. البندقي ، حسين حمزة ، الدولة دراسة تحليلية في مبادئ الجغرافية السياسية ، الطبعة الثالثة ، المطبعة الفنية الحديثة ، السعودية ، ١٩٨١ .
٢. الجواهري ، يسرى ، الجغرافية السياسية والمشكلات العالمية ، بدون رقم طبعة ، مطبعة الانتصار ، الإسكندرية ، مصر ، ١٩٩٣ .
٣. حسين ، خليل ، الجغرافي السياسية - دراسة لاقاليم البرية والبحرية والدول واثر النظام العالمي في متغيراتها ، الطبعة الاولى ، دار المنهل اللبناني ، بيروت ، ٢٠٠٩ .
٤. دويكات ، قاسم ، الجغرافية السياسية ، الطبعة الأولى ، مركز الكتاب الأكاديمي ، عمان ، ٢٠١١ .
٥. الديب ، محمد محمود ، الجغرافية السياسية ، الجزء الأول ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٦ .
٦. السعودي ، محمد عبد الغني ، الجغرافية السياسية المعاصرة - دراسة الجغرافية والعلاقات السياسية الدولية ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٧ .
٧. السماك ، محمد أزهر ، الجغرافية السياسية بمنظور القرن الحادي والعشرين بين المنهجية والتطبيق ، عمان ، ٢٠١١ .
٨. علي ، الهام محمد ، بحوث ودراسات وثائقية تاريخ أفريقيا الحديث ، طبعة الأولى ، مطبعة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ .
٩. المؤمني ، محمد ، الاستراتيجيات ، سياسة لقوة - مقومات الدولة في الجغرافية السياسية ، دار الكتاب الثقافي ، الأردن ، ٢٠٠٨ .
١٠. محمد ، محمد حجازي ، الجغرافية السياسية ، بدون اسم المطبعة ، بدون اسم مكان الطبع ، ١٩٩٧ .

ثانياً : الرسائل والاطاريح الجامعية :

١. داود ، رضا سالم ، الدول الحبيسة الأسوية (أنريجان نموذجاً) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٧ .
٢. عويد ، بشار محمد ، الموقع القاري الحبيس لدولة تشاد ، أطروحة دكتوراة (غير منشورة) ، كلية الأدب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٩ .
٣. مهدي ، محمد عاشور ، الحدود السياسية والسلامة الإقليمية للدول الأفريقية ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٦ .

ثالثاً : البحوث والدراسات

١. حليلة ، صلاح ، النزاع الارثيري - الاثيوبي (رؤية تحليلية) ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ١٣٦ ، ١٩٩٩ .
٢. خورشيد ، فؤاد حمه ، الدول القارية الحبيسة رؤيا جغرافية سياسية ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد ٣٢ ، ١٩٩٦ .
٣. عوض ، صلاح الدين حميدة ، بحوث في الدراسات الأفريقية مشكلة أنتاج الغذاء في الدول الأفريقية الحبيسة ، نشرة دورية محكمة ، رقم ٤٢ ، معهد الدراسات والبحوث الأفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٥ .

٢ - المصادر الأجنبية :

A- Theses:

- (1) Issa ABDYOU YONLIHINZA , Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger , THÈSE (inédit) , DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE , 2011.

B- Seminars and conferences:

- (1) Jean- Francois Arvis , Jean- François Marteau, et Gael Raballand , Le coût de l'enclavement Logistique , le coût et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement Edité par , EDITION Conférence, États-Unis d'Amérique , 2008 .
- (2) Rapport du secrétariat de la CNUCED , Ports africains: la réforme et le rôle du secteur privé , Conférence des Nations Unies Commerce et le développement , 31 mars 2003 .
- (3) The technical report prepared by the UNCTAD secretariat , Transit corridors commerce service Landlocked Developing Countries , United Nations Conference on Trade and Development , Series No. 4 , New York and Geneva, 2013 .

C- Research and Studies:

- (1) Anwarul K. Chowdhury and Sandagdorj Erdenebileg , GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries , United Nations Office of the High Representative , New York, 2006 .
- (2) âge Gelfa Alan Harding Gael Raballand , Défis portuaires et de transport maritimeEn Afrique occidentale et centrale , Commission économique pour l'Afrique , l'Union africaine / NEPAD et la Banque africaine de développement , mai 2007 .
- (3) AFRICAN DEVELOPMENT REPORT2010 ,PORTS, ,LOGISTICS, AND TRADE IN AFRICA, PUBLISHED FOR THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK , OXFORD UNIVERSITY PRESS , New York , 2010 .
- (4) Trade development in transit corridors Landlocked countries in Africa , Economic Commission for Africa , African Trade Policy Centre, No. 10 , September 2010 .
- (5)Ernst Mbuli , Développement de corridors de transit dans le commerce des pays sans littoral en Afrique , rapport du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les moinsLes pays développés, les pays sans littoral et les petits interne, Juin 2008.
- (6) MICHAEL L. FAYE, JOHN W. MCARTHUR, The Challenges Facing Landlocked Developing , Journal of Human Development , Vol. 5, No. 1, Columbia University, New York, March 2004 .
- (7) Rapport préparé par le secrétariat de la CNUCED , Une vue d'ensemble de l'infrastructure de transport du commerce PaysTrans-verrouillés en Afrique de l'Ouest Et l'Afrique centraleConférence de l'Organisation des Nations Unies, Commerce et le développement , Ouagadougou, Burkina Faso, du 18 au 20 Juin 2007 .
- (8) Structure et FONCTIONNEMENT MARCHÉ , Le transport routier vers les pays enfermés dans Afrique de l'Ouest , Union économique et monétaire de l'Union économique et monétaire de l' Afrique de l'Ouest , Rapport technique n ° 32 de l'axe de Commerce , 2008 .

الانترنت :

(١) ويكيبيديا ، الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي ، ٢٠١٢ .

- (2) [http://www.kfrelshik.com/Election details](http://www.kfrelshik.com/Election%20details)
- (3) <http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/staslaz/sudan>
- (4) www.mapsofworld.com
- (5) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>
- (6) <http://translate.googleusercontent.com/translate>
- (7) <http://www.kfrelshik.com/Electiondetails>
- (8) <http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/staslaz/sudan>
- (9) www.mapsofworld.com
- (10) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>
- (11) www.mapsofworld.com
- (12) www.mapsofworld.com
- (13) <http://www.statistiques-mondiales.com/afrique.htm>