

الموقع الحبيس ومشكلاته الجيوبولتيكية دراسة حالة – دولة طاجيكستان

دراسة تطبيقية في الجغرافيا السياسية

اعداد

محمد حسن عبد السلام عبد ربه
دكتوراه الجغرافيا السياسية – كلية الآداب – جامعة المنصورة

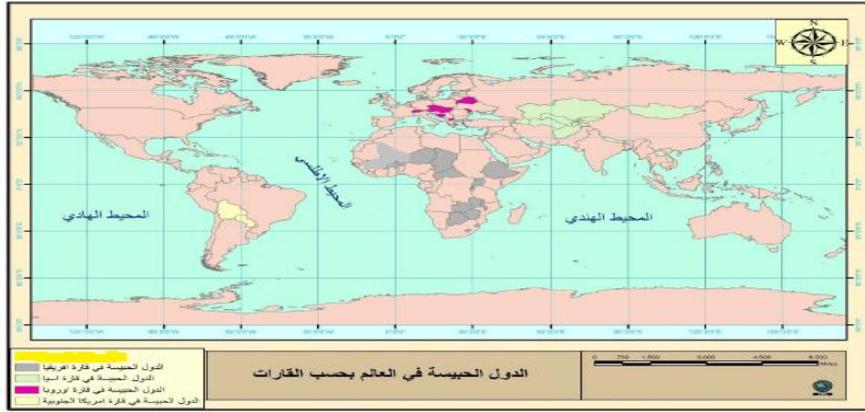
مقدمة:

الدول الحبيسة هي ظاهرة جيوبوليتيكية في الجغرافيا السياسية ويقصد بها الدول التي ليست لها اطلالة بحرية، وهي ظاهرة موجودة في أربع قارات من العالم هي: أفريقيا، آسيا، أوروبا، وأمريكا الجنوبية وعددها وصل في الوقت الحاضر إلى (٤٤) دولة العدد الأكبر منها في أفريقيا إذ وصل إلى (١٦) دولة وفي آسيا (١٣) دولة وأوروبا (١٣) دولة وفي أمريكا الجنوبية دولتان كما يتضح من شكل (١). وهذه الدول ظهرت بفعل تقسيم الامبراطوريات والاستعمار والمعاهدات وغيرها. لكن الآثار السلبية التي تعاني منها هذه الدول قد تختلف من دولة لأخرى، إذ إن هذه الدول الموجودة في أوروبا مثلا تختلف عن الدول نفسها بالقارة الاسيوية بفعل التقدم التكنولوجي الذي تعيشه أوروبا فضلا عن قلة المسافة التي تفصل تلك الدول عن الموانئ فضلا عن تطور القطاع النقلي وهذا عكس ما موجود في القارة الاسيوية لذلك فإن الدول النامية أكثر معاناة من الدولة المتقدمة.

تعرف الدولة الحبيسة جغرافيا (بأنها الدول التي تتمتع بموقع قاري يحرمها من ميزة التمتع بأي منفذ بحري يربطها بالبحار والمحيطات المفتوحة للملاحة الدولية) وقد عرفت في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار على أنها (الدول غير الساحلية التي تتمتع بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بجميع وسائل النقل) (عطا الله سليمان، ٢٠١٥، ص ٥٣٨).

وتدور الدراسة التطبيقية حول إحدى هذه الدول وهي دولة طاجيكستان، وتنتمي دولة طاجيكستان الوليدة إلى إقليم آسيا الوسطي الذي يضم إلى جانبها دول كازاخستان و أوزبكستان وتركمانستان وقيرغيزستان، وتبلغ مساحة طاجيكستان ١٤٣,١ ألف كم٢، وهي بذلك تعد في المرتبة الثامنة بين الدول المفككة من الاتحاد السوفيتي من حيث المساحة.

وهي دولة حبيسة في وسط آسيا يجاورها من الشرق الصين ومن الجنوب أفغانستان ومن الغرب أوزبكستان ومن الشمال قيرغيزستان، وجميع تلك الدول باستثناء الصين هي دول حبيسة إذا تجاهلنا وقوع دولة أوزبكستان على بحر أرال الداخلي المغلق.



شكل (١) الدول الحبيسة في العالم حسب القارات

أولاً: المدلول الجغرافي السياسي للدول الحبيسة:

تجاور معظم الدول الحبيسة أكثر من دولة وتعتمد في تصريف تجارتها على الدول المجاورة لها، إذ تعتمد على البحر لتصريف جزء من تجارتها الخارجية فضلاً عما تجنيه منه، ولعل النزاع وعدم اتفاق الدول الساحلية على المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية خير دليل على ذلك. وتصبح الدول الحبيسة في وضع لا تحسد عليه، إلا إذا ضمنت حق المرور البريء في المياه الإقليمية والحصول على تسهيلات من موانئ الدول الساحلية ووسائل نقل من هذه الموانئ إلى الداخل أي إنها تبحث عن مجموعة من الضمانات وإلا أصبحت من ناحية الموقف السياسي في

عزلة، وقد يترتب على هذا الوضع قيام كثير من النزاعات الحدودية لغرض تأمين ممرات أو منافذ حرة دائمة إلى البحر.

ويعد موقع الدولة من أهم العوامل الطبيعية التي تؤثر في تحديد قوتها وسياستها الداخلية والخارجية. كما يترتب عليها اتخاذ كثير من القرارات وظهور كثير من النتائج العسكرية والاقتصادية والاجتماعية. ومن الحقائق الثابتة هي أن لكل دولة موقعها الفريد على سطح الارض حيث يميزها عن مواقع الدول الأخرى. ومن الحقائق الجغرافية أن المواقع ثابتة لكن أهميته متغيرة تماشياً مع التطورات التكنولوجية وخاصة ما يتعلق منها بوسائل المواصلات والحركة.

إذا استثنينا الدول الجزرية نجد أن جميع الدول الأخرى لها خصائص قارية. ويظهر تأثير هذه الخصائص في تشكيل سلوكها الداخلي. إلا إن الصفة القارية تختلف من دولة إلى أخرى من حيث الدرجة. فهناك دول محاطة بحدود أرضية من جميع الجهات وتدعى بالدول الحبيسة وهناك الكثير من الدول القارية لكن لها مسافة قصيرة من الحدود البحرية كالعراق والأردن ويمكن أن يطلق عليها بالدول شبه الحبيسة، وهناك دول حبيسة محاطة بدول حبيسة مثل الدولة محل الدراسة (محمد عبد السلام، ٢٠٠٨، ص).

إضافة إلى صعوبات النقل التي تواجهها الدول القارية، فقد تحرم هذه الدول من إقامة قوة عسكرية بحرية ولذلك فإنها تعتمد في سياسات أمنها على القوة الأرضية والجوية؛ وقد تتعرض هذه الدول إلى التورط بمشاكل سياسية وعسكرية مع الدول المجاورة لا بسبب اشتراكها معها في الحدود السياسية، وهذه الظاهرة ناتجة عن الموقع القاري بالدرجة الأولى، وتتضاعف هذه المشاكل كلما زاد عدد الدول المجاورة للدول الحبيسة.

تعاني الدول الحبيسة بوجه عام عدة مشاكل تساهم في إضعافها ويتضح ذلك من خلال الآتي:

- ١- معاناتها من العزلة فتقع تحت رحمة الدول المجاورة لها في اتصالها مع العالم الخارجي.
- ٢- ضعف اقتصادها ونشاطها التجاري وارتفاع تكاليف النقل.
- ٣- معاناتها من ضعفها العسكري والسياسي.

ولعل أهم أسباب ظهور الدول الحبيسة على خريطة العالم السياسية هي زيادة عدد الدول المستقلة وقصر طول السواحل البحرية مما أدى لصعوبة في تقسيم السواحل البحرية ؛ وهذا أدى بدوره إلى حرمان كثير من الدول من الإطلالة على البحر وخاصة في أفريقيا وآسيا. ولعل من أسباب ظهور الدول الحبيسة أيضا هو انهيار وتفكك الاتحاد السوفيتي السابق، كذلك محاولة الدول القوية والكبرى في منع الصراع العسكري والمباشر بينها فجعلت كثيرا من الدول الحبيسة كمناطق حماية أو دول حاجزة بين نفوذ تلك الدول؛ وقد أدى إغلاق هذه الدول إلى جعل معظمها دولا ضعيفة من الناحيتين العسكرية والاستراتيجية وجعلها من الممكن السيطرة عليها من خلال الاتفاق مع دول الممر والتي تملك أمر إغلاق منافذها البحرية بوجه تلك الدول في أي وقت تشاء.

وقد أدى ذلك إلى حاجة الدول الحبيسة إلى إبرام اتفاقيات مع الدول المحيطة ووفق الشروط التي تملئها تلك الدول كما هو الحال في منغوليا التي أصبحت تحت سيطرة الصين وبالنتيجة النهائية فقد بقي الدخل القومي لأغلب الدول الحبيسة أقل من الدخل القومي للدول المفتوحة على البحر، أي بمعنى آخر أن الدول الحبيسة هي دول أفقر من غيرها.

الحلول المتاحة للدول الحبيسة:

إن كثيرا من المشاكل التي تواجهها الدول الحبيسة متأتية من انزالتها عن البحر، ولا يمكن أن تحل إلا بالتعاون الإقليمي الذي تسهم فيه الدول المجاورة لها وخاصة الدول الساحلية. فبواسطة هذا التعاون يمكن للدول الحبيسة الحصول على التسهيلات والحقوق الآتية (Novman J.G Pounds,1959,pp. 256-268):

أولاً: الاستفادة من الأنهار للملاحة الدولية، ترجع فكرة الأنهار الدولية إلى القرن السابع عشر حيث يرتبط بمفهوم (القانون الطبيعي) الذي اعتبر الأنهار طرق حرة أوجدتها الطبيعة لفائدة الإنسان، ومن بين هذه الفوائد استعمالها للوصول إلى البحار والمحيطات، ولا يجوز غلقها بل تركها مفتوحة متكاملة مع عناصر الطبيعة الأخرى. أما مؤتمر فينا الذي انعقد عام ١٨١٥م فإنه حدد حرية الملاحة في الأنهار الدولية بطريقة عامة حيث توصل إلى قرار يدعو الدول التي يمر خلالها أو يفصل بينها نهر ملاحي، إلى ضرورة التعاون لتنظيم كل ما يتعلق بالملاحة عن طريق تشكيل اللجان وعقد الاتفاقيات بهذا الشأن. وقد وضعت قرارات هذا المؤتمر فيما يتعلق بنهري الراين والميز ونهر شلت وروافدها الصالحة للملاحة، كذلك تنظيم الملاحة في الأنهار الأخرى كالدانوب في عام ١٨٥٦م وأنهار أفريقيا الوسطى في عام ١٨٨٥م، وتم ذلك بالنسبة للأنهار الرئيسة الأخرى بعد الحرب العالمية الأولى (عبد الأمير عباس الحياي، ١٩٩٥، ص ٧٠).

ثانياً: أما حق المرور فقد ظهر في قرارات مؤتمر برشلونة الذي انعقد عام ١٩٢١م، وبموجبه تم الاعتراف بحق الدول الحبيسة بالمرور عبر أراضي الدول المجاورة أو الساحلية للوصول إلى البحر. وقبلت الدول الساحلية في تقديم جميع التسهيلات الضرورية التي تكفل النقل عبر أراضيها باستعمال مختلف الطرق البرية والبحرية. كما تعهدت هذه الدول بعدم فرض ضرائب إضافية عدا ما تتطلبه حالة

ازدحام المرور أو زيادة أجور النقل الناتجة عن المنافسة بين مختلف وسائل النقل التجاري، وقد عقدت كثير من الدول الحبيسة اتفاقيات مع الدول التي تقع على طريقها إلى البحر بهذا الشأن لضمان حق المرور.

ثالثاً: أما تطبيق مبدأ (الميناء الحر) أو (المنطقة الحرة) فإنه نوع آخر من التسهيلات التي تقدمها الدول الساحلية للدول الحبيسة. فقد تحصل الأخيرة على تخصيص منطقة معينة من أحد موانئ الدول الساحلية وتضعها تحت تصرفها، وبموجب هذا المبدأ تعفى بضائع الدولة الحبيسة من الضرائب الجمركية، وفي الغالب يرتبط الميناء الحر بحق المرور أو النقل عبر أراضي الدول الأخرى.

رابعاً: أما الرواق فإنه طريقة أخرى مفتوحة أمام بعض الدول الساحلية للوصول إلى البحر، وهو عبارة عن شريط من الأرض يمتد عبرة أراضي دولة ساحلية ويتصل بأحد المرافئ وتنقل سيادته إلى الدولة الحبيسة لذلك فإن أية محاولة لغلق الرواق الأراضي من قبل الدولة الساحلية تعد مخالفة للقانون الدولي، وبهذا تفضل الدولة الحبيسة أن تمتلك هذا الدهليز أكثر من حصولها على امتياز حق المرور فقط أو على حرية استعمال طريق أحد الأنهار (Richard Hartshorne, 1987, pp. 161-176)

ثانياً: تأثير الموقع الحبيس في الخصائص الجيوبولتيكية لدولة طاجيكستان:

يعد الموقع من أكثر الخصائص الجغرافية تأثيراً في تكوين شخصية الدولة وتحديد وزنها السياسي ، وتأتي دراسة الموقع الجغرافي في مقدمة المقومات الجغرافية التي تتدخل في تبرير وجود الدولة الجغرافي علي صفحة الخريطة السياسية (محمود توفيق محمود، ١٩٨٧ ، ص ٤). فموقع الدولة الجغرافي هو الذي يضعها في قلب حركة الأحداث السياسية والتاريخية ، وهو أيضاً الذي يهتمش

وجودها في إطار مجتمع الدول ، وينأى بها عن حركة الأحداث السياسية أحياناً
أخري(صلاح الدين الشامي ، ٢٠٠١، ص٢٩).

(١) الموقع الفلكي

يعد الموقع الفلكي أحد الخصائص المؤثرة في الوضع الجيوسياسي للدول، وذلك
لما له من أثر مباشر وغير مباشر علي مظاهر النشاط البشري في الإقليم
السياسي للدولة، إذ يحدد موقع الدولة الفلكي النطاق المناخي الذي تتسم به الدولة
، والذي مازال يمثل المتحكم الأكبر في مظاهر النشاط البشري وتمتد طاجيكستان
بين دائرتي عرض ٣٦,٤٠ - ٣٩,٤٠ شمالاً وبين خطي طول ٦٧,٢٠ - ٨٥ شرقاً،
أي أنها تمتد عبر ١٨ خط طول و٣ دوائر عرضية ، ولا يسمح هذا الامتداد
المحدود علي دوائر العرض بتنوع كبير في الظروف المناخية ، ورغم قلة دوائر
العرض إلا أن مناخ طاجيكستان متنوع ولكنه يدين في تنوعه إلي عامل التضاريس
بالإضافة إلي الموقع القاري للدولة.

(٢) الموقع القاري

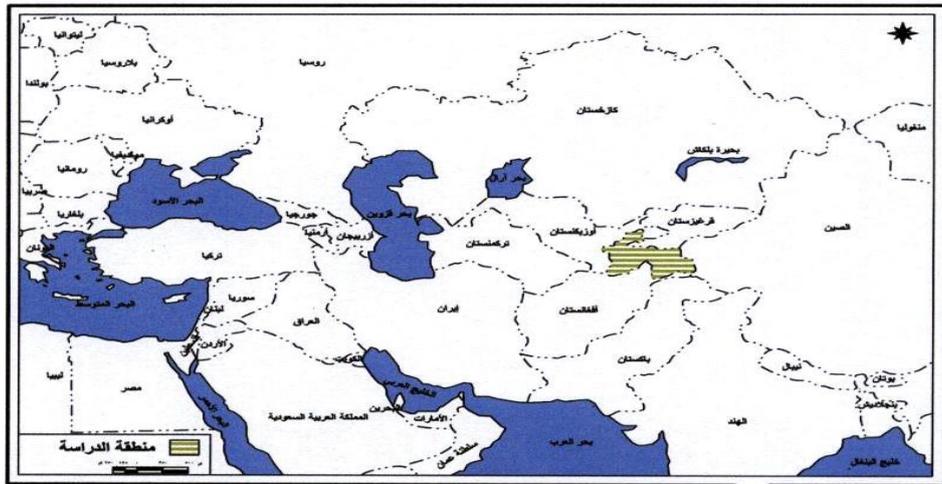
يعتبر موقع الدولة بالنسبة لليابس والماء عنصر مهم في الجغرافيا السياسية
للدولة لأنه يعطي الوحدة السياسية شخصية خاصة ويوجه سياستها نحو اتجاهات
معينة والدول التي تقع علي مسطحات مائية توصف بأنها دول بحرية أما التي لا
تطل علي مسطحات مائية فهي دول برية حبيسة (Dikshit, 1982, P.31).

ويحرم الموقع الحبيس الدولة من فرص الاتصال بشكل مباشر مع أي وحدة
سياسية عدا الوحدات الملاصقة لها في الحدود ، الأمر الذي يزيد من اعتمادها علي
الدول المجاورة لا سيما من يمتلك منها منفذاً علي البحر(محمد أزهر، ١٩٨٢،
ص٥٠).

وتقع طاجيكستان في قلب آسيا أو ما سمي في نظرية " ماكيندر " بقلب الأرض
وهي أكثر مناطق العالم قارية وبعداً عن المسطحات المائية. إذ تعد طاجيكستان

دولة رهينة المحبسين - إذا جاز التعبير - فهي دولة لا تطل على أي مسطح بحري ، وتحيط بها دول أخرى من جميع الجهات ، تلك الدول هي : الصين وأفغانستان وأوزبكستان وقيرغيزستان، كما أن جميع تلك الدول باستثناء الصين هي في ذاتها دول حبيسة لا تطل على مسطحات بحرية إذا ما تجاهلنا وقوع أوزبكستان على بحر آرال الداخلي المغلق ويوضح الشكل (٢) موقع طاجيكستان بالنسبة للبحار والمسطحات المائية.

ومنذ ما يربو علي قرنين تقريباً رأي عالم الاقتصاد الشهير آدم سميث Adam Smith أن الأجزاء الداخلية من آسيا وإفريقيا هي الأقل نمواً علي مستوي العالم ، وتنبأ بأن صعوبة التجارة الخارجية في هذه الأرجاء سوف تحول دون استفادتها من مزايا وعوائد التخصص بالمقارنة بجيرانها من الأجزاء الساحلية (Snow, 2003,p.2).



شكل (٢) موقع طاجيكستان بالنسبة للمسطحات المائية

وفي أوائل القرن الحالي رسم تقرير التنمية البشرية (UNDP,2002, pp149-152) صورة قاتمة للدول الحبيسة علي مستوي العالم ، فقد أشار تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٢ إلي ما يلي:

- أن ١٣ من الدول الحبيسة الحديثة هي ضمن الدول ذات التنمية المنخفضة
low development
- أن تسع من تلك الدول الـ ١٣ تقع ضمن أقل ١٢ دولة في العالم من حيث مؤشر التنمية البشرية.
- أن ١٧ من تلك الدول الحبيسة ومنها طاجيكستان تنضوي في فئة التنمية البشرية المتوسطة **Medium human development**
- جاءت دولة طاجيكستان في المرتبة ١١٢ حسب مؤشر التنمية البشرية (UNDP,2002, pp149-152) بين ١٧٣ دولة تضمنها تقرير التنمية البشرية ، وبلغ مؤشراتها ٠,٦٧ .

رأي سميث أنه نظراً لصعوبة التبادل التجاري للدول الحبيسة فإنها سوف تواجه صعوبات في التخصص وفوائده. وقد بني تحليله علي صعوبة النقل البري لمسافات بعيدة. وبرغم التطورات التكنولوجية الهائلة في مجال النقل إلا أن ارتفاع تكلفة النقل يحد من قدرة الدول الحبيسة علي المنافسة في السوق العالمي مقارنة بجيرانها من الدول الساحلية (Snow, 2003,p.3).

المسافة بين طاجيكستان والبحر

ليست المسافة هي وحدها القادرة علي تفسير ضعف قدرة الدول الحبيسة علي المنافسة فهناك مناطق في دول ساحلية كبيرة ولكنها تبعد عن البحر بمسافة مساوية أو تزيد علي بعض الدول الحبيسة مثل الصين والهند وروسيا. وبرغم أن تلك المناطق تواجه تكاليف المسافة الكبيرة إلا أنها تتمتع بميزة بالمقارنة بالدول الحبيسة وهي أنها غير مضطرة لمواجهة تحديات عبور الحدود كما رأي سميث.

تعد طاجيكستان ثالث أبعد الدول الحبيسة في آسيا عن البحر، ولا يفوقها في ذلك سوي كازاخستان (٣٧٥٠ كم) وقيرغيزستان (٣٦٠٠ كم) ، كما يتضح من الجدول (١).

ومن بين دول الجوار الأربع لطاجيكستان فإن دولة واحدة فقط هي الدولة الساحلية متمثلة في الصين ، في مقابل ثلاث دول حبيسة متمثلة في قيرغيزستان وأوزبكستان وأفغانستان. ونظراً لوعورة التضاريس في المنطقة الحدية بين طاجيكستان والصين والتي تجعل النقل البري بين الدولتين شديد الصعوبة فإن طاجيكستان توشك أن تكون دولة مزدوجة الانحباس **Double land locked**، أي أنها دولة حبيسة محاطة بدول حبيسة.

جدول (١) أقرب مسافة بين الدول الحبيسة والبحر في آسيا

الدولة	البعد عن البحر (كم)
لاوس	٦٢٠
أرمينيا	٦٩٣
بوتان	٧٧٥
أذربيجان	٨٧٠
نيبال	١١٦٠
منغوليا	١٦٩٣
تركمانستان	١٧٠٠
أفغانستان	١٩٦٠
أوزبكستان	٢٩٥٠
طاجيكستان	٣١٠٠
قيرغيزستان	٣٦٠٠
كازاخستان	٣٧٥٠

Source:United Nations Conference On Trade And Development ,Landlocked Developing Countries- Facts and Figures , New York, 2006,pp2,60.

وتعد مؤشرات التنمية الاقتصادية والبشرية في طاجيكستان أسوأ من نظيرتها في الدول الساحلية، ويمكن أن يرجع الكثير من ذلك إلي اعتماد طاجيكستان كدولة حبيسة علي المرور العابر عبر دول أخرى للوصول إلي الأسواق العالمية، ولهذا الاعتماد عدة أشكال هي (Snow, 2003,p.7):

- ١- الاعتماد علي البنية التحتية للمرور العابر في الدول المجاورة
- ٢- الاعتماد علي العلاقات السياسية مع الدول المجاورة.
- ٣- العملية الإدارية للمرور العابر.

تتمثل البنية التحتية للنقل في شبكة الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية وتعتمد طاجيكستان اعتماداً كلياً علي البنية التحتية النقلية للدول المجاورة وخاصة دول المرور العابر لنقل بضائعها إلي الموانئ ، ويمكن أن تكون تلك البنية التحتية ضعيفة لعدة أسباب منها: نقص الموارد وسوء الحكم والإدارة و النزاعات و المخاطر الطبيعية، ويوضح جدول (٢) مقاييس جودة البنية التحتية للنقل في الدول الحبيسة في آسيا.

جدول (٢) مقاييس جودة البنية التحتية للنقل في الدول الحبيسة ودول الترانزيت في آسيا

الدولة	مؤشر نسبة الطرق المعبدة في الدولة الحبيسة	مؤشر نسبة الطرق المعبدة في دول المرور العابرة المجاورة	مؤشرة جودة الطرق المعبدة للدولة الحبيسة	مؤشر جودة الطرق المعبدة في دول المرور العابرة المجاورة	مؤشر طول خطوط السكك الحديدية لكل نسمة
أفغانستان	-	-	-	٠,٠١	-
أرمينيا	-	٠,٣٦	-	-	-
أذربيجان	-	-	-	-	-
بوتان	-	-	-	٠,٠٠	-
كازاخستان	-	٠,٦١	-	٠,٠٧	-
قيرغيزستان	-	٠,٦١	-	٠,٠٧	-
لاوس	-	٠,٦٣	-	٠,٦١	٠,٠٠
منغوليا	٠,٤٥	٠,٦١	-	٠,٠٧	١,٠
طاجيكستان	-	٠,٦١	-	٠,٠٧	-
تركمانستان	-	-	-	-	-
أوزبكستان	-	-	-	-	-
نيبال	٠,٩٥	-	٠,٥٨	٠,٠٠	٠,٠٠

Snow.T,& Others, Country Case Studies On The Challenges Facing Landlocked Developing Countries ,UNDP,2003,p,126

وبعض النظر عن الأسباب فإن سوء حالة البنية التحتية يزيد من تكاليف النقل مما يضعف القدرة التنافسية ويقلل عوائد الاستثمار في الدولة الحبيسة.

وكلما كانت البنية التحتية لشبكة الطرق في دول الترانزيت جيدة كلما انخفضت تكلفة النقل بالنسبة للدولة الحبيسة والعكس صحيح.

حدت الطبيعة الجبلية لدولة طاجيكستان من قدرات النقل بالسكك الحديدية في طاجيكستان وزادت من الاعتماد علي شبكات الطرق البرية . ويواجه المرور علي الطرق الدولية التي تربط طاجيكستان بدول المرور العابر عقبة البيروقراطية حتي أنه من الأقوال الشائعة تندراً في طاجيكستان أنه " لا ينصح بالقيادة علي طرق المعابر الدولية ما لم يكن لديك عشق شديد للبيروقراطية" .

ويواجه كل ممر طاجيكي للمرور العابر عدة عقبات أخري هي (Snow,

:2003,p.76)

١- الممرات الأوزبكية - التي تستأثر بنحو ٨٠% من حركة المرور الدولية الطاجيكية - جميعها معرضة للإغلاق من قبل حكومة أوزبكستان ، مثل هذا الإغلاق عادة ما يستخدم من قبل الحكومة الأوزباكية كسلاح سياسي . فقد أغلقت الطرق لعدة سنوات في أواخر التسعينيات من القرن الماضي ، وفي ديسمبر عام ٢٠٠٠ وبعد إعادة فتح الطرق في أوائل ذلك العام عمدت الحكومة إلي إعادة إغلاق الطرق مرة أخرى متعلقة بالإعداد لاحتفالات الاستقلال السنوية.

٢- يمثل الطريق السريع Highway إلي قيرغيزستان بديلاً محتملاً وممكناً ، ولكنه محفوف بتكرار العنف علي طول الحدود ، علاوة علي ذلك فإن هذا الخيار غير محبذ لكون قيرغيزستان دولة حبيسة ومعرضة لنفس المشاكل.

٣- ممر محتمل عبر أفغانستان سوف يتيح أقصر الطرق إلي البحر لطاجيكستان ، إلا أن ما يحول دون ذلك هو الحرب الأهلية في أفغانستان.

٤- طريق محتمل عبر الصين جاري تجهيزه ، ولأن البنية التحتية النقلية للاتحاد السوفيتي السابق لم تكن مربوطة بالصين فحتى عام ٢٠٠١ لم يكن هذا الطريق قد اكتمل.

٥- مما يعقد النقل في طاجيكستان سواء الداخلي أو الدولي هو تعرض الدولة لمخاطر الطبيعة مثل الفيضانات والزلازل والانهيارات الأرضية.

ونظراً لطبيعتها الجبلية فإن طاجيكستان تعتمد علي النقل بالطرق البرية (٨٢% من إجمالي البضائع المشحونة عام ١٩٩٧) أكثر من أى دولة من دول ما بعد الاتحاد السوفيتي، ومع تناقص وضعف أهمية التبادل التجاري مع روسيا، فسوف يتحول المزيد من البضائع المشحونة إلي الاعتماد على الطرق دون غيرها. وقد شيدت شبكة الطرق خلال الحقبة السوفيتية ، وهي شبكة واسعة الانتشار (الأمم المتحدة، ٢٠٠٣، ص ٩).

وتعاني الطرق في طاجيكستان من الظروف الجغرافية القاسية **harsh geographic conditions** فبالإضافة إلي إغلاقها بانتظام بسبب الثلوج **snow** ، فإن الطرق تغلق بسبب الانهيارات الطينية **mudslides** والانهيارات الأرضية **landslides** والفيضانات.

فالطريقين السريعين **highways** الرئيسيين في طاجيكستان (دوشنبه - أيني) ، (قالقوم - خورج) - علي سبيل المثال - عادة ما يتم غلقهما لمدة خمسة إلي ستة أشهر كل شتاء. وللوصول إلي تلك المناطق في الشتاء فإن علي الشاحنات أن تعبر من خلال أوزبكستان، ومن المقدر أن نحو ١٠% من طرق طاجيكستان قد دمر خلال الفترة من ١٩٩٢ إلي ١٩٩٩ بفعل المخاطر الطبيعية من ناحية والحرب الأهلية من ناحية أخرى.

وتعيق التعقيدات البيروقراطية ، والتنظيمات والإجراءات الصارمة عند الحدود حركة المرور العابر لطاجيكستان. وبصفة خاصة عند الحدود الأوزبكية (الأمم المتحدة ، ص ١٠). وتعمل طاجيكستان علي تشييد طريق يربطها بالصين وبطريق قارقورم السريع.

أما عن خطوط السكك الحديدية فهي محدودة للطبيعة الجبلية لمعظم اقليم طاجيكستان ، وباقي خطوط السكك الحديدية التي شيدها الاتحاد السوفيتي موجودة في غرب طاجيكستان باتساع وتربط العاصمة بالمناطق الصناعية ، وبرغم أن البنية التحتية جيدة إلي حد ما ، فإن نظام المرور العابر مشوش بصفة عامة نظراً للفقر الشديد في مجال الاتصالات . وخطوط السكك الحديدية الرئيسة ثلاثة هي (Snow, 2003,p.76):

- ١- خط يعبر وادي فرغانة الشمالي من إنديجان Andijan في أوزبكستان عبر كوكاند Khojand في طاجيكستان إلي سمرقند في أوزبكستان.
- ٢- خط يمر جنوباً من دوشنبه Dushanbe عبر أوزبكستان إلي ترميز Termiz عند الحد الأفغانستاني ثم مباشرة إلي الجنوب من دوشنبه إلي توجل Tugul علي الحدود الأفغانية ونظراً لعدم وجود خطوط سكك حديدية في أفغانستان وللعقبات الأوزبكية فإن الطريقين فقدا أهميتهما.

وفي حين أن تصميم نظام النقل للاتحاد السوفيتي لم يكن مناسباً - إلي حد بعيد - للأنماط التجارية الجديدة" للدول الوليدة في ما بعد الاتحاد السوفيتي ، فإن ذلك يصبح مزدوجاً في حالة طاجيكستان ، ليس فقط لكون نظام السكك الحديدية لا يوفر ارتباط مع الممرات التجارية الجديدة مثل الصين ، بل لأن الارتباط التقليدي بروسيا يتطلب الآن المرور بدولة ثالثة.

وتستخدم طاجيكستان موانئ بحر البلطيق وبصفة أساسية ميناء ريجا " Riga " ، والموانئ الروسية مثل نوفورسيسك Novorossiysk ، والموانئ الأوروبية مثل ميناء بريمرهافن Bremerhaven بألمانيا.

وللعلاقات السياسية مع دول الجوار أهمية كبيرة ، لو أن الدولة الحبيسة ودولة المرور العابر المجاورة لها في حالة تنازع مشترك سواء عسكري أو سياسي فمن اليسير علي دولة المرور العابر أن تغلق حدودها ، أو أن تعيق حركة التجارة الدولية للدولة الحبيسة، وحتى في حالة عدم وجود نزاع مباشر فإن الدولة الحبيسة هي إلي حد بعيد معرضة لأوهام الدول المجاورة لها.

وعلى الرغم من وجود أساس قانوني لحق الدول الحبيسة في الوصول من وإلى البحر كما يتضح في المادة ١٢٥ الفقرة ١ من قانون البحر لعام ١٩٨٢ ، فإنه في الواقع وعملياً فإن الفقرتين ٢ ، ٣ من ذات المادة تجعل تحقيق ذلك مرهون بالعلاقة بين الدولة الحبيسة ودولة المرور العابر.

يكفل قانون البحار لعام ١٩٨٢ حق الوصول إلي البحر ومنه وحرية المرور العابر حسب المادة ١٢٥ التي تنص على الآتي (الأمم المتحدة، ١٩٨٨، ص ٦٤):

"تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل . ويتم الاتفاق علي أحكام وصور ممارسة حرية المرور العابر بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر المعنية. ولا تخضع حركة المرور العابر لأي رسم جمركي أو ضريبة.

تأثرت دول آسيا الوسطي - وخاصة طاجيكستان - بمنازعات الحدود -Cross-border disputes ، فبعد تفكك الاتحاد السوفيتي تم تقسيم الجمهوريات السابقة علي أساس الحدود الإدارية وكانت تلك الحدود مصدر للعديد من النزاعات كما ساعد علي التوتر الإخفاق العام في التعاون الإقليمي. في حالة تعرض دولة المرور

العابر لنزاع أهلي فإن طرق المرور العابر يمكن أن تدمر أو تغلق، مما يتطلب في بعض الحالات تغيير مسار النقل وفي أسوأ الأحيان توقف المرور. ويوضح جدول (٣) مقاييس النزاعات الأهلية والخارجية.

جدول (٣) مقاييس النزاعات الأهلية والخارجية

الدولة	مؤشر طول وحدة النزاع الأهلي	مؤشر طول وحدة النزاع الأهلي في دول الترانزيت	مؤشر طول وحدة النزاع الدولي للدولة الحبيسة	مؤشر طول وحدة النزاع الدولي لدول الترانزيت
أفغانستان	١,٠٠	٠,٧٦	٠,٨٨	٠,٩٧
أرمينيا	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٧٤	٠,٦٠
أذربيجان	٠,٧٠	٠,٨٨	٠,٧٤	١,٠٠
بوتان	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
كازاخستان	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
قيرغيزستان	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٣٦	٠,٧٤
لاوس	٠,٤٦	٠,٤٦	٠,٤٤	٠,٤٥
منغوليا	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
نيبال	٠,٥٤	١,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
طاجيكستان	٠,٦٧	٠,٨٧	٠,٨٢	٠,٨٣

٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	تركمانستان
٠,٨٩	٠,٧٤	٠,٠٠	٠,٠٠	أوزبكستان

Source _ Snow.T,& Others, Country Case Studies On The Challenges Facing Landlocked Developing Countries ,UNDP,2003,p,126.

وعلى الرغم من انتهاء الحرب الأهلية الدموية في طاجيكستان عام ١٩٩٧ بتوقيع اتفاق السلام بين الحكومة والمعارضة الإسلامية ، إلا أن المنطقة مازالت تشهد وبمستويات مرتفعة التوتر الديني وبصفة خاصة في أعقاب أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ، فضلا عن سوء العلاقات الخارجية في المنطقة، والمنازعات الحدودية ، وقد تضافرت كل تلك العوامل لتجعل المرور من وإلى طاجيكستان أمر صعب.

وعلاقات طاجيكستان الخارجية غير مستقرة برغم تلقي الحكومة الطاجيكية دعما من حكومات روسيا وكازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان ضد المعارضة الإسلامية مثل حزب التحرير، ولاختراق بعض الجماعات الإسلامية للحدود الطاجيكية- الأوزبكية المشتركة والعمل من خلال أراضي أوزبكستان ضد حكومة طاجيكستان، فقد أغلقت أوزبكستان الحدود المشتركة مع طاجيكستان، وزرعت ألغاماً أرضية علي طول الحدود معها.

وترتب علي ضعف تحديد الحدود السياسية في الحقبة السوفيتية درجات عالية من التوتر بين طاجيكستان وأوزبكستان وقيرغيزستان ، والكثير من ذلك النزاع متركز في وادي فرغانه حيث تتنازع الدول الثلاث بشأن الحدود. وشهدت المنطقة العديد من القلاقل الأمنية ، خاصة في منطقة الحدود القيرغيزية - الطاجيكية المشتركة. واتفقت كل من طاجيكستان وأوزبكستان علي نحو ٨٦% من الحدود المشتركة بينهما ، ولكن أي ترسيم إضافي في هذا الحد سوف يكون شديد التعقيد.

والنزاع بشأن الحدود مع الصين تم حله عام ٢٠٠٢ ، عندما تم الاتفاق علي الحد بين الدولتين وهذا تطور إيجابي لأن ذلك الحد هو الطريق الجديد البديل لحركة الترانزيت لطاجيكستان في المستقبل.

وبرغم أن علاقة طاجيكستان مع روسيا علاقة حميمة ، إلا أنها أصبحت أكثر تعقيداً بسبب:

١- فتح طاجيكستان لأجوائها أمام الولايات المتحدة وقواتها الجوية العاملة في أفغانستان.

٢- العدد الكبير من المهاجرين غير الشرعيين من الطاجيك إلى روسيا وقيام روسيا بترحيلهم. أما عن المنظمات الإقليمية فلم تسهم في تحسين بنية المرور العابر.

وخلال الحقبة السوفيتية لم تكن هناك صعوبة في المرور من جمهورية لأخرى في الاتحاد السوفيتي عامة، وكان من السهل التنقل بين طاجيكستان وكازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان، فقد كان ذلك يخلو من التعقيدات الإدارية ، وكانت تمنح الفيزا الحرة لمدة ٧٢ ساعة حتى أواخر التسعينيات، لتسمح بالمرور دون الحاجة الى تأشيرة ، ولكن ذلك لم يعد سارياً للفقير وسوء العلاقات بين دول المنطقة.

(٣) الموقع بالنسبة لدول الجوار

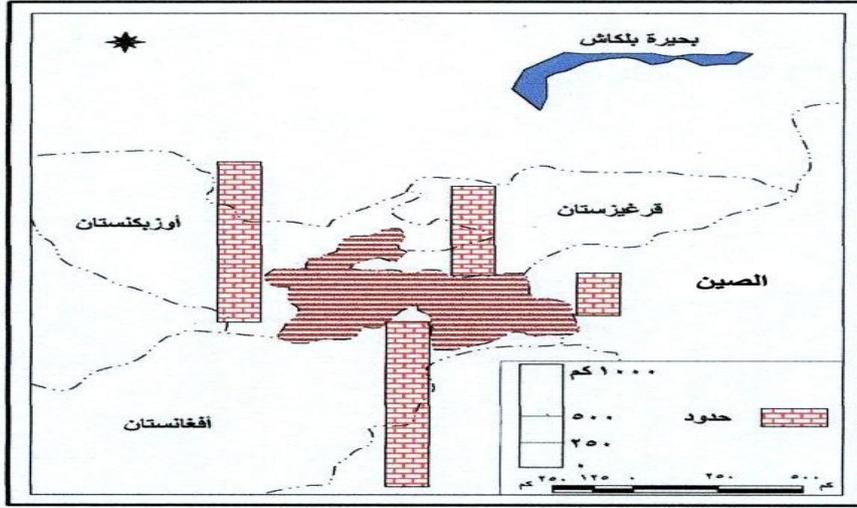
يقصد به موقع الدولة بالنسبة للدول المجاورة لها مباشرة أي التي تشترك معها في الحدود السياسية. والغرض من دراسة الموقع المجاور هو التعرف على طبيعة العلاقات التي يمكن أن تربط بين الدولة وجاراتها داخل حيز مكاني مشترك، وذلك علي أساس أن هذا النمط من العلاقات له أهمية خاصة في حياة الدول، لأنه يمس مسأً مباشراً حاجة الدول الأساسية إلي تأمين سلامة أراضيها ووحدة ترابها.

ويشترك مع طاجيكستان في الحدود أربع دول يمكن تتبعهم مع عقارب الساعة كالتالي: قيرغيزستان من الشمال الشرقي والصين من الشرق وأفغانستان من الجنوب وأوزبكستان من الغرب والشمال الغربي. ويبلغ إجمالي طول الحدود السياسية لدولة طاجيكستان ٣٦٥١ كم، وتلك الحدود السياسية موزعة كما يتضح من الجدول (٤) والشكل (٣).

جدول (٤) الجوار الجغرافي للحدود السياسية لتاجيكستان

الدول المشتركة في الحد مع تاجيكستان	طول الحد المشترك كم	% من طول حدود تاجيكستان
الصين	٤١٤	١١,٤
قيرغيزستان	٨٧٠	٢٣,٨
أوزبكستان	١١٦١	٣١,٨
أفغانستان	١٢٠٦	٣٣,٠
الإجمالي	٣٦٥١	١٠٠,٠٠

Source:Library of Congress , Country Profile, Tajikistan,Federal Research
Division,2005,p,3



تعد أفغانستان صاحبة أطول حدود سياسية مشتركة مع تاجيكستان، ويشكل الحد المشترك بين الدولتين حوالي ثلث الطول الإجمالي لحدود تاجيكستان، وتليها مباشرة أوزبكستان التي تشارك تاجيكستان في نحو ٣٢% من الطول الإجمالي لحدود الأخيرة، وتأتي في الترتيب الثالث قيرغيزستان بحوالي ٢٤% من الطول

الإجمالي لحدود طاجيكستان، وأخيراً الصين التي تشارك طاجيكستان في ١١% من حدودها.

ويبلغ الطول المثالي النظري للحدود السياسية لدولة طاجيكستان - علي افتراض اتخاذها الشكل الدائري المثالي- ٢, ١٣٤٠ كم، أي أن الحدود الفعلية تعادل مثلي وسبع أعشار مثل الحدود النظرية ، وهو ما يعني أعباء أمنية ودفاعية إضافية نتيجة انحراف شكل الدولة عن الشكل الدائري.

وكلما زاد عدد الدول المجاورة لدولة ما كلما زادت الأعباء الملقاة علي عاتق هذه الدولة لقاء تحملها مسنولية إدارة شئون الجوار ، كما أن ذلك يحمل على الجانب الآخر فرصاً أكبر للتعاون ، ونظرياً فإن عدد دول الجوار لطاجيكستان قليل بالمقارنة بدول أخرى، ولكنها من الناحية الواقعية من أكثر دول ما بعد الاتحاد السوفيتي تآزماً من حيث العلاقة مع دول الجوار الجغرافي . فعلي حدودها الشرقية يقع إقليم " سنكيانج" الصيني ذي الأغلبية المسلمة والذي طالما تطلع شعبة للاستقلال عن الصين.

كما أن لها حدود طويلة مع أفغانستان التي تشهد وضعاً غير مستقر منذ الثمانينيات من القرن العشرين منذ انتصار المجاهدين الأفغان علي الاتحاد السوفيتي السابق وصمودهم أمام قوة الروس ، ومروراً ببيروز الأصولية الإسلامية علي يد طالبان وأخيراً التواجد الأمريكي في أفغانستان بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١م.

وينسحب الموقع بالنسبة للدول الأخرى إلي الموقع من مراكز القوي العالمية أو الدول الكبيرة ذات القدرات العسكرية المتميزة ومنها مثلاً الولايات المتحدة الأمريكية - روسيا - الصين فمن المعروف أن للقوي الكبرى أثراً علي ما يحيط بها من دول أخرى.

وهذا ما نلاحظه في موقع طاجيكستان حيث تجاورها الصين من الشرق وتقع روسيا قريباً منها ، كما أصبح لطاجيكستان جوار غير مباشر مع الولايات المتحدة

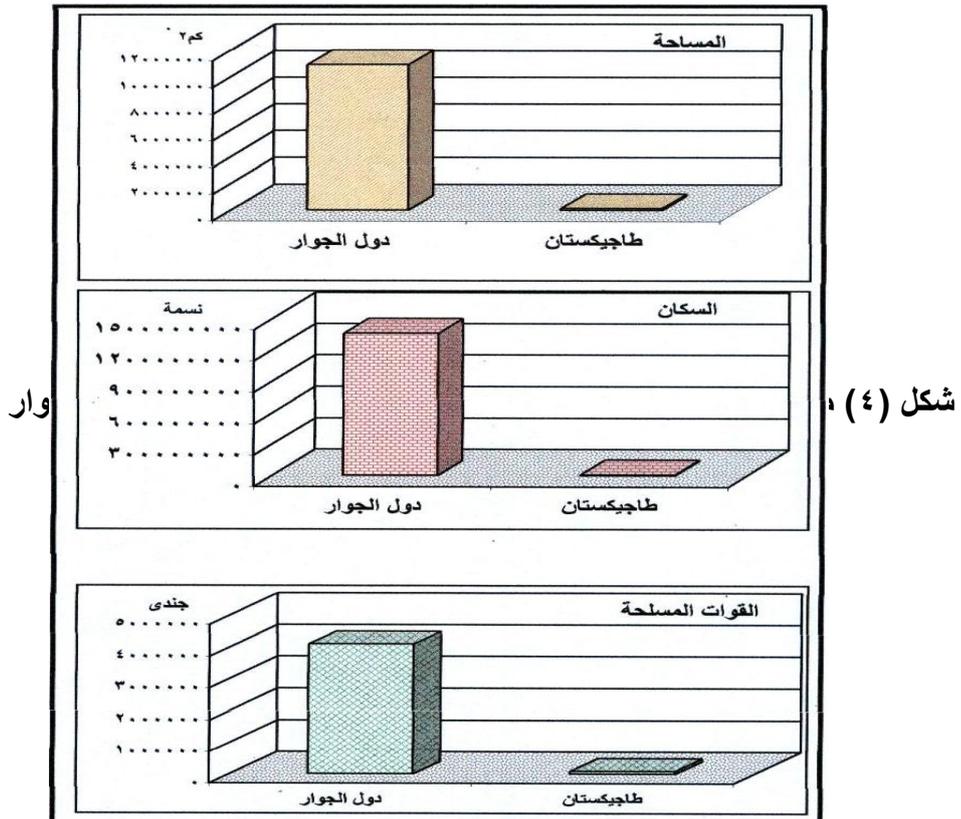
وذلك إذا وضعنا في اعتبارنا التواجد الأمريكي في أفغانستان منذ أحداث ١١ سبتمبر، بل أصبح للولايات المتحدة الأمريكية قواعد عسكرية في طاجيكستان وبقية دول آسيا الوسطي وهو ما شكل أول اختراق عسكري للمنطقة (Eland, I., 2003, P.3).

وهناك اعتبارات ومعايير جيوبوليتيكية أخرى قد تكون خير معين في توضيح أبعاد التأثير الجيوبوليتيكي لموقع طاجيكستان بالنسبة لدول الجوار ويوضحها الجدول (٥) والشكل (٤).

جدول (٥) معايير المساحة والسكان والقوات المسلحة بين طاجيكستان ودول الجوار

النسبة بين طاجيكستان ودول الجوار	اجمالي دول الجوار لطاجيكستان	طاجيكستان	المعيار
٧٦-١	١٠٨٩٠٣٦٠	١٤٣١٠٠	المساحة (كم)
١٩٠-١	١٣٥٨٢٠٠٠٠٠	٧١٦٣٥٠٦	السكان (نسمه)
٤٧-١	٤٠٩٠٠٠٠	٨٨٠٠٠	القوات المسلحة (جندي)

Source: C.I.A., The world fact Book , 2005.



ويتضح من الجدول والشكل أن معيار مساحة طاجيكستان بالنسبة لدول الجوار هو ١ : ٧٦ ، ومعيار سكان طاجيكستان بالنسبة لدول الجوار هو ١ : ١٩٠ ، ومعيار القوة العسكرية لطاجيكستان بالنسبة لدول الجوار هو ١ : ٤٧ ، وهذا يوضح لنا اختلال التوازن الجيوبولتيكي " المساحي، السكاني، العسكري " بين طاجيكستان ودول الجوار.

(٤) الموقع الاستراتيجي

تقع طاجيكستان ودول آسيا الوسطي في قلب آسيا ، وتحتل بذلك موقعاً استراتيجياً مؤثراً ، جعلها تشغل جانب كبير من الفكر الجيوبولتيكي العالمي ابتداء من هالفورد ماكيندر في نظريه قلب الأرض عام ١٩٠٤ ، ومروراً بجيمس فيرجريف في نظريه منطقة الارتظام عام ١٩٥١ وحتى سبيكمان في نظريه نطاق الحافة عام ١٩٤٤ .

وهذه المنطقة هي ملتي خطوط تماس جغرافية واستراتيجية كثيرة، أو كما شبهها جوند فرانك أنها ثقباً أسود في منتصف الفضاء الكوني يمتص ويجمع طاقات منبثقة من أركان العالم المختلفة (Andre Gunder Frank., 1992, P.1).

وفي الحقبة السوفيتية كان لموقع طاجيكستان أهمية كبيرة بالنسبة للاتحاد السوفيتي السابق من الناحية الاستراتيجية ، حيث كانت طاجيكستان أهم جمهوريات وسط آسيا السوفيتية الخمس من الناحية الاستراتيجية ، حيث مثلت هذه المنطقة مفتاحاً استراتيجياً وبوابة توصلهم إلى الهند وأفغانستان (خليل عبد المجيد أبو زيادة ، ١٩٩٣ ، ص ٢٩٠).

كما كان لطاجيكستان أهمية عسكرية كبيرة بالنسبة للاتحاد السوفيتي وذلك لموقعها الجغرافي علي ما يسمي بخصرها الضعيف متمثلاً في المنطقة الجنوبية من الاتحاد السوفيتي ، كما أن طاجيكستان تحتوي علي ثلث احتياطي اليورانيوم

الخصب الذي يعتبر أفضل الأنواع لصناعة الأسلحة النووية (فهد العصيمي ، ١٩٩٣ ، ص١٣).

وبعد سقوط الاتحاد السوفيتي عام ١٩٩١ لم تقل أهمية طاجيكستان الاستراتيجية بالنسبة لوريثة الاتحاد السوفيتي وهي روسيا ، حيث تعتبر روسيا حدود طاجيكستان هي حدودها والدليل علي ذلك هو ما أعلنه يلتسن في أغسطس عام ١٩٩٣ بعد شهرين من توقيع معاهدة التعاون العسكري بين روسيا وطاجيكستان حيث ذكر أنه يجب أن يفهم الجميع أن حدود طاجيكستان هي بالفعل حدود لروسيا بل إن الروس يعتبرون هذه المنطقة امتداد لمجالهم الحيوي وحق مكتسب لهم (Dilip Hiro., 1995, P.15).

ولذلك فلا عجب أن يشهد الكرملين منذ التسعينات من القرن الماضي محاولة إعادة وبعث نظرية قلب العالم ، ويري بعض أنصار هذه النظرية اتخاذ قلب اليابسة الأورو آسيوي كنقطة انطلاق جغرافية لحركة عالمية معادية للغرب هدفها النهائي هو طرد النفوذ الأطلنطي وتحديداً الأمريكي من أوراسيا (ماهر حمدي عيش، ٢٠٠٥ ، ص٢٣٦-٢٣٧).

كما تشكل طاجيكستان ومنطقة آسيا الوسطي موقعاً استراتيجياً هاماً في الفكر الجيوبوليتيكي الأمريكي . فمنذ تفكك الاتحاد السوفيتي عام ١٩٩١ تحاول الولايات المتحدة التغلغل في هذه المنطقة وذلك لإقامة قواعد لها لتكون قريبة من الصين وروسيا وإيران (لطي السيد الشيخ ، مرجع سبق ذكره ، ص٥٧).

وليس أفضل من منطقة وسط آسيا- منطقة قلب الأرض – كمكان مناسب تضع فيها الولايات المتحدة دعائمها وتثبت أقدامها وتبني تحصيناتها ولعل هذا ما دفعها للاستيلاء علي أفغانستان تحت زعم الحرب ضد الإرهاب ، فأفغانستان من وجهة النظر الأمريكية تعتبر مدخلاً لآسيا الوسطي (أحمد ثابت ، ٢٠٠٢ ، ص١٣).

المراجع

١- أحمد ثابت، الاقتصاد السياسي للصراع حول آسيا الوسطى بعد ١١ سبتمبر، سلسلة أوراق آسيوية، مركز الدراسات الآسيوية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، العدد ٤٥، أغسطس ٢٠٠٢.

٢- الأمم المتحدة : بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية ، الجمعية العامة، الدورة ٥٨ ، أغسطس ، ٢٠٠٣.

٣- الأمم المتحدة : قانون البحار - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نيويورك، ١٩٨٨.

٤- خليل عبد المجيد أبو زيادة ، طاجيكستان الإسلامية ماضيها وحاضرها، مؤتمر المسلمون في آسيا الوسطى والقوقاز ، جامعة الأزهر، ١٩٩٣.

٥- صلاح الدين الشامي، الدولة دراسة في الجغرافيا السياسية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠١.

٦- عبد الله الامير عباس الحياي، نهر الفرات والأمن المائي العربي، رسالة دكتوراه غير منشورة، الجامعة المستنصرية، كلية التربية، ١٩٩٥.

٧- عطا الله سليمان الحديثي، الدول الحبيسة الأفريقية: مشكلاتها ومنافذها، جامعة بغداد، مجلة كلية التربية للبنات، المجلد ٢٦، ٢٠١٥.

٦- فهد العصيمي ، مأساة إخواننا في طاجيكستان، مكتبة الملك عبد العزيز، الرياض ، ١٩٩٣.

٧- لطفي السيد الشيخ، التنافس الأمريكي الروسي في منطقة آسيا الوسطى للفترة من ١٩٩١ حتى ٢٠٠١ م، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات الآسيوية، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٤ م .

٨- ماهر حمدي عيش، الجغرافيا السياسية والنظام الجيوبولتيكي العالمي المعاصر، الناشر المؤلف، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٥.

٩- محمد أزهر سعيد السماك، الجغرافيا السياسية المعاصرة، دار الأمل للنشر والتوزيع ، اربد، الأردن، ١٩٨٢.

١٠- محمد حسن عبد السلام، التقويم الجغرسياسي للعوامل الطبيعية المؤثرة في قوة الدولة: دراسة تطبيقية في الجغرافيا السياسية، مجلة كلية الآداب، جامعة دمياط، ٢٠١٣.

١١- محمود توفيق محمود، موقع الإمارات العربية المتحدة: دراسة في تحليل القوة، رسائل جغرافية، نشرة غير دورية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، العدد ١٠١، مايو ١٩٨٧.

(12) Andre Gunder Frank., The Centrality of Central Asia, Amesterdam: vu university Press, 1992, P.1.

(13) C.I.A. , The world fact book , 2005 . p.8.

(14) Dikshit, R.D., Political Geography , New York, 1982, P.31.

(15) Dilip Hiro., Takikistan: Peace in Elusive, middle East international, 28 Apr, 1995, P.15.

(16) Eland,I., Is chinese military modernization Athreat to the united states? Policy Analysis, No,465, the Cato Institute , washungton , DC, January 23, 2003, P.3.

(17) Snow.T,& Others,Country Case Studies On The Challenges Facing Landlocked Developing Countries ,UNDP,2003,p.2.

(18)United Nations Development Program, Human Development Report2002,Oxford University Press,New York,2002,pp149-152.

(19) United Nations Conference On Trade And Development ,Landlocked Developing Countries- Facts and Figures , New York, 2006,pp2,60.

(20) Novman J.G Pounds , "A Free and secure Aceso to the sea" Annals of the Association of American Geographers, Vol , 49 , 1959 , pp. 256-268 .

(21) Richard Hartshorne , "The Polish Corridor" , Journal of Geography , Vol , 86 , 1987 , pp. 161-176 .