- دراسات اقتصادية -
ISSN 2602-7925
https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/417

المجلد: 19العدد: 01(2025) ص 716-729

معضلة التنمية في البلدان الحبيسة في افريقيا

Globalization and its repercussions on developing the performance of local units and improving community development in third world countries

فيروز مزياني

جامعة باجي مختار عنابة (الجزائر)

feyrouz.meziani@univ-annaba.dz

معلومات المقال

تاريخ الارسال:
2024/12/13

تاريخ القبول:
2025/03/05

الكلمات المفتاحية:
- ✓ الدول الحبيسة
- ✓ إفريقيا،
- ✓ التنمية

الملخص:

يعتبر الموقع الجغرافي للدولة من أهم مقومات قوتها، لهذا شغلت الدراسات المتعلقة بالجيوبولتيك حيزا هاما لدى باحثي العلاقات الدولية، و من أهم المقومات الجيوبوليتيكية للدولة المضايق و الممرات البحرية، حيث تعتبر البحار و المحيطات كمنافذ بحرية تربط الدولة بجيرانها، و بالعالم الخارجي، و اكتسبت هذه المنافذ أهمية خاصة في ربط الدولة بالأسواق الخارجية، ولكن ليس كل الدول تمتلك منافذ بحرية، فهناك العديد من الدول غير ساحلية أو تعرف بأنها دول حبيسة، و هذه الدول تتوزع عبر أربع قارات و أكثرها يتواجد في إفريقيا.

Article info

Received
13/12/2024

Accepted
05/03/2025

Keywords:
- ✓ *Captive States*
- ✓ *Africa.*
- ✓ *Development process*

Abstract :

The geographical location of the state is considered one of the most important components of its strength, so studies related to geopolitics have occupied an important space for international relations researchers, and one of the most important geopolitical components of the state is the straits and sea lanes, as the seas and oceans are considered sea outlets that connect the state with its neighbors and the outside world, and these outlets have gained special importance in connecting the state with foreign markets, but not all countries have sea outlets, as there are many countries that are landlocked or are known as landlocked countries, and these countries are distributed across four continents and most of them are located in Africa.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

أولا/ مفهوم الدولة الحبيسة

تعتبر البلدان غير الساحلية من بين البلدان الأكثر ضعفاً في العالم، فهي تفتقر إلى الوصول الإقليمي للبحر، إضافة إلى الحواجز المؤسسية والإجرائية واللوجستية التي تجعل تدفقات صادرات وواردات البلدان غير الساحلية عبر بلدان العبور المجاورة غير موثوقة وبطيئة ومكلفة، و توجد 44 دولة حبيسة في العالم، ويمثل سكان هذه البلدان البالغ عددهم 480 مليون نسمة حوالي 6% من سكان العالم ـ ولكنهم لا يمثلون سوى حوالي 1% من التجارة العالمية. ويظل نصف البلدان النامية غير الساحلية في أدنى مراتب مؤشر التنمية البشرية، وغالباً ما تفتقر إلى الوسائل المالية والمهارات الفنية اللازمة لتصميم وتنفيذ إصلاحات العبور اللازمة لتحسين ترابطها الإقليمي[1].

1/ تعريف الدولة الحبيسة

الدولة الحبيسة أو الدولة غير الساحلية هي دولة محاطة بالكامل باليابسة، ولا يمكنها الوصول إلى المحيط أو أي مسطح مائي كبير، وهذا يعني أنه ليس لديها خط ساحلي أو منفذ مباشر إلى البحر، ويجب أن تعتمد على الدول المجاورة للوصول إلى طرق التجارة البحرية[2].

وفقا للتعريف الجغرافي، فإن البلد غير الساحلي هو البلد الذي لا يتمتع بإمكانية الوصول المفتوح إلى البحر[3].

إن البلدان غير الساحلية هي تلك التي لا تمتلك أي سواحل بحرية، وهي أيضاً من بين البلدان الأكثر حرماناً وأقل إنجازاً في العالم، يفرض الانفصال عن البحر سلبيات هائلة على التنمية الاجتماعية والاقتصادية لهذه البلدان، فقد وجدت البلدان النامية غير الساحلية نفسها مهمشة بشكل متزايد في الاقتصاد العالمي[4].

ثانيا/ الدول الحبيسة في افريقيا:

توجد الدول الحبيسة في جميع أنحاء العالم ، وأكثرها موجودة في افريقيا[5].

جدول رقم (01) **الدول الحبيسة في افريقيا**

بوتسوانا	مالي معهد الدراسات العليا للامن الوطني
بوركينا فاسو	النيجر
بورندي	رواندا
افريقيا الوسطى	جمهورية جنوب السودان
اثيوبيا	اوغندا
ليستو	زامبيا
مالاوي	زيمبابوي
تشاد	ايسواتيني

Source: John Adeoti, In the implementation of the Vienna Programme of Action in the decade 2014-2024 for Landlocked Developing Countries in the decade 2014-2024, Review of south-south cooperation, p04.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

ثالثا/ الأداء الاقتصادي للدول النامية غير الساحلية

إن السمات الجغرافية السلبية التي تثقل كاهل الدول النامية غير الساحلية تمثل عاملاً مهماً ولكن كثيراً ما يتم تجاهله في تفسير أدائها الاقتصادي الضعيف وبصورة عامة، فإن الاقتصادات الساحلية تتمتع بدخل أعلى من الاقتصادات غير الساحلية، والواقع أنه لا توجد دولة غير ساحلية واحدة ذات دخل مرتفع خارج أوروبا[6].

- الإرتباط بين الجغرافيا و التنمية

إن الإنجازات الاقتصادية والاجتماعية الضعيفة التي حققتها البلدان النامية غير الساحلية مقارنة بتلك التي حققتها البلدان النامية الساحلية تشير إلى وجود ارتباط قوي بين الجغرافيا والتنمية، إن الافتقار إلى الوصول المباشر إلى البحر، والعزلة عن المراكز الاقتصادية الكبرى، والبنية الأساسية غير الكافية للنقل، وإجراءات العبور المرهقة، كلها عوامل تتحد معاً لتعوق قدرة الاقتصادات النامية غير الساحلية على النمو بنجاح، وخاصة من خلال المسار المألوف للتجارة الدولية. ويبدو أن متوسط حجم التجارة في البلدان النامية غير الساحلية لا يتجاوز 30% من حجم التجارة في الاقتصاد الساحلي النموذجي[7].

- إرتفاع تكاليف التجارة الخارجية

إن البلدان النامية غير الساحلية ليست محظوظة مثل جيرانها البحريين، فهي بعيدة عن الموانئ البحرية، وبالتالي فإنها تتكبد تكاليف نقل أعلى أثناء مشاركتها في التجارة الخارجية، وتشكل تكاليف خدمات النقل الدولية عاملاً حاسماً في تحديد قدرة البلدان النامية على المنافسة التجارية، وتؤدي تكاليف التجارة المرتفعة إلى تقليص رفاهية البلد وتمنع النمو الاقتصادي من خلال جعل الواردات باهظة الثمن والصادرات غير قادرة على المنافسة، وبالتالي فإن البلدان النامية غير الساحلية تعاني من عيب واضح عندما تتنافس في الأسواق العالمية ضد الدول الساحلية. وقد قُدِّر أن مضاعفة تكاليف النقل تقلل من حجم تجارة البلد بنحو 80 في المائة، حيث أن تكاليف النقل الباهظة تمثل في كثير من الحالات قيداً أكثر تقييداً على مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في التجارة الدولية من التعريفات الجمركية أو غيرها من الحواجز التجارية[8].

رابعا/ الأداء الاجتماعي للبلدان النامية غير الساحلية

لقد أدى النمو الاقتصادي الضعيف بدوره إلى فرض قيود حادة على الموارد بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، الأمر الذي أعاق قدرتها على تخفيف الصعوبات الاجتماعية الخطيرة، وليس من المستغرب أن تسجل البلدان النامية غير الساحلية نتائج ضعيفة في العديد من مؤشرات التنمية البشرية، فوفقاً لمؤشر التنمية البشرية لعام 2004 الصادر عن الأمم المتحدة، فإن تسعاً من البلدان الخمسة عشر الأدنى مرتبة في العالم هي بلدان غير ساحلية، حيث تقع بوروندي ومالي وبوركينا فاسو والنيجر بين البلدان الخمسة الأدنى مرتبة.[9]

إن الفجوة بين البلدان النامية غير الساحلية وبين العالم النامي الساحلي تبدو وكأنها تتسع بدلاً من أن تتقلص. والواقع أن التنمية البشرية الناجحة تشكل أهمية بالغة، لأنها قادرة على تعزيز النمو الاقتصادي، الذي بدوره يعمل على تعزيز التنمية البشرية، ولكن النتيجة

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

المعاكسة تنطبق أيضاً فالتنمية البشرية الضعيفة تساهم في التدهور الاقتصادي، الأمر الذي يؤدي بالتالي إلى المزيد من التدهور في التنمية البشرية[10].

– الرعاية الصحية

يدل على الافتقار الشديد للموارد أن متوسط الإنفاق الصحي للفرد في البلدان النامية غير الساحلية (باستثناء الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى) بلغ 91 $ فقط في عام 2000، وهو أقل من نصف المبلغ المسجل لدى جيرانها من بلدان العبور 221 $، أما المبلغ الذي تنفقه البلدان غير الساحلية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى على الرعاية الصحية فهو أقل من ذلك بكثير، إذ لا يتجاوز 76 $ للفرد[11].

– متوسط العمر

وهناك نمط مماثل فيما يتصل بمتوسط العمر المتوقع، فلم تحقق البلدان النامية غير الساحلية (باستثناء الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى) سوى تقدم ضئيل، حيث ارتفع متوسط العمر المتوقع بشكل ضعيف من متوسط 46.1 سنة في سبعينيات القرن العشرين إلى 46.9 سنة اليوم، والواقع أن 11 من البلدان النامية غير الساحلية شهدت بالفعل انخفاضاً في متوسط العمر المتوقع، وكانت أكثر هذه البلدان بوتسوانا وليسوتو وسوازيلاند وزامبيا وزيمبابوي[12].

-التحصيل التعليمي

وفيما يتصل بالتعليم، فقد أحرزت البلدان النامية غير الساحلية (باستثناء الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى) مرة أخرى بعض التقدم، وإن لم يكن بالقدر الذي أحرزته البلدان النامية الساحلية، فقد ارتفع معدل الالتحاق بالمدارس الابتدائية، وهو خطوة أولى حاسمة في تحسين الظروف الاقتصادية للفقراء، بمعدل 19% في المتوسط بين عامي 1990 و2001[13].

ولكن لا ينبغي لنا أن نقارن بين الالتحاق بالمدارس وإتمام الدراسة. على سبيل المثال، في افريقيا جنوب الصحراء الكبرى، لا يكمل سوى طفل واحد من كل ثلاثة أطفال مسجلين في المدارس الابتدائية تعليمه. وفي البلدان النامية غير الساحلية، ارتفعت معدلات الإلمام بالقراءة والكتابة بين البالغين من متوسط 53% إلى 62% بين عامي 1990 و2001. وعلى الرغم من هذا التقدم إلا أن معدل الإلمام بالقراءة والكتابة بين البالغين في البلدان النامية غير الساحلية لا يزال منخفضاً للغاية، وخاصة بالمقارنة ببلدان العبور[14].

خامسا/ القيود الجيواستراتيجية على الدول الحبيسة

بدون الوصول المباشر إلى الموانئ الساحلية، يتعين على البلدان النامية غير الساحلية الاعتماد على بلدان العبور لربطها بالأسواق الدولية. وقد يؤدي هذا إلى زيادة تكاليف التجارة والنقل، وتأخير حركة البضائع، والتعرض لعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي في بلدان العبور. وكثيراً ما تؤدي هذه التحديات إلى انخفاض الاستثمار المباشر الأجنبي، وفرص التصدير المحدودة، وتباطؤ النمو الاقتصادي[15].

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

وبالتالي، فبالإضافة إلى التحديات التي تواجهها جميع البلدان النامية، تواجه البلدان النامية غير الساحلية أيضاً تكاليف متزايدة بشكل كبير للتجارة والنقل بسبب موقعها الجغرافي. ففي المتوسط، تدفع البلدان النامية غير الساحلية أكثر من ضعف تكاليف النقل التي تدفعها البلدان المجاورة لها لإرسال واستقبال البضائع من الأسواق الخارجية[16].

إن وجود بلد غير ساحلي مع "جيران سيئين" يشكل "فخا"، فمن المؤكد أن كونك دولة غير ساحلية يحمل الكثير من التكاليف، فمثلا أي اضطرابات سياسية في كينيا ستؤثر على اقتصاديات كل من أوغندا ورواندا وبورندي و التي تمر بضائعها من خلال ميناء مومباسا الكيني[17].

1/ البعد الجغرافي عن الأسواق الدولية

على الرغم من أن مشاكل النقل المرتبطة بالبعد والعزلة تشبه تلك التي تواجهها بعض المناطق الداخلية في البلدان النامية الساحلية، فإن الظروف التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية أكثر تعقيدًا من حيث اعتمادها بشكل كامل على البلدان المجاورة للوصول إلى طرق الشحن الدولية. بعبارة أخرى، تحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى عبور حاجز دولي إضافي واحد على الأقل قبل أن تتمكن من المشاركة في التجارة الدولية[18].

تشترك البلدان النامية غير الساحلية في مشكلة مشتركة تتمثل في الافتقار إلى الوصول إلى البحر وما يترتب على ذلك من البعد الجغرافي عن الأسواق الدولية، وعلى هذا النحو، يتم تهميش البلدان النامية غير الساحلية من شبكات النقل الرئيسية والخدمات اللوجستية، ويجب أن تمر صادراتها وواردتها عبر الدول المجاورة، وبالتالي تعتمد بشكل لا مفر منه على البنية التحتية والاستقرار السياسي والاقتصادي والممارسات الإدارية لدول العبور، وهذا يزيد بشكل كبير من تكلفة التجارة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، ويشكل عاملا رئيسيا في منع اندماجها الفعال في النظام التجاري العالمي، وعلاوة على ذلك، فإن التأخير في التخليص الجمركي على الحدود، وإجراءات المرور المرهقة، وعدم كفاءة العمليات الجمركية، يساهم في تقليص فرص التجارة الخارجية وما يترتب على ذلك من نمو اقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية. ولذلك، لتعزيز وصولها إلى السوق العالمية، ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تتعاون من أجل بناء بنية تحتية مستدامة للنقل والاتصالات تعمل على تحسين كفاءة النقل، وتشجع التكامل الإقليمي، وتعزز القدرة التنافسية للأعمال[19].

إن عدم الاستقرار والتكاليف الباهظة المترتبة على اعتماد البلدان النامية غير الساحلية على جيرانها العابرين تتجلى في عدة طرق:

(أ) حتى إذا كانت البلدان النامية غير الساحلية تمتلك بنية تحتية عالمية المستوى، فإنها ستواجه حواجز كبيرة أمام التجارة والنمو الاقتصادي إذا لم تستثمر البلدان العابرة بشكل كاف في بنيتها التحتية المادية.

(ب) قد تجد البلدان النامية غير الساحلية نفسها عرضة لإغلاق الحدود أو غيرها من العوائق أمام التجارة إذا وجدت نفسها في صراع مع جيرانها العابرين.

(ج) عندما تعاني البلدان المجاورة العابرة من الإضرابات أو الكوارث الطبيعية أو الحرب الأهلية أو الاضطرابات الاقتصادية، فقد تتضرر طرق العبور التي تستخدمها البلدان النامية غير الساحلية أو تصبح غير آمنة أو حتى مغلقة.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

(د) إن المرور عبر أراضي جيران العبور يؤدي دائمًا إلى أعباء إدارية كبيرة على التجار من البلدان النامية غير الساحلية[20].

سادسا/ تأثير الموقع الحبيس على جيوبوليتيك الدول

تتمتع البلدان غير الساحلية عادة بموارد و فرص اقتصادية أقل من البلدان ذات الخطوط الساحلية، وغالبا ما تواجه تحديات تتعلق بالنقل والتجارة، وهذا ما يشكل عائقا أمام النمو الاقتصادي والتنمية، و هذا لاعتماد البلدان غير الساحلية على بلدان أخرى كطرق عبور للوصول إلى الأسواق الخارجية، و يمكن أن يأخذ هذا الاعتماد أربعة أشكال: :الاعتماد على البنية التحتية لدول العبور؛ الاعتماد على طبيعة العلاقات السياسية مع الدول المجاورة؛ الاعتماد على استقرار الدول المجاورة؛ والاعتماد على الممارسات الإدارية لدول العبور[21] .

1/ الاعتماد على البنية التحتية لدول العبور

تعتمد البلدان غير الساحلية بشكل كامل على جيرانها من بلدان العبور، خاصة البنية التحتية لنقل بضائعهم إلى الميناء، يمكن أن تكون هذه البنية التحتية ضعيفة لأسباب عديدة، بما في ذلك نقص الموارد، وسوء الإدارة، والصراع والكوارث الطبيعية، وبغض النظر عن السبب، فإن البنية التحتية الضعيفة تفرض التكاليف المباشرة على التجارة التي تمر عبر بلد العبور، وبالتالي يحد من قدرة منتجات البلدان غير الساحلية على المنافسة في الأسواق العالمية.

كما أن ضعف البنية التحتية للنقل يحد من عائد الاستثمار على البنية التحتية الداخلية للبلدان غير الساحلية، حيث هناك بنية تحتية ضعيفة للنقل العام في شرق افريقيا، فبوروندي على سبيل المثال تمتلك بنية تحتية مقيدة فالطريق إلى البحر من بوروندي يمر عبر تنزانيا إلى دار السلام ما يعرف بالممر المركزي، و توجد مشاكل مماثلة في البنية التحتية لجيران العبور في عدة دول افريقية غير الساحلية. جمهورية افريقيا الوسطى على سبيل المثال ليس لديها طريق يمكن الاعتماد عليه في جميع الأحوال الجوية إلى البحرممرها غالبا ما يكون عبور الكاميرون، و هذا غير ممكن خلال موسم الأمطار، وهذا بسبب الفقر و حالة الطرق الكاميرونية[22].

2/ العلاقات السياسية بين البلدان غير الساحلية وبلدان العبور

عادتا ما ترتبط البلدان غير الساحلية بعلاقات سياسية قوية مع بلدان المرور ، و لكن إذا كانت الدولة غير الساحلية وجارتها العابرة في صراع ، يمكن لجار العبور أن يغلق الحدود بسهولة و اقامة معوقات تنظيمية أمام التجارة، حتى لو لم يكن هناك صراع مباشر، إن البلدان غير الساحلية معرضة بشدة للتقلبات السياسية لجيرانهم، على الرغم من وجود أساس قانوني لحقوق البلدان غير الساحلية للعبور على النحو المبين في المادة 125 (1) من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار (الأمم المتحدة، 1982)، في الممارسة العملية، يجب أن يكون حق الوصول هذا متفق عليه مع جار العبور (المادة 125(2) و(3)، مثلا لقد عانت إثيوبيا بشدة من الصراع بشأن عبورها الجارة إريتريا، فالحرب بين البلدين قيدت إثيوبيا للوصول إلى ميناء عصب الإريتري حيث تجري ثلاثة أرباع التجارة الإثيوبية 75 ٪ ، وقد حدث الآن تحول كبير في الطرق التجارية لإثيوبيا، من عصب إلى ميناء جيبوتي، ومع ذلك، يعوقها ضعف أداء السكك الحديدية، ومحدودية مرافق الميناء.[23]

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

3/ عدم استقرار دول العبور:

حتى عندما تكون العلاقات مع جيران العبور جيدة و البنية التحتية سليمة، فلا يزال يتعين على أي بلد غير ساحلي أن يعتمد على السلام و الاستقرار داخل بلد العبور، عندما تعاني دول العبور من الحرب، يمكن أن تتضرر طرق العبور أو تغلق، الأمر الذي يتطلب في كثير من الأحيان إعادة توجيه الممرات التجارية الرئيسية، أو في أسوأ الحالات، وقف العبور، المناطق الأكثر تضررا كانت البلدان غير الساحلية في غرب إفريقيا وتتأثر بشكل خاص بالصراعات الداخلية بين الجيران، مالي مثلا عانت بشدة من الصراع وعدم الاستقرار، وقد شهدت كل دولة من الدول الساحلية المجاورة لمالي شكلاً ما من أشكال هذه المشكلة من الصراعات الأهلية العنيفة في العقد الماضي، مما أدى في كثير من الأحيان إلى شق طرق نقل غير صالحة للإستعمال، فمثلا تعرضت توغو للدمار بسبب الاحتجاجات السياسية العنيفة والداخلية العميقة الصراع في أوائل التسعينيات، و عانت غانا من العنف العرقي بين عامي 1993 و1994، كما دامت الحرب الأهلية عقداً من الزمن في سيراليون[24].

وشهدت غينيا سلسلة من الانقلابات وحروب التمرد، و لقد أمضت ليبيريا عقدا من الزمن في حالة حرب هددت بالامتداد إلى الدول المجاورة، مما يهدد الاستقرار الإقليمي بشكل أكبر، وقد وقعت مالي وكوت ديفوار في أزمة سياسية مدمرة لها آثار خطيرة على الممر الرئيسي لمالي إلى البحر.

الدول غير الساحلية في الجنوب الإفريقي، وأبرزها ملاوي، عانت بشكل كبير من الحروب الأهلية في موزمبيق، ناميبيا وأنجولا، و بعد الحرب الأهلية في موزمبيق، اضطرت ملاوي إلى إعادة توجيه شحناتها، و كلفت اعادة التوجيه ملاوي مبلغًا إضافيًا قدره 50-80 مليون دولار أمريكي (4-6% من الناتج المحلي الإجمالي) ، مع تضاعف تكاليف التأمين والشحن. من 20% إلى 40% [25].

4/ العبء الإداري الكبير بسبب العبور

وتتعرض البلدان غير الساحلية أيضاً للأعباء الإدارية المرتبطة بالمعابر الحدودية، و تكاليف الشحن ، فلعبور بلد ما، هناك مجموعة من وسائل النقل المباشر والرسوم الجمركية، والتي يجب دفع بعضها مقدمًا والبعض الآخر في الطريق، ويتطلب العبور أيضًا إجراءات ورقية مرهقة وإجراءات بيروقراطية و التي تعتبر مكلفة في التعامل معها وتشكل عبئا إداريا كبيرا على الدول[26].

سابعا/ معضلة التنمية في الدول الحبيسة

1/ مستويات أقل من التنمية

هناك العديد من التحديات التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية، بالنسبة للجزء الأكبر من هذه البلدان لديهم مستويات أقل من التنمية البشرية والتجارة الخارجية مقارنة مع جيرانهم البحريين، وذلك بسبب اعتماد الدول الحبيسة على دول العبور في عدة جوانب.[27]

رغم التطور التكنولوجي في مجال النقل لا تزال البلدان النامية غير الساحلية تواجه تحديات هيكلية في الوصول إلى الأسواق العالمية. ونتيجة لذلك، كثيرا ما تتخلف البلدان غير الساحلية مقارنة بالدول الساحلية في مجال التنمية الشاملة والتجارة الخارجية، وهذا بسبب البعد عن الساحل.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

وتوصلت دراسة عالمية أجراها البنك الدولي في عام 2014 إلى أن الدول الحبيسة تنفق 3,204 دولار أمريكي لتصدير حاوية البضائع، مقارنة بـ 1,268 دولاراً في دول العبور، و3,884 دولاراً لاستيرادها، مقارنة بـ 1,434 دولاراً في دول العبور. وتأثير ذلك على الاقتصاد واضح جلي، ففي إفريقيا 16 دولة حبيسة، تصنف الأمم المتحدة 13 منها على أنها من الدول"الأقل نمواً." ووجدت الأمم المتحدة أن مستوى التنمية في الدول الحبيسة يقل عن الدول الساحلية بنحو 20.%، وأطلقت الأمم المتحدة في عام 2014 خطة عمل فيينا العشرية لتعزيز التنمية المستدامة في الدول النامية الحبيسة، فتدعو إلى الاستثمار في البنية التحتية للنقل والتكامل الإقليمي وإزالة الحواجز أمام التجارة[28].

2/ الإفتقار إلى بنية تحتية مستدامة

على الرغم من التقدم الذي أحرزته إفريقيا في تعزيز ربط البلدان النامية غير الساحلية بالأسواق الدولية، فإنه لا يزال بطيئا ولا تزال التحديات قائمة، بما في ذلك مسافات العبور الطويلة والافتقار إلى بنية تحتية مستدامة ومرنة للنقل، مثل السكك الحديدية والشبكات، وأدت الاضطرابات الناجمة عن جائحة كوفيد-19 إلى تفاقم العجز في التجارة والاتصال في البلدان النامية غير الساحلية، وفي المتوسط، تنفق البلدان النامية غير الساحلية من عائدات صادراتها على دفع تكاليف خدمات النقل والتأمين ما يزيد على ضعف متوسط إنفاق البلدان النامية، وثلاثة أضعاف متوسط اقتصادات البلدان المتقدمة[29].

3/ عدم القدرة على تحقيق التنمية المستدامة

غالباً ما تكون فترات عبور سلع البلدان النامية غير الساحلية طويلة للغاية بسبب بعدها، وصعوبة التضاريس، وعدم صيانة الطرق والسكك الحديدية، وعدم كفاءة النقل في بلدان المرور العابر، وكما أشارت الأمم المتحدة، فإن الأمر يستغرق من البلدان النامية غير الساحلية 42 يوماً لاستيراد السلع و37 يوماً لتصدير السلع، في حين تحتاج البلدان الساحلية إلى نصف هذا الوقت فقط، فالاعتماد على النقل يزيد من تكاليف المعاملات والتأخير في التجارة، وهو ما يؤدي إلى تآكل القدرة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية، ويقلل من فرص الاستثمار الأجنبي، ويقلل النمو الاقتصادي، وبالتالي يحد من قدرة البلدان غير الساحلية على تحقيق التنمية المستدامة[30].

4/ عدم القدرة على مواجهة الكوارث الطبيعية:

تواجه البلدان النامية غير الساحلية تحديات فريدة في الحد من مخاطر الكوارث بسبب القيود الجغرافية التي قد تحد من الوصول إلى الأسواق الدولية وشبكات البنية الأساسية، ففي افريقيا، موطن 16 من البلدان النامية غير الساحلية، تواجه هذه البلدان ضعفًا متزايدًا في مواجهة الكوارث الطبيعية و الجفاف وندرة المياه، حيث يتعين عليها التنسيق مع البلدان الواقعة في المنبع بشأن احتياجاتها من المياه وتفتقر إلى الوصول المباشر إلى مصادر المياه البحرية. كما أن كونها غير ساحلية يؤخر الوصول إلى الموارد والمساعدات الدولية أثناء الكوارث، مع الاعتماد الكبير على الطرق البرية أو الجوية.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

بالإضافة إلى ذلك، فإن عزلتها الجغرافية تعقد إدارة المخاطر عبر الحدود مثل حرائق الغابات، وغالبًا ما تعتمد على البلدان المجاورة للحصول على بيانات المناخ وأنظمة الإنذار المبكر، وتتفاقم هذه الثغرات بسبب زيادة الكوارث المرتبطة بالمناخ، فضلاً عن الضغوط الاقتصادية والاجتماعية، التي تؤدي إلى تفاقم آثار الكوارث على البلدان النامية غير الساحلية[31].

ثامنا/ الفرص المتاحة للبلدان غير الساحلية

على الرغم من التحديات السائدة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، فإن موقعها الداخلي يوفر العديد من الفرص أيضًا، ومن الممكن أن تصبح مراكز إقليمية للتصنيع والبنية التحتية وتقديم الخدمات، إحدى الدول التي استفادت من موقعها المركزي لجذب الاستثمار الأجنبي هي رواندا، التي تعمل على أن تصبح مركزا ماليا في إفريقيا، وهي تتقدم في تحديث قطاعها المالي الحالي ومؤسساتها وأطرها التنظيمية، وتضع نفسها كوجهة مفضلة للخدمات المالية المتطورة والمعاملات المالية عبر الحدود داخل إفريقيا، ويمكن للبلدان النامية غير الساحلية أيضاً أن تستكشف إمكانيات استخدام الشحن الجوي لتقليل الاعتماد على بلدان المرور العابر، ولا سيما البلدان التي تتاجر بالماس، مثل بوتسوانا، ومن الممكن أن يساعد الحد من القيود البيروقراطية في تسهيل التجارة وخفض تكاليف الأعمال بشكل كبير علاوة على ذلك، فإن تطوير الممرات الاقتصادية يوفر فرصة لإفريقيا لتحفيز التجارة البينية والعالمية وتعزيز تكامل الأسواق[32].

1/ النماذج الإلكترونية لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية

من المسلم به من قبل مختلف الهيئات الإقليمية والدولية أن البنية التحتية ذات أهمية حاسمة كعامل تمكين للتصنيع والتجارة، على سبيل المثال، يهدف برنامج العمل الإنمائي للأمم المتحدة و خطة عمل فيينا، إلى معالجة خفض تكاليف التجارة وتعزيز النمو في البلدان النامية غير الساحلية، واعترافاً بالاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، نفذ برنامج عمل فيينا برنامج عمل مدته عشر سنوات للعقد 2014-2024، يركز على تطوير البنية التحتية وصيانتها (بما في ذلك البنية التحتية للنقل)، والبنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والتكامل والتعاون الإقليمي، والتحول الاقتصادي الهيكلي[33].

لقد كان هناك تقدم ملحوظ في تطوير البنية التحتية والتكامل، والجدير بالذكر أن بوتسوانا أكملت بنجاح جسر كازونجولا في عام 2021، وهو مشروع مشترك بين بوتسوانا وزامبيا، يهدف إلى توسيع التكامل الإقليمي والتجارة عبر جنوب إفريقيا ويوفر حافزًا لتعزيز منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية(AfCFTA) ، التي تم إطلاقها في عام 2021، و التي تعد أكبر منطقة تجارة حرة في العالم من حيث عدد الدول الأعضاء، حيث تعترف الدول الأطراف بأن اعتماد البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات قد تحسن، وإن كان بشكل غير متساو، في جميع أنحاء البلدان النامية غير الساحلية في إفريقيا، ولضمان نجاح منطقة التجارة وتعزيز التجارة داخل القارة، تؤكد منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية على الحاجة إلى معالجة القضايا المباشرة المتعلقة بمنصات الدفع عبر الحدود، وشبكات النقل والاتصالات، والوصول إلى الإنترنت[34].

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

2/ استراتيجيات تكامل البنية التحتية الإقليمية

أولا، تحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى التركيز بشكل خاص على تطوير البنية التحتية للنقل الداخلي، لأن التجارة تتأثر بتكاليف النقل، وبالتالي فإن الاستثمارات في السكك الحديدية و الطرق – سواء الإنشاء أو الصيانة – تعتبر ضرورية لخفض التكاليف[35].

ثانياً، هناك حاجة إلى استراتيجيات تكامل البنية التحتية الإقليمية و تطوير طرق تجارية نشطة وتوسيع نطاق وصول البلدان غير الساحلية إلى الأسواق، وتواجه الاقتصادات الصغيرة مثل بوروندي ورواندا تحديات هائلة و قيود مفروضة على التجارة الدولية بسبب ضعف الطرق والسكك الحديدية[36].

البنية التحتية في شرق افريقيا و الاستثمارات الداخلية في بوروندي ورواندا سوف تحقق عوائد محدودة إذا لم تكن مصحوبة باستثمارات مماثلة، في كينيا وتنزانيا وأوغندا، وبالمثل تكامل البنية التحتية يتطلب استثمارات في بناء وصيانة الموانئ البحرية لخدمة المنطقة بأكملها[37].

ثالثا، استراتيجيات التكامل الإقليمي تحتاج إلى التركيز على التنسيق الإداري، وقد حققت مجموعة تنمية الجنوب الإفريقي تقدماً كبيراً في هذا الصدد، ولكن في مجالات أخرى كثيرة لا تزال هناك حاجة إلى الإستثمارات لتوحيد الإجراءات الحدودية والحد من التماطل و البيروقراطية[38].

تاسعا/آفاق تحقيق التنمية في الدول الحبيسة في إفريقيا

1/ منطقة التجارة الحرة القارية

يلعب تحرير قطاع النقل دوراً حاسماً في تسهيل التجارة الشاملة بين البلدان الإفريقية لأنه يمكّن البلدان النامية غير الساحلية من المشاركة في التجارة، ومع توقع أن يؤدي تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية إلى زيادة التجارة البينية في إفريقيا بنسبة 34% في عام 2045، فمن الضروري أن تنص الاتفاقية على بروتوكولات واضحة بشأن النقل والخدمات اللوجستية، وأن تتناول أفضل السبل لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على الحصول على أنظمة نقل سليمة، ويمكن تشجيع الدول الأعضاء على المشاركة في الاستثمارات المشتركة عبر الحدود[39].

وينبغي لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية أن تتعلم من التكتلات الإقليمية القائمة لمعالجة عوائق التنفيذ، على سبيل المثال، يمكنها الاعتماد على نظام النقل البري الدولي (TIR) أو مبادئ العبور الخاصة بالاتحاد الأوروبي لتحسين كفاءة أنظمة النقل، ويمكن لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية أن تساعد أعضائها على تعزيز حوافز الجودة باستخدام إجراءات جمركية مبسطة والسماح بدفع الرسوم والضرائب من خلال المنصات الإلكترونية قبل التوقيع على الشحنات، ومن شأن هذه التدابير أن تقلل من التأخير على الحدود، وفي معظم البلدان النامية غير الساحلية يظل النقل بالشاحنات هو الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع، ولذلك فإن وجود نظام مماثل لنظام النقل البري الدولي، حيث يتم تشغيل الرقابة الجمركية بطريقة منسقة دولياً، من شأنه أن يفيد العديد من البلدان النامية غير الساحلية[40].

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

2/ الإستثمار في النقل و الموانئ الجافة

إن الاستثمارات في الطرق والسكك الحديدية والموانئ الجافة والمطارات وكذلك في الشاحنات وعربات السكك الحديدية والطائرات والسفن ضرورية لاستيعاب التدفقات التجارية المتزايدة، علاوة على ذلك، أصبحت الموانئ الجافة عنصرا أساسيا في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على الحصول على خدمة أفضل، وتوفير فرصة لتحسين الخدمات اللوجستية في القارة الإفريقية بشكل كبير،وهناك أيضاً حاجة إلى وضع لائحة عبور على مستوى القارة تحكم العمليات داخل الأقاليم وفيما بينها لتقليل تكاليف العبور للشحنات الخارجية، على سبيل المثال، ينبغي لبلدان العبور في إفريقيا أن تلتزم بإدراج صيانة الطرق المجدولة في خططها الإنمائية الوطنية وأن تسعى جاهدة إلى اعتماد أنظمة رسوم المرور الصغيرة لتوليد الأموال اللازمة لتسهيل صيانة الطرق[41].

كما ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وشركاء التنمية تعزيز التعاون فيما بينهم، وتنفيذ مشاريع البنية التحتية المستدامة والمرنة، بما في ذلك في مجال النقل والاتصالات الرقمية، ويمكن لهذه المبادرات أن تساعد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور على تحسين كفاءة المرور والتكامل الإقليمي، مما يؤدي إلى تهيئة بيئة أعمال أكثر ملاءمة والقدرة التنافسية في السوق، فالتعاون الوثيق بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور بشأن الهياكل الأساسية للمرور ، والعمليات الجمركية الفعالة، وتحسين الوصول إلى التكنولوجيا واستخدامها، يمكن أن يساعد في التغلب على التحديات المطروحة و تحقيق التنمية المستدامة[42].

3/ الاتفاقيات الإقليمية وشبه الإقليمية

أصبحت المبادرات الإقليمية في أفريقيا أكثر تركيزًا على تحفيز جيران العبور لتوفير وصول أسهل وأقل تكلفة إلى جيرانهم غير الساحليين أصبحت المبادرات الإقليمية في أفريقيا أكثر تركيزًا على تحفيز جيران العبور لتوفير وصول أسهل وأقل تكلفة إلى جيرانهم غير الساحليين.[43].

كان هناك اتجاه متزايد نحو الاتفاقيات الإقليمية وشبه الإقليمية التي تحاول إنتاج حلول تيسير شاملة ومتعددة الوسائط. وفيما يلي بعض الأمثلة. وقعت حكومات بوروندي وكينيا ورواندا وأوغندا وزائير

اتفاقية عبور الممر الشمالي في 19 فبراير/شباط 1985(تم تجديدها في عام 1996) والتي تغطي حق العبور؛ ومرافق الموانئ البحرية؛ ومسارات ومرافق العبور؛ والرقابة الجمركية؛ والتوثيق والإجراءات؛ ووسائل النقل؛ والأسعار والرسوم وترتيبات الدفع؛ والمرافق المخصصة لموظفي العبور؛ وإنشاء هيئة تنسيق النقل العابر للممر الشمالي للمساعدة في التنفيذ[44].

ورغم تحقيق بعض النجاح، فإن هناك الكثير مما يتعين القيام به. فعلى الرغم من زيادة سرعة العبور وعدد الشحنات الجوية، فإن أوقات الاستيراد والتصدير بالنسبة للدول النامية غير الساحلية لا تزال ضعف أوقات الاستيراد والتصدير بالنسبة للدول غير الساحلية. كما أن متوسط تكاليف تصدير الحاوية من الدول النامية غير الساحلية أعلى بنسبة 60% مقارنة بالدول غير الساحلية. ويتمثل التحدي الرئيسي في الحصول على الإرادة السياسية والالتزام من جانب الدول النامية غير الساحلية والدول غير الساحلية من أجل خلق بيئة مواتية لتحسين الخدمات اللوجستية للنقل والحفاظ عليها. ويتعين تصميم برامج الإقراض بحيث تلبي احتياجات الدول غير الساحلية وتحفزها على تخفيف القيود المفروضة على جيرانها غير الساحليين. وتتطلب هذه الجهود موارد كبيرة من جميع شركاء التنمية – مع التركيز على تعزيز

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

الوصول غير المقيد والفعال والفعال من حيث التكلفة إلى البحر، وتحسين البنية الأساسية للنقل والخدمات، واستكمال الروابط المفقودة في ممرات النقل، وخفض التكاليف والحواجز غير الجمركية من خلال تبسيط وتوحيد اللوائح والإجراءات، وتعزيز التنمية الرقمية[45].

4/ التعاون الدولي لمساعدة الدول الحبيسة:

اصبحت الاحتياجات والمشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية موضع يثير قلق المجتمع الدولي ككل، وتضع العوامل الجغرافية البلدان النامية غير الساحلية في وضع غير مؤاتٍ بشكل واضح في عملية التنمية، حيث أن الافتقار إلى إمكانية الوصول إلى البحر والبعد والعزلة عن الأسواق الدولية الرئيسية يؤديان إلى ارتفاع تكاليف النقل العابر. كما أنهما يخلقان عقبات هائلة في استيراد المواد الأساسية وتصدير السلع. ونتيجة لذلك، تجد البلدان النامية غير الساحلية نفسها مهمشة بشكل متزايد في الاقتصاد العالمي المعولم. وتتسع الفجوة التنموية بينها وبين بقية العالم.ونتيجة لذلك، فإن مشاكل النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية تثير اهتماماً جدياً في الأمم المتحدة. وقد تزامن هذا الاهتمام مع النمو المذهل في التجارة الدولية. وكان أبرز دليل على ذلك إعلان الألفية الصادر عن الأمم المتحدة في عام 2000، والذي دعا فيه زعماء العالم إلى إقامة شراكة عالمية لمعالجة الاحتياجات والمشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية. وفي مؤتمر الأمم المتحدة لعام 2003 بشأن البلدان النامية غير الساحلية، تم الإتفاق على برنامج عمل موجه نحو اتخاذ إجراءات محددة في خمسة مجالات ذات أولوية لإنشاء أنظمة نقل ترانزيت فعّالة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور[46].

من بين أهم البرامج التي اهتمت بالبلدان الحبيسة ما يعرف ب "برنامج عمل فيينا 2014-2024" و كان يهدف إلى معالجة الاحتياجات والتحديات الإنمائية الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، وكان البرنامج قائماً على شراكات متجددة ومعززة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور وشركاء التنمية. وقد أقر برنامج عمل فيينا بضرورة تعزيز الشراكات في سياق التعاون بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي، فضلاً عن تعزيز الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة وبين الجهات الفاعلة في القطاعين العام والخاص. وأولى هدفه الشامل اهتماماً خاصاً لتطوير وتوسيع أنظمة العبور الفعالة وتطوير النقل، وتعزيز القدرة التنافسية، وتوسيع التجارة، والتحول الهيكلي، والتعاون الإقليمي، وتعزيز النمو الاقتصادي الشامل والتنمية المستدامة للحد من الفقر، وبناء القدرة على الصمود، وسد الفجوات الاقتصادية والاجتماعية[47]

كما أطلق برنامج تسهيل التجارة والاستثمار بين الهند وافريقيا في عام 2017 لتسهيل التجارة وبناء القدرات وتوسيع نطاق الوصول إلى الأسواق وتطوير البنية الأساسية داخل البلدان النامية غير الساحلية المشاركة – إثيوبيا وملاوي ورواندا وأوغندا وزامبيا– وتشمل المبادرات برامج تدريبية لكل من المسؤولين التجاريين وممثلي القطاع الخاص. ويوفر البرنامج الدعم لأنشطة تعزيز التجارة وتيسير الاستثمار، وتطوير مشاريع البنية الأساسية للتجارة، ويقدم المساعدة الفنية لتنفيذ اتفاقيات التجارة. ومن خلال بناء قدرات البلدان النامية غير الساحلية للمشاركة بفعالية في النظام التجاري العالمي، يلعب برنامج تيسير التجارة والاستثمار بين الهند وأفريقيا دورًا حاسمًا في دعم تنفيذ خطة عمل فيينا[48].

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

خاتمة:

يعتبر عدم الوصول إلى المحيطات و المسطحات المائية بمثابة قيود جيواستراتيجية تعاني منها الدول الحبيسة في العالم بشكل عام، و في إفريقيا خاصة، و ذلك كون الدول الحبيسة تكون بعيدة جغرافيا عن الأسواق الدولية، كما أنها تكون تابعة لدول العبور من الناحية السياسية و الإدارية، و تكون تجارتها الخارجية مرهونة بأوضاع هذه الدول التي تمر عبر أراضيها، و كل هذه القيود تؤثر على التنمية في هذه الدول مما يجعل الدول الحبيسة في معضلة مستمرة، و لكن على الرغم من التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، فإن موقعها الداخلي يوفر العديد من الفرص خاصة في ظل التطورات التكنولوجية العالمية.

هناك علاقة و طيدة بين الجغرافيا و التنمية الإقتصادية، و توجه الدول الحبيسة تحديات كبيرة في كل المجالات (الإقتصادية، البيئية، السياسية، و الإجتماعية).

تواجه البلدان الحبيسة في افريقيا و البالغ عددها 16 بلداً تحديات إنمائية كبيرة. فقد أعاق الافتقار إلى الوصول المباشر إلى البحر، والعزلة عن الأسواق العالمية، وتكاليف التجارة والنقل المرتفعة تنميتها ، وازدادت هذه التحديات بعد 'جائحة كوفيد-19' .

يتعين على البلدان النامية غير الساحلية القيام بإصلاحات مؤسساتية للحد من تكاليف التنمية، و الإستثمار في البنية الأساسية و تعزيز المبادرات الإقليمية، و الإعتماد على نهج شامل في التخطيط التنموي والسياسات الاقتصادية.

قائمة المراجع:

1/ Dumitrescu Anca & others, how can LLDCs Overcome the Plight of Land Locked-ness? World Bank Group: Transport & Digital Development Snapshots, https://shorturl.at/iDppt.

2/ Faye Michael L. & others, The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, Journal of Human Development, Vol. 5, No. 1, March 2004.

3/ Tsui Kan Wai Hong, Wu Hanjun, in Market Development and Policy for One Belt One Road, 2022.

4/ Chowdhury Anwarul K. & Erdenebileg Sandagdorj, Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries, New York: United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS), 2006.

5/ United Nations, "What is a Landlocked Developing Country?", Third UN Conference on Landlocked Developing Countries, https://shorturl.at/8j6Xl.

6/ Wilson Fiona, IDS, Challenges and Policy Options Facing the Landlocked, issue 03 Concern for The Bottom Billion March 2008. https://assets.publishing.service.gov.uk.pdf

7/ Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Landlocked Developing Countries and Trade in Africa, le:27/06/2024. https://www.tradeexperettes.org/blog/articles/landlocked-developing-countries-and-trade-in-africa

8/ Concept Note Special session: High-Level Event on DRR in African Landlocked Developing Countries, Africa Regional Plat Form for Disaster Risk Reduction, Nambia 21-24 October 2024.\ https://shorturl.at/kiRH6 .

9/ Dumitrescu Anca & others, how can LLDCs Overcome the Plight of Land Locked-ness? World Bank Group: Transport & Digital Development Snapshots, https://shorturl.at/iDppt.

10/ Adeoti John, In the implementation of the Vienna Programme of Action in the decade 2014-2024 for Landlocked Developing Countries in the decade 2014-2024, Review of south-south cooperation.

11/ محنة الدول الحبيسة تنذر بنشوب صراع، تم تصفح الموقع بتاريخ: 2024/08/03. https://adf-magazine.com/ar/2024/04.

قائمة الهوامش

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

[1] Anca Dumitrescu & others, how can LLDCs Overcome the Plight of Land Locked-ness? World Bank Group: Transport & Digital Development Snapshots, p.01. https://shorturl.at/iDppt.
[2] Michael L. Faye & others, The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, Journal of Human Development, Vol. 5, No. 1, March 2004, P.31.
[3] Kan Wai Hong Tsui, Hanjun Wu, in Market Development and Policy for One Belt One Road, 2022.
[4] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT: A Case for Landlocked Developing Countries, New York: United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS), 2006. P.3.
[5] United Nations, "What is a Landlocked Developing Country?", Third UN Conference on Landlocked Developing Countries, https://shorturl.at/8j6Xl.
[6] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj ErdenebilegOp.Cit, 2006.P.4.
[7] Ibid P. 18.
[8] Ibid, P. 18
[9] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op.Cit, P.13
[10] Ibid, P.14.
[11] Ibid, P.17
[12] Ibid, P.17
[13] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op.Cit, P.17
[14] Ibid, P.17.
[15] United Nations, "What is a Landlocked Developing Country?", Third UN Conference on Landlocked Developing Countries, https://shorturl.at/8j6Xl
[16] Op.Cit.
[17] Fiona Wilson, IDS, Challenges and Policy Options Facing the Landlocked, ISSUE 03 Concern for The Bottom Billion March 2008, p.1. https://assets.publishing.service.gov.uk.pdf
[18] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op. Cit, P.25.
[19] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Landlocked Developing Countries and Trade in Africa, le:27/06/2024. https://www.tradeexperettes.org/blog/articles/landlocked-developing-countries-and-trade-in-africa
[20] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op.Cit, P.25.
[21] Michael L. Faye & others, Op, Cit,p.49.
[22] Michael L. Faye & others, Op,Cit,,p.44.
[23] Ibid, p.p.45.46.
[24] Michael L. Faye & others, Op, Cit, p.46.
[25] Ibid, p.47.
[26] Michael L. Faye & others, Op, Cit, p.47.
[27] Michael L. Faye & others, Op, Cit,p.52.
[28] محنة الدول الحبيسة تنذر بنشوب صراع، تم تصفح الموقع بتاريخ: 2024/08/03. https://adf-magazine.com/ar/2024/04
[29] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Op,Cit.
[30] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Op,Cit.
[31] Concept Note Special session: High-Level Event on DRR in African Landlocked Developing Countries, Africa Regional Plat Form for Disaster Risk Reduction, Nambia 21-24 October 2024.p.01. https://shorturl.at/kiRH6
[32] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Op,Cit.
[33] Ibid.
[34] Ibid.
[35] Michael L. Faye & others, Op, Cit, p.49.
[36] Michael L. Faye & others, Op, Cit, p.49.
[37] Ibid.
[38] Michael L. Faye & others, Op, Cit,p.49.
[39] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Op,Cit
[40] Princess Puskas and Tlotlo Nkile, Op, Cit
[41] Ibid.
[42] Ibid.
[43] Anca Dumitrescu & others, how can LLDCs Overcome the Plight of Land Locked-ness? World Bank Group: Transport & Digital Development Snapshots, p.02. https://shorturl.at/iDppt.
[44] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op. Cit, P. 136.
[45] Anca Dumitrescu & others, how can LLDCs Overcome the Plight of Land Locked-ness? World Bank Group: Transport & Digital Development Snapshots, p.02. https://shorturl.at/iDppt.
[46] Anwarul K. Chowdhury & Sandagdorj Erdenebileg, Op. Cit, P.3
[47] John Adeoti, In the implementation of the Vienna Programme of Action in the decade 2014-2024 for Landlocked Developing Countries in the decade 2014-2024, Review of south-south cooperation,

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)