

المواصلات

قليلة هي ميادين المساعي البشرية ، ان وجدت ، التي سجلت تقدمها أعظم مما سجله ميدان انشاء وسائل المواصلات وصيانتها . فقد أصبحت في متناول يد البشرية سبل وفيرة لنقل الناس والبضائع والآراء في عصرنا الحاضر ، وهذه السبل تقوم بدور حيوى في أنواع النشاط البشرى في كل مستوى ، سواء أكان محليا ، أم إقليميا ، أم قوميا ، أم دوليا . وهى ذات أهمية عظيمة للجغرافى السياسى ، لأنها وسائل يتحسن بها وعن طريقها تنظيم الدول والشئون الدولية على السواء ، ولولاها لما أمكن النشاط الداخلى للدول أن يصل الى مرحلته الحالية من التطور ، ولتفرقت العلاقات الدولية .. بل ان المدنية ذاتها ان هى الا نتاج المواصلات ..

ومما يدل على قيمة وسائل المواصلات ذلك المدى الواسع الذى يشملته التعبير نفسه .. فتلك الوسائل لا تشمل أنواع النقل العادية بالبر والبحر والهواء فحسب ، بل تشمل أيضا المواصلات السلكية واللاسلكية وخطوط الانابيب التى يتزايد استخدامها فى توزيع المياه والزيوت والغاز الطبيعى وأمثالها من السلع . كما تشمل أجهزة الأسلاك لنقل الكهرباء .. وبهذا المعنى الأوسع تيسر وسائل المواصلات الحديثة انتقال الناس ، والسلع ، والآراء فى الدول وبينها . كما أن لها أثرا موحدًا يختلف بنسبة طردية مع وفرة أجهزة النقل المتنوعة وطاقة حملها . ومع أنه لا تزال هناك بعض العقبات التى لم تذلل بعد ، فانه من التناقض حقا أن الحواجز المصطنعة لا تزال شائعة وتكون أعظم عائق يحول دون الحركة الحرة التى بدونها لا يمكن للمواصلات أن تصل فى أثرها الخير الى أقصى مداه ،

ولهذا السبب كانت دراسة وسائل المواصلات ناحية هامة من نواحي الجغرافيا السياسية . ذلك ان انشاءها ونموها لهما علاقة وثيقة بسياسات الدول داخليا وخارجيا ، اذ أنها تشمل كل العوامل السياسية والاستراتيجية والاقتصادية والثقافية . والتعقيد المتزايد في العلاقات القومية والدولية يتطلب العمل الهادىء لوسائل المواصلات بكل أنواعها وليست فكرة الأهمية الأساسية للمواصلات في تنمية أنواع النشاط البشرى بالأمر الجديد . فمنذ فجر التاريخ كانت المجتمعات التى لها القدرة على الحركة في مركز أفضل بالنسبة للشعوب الاخرى . فكانت امبراطوريتنا مصر وما بين النهرين (العراق) والصين تستخدم أنهارها طرقا عامة لأغراض تجارية وعسكرية . كذلك كانت « الدول - المدن » في بحر ايجة رائدة في النقل البحرى ، ثم اقتفت روما أثرها . على أن روما ، على العكس من الدول السابقة ، وضعت مستوى جديدا في بناء الامبراطوريات والادارة بالجمع بين التنظيم في البر والنقل في البحر على نطاق واسع . فالرومان بعد أن دمروا قرطاجنة ، أصبحت لهم السيطرة على البحر الابيض المتوسط ومسالكه ، وأوجدوا ترابطا بين فتوحاتهم بانشاء نظام للطرق لم يسبق له مثيل ، ولم يتفوق عليه نظام آخر لمدة قرون كثيرة بعد ذلك وعلى هذا الاعتبار أسهم الرومان اسهاما فريدا في المعرفة والخبرة البشريتين ، وبخاصة من ناحية التنظيم الاقليمي ، فكانت العبارة التى تقول : « كل الطرق تؤدى الى روما » صحيحة حرفيا . فمن الناحية الاولى لم تكن هناك طرق أخرى تشبه تلك التى كانت تربط الاجزاء المكونة للامبراطورية بالاقليم النووى في سهل لاتيا . ومن الناحية الثانية كانت تشمل كل الطرق البرية والبحرية التى كانت وسائل المواصلات الوحيدة المعروفة في ذلك الوقت . غير أن اله السلم الرومانى قد اختلف لأسباب كثيرة أبرزها حلول مجتمعات كثيرة منفصلة من « البرابرة » المهاجرين محل الخططة الرومانية للتنظيم الامبريالى . ومن مستعمراتهم وفتوحاتهم نشأ عدد كبير من المجتمعات الصغيرة بطرق منحرفة أليمة

وربما كان احلال الفوضى محل النظام فى العالم المعروف احسن مثل على الدور الحيوى الذى تقوم به المواصلات المنظمة فى حياة الناس . فبعد قرون من سقوط روما اختفى استخدام النقل المنظم على معظم الطرق الواضحة المعالم . ولكن كان لا يزال هناك بعض حركات التنقل المتفرقة على البحار المجاورة وبخاصة فى الجهات التى كانت فيها وفرة الجزر ووضوح معالم الشواطىء تساعد الملاحين . غير أن المهارة الفنية فى بناء السفن وفى الملاحة كانت تتقدم تقدما بطيئا جدا

وفى هذه الظروف لم يمكن المحافظة على القانون والنظام الا حيث يمتد سلطان قطب محلى ، ولذلك فالمجتمع اذا كان به شىء من التنظيم وقع تحت عبودية النظام الاقطاعى الذى كان يتميز بتجزئة اقليمية تجاوزت الحد وانعدام الصلة تقريبا حتى بين المجتمعات المتاخمة . ان عصرا مظلما كهذا كان لا يمكن تنويره واستبداله أخيرا بغيره الا بالعودة الى انشاء وسائل المواصلات على نطاق واسع . ولكن هذا كان يتضمن ثورة فى وسائل النقل وتغييرا فى تفكير الناس ونظرتهم الى الأمور . وهكذا يكون القياس الذى تقاس به الأعمال العظيمة التى قام بها الرواد من أمثال هنرى الملاح وفاسكو دى غاما ، اللذين مهدت رحلاتهم البحرية الطريق لعصر الكشف وبدء دور جديد فى تنمية المواصلات ، انتهى بالدوران حول العالم ..

ان كشوف القرنين الخامس عشر ، والسادس عشر ، وما ترتب عليها من فتح أراض جديدة أطلقت العنان لسلسلة من التحسينات لم تحصد كل ثمارها بعد . فعلاوة على توفير مدى جديد عظيم للامكانيات التجارية ومجال فسيح للهجرة وطلب أوطان جديدة ، فان تلك الكشوف قد قضت نهائيا على ما كان قبل أعظم عقبة طبيعية وحيدة فى سبيل التنقل ألا وهى المحيطات . فلاؤل مرة اتحدت البحار المجاورة والمحيطات المفتوحة اتحادا فعلا ، بمعنى أنه أمكن استخدامها للوصول بين الكتل الارضية المجاورة . والدول التى كانت قد أخذت تنمو على شواطىء البحار والمحيطات لم

تنباطاً في ادراك مزاياها السياسية ، وفي هذا يقول فيدال دي لابلاش (١) « وقد تلا ادماج البلاد البحرية في مجموعة غير محدودة من البحار والمحيطات ذات الموقع السياسي الجديد بزوغ فجر العصر الحديث . وان أحلام السيادة العالمية التي كانت تصطدم دائما عند تحقيقها بصغر القارات وبالحدود التي يفرضها السطح الجغرافي لا تبدو أبدا ضربا من الخيال » ولقد وضع رواد عصر الاستكشافات أسس النظم السياسية التي لم يكونوا يتوقعونها . فبالإضافة الى التطورات التجارية والبحرية التي أعقبت رحلاتهم واستكشافاتهم ، فانهم قد مهدوا السبيل لقيام الإمبراطوريات البحرية العظيمة التي قدر زعمائها على الفور قيمة القوة البحرية باعتبارها وسيلة لتأمين ممتلكاتهم وتوسيعها . وأصبحت المحيطات لأول مرة في التاريخ طرق العالم العامة . فتأسست المستعمرات ، ونشطت التجارة بسرعة ، وأصبحت سفن الدول البحرية لغرب أوروبا حلقة الوصل بين الأراضى التي كانت قبل لا صلة بينها . وقد تطلب تطور ثورى كهذا إعادة التفكير من جانب المسؤولين في وضع السياسات التي يهتدى بها في نمو العلاقات العالمية الجديدة . فتحولت أنظارهم مؤقتا من الأرض الى المحيطات التي أدرك المستثمرون منهم أن عظمة بلادهم في المستقبل تتوقف عليها ..

ولكن ما ان اكتشفت الاراضى وأنشئت المستعمرات ، حتى اتضح أن زيادة التوسع الاقليمي والتجارى تستلزم تطورا موازيا في المواصلات البرية ، اذا أريد استخلاص أعظم الفوائد من أنواع النشاط البشرى على المحيطات والبلاد الواقعة على شواطئها مباشرة . فتركزت الجهود في هذا الاتجاه أولا على الطرق غير الممهدة التي لم تزد على أن تكون سبلا مطروقة . وما ان أدت اختراعات القرن التاسع عشر الى استخدام الحديد أولا ثم الصلب حتى أصبحت السكك الحديدية والمراكب البخارية عاملى الترابط في شبكة عالمية جديدة شاسعة من المواصلات التي يسرت التقدم

(١) ص ٢٦٩ من كتاب مبادئ الجغرافيا البشرية Principes des géographie Humaine مؤلفه فيدال دي لابلاش Vidal de la Blache الصادر بباريس سنة ١٩٢٢

في القدرة على الانتاج والرفاهية المادية ، والتي خلقت في نفس الوقت مشاكل تتعلق بانشاء وسائل السفر الجديدة وتنظيمها

وترتب على كل هذا التقدم زيادة حدة التنافس الدولي على كسب الاراضى والاسواق الجديدة . وليس ذلك فقط ، بل أيضا على التفوق في التجارة الدولية عن طريق التحكم في الطرق البحرية والبرية . فباستثناء الصين ، وهو الاستثناء الوحيد وذلك لأسباب خاصة ، حاولت كل دول القرن العشرين الكبرى ، بنجاح متفاوت ، أن تنشئ أساطيل تجارية قوية تحرسها أساطيل حربية ملائمة ، كما صممت أيضا نظم طرقها الحديدية على أساس ربطها بطرق المواصلات فيما وراء البحار . وكان من أثر هذا السباق الجنونى بين الدول الكبرى تحت الرعاية المباشرة للحكومات في بعض الحالات ، وفي البعض الآخر بسبب المشروعات الخاصة ، انه عاد على البشرية بفوائد مبعثها الانتعاش الذى أوجده في انتاج كل أنواع السلع وفي توزيعها ، ولكن نظرا لأن القوة الدافعة الى التنافس كانت من جانب واحد ، كانت النتيجة اقامة حواجز كثيرة مصطنعة في طريق المواصلات ومما لاشك فيه أن القرن العشرين قد أقام الدليل على الطابع الاتحارى لهذا النزاع الدولي ، وبالتالي على الضرورة التى لا تفوقها ضرورة الى ازالة العوائق التى تحول دون حرية تنقل الناس والبضائع . ذلك أن عدم التساوى في توزيع قوة الانتاج في العالم والاختلاف في مستوى التنظيم الاقتصادى والسياسى في الدول المتنوعة يدعوان الى زيادة تبادل الصلات بين الدول لا الى نقصها . أما الوسائل فموجودة وستزداد حين يمكن التغلب على النكسات التى سببتها الحرب العالمية الثانية . وما المطلوب الا مشاركة دولية أعظم ، بغية الانتفاع بالتسهيلات الموجودة فعلا الى أقصى حد

من هذه اللوحة التاريخية عن نمو طرق المواصلات نستطيع أن نفهم أن درجة تنظيم الشؤون الداخلية للدولة ، اقتصاديا وسياسيا وثقافيا ، تتوقف الى حد كبير على تسهيل وسائل المواصلات الموجودة . وباستثناء آثار

المواصلات الدولية التي سنتناولها فيما بعد ، يكون عمل المواصلات الداخلية ربط أجزاء الدولة معا بطريقة لا يعتورها نقص . وتعرض صحة المفهوم « الجيوبوليتيكي » للدولة باعتبارها تركيبا عضويا لنقد خطير في كثير من الاستنباطات التي تقدم بها « الناقدون » ، ولكن هناك مبررا أعظم للتشابه البيولوجي باعتبار أن نظام المواصلات في الدولة يشبه الدورة الدموية التي دونها لا يمكن بقاء الحياة في أى تركيب عضوى . ومع أن وسائل المواصلات أصبحت عامة في الدول المتقدمة لدرجة أنه يكون من نافلة القول ، محاولة لفت النظر الى أهميتها فإن على رجل الجغرافيا السياسية أن يقدر أن انشاء هذه الطرق وصيانتها وتحسينها أمور جوهرية لنشاط الدولة وخيرها . ولا شك ان المجتمعات تستطيع البقاء دون أجهزة جيدة التنظيم من الطرق والسكك الحديدية وما الى ذلك كما فعلت في الماضي ، ولكن هذه المجتمعات لا يمكن أن تدعى أنها دول بمعنى الكلمة الحديث ، وقل أن يرتفع الشعب في معيشتته عن مستوى الكفاف

علاوة على ذلك لا يمكن أن يكون هناك جهاز حكومي فعال دون وسائل مواصلات ملائمة ، مهما كان نوع النظام السياسي للحكم . فالمركزية في السلطة السياسية ، وهى طابع كل الدول الى حد كبير ما كانت لتتحقق لولا وسائل المواصلات المنظمة . وهنا يصعب الفصل بين السبب والنتيجة . ذلك ان محاولة تركيز السلطة السياسية في عاصمة الدولة سبقت انشاء الطرق والسكك الحديدية ، ولكن حين تصبح هذه السياسة الداخلية أمرا مقروا ، ويمر انشاء المواصلات بمرحلته الاولى ، وذلك بسد المطالب الاقليمية أو المحلية ، فلا مفر من أن خطوط المواصلات حين تتخذ طابعا قوميا يجب أن تعزز التأثير التوجيهي لكل من الدولة وأقسامها الاقليمية . ولما قدرت السلطات الحكومية هذا العمل الموحد لوسائل المواصلات وضعت مشروعات للتوسع فيها وتحسينها ، وهدفها من هذا زيادة تركيز كل أنواع نشاط وسائل المواصلات ، حتى ان النقط المركزية

للطرق الرئيسية اكتسبت قوة جديدة

على أننا لا نرمى من وراء هذا الى أن أجهزة المواصلات الداخلية أقيمت كلها لأغراض ادارية ، فربما كان للاعتبارات التجارية والاستراتيجية أهمية أعظم في بادئ الأمر . ففي حالة السكك الحديدية والقنوات كانت كل العناية موجهة تقريبا في مراحل نشأتها الاولى الى سد المطالب التجارية والصناعية . ولم يظهر ما يقرب من أن يكون جهازا قوميا كاملا من المواصلات البرية الا بعد انقضاء شطر من القرن التاسع عشر (١) ومع ذلك فما أن حل العقد الأول من القرن العشرين حتى توفر لكل دولة جيدة التنظيم على الاقل عناصر الشبكة القومية للطرق والسكك الحديدية ، تكملها في كثير من الاحيان طرق مائة داخلية . ولقد ازدادت الخدمات التي توفرها وسائل المواصلات زيادة عظيمة . كما ازدادت الحركة في طرق المواصلات حجما ومسافة بطريقة لم يعهد لها مثيل . وبالاجمال ، ان فالمواصلات الداخلية بلغت حدا من الأهمية في تنظيم الدولة لم يسبق له مثيل

أما دورها الحالي في الشؤون القومية فحيوي لدرجة أنه يبدو أن هناك ميلا متزايدا نحو الاشراف القومي عليها . وحتى في البلاد التي لا تدير المواصلات فيها مصالح حكومية بطريقة مباشرة هناك الاعانات وطرق المعاملات الاخرى في كثير من الاحيان . والنتيجة أن وسائل المواصلات الداخلية تعكس السياسة القومية بدرجة متزايدة مباشرة أكثر فأكثر ، اذ أنه ليس هناك عامل واحد أسهم في توحيد الدول أكثر من الانتشار السريع لوسائل المواصلات . وقل جدا أن يدرك الناس أن القومية مع ممارسة السيادة القومية ما كان يمكن أن تصلا مرحلتها الحالية دون أن يصحبهما انتشار وسائل المواصلات . وهذا من الاسباب الرئيسية التي تدعو الى أن تشمل الجغرافيا السياسية دراسة وسائل المواصلات . على أنه لا يفهم من هذا أن التقدم التكنولوجي في وسائل النقل يجب بحته

(١) باستثناء الطرق القومية في فرنسا

بالتفصيل ، ولكن المقصود هو أن طاقة النقل ، ونطاق الخدمات ، وتوزيع الوسائل وسيرها في هدوء واستقرار .. كل هذه تكون عنصرا جوهريا في الاساس الجغرافي السياسي لكل دولة

ومع أن تخطيط خطوط المواصلات وانشاءها يعكسان بطريقة جازمة نبوغ الانسان ومهارته ، فان هناك مع ذلك مجموعتين من الظروف لهما أثر موجه على وسائل النقل الداخلية . أما المجموعة الاولى فهي العوامل الطبيعية للموقع والمناخ ، وهذه وان كانت أقل تأثيرا الآن مما مضى ، ولكنها لا يمكن أن يقال عنها انها فقدت كلية كل تأثير لها على نمو وسائل المواصلات . ويقول « كابوراي » (1) « Capot Rey » في هذا الصدد : « ربما كان المناخ هو العدو الوحيد الذي لا قبل لنا به ، والذي يفوق طاقتنا البشرية » . ومع ذلك لا يزال ازدحام المواصلات والارتفاع بها أعظم في السهول منها في المناطق الجبلية من العالم . فالمستنقعات والانهار والغابات والصحراوات والجبال قد تغلب عليها الانسان ، بمعنى أن الطرق قد أنشئت عبرها أو مخترقة لها ، ولكنها مع ذلك لا يزال لها أثر « منفس » ، من حيث أن منشئ الطرق والسكك الحديدية والقنوات يبحثون عن أيسر السبل للتغلب على هذه العقبات .. ذلك أن سهولة التنقل برا تتوقف على نسبة انحدار الارض المرتفعة ، ومن ثم كان استخدام الاودية والممرات في المناطق الجبلية

وبالرغم من الاعمال الهندسية العظيمة التي تمت في بلاد مثل سويسرا حيث أنشئت الطرق والسكك الحديدية لأغراض خاصة ، فان شرايين النقل الكبرى تتبع أسهل المنحدرات ، وحتى في الاقاليم الاقل ارتفاعا نلاحظ أيضا تكييف الطرق وفق طبيعة الارض ، بينما نجد في السهول أن أى تضرس بسيط في السطح ، يكفي لتحويل خطوط المواصلات

ثم ان نقط اقامة الجسور على الانهار ، كما يعلم الجغرافيون والمهندسون ، تعمل على تجميع الطرق عند أماكن ملائمة طبيعيا ، وان

(1) ص 273 من كتابه : « جغرافية النقل في القارات » Géographie de la Circulation sur les Continents الصادر بباريس سنة 1946.

حدود الملاحة على الانهار تبين عمق المياه وحجمها . كل هذه وكثير غيرها من الاحوال الطبيعية تمثل الاثر الذى لا تزال البيئة تحدثه على تطور المواصلات ، كما تساعد على تفسير الاستمرار فى استخدام خطوط المواصلات الاولى التى يشير اليها « كابوراى »

بيد أنه يجب التسليم بأنه عند ما نتجاوز عن الاثر الموجه للعوامل الطبيعية على طريقة تخطيط المواصلات نجد أن المجموعة الثانية من الظروف ذات أهمية أعظم . فهى تتكون من مطالب الدولة الاقتصادية والاستراتيجية التى قد لعبت ، سواء أكانت مجتمعة أم منفردة ، دورا فى تحديد النمط الداخلى ، أعظم من أية مجموعة أخرى من الظروف ..

وليس هناك ما يدعو الى بحث ما اذا كان التنقل سبق الطريق أم الطريق سبق التنقل . ذلك لأن منشأهما وتطورهما متشابكان تشابكا دقيقا ، ويكشفان عن درجة عظيمة من التبادل بحيث لا يمكن فصلهما . وأما الأمر الهام فهو أن الطرق تصبح شرايين كبرى فقط حيث توجد حركة مرور كافية ، سواء أكانت حالية أم مستقبلية ، تيرر صيانتها وتحسينها . ومن الواضح أن الاقاليم المكتظة بالسكان ، وبخاصة اذا كانت على درجة عظيمة من التصنيع ، تحتاج الى طرق مواصلات أكثر من البلاد القليلة السكان التى لا تحتاج الى تيسيرات فى النقل

ثم ان نوع الاقتصاد القومى يؤثر فى المواصلات الداخلية للدولة . فالبلاد التى معظم سكانها من الفلاحين ، الذين يعتمدون على زراعة الغلات الغذائية ، ليست فى حاجة الى مثل المواصلات الملائمة للدولة ، ذات أساليب التخصص الزراعى وزراعة الغلات التجارية التى تجعل التبادل الداخلى للسلع أمرا جوهريا .. فالبلاد المنظمة تنظيما عاليا أكثرها شعورا بالحاجة الى المواصلات ، ويتوقف دوامها الموفق على أوثق الترابط بين أنواع النشاط الصناعى والزراعى والتجارى التى توفر القوات لعدد كبير من السكان على مستوى عال من المعيشة (١) .. ولذلك تحتل بريطانيا

(١) انظر ص ٢١٧ - ٢٢١ من المجلد الرابع من « الجغرافيا الاقتصادية » حيث تجد
٢ • جيفرسون M. Jefferson كتب من الخطوط الحديدية المدينة «The Civilizing Rails»

وفرنسا ، وألمانيا ، والولايات المتحدة الأمريكية مكانة بارزة في العالم ، باعتبارها مالكة لمستويات من المواصلات تميزها كوحدات مترابطة سياسيا ، بالإضافة الى اسهامها بدرجة كبرى في توفير الخير المادى لسكانها . لذلك يجوز التحدث عن الاستراتيجية الاقتصادية للدول فيما يتعلق بالمواصلات الداخلية ، وتهدف السياسة من وراء هذه الاستراتيجية الى توفير أقصى حد للكفاية في التنقل

وتهتم الدول أيضا في نفس الوقت بالناحيتين السياسية والعسكرية في نظم مواصلاتها ، وان اختلفت الاهمية المعلقة على هاتين الناحيتين اختلافا كبيرا تبعا لأهداف البلاد التي يعينها الأمر ، وتحددها اعتبارات خارجية لا داخلية . وبالأجمال نقول ان احدى وظائف الدولة الرئيسية هي الاحتفاظ بالمواصلات في أعلى مستوى ممكن لها ، وتأدية هذه الوظيفة بنجاح تدعو الى التخطيط . وما دامت الدولة الوحدة السياسية الأولية فان بقاءها كوحدة يتوقف الى حد كبير على المدى الذى تجعله ممكنا ، ليس فقط من ناحية نقل السلع والناس ، بل أيضا من ناحية تبادل الآراء . ومن الصعب تجنب المغالاة عند بحث أهمية الراديو والمواصلات السلكية واللاسلكية والصحافة بهذه المناسبة . فكلها وسائل اتصال وقوتها في تكوين رأى العام ، سواء أكان عن سوء اطلاق أم لم يكن ، عامل حاسم في نشوء السياسات القومية وتطور الثقافة القومية ، وفي نمو شعور الفرد بارتباطه بغيره ، ذلك الشعور الذى به يتميز شعب دولة ما عن شعوب الدول الأخرى

لقد كنا نبحث حتى الآن المواصلات من وجهة نظر الجغرافيا السياسية الداخلية للدول ، ولكن « الدول المتمدينة » كما يذكرنا « اوبنهايم » Oppenheim « تكوّن مجتمعا من الدول لأنها مرتبطة معا عن طريق مصالحها المشتركة واتصالاتها المتنوعة التى تخدم تلك المصالح » (١) . ووسائل المواصلات المتنوعة تجعل تلك الاتصالات ممكنة بل وتشجع

(١) ل . اوبنهايم L. Oppenheim - القانون الدولى الطبعة الخامسة ص ٢٦٢ - اعيدته للنشر بلندن ه . لوتر باخت سنة ١٩٣٧

عليها وتزويدها . ولكن هناك فرقا أساسيا بينها وبين المواصلات الداخلية على اعتبار أن هذه متحررة من أية رقابة أجنبية أو خارجية ، بينما تلك تخضع لحالة العلاقات الدولية وفي الواقع تقررها جزئيا النظم الدولية على أن هناك أيضا فرقا هاما آخر ، وهو أنه اذا استثنينا وسائل النقل داخل الامبراطوريات الاستعمارية كانت الغالبية العظمى للنقل الداخلى بواسطة الطرق البرية ، وتشمل الأنهار والقنوات والتجارة الساحلية . ومن الناحية الأخرى « ان ما يزيد على ثلاثة أرباع التجارة الدولية بما فيها المواد الأولية التى تتوقف عليها المدنية الحديثة كثيرا » (١) تنقلها سفن تمخر عباب محيطات العالم وبحاره . فالشحن من أقدم وسائل النقل ، والبحار والمحيطات التى تسير عليها السفن هى الحلقات الكبرى فى سلسلة النقل العالمية للسلع والمسافرين . ومن المحتمل انها تواصل هذه المهمة الأساسية فى المواصلات العالمية بالرغم من ادخال الوسائل السلكية واللاسلكية فى نقل الأنباء والمعلومات الأخرى ، فهى لذلك عامل جغرافى رئيسى فى الشؤون الدولية . ولعل أحسن الأمثلة التى تدل على أهميتها العالمية نراها فى التسابق الشديد الذى نشأ بين الدول البحرية المتنافسة ، وكذلك بين شركات الشحن الخاصة . كما نراها أيضا فى الجهود المتواصلة التى تبذلها البلاد التى لا سواحل لها بقصد الحصول على منفذ على البحر . وفى هذا يقول ا . مانس O. Mance : « ان احدى مسائل المستقبل البارزة هى : الى أى مدى يمكن دون بعض التخطيط الدولى أن تجنب التنافس غير الاقتصادى الذى تدعمه الحكومات والذى امتاز به الماضى »

وبالإضافة الى أهمية النقل البحرى باعتباره أعظم وسيلة وحيدة للتجارة والاتصال الدوليين ، فانه يمتاز ببعض الظواهر التى تفرق بينه وبين النقل البرى ..

وأول كل شيء هو أن مياه المحيطات والبحار المجاورة لها متصلة بعضها

(١) ا . مانس O. Mance - النقل البحرى الدولى International Sea Transport أكسفورد سنة ١٩٤٥ ص ١٠

بعض . فالواقع أنها تكون اقليما متسعا للتنقل يشغل أربعة أخماس سطح الكرة الأرضية تقريبا . يقول « ماكندر » : « لقد كانت المحيطات في جميع العصور وحدة متصلة ، ولكن المعنى الواقعي لهذه الحقيقة العظمى لم يفهم تماما الا منذ سنوات قليلة مضت . ولعل الناس أخذوا يدركونه الآن فقط في جملته (١) . ذلك أن المحيط بسبب امتداده المتصل مع عدم وجود عوائق طبيعية جسيمة ، باستثناء الأقاليم القطبية ، يكون في وقت السلم العامل الموحد العظيم في المواصلات العالمية . فهو يوفر الاتصال بين العروض العالية والواطنة ، وبين الأقاليم المتفاوتة في الاقتصاد والثقافة . ولذلك فهو ذو أهمية حيوية لكل الدول ، ومنها تلك التي لا جبهة ساحلية لها . انه يجتذب التجارة والمسافرين الى موانئه لدرجة ان خطوط المواصلات التي تمر عبر القارات تكمل في معظم الحالات نظام النقل البحري . وبهذا المعنى يحدد تكوين المحيطات وسهولة الانتقال على مياها مظاهر أنموذج المواصلات على الكرة الأرضية . ولم يعد المحيط يفصل بين الدول البرية ، بل يوحدتها بطريقة تفوق طاقة الطرق البرية

أما المظهر الثاني المميز للمواصلات البحرية ، فينشأ عن أن النقل البحري كان متحررا نسبيا من الرقابة السياسية المثبطة التي حالت دون تقدم المواصلات البرية الدولية . ذلك أنه ليس هناك حدود سياسية مبينة على البحار ، كما أنه ليس هناك قيود قانونية خاصة بالطرق التي تسلكها السفن ما خلا الاتفاقات الخاصة باستعمال طرق معينة كما هي الحال في شمال المحيط الاطلسي . فحين تغادر السفينة « المياه الاقليمية » يصبح لقبطانها مطلق الحرية في تصرفاته ، ومن ثم كان عظم المسؤولية المرعبة أحيانا والتي تلقى على عاتق قباطنة السفن عابرة المحيطات

وحرية البحار المزعومة هذه لا مثيل لها على البر ولا في الهواء . وما ان قدر الناس امكانيات التجارة البحرية حتى أصبح لا مفر من التنافس،

(١) ص ٢٩ من كتابه الذي سبقت الاشارة اليه

فنشأت الاساطيل التجارية الاهلية بسرعة ، وكان لها نتائج بعيدة الأثر ، اذ نشط تبادل السلع على نطاق عالمي بما له من آثار على السياسات التجارية ، كما ظهر في نفس الوقت اعتماد الدول بعضها على بعض اقتصاديا على مستوى عالمي . وأصبحت للمستعمرات أهمية جديدة في نظر الدول التي تمتلكها . وتمكنت بعض الدول الصغيرة ، مثل النرويج ، واليونان التي تفتقر الى الموارد المادية الداخلية ، من زيادة دخولها القومية زيادة كبرى عن طريق النقل البحري لسلع الدول الاخرى والمسافرين منها واليهما . وسعت كل الدول الكبرى ، وكثير من الدول الاقل منها أن يكون لها نصيب متزايد في هذا النشاط المربح . وكانت النتيجة أن عدد المراكب التي تبلغ حمولتها مائة طن فأكثر قد زاد بنسبة ٥٠ ٪ فيما بين عامي ١٩١٣ ، ١٩٣٨ . وأما في وقت الحرب فمما يدل بعض الدلالة على أهمية النقل البحري فيه ذلك الجدول الذي جمعه « ج . س . ماكلاي »
 Maclay والذي يبين أن الحمولة الاجمالية للسفن ازدادت من ٥٦٨ مليون طن في سبتمبر عام ١٩٣٩ الى ٦٩٠٠ مليون طن في سبتمبر عام ١٩٤٥ بالرغم من الخسارة الهائلة في السفن بسبب الحرب (١) على أن انتشار الاهتمام بتنمية الاساطيل التجارية كان له انعكاسات كثيرة على سياسات الدول المعنية . فقد بذلت كل دولة جهودا كثيرة في سبيل انعاش النقل البحري بها . ومن هذه الوسائل ما هو قديم مهجور ، مثل قوانين الملاحة التي صدرت في أيام أسرتي تيودور واستوارت بانجلترا ، ومنها ما هو أحدث عهدا مثل محاولات التفرقة التي صاحبها تدخل الدولة في صورة اعانات لبناء السفن و « تخريدها » ، بينما سلكت بعض الدول سبيل الرقابة المباشرة على أساطيلها التجارية

وقد بنى تبرير هذه السياسات على أساس الأمن القومي ، والضرورة الاقتصادية ، ولكن كانت النتيجة زيادة الصعوبات في العلاقات الدولية في

(١) ج . س . ماكلاي J. C. Maclay - الموقف العام للشحن The General Shipping Situations المجلد الثاني والعشرون من الشؤون الدولية والعدد الرابع ، أكتوبر سنة ١٩٤٦ ، ص ٤٨٩

النقل البحري ، وهي صعوبات لا تحل الا عن طريق التعاون آتدولى . وهكذا بلغت المواصلات الاقتصادية للعالم عامة درجة من الاهمية بحيث أصبحت حرب الاعانات أو أية صورة أخرى من صور التنافس غير الاقتصادية أمورا يجب تجنبها . ويوضح هذا نشأة نظام المؤتمرات (١) ، ويتطلب منظمة دولية على نطاق عالمى تضمن أن حرية البحار ستعود بأقصى المنافع على الجنس البشرى

وقد كان انتشار المواصلات على المحيطات الى الآن فى ظل الاعلام القومية (باستثناء الترتيبات المؤقتة المشتركة فى أثناء الحروب) ، وحاولت كل دولة بحرية أن تحمى تحركات سفنها باستخدام القوة البحرية . وكان لا بد من هذا الاجراء ما دامت المنافسة الدولية قائمة ، ويمكن أن يترتب عليها التدخل ، مع ان القرصنة قد اختفت . وانا لنرى النتيجة ممثلة فى بناء الاساطيل البحرية الكبيرة التى لا عمل لها الا ضمان استخدام الطرق الملاحية فى أعالى البحار . وعلى هذا تقاس القوة البحرية لأية دولة بمجموع السفن الحربية والتجارية ، على أن يخدم النوعان الدولة بطريقة تكمل بعضها بعضا ..

أما المظهر الثالث الذى تمتاز به تجارة النقل البحرى فهو الانموذج الخاص الذى تتخذه طرقها . ذلك أننا اذا استثنينا لأغراض حالية حركة الشواطىء القومية و « المعديات » وجدنا أن الخطوط البحرية العظمى تتبع ثلاث مجموعات مما يمكن أن توصف بحق بالظروف الجغرافية

وأول كل شىء ان هذه الخطوط تربط بين الاقاليم المزدحمة بالسكان ، والتى لها قدرة عظيمة على الانتاج المادى . وهذه الاقاليم هى الاراضى المنخفضة التى لها « واجهة » على المحيط ، مثل سهول شمال غرب أوروبا ، وأحواض الانهار العظمى فى الصين ، والهند ، والسهول الساحلية لأمريكا الشمالية والجنوبية . وهذه الاقاليم الساحلية المنخفضة تجذب اليها فائض

(١) انظر كتاب « مانس » السابق الذكر عن المنظمات الدولية للرقابة على الشحن

المناطق الداخلية في القارة الذي يمكن تصديره ، كما ترد اليها السلع المرسله الى الأسواق الداخلية . فهي لذلك تعتبر مناطق مركزية للنقل . ولما كانت هذه المناطق قليلة العدد نسبيا ، ولما كان هناك اتجاه قوى أن يتم الشحن في الموانئ الكبرى حيث يمكن الانتفاع بالوسائل الأفضل الموجودة فيها ، وتتوفر تسهيلات أعظم لنقل البضائع ، وأسعار للتأمين أكثر ربحا ، فان الجزء الأكبر من التبادل التجارى على المحيطات يتركز في عدد صغير نسبيا من الطرق الكبرى ، ولذلك تكتسب نقط نهاية هذه الخطوط أهمية متزايدة

على أن الموضوع حتى الآن يتعلق بالجغرافيا الاقتصادية ، ولكن عندما ندرك أن الاراضى الساحلية المنخفضة مقسمة بين دول مستقلة ، وان الاقاليم الخلفية للموانئ العظمى قلَّ أن تكون متصورة على اراضى دواة واحدة ، أمكننا أن نقدر أن مشكلة النقل البحرى هذه لها ناحية سياسية بارزة ، نظرا لأنها تلعب دورا في تحديد السياسات التجارية والبحرية للدول المعنية . فاهتمام بريطانيا بحياد بلجيكا لا يمكن فصله عن رغبتها في أن ترى ميناء « انتورب » يظل متحررا من سلطة دولة عظمى أخرى . وكذلك جهود ايطاليا للحصول على « تريستا » و « فيوم » ، والاحتفاظ بهما فيما بعد ، مرتبطة ارتباطا وثيقا بسياسة الدولة التى ترمى الى زيادة نصيبها في التجارة العالمية . كما أن موانئ المعاهدات المزعومة قل أن تظل بهذه الصفة حين يمكن أن تدعى الصين أنها تكون وحدة سياسية منظمة في مقدورها أن تضع سياستها التجارية الخاصة وتنفذها

وبهذه المناسبة يجدر بنا أن نلاحظ أن الولايات المتحدة هي أعظم دولة تملك بمفردها اراضى منخفضة شاطئية ، كثيرة الانتاج ، غزيرة السكان ، يسهل اتصالها بالداخل بطريقة جيدة التنظيم . ومما يوحى بتقدير الحكومة لهذه الهبة الطبيعية أنها أصبحت أكثر من متعادلة في القوة البحرية مع منافستها البحرية الرئيسية ، ألا وهى بريطانيا ، وأنها حلت محل بريطانيا

باعتبارها في مقدمة الدول في الحمولة الاجمالية لسفن الشحن التجارية (١) أما النقطة الثانية فهي أنه اذا وفرت الأحوال الاقتصادية والديموجرافية والسياسية للأراضي الواقعة على شواطئ المحيطات القوة الدافعة الى تنمية الطرق البحرية ، فان الخواص الطبيعية للمحيطات تقوم بدور لا شك فيه في تحديد اتجاه الطرق التي تسلكها السفن . أما العوائق الموجودة في الاقاليم القطبية فتقتصر كل الحركة التجارية ، الا القليل منها ، على المنطقة الواقعة بين خطي عرض ٦٠ ° شمالا وجنوبا . ومن المحتمل أن النقل في هذه المنطقة كان يمكن أن ينشأ في ثلاثة نظم مقفلة ومستقلة لولا المياه المفتوحة التي توصل بين المحيط الهادى والمحيط الاطلسى الى الجنوب من أمريكا الجنوبية ، وبين المحيط الاطلسى والمحيط الهندى عند رأس الرجاء الصالح ، وبين المحيط الهادى والمحيط الهندى اما عن طريق مياه جزائر الهند الشرقية أو الى الجنوب من استراليا . وقد كان من أثر هذه الطرق المائية المفتوحة أن جعلت من الممكن توحيد النقل البحرى الذى يتوقف عليه أكثر من أى عامل آخر بمفرده ، يتوقف عليه الترابط الاقتصادى أكثر من أى عامل فرد آخر . وقد نشأ عن استخدام هذه المحيطات بضعة قرون سيطرة غرب أوروبا على التجارة البحرية ، وأهم من ذلك ، أنه يسر انتشار المدينة الغربية بكل نتائجها مما يحصى وما لا يحصى

وهناك مظهر بارز آخر في تكوين المحيطات وهو أن الوحدات الكبرى تقترب كثيرا بعضها من بعض في مكانين في منطقة العرض السالفة الذكر . فعند « بنما » يقترب المحيط الهادى من المحيط الاطلسى بدرجة كافية مكنت من بناء القناة . وعند السويس يفصل البحر المتوسط ، الذى يعتبر لأغراض التجارة العالمية امتدادا للمحيط الاطلسى ، عن البحر الأحمر ، وهو فرع من المحيط الهندى ، ببرزخ ضيق يسمى بنفس الاسم . وقد أدى انشاء هاتين القناتين الى تعديل في خطوط حركة تجارة المحيطات .

(١) المملكة المتحدة سنة ١٩٣٩ ١٦٥ مليون طن ، سنة ١٩٤٥ ١٢٥ مليون طن
الولايات المتحدة سنة ١٩٣٩ ٨٥ مليون طن ، سنة ١٩٤٥ ٤٠٠ مليون طن
انظر ص ٤٨٩ من كتاب ج . س . ماكلای السالف الذكر

ويحتفظ شمال المحيط الاطلسى بأكبر جزء من الحركة التجارية ، ولكن يتفرع منه الآن خطان محوريان يتجه أحدهما غربا ليصل مواصلات المحيط الاطلسى والمحيط الهادى عند بنما ، ويتجه الآخر شرقا ليربط بين تجارة المحيط الهندى وبعض تجارة غرب الهادى وبين شمال الاطلسى

وقد كان لهذه الثغرات التى صنعها الانسان فى الحواجز البرية التى تعيق التجارة البحرية ، أثر هائل على اتجاه التجارة العالمية وحجمها ، كما يتبين من احصاءات حركة مرور القنوات (١) . فلقد تركزت حركة النقل عند هاتين النقطتين لدرجة أنهما اكتسبتا أهمية عالمية ، إذ أنهما خرجتا منذ زمن طويل من نطاق السياسة القومية المصرية أو البنمية . ذلك أن الانتفاع بهما وحرية المرور فيهما أمران هامان لكل الدول المهتمة بالتجارة البحرية (٢) ..

على أن طبيعة المحيطات وشواطئها لها علاقة بنمو النقل البحرى والاحتفاظ به . ولكى يمكن شحن الاساطيل التجارية والسفن البحرية بطريقة ملائمة ، تتطلب سلسلة كبيرة من الخدمات الثانوية وهذه تتراوح بين قواعد تزود السفن بالوقود والمؤن ، وتسهيلات الاصلاح والصيانة ، ووسائل المواصلات السلكية واللاسلكية والمنظمات التجارية ، وأحدث تطور لخدمات الارصاد الجوية . كذلك يجب ضمان عدم تعطيل سير السفن ، وبخاصة حيث تمر الطرق العالمية فى «مضايق» والمياه المؤدية اليها . ومن ثم نشأت الرغبة من جانب كل الدول البحرية العظمى فى اقامة قواعد استراتيجية

وليس هناك مثال على ضرورة تنفيذ سياسة ترمى الى ضمان حرية المرور أوقع من المثل الذى تضربه بريطانيا

لقد كتب أحد الثقات الفرنسيين من محبى الاسفار يقول : « كلنا نعلم

(١) انظر التفاصيل الاحصائية فى كتاب ا . سيجفريد A. Siefrid : السويس - بنما والطرق البحرية العالمية الصادر بباريس سنة ١٩٤٥
(٢) هذا يتنافى مع قانونية تأميم قناة السويس الذى اعترف به العالم اجمع (المترجم)

مدى ما بذلت انجلترا من ذكاء ومثابرة ودقة في سبيل السيطرة على منافذ البحار»

فتعين استراليا واليابان منتدبتين على جزائر المحيط الهادى عقب الحرب العالمية الاولى ، وجهود الاتحاد السوفييتى للحصول على قواعد فى بحر البلطيق والمضايق، والمصالح الامريكية والبريطانية فى بحر كاريب .. كل هذه أدلة على صحة هذا الرأى . والدول المهتمة بالاحتفاظ بالمواصلات البحرية تتبع ما يمكن أن يسمى بسياسة المواصلات ، وفيما يتعلق بالطرق البحرية توجه هذه السياسة الأحوال الطبيعية للكتل المائية وشواطئها وجزرها .. ونتيجة ذلك تظهر بوضوح على الخريطة السياسية للعالم .. وأما النقطة الثالثة ، وهى ناجمة عن الجمع بين مجموعتى الظروف اللتين تناولناهما بالبحث آنفا ، فهى أن شبكة الطرق البحرية تشغل جزءا صغيرا جدا من سطح المحيطات ، إذ أن هناك تركيزا للحركة التجارية على « الخطوط الرئيسية » أعظم جدا مما نجد فى داخل القارات ، وان شبكة المواصلات البحرية أقل ازدحاما من مثيلتها على البر . ويعزى هذا الفرق جزئيا الى أن وحدة النقل البحرى ، ألا وهى المركب ، سعتها أكبر من سعة القطار أو القارب أو عربة النقل (١) . غير ان السبب الأولى يكمن فى طبيعة المحيطات الخالية من السكان ، إذ أن وظيفتها الاساسية فى نظام المواصلات العالمى هى أن تربط بين عدد صغير نسبيا من المناطق المسكونة ، على اليابس وخدماتها مباشرة بغض النظر عن المطالب المحلية . وهذه الخدمة المباشرة تعكس عدم وجود حدود سياسية ، ويوجهها وجود قواعد وتوزيع النقط النهائية لخطوط المواصلات

وبالنظر الى كل هذه الاعتبارات لا نستطيع أية دولة أن تتجاهل ما للمواصلات البحرية من آثار على تكوينها الاقتصادى . ذلك انه حتى الاتحاد السوفييتى ، وهو أقل الدول الكبرى توفيقا من ناحية الموقع

(١) وما هو جدير بالملاحظة ايضا ان حجم السفن قد ازداد زيادة ملحوظة . الامر الذى يبين من الارقام التالية الواردة فى ص ١٧٢ من كتاب ا . مانس سنة ١٩١٣ - مجموع السفن : ٣٠.٥٩١ واجمالى حمولتها ٤٦.٩٧ مليون طن سنة ١٩٢٠ - مجموع السفن ٣٠.٩٩٠ واجمالى حمولتها ٦٧.٨ مليون طن

الجغرافي والاشترك في التجارة الدولية البحرية ، قد بذل جهودا مضنية في ظل نظام الحكم الحالي والسابق لاكتساب مخارج أخرى الى المحيطات . وسياساته في البحر الاسود وبحر البلطيق ، وفي الاقليم القطبي ، وفي غرب المحيط الهادى ، كلها توحى بأنه لا يدرك فقط ميزات المواصلات البحرية بل انه مصمم أيضا على أن يوطد نفسه في مركز مشابه على الاقل للدول المنافسة له . وسنرى نتيجة ذلك في المصادمات التي تقع بين الدول المتنافسة - مع أن هذه المصادمات لم تكن منعدمة في الماضي - على أن المشكلات السياسية في الشرق الأوسط بنوع أخص ، حيث تشتد المنافسة بين مصالح غرب أوروبا وروسيا السوفيتية وحاليا أمريكا ، مستمد الجغرافي السياسى بمادة تسترعى اهتمامه

ثم ان جهاد الدول غير البحرية للوصول الى البحر هو مثل آخر على قوة جاذبية النقل البحرى . فقبل مؤتمر برشلونة المنعقد في عام ١٩٢١ اضطر أصحاب السفن في الدول الداخلية أن يسجلوا سفنهم في بعض الموانئ الاجنبية تحت أعلام أجنبية وقوانين تجارية أجنبية . وتعترف اتفاقية برشلونة التي قبلها حتى الآن نحو أربعين دولة بحقوق مثل هذه الدول في امتلاك علم قومي لسفنها . وقد كان للبلاد الداخلية فيما حصلت عليه من تسهيلات في الموانئ الحرة ، أو المناطق الحرة في بعض الموانئ مع تيسير المرور لها بين أراضيها والموانئ الاجنبية ، كثير من التعويض عن حرمانها من شواطئ على المحيطات

ان مثل هذه الترتيبات تخضع لاتفاقات بين الدول ، ويتوقف نجاح تنفيذها على الاحتفاظ بالعلاقات الطيبة . وفي أوروبا تتوافر الأمثلة في المعاهدات التي عقدت بعد الحرب العالمية الاولى . وبمقتضاها منحت تشيكوسلوفاكيا تسهيلات منطقة حرة في ميناء هامبورج ، وكذلك يوغسلافيا لقيت نفس المعاملة في ميناء سالونيك ، وكان حصولها على « سوزاك » يقصد منه تعويضها عن فيوما وتريستته . وأما النمسا والمجر ، وقد أصبحتنا دولتين داخليتين بعد عام ١٩١٨ ، فمئحتنا شروطا خاصة على

خطوط السكك الحديدية التي توصل الى هذين الميناءين غير أن هذه الترتيبات السياسية لم تصادف كلها نجاحا . فيوغسلافيا لم تنتفع فعلا بمنطقتها الحرة في سلانيك ولكنها اهتمت باستخدام موانئها الأخرى على بحر الادرياتيك مما أدى الى تعطيل ميناء «سوزاك» وتريسته . وكذلك بولنדה ، مع ما لها من تسهيلات في ميناء دانزج ، فضلت أن تنشئ ميناء عند «جدينيا» وتنميتها . ومنح الاستقلال لميناء تريسته مع الأراضي الملاصقة لها بعد الحرب العالمية الثانية لن يقدر له النجاح حتى مع توفير التسهيلات في الميناء للدول التي تتكون منها منطقتها الخلفية ، ما لم تتم العلاقات الطيبة بين الدولة الحرة الجديدة ويوغسلافيا ، لأن الأخيرة تتحكم في مواصلات الأراضي الخلفية للميناء مثل هذه الامثلة الاوربية تعمل على استرعاء النظر بسبب ما لها من رد فعل سياسى واقتصادي قد يحدث نتيجة لتطبيقها ، ولكن يجب ألا ننسى أن محاولات بوليفيا للوصول الى البحر كانت سببا في حدوث الانقسامات في أمريكا الجنوبية مدة طويلة من الزمن . وأفريقيا ، ومثلها مثل أمريكا الجنوبية ، بها دولة داخلية واحدة (١) مستقلة في الوقت الحاضر ، وهي الحبشة التي كانت تسعى لايجاد مخرج لها الى البحر عن طريق أرض أجنبية . وأما الحكومة البلجيكية فقد عملت بعض الترتيبات مع الحكومة البريطانية لاستخدام موقع في ميناء دار السلام يكون مخرجا لتجارة الكونغو البلجيكي (٢) . كما اتخذت ترتيبات مماثلة بها تمكنت روديسيا الشمالية ونياسالاند من استخدام ميناء «بيرا» في موزمبيق البرتغالية . ومن الواضح أن الاشتراك في النقل البحري سواء أكان يؤيده امتلاك أراض منخفضة شاطئية كثيفة السكان ، وفي موقع طبيعي ملائم ، أم يتطلب مفاوضات معقدة مع الدول المجاورة بقصد تمكين البلاد الداخلية من الوصول الى الشاطئ .. هذا الاشتراك ذو أهمية حيوية في الجغرافيا السياسية باستثناء الدول قليلة الأهمية

(١) لا ينطبق ذلك على أفريقيا الحالية بمذان مستقل كثير من دولها - المترجم
(٢) كان هذا بطبيعة الحال قبل استقلال الكونغو - المترجم

على أن رجل الجغرافيا السياسية عند بحث وسائل المواصلات في القارات تواجهه مجموعة مختلفة من الظروف . ذلك أن موضوع « حرية البحار » قد طالت مناقشته عند بحث المواصلات الدولية البحرية ، و « حرية الهواء » أصبحت في السنين الأخيرة موضوعا يكاد يشارك سابقه في الاستعمال في عبارة لطيفة . غير أن دراسات الأوجه المتعددة للشئون الدولية ، ومنها النقل يندر دائما أنها تتناول « حرية الأرض » . أما السبب في ذلك فواضح لكل ذي عينين . فالمواصلات البرية أنشئت مبدئيا لسد مطالب التنظيم الداخلي للدولة ، ولذلك كان لها علاقة وثيقة بالسياسة الداخلية . وبما أن كل الدول ما عدا الجزرية منها على اتصال طبيعي بجاراتها ، فإن شبكات الطرق القومية المتنوعة ارتبطت بالتدرج بعضها ببعض ، وأصبحت متوفرة عن طريق كثير من أنواع الخدمات .. ولكن تبقى هذه الحقيقة الجوهرية قائمة ، ألا وهي أن الهدف الأول في كل بلد أن يتبقى على الرقابة على وسائل المواصلات في داخل أراضي الدولة حتى تصبح حركة المرور الدولية ممكنة فقط في حالة الاتفاق المتبادل من جانب الوحدات السياسية المعنية

وكل شبكة مواصلات قومية بلا استثناء يمكن أن تكون نظاما مقفلا . وقد ساعد نمو القومية الاقتصادية في القرن العشرين على تدعيم طابعها هذا عن طريق خلق حواجز مصنعة عند المناطق الحدية السياسية . علاوة على ذلك فإن الصفة القومية لوسائل المواصلات قد شجعت الفوارق في النواحي الفنية . فروسيا ودولتا شبه جزيرة ايبيريا قد استعملت خطوطا حديدية مختلفة المقياس عن خطوط الدول الأوروبية الأخرى . كما ان فئات أجور السفر ونظم الإدارة تتعدد وتختلف باختلاف البلاد التي تمتلكها . وفي بعض الدول تشرف الحكومة اشرافا مباشرا على خطوط السكك الحديدية ، بينما في البعض الآخر تملك مرفق النقل هذا شركات خاصة وتديره . وحيث يكون ضروريا لأسباب استراتيجية أو لسبب الأمن الاقتصادي تقدم لخدمات النقل اعانة مباشرة أو غير مباشرة عن طريق

أسعار شحن ملائمة

لذلك تتعطل التجارة البرية الدولية بخضوعها لتقوانين الدولة التي تمر فيها (١) وبما يعترضها من صعوبات تتعلق باختلاف المعدات الفنية والادارة . وبالنظر الى هذه الظروف المعيقة فانه لما يثير بعض الدهشة أن المواصلات البرية الدولية قد وصلت الى مستواها العالي الراهن الذي يدل على ما يبذله منظمو الاتفاقات الدولية من جهد في هذا الميدان . على أن عملهم يتعرض للتعديل مع كل تغيير حدى ، ومع تطورات المذاهب السياسية للدول

ومما يعوق تنسيق المواصلات في القارات أيضا وجود أنواع مختلفة من النقل البرى . فبينما تنقل كل التجارة على المحيطات بالسفن ، فان السكك الحديدية والطرق ، والطرق المائية الداخلية تنافس بعضها بعضا على البر ، وكل منها كان لها دافع عظيم من الثورة الصناعية وما ترتب عليها من تطور في النقل ، ولكن كلا منها قد تقدمت مستقلة عن الأخرى ، مما يجعل التنسيق الداخلى صعبا بدرجة كافية ، كما يتبين من الصدام بين مصالح السكك الحديدية والطرق في بريطانيا

ثم ان كل الأنواع الثلاثة للنقل البرى مرتبطة بطرق ثابتة ، تستدعى اتفاقا عظيما من جهد ومواد ورأسمال . وهى ليست مخصصة لأغراض النقل الدولى ، ويندر أنها تتبع أعظم الخطوط الدولية وضوحا ، وكثيرا ما تمتاز بانحرافات لخدمة المصالح القومية . ولهذا تكون الطرق البرية أقل مرونة من الطرق البحرية ، فانها لا يسهل تغييرها ، مع أن حجم التجارة قد يتغير بدرجة كبيرة . وتظهر نتيجة هذا في أن وسائل المواصلات أكثر كثافة في القارات ، وبخاصة في الأقاليم الصناعية للدول الأكثر تقدما ، وأما التعامل الدولى فمقصود على نقط معينة حيث قدمت التسهيلات لعبور الحدود السياسية

(١) وقد وضمت معظم الدول المجاورة ترتيبات لممر بضائع « الترانسيت » ، وتشحن عادة في عربات مختومة ، ولا تخضع مثل هذه البضائع لتفتيش الجمارك بل يجب أن تقدر على أساس قائمة للسلع متفق عليها . على أن مثل هذه التسهيلات لا وجود لها في النقل البرى ويندر أن تمنح للبضائع بالطرق المائية الداخلية

ولنا في قارة أوروبا مثل بارز للقارة التي لم تتم فيها بعد تسوية الصدام بين المواصلات القومية والدولية . ومع أن نشاطها الاقتصادي المنظم تنظيماً عالياً ، واعتمادها على المصادر الخارجية في المواد الخام والأسواق ، يوحيان بأن أقصى حرية للمواصلات في القارات أمر مرغوب فيه ، ولكنها بسبب تجزئتها السياسية تعاق المواصلات بقيود تفرض لأسباب سياسية على طول كل ميل من خطوط دولها الحديدية البالغ طولها ١٥٠٠٠ ميل . وأما الخطر من نظام كهذا فيكمن في الفرص التي يتيحها لدولة قوية تسيطر على البلاد الأصغر منها عن طريق تجارتها الدولية

وكانت سياسة ألمانيا في الماضي تتلخص في عبارة «التوسع شرقاً» تنفذ عن طريق اتفاقات تجارية أدت أخيراً إلى السيطرة الاقتصادية على أراضي نهر الدانوب وجنوب شرق أوروبا ، كما يبين باخ «Basch» (١) . وقد حاولت إيطاليا في فترة ما بين الحربين توسعاً اقتصادياً مماثلاً ، وإن كانت مبرراته وفرص نجاحه أقل بكثير . ويقوم الاتحاد السوفيتي الآن بتنفيذ سياسة مماثلة في شرق أوروبا ، وقد عاد فعلاً يوجه العلاقات التجارية لذلك الإقليم المضطرب . فبولنده ، وتشيكوسلوفاكيا ، والمجر ، ورومانيا ، تربط الآن بعجلة النظام الروسي الاقتصادي ربطاً وثيقاً دائماً . ولا مفر من أن مثل هذه الرقابة الاقتصادية على شؤون الدول الأخرى يلازمها تأثير سياسي متزايد . وهكذا تنقسم أوروبا التي مزقتها الحروب إلى معسكرين (٢) وسيقدر الجغرافي السياسي أن من أهم العوامل في تنمية مثل هذه السياسة هو وجود المواصلات الدولية التي يمكن للدول إذا أرادت أن تستخدمها سلاحاً للأغراض الاقتصادية والسياسية ، لأنها تخضع للرقابة القومية . أما في العالم المثالي فالمواصلات الدولية تتحرر من العوائق المصطنعة حتى يمكن أن يكون لها أثر موحد يشبه الأثر الذي تحدثه في وقت السلم الطرق العامة البحرية العظمى . ولكن هذا لا يمكن تحقيقه

(١) ١ - باخ A. Basch مؤلف كتاب « حوض الدانوب والمجال الألماني الاقتصادي »
 (٢) للحصول على تفصيلات أخرى انظر الفصلين الثالث والثامن من كتاب « العالم المتغير » لمحرريه : و . ج . ابست ، ا . ا . مودي ، لندن ١٩٥٦

بينما تحتفظ الدول ذات السيادة بسلطة وضع القيود على التنقل الدولي لمواجهة الأغراض القومية . وهنا نجد حجة أخرى لتضحية الدول بجزء من سلطة سيادتها

ان كل الادلة الموجودة لدينا تشير الى أن سرعة دنونا من توحيد المواصلات العالمية أمر مرغوب فيه أن نصل سريعا اليه ، فان النقل البري والنقل البحري ليسا متنافسين ولكنهما يمثلان عنصرين يكمل أحدهما الآخر في النظام العالمي . وقد كتب « فيدال دي لابلاش » La Blache عقب الحرب العالمية الاولى مباشرة يقول : « ان آخر صورة لتاريخ المواصلات تمتاز بالتعاون الوثيق بين الخطوط الحديدية والملاحية البخارية » . ومنذ ذلك التاريخ ازداد انشاء الطرق البرية وحركة النقل زيادة كبرى . ويعزى أكثر هذه الزيادة الى التوسع في استخدام الآلة ذات الاحتراق الداخلى ، ولكن هذا لم يكن له الا أثر قليل على المواصلات الدولية . وعلى وجه الاجمال يقتصر النقل البري للبضائع على مسافات قصيرة نسبيا ، والاتجاه في مثل هذه الحركة التجارية هو تغذية السكك الحديدية التي لا تزال الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع على نطاق قارى

لذلك يتوقف الهدف الرئيسى لتوحيد أعظم للنقل العالمى على ايجاد ترابط أوثق بين النقل بالسكك الحديدية والنقل بالبحر . غير أن هذا يتوقف أيضا على ازالة القيود الجمركية أو على الاقل الاقلال منها فانها لا تزال - بلا شك - العقبة الكئود في طريق تنمية التجارة الدولية . واننا لنتساءل : ماذا كان الغرض اذن من اخضاع الفضاء وتقصير زمن السفر ، اذا كان لا يمكن الانتفاع بالمميزات التي هيأها لنا نبوغ الانسان ومهارته أتم انتفاع ؟ .. ان هذه مسألة أعظم من أن تكون قومية فقط ، ذلك انه هالم يكن هناك توزيع ملائم ، تعطل الانتاج الدولي للسلع وانحطت مستويات الاستهلاك . أما أولئك الذين يقولون ان هذا ليس من شأن رجل الجغرافيا السياسية ، فيتجاهلون أن التكوين السياسى للدولة يعكس نجاح أو فشل النشاط الاقتصادى لشعبها

والعكس صحيح ، فانه ما من شيء يعوق التنمية الاقتصادية أكثر من عدم الاستقرار السياسى والشعور بالقلق

وقد كتب « جان برون » (١) « Jecm Brunhes » فى هذا الصدد يقول :
كلما ازدادت المدنية أخذنا بالطابع الاقتصادى ، ازداد امتزاج السياسة بالاقتصاد . وكذلك كلما كثرت وسائل المواصلات وازدادت تقدما أصبح تنقل الانسان المرتبط بالاستغلال الكامل المركز للأرض كثيرا أولا ثم متنوعا

ومجمل القول ان المواصلات من أهم الوسائل التى بها يؤدي المجتمع البشرى وظيفته بصفته هيئة نشطة ، وكذلك يجب ازالة كل عقبة تقف فى طريق نجاح عملها

ان السكة الحديدية والسيارة وافدان حدیشان نسبيا على وسائل المواصلات القارية ، أما الانهار فتستخدم طرقا عامة منذ أقدم العصور . فالغزاة الساكسون حين فتحوا انجلترا استغلوا أنهار جنوبها الشرقى . وروسيا كانت تعتمد مدة طويلة من الزمن على أنهارها لأغراض النقل . والانهار الكبرى فى العالم الجديد أرشدت المهاجرين الاوربيين الى التوغل فى تلك القارة . غير أن الانهار الصالحة للملاحة تختلف عن الطرق العامة الأخرى المنافسة لها ، من ناحية أن الانتقال بوساطتها سبق تطور الدول الى شكلها الحديث . وكل ما يستطيع الانسان أن يعمل هو أن يزيد من صلاحية الانهار للملاحة ، ومن طاقتها للنقل ، ويمد فى دائرة نفعها بتوصيلها بعضها ببعض أو بالشواطىء بشق القنوات

وإذا كان نظام نهر كبير يقع كله داخل أراضى دولة واحدة فانه يمكن أن يكون ذا عون كبير للمواصلات الداخلية ، ولكن اذا تقاسمت دولتان أو أكثر مجراه الصالح للملاحة تعرضت الحركة التجارية للتدخل حين لا يكون هناك نظام للرقابة الدولية . على أن نهرا كهذا لايسهم فى التجارة الخارجية الا قليلا ، مالم يكن هناك اجراء تعاونى بين الدول التى يمر بها

(١) « الجغرافيا البشرية » La Géographie Humaine ، المجلد الاول ص ٢٨١ الطبعة الرابعة : نشر بيباريس سنة ١٩٤٣

النهر لادخال تحسينات على صلاحية النهر للملاحة ووحدة النظم الملاحية . علاوة على ذلك ، فان حركة النقل على مثل هذا النهر تهتم ليس فقط الدول التي يمر بها ، حتى يكون أكمل انتفاع بالتسهيلات الملاحية أكثر احتمالا حين يدول النهر بمعنى أنه يوضع تحت رقابة لجنة تكونها كل الدول المعنية . ومما لا شك فيه أن هذا التصرف يؤدي الى الغاء بعض سيادة دول النهر ، ولكن يبرر هذه التضحية الفوائد المادية المستمدة من زيادة الحركة التجارية على مجراه

على أننا نجد في أوروبا عدة أنهار تندرج تحت هذا النوع بسبب تجزئتها السياسية ، وكان الدانوب أول نهر « تدول » . وبعد الحرب العالمية الاولى اتخذت اجراءات مماثلة بالنسبة لنهرى الراين والالب ، الا أن عمل اللجنتين اللتين كوتتا لتيسير النقل الدولي ، لم يكن سهلا ميسرا بل أعاقته اعتبارات سياسية ، وكان لألمانيا نصيب في هذه الاعاقة

وستحتاج أوروبا في المستقبل ، كما احتاجت في الماضي ، الى خدمات كل وسيلة ممكنة من وسائل النقل القارى ويمكن للأنهر الدولية أن تلعب دورها في هذا المجال . فميزتها العظمى تكمن في أجور الشحن المنخفضة . ويقتبس « كابوت - راي » « Capot Rey » نتائج بحث فرنسى خبير بالملاحة الداخلية عن النفقات النسبية للنقل الداخلى ، فيقول : ان النقل بالماء يكلف ثلث النقل بالسكة الحديدية ، وخمس النقل بالطرق البرية (١) . على انه يجب ذكر ما يقابل هذه الميزة من ببطء شديد فى النقل المائى الداخلى . ومن الناحية الاخرى نجد أن السفن المنبسطة القاع (صنادل) تلائم نقل السلع الضخمة غير القابلة للتلف مثل الفحم ، والحديد الخام ، والبترول ، والحبوب ، والخشب ، وهى نفس السلع التي يشتد عليها الطلب فى أوروبا وهناك أيضا نظم أخرى للمواصلات الدولية تهتم الجغرافى السياسى نظرا لأنها تيسر العمل الهادىء بين الدول ، وتوسع دائرة توزيع الموارد من كل الانواع . ويعتبر الاتحاد العام للبريد مثلا بارزا على التعاون الدولى . فقد

(١) ص ٢١١ من كتاب كابوت - راي السالف الذكر

أشياء في عام ١٨٧٤ ، ومما جاء في اتفاقية البريد أن كل بلاد الاتحاد (ويشمل كل بلاد العالم ما عدا عددا قليلا من البلاد الصغرى) تكون اقليما بريديا واحدا يتبادل الرسائل على أساس متماثل . أما الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، فكان أقل توفيقا في عمله لتنمية التعاون الدولي بسبب اصطدامه بالمصالح السياسية وبخاصة فيما يتعلق بالتلغراف اللاسلكى . على أن كل الدول الهامة بها نظم الراديو الخاصة بها . ولهذه النظم تأثير سياسى قوى وبخاصة منذ استعمال أجهزة الاستقبال الرخيصة الثمن

ومع أنه لا يمكن بعد تقدير آثار التلغراف اللاسلكى تقديرا مضبوطا ، ولكن لا يمكن أن يكون هناك شك في أنه أصبح عاملا هاما في العلاقات الدولية . ذلك أن نشر الأخبار والدعاية السياسية وما يمكن أن يسمى المواد الثقافية يمكنها أن تكون بعيدة الأثر في كسر شوكة سوء التفاهم الدولي . ومن الناحية الأخرى يستعمل التلغراف اللاسلكى في تغذية الروح القومية ، وكل دولة تهتم بالحصول على موجات تناسب أطوالها أغراضها . فانه ما لم يكن هناك اتفاق دولى على توزيع أطوال الموجات حدث اضطراب « فى الجو » . ولكى يمكن تجنب هذه الورطة يعقد الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية مؤتمرات بانتظام ، يتخذ فيها قرارات بتعديل أطوال الموجات ، وبشأن مسائل فنية أخرى . كذلك يجب أن نذكر أن المواصلات السلكية واللاسلكية تساعد مساعدة عظيمة فى تعميم تبادل السلع وبذلك تقوم بدورها فى الانتاج والتوزيع العالميين ان أحد العوامل المسيطرة فى اقتصاد كل دولة هو وجود الطاقة الميكانيكية . ومصادر هذه الطاقة من فحم ، وحديد ، وبتروول ، والمياه الجارية ، ثم المواد التى تستخرج منها الطاقة الذرية معروفة بعدم التساوى فى توزيعها . ولذلك يتوقف النجاح المادى وما يصحبه من قوة سياسية الى حد كبير على امتلاك موارد كافية من احدى هذه السلع أو أكثر ، أو الحصول عليها . وحتى الآن كانت الدول التى تنقصها هذه

السلع تسد حاجاتها منها باستيراد الفحم أو البترول عن طريق المصادر التجارية العادية . ولكن تدخل الدولة المتزايد أصبح أمرا عاديا فيما كان يسمى أصلا ترتيبات تجارية حماية لهذه الواردات . وقد ازداد عدد الاتفاقات التجارية زيادة كبرى منذ عام ١٩١٨ . فأحيانا تدمج هذه الاتفاقات في معاهدات ، وفي حالة النقل في الوصول الى اتفاق يتولى الاشراف على السلع والتفاوض بشأنها هيئات حكومية مناسبة ، ومعنى هذا أن التجارة الدولية يتزايد توجيهها لتلائم السياسة القومية . ويصدق هذا القول على معظم السلع التي تنقل بوسائل المواصلات الدولية من برية وبحرية ، ولكن الامر يصبح ذا أهمية خاصة في حالة الوقود ، لأن هذه السلع والطاقة التي تولدها عوامل أساسية في تنمية الصناعة والنقل ، والى حد متزايد ، تنمية الزراعة . وكلا الفحم والبترول سلعة ضخمة تكلف كثيرا حين تنقل مسافات طويلة حتى لو كان موقع المصدر والسوق ملائما فيما يتعلق بالمواصلات المائية قليلة التكاليف

بيد أنه حدث في القرن العشرين تطوران يمكن أن يخفقا كثيرا من مساوىء عدم المساواة في توزيع الموارد العالمية للطاقة . ذلك أن استنباط الكهرباء على نطاق واسع باستخدام الفحم والبترول والمياه الجارية ، وكذلك التحسينات في وسائل الارسال من مسافات بعيدة قد أدت الى النظم الشبكية القومية . ففي الولايات المتحدة مناطق كبرى تربطها معا شبكة متسعة ، وفي أوروبا ليس هناك من عوائق ظاهرة تقف في طريق نظام دولي للتوزيع على مناطق كبرى متساوية ، سوى تلك التي ترتبط بالخطوط الحديدية القومية . فالقوة الكهربائية تستورد الآن من بلاد مختلفة للبلاد المجاورة لها المحتاجة اليها . وكانت ثلاثة مشروعات اقليمية تعمل قبل عام ١٩٣٩ : فالنرويج والسويد كانتا ترسلان الكهرباء الى دنمرك ، وكانت بافريا تحصل على جزء من تيارها الكهربائي من محطات توليد الكهرباء في النمسا . وأما المشروع الثالث فمشارك بين ألمانيا وفرنسا ، وبدأ بمعاهدة فرساي بقصد الانتفاع بالكهرباء المستنبطة من نهر الراين

ومن الناحية الفنية ليس هناك عقبات خطيرة تحول دون التوسع في النظام الشبكي في ميدان دولي . وأكثر الاساليب شيوعا في أوروبا هو الارسال ذو الثلاثة الواجه ، ويمكن التغلب على الاختلافات في «الفولت» عن طريق محطات التحويل . ولاشك في عظم الميزات التي تجنى من وراء هذا . ويبين مانس (١) «Mance» الفوائد المستمدة بالقول :

« ... من موازنة مصادر القوة المائية التي تصل الى حدها الاقصى في فصل الصيف مع تلك التي تصل اليه في الشتاء ، ومن الانتفاع بموارد قوة الفحم والحديد أعظم ارتفاع ، وربما الى حد ما من تسعير الشحنة القصوى نتيجة التغير في الزمن على مساحة متباعدة الأطراف »

لقد وضع الخبراء الألمان مشروعات لأوروبا الوسطى في أثناء فترة ما بين الحربين العالميتين ، واقترح جغرافي بولندي كيف يمكن كهربة دول وسط أوروبا الشرقي بالجمع بين القوة الحرارية من مناجم فحم سيليزيا والقوة الكهربائية من نهر الدانوب توزعهما شبكة دولية . غير ان مشروعات كهذه وامتدادها الى مناطق أوسع لا يمكن أن تنفذ تنفيذا كاملا ما لم تكن الدول مستعدة أن تمنح هيئة دولية السلطات اللازمة ويشبه نقل الكهرباء تقريبا نقل السوائل والغازات في خطوط أنابيب

وقد أنشأت الولايات المتحدة أيضا شبكة من مثل هذه الخطوط لتوزيع البترول والغاز الطبيعي . وفي أوروبا اكتسب الناس خبرة ذات قيمة حين مدت خطوط الانابيب في انجلترا على نطاق واسع ، ومدت كذلك بينها وبين فرنسا . وأما أولى الخبرات في خطوط الأنابيب الدولية فكان الخط الذي يوصل بين حقول البترول في كركوك (العراق) وبين الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، وهو الخط الذي قضت الاعتبارات السياسية والحربية بتفريعه الى خطين عند « الحديثة » ينتهي فرع الشمالى عند طرابلس والجنوبى عند حيفا . ووقعت الاتفاقيات اللازمة لعبور الخطين لسوريا ولبنان وشرق الاردن وفلسطين بين شركة البترول العراقية

(١) مانس مؤلف كتاب : « النقل البرى بالطرق ومسائل البريد والكهرباء وغيرها » ص ١٤٠ ، وصدر بلندن سنة ١٩٤٧

والسلطات الفرنسية والانجليزية باعتبارها ممثلة لدولتي الانتداب في البلاد
المعنية (١)

وبالرغم من الاحوال السياسية المسببة للاضطراب في الشرق الاوسط
منذ افتتاح هذه الخطوط في عام ١٩٣٤ ، فقد كانت التجربة ناجحة بدرجة
كافية لتبرير الاستعداد لمشروع آخر يوصل بين حقول الزيت بالخليج
الفارسي والبحر المتوسط ، بالرغم من أن موقع هذا الحقل بالقرب
من شاطئ بحر . ان مشروعات كهذه تفيده ولا شك في توزيع البترول
والغاز ، ومد خطوط أنابيب دولية مضافا الى شبكات الكهرباء القارية
يؤدي الى سهولة أعظم في توزيع الطاقة الميكانيكية والى مساواة أكثر في
انتشار الصناعات ، والى التوسع في استخدام الآلات في الزراعة ، وبالتالي
الى قوة أعظم على الانتاج الذي دونه لا يحتمل تحقيق الاستقرار
السياسي في الاجزاء الاقل حظا من الموارد الطبيعية في العالم

بقي أمر واحد يجب أن يشمل البحث ألا وهو مكان النقل الجوي في
المواصلات الدولية . ان النقل الجوي ، وهو أحدث وسائل المواصلات
وأسرعها ، أحد التطورات في القرن العشرين ، وقد أدخل الى العلاقات
الخارجية للدول عنصرا جديدا نما بسرعة على حداثة العهد به بحيث انه
يكون من المستحيل تقدير آثاره القريبة والبعيدة بشيء من الدقة . لقد
حاول الكثيرون أن يتكهنوا بها ، ولكن تكهناتهم لم تكن خالية من المبالغة
ان الطائفة في أي شكل كانت يجب حتما الاعتراف بها على أنها وسط
بين المواصلات الداخلية والخارجية ، ولكن يبدو أنه ليس من المحتمل
أنها تنافس بنجاح وسائل النقل الاخرى في نقل البضائع بسبب ارتفاع
تكاليف تشغيلها . وينسب ج . س . ماكلاي J. S. Maclay الى خير
آخر بالنقل يدعى لسلي رانسيمان «Leslie Runciman» انه قال :

« ان سفينة شحن واحدة متوسطة الحجم نقلت في سنة واحدة من سنى
السلم ثلاثة أمثال البضائع مقدرة على أساس الشحنة والمسافة التي نقلتها

(١) كان هذا عندما أصدر المؤلف كتابه ، وهو لا ينطبق على الاوضاع الحالية (المترجم)

كل الخطوط الجوية الاهلية المنظمة تنظيماً عالياً في الولايات المتحدة .
ثانياً : ان تكاليف النقل بالطائرة للطن ميل كان ٣٠ بنسا ، بينما كانت نفس
التكاليف بالسفينة قبل الحرب نحو جزء من ثلاثين من البنس « (١) »
ولاشك أن النقل الجوي سيجد مجالاً للتنافس في نقل البضائع الخاصة
ذات الحجم الصغير والقيمة العالية ، وقد أثبت فعلاً أهميته في نقل البضائع
الى أماكن لا يمكن الوصول إليها بالوسائل الأخرى . وميدانه الرئيسي في
وقت السلم يختص بنقل المسافرين بسرعة عظيمة

وهناك ظاهرة جغرافية بارزة للمواصلات الجوية ألا وهي أنها جاءت
للنقل فوق البر بعنصر الاتجاه المستقيم الذي تمتاز به طرق النقل البحري .
ومع أن هناك أخطاراً تحيق بالطيران فوق الأقاليم الجبلية ، وكثيراً ما تضطر
التقلبات الجوية الطائرات الى التحول عن طرقها العادية اما في اتجاه
عمودي واما في اتجاه أفقى ، ولكن فيما عدا ذلك تستطيع الطائرات اتباع
أقصر الطرق بين أماكن هبوطها التي يحدد موقعها أنموذج الخطوط
الجوية . ومع ذلك فالمطارات لا تتوزع على طول « الدوائر العظمى »
حتى اذا كانت تخدم خطوطاً دولية طويلة المسافة وذلك لسببين :

أولهما : ان النقل الجوي مثله في ذلك مثل كل أنواع النقل الأخرى ،
ينشأ غالباً استجابة للطلب سواء أكان واقعياً أم محتملاً . وطلب التوفير
المنظم لهذه الوسيلة المكلفة من وسائل السفر مقصور عادة على الطرق التي
توصل بين الأقاليم كثيفة السكان ، كثيرة الإنتاج ..

وثانيهما : ان النقل الجوي الدولي يشتمل على الطيران فوق أراضي
دول غير تلك التي تملك الطائرات الا اذا كان لابد من انحرافات غير
اقتصادية ، يترتب عليها احتمال الاعتداء على حقوق السيادة للدول التي
يطير فوقها ، وقد أدى الى مناقشات مطولة لموضوع « حرية الهواء »
ويقول كوبر (٢) « Cooper » في هذا الصدد : « وبعد أربعين سنة من

(١) ج . س . ماكلای - ص ٤٩٠ من كتابه السابق الذكر
(٢) أنظر مقاله عن « بعض النواحي التاريخية لسياسة الطيران المدني الدولي البريطاني »
في مجلة « الشؤون الدولية » المجلد ٢٣ العدد الثاني بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٤٧ ، ص ١٨٩

المباحثات لم تتفق دول العالم بعد على أى قانون عام يتعلق بالميزات التي يجب أن تتمتع بها طائرات دولة ما عند طيرانها فوق أرض أجنبية أو هبوطها فيها للتزود بالوقود أو لأغراض تجارية «

غير انه من الناحية العملية ومن زاوية النظرية القضائية فان حق كل الدول فى الرقابة على مجالها الجوى والممتد الى حدود مياهها الاقليمية أمر معترف به عموما . وهذا يجعل الدولة وحدة ذات ثلاثة ابعاد . وفيما يتعلق بالطائرات لا يمكن انشاء خطوط دولية الا باتفاق الدول التي تطير فوقها الطائرات التجارية . ومن ثم وجدت الدول سلاحا قويا فى ايديها وبخاصة تلك الدول الواقعة بين الاقاليم التي يغلب الاحتمال بانشاء المواصلات الجوية بينها لأن موقعها يمكنها من ارغام الطائرات على اتخاذ طرق ليست هى الاكثر ملاءمة

لقد ظلت الطرق الجوية البريطانية بين بريطانيا والهند واستراليا عدة سنوات لايسمح لها بالمرور عبر الاراضى الايطالية أو الفارسية . وقبل الحرب العالمية الثانية تشتت الخطوط الجوية بين لندن ونيجيريا والتي تمر بالقاهرة والخرطوم بسبب احتكار شركة اير فرانس للطرق الجوية فوق الصحراء الكبرى . ولهذا السبب طالت الرحلة بما يزيد على ٣٨٥٠ كيلومتر (١). والنتيجة أن انشاء الطرق الجوية واستخدامها كثيرا ما كانت تقررهما ترتيبات متبادلة بين الدول ، أو كما يقول كوبر Cooper « وكانت المساومة السياسية الصريحة هى القاعدة المتبعة » (٢) خلال فترة ما بين الحربين . وهنا أيضا نجد الدليل على التصادم بين المصالح السياسية الملازمة لوجود عدد كبير من الدول ذات السيادة وللتتمية الكاملة للمواصلات الجوية كما يتبين من تحليل الظروف الجغرافية

وقد بذلت المساعي مؤخرا للتغلب على بعض الصعاب التي تصحب هذا الصدام .. فمؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي المنعقد فى أواخر عام ١٩٤٤ اقترح اتفقا دوليا على « خمس حريات » : حرية الطيران عبر

(١) انظر كتاب كابوت راي السابق الذكر ص ٢٧٢

(٢) كتاب J. C. Cooper ج ٥ ص ٥٠٠ كوبر السالف الذكر ص ١٩٦

أراضى الدول المتعاقدة دون هبوط ، وحرية الهبوط لأغراض غير تجارية مثل التزود بالوقود ، وحرية تفريغ وشحن البضائع على التوالى بين دولة تدير خطا جويا وأية دولة أخرى طرف فى الاتفاقية ، وحرية شحن وتفريغ بضائع بين دول واقعة فى طريق خط جوى دولى . غير أنه بسبب التعارض وبخاصة بين سياستى المملكة المتحدة والولايات المتحدة (لم يكن الاتحاد السوفيتى ممثلا فى المؤتمر) فشلت المفاوضات واستمر النظام الثنائى الذى كان متبعاً . وفى عام ١٩٤٦ وقعت المملكة المتحدة والولايات المتحدة (وهما أهم دولتين لهما مواصلات جوية دولية) اتفاقية برمودا ، ولكن هذه الاتفاقية كانت وثيقة ثنائية . ومع أنها قد تمهد السبيل لاتفاق دولى أوسع نطاقاً ، فإن نصوصها مقصورة حالياً على الطيران المدنى الانجلو أمريكى وبالنظر الى الطابع الهدام المخيف للحرب الجوية ، بالإضافة الى قدرة الطائرات على نقل الحرب الى قلب أراضى الأعداء فإن المشكلة الأساسية للمواصلات الجوية هى : أيهما أفضل الأمن القومى أم حرية الطيران . أما سياسة الدولة بهذا الخصوص فيجب أن تخضع لأحكام خبراء الجيش والطيران . ويدرك الجغرافى السياسى فى هذه الناحية من المواصلات الجوية ، كما فى نواح أخرى ، الطابع العميق للسياسات القومية حين يكون القصد منها مواجهة ضرورات حرب محتملة الوقوع

وقصارى القول ان طبيعة سطح الأرض ، وتوزيع الكتل المائية واليابسة عليه ، وطبيعة الجو بكل ما يشتمل عليه ، وكذلك التوزيع غير المتساوى لجموع السكان ، والقدرة على الانتاج الاقتصادى .. كل هذه تشير الى الطريق نحو الهدف ، وهو وجود مواصلات عالمية مترابطة . ومن المتناقضات أن هذه الرغبة فى الاتصال العالمى تصطدم بالمصالح الخاصة لكل دولة . وهكذا أصبح أهم مشكل سياسى فى القرن العشرين هو التوفيق بين هاتين الرغبةيتين المتناقضتين ، يدل على ذلك عدد المؤتمرات الدولية التى عقدت منذ مطلع هذا القرن مما يبين مدى ادراك الدول لأهمية هذه المشكلة