

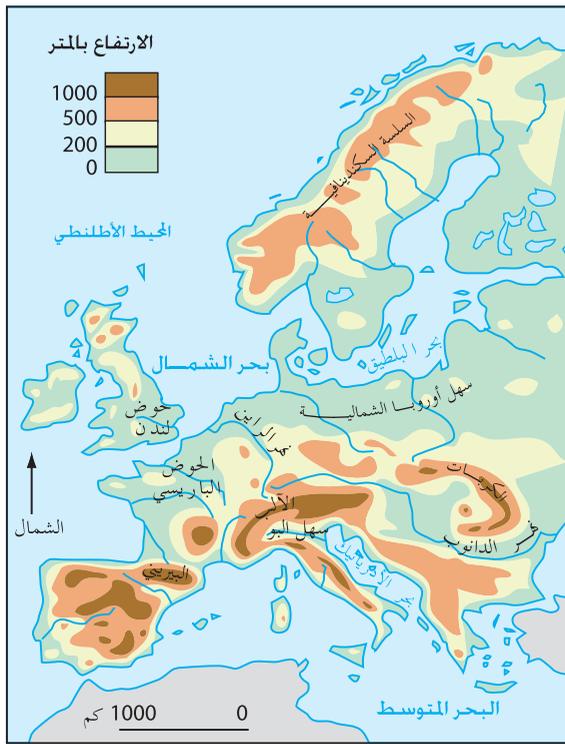
مزايا المجال والسعي إلى التحكم فيه

المرحلة

تستند قوة الاتحاد الأوروبي إلى مجال متعدد المزايا-أفضت إليه عمليات التوسيع المتعاقبة- يشهد سعيًا متواصلًا للتحكم فيه والاستفادة من مزاياه. أتبيّن صحة هذا الرأي من خلال دراسة مزايا الوسط الطبيعي بالاتحاد الأوروبي والسعي إلى التحكم فيه.

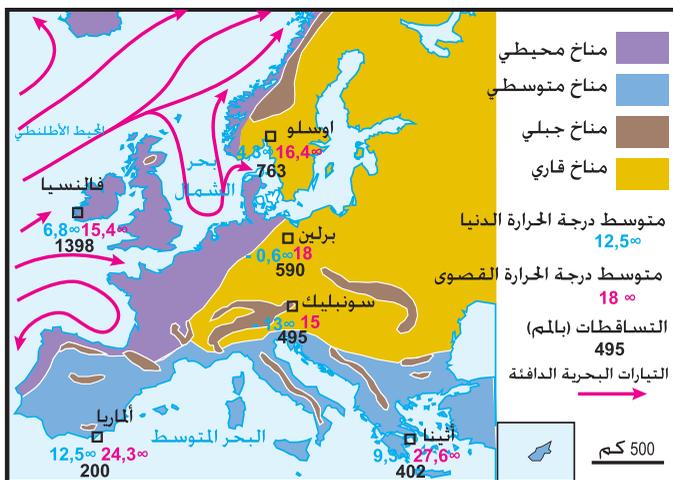
النشاط الأول: التعرف على مزايا الوسط الطبيعي بالاتحاد الأوروبي

الوثيقة 1: التضاريس بالاتحاد الأوروبي



يمتدّ الاتحاد الأوروبي بين خطّي عرض 35 و70 شمالًا، ويمسح أكثر من 4 ملايين كلم² ويبلغ طول سواحله 35000 كلم ويتمتع 22 قطرًا عضواً بواجهات بحرية في حين تتميز 5 أقطاراً بمجالات منحسبة.

الوثيقة 2: المناخات بالاتحاد الأوروبي



الوثيقة 3 : معطيات حول إنتاج بعض الموارد المنجمية والطاقة بالاتحاد الأوروبي سنة 2004

الموارد الطاقية			الموارد المنجمية		
أهم الأقطار المنتجة	الإنتاج (مليون طن)	المنتج	أهم الأقطار المنتجة	الإنتاج (مليون طن)	المنتج
المملكة المتحدة، الدنمارك	138	النفط	السويد	27,6	الحديد
المملكة المتحدة، هولندا	239	الغاز الطبيعي*	اليونان	3,3	البوكسيت
بولونيا	177	الفحم الحجري	ايرلندا	1,9	الزنك
ألمانيا، اليونان، بولونيا، المملكة المتحدة ورومانيا	442,5	السّخام	بولونيا	0,9	النحاس

المصدر: الأطلس الاقتصادي، 2007.

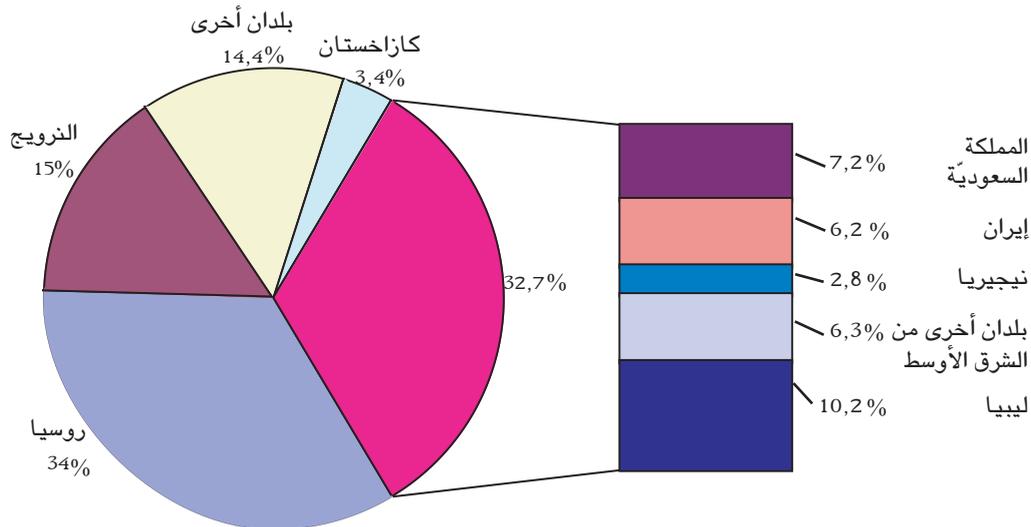
* الغاز الطبيعي: مليار م³.

الوثيقة 4 : تطور تركيبة إنتاج الطاقة واستهلاكها في الاتحاد الأوروبي بين 1996 و 2006

الحصة من الاستهلاك (%)		الحصة من الإنتاج (%)		
2006	1996	2006	1996	
37	39	14	17	النفط
24	21	20	22	الغاز الطبيعي
13	15	11	17	الفحم الحجري
5	6	11	11	السخام
7	5	15	9	الطاقة النووية
14	14	29	24	الطاقات المتجددة

المصدر: أوروبستات 2008، مؤشرات الطاقة والنقل والبيئة.

الوثيقة 5 : واردات الاتحاد الأوروبي من النفط حسب المصدر سنة 2007



المصدر: المفوضية الأوروبية 2010، الطاقة والنقل بالاتحاد الأوروبي في أرقام.

الوثيقة 6 : تطوّر نسبة التبعية الطاقية بالاتحاد الأوروبي بين 1996 و2006

2006	1996	نسبة التبعية الطاقية العامّة	
% 53,8	% 44,2		
% 83,6	% 76	النفط	نسبة التبعية في :
% 60,8	% 43,5	الغاز الطبيعي	

المصدر : المفوضية الأوروبية 2006 و2010، الطاقة والنقل بالاتحاد الأوروبي في أرقام.

* نسبة التبعية الطاقية: حاصل قسمة الواردات الطاقية على (إجمالي الاستهلاك الداخلي + المخزون) X 100.
** 25 عضواً.

التعليمات

- 1- أبرز ظاهرة انفتاح مجال الاتحاد الأوروبي ودورها في دعم قوة الاتحاد.
- 2- أتعرف الخصائص التضاريسية والمناخية بالاتحاد الأوروبي وأبين دورها في دعم قوته الإنتاجية.
- 3- أبين دور سياسة الاستيراد في تجاوز محدودية الثروات المنجميّة والطاقية بالاتحاد الأوروبي وفي دعم قوّته الاقتصادية.

النشاط الثاني

أتعرف شبكات النقل في الإتحاد الأوروبي ودورها في التحكم في المجال

الوثيقة 7 : من عوامل تزايد الطلب على النقل

"هناك عاملان يفسّران تواصل نمو الطلب على النقل. فبالنسبة لنقل المسافرين يرتبط الطلب على النقل بالارتفاع المشهود في أسطول السيارات الذي تضاعف ثلاث مرّات في الثلاثين سنة الأخيرة إذ سجل زيادة بثلاثة ملايين سيارة في السنة... أما بالنسبة لنقل البضائع، فإن نمو الطلب على النقل يعود خاصة إلى تحولات الاقتصاد الأوروبي ومنظومته الإنتاجية. فقد تحوّل هذا الاقتصاد في العشريتين الأخيرتين من اقتصاد خزن إلى اقتصاد أذفاق. وتعمّقت هذه الظاهرة من خلال سياسة إعادة توطين بعض الأنشطة الصناعية ذات الكثافة العالية لليد العاملة والتي تسعى وراء كلفة إنتاج ضعيفة حتى وإن كانت مواقع الإنتاج تبعد مئات الكيلومترات عن مواقع التجميع النهائي [للمنتجات] أو عن سوق الاستهلاك."

المصدر: Communautés Européennes 2001, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix

الوثيقة 8 : شبكة النقل بالاتحاد الأوروبي سنة 2007

شبكة الأنابيب (كم)	شبكة النقل النهري (كم)	الخطوط الحديدية المكهربة (كم)	الخطوط الحديدية (كم)	الطرق السريعة (كم)	الطرق المعبدة (مليون كم)
33700	42700	110500	212800	65100	5

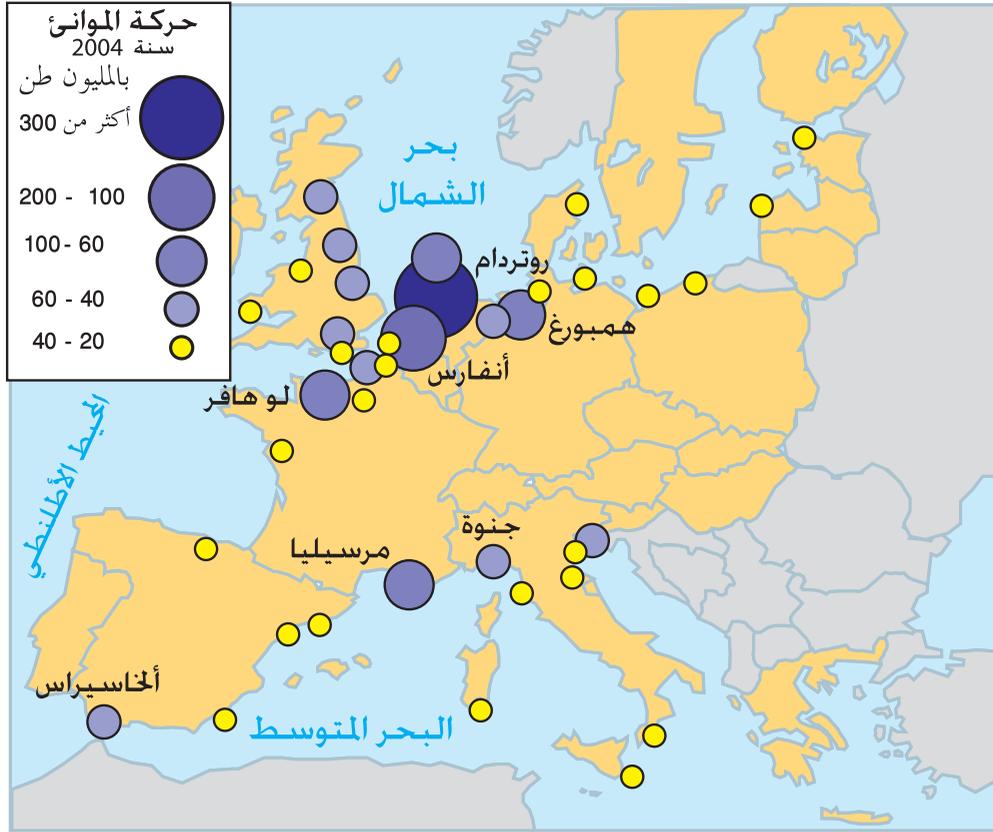
المصدر: المفوضية الأوروبية، 2010، الطاقة والنقل بالاتحاد الأوروبي في أرقام.

الوثيقة 9 : حصة مختلف أصناف النقل في المبادلات الخارجية للاتحاد الأوروبي حسب القيمة والحمولة سنة 2008.

النقل الجوي	النقل بواسطة الأنابيب	النقل النهري	النقل الحديدي	النقل الطرقي	النقل البحري	المؤشر
20,1	4,4	0,3	1,6	16,3	50,7	الحصة من القيمة (%)
0,6	12	0,9	4,2	6,1	72,4	الحصة من الحمولة (%)

المصدر: المفوضية الأوروبية 2010، الطاقة والنقل بالاتحاد الأوروبي في أرقام.

الوثيقة 10 : الموانئ الكبرى بالاتحاد الأوروبي سنة 2004



الوثيقة 11 : تطور نقل البضائع عبر جبال الألب* بين 1990 و2008 (مليون طن)

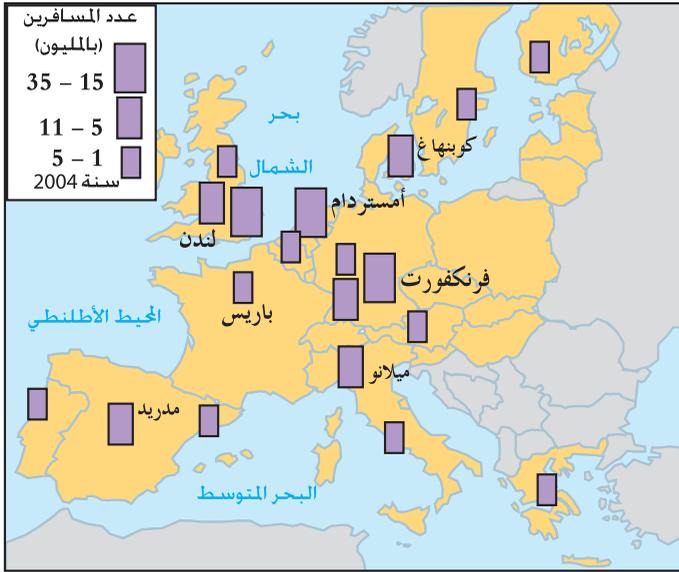
* تتخلل جبال الألب سلسلة من الأنفاق المهيأة لتيسير النقل الحديدي والطرقي للبضائع والمسافرين وأهم الأنفاق المخصصة للنقل الحديدي هي: برنر (1867)، مون سينيس (1872)، سان غوتار (1882)، سمبلون (1902)، لوتشبرغ (1913)، ومشروع لوتشبرغ الذي يمتد على 38 كلم وهو مبرمج لسنة 2007. ومشروع سان غوتار الذي يمتد على 57 كلم وهو مبرمج لسنة 2012. أما الأنفاق المخصصة للنقل الطرقي فهي: غران سان برنار (1950)، مون بلان (1965)، سان برناردينو (1967)، برنر (1972)، فريجوس (1980)، سان غوتار (1980).

* كما تمت تهيئة النفق العابر لبحر المانش واستغلاله منذ 1994 ويبلغ طوله قرابة 50 كلم منها 37 كلم تحت البحر وهو يربط بين فرنسا والمملكة المتحدة بواسطة خطين حديديين فانقي السرعة.

نمط النقل / السنة	2008	2000	1990
النقل الطرقي	71	62,5	40,5
النقل الحديدي	44,1	38,5	30,5
الجملة	115,1	101	71

المصدر: المفوضية الأوروبية، الطاقة والنقل بالاتحاد الأوروبي في أرقام، 2006 و2010.

الوثيقة 12 : المطارات الكبرى بالاتحاد
الأوروبي سنة 2004



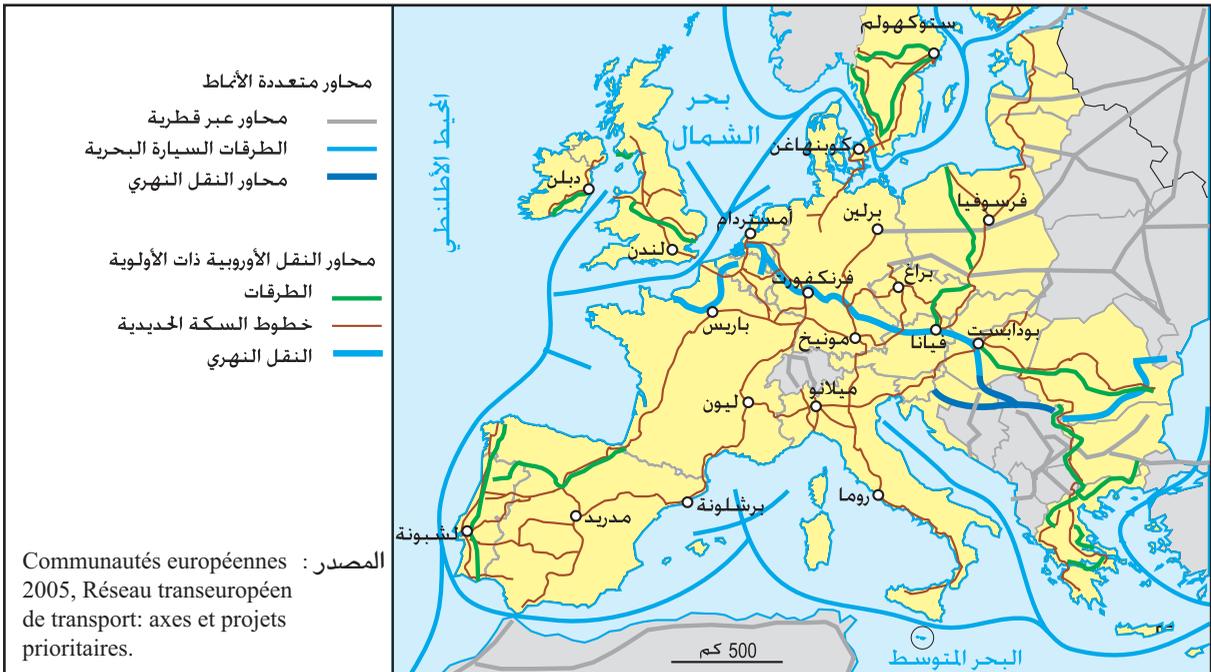
الوثيقة 13 : من مشاكل النقل في الاتحاد الأوروبي

"شهدت فترة التسعينات بروز ظاهرة اكتظاظ حركة النقل في بعض الأقاليم وعلى طول بعض المحاور... ومن المفارقات أن الاكتظاظ المسجل في الأقاليم المركزية ترافقه عزلة كبيرة للأقاليم الطرفية... ويمكن القول أن الاتحاد الأوروبي مهدد بالاختناق في المركز وبالشّلل في الأطراف".

وإذا كان اكتظاظ النقل يشمل المناطق الحضرية، فإن شبكة النقل عبر القطرية الأوروبية تشكو بصفة متزايدة من الاكتظاظ الدائم ذلك أن 7500 كلم من الطرقات أي 10% من الشبكة - و16000 كلم من الخطوط الحديدية أي 20% من الشبكة - تشهد اكتظاظا يوميا. ويسجل 16 مطارا رئيسيا في الاتحاد الأوروبي تأخيرا في الرحلات يفوق ربع الساعة يشمل ثلث إجمالي الرحلات... ويهدد هذا الاكتظاظ بتراجع القدرة التنافسية لاقتصاد الاتحاد الأوروبي ويتوقع أن تبلغ كلفته 80 مليار يورو أي قرابة 1% من الناتج الداخلي الخام لأقطار الاتحاد في حدود 2010."

المصدر : Communautés Européennes 2001, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix

الوثيقة 14 : مشاريع شبكة النقل عبر الأوروبية



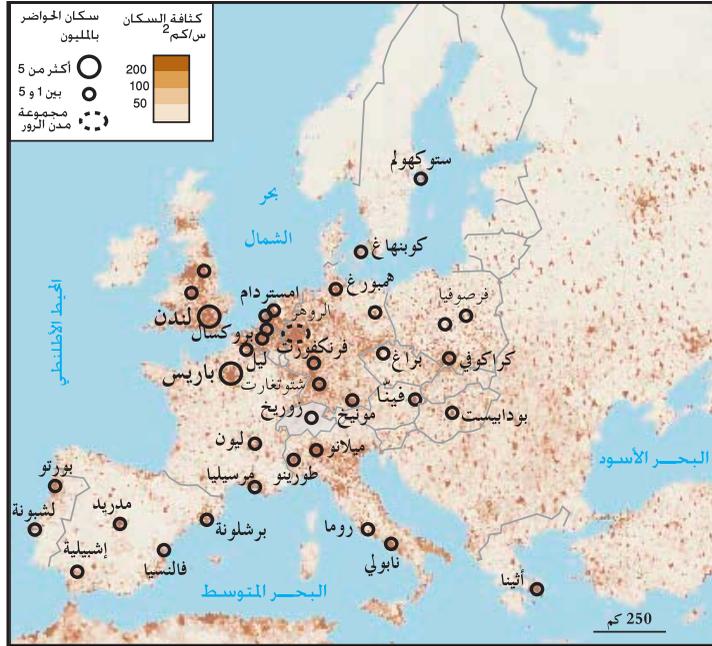
المصدر : Communautés européennes
2005, Réseau transeuropéen
de transport: axes et projets
prioritaires.

التعليمات

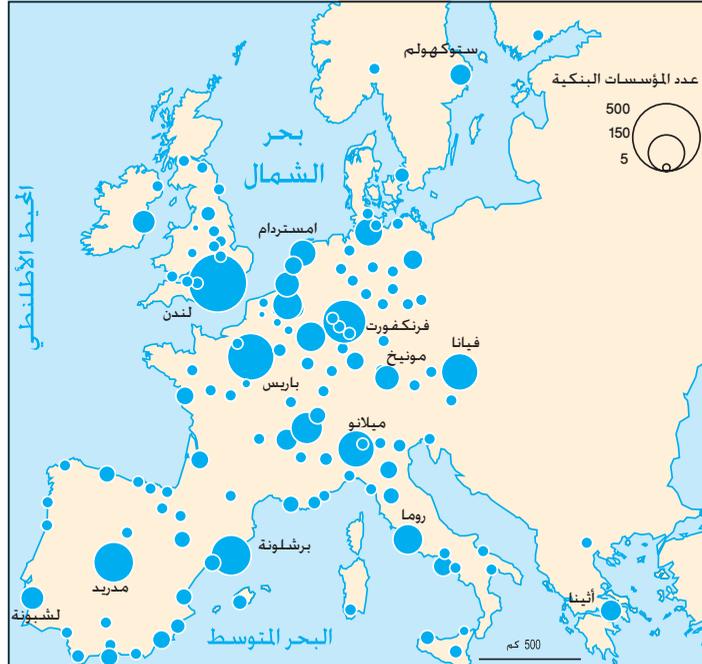
- 1- أتعرف شبكات النقل والمواصلات في الاتحاد الأوروبي.
- 2- أبرز دور هذه الشبكات في التحكم في المجال وفي تيسير الاندماج الاقتصادي بين الأقطار الأعضاء.
- 3- أ بين دور شبكات النقل في دعم القوة التصديرية للاتحاد الأوروبي.

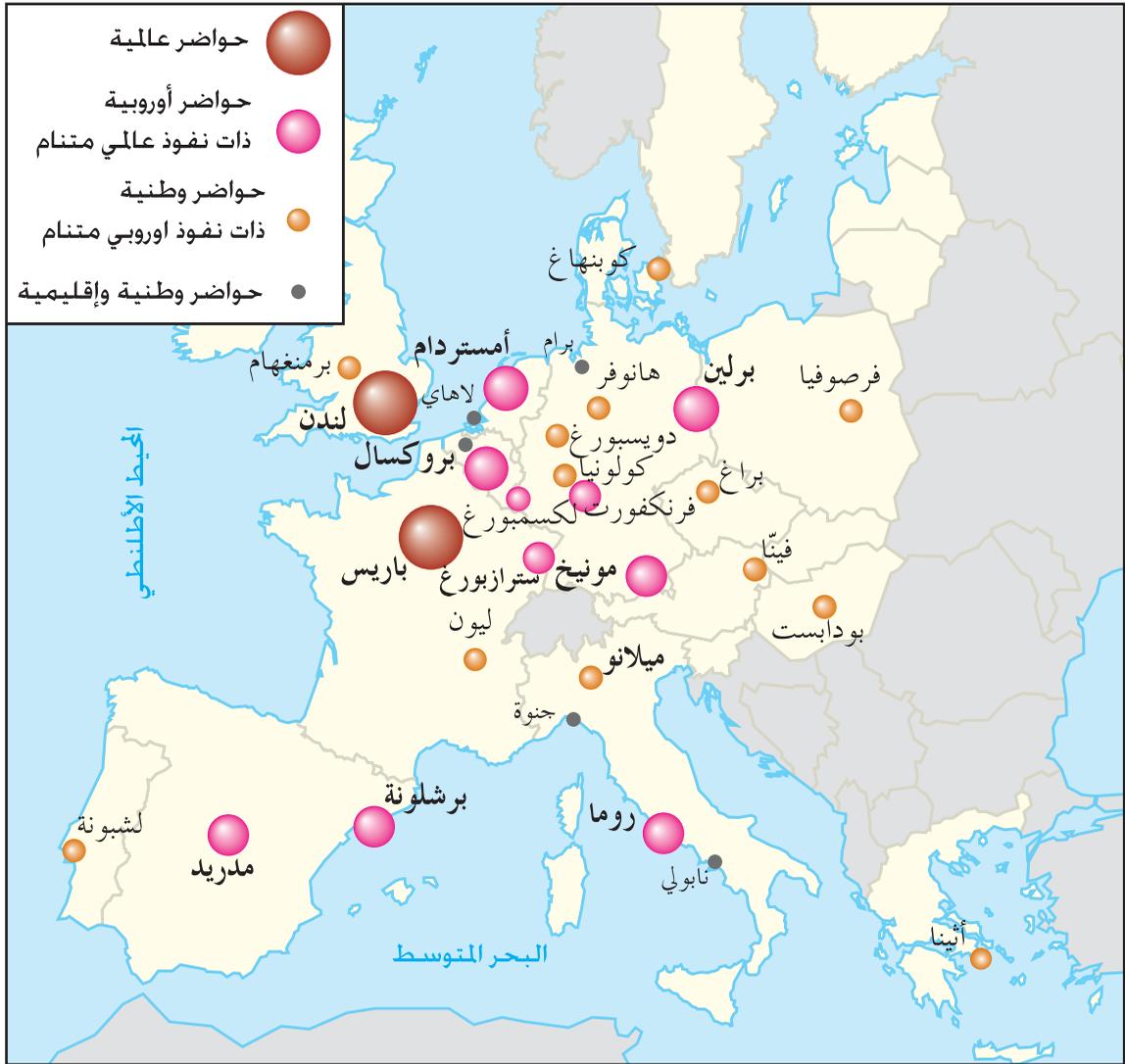
النشاط الثالث أتعرف دور الحواضر في التحكم في المجال بالاتحاد الأوروبي

الوثيقة 15 : الكثافة السكانية والمدن الكبرى بالاتحاد الأوروبي



الوثيقة 16 : عدد فروع المؤسسات البنكية العالمية في حواضر الاتحاد الأوروبي





الوثيقة 18 : لندن وباريس : حاضرتان عالميتان

” إن الثقل الديمغرافي والاقتصادي للعاصمتين لندن وباريس في أوروبا لا جدال فيه. ويتقارب مستوى المدينتين في عدد من المؤشرات: السّكان والدّقل الجوّي والمقرّات الاجتماعية للشّركات الكبرى والمؤسسات المالية والمتاحف وعدد الليالي السّياحية المقضّاة والاندماج في شبكات البحث والتطوير. وتتفوّق لندن على باريس في عدد المنشآت العلمية وفي النقل البحري ذلك أن لندن ميناء بحري في حين أن باريس ميناء نهري. لكن باريس تستقطب عدداً أكبر من المعارض الدولية والمؤتمرات ويتركز بها عدد أكبر من المواقع الثقافية والجامعات والطلبة.”

المصدر : C. Rozenblat, P.Cicille, Les villes européennes: analyse comparative, Doc. Française 2003.

"يمثل إقليم مدريد المركز الاقتصادي والسياسي والإداري لإسبانيا فهو يضم 13,5 % من السكان ويوفر 15 % من مواطني الشغل في البلاد ويسهم بقراءة 18 % من الإنتاج الوطني سنة 2005 . وقد شهد اقتصاد الإقليم منذ التسعينات فترة نمو مستمر واختصت الصناعة في التجهيزات الاتصالية والالكترونية وصناعة الأدوية والصناعة الجوفضائية كما سجلت الخدمات المسداة إلى المؤسسات والبحث والتجديد تطورا ملحوظا... ويسهم إقليم مدريد بقراءة ثلث صادرات [البلاد] ويستقطب 46 % من الاستثمار الأجنبي المباشر كما سجل الناتج الداخلي الخام لهذا الإقليم نموا قارب 4 % في السنة بين 2000 و2005. وشهدت نفس الفترة بعث 780 ألف مواطن شغل في هذا الإقليم، 622 ألفا منها في الخدمات ..."

المصدر : Iaurif, 2006, Madrid, une région à forte croissance

"إن باريس هي التي بنت الدولة الفرنسية عبر فرض وحدة اللغة منذ القرن السادس عشر للميلاد وعبر الدور الإداري الذي تضطلع به وتنظيم التراب الوطني عبر تشبيك شعاعي للنقل والمواصلات من العاصمة إلى الحدود. وتمارس العاصمة السياسية بمعالمها الوطنية دورا رمزيا توحيدا قويا... ولا علاقة لهذه المسألة بالجغرافيا الطبيعية أو البشرية. إنها تركيب تاريخي أنجزه ملوك فرنسا ورثته عنهم الثورة ودعمته الإمبراطورية. وهكذا تجذرت المركزية في التقاليد السياسية حتى صار يُنظر إلى كل محاولة لوضعها موضع السؤال على أنها مساس بالوحدة الوطنية."

المصدر : Bonnet J., Les grandes métropoles mondiales

التعليمات

- 1- أتعرف أهم المدن بالاتحاد الأوروبي وأصنفها حسب الحجم.
- 2- أصنف حواضر الاتحاد الأوروبي حسب النفوذ وأبين دورها في تأطير المجالات الأوروبية والوطنية والإقليمية.
- 3- أحدد خصائص النموذج الباريسي كمثال لشبكة حضرية قطرية وأشرح أسباب تشكله.