الاتحاد الأوروبي: دعائم القوّة (3)

مزايا المجال والسّعي إلى التحكم فيه

المقدّمة

تستند القوة الأوروبية إلى مجال شاسع يغطي أكثر من 4 ملايين كلم² يجمع خصائص طبيعية مساعدة على اكتساب القوة. ويسعى الاتحاد الأوروبي إلى التحكّم في هذا المجال بهدف استغلال كامناته من جهة وتحقيق درجة اندماج أفضل بين الأقطار الأعضاء من جهة أخرى.

I – مجال متعدد المزايا رغم بعض الحدود

يجمع مجال الاتحاد الأوروبي مزايا متعددة تساعد على اكتساب القوة فالموقع استراتيجي والتضاريس غير معيقة للأ نشطة الاقتصادية والمناخات ملائمة للنشاط الفلاحي وباطن الأ رض غني بالثروات المنجمية والطاقية وإن كانت دون حاجة الاتحاد.

1– موقع استراتيجي

يتوسط المجال الأ وروبي الوحدات البشرية والاقتصادية الكبرى في العالم المعاصر وينفتح على واجهات بحرية نشيطة تأ وي بعض أهمّ مراكز دفع الاقتصاد العالمي كما ينفتح على مجالات اقتصادية واعدة. فهو ينفتح على المجال الأ مريكي غربا بفضل ساحله الأطلسي، وعلى القارة الإفريقية جنوبا بفضل امتداد سواحله المتوسطية، وعلى القارة الآسيوية في الشّرق برّ ا وبحرا. وقد مكنه امتداد سواحله على قرابة 35000 كلم وتوفر مواضع ساحلية ملائمة من امتلاك شبكة كثيفة من الموانئ يفوق عددها 1000 ميناء في 22 بلدا تيسّر ربطه بالعالم وتدعم قوته التجارية [1].

2– تضاريس غير معيقة للأنشطة الاقتصادية

يغلب الانبساط على تضاريس الاتحاد الأ وروبي فباستثناء الجبال الجنوبية (الآ لب والبيرني) والجنوبية الشرقية (الكربات)، فان الهضاب والسهول تغطي بقية المجال وهو ما يوفر مساحة صالحة للزراعة تمتد على قرابة 170 مليون هك [1]. وتتميز السهول عموما بخصوبة التربة التي تكون فيضية في أحواض البو والدانوب والراين، ورسوبية في الحوض الباريسي وحوض أكيتان وحوض لندن إلى جانب سهل أوروبا الشمالية الذي يمتد من هولندا إ لى بلدان البلطيق في الشمال الشرقي وسهول ساحلية خصبة لكنها ضيقة في المناطق المتوسطية مثل سهل الأ ندلس في اسبانيا. وتتخلل هذه السهول شبكة نهرية ذات اتجاه شمال–جنوب تعتمد في النقل الداخلي وقد نشطت على طولها الحياة الاقتصادية منذ الثورة الصناعية وهي تيسّر الربط بين أوروبا الشمالية وأوروبا الجنوبية وأهمّها أنهار الراين والآلب في ألمانيا والدانوب في أوروبا الوسطى والشرقية والسين والرون في فرنسا والفيستول في بولونيا. كما تعتمد هذه الأ نهار في الري الزراعي وفي إنتاج الكهرباء المائية.

3– مناخات ملائمة للنشاط الفلاحي

يرتبط اعتدال المناخات وتنوعها بالاتحاد الأ وروبي بامتداد مجاله ضمن المنطقة المعتدلة وبطول الواجهات البحرية غربا وجنوبا [2]. ويغطي المناخ المحيطي المعتدل والممطر (1000 مم/السنة) السّواحل الغربية ويمتدّ تأثيره عميقا داخل القارة وهو ملائم لتربية الماشية بفضل امتداد المراعي. أما المناخ المتوسطي فيشمل السواحل الجنوبية للاتحاد ويتيح بفضل طول مدة الاشماس– تعاطي غراسة الكروم والزياتين والأ شجار المثمرة والباكورات رغم ما يميزه من تطرف يتجلى في الفيضانات وما ينجر عنها من انجراف. ويغطي المناخ القاري ما تبقى من مجال الاتحاد وهو ملائم للزراعات الكبرى وتربية الماشية غير الجاهدة بسبب امتداد المراعي الطبيعية خاصة على التخوم الشرقية للاتحاد رغم مخاطر الإ ثلاج والجمد في اتجاه الشمال والشرق.

4- موارد منجمية وطاقية تعزّزها سياسة استيراد نشيطة

أ- موارد منجمية وطاقية متنوّعة

يوفّر باطن الأرض موارد طاقية ومنجمية هامة لسهمت في انطلاق الثورة الصناعية منذ القرن التاسع عشر. ويمثل الفحم الحجري والحديد والنفط أهم هذه الثروات التي تتوزع بصفة متفاوتة بين الأقطار الأعضاء. ففي الموارد المنجمية تستأثر السويد بأكثر من 90 % من الإنتاج الجملي للحديد وتعدّ إيرلندا أكبر منتج للرّصاص والزنك كما ينفرد اليونان بالقسم الأكبر من إنتاج البوكسيت. أما في الموارد الطاقية، فإن بولونيا توفر أكثر من نصف إنتاج الفحم الحجري بالاتحاد الأوروبي كما توفر كل من المملكة المتحدة وهولندا نسبة عالية من إنتاج الغاز الطبيعي في حين تعتبر المملكة المتحدة أكبر منتج للنفط [3]. وعلاوة على إنتاجه من الطاقات غير المتجدّدة، يستفيد القطاع الطاقي من شبكة الأنهار التي تستغلّ في إنتاج الكهرباء المائية التي تمثل خمس الإنتاج الجملي للطاقة الكهربائية.

ب- تعويل متزايد على الاستيراد

لقد تضافر قدم استغلال الموارد المنجمية والطاقية ومحدودية مدخراتها وارتفاع كلفة إنتاجها مع تزايد الطلب عليها ليفضي إلى تنامي عجز الاتحاد الأوروبي عن الاستجابة لحاجاته خاصة في مواد استراتيجية مثل الحديد والبوكسيت والمحروقات [4] وهو ما اضطرّه إلى انتهاج سياسة توريد نشيطة لمعالجة هذا النقص المتزايد في الإنتاج. وتقوم سياسة التوريد التي يعتمدها الاتحاد الأوروبي على تنويع مصادر التزوّد مع أولوية التزوّد من داخل القارة الأوروبية فوارداته من الحديد مثلا تتأتى بنسبة 84 % من القارة الأوروبية أما وارداته الطاقية فتتأتى بنسبة 45 % من نفس القارة[5]. ويوظف الاتحاد الأوروبي علاقاته مع بعض المجموعات الاقتصادية مثل مجموعة آسيا وافريقيا والكاريبي واتفاقيات الشراكة التي أنجزها مع عدد من أقطار المتوسطية فضلا عن علاقاته التاريخية بالمستعمرات السابقة لضمان التزوّد بهذه المواد، كما يسلك سياسة الاستكشاف والبحث عن المحروقات تتولاها شركاته عبر القطرية مثل بريتيش بتروليوم وروايال دوتش شال و طوطال .... كما يعول على تطوير الطاقة البديلة مثل الطاقة النووية والطاقة الريحية. غير أن هذه الاختيارات لم تحل دون تعمق التبعية الطاقية التي بلغت 60 % سنة 2008 [6]. وقد أسهمت سياسة الاستيراد التي يعتمدها الاتحاد الأوروبي بما وفّرته من موارد منجمية وطاقية في دعم قوته الإنتاجية في الصناعة.

II- سعي حثيث للتحكم في المجال

تسهم شبكات النقل والحواضر في تحقيق التحكّم في المجال الذي يعتبر أحد شروط استكمال بناء السوق الأوروبية الموحدة وتحقيق الاندماج الاقتصادي للأقطار الأعضاء.

1- شبكة نقل واتصالات تزداد نجاعة

يستفيد الاتحاد الأوروبي من شبكة نقل متنوعة ومتكاملة وممتدة تشهد تطويرا حثيثا لمحاورها الكبرى في إطار سياسة النّقل المشتركة كما تسجّل تحديثا متزايدا لأساليب النقل.

أ- دور ريادي لشبكات النّقل البرّي في إدماج المجال الأوروبي

تتكون شبكات النقل بالاتحاد الأوروبي من شبكات وطنية تسعى سياسة النقل المشتركة إلى تحقيق الترابط المتزايد بين مكوّناتها. وهي تستفيد في نموّها من الطّلب المتزايد على النّقل النّاجم عن ارتفاع أسطول السيارات وعن تحوّل اقتصاد الاتحاد من اقتصاد خزن إلى اقتصاد أنفاق خاصة مع تنامي نسق عمليات إعادة توطين الأنشطة الصناعية في أقطار شرق الاتحاد [7]. وتتسم هذه الشبكة بالتنوّع والتكامل [8] والامتداد وتسهم رغم تركزها المجالي الكبير في الشمال الغربي للاتحاد، في التحكم في المجال وفي تحقيق اندماج اقتصاديات الأقطار الأعضاء وفي دعم القوة الاقتصادية للاتحاد الأوروبي، علاوة على تعزيزها لمكانته الاقتصادية في العالم.

وتؤمّن الشبكة الحديدية وشبكة الطرقات 75 % من النقل الداخلي للبضائع و1/5 النقل الخارجي بفضل شبكة كثيفة يزداد فيها نصيب الطرقات السيارة والخطوط الحديدية المكهربة [8 و9 و10]. كما يؤمّن النقل النهري

قسما مهمّ ا من النقل الداخلي للبضائع مستفيدا من شبكة نهرية وشبكة قنوات تنتظم حول نهري الراين والدانوب مثل قنال ميتّ ال لاند الذي يربط منطقة الروهر ببرلين وقنال كيال الذي يربط بحر البلطيق ببحر الشمال في شمال أ لمانيا والقنال الرابط بين نهري الماين والدانوب في الجنوب الشرقي الألماني وقنال الرون الراين في شرق فرنسا. وتنتشر على طول النهرين موانئ متعددة أهمّها ميناء دويسبورغ في ألمانيا وهو أكبر ميناء نهري في العالم. وتمكّن هذه الشبكة النهرية من ربط أقطار شمال الاتحاد بالأقطار الجنوبية الشرقية كما تيسّر ربط الأ قاليم المركزية النشيطة بظهيرها المباشر وبالأ قاليم الطرفية جنوب وشرق الاتحاد وتنتهي إلى موانئ الواجهة الشمالية ومنها ميناء روتردام ثاني أكبر ميناء في العالم في حين يفضي نهر الدانوب إلى البحر الأسود.

ب– النقل البحري والجوي يدعمان التحكّم في المجال

يستفيد النقل البحري من قرابة 450 ميناء يتجاوز حجم نشاط الواحد منها 1 مليون طن في السنة تتوزّ ع على أ ربعة مجموعات مينائية كبرى هي موانئ الواجهة الشمالية وموانئ شمال المتوسط وموانئ المنطقة الغربية وموانئ المنطقة السكندنافية والبلطيق [12] تؤمن نقل ما يفوق 3,5 مليار طن من السلع وهو ما يفوق ثُلثي الحجم الجملي للمبادلات الخارجية لأقطار الاتحاد سنة 2008 [9 و10] ويشمل النقل بالحاويات قرابة خُ مس مجموع النشاط. كما أمّ ن النقل البحري نقل نصف مليار مسافر في نفس السنة. وتعدّ منطقة الواجهة الشمالية أ كثر المناطق المينائية نشاطا في العالم وهي تربط الاتحاد الأ وروبي وحواضره الكبرى بمراكز دفع الاقتصاد العالمي الأ خرى وتعتبر بوّ ابته الرئيسية على العالم الخارجي. وهي تستفيد من ظهير شاسع هو المجال الريناني وأقطار وسط وشرق أوروبا والشمال الايطالي تتولى تجميع ثرواته وتصديرها بفضل شبكة الموانئ النهرية والخطوط الحديدية التي تنتهي إ ليها وبفضل الأ نفاق المهيأ ة للنقل الطرقي والنقل الحديدي في جبال الآلب [11]. ويستند النقل الجوي إ لى شبكة كثيفة من المطارات [12] تعد قرابة 300 مطار ويعتبر مثلث لندن– باريس– فرانكفورت أكثرها نشاطا بفضل مطاراته المحورية. وتعزّز هذه الشبكة المتنوّعة والمترابطة التحكم في المجال الأ وروبي بما يدعم الاندماج الاقتصادي ويثبّ ت السوق الداخلية من جهة، كما تؤمن ربط الاتحاد الأوروبي بالخارج وتسهم في إشعاعه وتدعم مكانته في الاقتصاد العالمي.

ج– تطوير شبكة النقل عبر – الأوروبية

تشهد هذه الشبكة اكتظاظا متزايدا خاصة في الأ قاليم المركزية للاتحاد وهو ما من شأنه أن يضعف القدرة التنافسية لاقتصاد الاتحاد ويعطّ ل الاندماج الاقتصادي بين أ قطاره، علاوة على ما تسبّبه من تلوث باعتبار المكانة المهيمنة للنقل الطرقي والاستعمال المكثف للسيارة [13]. وفي إ طار سياسة النقل المشتركة ولتجاوز هذا الوضع، أ قرت المفوضية الأ وروبية منذ سنة 2004 خطة تمتد حتى سنة 2020 تقضي بانجاز30 مشروع ذا أ ولوية– يمثل النقل الحديدي 80 % منها – بكلفة تبلغ 225 مليار يورو قصد إ رساء الشبكة عبر– الأوروبية. وتهدف هذه الخطّة إلى التخفيف من الاكتظاظ عبر إقامة أروقة نقل تخصص لنقل البضائع وتحقق الترابط خاصة بين أقطار غرب الاتحاد والأ عضاء الجدد. كما تقضي هذه الخطة بتطوير أساليب النقل الحديثة التي تقوم على النقل متعدد الأنماط* مثل النقل البحري– الطرقي والنقل الحديدي الطرقي أمّا في ميدان النقل البحري فإن سياسة النقل المشتركة تقضي بإرساء الطرقات السيّارة البحرية ومزيد العناية بالموانئ الكبرى باعتبار الدّ ور الذي تضطلع به في نقل البضائع خصوصا وما تتيحه من إ مكانيات الربط بين الأقطار الأعضاء[14] .

د– شبكات اتصال متطوّرة

وتعضد شبكة النقل شبكة اتصالات تزداد تطوّرا وكثافة تربط بين أقطار الاتحاد الأوروبي وبينه وبين العالم الخارجي. وتستند هذه الشبكة إ لى التركز العالي للهاتف القار في المدن والأ رياف والانتشار الواسع للهاتف الجوّ ال ولنسبة النفاذ العالية لشبكة الانترنت التي أ صبحت تعتمد بشكل متزايد من قبل الأفراد والمؤ سسات في المعاملات الاقتصادية بواسطة شبكة من الألياف البصرية تحقّ ق الترابط بين العقد الرئيسية للاتصالات التي تمثلها الحواضر الكبرى في الإ قليم المركزي، كما تربط بينها وبين المدن الطرفية والحواضر العالمية. وقد زادت هذه الشبكة المجال الأوروبي ترابطا وعزّزت جودة الخدمات المسداة إلى الأفراد والمؤسسات وزادت في القدرة التنافسية لاقتصاد الاتحاد.

2 – مجال تؤطره حواضر متراتبة

تعتبر الظاهرة الحضرية علاوة على عراقتها وشمولها لكامل مجال الاتحاد الأ وروبي عاملا أساسيا للتحكم في المجال وتنظيمه.

أ– تحضّر عريق وحوضرة متنامية

يعتبر الاتحاد الأوروبي واحدا من أكبر مجالات الاعمار في العالم بمعدل كثافة سكانية بلغت 114س/كلم^2 وهو ينفرد بنسبة تحضر هي الأ على في العالم إذ تتعدى 80 % رغم التباينات الجلية بين أقطاره والتركز الواضح للحضّر في الميغالوبوليس الأوروبية [15] . وعلاوة على عراقة التحضر في الاتحاد الأوروبي، فان ظاهرة الحوضرة التي تسارع نسقها خلال النصف الثاني من القرن الماضي أفضت إلى بروز حواضر كبرى تستقطب السكان والأنشطة الاقتصادية وتتركز بها الوظائف التقريرية والقيادية. وتتولى هذه الحواضر متباينة النفوذ تأ طير المجال الأ وروبي والمجالات الوطنية والإ قليمية وتنشيطها كما يمتدّ نفوذ البعض منها إلى المجال العالمي [16].

ب– حواضر مترا تبة تؤطر المجال الأوروبي

تختلف وظائف الحواضر الأ وروبية وتتباين درجات نفوذها ويمكن التمييز بين أربعة أصناف [17]:

- حاضرتان عالميتان هما لندن وباريس تتمتعان بنفوذ كبير في الاتحاد الأ وروبي والعالم بفضل رصيد بشري ضخم يتعدى 10 ملايين ساكن في كل منهما وتركز عال للخدمات القيادية والتقريرية [18] وتنتمي لندن إلى الحواضر الثّلاث الأولى في العالم إلى جانب نيويورك وطوكيو.
- حواضر أ وروبية يتجاوز إ شعاعها مجالاتها القطرية تشمل العواصم الأ وروبية مثل أمستردام وبروكسل وبعض الأقطاب الاقتصادية مثل ميونيخ وبرلين وروما وميلانو ومدريد [19] وبرشلونة وهي مراكز إشعاع وطني وأوروبي يزداد نفوذها العالمي بشكل مطرد.
- حواضر وطنيّة ذات إشعاع أوروبي: تشمل عددا من العواصم السياسية والمراكز الاقتصادية ويتعدى نفوذها المجال الوطني ليشمل مجال الاتحاد الأ وروبي مثل فرنكفورت وهانوفر ودويسبورغ وكولونيا وفرصوفيا وبرمنغهام وليون ولكسمبورغ ...
- حواضر وطنية أو إقليمية تسهم في تنظيم المجالات الوطنية والإقليمية مثل لاهاي وبرام وقاند...

ج– شبكات حضرية متنوّعة تؤطر المجال الأوروبي

و قد شكلت هذه المدن والحواضر شبكات حضرية تنظم المجال الأوروبي وتسهم في التحكّم فيه وترتفع درجة التحكم في المجال في الأقاليم المركزية وخاصة في الأقطار الشمالية الغربية في حين تمتد المجالات غير المهيكلة على الأ طراف الشرقية والجنوبية للاتحاد. وتتباين الشبكات الحضرية بين أ قطار الاتحاد وهي صنفان:

- النموذج الباريسي: وهي الشبكات التي تهيمن فيها حاضرة كبرى على بقية المجال الوطني ويتركز بها السكان كما تتركز بها الخدمات التقريرية والقيادية في ميدان المال والأ عمال على غرار باريس [20] في فرنسا ولندن في المملكة المتحدة ومدريد في إسبانيا.
- النموذج الريناني وهي الشبكات متعددة المراكز التي تتقاسم فيها حواضر متقاربة الحجم الأنشطة الاقتصادية ومختلف الخدمات في إ طار من التنافس مثل الشبكة الحضرية الرينانية في ألمانيا أو الشبكة الحضرية في إيطاليا.

الخاتمة

تستند القوة الأ وروبية علاوة على ما أ تاحه توسع المجال الأ وروبي من إ مكانيات مادية وبشرية متنوعة تعززت بالسعي المتواصل إ لى تحقيق الاندماج بين اقتصاديات الأقطار الأ عضاء بفضل السياسات المشتركة، إلى مجال متعدد المزايا يسجل مستوى متقدّما من الاندماج بين مكوّناته.

وتتركز هذه القوة خاصة في المجال المركزي الأوروبي: الميغالوبوليس.