

## سياسة وتخطيط شبكات النقل البري الأوروبية

أ. يعقوب محمد  
أستاذ مساعد قسم "أ" جامعة  
معسكر الجزائر

أ. عقبة بلخضر  
ماجستير الاقتصاد الدولي :  
معهد البحوث والدراسات

### ملخص:

سياسة النقل البري الأوروبي هي مسألة ذات أهمية قصوى، أولاً لأن ذلك يشجع النمو الاقتصادي والعمالة في الاتحاد الأوروبي وثانياً لأن ذلك يعزز التماسك الاقتصادي والاجتماعي بين مناطق الاتحاد حُرِّرَ هذا المقال لتحديد المفاهيم الأساسية التي هي مفيدة للمخططين وصانعي قرار النقل البري، عندما يريدون إنشاء خدمات النقل البري عالية الجودة في منطقتهم، وخصوصاً بالمنطقة العربية ويستند ذلك على عمل المخططين لشبكات النقل البري في أوروبا، ومعرفة السياسات الإقليمية اللازمة لتحسين شبكات النقل البري الأوروبية، وكيفية انسجام الجهود الإقليمية مع البرامج الأوروبية الأوسع، وذلك لَدَلِيلُ مُمارَسَةٍ جيِّدٍ لتصميم نظام نقل مثالي في المنطقة الأوروبية. هذه الأفكار وأكثر لا تزال تحت التطوير، لذلك كل الاقتراحات سَتُقَدَّرُ تبعاً لمنطقة الدراسة.

الكلمات المفتاحية: استراتيجيات النقل البري، النقل الأوروبي، تصميم شبكات النقل.

مقدمة:

أهمية الدراسة:

سيوفر تطوير الطرق البرية السريعة إطارا لنشر معايير رفيعة المستوى لخدمات النقل البري للسلع والمنتجات بصورة آمنة وبكفاءة، والتي يمكن أن تكون متكاملة كليا في سلسلة النقل، ما يؤدي في النهاية إلى زيادة تدفق البضائع، ومن شأن هذا التطور أن يخفف الازدحام المروري في خطوط النقل البري.

تجدر الإشارة إلى أن رسم خطوط ومسارات النقل البري في المنطقة الأوروبية يختلف عن مناطق أخرى ويتفوق عليها، نظرا لوجود أعلى درجات التكامل الاقتصادي، وتبني سياسات واستراتيجيات إقليمية هادفة إلى تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي الأوروبي، ومن بين ذلك شبكات النقل البري بالمنطقة.

إشكالية الدراسة:

تتمثل إشكالية الدراسة في أن نقل التكنولوجيا المتطورة في إنشاء شبكات النقل البري بمنطقة الاتحاد الأوروبي إلى منطقة مغايرة ( وخصوصا نحو المنطقة العربية ) لا يؤدي إلى تحصيل النتائج الاقتصادية الماثلة والتي حصلت عليها منطقة الاتحاد الأوروبي، ولزما لذلك يمكن صياغة إشكالية الدراسة كما يلي:

ما أهم الاستراتيجيات التي قامت عليها تصاميم شبكات النقل البري الأوروبية، والتي أدت إلى نتائج اقتصادية باهرة في أوروبا

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل شبكات النقل البري بالمنطقة الأوروبية، لمعرفة السياسات والاستراتيجيات المتبعة في تصميم خطوطها وتحديد مساراتها، وذلك للاستفادة من كفاءة الإنشاء ومراحل التصميم، لرسم شبكات نقل بري في مناطق إقليمية أخرى بنفس الدرجة، وذلك لكون أن استعمال نفس التكنولوجيا المتطورة في إنشاء شبكات النقل البري بالمناطق النامية خصوصا لا يُؤلِّد في الغالب نفس الناتج الاقتصادية الناتجة بالمنطقة الأوروبية.

منهجية الدراسة:

تقوم الدراسة على استعمال المنهج الوصفي لتحديد الإطار النظري لدور النقل البري الأوروبي اقتصاديا، بالإضافة إلى اعتماد المنهج التحليلي في تحليل السياسات والاستراتيجيات المتبعة في تصميم خطوط ومسارات شبكات النقل البري تبعا لدرجة تحصيل الآثار الاقتصادية المتولدة من خلال ذلك.

خطة الدراسة:

تم تقسيم الدراسة إلى ثلاث محاور، يتمثل المحور الأول في ( دور النقل البري في نمو التجارة البينية وإحداث التكامل الاقتصادي أوروبا )، إذ يتناول ذلك دور النقل البري في نمو التجارة البينية بدول الاتحاد الأوروبي، ودوره في إحداث الاندماج الاقتصادي بالمنطقة، كما يمثل المحور الثاني ( تطور شبكات النقل البري في منطقة الاتحاد الأوروبي )، وذلك وفق دراسات التفرع الإقليمي للأعصاب وأغصان الشجر، ووفق سيناريوهات مشروع "SASI"، كما يبين المحور الثالث ( مساهمة بنك الاستثمار الأوروبي في تطوير النقل البري الأوروبي )، من خلال مساهمة الدول الأوروبية في رأسماله، ومساهمة الأخير في تمويل مشاريع النقل البري بالمنطقة ( الطريق السريع اليوناني E90، السكة الحديدية السريعة الإسبانية "مدريد - برشلونة - فيغيرس"، وتحديث خدمات أروستار بأوروبا، كنماذج ).

**المحور الأول:** دور النقل البري في نمو التجارة البينية وإحداث التكامل الاقتصادي أوروبا  
يُزوّدُ البناء التحتي للنقل في أوروبا عبر شبكات النقل البري التماسك الاقتصادي والاجتماعي، وإمكانية إنجاز سوق موحدة في السلع والخدمات، وقد تم إحراز تقدم كبير منذ أن تم تحديد أولى المشاريع الاستثمارية عام ١٩٩٤، هذا وتقوم الجهات المختصة في الدول الأوروبية على تبني سياسات واستراتيجيات مشتركة من أجل رسم مسارات النقل البري الأوروبية وفق أمثل الآثار الاقتصادية الممكن تحصيلها.

**أولاً:** دور النقل البري في نمو التجارة البينية لدول الاتحاد الأوروبي

هناك علاقة بين النقل البري بالطرق البرية والسكك الحديدية، وبين التجارة البينية في دول الاتحاد الأوروبي، فيؤثر ويتأثر بدوره بحجم هذه التجارة، حيث أن زيادة الطلب على التجارة البينية يرفع حجم استخدام وسائل النقل المختلفة لنقلها من مراكز الإنتاج إلى أماكن التخزين أو الاستهلاك، ويمكن القول أن نمو التجارة البينية الأوروبية وزيادة مساهمة قطاع النقل البري في الناتج المحلي الإجمالي تبين أن التأثير بين قطاعي النقل والتجارة البينية هو تأثير متبادل، لقاء تضاعف نمو كل من التجارة البينية الأوروبية وحجم الناتج المحلي الإجمالي، ما يثبت إمكانية التأثير الفعلي وبشكل مباشر للنقل البري بالطرق البرية أو السكك الحديدية وبمختلف وسائله على حجم التجارة البينية الأوروبية، حتى ولو كان ذلك بشكل غير مباشر.

رغم تباين بعض الروابط الاجتماعية بين دول الاتحاد الأوروبي، مثل اختلاف اللغة والثقافة والعادات والديانة، إلا أن الإمكانيات المادية المتوفرة في هذه الدول قد ساهمت في رفع نسب التبادل التجاري البيني الأوروبي، وذلك من خلال استغلال تلك الإمكانيات المتاحة استغلالاً كاملاً، وتحقيق أداء اقتصادي جيد في المشروعات الاقتصادية وبصورة أقرب إلى الأمثلية، وفق سياسات واستراتيجيات مسطرة مسبقاً.

لقد ساعد تطبيق المفاهيم النظرية للتجارة البينية في دول الاتحاد الأوروبي على ترقية المبادلات التجارية بصورة صحيحة، من خلال قيام المنتجين المحليين بتوفير المنتجات والخدمات ذات المزايا التنافسية، وبمقومات إنتاجية جيدة لمختلف المنتجات والخدمات، وفي المقابل تم استحداث أسواق أوروبية كبيرة لاستيعاب هذه المنتجات، والتي وصلت إلى حد التسويق خارج المنطقة الأوروبية، إذ ساعد على تحقيق تلك الأسواق ما يملكه الاتحاد الأوروبي من كتل سكانية كبيرة لاستهلاك مختلف المنتجات الأوروبية، فأضحت شبكات النقل البري في التوسع بين الأسواق الجديدة والتجمعات السكانية الحديثة.

تتسم عمليات النقل والتَّنَقُّلُ البريين للسلع والمسافرين بين دول الاتحاد الأوروبي بالكفاءة والقدرة على تحقيق تلك العمليات بصورة جيدة، من خلال استخدام وتطبيق لوجستيات النقل على أكمل وجه، وذلك فيما يخص خفض تكاليف النقل، وسرعة دوران حياة المنتجات ( الإنتاج أو التركيب، التخزين، التغليف، التسليم الوقتي المحدد، خدمات ما بعد البيع، إلى غير ذلك ) بصورة سليمة، بالإضافة إلى استخدام أجهزة الإعلام الآلي وتكنولوجيا المعلومات في تبادل المعلومات الاقتصادية للمشاريع ومنتجاتها بشكل آلي، كل ذلك قد ساهم إلى أبعد الحدود في تطوير قطاع النقل البري ومساهمته على أحسن وجه في نمو التجارة البينية لدول الاتحاد الأوروبي.

**ثانياً:** دور النقل البري في إحداث الاندماج الاقتصادي في دول الاتحاد الأوروبي

من بين مبادئ السوق الأوروبية المشتركة رسم سياسة مشتركة للنقل بكافة أنماطه في منطقة الاتحاد الأوروبي، ونظراً لدور النقل البري في عمليات إنتاج، تخزين، وتوزيع السلع والمنتجات المختلفة، فإنه تم إدراج هذا العنصر الاقتصادي ضمن العناصر ذات الأهمية البالغة في تنمية السوق الأوروبية المشتركة بشكل فعال، هذا ويمكن القول أيضاً أن التكامل الاقتصادي الأوروبي في

أرقى مراحلها، والتي تتمثل في مرحلة الاندماج الاقتصادي، لا يمكن لها أن تحدث بغياب سياسات أوروبية موحدة فيما يخص أنشطة النقل بمختلف مراحل التكامل الاقتصادي، إضافة إلى أنشطة القطاعات الاقتصادية الأخرى.

إن وصول الاتحاد الأوروبي إلى مرحلة الاندماج الاقتصادي قد أدى به إلى إمكانية إدراج مبادئ عامة حول كامل أوجه النقل المشترك بين دول الاتحاد الأوروبي، الأسلوب الذي أصبح ممكنا من الناحية السياسية في المنطقة الأوروبية بعد الوصول إلى آخر مراحل التكامل الاقتصادي، والتي تسمح بالنفاذ إلى الأسواق وتحديد الأسعار وتعيين شروط النقل المرصية لجميع الأطراف ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي، هذا وقد كان العمل في الأول قائما من خلال مقترحات محددة، تتيح الفرص إلى حلول وسطى عن طريق التنازلات المتبادلة، ومن ثم الوصول إلى توحيد معايير الطرق، وآليات تسجيل أرقام السيارات، وغيرها من الإجراءات الأخرى فيما يخص قطاع النقل البري، ثم أن ازدهار هذا الأخير سوف يؤدي حتما لنجاح الاتحاد الأوروبي في الحفاظ على مرحلة الاندماج الاقتصادي.

اعتمدت سياسة النقل الأوروبية المشتركة مشاريع النقل العابرة للاتحاد الأوروبي، ففي سنة ١٩٩٠ جاءت البرتغال بمقترح يدعو إلى إنشاء وكالة بناء تحتية أوروبية، من أجل تنمية المخططات الوطنية لكل دولة من دول الاتحاد الأوروبي، ولجعل شبكة البنى التحتية للنقل قابلة للتشغيل، ولقد قامت المفوضية الأوروبية بوضع تقرير بعنوان "نحو شبكات عابرة لأوروبا"، وتضمن هذا الأخير مفهوما أساسيا لشبكة سكك حديدية سريعة، وسكك حديدية ثانوية، لكن البلدان الأربعة الكبرى في منطقة الاتحاد الأوروبي، وهي المملكة المتحدة، ألمانيا، إيطاليا، وفرنسا، لم تُعر هذه المبادرة السياسية اهتماما بالغا.

نشر كل من البرلمان والمجلس الأوروبيين سنة ١٩٩٦ مبادئ توجيهية مشتركة، لتطوير شبكات النقل العابرة للاتحاد الأوروبي، وهذا ما كان يعني بأنه ولأول مرة قيام الاتحاد الأوروبي باستحداث إطار لتخطيط النقل الأوروبي، الذي يضع رؤى وأولويات مستقبلية لتطوير بناء النقل التحتي المشترك ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي، كما لا يمكن نكران ما عاناه نظام التخطيط القديم للنقل الأوروبي لكل دولة على حدى من أهداف أحادية بحتة، مثل التطوير غير الكافي للممرات الدولية سواء البرية منها أو المائية، وروابط النقل المفقودة في عدد من المناطق الحدودية للاتحاد الأوروبي، وكذلك الاختناقات المالية لعدد من دول الاتحاد الأوروبي، وبالتالي يمكن القول أن بدايات تكامل الاتحاد الأوروبي كان لها كل الفضل في رسم سياسة نقل بري مشترك بالمنطقة الأوروبية، بالإضافة إلى تبني استراتيجيات أخرى في قطاعات مغايرة جراء ذلك، الأمر الذي ساهمت فيه تلك السياسات والاستراتيجيات بعد ذلك، ومنها المتعلقة بالنقل البري المشترك بالمنطقة الأوروبية، في نقل التكامل الاقتصادي الأوروبي من مرحله الأولية النظرية إلى مرحلة الاندماج الاقتصادي الفعلية، والمحافظة على هكذا إنجاز.

كانت هناك متطلبات أساسية لم يتم الاستغناء عنها في فترة التسعينات، بل وتمت المطالبة باعتلاء مبادئها التوجيهية مشاريع النقل البري الأوروبي ضمن المشاريع الأخرى المشتركة، ونذكر على سبيل المثال مبدأ التوافق وتوحيد المعايير في كثير من المجالات ذات العلاقة المباشرة أو غير المباشرة بالنقل البري، والسماح للأفراد بالانتقال للعمل من خلال تلك الشبكات، بغض النظر عن الأصول الإقليمية للمسافرين، بالإضافة إلى الموافقة على نطاق واسع لتوحيد المعايير المختلفة بالنسبة للمركبات، فضلا عن أنظمة إشارات المرور والتحكم في العمليات ومعايير الارتفاعات القصوى للعربات في الأنفاق وغيرها، وبذلك تم إزالة أغلب تلك المشكلات وأخرى مماثلة، ويساعد كل ذلك في إزالة الحواجز الاقتصادية والاجتماعية بين أفراد دول الاتحاد الأوروبي، مما يساهم في رفع درجات التكامل الاقتصادي الأوروبي، بانتقال ذلك إلى الدول الأوروبية غير الأعضاء بالاتحاد الأوروبي.

إن العديد من مشروعات النقل المنجزة ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي، قد ساهمت في إحداث التكامل الاقتصادي الأوروبي

ووصوله إلى مرحلة الاندماج الاقتصادي، ومثال ذلك مشروع القطار فائق السرعة بين مدينتي بروكسل البلجيكية ومرسيليا الفرنسية بالإضافة إلى مشروع الجسر الرابط بين الدنمارك والسويد، ويمكن القول كذلك أن الموارد المالية المنخفضة في منطقة الاتحاد الأوروبي والتي تم برمجتها لإنشاء شبكات النقل المقترحة، قد سببت انخفاض وتيرة العمل في ذلك مقارنة بالإنجازات المتوقعة، مما أدى بدول الاتحاد الأوروبي إلى الاستفادة من أدوات تمويل أخرى كصندوق التماسك، وصندوق التنمية، وبنك الاستثمار الأوروبي المملوك بالكامل من قبل دول الاتحاد الأوروبي، من خلال زيادة القدرة على تقديم القروض الاستثمارية، ما يعني أن التأثير متبادل بين قطاع النقل البري وما يحتاجه من سيولة مالية ضخمة لإنشاء شبكات النقل البري بالمنطقة الأوروبية، وبين عوائد هذه الأخيرة التي ستساهم في ترقية المبادلات التجارية الأوروبية.

يمكن القول كذلك أن تلك الأدوات المشتركة والمستعملة في توفير رؤوس الأموال اللازمة لمشاريع النقل البري الأوروبي، ما هي في الحقيقة إلا مساهمة لقطاع النقل البري في كل مراحل التكامل الاقتصادي الأوروبي، وصولاً إلى المرحلة الأخيرة منه، والمتمثلة في مرحلة الاندماج الاقتصادي، ثم إن مشاريع النقل البري العابر لأوروبا تساهم في تنمية سوق واحدة للسلع والخدمات والاتصالات، كما أنها توفر قدراً كبيراً من تكاليف النقل والوقت، وتؤدي بطريقة أو بأخرى إلى تحديث العلاقات الاقتصادية توثيقها، وتنشيط التواصل الاجتماعي الأوروبي أيضاً، وقد يذهب هذا إلى أبعد من ذلك، وصولاً إلى مرحلة الاندماج الاقتصادي لمنطقة الاتحاد الأوروبي، فالقارة الأوروبية بأسرها.

اكتشف الاتحاد الأوروبي التأثير الاقتصادي العام للاستثمارات المشتركة، ولقد وُجدَ أن أنشطة قطاع النقل البري تزيد فعليا الناتج الاقتصادي، وتخفف الأسعار، وترفع الدخول والأرباح، وعلى سبيل المثال فإن الطرق البرية المثلى وأنظمة العبور الجيدة تُخفِّضان مصاريف النقل في الشركات الإنتاجية، وترفع معدلات إنتاجها، مما يساهم في توسيع أنشطتها، ما يرفع حجم اقتصادات دول الاتحاد الأوروبي فترتفع ميزانيته العامة، وتزيد هذه الأخيرة حجم المساهمة في الأنشطة الاقتصادية المشتركة في المنطقة، ومقدار المساهمة في القطاعات الاقتصادية المختلفة، ولا يمكن تحقيق ذلك دون وصول دول الاتحاد الأوروبي إلى آخر مراحل التكامل الاقتصادي، تماشياً مع تطبيق السياسات والاستراتيجيات الأوروبية المشتركة ومن بينها المتعلقة بالنقل البري التي تخدم مراحل التكامل الاقتصادي الأوروبي.

في ذات السياق، فإن النقل البري السريع يؤثر إيجاباً على المستوى الاقتصادي، من خلال دفع الضرائب المستحقة بشكل منخفض، وفي السفريات السياحية بتكاليف أقل، كما أن هذا المستوى الجيد من النقل البري يؤدي بشركات الإنتاج إلى ربح الوقت في مختلف مراحل دوران الإنتاج، وخصوصاً توزيع المنتجات النهائية التي قد تتعرض للتلف بغير تواجد ظروف نقل جيدة لها، ومنه فإن المستثمرين الأوروبيين بذلك سوف يتوزعون في مختلف الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي دون التوجه فئة مجتمعة إلى منطقة واحدة، أو التحول مجموعة منفردة نحو إنتاج المنتجات نفسها، مما يزيد المزايا التنافسية علاوة على التكامل الاقتصادي.

توجّه التنمية الاقتصادية في كثير من الأحيان بالتساوي في الفرص الاستثمارية بين دول الاتحاد الأوروبي، في ظل وجود أرفع مراحل التكامل الاقتصادي، حيث تساهم هذه الأخيرة بطريقة أو بأخرى في عدم توجيه التنمية الاقتصادية إلى المدن الكبيرة على حساب الصغيرة، وإلى الدول الوسطى بالمنطقة الأوروبية دون الطرفية، إلا أنه قد تزيد قدرة إحدى الدول الأوروبية على الإنفاق على البنية التحتية للنقل قُدْرَتِهَا على المنافسة الدولية، ولكن ذلك في حدود ما تمليه سياسات واستراتيجيات دول الاتحاد الأوروبي المشتركة، من أجل عدم تمايز فرص الاستثمار الأوروبية أو بنى النقل المحلية.

## المحو الثاني: تطور شبكات النقل البري في منطقة الاتحاد الأوروبي

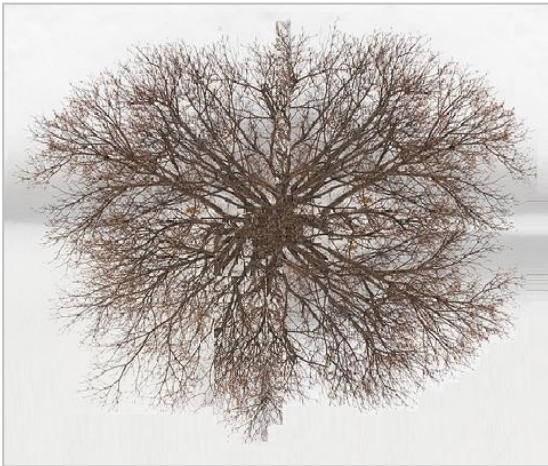
تتفرع خطوط شبكات النقل البري بمنطقة الاتحاد الأوروبي حسب أولويات إقليمية، لا تتجاهل مثلثتها المحلية، ما يؤدي إلى وجوب دراسة كيفية إنشاء تلك الشبكات.

أولاً: شبكة النقل البري للاتحاد الأوروبي وفق التفرع الإقليمي للأعصاب والأغصان

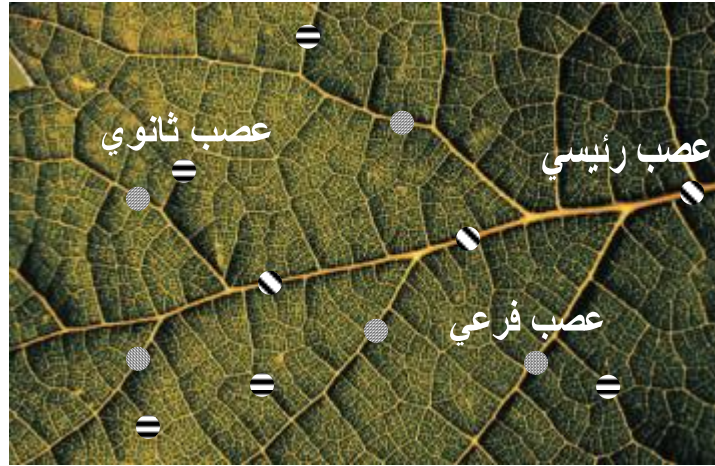
تتميز شبكات النقل البري للاتحاد الأوروبي بتنظيم محكم، وذلك من خلال التفرع الجيد لخطوطها حسب الأولويات، ومن خلال تباين حجم السكان وموقعهم من منطقة لأخرى، وذلك إما قرباً أو بعداً عن المراكز الحدودية، التي قد تكون شواطئاً أو حدوداً برية لدول مجاورة، دون أن ننسى الأهمية البالغة لحجم تجارة الدولة العضو محلياً وخارجياً، ومدى تنوع مبادلاتها التجارية، كل ذلك وأكثر ساهم إلى أبعد الحدود في تبني استراتيجيات محدّدة لمنطقة الاتحاد الأوروبي والاختيار بينها في كيفية رسم شبكات النقل البري.

لقد تبنت جهات مختصة العديد من استراتيجيات إنشاء شبكات النقل البري بمنطقة الاتحاد الأوروبي، فعلى سبيل المثال يمكن القول بوجود ما يشبه التفرع الحاصل في ورقة شجرة شديدة التفرع، أو التفرع الحاصل في أغصان شجرة بصورتها من الأعلى، كما هو مبين في الصورتين رقمي ٠١ و٠٢ على التوالي:

صورة بيانية رقم ٠٢  
تصوّر خطوط النقل البري  
وفق تفرع أغصان شجرة



صورة بيانية رقم ٠١  
تصوّر خطوط النقل البري  
وفق تفرع أعصاب ورقة شجرة



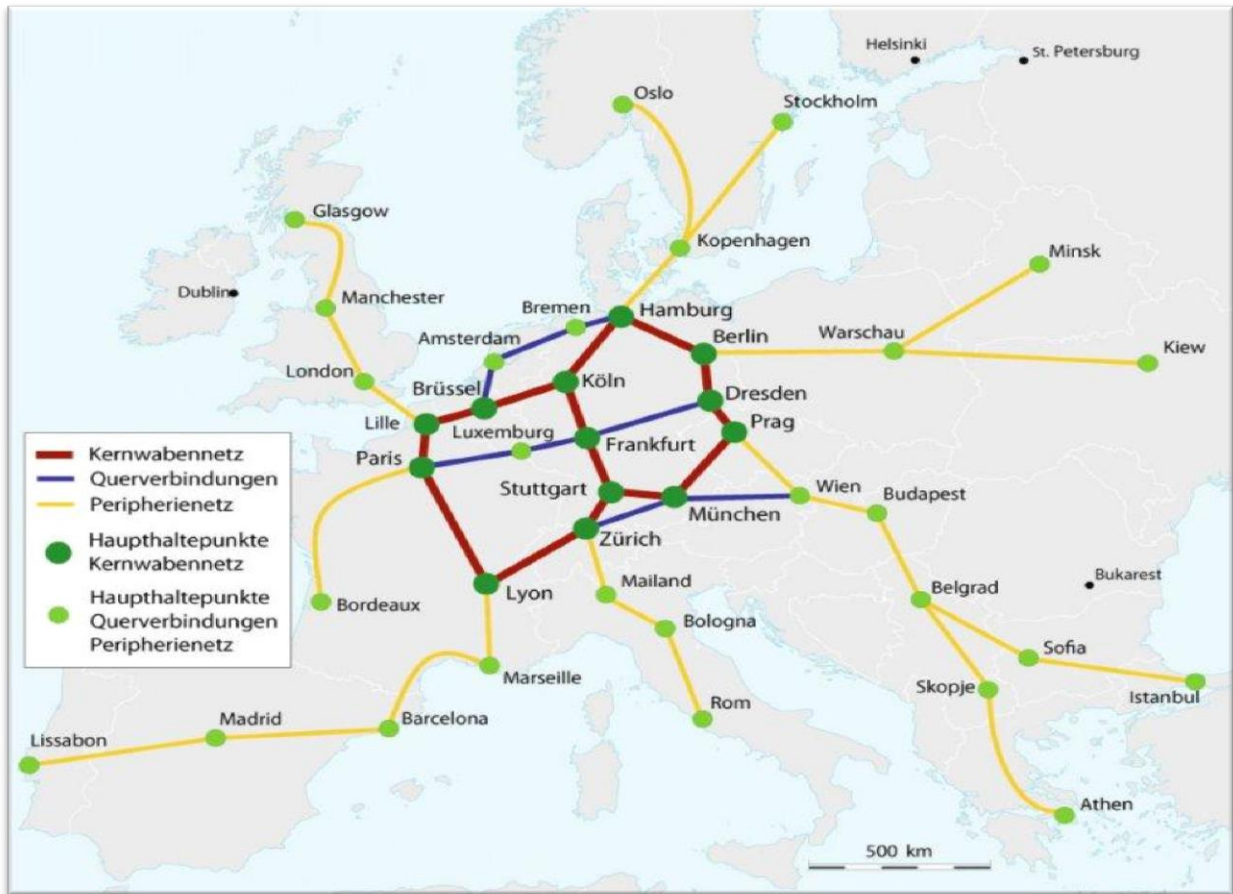
يلاحظ من خلال الصورة البيانية رقم ٠١ مركزاً لتفرع أعصاب الورقة من الجهة اليمنى، ينطلق ذلك في عصب رئيسي يتفرع إلى أعصاب فرعية، وكل ذلك في اتجاه الجهة اليسرى، مع وجود أعصاب ثانوية صغيرة الحجم وشديدة التفرع ومتباينة الاتجاه تصل ما بين الأعصاب الرئيسية والفرعية، وتظهر الشبكة المكونة من جميع تلك الأعصاب المُشكّلة للورقة كما هو مبين بالصورة وقد يتم في الأغلب تبني هذه الاستراتيجية لتمثيل مماثل الشكل في إنشاء شبكات النقل البري الرابطة لشريط الدول المتجاورة في الاتحاد الأوروبي، أين تكون المراكز الرئيسية لشبكات النقل هي منتهى شبكات النقل المحلية الموصلة إلى منطقة الحدود بين الدول المتجاورة.

كما نلاحظ من خلال الصورة البيانية رقم ٠٢ مقطع علوي لشجرة كثيفة الأغصان، حيث يظهر من خلال ذلك تفرع أغصان الشجرة في مختلف الجهات، ابتداء من مركز للتفرع يتوسط الصورة، وهو الشيء المماثل الذي يتم تبنيّه في إنشاء شبكات النقل البري في الدولة الأوروبية الواحدة، حيث وبافتراض توسط الدولة المعنية مجموعة دول متجاورة ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي فإن المطلوب من تلك الدولة توصيل خطوط شبكات نقلها البري المحلية إلى جميع حدودها، بغية توصيل شبكة النقل المحلية تلك بمثيلاتها للدول المجاورة، الأمر الذي يشكل تفرعا رئيسيا في كل الجهات ابتداء من مركز معلوم بالدولة المعنية، تتلوه تفرعات ثانوية أخرى باتجاه حدود الدولة انطلاقا من خطوط النقل البري الرئيسية، تربط بينهما خطوط ثانوية متباينة الاتجاه.

يتم تبني شبكة أغصان الشجرة المبينة في الصورة البيانية رقم ٠٢ مرة أخرى كاستراتيجية لإنشاء شبكات النقل البري في الاتحاد الأوروبي، بافتراض أن هذا الأخير هو منطقة واحدة (بعد الإلغاء افتراضا للحدود الدولية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي) مماثلة للدولة الأوروبية الواحدة، وبذلك فإنه يمكن تطبيق إنشاء نفس شبكات النقل البري المحلية على الاتحاد الأوروبي كمنطقة واحدة، ويتبين ذلك من خلال الخريطة البيانية رقم ٠١ الموالية، الخاصة باستراتيجية إقليمية مشتركة بخصوص تشكيل شبكات النقل البري في منطقة الاتحاد الأوروبي.

خريطة بيانية رقم ٠١

إحدى الاستراتيجيات الإقليمية المشتركة لتشكيل شبكة نقل بري في الإتحاد الأوروبي



يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم ٠١ إحدى التصورات لتشكيل شبكات نقل بري عابرة لدول الاتحاد الأوروبي ومنه نحو كامل القارة الأوروبية، حيث تمثل الخطوط الحمراء ما يشكل شبكة من دائرتين ملتصقتين ببعضهما البعض في وسط منطقة

الاتحاد الأوروبي، والتي عُنُوَتْ من خلال هذه الخريطة ب الشبكة الدائرية الرئيسية (Kernwabennetz)، والتي يمكن أن تكون أول وأهم مراحل تشكيل شبكة النقل البري على المستوى الإقليمي الأوروبي، وذلك لانتقال المسافرين والسلع والخدمات بين شرق الاتحاد الأوروبي وغربه وبين شماله وجنوبه عبر النمط البري للنقل.

تحدد النقاط الرئيسية (Haupthaltepunkte Kernwabennetz) لهذه الشبكة الدائرية الرئيسية بين كل من جمهورية التشيك (عبر براغ)، وألمانيا (عبر ميونيخ، شتوتغارت، فرانكفورت، كولونيا، هامبورغ، برلين، ودرسدن) وسويسرا (عبر زيورخ)، وفرنسا (عبر ليون، باريس، وليل)، وبلجيكا (عبر بروكسل)، ما يبين وقوع النصب الأكبر من هذه الشبكة في ألمانيا لتوسطها منطقة الاتحاد الأوروبي، من خلال الحجم الكبير لنشاط حركة مبادلاتها التجارية البرية محليا ومع الدول المجاورة لها.

كما يتبين من الخريطة البيانية رقم ٠١ ربط بعض نقاط التفرع في الشبكة الرئيسية بثلاث خطوط مكملة، والمسماة ب الخطوط الموصلة (Querverbindungen)، وذلك بين كل من هامبورغ وبروكسل (عبر بريمن وأمستردام) درسدن وباريس (عبر فرانكفورت ولكسمبورغ)، فينا النمساوية وزيورخ السويسرية (عبر ميونيخ)، بينما تتفرع ما تسمى ب وحدات الشبكة الملحقة (Peripherienetz)، نحو باقي المناطق المتبقية بدول الاتحاد الأوروبي، حيث نلاحظ شرقا تفرع الشبكة الدائرية الرئيسية من برلين نحو وارسو البولندية، ثم نحو دول أوروبية مجاورة، ومن فينا نحو بلجراد الصربية، ثم لتتفرع منها نحو كل من إسطنبول التركية وأثينا اليونانية.

كما تتفرع الشبكة الدائرية الرئيسية جنوبا من مدينة زيورخ السويسرية عبر سلسلة المدن الإيطالية وصولا إلى مدينة روما، ومن مدينة ليون الفرنسية إلى مدينة إسبانيا ثم مدينة البرتغال بالجنوب الغربي، بينما تربط وحدات الشبكة الملحقة من ناحية الشمال، بين كل من مدينتي ليل الفرنسية والمملكة المتحدة عبر مدينتي لندن ومانشستر، وصولا إلى أقصى الشمال البريطاني في مدينة غلاسكو.

يلاحظ من خلال هذه الاستراتيجية في بناء شبكات النقل البري، أنها استراتيجية مشتركة بين دول الاتحاد الأوروبي حسب الأهداف المحلية لكل دولة عضو، والأهداف الخاصة بالاتحاد الأوروبي كـمجموع إقليمي، وصولا إلى الأهداف القطرية أو أكبر من ذلك، ومن خلال ذلك يتم مراعاة مبدأ أولويات التبادل التجاري البري، والظروف الديموغرافية للمنطقة، بالإضافة إلى مواقع الدول ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي، حيث تعتبر ألمانيا إحدى مناطق المركز في الاتحاد الأوروبي، والتي تشهد حركة كبيرة في تجارتها المحلية، والخارجية مع المناطق المجاورة لها، فضلا عن كونها منطقة عبور للمسافرين وحتى للسلع والمنتجات الأوروبية، ما يستدعي إنشاء أولى مراحل شبكات النقل البري الإقليمية على أرضها، باعتبارها مركزا أوروبا مهما لذلك.

يتم تفرع شبكات النقل البري من المركز الألماني، وذلك تدريجيا نحو المناطق الأخرى المجاورة، حسب حاجة كل دولة لذلك محليا وخارجيا، هذا ويمكن الإشارة إلى أن القارة الآسيوية هي بدورها عبارة عن مجموعة من الدول الآسيوية المتجاورة، والتي تم التطرق سابقا إلى تطور شبكات نقلها البري، إلا أن الجدير بالذكر هو أن تلك المنطقة (على خلاف منطقة الاتحاد الأوروبي) يغيب عنها تبني استراتيجيات إقليمية مشتركة، وتعتلي فيها الأهداف المحلية مثلتها الإقليمية، وتفتقر فيها للاندماج الاقتصادي كالاتحاد الأوروبي، الأمر الذي يعيق حتما التوصل المشترك لإنشاء شبكات نقل بري عابر للقارة الآسيوية انطلاقا من دراسات ذات أولويات آسيوية محلية أكثر منها إقليمية.

لقد ساهمت العديد من الدراسات الأوروبية التنبؤية، المتعلقة بالتأثيرات الاقتصادية والاجتماعية لاستثمارات البنية التحتية للنقل البري في منطقة الاتحاد الأوروبي، بتصور شبكات نقل بري أقرب ما يمكن إلى الأمثلية، تعود من خلالها تلك الدراسات



الأوروبية بالفائدة على الدول الأوروبية الأعضاء، وعلى سبيل المثال أن يتم تحديد تكاليف مثلى في إنشاء مشروعات النقل البري دون اجتيازها لخط الخسائر، ويتم استخدام شبكات النقل البري تلك في لعب دور محفز لقيام نشاط أكبر للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الإتحاد الأوروبي.

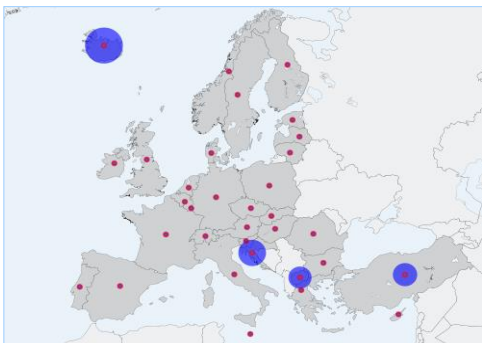
ثانياً: شبكة النقل البري للإتحاد الأوروبي وفق سيناريوهات مشروع "SASI"

لقد استُحدثت سيناريوهات عديدة من أجل تطوير مشاريع نقل بري استثمارية بالمنطقة، من بينها مشروع "التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية والمكانية لاستثمارات البنية التحتية للنقل وتحسينات نظام النقل" (SASI)، والذي تم تطويره من خلال مشروع "التقييم المتكامل الاقتصادي والمكاني وتأثيرات شبكة الاستثمارات في مجال النقل والسياسات" (IASON)، إذ يهدف مشروع SASI إلى التنبؤ بالآثار الاقتصادية والاجتماعية للاستثمارات المقترحة في البنية التحتية للنقل، وذلك عن طريق العديد من السيناريوهات المقترحة، وتحديد السيناريو الأقرب إلى الأمثلية، ولعل تلك السيناريوهات التنبؤية وأخرى تتفق فيما بينها في عدة نقاط فيما يخص كيفية رسم شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي، سواء كانت مخصصة للنقل بالطرق البرية أو حتى بالسكك الحديدية، وسواء كان ذلك موجهاً لتنقل المسافرين عمالاً وسائحين أو لنقل السلع والمنتجات المختلفة، وذلك دون أن يتم تجاهل ظروف كل دولة عضو كما سبقته الإشارة إليه سابقاً.

تقوم كثير من الدراسات الأوروبية التنبؤية على الاستعانة بمعطيات توزيع الكثافة السكانية في منطقة الإتحاد الأوروبي وتغيرات نسبها في عامل الزمن، بالإضافة إلى حجم وتوزيع الناتج المحلي الإجمالي للفرد في المنطقة، وتطور حجم معدلات العمالة أيضاً، وذلك ما توضحه الخرائط البيانية أرقام ٠٢، ٠٣، و٠٤ بالترتيب، الأمر الذي ينتج عنه في حال الاستعانة بهذه العوامل في دراسة كيفية رسم شبكات النقل البري في الإتحاد الأوروبي إمكانية الحصول على شبكات نقل بري أكثر خدمة للمنطقة، ببدائل مدروسة وأهداف واضحة، وتبين الخريطة البيانية رقم ٠٥ الموالية أولويات مسارات خطوط شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي، المتفق عليها بين عدد من السيناريوهات التنبؤية، تبعاً للاستعانة بقراءات قياسات عوامل اقتصادية واجتماعية مختارة (الكثافة السكانية، الناتج المحلي الإجمالي للفرد، معدل العمالة).

خريطة بيانية رقم ٠٤

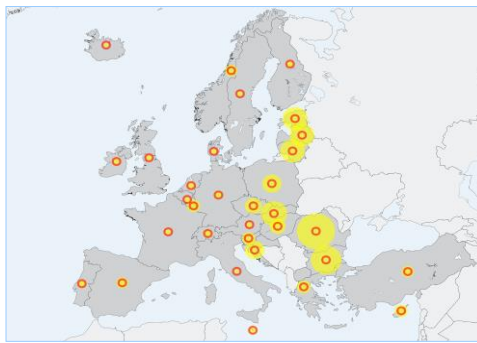
معدل العمالة بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: ٢٠١٠ مقارنة بـ ٢٠٠٠



Source: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsiem010&toolbox=types#>

خريطة بيانية رقم ٠٣

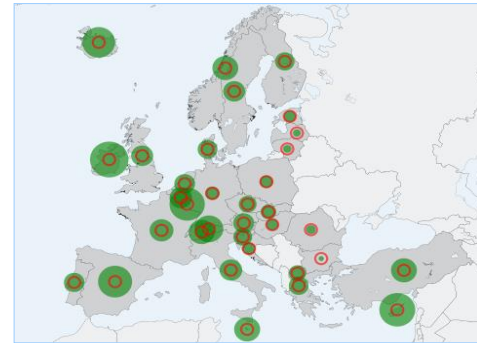
الناتج المحلي الإجمالي للفرد بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: ٢٠٠٩ مقارنة بـ ٢٠٠٠



Source: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsieb010&toolbox=types#>

خريطة بيانية رقم ٠٢

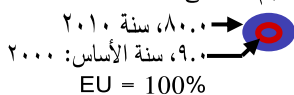
الكثافة السكانية بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: ٢٠١٠ مقارنة بـ ٢٠٠٠



Source: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00001&toolbox=data#>

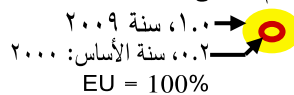
معدل العمالة

الحجم الأدنى: ٠.٩٢  
الحجم الأقصى: ٧٨.٢



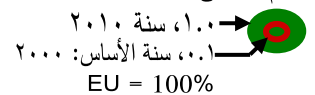
الـ GDP للفرد

الحجم الأدنى: ٠.٨٨٦  
الحجم الأقصى: ١.٧٦٩

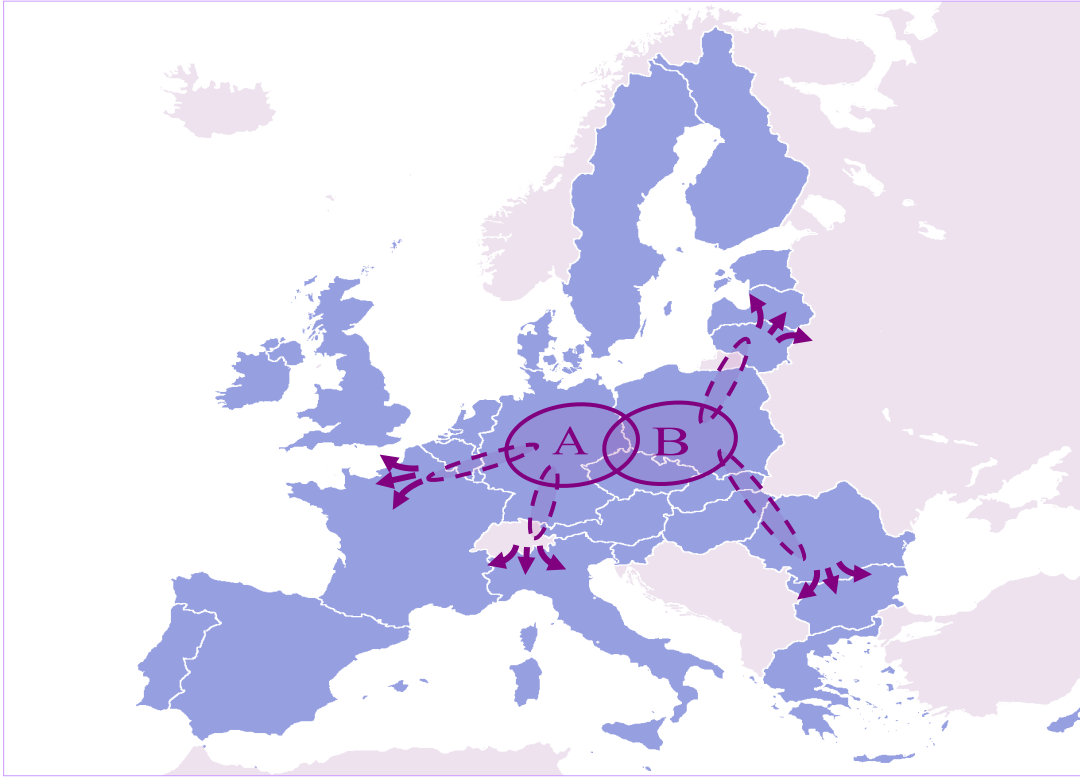


الكثافة السكانية:

الحجم الأدنى: ٠.٩٢٣  
الحجم الأقصى: ١.١٨٣



خريطة بيانية رقم ٥٥  
أولويات مسارات شبكات النقل البري المتفق عليها  
بين السيناريوهات التنبؤية المستعينة بعوامل الكثافة السكانية، الـ GDP للفرد، ومعدل العمالة



Source: A proposals by the researcher, on the map that linked on:  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map\\_of\\_EU\\_states\\_blank.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map_of_EU_states_blank.png)

يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم ٥٢ توزيع الكثافة السكانية بالدول الأوروبية الأعضاء في الإتحاد الأوروبي خلال سنة ٢٠١٠ (باعتبار سنة ٢٠٠٠ هي سنة الأساس)، حيث يرتفع حجم الكثافة السكانية في كل من السويد وإيطاليا ومالطا وفرنسا والنمسا وسلوفينيا، وتصل إلى ذروة الزيادة في كل من إيرلندا وإسبانيا وكسمبورغ، حيث تقع أغلب دول هذه الزيادة في النصف الغربي لمنطقة الإتحاد الأوروبي.

كما يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم ٥٣ توزيع الناتج المحلي الإجمالي للفرد بالدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي سنة ٢٠٠٩ مقارنة بسنة ٢٠٠٠، حيث تزيد نسب ذلك الناتج المحلي الإجمالي للفرد في النصف الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي على عكس توزيع الكثافة السكانية بالمنطقة، ويمكن ملاحظة ذلك (توزيع حجم الناتج المحلي الإجمالي للفرد) بشكل واضح في كل من إستونيا ولاتفيا وليتوانيا وسلوفاكيا وبلغاريا، وبأكبر نسبة في رومانيا، بينما توضح الخريطة البيانية رقم ٥٤ توزيعا مختلفا ومتباينا مقارنة بما سبق، وذلك لحجم العمالة بالدول الأوروبية الأعضاء بالإتحاد الأوروبي خلال سنة ٢٠١٠ باعتبار سنة ٢٠٠٠ دوما كسنة أساس، حيث تتركز زيادة كبيرة من حجم العمالة المسجلة في الربع الجنوبي الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي بكل من بلغاريا وسلوفينيا، بالإضافة إلى مناطق أوروبية أخرى كإسبانيا وتركيا.

لقد حصلت المنطقة الشرقية للإتحاد الأوروبي على زيادة الناتج المحلي الإجمالي للفرد، بينما حصل الجزء الجنوبي الشرقي على زيادة تدفق العمالة خلال فترة العشر سنوات الأخيرة (قبل سنة ٢٠١٠)، كما تباينت الزيادة في الكثافة السكانية بمختلف الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي، وكانت مرتفعة خصوصا بالربع الجنوبي الغربي للمنطقة، هذه الأخيرة التي كانت تحتاج إلى إنشاء شبكات نقل بري بالطرق البرية لتنقل المسافرين وحتى لنقل السلع والخدمات، أي يمكن أن يكون اعتماد الطرق البرية أكثر

منه فيما يخص السكك الحديدية بهذه المنطقة لزيادة الكثافة السكانية بها بشكل ملحوظ، والتي أدت إلى زيادة أعداد المركبات بمختلف الأنواع والأشكال.

إن زيادة الناتج المحلي الإجمالي للفرد، يؤدي إلى زيادة أكبر في حجم المبادلات التجارية استهلاكاً وتوزيعاً على المستوى المحلي والإقليمي، وخصوصاً في الجزء الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي كما يلاحظ، الأمر الذي تتبين من خلاله الأهمية البالغة لنقل السلع والمنتجات على حدود الشريط الشرقي الفاصل بين منطقة الإتحاد الأوروبي وما يجاورها، والذي يستدعي بذلك إنشاء شبكات نقل بري دولية في تلك المنطقة، وخاصة بالسكك الحديدية لتسهيل عمليات المبادلات التجارية من وإلى منطقة الإتحاد الأوروبي، وذلك كما يوضحُ بالمنطقة (B) والأسهم على يمينها بالخريطة البيانية رقم ٥٠.

أما المنطقة (A) والأسهم المُمثلة على يسارها في الخريطة البيانية رقم ٥٠، فإنها تمثل جانباً آخر من تصورات شبكات النقل البري الواجب إنشاؤها بمنطقة الإتحاد الأوروبي، حيث أن ذلك الجزء الإقليمي الغربي قد توجّه قديماً إلى إقامة التكامل الاقتصادي في مراحل الأولى وتحديدًا في سنة ١٩٩٠ وما قبلها، أين حصلت على إثره ١٢ دولة أوروبية (بالمنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي) على عضوية الإتحاد الأوروبي، وبطبيعة الحال كان ذلك دافعاً لإقامة شبكات النقل البري بالمنطقة (A) الموضحة بالخريطة البيانية رقم ٥٠ مروراً إلى الجهة الغربية لها، وذلك بشكل أكبر فيما يخص مسارات خطوط الطرق البرية أكبر منه فيما يخص مثلتها من السكك الحديدية.

اعتمدت المنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي من خلال ذلك على تنقل المسافرين للعمل والسياحة بالدرجة الأولى على حساب النقل البري بالسكك الحديدية، وإمكانية استعمال الطرق البرية لنقل السلع والخدمات أيضاً في تلك المنطقة، بالإضافة إلى اتصال المنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي في جهتها الغربية بالمحيط الأطلسي (على عكس اليابسة التي تتصل بالجزء الشرقية للمنطقة الشرقية للإتحاد الأوروبي)، وذلك ما يستدعي اهتماماً متزايداً بتطوير النقل البحري والنهري والجوي على حساب النقل البري بالسكك الحديدية.

يمكن القول أن شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي تمتاز بعنصر الدراسات التنبؤية في إنشائها، بالإضافة إلى الحرص على خدمة أهداف الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي (المتكاملة اقتصادياً) محل إنشاء هذه الشبكات، والمساهمة المشتركة في سداد تكاليفها، الأمر الذي يميز شبكات النقل البري للإتحاد الأوروبي عن مثلتها الآسيوية، ومما سبق يمكن القول أن تأثير شبكات النقل البري على تطور أداء التجارة الإقليمية والتنمية الاقتصادية والتكامل التام لمنطقة الإتحاد الأوروبي هو تأثير بالغ الأهمية، أكثر من مثيله بالنسبة للقارة الآسيوية، وذلك لتوافر إنشائه على منهج مدروس.

#### المحور الثالث: مساهمة بنك الاستثمار الأوروبي في تطوير النقل البري الأوروبي

يعتبر بنك الاستثمار الأوروبي (The European Investment Bank) مؤسسة إقراض أوروبية طويلة المدى تأسست سنة ١٩٥٨، حيث أن هذا البنك هو مؤسسة مملوكة للقطاع العام، تقوم الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي بالمساهمة في رأسماله، والذي قدر سنة ٢٠٠٩ بما يعادل ٢٣٢ بليون أورو، هذا ويقع المقر الرئيسي لبنك الاستثمار الأوروبي في لوكسمبورغ وله فروع كثيرة في مختلف الدول، داخل وخارج منطقة الإتحاد الأوروبي، حيث يقوم هذا البنك بدعم الاستثمارات الاقتصادية المختلفة (خصوصاً الأوروبية)، والتي تعزز تطور التنمية الاقتصادية بالمناطق المحددة، من خلال دعم المشاريع الصغيرة ومتوسطة الحجم، وتطوير الشبكات الأوروبية للنقل والطاقة (TENS)، ومشاريع أخرى مماثلة، ومن بين مشاريع النقل البري المُمولة أو

التي سيتم تمويل إنجازها مستقبلا من خلال بنك الاستثمار الأوروبي ما يلي:

أولا: مشروع الطريق السريع E90 باليونان

تم إنجاز الطريق السريع E90، الرابط بين مدينتي إغومينيتسا (Igoumenitsa) وباناغيا (Panagia) باليونان، وذلك في الفترة الممتدة من سنة ٢٠٠١ إلى سنة ٢٠٠٥، حيث يمتد طوله لأكثر من ٣٥٠ كم، وقد تم الحصول على قروض من بنك الاستثمار الأوروبي بما يعادل ٨٤٠ مليون أورو، من أجل تمويل التكلفة الإجمالية لإنجاز هذا المشروع، وقد قسمت تلك التكلفة خلال سنوات فترة الإنجاز كما يلي: السنة الأولى: ٣٠٠ مليون أورو، السنة الثانية: ١٤٠ مليون أورو، السنة الثالثة: ١٥٠ مليون أورو، السنة الرابعة: ١٥٠ مليون أورو، والسنة الخامسة: ١٠٠ مليون أورو، والخريطة البيانية رقم ٠٦ التالية تبين مسار الطريق السريع E90 باليونان كما يلي:

خريطة بيانية رقم ٠٦

مسار الطريق السريع E90 باليونان



ثانيا: مشروع السكة الحديدية السريعة "مدريد - برشلونة - فيغيرس" بإسبانيا

يعتبر خط السكة الحديدية "مدريد - برشلونة - فيغيرس" بإسبانيا خط سكة حديدية بمقاييس دولية، حيث بدأ إنجازها سنة ٢٠٠٣ وتم افتتاحه للاستعمال سنة ٢٠٠٨، وقد تم تصميمه لانتقال القطارات السريعة عليه بمعدل ٣٠٠ كم/سا، كما تم إنجازها ليتوافق عرض خطوطه مع العرض المصمم بالدول الأوروبية المجاورة ضمن منطقة الإتحاد الأوروبي، ويمكن القول أنه يمتد على طول ٦٩٠ كم، ويمر بكل من المدن الإسبانية: مدريد وبرشلونة وصولا إلى فيغيرس.

ينتقل حاليا عبر خطوط السكة الحديدية "مدريد - برشلونة" حوالي ١٧ قطارا سريعا كل يوم، ما بين السادسة صباحا والتاسعة ليلا، ويتم الانتقال ما بين مدينتي مدريد وبرشلونة في غضون ساعتين و٣٨ دقيقة فقط، بينما كان يستغرق ذلك أكثر من ٦ ساعات قبل إنجاز هذا الخط السككي.

يتم الآن العمل من أجل تمديد السكة الحديدية "مدريد - برشلونة - فيغيرس" لكي يتم توصيل خطوطها إلى شبكة السرعة العالية الأوروبية (The European High-Speed Network)، وذلك بدأ من سنة ٢٠١٢، ويمكن القول من خلال ذلك أن مشروع إنجاز هذه السكة الحديدية ومشاريع تمديده المستقبلي نحو فرنسا هي من تمويل بنك الاستثمار الأوروبي، حيث كلف مشروع السكة الحديدية باليونان تكلفة إجمالية معادلة لـ ٥٠٠ مليون أورو، وتم تقسيمها خلال سنوات الإنجاز كما يلي: السنة الأولى: ٤٠٠ مليون أورو؛ السنة الثانية: ٤٠٠ مليون أورو؛ السنة الثالثة: مليار ١٠٠ مليون أورو؛ والسنة الرابعة: ٦٠٠ مليون أورو، والخريطة البيانية رقم ٠٧ التالية تبين مسار السكة الحديدية السريعة "مدريد - برشلونة - فيغيرس" كما يلي:

خريطة بيانية رقم ٠٧

مسار السكة الحديدية السريعة "مدريد - برشلونة - فيغيرس" بإسبانيا



ثالثاً: تحديث خدمات "أوروستار" بأوروبا

تم من خلال هذا المشروع شراء ١٠ قطارات عالية السرعة، تبلغ قدرة استيعاب القطار السريع الواحد أكثر من ٨٥٠ راكبا ويهدف هذا المشروع إلى استبدال القطارات الموجودة ضمن طرق أوروستار بين باريس ولندن، وبين لندن وبروكسل، حيث يمكن القول أن أوروستار هي خدمة القطارات السريعة في غرب أوروبا والتي تقوم بتوصيل لندن وكنت (المملكة المتحدة) بباريس وليل (فرنسا) وبروكسل (بلجيكا)، ويتم من خلال ذلك استخدام قطارات ذات ١٨ مقطورة، تصل سرعتها إلى ٣٠٠ كم/سا يتم من خلال هذا المشروع تشغيل القطارات عالية السرعة على خطوط السكك الحديدية السريعة الأخرى بأوروبا، ويمكن القول أن خدمات النقل البري هذه هي ضمن شبكة النقل عبر الأوروبي (TEN-T)، التي هي عبارة عن شبكة الطرق والسكك الحديدية بدول الإتحاد الأوروبي المصممة لخدمة المنطقة الأوروبية ككل.

سيقوم هذا المشروع بزيادة الترابط الاقتصادي والاجتماعي بين كل من فرنسا والمملكة المتحدة وبلجيكا، وقد اقترح بنك الاستثمار الأوروبي تقديم قرض لإنجاز المشروع بما يعادل ٢٧٠ مليون أورو، في حين لم يتم إقرار التكلفة الإجمالية للمشروع ويمكن القول مما سبق أن بنك الاستثمار الأوروبي قد قام بتمويل إنجاز مشاريع التنمية والتطوير الاقتصادي بدول الإتحاد الأوربي خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١١ بأزيد من ٥٣٢ مليار أورو، كان فيها النصيب الأكبر لعشرة دول أوروبية كما في الجدول البياني رقم ٠١ التالي:

## جدول بياني رقم ٠١

أكبر حجم تمويل استثماري لبنك الاستثمار الأوروبي بالمنطقة الأوروبية: ٢٠٠٠ - ٢٠١١  
وحدة القياس: أورو.

الدول الأوروبية	حجم التمويل
إسبانيا	٨٦.٠٥٣.٠٤٢.٠٨٩
ألمانيا	٨٠.٣٩٣.٩٠٨.٩٢٢
إيطاليا	٨٠.٠٥٦.٠٤٥.٥٧٥
فرنسا	٥٢.٤٥٦.٤٦٦.٠٩٠
المملكة المتحدة	٤٤.٧٦٥.٦٠١.٦٠٦
بولندا	٢٩.٣٣٦.٦٨٤.٣٤٣
البرتغال	٢٤.٢٠٣.٤٢٠.٠٨٢
اليونان	١٦.٠٨٥.٩٠٤.١١٦
النمسا	١٣.٦٥٩.٤٠٤.١٧٨
هنغاريا	١٣.٢٠٤.١٥٩.١٠٢
ال ١٠ دول أوروبية	٤٤٠.٢١٤.٦٣٦.١٠٣
تمويل منطقة الإتحاد الأوروبي	٥٣٢.٤٠٤.٧٣٠.٧٨٥

يلاحظ من خلال الجدول أن أكبر حجم تمويل لبنك الاستثمار الأوروبي تجاه دول الإتحاد الأوروبي خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١١ كان من نصيب إسبانيا، بما يعادل أزيد من ٨٦ مليار أورو، بينما تأتي الدول: ألمانيا وإيطاليا في المرتبتين الثانية والثالثة وحصلت عاشر دولة أوروبية ( هنغاريا ) كما يوضحه الجدول ما يعادل أزيد من ١٣ مليار أورو خلال فترة الدراسة، وكان مجموع العشرة دول الأولى في التمويل قد حصلت على أزيد من ٤٤٠ مليار أورو خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١١، وهو ما يمثل معظم حجم تمويل بنك الاستثمار الأوروبي لدول الإتحاد خلال فترة الدراسة والمقدر بأزيد من ٥٣٢ مليار أورو.

يتبين من خلال ذلك أن بنك الاستثمار الأوروبي يساهم في إنجاز مشاريع النقل البري وصيانتها بدول الإتحاد الأوروبي

المساهمة في رأسماله، ويمكن القول من خلال ذلك أنه يمكن القيام بشيء مماثل في مناطق إقليمية أخرى، تفتقر دولها إلى التمويل اللازم تجاه إنجاز مشاريع النقل البري المختلفة، أو ذلك التمويل اللازم لصيانة وتوسيع مشاريع نقل بري أخرى، بسبب نقص الموارد المالية الموجهة لسداد تكاليف إنجازها.

#### خاتمة عامة:

يمكن القول أن شبكات النقل البري الأوروبية أكثر قدرة على إحداث التنمية الاقتصادية، فهي تساهم في زيادة متوسط الناتج المحلي الإجمالي الأوروبي، وتزيد خطوط تلك الشبكات في التدفق السلعي (بالإضافة إلى تدفق الأفراد العاملين أو السائحين) ما بين الدول الأوروبية الطرفية والوسطى بالمنطقة، كما أن لشبكات النقل البري الأوروبية دور في تصحيح الاختلالات الهيكلية فتساهم في توزيع عناصر الإنتاج بكفاءة، من خلال الاندماج في كافة العمليات الإنتاجية والبنية التحتية للعديد من الأنشطة الاقتصادية، كما تساهم في توفير السلع والمنتجات ذات المزايا التنافسية، من خلال توفير مبادلات تجارية بانتقال سريع وتكاليف منخفضة.

ينشأ ذلك الدور الفاعل للنقل البري الأوروبي من خلال الكيفية السليمة لإنجاز خطوط ومسارات شبكاته، حيث تتفرع خطوط شبكات النقل البري الأوروبية وفق دراسات محكمة، تساهم فيها مواقع الكتل السكانية، والبعد أم القرب عن المراكز الحدودية الدولية، وحجم التجارة المحلية والإقليمية أوروبياً، في تمثيل تلك الشبكات، إذ وتعتبر ألمانيا مركز شبكات النقل البري الأوروبية، التي تتفرع منها إلى بقية الدول الأوروبية، وفق استراتيجية تفرع أغصان الشجرة (أعصاب رئيسية وفرعية وثانوية) كما تقوم الدراسات على عدة سيناريوهات للتنبؤ بالآثار الاقتصادية والاجتماعية لاستثمارات البنية التحتية للنقل البري الأوروبي، من أجل توفير بدائل أفضل لمسارات خطوط تلك الشبكات، وفي ذات السياق، يمكن القول أن إنشاء شبكات النقل البري الأوروبية، خلافاً لمثلثتها بمناطق إقليمية أخرى، يقوم على استراتيجيات وأهمية إقليمية أكثر منها محلية، وعلى درجات عليا من التكامل الاقتصادي أكثر من المصالح الأوروبية المحلية.

إضافة إلى السياسات والاستراتيجيات ذات الأهداف الإقليمية التي تنتهجها الدول الأوروبية في قطاع النقل البري، فقد قامت بإنشاء بنك مشترك التمويل في رأسماله من قِبَل دول المنطقة، يقوم بتمويل إنجاز العديد من مشاريع النقل البري الأوروبية غير المسيرة لخطط الإنجاز وفق الآجال المحددة، أو من أجل ترميم خطوط شبكات النقل البري القائمة وصيانتها مستقبلاً، وقد وصل تمويل بنك الاستثمار الأوروبي لمشاريع النقل البري بالمنطقة خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١١ إلى ٥٣٢ مليار أورو، وبذلك يمكن نقل تكنولوجيا النقل البري المتطورة إلى أقاليم مختلفة في العالم شرط توفير سياسات واستراتيجيات ومراحل إنجاز مماثلة لتلك المنتهجة في المنطقة الأوروبية.

المراجع:

A – Books:

1. Eurostat European Commission: External and intra-European Union Trade, Data 2000 – 2007, 2009 Edition, (Luxembourg: Publications.europa.eu, 2009).
2. Marc Bernot, Vicent Caselles & Jean-Michel Morel: Optimal transportation network: Models & Theory (Lecture notes in mathematics), (France: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009).
3. Constantin Synadino: EIB Financial instruments and the Bank's role south Eastern Europe, A Paper presented at a Meeting about 'Financial Mechanisms & EU Investment Instruments in Third Countries: Private Sector Development', (Place is unknown: EIB, 11-12 November 2011).
4. Manfred Boltze: A German example for a public private partnership in transport research, An article in IATSS Research, Vol. 27, No. 1, (Tokyo – Japan: IATSS, 2003).
5. Reports In: Transport and Economic Development: Report of the Hundred & Ninth Round Table, 2001 Edition, (Paris–France: The ECMT, 2001):
  - A. Herbert Baum, & Judith Kurte: First Report, (Cologne – Germany: September 2000);
  - B. The EXTRA consortium for DG Energy and Transport: Papers in the Brochure: European Transport Networks, Results from the transport research programme, (Belgium: The OOPEC, 2001):
    - . The first paper: Developing Trans – European Networks;
    - . The second paper: Evaluating Trans – European Networks.

C – Official Conferences and Meetings :

6. Carsten Schürmann, Michael Wegener & Klaus Spiekermann: Trans – European Transport Networks and Regional Economic Development, A Paper presented at The 42nd Congress of the European Regional Science Association (ERSA), (Dortmund – Germany: August 27 – 31, 2002).

D – Websites:

7. Eurostat website of European Commission, Statistics about European Population, GDP, Employments, & Trade, on these links:  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsiem010&toolbox=types#>  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00001&toolbox=data#>  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsieb010&toolbox=types#>
8. Information on the official website of European Union:  
About the EIB, on the official website of European Union:



[http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index\\_en.htm](http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index_en.htm)

About the Eurostar services 'UK – France – Belgium', on the official website of European Union:

<http://www.eib.europa.eu/projects/loans/2010/20100180.htm>

Finance contracts signed in European Union countries (2000 – 2011) on the following link:

<http://www.eib.org/projects/loans/regions/european-union/index.htm?start=2000&end=2011>

About the motorway project 'E 90', on the official website of European Union:

<http://www.eib.europa.eu/projects/loans/2001/20010041.htm>

About the new high-speed rail project 'Madrid to Barcelona and French border', on the official website of European Union:

<http://www.eib.europa.eu/projects/loans/1996/19961035.htm>

#### 9. Other websites:

A Picture: TGV Line of "Marseille – Brussels", on the Link:

[http://www.belrail.be/F/tgv/images/belg\\_tgv.jpg](http://www.belrail.be/F/tgv/images/belg_tgv.jpg)

About the Eurostar services 'UK – France – Belgium', on the Link:

<http://www.railtickets.com.au/content/Eurostar/11338>

European transport network, on the Link:

[http://magnetbahnforum.de/image\\_zoom.php?show=M2NjYzRmMGM4YmlwYzFhNjY5Y2Y0MWJiMmE4NzcyYWYuanBnP3dpZHRoPSI4MDAiIGhlaWdodD0iNjg5Ilg%3D%3D](http://magnetbahnforum.de/image_zoom.php?show=M2NjYzRmMGM4YmlwYzFhNjY5Y2Y0MWJiMmE4NzcyYWYuanBnP3dpZHRoPSI4MDAiIGhlaWdodD0iNjg5Ilg%3D%3D)

Information on Wikipedia website:

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map\\_of\\_EU\\_states\\_blank.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map_of_EU_states_blank.png)

[http://farm4.static.flickr.com/3212/2295343723\\_9e60d02c67.jpg](http://farm4.static.flickr.com/3212/2295343723_9e60d02c67.jpg)