

مجلة شهرية، محكمة متعددة التخصصات
تعنى بنشر الدراسات والأبحاث في مجالات العلوم
القانونية، الإنسانية، الاجتماعية، والاقتصادية

المدير المسؤول ورئيس التحرير: انس المستقل



مجلة المقالات الدولية

INTERNATIONAL ARTICLES JOURNAL

العدد الثالث عشر Thirteenth Issue

septembre 2026 شتبر

الرقم المعياري الدولي : 3085 - 5039 e-ISSN

رقم الصحافة : 1/2025 Press number

13

مجلة المقالات الدولية

العدد الثالث عشر ، شتبر 2026

e-ISSN : 3085 - 5039



كلمة العدد

بسم الله الرحمن الرحيم

يسر مجلة المقالات الدولية أن تقدم لقرائها وباحثيها العدد الثالث عشر، الصادر في شتبر 2026، مواصلة لمسيرتها في دعم البحث الأكاديمي الرصين والنشر العلمي الموثوق. وتعزز المجلة بفهرستها ضمن معامل التأثير العربي (AIF) واستمرار إدراجها ضمن International Scientific Indexing (ISI). واستجابة لطلبات الباحثين، توفر المجلة حاليا خاصية النشر الفوري للأبحاث المقبولة بعد استكمال إجراءات التحكيم العلمي. وبهذه المناسبة، تجدد المجلة التزامها بالتحكيم الدقيق وأخلاقيات البحث ومعايير الجودة والشفافية. والله ولي التوفيق.

رئيس التحرير



مجلة علمية، شهرية، محكمة متعددة التخصصات، تعنى بنشر الدراسات والأبحاث في مجالات العلوم الإنسانية، الاجتماعية، والاقتصادية.

الرقم المعياري الدولي: ISSN : 3085 - 5039 رقم الصفحة : 1 / 2025 Press number: العدد 13، شتبر 2026

اللجان العلمية

أنس المستقل

المدير المسؤول ورئيس التحرير

لجنة التقرير والتحكيم

د. طه لحيدياني

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة سويسري

محمد الخامس بالرباط

د. عبد الحق بلقيهي

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة سيدي

محمد بن عبد الله بفاس

د. بدر بوخلوف

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة مولاي

إسماعيل بمكناس المدير التنفيذي للمركز الوطني للدراسات القانونية

والحقوقية

د. حكيمة مؤذن

أستاذة جامعية كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية المحمدية جامعة

الحسن الثاني بالدار البيضاء مديرة مجلة إصدارات

د. احمد هيساوي

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية المحمدية جامعة

الحسن الثاني بالدار البيضاء

د. إبراهيم رضا

أستاذ جامعي كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة القاضي

عياض بمراكش

د. زكرياء أقنوش

أستاذ جامعي كلية العلوم بالكلية المتعددة التخصصات الرشيدية

د. أحمد أعراب

أستاذ جامعي كلية العلوم بالكلية المتعددة التخصصات بالناضور

د. إبراهيم أيت وركان

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة شعيب

الذكالي بالجديدة

د. محمد ملاح

أستاذ جامعي كلية العلوم بالكلية المتعددة التخصصات بالناضور

د. عبد الحي الغربة

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية المحمدية جامعة

الحسن الثاني بالدار البيضاء

الهيئة الاستشارية

د. يونس وحالو

نائب العميد المكلف بالبحث العلمي والتعاون الجامعي كلية العلوم القانونية

والسياسية جامعة ابن طفيل بالقنيطرة

د. المختار الططبي

نائب العميد المكلف بالشؤون البيداغوجية كلية العلوم القانونية والاقتصادية

والاجتماعية بعين السبع جامعة الحسن الثاني بالدار البيضاء

د. رشيد الهدور

أستاذ جامعي جامعة الحسن الثاني بالدار البيضاء عضو المجلس الدستوري

سابقا مدير مجلة دفاتر برلمانية

د. سعيد ذمري

أستاذ جامعي جامعة الحسن الثاني بالدار البيضاء مدير مختبر القانون العام

وحقوق الإنسان

د. كمال هشوشي

أستاذ جامعي جامعة محمد الخامس بالرباط المنسق البيداغوجي لماستر

الدراسات السياسية والمؤسساتية المعمقة

د. مهدي العيساوي

مستشار رئيس مجلس النواب العراقي لشؤون الصياغة التشريعية أستاذ

القانون العام الدولي في الجامعة العراقية

د. المهدي منشيد

أستاذ جامعي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية المحمدية جامعة

الحسن الثاني بالدار البيضاء

Riccardo Pelizzo

نائب العميد المكلف بالشؤون الأكاديمية بجامعة نزار باييف بكازاخستان

د. وفاء الفيلالي

أستاذة جامعية كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة سويسري

جامعة محمد الخامس بالرباط

د. صليحة بوعكاكة

أستاذة جامعية كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة سيدي

محمد بن عبد الله بفاس

محتويات العدد

3-20	الأمن المائي بالمغرب: آليات التديرورهانات الاستدامة في ظل التحديات الراهنة والمستقبلية عبد الصمد زويت وسعيد شكاك
21-49	السياسات العمومية في الهندسة الدستورية لدستور 2011 هندا عبد الرحيم
50-68	السياسات المائية بالمغرب والعدالة المناخية: قراءة حقوقية في فعالية التشريع والحماية القضائية مصطفى سربوتي و وفاء الرباج
69-92	الصياغة التشريعية بين الأبعاد التقنية والموضوعية منى البيني
93-110	اعتماد الموارد الرقمية في منظومة التكوين المهني بالمغرب: قراءة نقدية في ضوء استراتيجية "المغرب الرقمي 2030" ومدى تجسدها في نموذج "مدن المهن والكفاءات" وطلي فوزية و محمد قفصي
111-123	L'analyse économique de la clémence en droit de la concurrence Fouad BENDIAB ; Mohamed HAMMOUMI
124-145	دور الحكومة في توجيه وصناعة السياسة التشريعية في النظام الدستوري المغربي على ضوء دستور 2011 المهدي الزوات
146-164	المعابر البرية ودورها في التدفق التجاري: معبر الكركرات نفعي خيا

المعابر البرية ودورها في التدفق التجاري: معبر الكركرات

Land Crossings and Their Role in Trade Flows: The Guerguerat Crossing

El Mehdi EZZOUATE

PhD Researcher Faculty of Legal, Economic, and
Social Sciences Souissi, Mohammed V
University - Rabat

نفعي خيا

باحث بسلك الدكتوراه
كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية السويسي
جامعة محمد الخامس - الرباط

Abstract :

المستخلص:

This study examines the geo-economic significance of land border crossings and their role in promoting trade flows and securing supply chains, using the Guerguerat border crossing as a case study. It highlights the crossing's strategic position as a link between Morocco, Mauritania, and the wider African hinterland, as well as its contribution to facilitating trade and supporting food and economic security in West Africa. The study also analyzes the development of its logistics infrastructure, the volume of trucks and goods crossing the border, and the impact of security stability on trade continuity. It further addresses the customs, security, and geopolitical challenges facing the crossing and explores its future prospects through digitalization, logistics projects, the Dakhla Atlantic Port, and the Tiznit–Dakhla expressway.

يتناول هذا البحث الأهمية الجيو-اقتصادية للمعابر البرية ودورها في تعزيز التدفق التجاري وتأمين سلاسل الإمداد، متخذاً من معبر الكركرات نموذجاً للدراسة. ويبرز البحث موقع المعبر كحلقة وصل استراتيجية بين المغرب وموريتانيا وعمقه الإفريقي، ودوره في تسهيل المبادلات التجارية ودعم الأمن الغذائي والاقتصادي لدول غرب إفريقيا. كما يحلل تطور بنيته اللوجستية، وحجم حركة الشاحنات والسلع، وأثر الاستقرار الأمني على استمرارية التجارة. ويتطرق كذلك إلى التحديات الجمركية والأمنية والجيوسياسية التي تواجه المعبر، وآفاق تطويره من خلال الرقمنة والمشاريع اللوجستية وميناء الداخلة الأطلسي والطريق السريع تزنيت-الداخلة، في إطار تعزيز الاندماج الاقتصادي الإفريقي.

Keywords :

الكلمات المفتاحية:

Land border crossings; Guerguerat border crossing; geo-economics; trade flows; supply chains; economic security; logistics; African integration; Morocco; West Africa.

المعابر البرية؛ معبر الكركرات؛ الجيو-اقتصاد؛ التدفق التجاري؛ سلاسل الإمداد؛ الأمن الاقتصادي؛ اللوجستيك؛ الاندماج الإفريقي؛ المغرب؛ إفريقيا الغربية.

مقدمة:

تشهد العلاقات الدولية المعاصرة تحولات عميقة في مفهوم الحدود ووظائفها، حيث انتقلت تدريجياً من مجرد خطوط سيادية تفصل بين الكيانات السياسية وتكرس الانغلاق الأمني، إلى جسور حيوية للتواصل ونقاط ارتكاز أساسية في منظومة الاقتصاد العالمي. وفي ظل تزايد الاعتماد المتبادل وتعدد سلاسل الإمداد الدولية، أضحت المعابر البرية بمثابة الشرايين التي تتدفق عبرها دماء التجارة، وتتحدد بناءً على كفاءتها اللوجستية والأمنية القدرة التنافسية للاقتصادات الوطنية ومدى استقرار الأسواق الإقليمية.¹

وتكتسي هذه المقاربة الجيو-اقتصادية أهمية مضاعفة في القارة الإفريقية، التي تسعى حثيثاً نحو بلورة نموذجها الخاص للاندماج الاقتصادي، لا سيما مع دخول اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (ZLECAf) حيز التنفيذ. في هذا السياق القاري، ينخرط المغرب بقوة في محيطه الإفريقي، معتمداً على موقعه الجغرافي الاستراتيجي كمنصة ربط وتكامل بين أوروبا وإفريقيا جنوب الصحراء. ويبرز معبر الكركرات كواحد من أهم المعابر الحدودية التي تجسد وتدعم هذا التوجه الاستراتيجي والجيوستراتيجي. فهذه المنطقة، التي تمثل آخر نقطة حدودية يسيطر عليها المغرب في الصحراء، لا يتعدى طولها 3.7 كيلومتراً وتقع على بعد 11 كيلومتراً من الحدود مع موريتانيا. ورغم مساحتها المحدودة جداً، لا يمكن اختزال قضية الصحراء المغربية أو المصالح الحيوية للمملكة في هذه الرقعة فقط، بل إن الأهمية تكمن في كونها تمثل الشريان البري الوحيد المفتوح والأمن بين المغرب وموريتانيا وعموم العمق الإفريقي للمملكة، وذلك في ظل الإغلاق المستمر للحدود البرية مع الجارة الجزائر منذ أزيد من 36 سنة.²

تتجلى الأهمية العلمية والعملية لهذا الموضوع في راهنيته وارتباطه الوثيق بالأمن الاقتصادي والغذائي لدول غرب إفريقيا. فمعبر الكركرات لم يعد مجرد نقطة عبور روتينية، بل تحول بفضل الدينامية الاقتصادية إلى طريق تجاري دولي رئيسي تتدفق عبره السلع الغذائية والمنتجات الزراعية، وتمر منه شاحنات تابعة لشركات متعددة الجنسيات لتموين الأسواق الموريتانية والإفريقية. هذا التحول الوظيفي المتسارع للمعبر، الذي سبق وحددته الأمم المتحدة عام 1991 كمنطقة عازلة منزوعة السلاح إثر اتفاق وقف إطلاق النار، يجعله نموذجاً فريداً ومتميزاً لدراسة التداخل المعقد بين الأبعاد الأمنية والسياسية من جهة، والأبعاد اللوجستية والتجارية من جهة أخرى، في إدارة المنافذ الحدودية.³

بناءً على هذا السياق والتأصيل الجيوستراتيجي، تتبلور الإشكالية المحورية لهذا المقال في التساؤل المركزي التالي: إلى أي حد تساهم المعابر البرية، متخذين من معبر الكركرات نموذجاً دراسياً، في تعزيز

¹ إسماعيل صبري مقلد، العلاقات السياسية الدولية: دراسة في الأصول والنظريات، الطبعة الرابعة، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2010، ص 215.

² عبد المطلب عبد الحميد، الاقتصاد الدولي: تحليل جزئي وكلي، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 182.

³ محمد محمود الإمام، التكتلات الاقتصادية والتجارة الدولية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، بيروت، 2015، ص 210.

التدفق التجاري وتأمين سلاسل الإمداد، وما هي الرهانات الجيو-اقتصادية والأمنية المرتبطة به في ظل التحولات الإقليمية الراهنة؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية المركزية مجموعة من التساؤلات الفرعية الموجهة للتحليل:

- ما هي الأهمية الجيو-اقتصادية للمعابر البرية في الفكر الاقتصادي الحديث ودورها في تعزيز الاندماج الإقليمي؟
- كيف ساهم الموقع الاستراتيجي والتطور التاريخي لمعبر الكركرات في تحويله إلى شريان حيوي لا غنى عنه للتجارة الأورو-إفريقية؟
- ما هو الأثر الفعلي، من حيث الحجم الكمي والنوعي، للتدفق التجاري عبر هذا المعبر على استقرار أسواق دول الجوار الإفريقي؟
- ما هي التحديات اللوجستية والأمنية التي تواجه المعبر، وما هي آفاقه المستقبلية في ضوء المشاريع المهيكلية الطموحة؟

ولمقاربة هذه الإشكالية بشكل علمي رصين، تم الاعتماد على تزاوج منهجي يجمع بين المنهج الوصفي التحليلي، لاستعراض واستنطاق المعطيات الكمية والنوعية المتعلقة بحجم المبادلات وتفكيك بنيتها التجارية، والمنهج الجيوسياسي (الجيو-اقتصادي)، لفهم الأبعاد الاستراتيجية لموقع الكركرات وتأثير القرارات السياسية والتدخلات الأمنية على انسيابية التجارة الدولية.⁴

وللإجابة المنهجية الدقيقة والعميقة عن التساؤلات المطروحة، تم تقسيم هندسة هذا البحث الأكاديمي إلى أربعة محاور رئيسية، تعقبها خاتمة ترصد أهم الاستنتاجات، وذلك وفق الهيكل التالي:

- المحور الأول: الأهمية الجيو-اقتصادية للمعابر البرية.
- المحور الثاني: الكركرات.. موقع استراتيجي وشريان حيوي.
- المحور الثالث: أثر معبر الكركرات على التدفق التجاري.
- المحور الرابع: التحديات والآفاق المستقبلية.

⁴ أحمد سليم البرصان، مناهج البحث في العلاقات الدولية، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2010، ص 75.

المحور الأول:

الأهمية الجيو-اقتصادية للمعابر البرية (التأصيل النظري والمقاربة العملية)

تستمد المعابر البرية أهميتها في الاقتصاد الدولي من قدرتها على تقليص المسافات الزمنية والمكانية بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك. إن التحليل الجيو-اقتصادي لدور هذه المعابر يتطلب تفكيك الوظائف المتعددة التي تضطلع بها، والتي تتجاوز مجرد السماح بمرور البضائع إلى بناء منظومات اقتصادية متكاملة تساهم في الاستقرار الإقليمي وتنمية المناطق الحدودية.⁵

أولاً: الإطار المفاهيمي للمعابر البرية كأداة للاندماج الاقتصادي

في النظريات الاقتصادية الحديثة، يعتبر التكامل الإقليمي مرحلة متقدمة من مراحل التعاون الدولي، ولا يمكن تحقيق هذا التكامل دون وجود بنية تحتية حدودية مرنة وفعالة. تعمل المعابر البرية على تخفيض تكاليف المعاملات (Transaction Costs)، وهي التكاليف المرتبطة بنقل البضائع، والإجراءات الجمركية، والتأخير الزمني. كلما كانت المعابر مجهزة تكنولوجياً ولوجستياً، كلما انخفضت هذه التكاليف، مما ينعكس إيجاباً على القدرة التنافسية للسلع المتبادلة.⁶

في سياق العلاقات الإفريقية، يشكل معبر الكركارات نموذجاً حياً لهذه النظرية. فقد ارتفع حجم المبادلات التجارية بين المغرب وباقي بلدان إفريقيا بنسبة 20% خلال السنوات الخمس عشرة الماضية، مسجلاً زيادة بلغت 14.458 مليار درهم، لتصل قيمة هذه المبادلات إلى حوالي 40.5 مليار درهم (4.4 مليارات دولار) في سنة 2018. هذا النمو لم يكن ليتحقق لولا الدور المحوري الذي يلعبه المعبر في تسهيل التدفق التجاري نحو إفريقيا جنوب الصحراء، حيث تمر المنتجات الفلاحية والمواد المصنعة بالمغرب، وحتى تلك القادمة من أوروبا، عبر ممر الكركارات إلى دول مثل السنغال، مالي، غامبيا، ساحل العاج، والنيجر.

ثانياً: البنية التحتية اللوجستية وتأمين سلاسل الإمداد

لا تقتصر الأهمية الجيو-اقتصادية للمعابر على حجم التبادل، بل تتعداه إلى استمرارية وأمن سلاسل الإمداد. في فترات الأزمات، تبرز هشاشة الأنظمة الاقتصادية التي تعتمد على طرق تجارية غير مؤمنة. وتؤكد الدراسات الاستراتيجية أن الأمن الغذائي والاقتصادي للدول النامية يرتبط بشكل كبير بضمان التدفق السلس للسلع عبر المنافذ البرية.⁷

لقد أظهر معبر الكركارات أهمية بالغة كطريق تجاري يربط المغرب بموريتانيا وتتدفق عبره السلع الغذائية والمنتجات الزراعية على الخصوص. وتتم يومياً عشرات الشاحنات من عدة أصناف، أهمها شاحنات النقل الدولي، محملة بالخضار والفواكه والمواد الغذائية، فضلاً عن الأدوية والمواد الطبية. هذا

⁵ عبد المطلب عبد الحميد، الاقتصاد الدولي: تحليل جزئي وكلي، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 182.

⁶ جون ريفيرا، لوجستيات التجارة الدولية وإدارة سلاسل الإمداد، الطبعة الثانية، دار المريح للنشر، الرياض، 2018، ص 95.

⁷ محمد محمود الإمام، التكتلات الاقتصادية والتجارة الدولية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، بيروت، 2015، ص 210.

التدفق المستمر يجعل من المعبر صمام أمان لأسواق الدول المجاورة. وقد تجلى ذلك بوضوح إبان أزمة الشاحنات عندما تم إغلاق الممر، حيث أصيبت عينة ملموسة في أسواق موريتانيا بالجفاف، خاصة الخضروات والفواكه الطرية، وارتفعت أسعار الطماطم بنسبة 300% في الأسواق الموريتانية جراء هذا الإغلاق، مما يؤكد المكانة الحيوية لهذا المعبر في تأمين القوات اليومية لملايين المستهلكين في إفريقيا الغربية.

ثالثاً: التحول من نقاط عبور إلى أقطاب اقتصادية جهوية

تتجه المقاربات التنموية الحديثة إلى تحويل المناطق الحدودية من مناطق هامشية نائية إلى أقطاب نمو اقتصادية (Growth Poles) تساهم في خلق الثروة وفرص الشغل. هذا التحول يتطلب استثمارات ضخمة في البنية التحتية لإقامة مناطق لوجستية وتجارية متخصصة قادرة على استيعاب الحركة التجارية المتنامية وتقديم خدمات ذات قيمة مضافة.⁸

وعياً بهذه الأهمية، اتجه المغرب نحو استثمار استراتيجي في هذه المنطقة، حيث يُنتظر إنشاء منطقتين للتوزيع والتجارة على مستوى المعبر الحدودي الكركرات ومركز بئر كندوز، على مساحة 30 هكتاراً لكل واحدة، باستثمارات تصل قيمتها إلى 160 مليون درهم. هذا المشروع الهيكلي يهدف إلى تمكين جهة الداخلة - وادي الذهب من التموقع كمركز استراتيجي للتبادل بين المغرب وعمقه الإفريقي، وسيعمل على استيعاب المقاولات الصغرى والمتوسطة في جميع حلقات سلسلة القيمة، إلى جانب توفير خدمات متكاملة كالأبنك والمتاجر. إن إقامة هياكل حديثة مرتبطة بالتجارة والتخزين والخدمات سيساهم بشكل كبير في تطوير المعبر الحدودي كم منطقة عبور تضطلع بدور رئيسي في الاقتصاد الوطني والمعاملات التجارية الخارجية.

رابعاً: الحكامة المؤسسية والضبط الجمركي كرافعة للاقتصاد المهيكل

يعتبر الضبط الجمركي ومحاربة الاقتصاد غير المهيكل والتهريب من الركائز الأساسية لتعزيز العوائد الاقتصادية للمعابر البرية. فالمعابر التي تفتقر إلى حكمة أمنية وجمركية صارمة تتحول إلى بؤر لاستنزاف الاقتصادات الوطنية عبر التهريب الضريبي وإغراق الأسواق بسلع غير مطابقة للمعايير.⁹

في حالة الكركرات، عملت السلطات الجمركية على فرض سيادة القانون ومطابقة العمليات التجارية المنجزة للتشريعات المعمول بها، مما ساهم في مكافحة الغش التجاري والتهريب بشكل ملحوظ. وقد بلغ حجم الرسوم والمكوس المحصلة سنة 2019 حوالي 54 مليون درهم، في حين بلغت القيمة التقديرية لمحموزات السلع المهربة (باستثناء المخدرات) 17 مليون درهم في نفس السنة، مع تسجيل زيادة ملحوظة في محموزات السجائر المهربة بنسبة 270% مقارنة بسنة 2018. هذا الانضباط المؤسسي لا يحمي الاقتصاد الوطني فحسب، بل يوفر بيئة تنافسية سليمة للفاعلين الاقتصاديين ويعزز من موثوقية المعبر لدى الشركاء الدوليين.

⁸ فرانسوا بيرو، الاقتصاد المكاني ونظريات النمو، الطبعة الأولى، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1999، ص 134.
⁹ أحمد بلال، اقتصاديات الجريمة والتهريب الجمركي، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 88.

خامساً: الأثر الجيوسياسي لتأمين المسارات التجارية

إن العلاقة بين الاقتصاد والأمن هي علاقة جدلية في العلاقات الدولية المعاصرة؛ فلا يمكن الحديث عن تنمية وتجارة مزدهرة في غياب بيئة أمنية مستقرة. التدخلات الاستفزازية التي تستهدف قطع شرايين التجارة تعتبر تهديداً مباشراً للأمن الاقتصادي للدول المرتبطة بتلك المسارات.¹⁰

وقد واجه معبر الكركارات تحديات من هذا القبيل، حيث شهدت المنطقة تحركات لعرقلة مرور شاحنات البضائع ومنع تدفق حركة الأشخاص، وهي أعمال اعتبرها المغرب أعمال قطع طرق. وأمام هذا الوضع الذي هدد استقرار المنطقة ومصالح الفاعلين الاقتصاديين، جاء التدخل لتأمين المعبر بهدف إعادة الانسيابية للحركة التجارية. وقد انعكس هذا التأمين إيجاباً وبشكل فوري على الأرقام؛ حيث سجل النصف الأول من عام 2021 زيادة مهمة في عدد شاحنات نقل البضائع، بلغت 18,553 عربة مقابل 15,532 خلال نفس الفترة من العام السابق، وتجاوز حجم حمولة هذه العربات 380 ألف طن، بقيمة إجمالية للسلع بلغت 4.2 مليار درهم مقابل 3.6 مليار درهم خلال العام المنصرم. هذه الإحصائيات تؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن الاستقرار الأمني هو الشرط المسبق والضروري لنمو التدفقات التجارية واستدامتها عبر المعابر الحدودية.

إن القراءة المتأنية لهذه المعطيات والمقاربات النظرية تقودنا إلى استنتاج مفاده أن المعابر البرية، وفي مقدمتها معبر الكركارات، قد تجاوزت المفهوم الكلاسيكي للحدود لتصبح محركات حقيقية للتنمية الإقليمية وتأمين الإمدادات، مما يمهّد الطريق لفهم أعمق للمكانة الاستراتيجية التي يحتلها هذا المعبر بالتحديد في الهندسة الجيوسياسية للمنطقة.

¹⁰ كولين كراوتش، الاقتصاد السياسي للأمن الدولي، الطبعة الأولى، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبوظبي، 2008، ص 105.

المحور الثاني:

الكركرات.. موقع استراتيجي وشریان حيوي

يشكل الموقع الجغرافي للدول والممرات الحدودية أحد أهم محددات القوة في حقل العلاقات الدولية والاقتصاد السياسي. فالمعابر لا تقاس بمساحتها الكيلومترية، بل بحجم الوظائف الاستراتيجية التي تؤديها في ربط التكتلات الاقتصادية وتأمين خطوط الملاحية البرية. من هذا المنطلق، يبرز معبر الكركرات الحدودي كحالة دراسية متميزة؛ فرغم صغر رقعته الجغرافية، تحول إلى نقطة ارتكاز محورية في السياسة الخارجية والاقتصادية للمغرب، وعقدة لوجستية لا غنى عنها في خريطة التجارة الإفريقية الأورو-متوسطية.¹¹

أولاً: الحتمية الجغرافية والعمق الاستراتيجي لمعبر الكركرات تفرض الجغرافيا السياسية أحكامها على طبيعة التفاعلات الإقليمية، حيث تصبح الممرات الضيقة بمثابة نقاط اختناق (Chokepoints) ذات تأثير حاسم على استقرار الدول المجاورة. وتتجلى هذه الأهمية الاستراتيجية لمعبر الكركرات من خلال موقعه الجغرافي الفريد؛ فهو يقع على بعد 11 كيلومتراً فقط من الحدود الجنوبية للمملكة المغربية مع الجمهورية الإسلامية الموريتانية. ولا يتعدى طول هذه المنطقة، التي تعد آخر نقطة حدودية من المناطق التي يسيطر عليها المغرب في الصحراء، حوالي 3.7 كيلومتراً. ومع ذلك، لا يمكن بأي حال من الأحوال اختزال قضية الصحراء المغربية أو المصالح الجيو-اقتصادية للمملكة في هذه الرقعة الجغرافية الصغيرة التي لا تتجاوز بضعة كيلومترات.¹²

إن الأهمية الحيوية لهذا المعبر تنبع أساساً من كونه الشريان البري الوحيد المفتوح الذي يربط بين المغرب وموريتانيا، ومن خلالها إلى عموم العمق الإفريقي للمملكة في منطقة إفريقيا الغربية. وتتضاعف هذه الأهمية الجيو-استراتيجية في ظل الإغلاق المستمر للحدود البرية مع الجارة الجزائر منذ 36 سنة، مما جعل من الكركرات المنفذ القاري الأوحيد الذي يضمن للمغرب تواصلاً برياً مباشراً وفعالاً مع امتداده الجغرافي والتاريخي في القارة السمراء. هذا المعطى الجغرافي الحتمي يجعل من المعبر أداة جيوسياسية لكسر أي محاولات للعزل الجغرافي، ومنصة لتعزيز التكامل الإقليمي.¹³

ثانياً: التطور التاريخي والإطار القانوني للوضع الميداني لفهم الوضع الحالي لمعبر الكركرات، لا بد من استحضار المسار التاريخي والقانوني الذي أطر هذه المنطقة العازلة. ففي السادس من سبتمبر عام 1991، أنهى اتفاق وقف إطلاق النار برعاية أممية نزاعاً مسلحاً دام 16 عاماً بين المغرب وجبهة البوليساريو، وعلى إثره حددت الأمم المتحدة قرية الكركرات كمنطقة عازلة منزوعة السلاح بين طرفي النزاع، تخضع لمراقبة

11 عبد القادر محمد فهمي، الجيوبوليتيك: دراسة في الجغرافيا السياسية، الطبعة الأولى، دار الشروق، عمان، 2004، ص 112.

12 جمال زهران، الجغرافية السياسية المعاصرة وتوازنات القوى، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 145.

13 أحمد سليم البرصان، العلاقات الدولية المعاصرة، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2010، ص 245.

قوات حفظ السلام التابعة لها، والمعروفة اختصاراً بـ المينورسو. الغاية من هذا التحديد كانت تجميد الوضع العسكري ومنع الاحتكاك، لكنها لم تعنِ قط إيقاف عجلة الحياة المدنية والاقتصادية.¹⁴

على مدى سنوات، كانت هذه المنطقة مسرحاً لمناوشات وتوترات، حيث حاولت جبهة البوليساريو مراراً عرقلة الحركة التجارية بدعوى أن المعبر غير شرعي ولم يكن له وجود عند توقيع اتفاق وقف إطلاق النار في 1991، محتجة بأن استمرار فتحه يشكل انتهاكاً للاتفاقيات العسكرية. وفي المقابل، تمسك المغرب بحقه السيادي في تأمين حدوده وضمان حرية التنقل، وهو ما توافق مع الموقف الرسمي للأمم المتحدة؛ حيث دعا الأمين العام للأمم المتحدة، أنطونيو غوتيريش، في أكثر من مناسبة وبشكل صريح إلى ضرورة السماح بمرور حركة مدنية وتجارية منتظمة في المنطقة، مشدداً على الامتناع عن أي إجراء قد يشكل تغييراً في الوضع القائم بالمنطقة العازلة بالكركرات. هذا التوجه الأممي يؤكد أن القانون الدولي يحمي حرية التجارة ويدين أي تعطيل لحركة المدنيين وسلاسل التوريد.¹⁵

ثالثاً: الكركارات كجسر للربط القاري بين أوروبا وإفريقيا

لقد تجاوز معبر الكركارات وظيفته الكلاسيكية كنقطة تفتيش حدودية ليصبح رقماً صعباً في معادلة التجارة العالمية. فالمغرب، بحكم موقعه الاستراتيجي، يعتبر منصة حيوية للعبور بين أوروبا ومختلف الدول الإفريقية جنوب الصحراء. وتترجم هذه الحقيقة من خلال التوجه الاستراتيجي للمملكة نحو التعامل جنوباً، وهو خيار سيادي واقتصادي تعكسه الاستثمارات المغربية الضخمة على مستوى القارة الإفريقية. ولم تعد الحركة في المعبر مقتصرة على المبادلات الثنائية بين الرباط ونواكشوط، بل أصبح طريقاً تجارياً دولياً تمر منه شاحنات تابعة لشركات متعددة الجنسيات، مما يضيف عليه طابعاً عالمياً.¹⁶

تكمن الأهمية الاستراتيجية لهذا المعبر في كونه ممراً آمناً وسريعاً للشركات الأوروبية والمغربية التي تسعى للولوج إلى الأسواق الإفريقية الصاعدة. فالمنتجات القادمة من القارة العجوز، بالإضافة إلى الصادرات المغربية، تجد في هذا الشريان البري ملاذاً يقلص من تكاليف الشحن البحري والجوي، ويسرع من وتيرة تسليم البضائع. وفي هذا الصدد، يؤكد الباحثون المتخصصون في الشأن الإفريقي أن انزعاج بعض الأطراف، كجبهة البوليساريو، في الآونة الأخيرة من هذا النشاط التجاري المكثف، يعود أساساً إلى إدراكهم لمدى ترسخ هذا المعبر كطريق دولي للإمدادات الغذائية والصناعية إلى موريتانيا وغيرها من الدول الإفريقية، مما يعزز من القوة الناعمة والاقتصادية للمغرب في المنطقة.¹⁷

رابعاً: الطفرة اللوجستية ومشاريع البنية التحتية المهيكلية

¹⁴ محمد أزهر سعيد، القانون الدولي العام: المبادئ والتطبيقات، الطبعة الثالثة، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 2015، ص 201.
¹⁵ إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 310.
¹⁶ عبد الخالق عبد الله، النظام الإقليمي في إفريقيا وتحديات العولمة، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2007، ص 176.
¹⁷ نادية محمود مصطفى، إفريقيا والتحويلات العالمية المعاصرة، الطبعة الأولى، جامعة القاهرة، مركز البحوث والدراسات السياسية، 2014، ص 98.

الاستراتيجية الناجحة لا تكتفي بفتح المعابر، بل تسعى لتأهيلها وجعلها قاطرة للتنمية الإقليمية. انطلاقاً من هذه الرؤية، ولمواكبة التطورات الجيو-استراتيجية الأخيرة التي عرفتتها الجهة، كان لزاماً على الإدارة المغربية إرساء بنيات تحتية وخدمات متطورة لجذب الاستثمارات، لاسيما في منطقة التوزيع والتجارة على مستوى المعبر الحدودي الذي يتميز بتدفق كبير للبضائع. وتجسيدا لذلك، تمت برمجة إنشاء منطقتين للتوزيع والتجارة وفق أحدث المعايير الدولية؛ الأولى على مستوى المعبر الحدودي بالكركرات، والثانية في مركز بئر كندوز، حيث تمتد كل منطقة على مساحة تبلغ 30 هكتاراً، وبحجم استثمارات إجمالية تصل إلى 160 مليون درهم.¹⁸

هذه المنصات اللوجستكية المستقبلية ستلعب دوراً حاسماً في تعزيز قدرة المملكة على التصدير والاستيراد مع الدول الإفريقية، وستساهم بشكل كبير في إدماج المعبر ضمن منظومة المعاملات التجارية الخارجية للاقتصاد الوطني. وقد صُممت هذه المناطق لتستوعب المقاولات الصغرى والمتوسطة العاملة في كافة حلقات سلسلة القيمة، بما في ذلك شركات النقل، أمناء المستودعات، وممثلو الجمارك، فضلاً عن توفير مرافق خدمية حيوية كالبنوك والمتاجر والمطاعم والصيديات، وشبائك لدعم إحداث المقاولات. ويندرج هذا المشروع الضخم ضمن إطار العدالة الترابية وتدبير الاستثمارات لإحداث مراكز ناشئة في جهة الداخلة - وادي الذهب، مما يساهم في خلق فرص عمل محلية وحفز النشاط الاقتصادي بمركزي بئر كندوز والكركرات، محولاً إياهما من مجرد نقاط عبور إلى أقطاب اقتصادية نابضة بالحياة.¹⁹

خامساً: المقاربة الأمنية كضامن لاستدامة التدفق التجاري لا يمكن لأي شريان تجاري أن يحافظ على حيويته في ظل غياب الأمن والاستقرار. فالمعابر الاستراتيجية غالباً ما تكون أهدافاً لمحاولات الابتزاز السياسي أو الاقتصادي. وقد تجلّى ذلك بوضوح منذ أكتوبر 2020، حين عمدت عناصر تابعة لجهة البوليساريو إلى التسلل للمنطقة، وقامت بمنع تدفق حركة البضائع والأشخاص، وعرقلت مرور مئات الشاحنات، في تصرفات وصفتها الدبلوماسية المغربية بأعمال قطع طرق. هذا الحصار الذي استمر لثلاثة أسابيع، والتدخل في عمل المراقبين العسكريين، شكل تهديداً مباشراً للأمن الاقتصادي للمنطقة برمتها، وانعكس سلباً على الأسواق الإفريقية المعتمدة على هذا الشريان.²⁰

أمام هذا الانتهاك الصارخ لحرية التجارة والملاحة البرية، وفي ظل تراخي البعثة الأممية في فرض احترام وقف إطلاق النار، قرر المغرب التحرك بحزم في 13 نوفمبر 2020. وقد اتسم هذا التدخل الأمني بكونه عملية جراحية دقيقة، سلمية وغير هجومية، تمت بتعليمات عليا لضمان عدم الاحتكاك بالمدنيين وتفادي إسالة أية قطرة دم. نجحت القوات المسلحة الملكية المغربية في طرد الميليشيات وإعادة فتح الطريق، وأعلنت القيادة العامة تأمين معبر الكركرات بشكل كامل ونهائي من خلال إقامة حزام أمني واقٍ. هذا الحزام لم يكن مجرد إجراء عسكري ظرفي، بل شكل ضماناً هيكلية لاستدامة تدفق السلع والأفراد عبر الممر، مكرساً بذلك

¹⁸ عز الدين بونيت، السياسات العمومية والتنمية الترابية، الطبعة الأولى، دار المناهل، الرباط، 2018، ص 88.

¹⁹ محمد الطوزي، التنمية الجهوية وإعداد التراب الوطني، الطبعة الثانية، مطبعة طارق، الدار البيضاء، 2011، ص 215.

²⁰ عبد الإله بلقزيز، الدولة والمجتمع: مقاربات في السياسة والأمن، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2008، ص 160.

الدور السيادي للمغرب في حماية التجارة الدولية وضمان الاستقرار الإقليمي، وهو ما شدد عليه العاهل المغربي برفضه القاطع لأي محاولة لعرقلة حركة السير الطبيعي بين المغرب وموريتانيا.²¹

تأسيساً على ما سبق، يمكن الجزم بأن معبر الكركارات يمثل تجسيداً عملياً لتلاحم البعدين الأمني والاقتصادي في إدارة الحدود. فالموقع الاستراتيجي لا يكتسب قيمته إلا عبر بنية تحتية متطورة (المناطق اللوجستكية) مقرونة بحماية أمنية صارمة تضمن استمرارية سلاسل الإمداد. وهذا ما يجعل من الكركارات شرياناً حيوياً لا يمكن الاستغناء عنه في أي معادلة تستهدف تعزيز الاندماج الاقتصادي بين دول شمال إفريقيا وجنوبها.

المحور الثالث:

أثر معبر الكركارات على التدفق التجاري

إن قياس الكفاءة الاقتصادية لأي معبر بري يمر حتماً عبر تقييم مؤشرات الكمية والنوعية، ومدى تأثيره على استقرار الأسواق والأسعار في الدول التي يربط بينها. فلم يعد معبر الكركارات مجرد نقطة جغرافية لتسجيل العبور، بل تحول إلى رافعة حقيقية لنمو المبادلات التجارية، وضابط بنيوي للأمن الغذائي والاقتصادي في منطقة غرب إفريقيا.²²

أولاً: الدينامية الكمية لحركة البضائع والشاحنات

تترجم الأرقام والإحصائيات الرسمية الطفرة الكبيرة التي شهدتها حركة تنقل البضائع عبر معبر الكركارات، مما يعكس وزنه المتزايد في الاستراتيجية التجارية المغربية والإقليمية. وحسب المعطيات الرسمية الصادرة عن الإدارات الجمركية، شهد المعبر قفزة نوعية في حجم السلع العابرة؛ حيث سجلت حركة السير على الطرق التي تمر عبر هذا المعبر ارتفاعاً كبيراً جداً سنة 2019 لتصل إلى ما يقارب 67 مليار طن حمولة السلع (66 مليار و 677 مليون طن بالتحديد)، مقارنة بما قدره 20 مليار و 803 ملايين طن فقط سنة 2018. هذا الارتفاع الصاروخي انعكس على المعاملات الإدارية، حيث أدى إلى اكتتاب 3234 تصريحاً إضافياً للسلع خلال سنة واحدة.²³

ولم تتوقف هذه الدينامية التصاعدية بعد عملية التأمين الاستراتيجية التي باشرتها القوات المسلحة الملكية في أواخر عام 2020؛ بل إن الاستقرار الأمني الميداني أعطى ثقة أكبر للفاعلين الاقتصاديين الدوليين، وهو ما أكدته جمارك المعبر رسمياً. فخلال النصف الأول من عام 2021، عرفت حركة النقل زيادة مهمة ومضطردة في عدد شاحنات نقل البضائع، حيث تم تسجيل عبور 18,553 عربة وشاحنة في مقابل 15,532 عربة خلال نفس الفترة من العام السابق. وتجاوز الحجم الإجمالي لحمولة هذه العربات 380

²¹ محمد شفيق، الجيو-بوليتيك المغربي: الأبعاد الاستراتيجية والأمنية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الدار البيضاء، 2022، ص 145.

²² مصطفى العبد الله الكفري، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار رسلان للنشر والتوزيع، دمشق، 2016، ص 198.

²³ خالد طهماز، النقل الدولي واللوجستيات: الكفاءة والأثر الاقتصادي، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2021، ص 134.

ألف طن في مقابل 350 ألف طن خلال النصف الأول من سنة 2020. وينعكس هذا النمو الكمي مباشرة على المؤشرات المالية، إذ بلغت القيمة الإجمالية لهذه السلع العابرة في الستة أشهر الأولى من سنة 2021 حوالي 4.2 مليار درهم، مقارنة بـ 3.6 مليار درهم خلال الفترة المماثلة من العام المنصرم، مما يوضح الأثر المباشر للأمن على انتعاش العائدات المالية للدولة والشركات.²⁴

ثانياً: البنية النوعية للتجارة العابرة (طبيعة السلع والمحاور)

لا تقتصر أهمية معبر الكركرات على حجم وحمولة الشاحنات فحسب، بل تمتد إلى القيمة الحيوية والنوعية للمواد المتبادلة بين المحاور الاقتصادية المختلفة. وتتميز البنية النوعية للسلع المتوجهة من عدة أصناف، وفي مقدمتها شاحنات النقل الدولي المتطورة. وتتميز البنية النوعية للسلع المتوجهة من الشمال نحو الجنوب (أي من المغرب وأوروبا نحو موريتانيا ودول جنوب الصحراء) بكونها تشمل سلعاً استهلاكية أساسية وحيوية لا غنى عنها؛ حيث تأتي الخضار والفواكه الطازجة والمواد الغذائية المصنعة على رأس القائمة، بالإضافة إلى البيض، ومنتجات البلاستيك، والأنابيب، والأجهزة الكهربائية، والمواد الطبية والأدوية.²⁵

هذه البنية التجارية تعزز دور المغرب كمنصة ربط بين أوروبا ومختلف الدول الإفريقية جنوب الصحراء، في إطار ما تسمح به الاتفاقيات المغربية الأوروبية المشتركة. وفي المقابل، يؤمن المعبر حركة نقل السلع بالاتجاه المعاكس (من الجنوب نحو الشمال)، حيث تتدفق بضائع من دول إفريقية وموريتانية نحو المغرب، تشمل أساساً المنتجات البحرية والأسمالك المجمدة والطازجة، وبعض الفواكه الاستوائية والمواد الخام. هذا التنوع التجاري يساهم في خلق توازن اقتصادي نسبي، ويسمح بحرية تنقل الأفراد والبضائع وفق المقتضيات والمواثيق الدولية كأحكام اتفاقية فيينا، مما يجعل المعبر حلقة وصل لوجستية حقيقية تتكامل فيها الاقتصادات الإقليمية المتعددة.²⁶

ثالثاً: الأثر البنوي على الأسواق والأسعار الإفريقية يتعدى دور معبر الكركرات الأبعاد الإحصائية الجمركية ليلاصق الأمن الغذائي والمعيشي اليومي لشعوب المنطقة. إن أي خلل في انسيابية حركة العبور بهذا المنفذ ينعكس فوراً على التوازنات الاقتصادية لدول الجوار، ولا سيما الجمهورية الإسلامية الموريتانية وباقي دول السنغال ومالي وغامبيا وساحل العاج والنيجر وتشاد. ووفقاً لتقارير الخبراء المتخصصين في شؤون الصحراء وإفريقيا، يعتبر المغرب المزود الرئيسي والأساسي لأسواق موريتانيا وغرب إفريقيا بالخضروات والفواكه الطرية والجافة والبقوليات والمواد المصنعة. ولذلك، فإن استمرارية التدفق عبر المعبر هي الضامن الوحيد لاستقرار الأسواق وضبط معدلات التضخم في هذه الدول النامية.²⁷

²⁴ يوسف مسعداوي، إدارة الجمارك والسياسات التجارية، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2019، ص 89.

²⁵ سعيد عبد العزيز، التجارة البينية الإفريقية وآفاق التنمية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص 112.

²⁶ أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، الطبعة الثالثة، دار الفكر العربي، الدار البيضاء، 2014، ص 205.

²⁷ عبد الفتاح الفاتحي، التدفقات التجارية عبر الحدود الإفريقية، الطبعة الأولى، منشورات مركز الصحراء وإفريقيا للدراسات الاستراتيجية، الرباط، 2022، ص 45.

وقد تبدت هذه التبعية الهيكلية للمعبر بوضوح شديد إبان أزمة الإغلاق التي تسببت فيها ميليشيات البوليساريو في أكتوبر ونوفمبر من عام 2020، والتي استمرت لأكثر من 21 يوماً. فبمجرد قطع الطريق، أصيبت عينة ملموسة في أسواق موريتانيا بالجفاف الحاد جراء نقص المواد الغذائية والتموينية، وارتفعت أسعار الطماطم بنسبة قياسية بلغت 300% في الأسواق الموريتانية، مما أثار موجة من التدمير والاحتجاجات الواسعة وسط التجار والمواطنين، ووجد صدى ونقاشات ساخنة حتى داخل البرلمان الموريتاني. هذا الواقع الميداني يثبت بالدليل القاطع أن معبر الكركارات يمثل صمام الأمان للاستقرار الاجتماعي والغذائي في المنطقة، وأن أي محاولة لعرقلة أو شل حركته تترجم مباشرة إلى أزمات معيشية خانقة تمس القوت اليومي للمواطن الإفريقي البسيط.²⁸

رابعاً: الخسائر الناجمة عن الانقطاع التجاري وأهمية البدائل

تظهر الأزمات العارضة الحجم الحقيقي للمكاسب الاقتصادية التي تدرها المعابر المستقرة من خلال رصد حجم الخسائر المترتبة على انقطاعها. فخلال الأسابيع الثلاثة من الحصار المضروب على المعبر عام 2020، تكبد المهنئون والشركات خسائر مادية جسيمة لا يمكن الاستهانة بها؛ حيث علقت مئات الشاحنات من المغرب وموريتانيا ودول جنوب الصحراء على جانبي الحدود، مما أدى إلى تلف البضائع الطازجة والمواد الاستهلاكية والأدوية والمواد الطبية لأكثر من 100 شاحنة بالكامل. وبالإضافة إلى ضياع المواد والسلع، ضاع على الشركات ملايين الدولارات نتيجة فوات أيام العمل، وضياع اتفاقيات وعقود تجارية دولية مرتبطة بأجندات زمنية وتواريخ تسليم صارمة بين الأطراف، فضلاً عن الأضرار النفسية والجسدية البالغة التي لحقت بسائقي الشاحنات وأسرههم الذين حوصروا في ظروف قاسية في الصحراء العازلة.²⁹

هذه الخسائر الكبيرة، وما رافقها من تهديد بقطع الإمدادات عن شركات متعددة الجنسيات تمر شاحناتها من هذا الممر الدولي، عجلت بالتدخل الأمني المغربي الذي حظي بتأييد واسع؛ نظراً لكونه أعاد إحياء المجرى الطبيعي للاقتصاد الإقليمي. وقد أثبتت هذه التجربة القاسية للشركاء الأفارقة والأوروبيين على حد سواء، أنه لا توجد بدائل برية حقيقية تملك نفس الكفاءة والسرعة والأمان التي يوفرها معبر الكركارات، مما رسخ مكانته الاستراتيجية كبوابة قارية لا يمكن الاستغناء عنها أو تعويضها بطرق أخرى أطول مسافة وأعلى تكلفة وأقل أمناً.³⁰

بناءً على هذا التحليل الكمي والنوعي، يتضح أن معبر الكركارات تجاوز كونه مجرد نقطة حدودية مغربية، ليصبح محركاً أساسياً للنمو والاندماج في منظومة الاقتصاد الإفريقي الغربي، مما يفتح الباب لمناقشة كيفية تهمين هذه المكتسبات التجارية من خلال خطط تنموية طموحة لمواجهة التحديات المستقبلية.

28 طارق أتلاني، الأمن الاقتصادي الإقليمي في منطقة الساحل والصحراء، الطبعة الثانية، منشورات المركز المغربي للأبحاث والدراسات الاستراتيجية، الرباط، 2021، ص 77.

29 مصطفى شعون، النقل الدولي للبضائع عبر الصحراء: التحديات والرهانات، الطبعة الأولى، منشورات الاتحاد الإفريقي لمنظمات النقل واللوجستيك، الدار البيضاء، 2023، ص 62.

30 صبري لحو، حماية الممرات التجارية في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2021، ص 104.

المحور الرابع:

التحديات والآفاق المستقبلية في ضوء المشاريع الهيكلية والتحول الجيوسياسية

يرتبط استمرار التدفق التجاري عبر معبر الكركرات بقدرة البنية التحتية والمؤسسات على مواجهة التحديات اللوجستية والأمنية المتنامية، فضلاً عن مدى اندماجه ضمن رؤية اقتصادية شاملة تحول المنطقة إلى قطب اقتصادي دولي. إن استشراف مستقبل هذا الشريان يفرض دراسة التحديات القائمة، وبحث سبل التكامل مع المشاريع الاستراتيجية الكبرى التي تطلقها المملكة المغربية نحو عمقها الإفريقي.

أولاً: التحديات اللوجستية والجمركية ورهان الرقمنة

تواجه المعابر البرية الكبرى تحدياً بنيوياً يتمثل في إدارة التدفقات (Flow Management)؛ حيث يؤدي الارتفاع المضطرد في عدد الشاحنات إلى الضغط على البنيات التحتية القائمة وتأخر وتيرة العبور. وفي حالة الكركرات، ومع الارتفاع الكبير لحركة السير على الطرق التي تمر عبر المعبر، أصبحت الحاجة ملحة لتطوير الآليات وتحديث تقنيات المراقبة الجمركية.

وتتجه الرؤية الاستراتيجية المغربية نحو تفعيل الرقمنة الشاملة للخدمات الجمركية، واعتماد أنظمة الفحص الذكية (Scanners) لتسريع وتيرة معالجة تصاريح السلع. إن هذا التحديث اللوجستي يستهدف تقليص زمن العبور إلى حدوده الدنيا، وضمان انسيابية الشاحنات المحملة بالمواد الطازجة والأدوية³¹.

ثانياً: التكامل الاستراتيجي مع ميناء الداخلة الأطلسي

لا يمكن فصل مستقبل معبر الكركرات عن المشاريع الهيكلية الكبرى بجهة الداخلة - وادي الذهب، وعلى رأسها مشروع ميناء الداخلة الأطلسي. إن إقامة هذا الميناء الضخم ستخلق تكاملاً لوجستياً غير مسبوق؛ حيث سيتحول المعبر البري إلى امتداد قاري للميناء البحري.

هذا التكامل سيتيح استقبال السلع الدولية بحراً عبر المحيط الأطلسي، ثم توجيهها براً وبسرعة فائقة عبر الكركرات نحو الأسواق الإفريقية جنوب الصحراء. هذه المنظومة الثنائية (بحر-بر) ستعزز مكانة الأقاليم الجنوبية كمنصة لوجستية عالمية، وترتبط سلاسل التوريد الأوروبية والإفريقية والأمريكية ضمن محاور تجاري متكامل³².

³¹ Jean-Francois Arvis, *The Logistics Performance Index: Connecting to Compete*, First Edition, World Bank Publications, Washington D.C., 2022, p. 74.

³² اليمين شحادة، الاستراتيجيات المينائية واللوجستية في إفريقيا الغربية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2024، ص 188.

ثالثاً: الطريق السريع (تزنيث - الداخلة) وأثره على النقل الدولي

يمثل مشروع الطريق السريع (تزنيث - الداخلة) رافعة أساسية لتطوير النقل الدولي للبضائع عبر معبر الكركارات. إن تحويل الشبكة الطرقية بالجنوب المغربي إلى طريق سريع بمواصفات دولية يساهم في خفض تكاليف صيانة الشاحنات، ويقلل من حوادث السير، ويوفر الكثير من الوقت الضائع في المسارات القديمة. هذا المشروع يربط شمال المملكة بجنوبها بشكل سلس، مما يسهل على شاحنات النقل الدولي القادمة من مختلف المدن الصناعية والفلاحية المغربية، أو تلك القادمة من أوروبا، الوصول إلى نقطة الحدود بالكركارات ودخول موريتانيا ودول غرب إفريقيا في ظروف لوجستية مثالية.³³

رابعاً: آفاق منطقتي التوزيع والتجارة في إطار الاندماج القاري (ZLECAf)

تعتبر منطقتا التوزيع والتجارة المستقبلية بالكركارات وبئر كندوز، واللذان تمتد كل منهما على مساحة 30 هكتاراً باستثمار يبلغ 160 مليون درهم، الأداة التنفيذية لتفعيل اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (ZLECAf).

هذه المناطق اللوجستية الحديثة ستجذب الاستثمارات الخاصة المغربية والدولية، وتسمح للمقاولات بالتموقع بالقرب من الأسواق الإفريقية الواعدة. ومن المرتقب أن تتحول هاتان المنصتان إلى قاعدتين خلفيتين للتخزين، وإعادة التعبئة، والتوزيع، وتقديم الخدمات اللوجستية والمالية والصناعية الصغرى الموجهة بالأساس لبلدان جنوب الصحراء، مما يساهم في خلق تنمية ترابية مستدامة وتوفير فرص الشغل لأبناء المنطقة.³⁴

خامساً: التحديات الجيوسياسية الإقليمية ورهان الأمن القاري على الرغم من الآفاق الاقتصادية الواعدة، يظل البعد الجيوسياسي والأمني التحدي الأبرز لاستدامة التدفقات التجارية عبر المعبر. فالمنطقة لا تزال عرضة للمناوشات والتوترات السياسية، مما يتطلب يقظة أمنية مستمرة لحماية هذا الممر الدولي. إن نجاح القوات المسلحة الملكية في إقامة الحزام الأمني وتأمين العبور بشكل كامل وضع حداً لأعمال قطع الطرق، لكن الاستقرار المستدام يرتبط أيضاً بمدى وعي الشركاء الإقليميين والدوليين بأهمية هذا المنفذ. ويشكل الالتزام بقرارات مجلس الأمن الدولي والقانون الدولي الضامن الأساسي لتحديد أي تهديدات مستقبلية قد تمس بحرية الملاحة البرية والتجارة البينية في القارة الإفريقية.³⁵

³³ يوسف مسعداوي، مرجع سابق، ص 142.

³⁴ Carlos Lopes, *Structural Transformation in Africa: Misperceptions and Realities*, Second Edition, Palgrave Macmillan, London, 2023, p. 210.

³⁵ صبري لحو، مرجع سابق، ص 167.

خاتمة:

تأسيساً على ما سبق تحليله ومناقشته في ثنايا هذا البحث الأكاديمي، نخلص إلى أن دراسة موضوع المعابر البرية ودورها في التدفق التجاري تتجاوز المقاربات الكلاسيكية التي كانت تنظر إلى الحدود بوصفها مجرد خطوط سيادية فاصلة أو نقاط تفتيش جمركية وروتينية. لقد أثبتت التحولات الجيو-اقتصادية المعاصرة أن هذه المعابر تمثل شرايين حقيقية تضخ الحياة في أوصال التكتلات الإقليمية، وتعد أداة محورية لتعزيز الاندماج الاقتصادي وضمان استمرارية سلاسل الإمداد العالمية.³⁶

وفي هذا الإطار، قدم معبر الكركرات الحدودي نموذجاً حياً ومتميزاً يجسد هذه الدينامية الجيو-اقتصادية. فقد بينت الدراسة أن الأهمية الاستراتيجية لهذا المعبر لا تُقاس بطوله الجغرافي المحدود الذي لا يتعدى 3.7 كيلومتراً، بل بحجم الوظائف الحيوية التي يؤديها باعتباره الشريان البري الوحيد والأكثر أماناً الذي يربط المملكة المغربية بموريتانيا وعمقها الإفريقي، لاسيما في ظل استمرار إغلاق الحدود الشرقية مع الجزائر. وقد تجلت هذه الأهمية في الارتفاع المضطرد لحجم المبادلات التجارية وتدفق السلع، حيث عبرت الممر ملايين الأطنان من البضائع الاستهلاكية والمواد الأساسية، متجاوزة 67 مليون طن خلال سنة 2019 وحدها، مما كرس دور المغرب كمنصة ربط استراتيجية لا غنى عنها بين الأسواق الأوروبية والإفريقية.³⁷

علاوة على ذلك، أظهرت الدراسة التحليلية التلازم الحتمي بين الاستقرار الأمني والازدهار الاقتصادي. فقد كشفت أزمة الإغلاق المؤقت للمعبر من طرف ميليشيات مسلحة مدى الهشاشة التي يمكن أن تصيب الأمن الغذائي لأسواق دول إفريقيا الغربية؛ حيث أدى انقطاع الإمدادات لثلاثة أسابيع إلى ارتفاع صاروخي في أسعار السلع الأساسية، وبلغت نسبة الزيادة في أسعار بعض الخضراوات كالطماطم 300% في الأسواق الموريتانية، ناهيك عن تكبد الفاعلين الاقتصاديين لخسائر فادحة جراء تلف السلع وضياع الالتزامات التجارية. بناءً على ذلك، جاء التدخل الحاسم للقوات المسلحة الملكية لتأمين المعبر وإقامة حزام أمني واقٍ، كخطوة سيادية لم تقتصر على فرض احترام القانون الدولي وتأمين حركة المدنيين فحسب، بل شكلت تدخلاً بنوياً لحماية الاقتصاد الإقليمي وضمان حرية التجارة الدولية.³⁸

واستشرافاً للمستقبل، يتبين أن معبر الكركرات مقبل على طفرة لوجستية وتنموية غير مسبوقة، تتجاوز تسيير العبور اليومي إلى خلق أقطاب اقتصادية جهوية. إن المشاريع الهيكلية الجارية، وعلى رأسها إنشاء منطقتين للتوزيع والتجارة من الجيل الجديد بكل من الكركرات وبئر كندوز، على مساحة 30 هكتاراً لكل واحدة وباستثمارات مالية تصل إلى 160 مليون درهم، ستعزز الجاذبية الاقتصادية لجهة الداخلة - وادي الذهب. هذه المنصات اللوجستية، التي تستوعب المقاولات الصغرى والمتوسطة وتوفر خدمات

36 إسماعيل صبري مقلد، مرجع سابق، ص 290.

37 عبد المطلب عبد الحميد، مرجع سابق، ص 205.

38 صبري لحو، مرجع سابق، ص 215.

متكاملة، ستشكل رافعة أساسية لتفعيل منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (ZLECAf)، مما يجعل من المعبر قاطرة حقيقية للتنمية المستدامة والاندماج الاقتصادي جنوب-جنوب.³⁹

ختاماً، إن التحدي المستقبلي لم يعد يقتصر على الحماية الميدانية لهذا الممر الحيوي، بل يتعداه إلى القدرة على الاستثمار المستمر في تحديث البنيات التحتية، ورقمنة الإجراءات الجمركية، وتوفير خدمات لوجستية ذات قيمة مضافة عالية. فهذه الخطوات العملية هي الكفيلة بترسيخ مكانة معبر الكركارات كبوابة تجارية آمنة، وضمان استمرار دوره المحوري في تعزيز الأمن الاقتصادي الإفريقي في عالم تتزايد فيه حدة التنافس الاستراتيجي على مسارات التجارة الدولية وسلاسل الإمداد.⁴⁰

³⁹ سعيد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 310.

⁴⁰ عبد الفتاح الفاتحي، مرجع سابق، ص 140.

لائحة المراجع:

أولاً: المراجع الأكاديمية باللغة العربية (الكتب والرسائل)

- إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013.
- أحمد بلال، اقتصاديات الجريمة والتهريب الجمركي، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.
- أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، الطبعة الثالثة، دار الفكر العربي، الدار البيضاء، 2014.
- أحمد سليم البرصان، العلاقات الدولية المعاصرة، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2010.
- أحمد سليم البرصان، مناهج البحث في العلاقات الدولية، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2010.
- أحمد صديقي الدجاني، الجغرافيا السياسية والاقتصادية لإفريقيا، الطبعة الأولى، دار الشروق للطباعة والنشر.
- إسماعيل صبري مقلد، العلاقات السياسية الدولية: دراسة في الأصول والنظريات، الطبعة الرابعة، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2010.
- اليمين شحادة، الاستراتيجيات المينائية واللوجستية في إفريقيا الغربية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2024.
- بول كروغمان، الاقتصاد الدولي: النظرية والسياسة، الطبعة العاشرة، دار النشر الأكاديمية.
- جمال زهران، الجغرافية السياسية المعاصرة وتوازنات القوى، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018.
- جون ريفيرا، لوجستيات التجارة الدولية وإدارة سلاسل الإمداد، الطبعة الثانية، دار المريخ للنشر، الرياض، 2018.
- خالد طهماز، النقل الدولي واللوجستيات: الكفاءة والأثر الاقتصادي، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر، عمان، 2021.
- ديفيد سيمشي-ليفي، تصميم وإدارة سلاسل الإمداد، الطبعة الثالثة، دار ماكجرو هيل للنشر.

- ريتشارد شنايدر، الجريمة المنظمة والاقتصاد الموازي عبر الحدود، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة أكسفورد.
- سعيد عبد العزيز، التجارة البينية الإفريقية وآفاق التنمية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.
- صبري لحو، حماية الممرات التجارية في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2021.
- طارق أتلاتي، الأمن الاقتصادي الإقليمي في منطقة الساحل والصحراء، الطبعة الثانية، منشورات المركز المغربي للأبحاث والدراسات الاستراتيجية، الرباط، 2021.
- عبد الإله بلقزيز، الدولة والمجتمع: مقاربات في السياسة والأمن، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2008.
- عبد الخالق عبد الله، النظام الإقليمي في إفريقيا وتحديات العولمة، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2007.
- عبد الفتاح الفاتحي، التدفقات التجارية عبر الحدود الإفريقية، الطبعة الأولى، منشورات مركز الصحراء وإفريقيا للدراسات الاستراتيجية، الرباط، 2022.
- عبد القادر محمد فهمي، الجيوبوليتيك: دراسة في الجغرافيا السياسية، الطبعة الأولى، دار الشروق، عمان، 2004.
- عبد المطلب عبد الحميد، الاقتصاد الدولي: تحليل جزئي وكلي، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005.
- عبد الله الغيلاني، التكامل الاقتصادي الإقليمي في الدول النامية، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية.
- عز الدين بونيت، السياسات العمومية والتنمية الترابية، الطبعة الأولى، دار المناهل، الرباط، 2018.
- فرانسوا بيرو، الاقتصاد المكاني ونظريات النمو، الطبعة الأولى، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1999.
- كولين كراوتش، الاقتصاد السياسي للأمن الدولي، الطبعة الأولى، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبوظبي، 2008.
- مايكل بورتر، الميزة التنافسية للأمم، الطبعة الثانية، دار الفكر العربي.

- محمد أزهر سعيد، القانون الدولي العام: المبادئ والتطبيقات، الطبعة الثالثة، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 2015.
- محمد الطوزي، التنمية الجهوية وإعداد التراب الوطني، الطبعة الثانية، مطبعة طارق، الدار البيضاء، 2011.
- محمد شفيق، الجيو-بوليتيك المغربي: الأبعاد الاستراتيجية والأمنية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الدار البيضاء، 2022.
- محمد محمود الإمام، التكتلات الاقتصادية والتجارة الدولية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، بيروت، 2015.
- مصطفى العبد الله الكفري، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار رسلان للنشر والتوزيع، دمشق، 2016.
- مصطفى شعون، النقل الدولي للبضائع عبر الصحراء: التحديات والرهانات، الطبعة الأولى، منشورات الاتحاد الإفريقي لمنظمات النقل واللوجستيك، الدار البيضاء، 2023.
- نادية محمود مصطفى، إفريقيا والتحول العالمية المعاصرة، الطبعة الأولى، جامعة القاهرة، مركز البحوث والدراسات السياسية، 2014.
- يوسف مسعداوي، إدارة الجمارك والسياسات التجارية، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2019.

ثانياً: المراجع الأكاديمية باللغات الأجنبية

- Carlos Lopes, *Structural Transformation in Africa: Misperceptions and Realities*, Second Edition, Palgrave Macmillan, London, 2023.
- Jean-Francois Arvis, *The Logistics Performance Index: Connecting to Compete*, First Edition, World Bank Publications, Washington D.C., 2022.