



اقتصاد العقوبات وتسييس سلاسل الإمداد:

كيف تحولت التجارة إلى ساحة صراع جيوسياسي؟

سليمان بولعيد

دكتور في العلوم السياسية والعلاقات الدولية

جامعة عبد المالك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، طنجة

المغرب

الملخص

يتناول هذا المقال تحول التجارة العالمية من مجال يدار بمنطق الكلفة والميزة النسبية إلى مجال تحدده اعتبارات النفوذ والأمن والامتثال، وذلك عبر صعود ما يمكن تسميته بـ "اقتصاد العقوبات" وتزايد تسييس سلاسل الإمداد. وينطلق من فرضية مفادها أن العقوبات المعاصرة لم تعد إجراء عقابيا محدود الأثر، بل أصبحت بنية حاكمية تعيد هندسة السوق العالمي عبر ثلاث طبقات متداخلة: (1) نقل المخاطر التنظيمية إلى أطراف ثالثة من خلال العقوبات الثانوية والامتثال الزائد، مما يدفع البنوك وشركات الشحن والتأمين إلى الانسحاب حتى من معاملات مشروعة خوفا من الغرامات أو فقدان الوصول إلى الخدمات الحيوية؛ (2) تحويل نقاط الاختناق البحرية والاضطرابات الجيوأمنية إلى متغيرات تعيد تسعير الزمن والكلفة، فتفرض إعادة توجيه السفن وتضغط على طاقة الأسطول وتغير جغرافيا الجدوى الاقتصادية؛ (3) صعود المعايير العابرة للحدود—وفي مقدمتها آليات الكربون الأوروبية—بوصفها شروط نفاذ للسوق، حيث تصبح البيانات والقياس والتحقق جزءا من القدرة التنافسية.

ويطبق المقال هذا الإطار على الحالة المغربية باعتبارها نموذجا لاقتصاد مندمج بقوة مع السوق الأوروبية، ما يمنح ميزة القرب لكنه يرفع قابلية التعرض لتبدل القواعد والمعايير. ويخلص إلى أن حماية المصالح التجارية لم تعد رهينة تنويع الشركاء فقط، بل رهينة بناء "مناعة امتثال" تشمل التتبع وقواعد المنشأ، ومحاسبة الكربون، ورقمنة المساطر، وإدارة مخاطر الشحن والتأمين. كما يقترح توصيات عملية لصناع القرار والمقاولات لتعزيز المرونة وتخفيض كلفة التعرض للصدمات، وتحويل الامتثال من عبء تنظيمي إلى مورد تنافسي داخل تجارة باتت ساحة صراع جيوسياسي.

الكلمات المفتاحية: اقتصاد العقوبات؛ العقوبات الثانوية؛ سلاسل الإمداد؛ الجيوبوليتيك الاقتصادي؛ الامتثال؛ نقاط الاختناق البحرية؛ CBAM؛ المغرب.



Abstract

This article examines the ongoing shift of global trade from a realm primarily governed by cost, efficiency, and comparative advantage to one increasingly shaped by power, security, and compliance. It argues that the rise of the political economy of sanctions and the securitization of supply chains have turned trade into a geopolitical battleground. The analysis advances a core proposition: contemporary sanctions are no longer limited punitive tools but have become a system-level mechanism that reshapes markets through three interlinked layers. First, “risk exportation” expands the reach of sanctions via secondary measures and overcompliance, prompting banks, insurers, and logistics actors to avoid even lawful transactions to minimize exposure to fines, reputational damage, or exclusion from critical financial services. Second, maritime chokepoints and geopolitical disruptions reprice time and cost, triggering route diversions, tightening global shipping capacity, and shifting the geography of commercial viability. Third, cross-border regulatory standards—most notably carbon-related instruments in Europe—operate as market-access conditions, where measurement, reporting, and verification become competitive capabilities rather than technical details.

The article applies this framework to Morocco as a highly EU-integrated economy, where proximity offers logistical advantages but also increases exposure to evolving European regulatory and trade-defense practices. It concludes that safeguarding trade interests now depends not only on partner diversification but also on building “compliance resilience”: stronger origin traceability, carbon accounting readiness, streamlined and digitalized procedures, and robust risk management for shipping and insurance. The article offers policy and business-oriented recommendations aimed at enhancing adaptability, reducing vulnerability to shocks, and transforming compliance from a regulatory burden into a strategic asset in an era where trade increasingly functions as geopolitics by other means.

Keywords: Sanctions; Secondary Sanctions; Supply Chains; Geoeconomics; Compliance; Maritime Chokepoints; CBAM; Morocco.



المقدمة:

لم تعد التجارة العالمية تدار بمنطق “السوق” وحده، بل أصبحت تدار بمنطق “القرار السيادي” واعتبارات الأمن القومي، حيث تحولت العقوبات من أداة ظرفية لعقاب دولة بعينها إلى آلية إعادة هندسة للتدفقات التجارية والمالية والتكنولوجية. فالعقوبات الحديثة لا تستهدف تصدير سلعة أو استيراد أخرى فقط، بل تستهدف “عناصر القدرة” نفسها: التكنولوجيا المتقدمة، أدوات التصنيع، الوصول إلى التمويل، والتأمين والشحن والخدمات المصاحبة. ويظهر هذا التحول بوضوح في تشديد الولايات المتحدة ضوابط تصدير أشباه الموصلات والمعدات المرتبطة بها إلى الصين، وهو ما يعكس انتقال الصراع من منافسة على الأسواق إلى منافسة على شروط الإنتاج والتحكم في سلاسل القيمة ذات الحساسية الاستراتيجية.¹

في الوقت ذاته، كشفت اضطرابات الملاحة الدولية أن سلاسل الإمداد لم تعد مجرد مسارات اقتصادية، بل صارت مسارات “سياسية-أمنية” تؤثر مباشرة في زمن الشحن وكلفة التأمين وتوزيع السفن والأساطيل. فقد قدر البنك الدولي أن إعادة توجيه السفن حول رأس الرجاء الصالح بدل المرور عبر قناة السويس تضيف ما بين 7 إلى 10 أيام وقاربة 3000 إلى 3500 ميل بحري لرحلة أوروبا-آسيا، وهو ما يترجم فوراً إلى كلفة، وتضخم في الأسعار، وضغط على طاقة الأسطول العالمي، وبالتالي إلى إعادة ترتيب قرارات الشركات والموانئ والأسواق.²

وعلى مستوى أوروبا، يتخذ “تسييس التجارة” شكلاً أكثر هدوءاً لكنه أشد أثراً على المدى المتوسط، عبر آليات تنظيمية تمزج بين الاقتصاد والبيئة والمنافسة. فآلية الاتحاد الأوروبي لتعديل حدود الكربون (CBAM) دخلت مرحلتها الانتقالية منذ أكتوبر 2023، وفرضت التزامات إبلاغ على المستوردين وصولاً إلى مرحلة مالية أشد ابتداءً من 2026، بما يعني أن النفاذ إلى السوق الأوروبية لم يعد محكوماً بالسعر والجودة فقط، بل كذلك بمعايير الانبعاثات والتتبع والشفافية.³

ضمن هذا السياق، تتحدد إشكالية البحث كما يلي: كيف تحولت التجارة—عبر اقتصاد العقوبات وتسييس سلاسل الإمداد—إلى ساحة صراع جيوسياسي يعيد توزيع النفوذ بين الدول؟ ويتفرع عنها عدد من الأسئلة: ما الذي يميز “العقوبات الجيو-اقتصادية” عن العقوبات التقليدية؟ وكيف تنتج العقوبات الثانوية والامتثال الزائد آثاراً تتجاوز الدولة المستهدفة؟ وكيف تتحول نقاط الاختناق البحرية والمعايير التنظيمية إلى أدوات تنافس وإقصاء؟ ثم ما موقع الدول العربية والمغربية، ومن بينها المغرب، في عالم تصاغ فيه قواعد التجارة وفق اعتبارات الأمن والمرونة لا وفق الكلفة وحدها؟

وسيعتمد البحث مقارنة تحليلية تجمع بين تفكيك مفاهيم اقتصاد العقوبات، وقراءة وقائع حديثة وأرقام موثقة، ثم استخراج نتائج وتوصيات عملية تفيد صانع القرار والباحث في آن واحد.

المبحث الأول: من “عقوبات على دولة” إلى “هندسة للتجارة العالمية”

لم تعد العقوبات الاقتصادية مجرد أداة ضغط تستخدم عند الأزمات ثم ترفع مع التسويات، بل تحولت في السنوات الأخيرة إلى بنية حاكمة تعيد تعريف ما هو “مسموح” و “محظور” داخل التجارة الدولية. فالدولة التي تملك القدرة على فرض العقوبات—أو توسيع نطاقها عبر المنظومة المالية والتأمينية وسلاسل الشحن—لا تكتفي بعزل الخصم، بل تحدث أثراً تراكمياً على قرارات الشركات والبنوك والموانئ، بحيث يصبح الامتثال (Compliance) جزءاً من تكلفة التجارة ذاتها. وفي هذا السياق، تتداخل العقوبات مع أدوات أخرى تبدو “تقنية” لكنها تؤدي الوظيفة نفسها: لوائح التصدير المقيد، القوائم السوداء للشركات، ضوابط المعادن الحيوية، والمعايير التنظيمية العابرة للحدود.

ويستهدف هذا المبحث تفكيك التحول من “العقوبة” كقرار سياسي موجه، إلى “اقتصاد عقوبات” ينتج قواعد تشغيل جديدة داخل السوق العالمي، ويرغم الفاعلين على تعديل سلوكهم بما يتجاوز الدولة المستهدفة، وهو ما يجعل التجارة ساحة صراع جيواقتصادي مكتمل الأركان.⁴



المطلب الأول: العقوبات الثانوية والامتنال الزائد... عندما تصدر الدولة مخاطرها إلى السوق

يتعلق جوهر هذا المطلب بفكرة دقيقة: العقوبات لم تعد تقاس بمدى منع سلعة أو تجميد أصل مالي فقط، بل بقدرتها على نقل الخطر إلى أطراف ثالثة، عبر ما يعرف بالعقوبات الثانوية، ثم مضاعفة هذا الخطر عبر “الامتنال الزائد” الذي يدفع الشركات والبنوك إلى الانسحاب حتى من المعاملات المشروعة خوفا من الغرامات أو فقدان الوصول إلى النظام المالي العالمي. وهنا يتحول منطق السوق من حساب الربح والخسارة إلى حساب “السلامة القانونية” وتجنب الشبهات، فتتسع دائرة الأثر وتصبح العقوبة أداة لإعادة توجيه التدفقات دون إعلان سياسي صريح.⁵

وسيعالج هذا المطلب عبر فقرتين: الأولى تحلل آليات العقوبات الثانوية والامتنال الزائد وآثارها العملية على التمويل والتأمين والشحن، والثانية تبرز كيف انتقل “سلاح العقوبات” إلى مجال التكنولوجيا وسلاسل القيمة الحساسة.

الفقرة الأولى: العقوبات الثانوية والامتنال الزائد... كيف يصبح “الخوف” سياسة تجارية؟

التمييز الحاسم هنا أن العقوبات الثانوية لا تكتفي بتضييق الخناق على الدولة المستهدفة، بل تخاطب أطرافاً ثالثة: بنك في بلد محايد، شركة شحن، مزود تأمين، أو وسيط دفع. وبذلك تصبح العقوبة شبكة إكراه تتوسع خارج الإقليم السياسي للدولة الفارضة. وقد تناولت تحليلات عربية حديثة هذا المنطق باعتباره عاملاً يربك النظام التجاري، لأن الشركات لم تعد تسأل “هل الصفقة قانونية؟” فقط، بل تسأل “هل يمكن تفسيرها لاحقاً بأنها مخاطرة؟”.⁶

ويتضاعف هذا الأثر بفعل “الامتنال الزائد”؛ أي المبالغة في الالتزام بما يتجاوز المطلوب قانوناً لتقليل المخاطر، وهو ما وصفته مصادر متخصصة بأنه شكل من “تجنب المخاطر” حين تشدد البنوك ومقدمو الخدمات المالية القيود حتى على المعاملات غير المحظورة صراحة، فقط لتفادي الكلفة المحتملة للخطأ أو الاشتباه.⁷ والنتيجة السياسية-الاقتصادية أن جزءاً من التجارة العالمية يعاد توجيهه ليس لأن القانون يمنعه، بل لأن السوق “يخافه”.

وتظهر الدلالة العملية لهذا المنطق بوضوح حين تتعرض الممرات البحرية للاضطراب: لإعادة توجيه السفن حول رأس الرجاء الصالح—وفق ما نقلته صحافة عربية استناداً إلى معطيات البنك الدولي—تضيف 3000 إلى 3500 ميل بحري و 7 إلى 10 أيام على الرحلة المعتادة بين أوروبا وآسيا، ما يرفع الكلفة التشغيلية والتأمينية ويعيد توزيع الضغط على الموانئ والقدرة الاستيعابية للأسطول.⁸ وفي الاتجاه نفسه، أشارت تغطية رويترز العربية إلى أن اضطراب البحر الأحمر كلف مصر تراجعاً بنحو 7 مليارات دولار في إيرادات قناة السويس خلال 2024، بما يبرز كيف تتحول “الممرات” إلى متغير مالي-سيادي في قلب الاقتصاد السياسي للتجارة.⁹

والخلاصة أن العقوبات الثانوية والامتنال الزائد لا يعملان في فراغ؛ بل يشغلان داخل منظومة حساسة للوقت والمخاطر والتأمين، فتتحول التجارة تدريجياً إلى ساحة صراع تدار بـ “تكلفة الخوف” بقدر ما تدار بالتعرفة والسعر.

الفقرة الثانية: التصدير المقيد والتكنولوجيا... حرب على “عناصر القدرة” لا على السلع فقط

إذا كانت العقوبات التقليدية تستهدف السلع والتدفقات المالية المباشرة، فإن المرحلة الأحدث تتجه إلى استهداف مدخلات القدرة الإنتاجية: التكنولوجيا المتقدمة، معدات التصنيع، والمواد الخام الحرجة. وهذا ما يجعل سلاسل الإمداد نفسها جزءاً من الصراع، لا مجرد ضحية له. وتظهر رويترز العربية مثلاً واضحاً على ذلك حين تحدثت عن توسيع الولايات المتحدة لقوائمها السوداء المرتبطة بقيود التصدير لمواجهة محاولات التحايل على قيود معدات تصنيع الرقائق والتكنولوجيا المتقدمة، بما يعني أن “التحكم في التكنولوجيا” يتحول إلى أداة لإعادة رسم سلاسل القيمة العالمية.¹⁰



في المقابل، لا يبقى الطرف الآخر بلا أدوات؛ إذ برزت ضوابط تصدير المعادن الحيوية باعتبارها ورقة ضغط مضادة داخل سلاسل التكنولوجيا والطاقة. وتشير تقارير عربية متخصصة في ملف الطاقة إلى أن الصين فرضت قيودا على تصدير معادن/مغناطيسات حيوية، مع الإشارة إلى نسب سيطرة مرتفعة على إنتاج بعض هذه المعادن، بما يعكس منطق “الرد بالسلسلة” بدل الرد بالتعرفة فقط.¹¹ كما تناولت رويترز العربية محادثات تجارية أمريكية-صينية تركزت على ضوابط تصدير المعادن النادرة وبيع حيوية لقطاعات مثل السيارات والفضاء وأشباه الموصلات والدفاع، وهو ما يثبت أن التجارة لم تعد مساحة تبادل، بل مساحة تفاوض على عناصر التفوق الصناعي والتقني.¹²

ومن زاوية المغرب—دون القفز إلى المبحث الثاني—يمكن التقاط أثر تسييس التجارة عبر البوابة الأوروبية: فقد دخلت آلية تعديل حدود الكربون (CBAM) مرحلتها الانتقالية منذ 1 أكتوبر 2023 وفق وثائق رسمية عربية صادرة عن الاتحاد الأوروبي، مع التوجه نحو مرحلة أشد ابتداء من 2026، ما يعني أن النفاذ إلى السوق الأوروبية سيقاس تدريجيا بمعايير الانبعاثات والتتبع لا بالسعر وحده.¹³ وتكمن الدلالة السياسية هنا في أن التنظيم البيئي يتحول إلى قيد تنافسي يعيد توزيع المزايا داخل سلاسل الإمداد، ويرغم الشركاء القريبين—ومنهم المغرب—على الاستثمار في القياس والإفصاح وإزالة الكربون حتى لا تتحول التجارة إلى تكلفة إضافية.

المطلب الثاني: كلفة العبور ومفعول المعايير البيئية... من “حسابات النقل” إلى “سلاح السلاسل”

إذا كان المطلب الأول قد بين كيف تعمل العقوبات على إعادة تشكيل سلاسل الإمداد بوصفها “عصبا” للتجارة العالمية، فإن هذا المطلب ينتقل إلى نقطة أكثر دقة: كيف تتحول زمنيات العبور وكلفة التأمين ومتطلبات الامتثال إلى أدوات ضغط جيوسياسي صامتة. فالتجارة لا تعاقب فقط عبر الحظر والقوائم السوداء، بل قد تدار أيضا عبر تضيق “نوافذ المرور” في نقاط الاختناق البحرية، أو عبر تحميل المنتج القادم من خارج التكتلات الكبرى كلفة معيارية (خصوصا بيئية) تجعل النفاذ إلى السوق مشروطا بمعادلات لا تتحكم فيها الدولة المصدرة وحدها. وهنا تتقاطع السياسة التجارية مع السياسة المناخية ومع أمن الممرات البحرية: فاضطراب البحر الأحمر مثلا لا يرفع أسعار الشحن فقط، بل يعيد ترتيب جغرافيا الجدوى الاقتصادية، ويمنح بعض المراكز اللوجستية ميزة ظرفية ويفقد أخرى تنافسيتها. كما أن آليات مثل تعديل حدود الكربون تحول “بصمة الانبعاثات” من شأن تقني إلى شرط نفاذ للسوق، بما قد ينعكس على الفاعلين الصناعيين في دول الجنوب، ومن بينها دول مرتبطة كثيفا بأسواق الاتحاد الأوروبي مثل المغرب.

الفقرة الأولى: نقاط الاختناق البحرية... حين يصبح “الوقت” أداة ضغط جيوسياسي

لا تقاس حساسية التجارة العالمية بحجم السلع وحده، بل بدرجة اعتمادها على “ممرات قليلة” إذا اختنقت تعطل جزء معتبر من الشبكة. ومن منظور سياسي-اقتصادي، تعمل نقاط الاختناق البحرية بوصفها “مضاعف مخاطرة”: أي إن حدثا أمنيا محدودا قد ينتج أثرا سعريا واسعا بسبب إعادة التوجيه القسري للسفن، وما يتبعه من تمدد المسافات وارتفاع الوقود والتأمين واضطراب الجداول. وقد أبرزت تقارير حديثة أن اضطرابات البحر الأحمر منذ أواخر 2023 أعادت رسم مسارات الملاحة: انخفضت حركة المرور عبر السويس وباب المندب إلى النصف تقريبا في بعض الفترات، وتضاعفت كثافة الإبحار حول رأس الرجاء الصالح، مع زيادات كبيرة في المسافات والانبعاثات والتكاليف.¹⁴ وفي قراءة أكثر تركيبا، لا تعني إعادة التوجيه مجرد “حل بديل”، بل تعني انتقال التجارة من اقتصاد “المرور السريع” إلى اقتصاد “الالتفاف المكلف”، وهو ما يفتح بابا لتسييس القرار اللوجستي ذاته: أي متى تغير الشركات مسارها؟ وعلى أي أساس مخاطري؟ وبأي ثمن تأميني؟

وتكشف المعطيات الرقمية أن تأثير الاضطراب لا يبقى محصورا في منطقة النزاع: فتغيير المسار حول أفريقيا يرفع الطلب على سعة الأسطول العالمي ويضغط على سوق الحاويات، وقد أشار استعراض أممي للنقل البحري إلى أن إعادة التوجيه ساهمت في زيادة الطلب على السفن عالميا وخصوصا ناقلات الحاويات بنسب ملحوظة مقارنة بسيناريو عدم الاضطراب، وهو ما يفسر لماذا تتحول “أيام إضافية” إلى “تكلفة إضافية” على المستهلك والمنتج معا.¹⁵ وعلى مستوى مؤشرات المخاطر، تلعب أقساط التأمين دور “مؤشر سياسي” غير مباشر: فحين ترتفع علاوة مخاطر الحرب وتعاد تسعير المنطقة بوصفها عالية الخطورة، يصبح قرار المرور نفسه قرارا سياديا للشركة أكثر مما هو قرارا تجاريا محضا.¹⁶



وبالنسبة للمغرب، فإن مركزه داخل شبكة المبادلات مع أوروبا يجعل هذه التحولات ذات دلالة خاصة: فارتفاع تكاليف الشحن بين آسيا وأوروبا أو تعطل نقاط الاختناق ينعكس على كلفة مدخلات الإنتاج المستوردة، وعلى زمن تسليم الصادرات نحو أسواق قريبة، بما يضغط على تنافسية القطاعات الحساسة للوقت (سلاسل السيارات، المكونات، النسيج، وغيرها). وتظهر هنا مفارقة السياسة: لا تفرض دولة ما "عقوبة" صريحة على المغرب، لكن اضطراب الممرات يخلق "عقوبة كلفة" تنتقل عبر الأسعار والآجال وتعيد توزيع الأفضلية بين منتجين متقاربين في الجودة ومختلفين في القدرة على امتصاص الصدمة.¹⁷

الفقرة الثانية: "المعايير الخضراء" كشرط نفاذ... حين تتحول البيئة إلى سياسة تجارية مقنعة

في المرحلة الأحدث من تسييس سلاسل الإمداد، لا تستخدم الأدوات التقليدية فقط (رسوم/حظر/قوائم)، بل تستخدم أيضا المعايير بوصفها قواعد لعبة: من يضع المعيار يحدد تكلفة الالتزام به. وتبرز هنا "آلية تعديل حدود الكربون" في الاتحاد الأوروبي مثالا دالا، لأنها تنقل تسعير الكربون من داخل السوق الأوروبية إلى حدودها الخارجية، بما يعني أن المنتج القادم من خارج الاتحاد قد يطالب بإثبات بيانات الانبعاثات المضمنة، ثم تحمل كلفة مرتبطة بفارق التسعير أو متطلبات الشهادات وفق المراحل المقررة.¹⁸ ووفق وثائق إرشادية عربية صدرت لتفسير الآلية، تشمل القطاعات الأولى نطاقا واضحا (مثل الحديد والصلب، الألومنيوم، الأسمنت، الأسمدة، الكهرباء، الهيدروجين)، بما يجعل التجارة في هذه السلع مرتبطة تدريجيا بقدرة المنتج على القياس والتتبع والتحقق، لا بقدرة المصنع على الإنتاج فقط.¹⁹

الأثر السياسي هنا مزدوج: فمن جهة، تقدم الآلية بوصفها أداة لمكافحة "تسرب الكربون" وتحقيق عدالة مناخية في المنافسة؛ ومن جهة ثانية، تنتج "تراتبيا جديدا" بين الدول والشركات بحسب جاهزية أنظمتها للقياس والإبلاغ والامتثال. أي إن الدولة التي لا تمتلك بنية قياس الانبعاثات أو لا تملك خبرة إعداد التقارير قد تجد نفسها أمام كلفة امتثال عالية تتحول إلى عائق نفاذ (حتى قبل الدفع المالي). وفي هذا السياق، تصبح "البيانات" جزءا من السيادة الاقتصادية: من يملك بيانات الانبعاثات الموثقة يملك القدرة على الاستمرار في السوق بأقل خسارة. وهنا بالضبط تتقاطع السياسة المناخية مع الاقتصاد الجيوسياسي للتجارة: فالآلية لا تمنع التصدير صراحة، لكنها قد تعيد تسعير التصدير وتجعل جزءا من هامش الربح يستهلك في الامتثال والتحقق والتوثيق.²⁰

أما بالنسبة للمغرب، فحساسية الموضوع تتأتى من كون الاتحاد الأوروبي شريكا تجاريا مركزيا، ومن احتمال تداخل نطاق الآلية مع بعض سلاسل الإنتاج والتصدير المرتبطة بالسوق الأوروبية. لذلك، يتقدم سؤال السياسات العمومية من "كيف نزيد الصادرات؟" إلى "كيف نؤهل الصادرات للامتثال المعاييري؟": عبر قياس الانبعاثات على مستوى المنشأة، واعتماد مسارات طاقة أقل كثافة كربونية، وبناء قدرة مؤسسية على إعداد التقارير والتحقق المستقل. وبهذا المعنى، تتحول المعايير إلى "حدود جديدة" لا ترسم على الخرائط، بل ترسم على جداول الانبعاثات durable.²¹

المبحث الثاني: خرائط جديدة للتجارة... من يعيد ترتيب التدفقات يربح النفوذ

لم تعد الخريطة التجارية ترسم وفق معيار "الأقرب والأرخص" وحده، بل وفق معيار "الأقل مخاطرة والأكثر قابلية للامتثال". فحين تتوسع العقوبات وتتقاطع مع ضوابط التصدير، تنشأ تلقائيا شبكات بديلة: دول تتحول إلى منصات إعادة تصدير، وممرات توصف بأنها "رمادية" لأنها تعمل داخل مناطق رمادية من القواعد، وشركات تعيد هيكلة سلاسلها لتجنب التعرض للعقوبات حتى لو لم تكن طرفا في الصراع. وبهذا المعنى، تتحول التجارة إلى ساحة صراع على مسارات العبور ووسطاء الدفع وتسجيل السفن ونقاط إعادة التوجيه، بحيث يصبح النفوذ نصيب من يستطيع إعادة تنظيم التدفقات لا من يملك فقط حجم إنتاج أكبر.²²

ويهدف هذا المبحث إلى تحليل هذه الخرائط الجديدة عبر مستويين: (أ) آليات التحايل وإعادة التصدير وتكلفة الالتفاف، (ب) أثر ذلك على سلوك الشركات العابرة للحدود وحدود "الحياذ" الاقتصادي في عالم متوتر.



المطلب الأول: استراتيجيات التحايل وإعادة التصدير... اقتصاد الظل الجيوسياسي

يظهر اتساع العقوبات أن جزءا مهما من التجارة لا يختفي، بل يغير شكله ومساره: يتحول من تجارة مباشرة إلى تجارة عبر وسيط، ومن دفع مصري واضح إلى ترتيبات دفع معقدة، ومن شحن معلن إلى شحن عبر “أساطيل ظل” وشركات واجهة. ومن ثم لا يتعلق هذا المطلب بتوصيف “خرق قانوني” فحسب، بل بتحليل بنية اقتصادية جديدة يمكن تسميتها اقتصاد الظل الجيوسياسي: اقتصاد يعيد توزيع الأرباح والمخاطر بين أطراف ثالثة، ويخلق فائزين جددا من التحول في المسارات.²³

وسيعالج هذا المطلب فقرتين: الأولى تفكك “الممرات الرمادية” وإعادة التصدير، والثانية تحلل كيف تتعامل الشركات العابرة مع هذه البيئة بوصفها أزمة مخاطر وليست مجرد أزمة أسعار.

الفقرة الأولى: “الممرات الرمادية” ومنصات إعادة التصدير... كيف تعاد هندسة التدفقات تحت ضغط العقوبات؟

أول ما تكشفه العقوبات الواسعة هو أن التجارة لا تتوقف بالضرورة؛ بل تعاد هندستها عبر قنوات جديدة. هنا تظهر “الممرات الرمادية” بوصفها مسارات عبور/وساطة تستعمل لإعادة تصدير سلع حساسة أو لتوفير خدمات شحن وتأمين ودفع بطرق تقلل قابلية الاكتشاف أو تشتت المسؤولية. ولأن العقوبات تصعب التعاملات المباشرة، تتسع أهمية الأطراف الثالثة التي تمتلك ميزتين: القدرة على الوساطة القانونية/المالية، والقدرة على إدارة المخاطر.

ويقدم صندوق النقد الدولي في تقريره الإقليمي (نسخة عربية) حول القوقاز وآسيا الوسطى قراءة مهمة لهذا التحول، إذ يناقش كيف أدت الصدمات الجيوسياسية إلى إعادة توجيه التدفقات التجارية والمالية في المنطقة وارتفاع دور بعض الاقتصادات كحلقة وسيطة في التجارة والخدمات، بما يعكس أن العقوبات لا تنتج فقط خسائر، بل تنتج أيضا “تحولات مكانية” في التجارة قد تعيد توزيع النفوذ الاقتصادي بين دول ليست طرفا مباشرا في الصراع.²⁴

ويتضح الطابع العملي لهذه الظاهرة في ملف “أسطول الظل” والالتفاف على قيود الطاقة؛ ففي خبر رويترز بالعربية حول الحزمة السابعة عشرة من عقوبات الاتحاد الأوروبي، ورد أن العقوبات استهدفت شبكات وسفنا مرتبطة بالالتفاف على سقف أسعار النفط، وفرضت قيودا على 189 سفينة ضمن مسار تضيق متدرج على قنوات النقل التي تستخدم للتحايل، مع ذكر كيانات وشبكات شحن مرتبطة بأطراف تعمل من دول مختلفة.²⁵

المغزى التحليلي هنا أن “الممر الرمادي” لا يقوم بذاته؛ بل يحتاج بنية: تسجيل سفن، شركات واجهة، تأمين، وسلاسل وسيطة، وهو ما يجعل التجارة ساحة صراع على البنية بقدر ما هي صراع على السلع.

وتزداد أهمية هذه البنية عندما تصل القيود إلى مستوى المدفوعات؛ إذ تشير رويترز (بالعربية) في تحقيق حول لجوء روسيا إلى المقايضة إلى أن صعوبات الدفع، والعزل المالي، وتزايد التحذيرات للبنوك من التعاملات، دفعت بعض الشركات إلى اعتماد ترتيبات مثل “قمح مقابل سيارات” أو سلع مقابل معدات كطريقة التفاف على قيود المدفوعات.²⁶

وهنا تتخذ إعادة توزيع النفوذ شكلا مختلفا: من يملك القدرة على “توفير الدفع” أو بديله (مقايضة/وسيط/عملة) يصبح لاعبا داخل التجارة، ولو لم يكن منتجا للسلعة.²⁷



الفقرة الثانية: الشركات العابرة للحدود وحدود “الحياذ”... منطق المخاطر والانسحاب الانتقائي

في عالم “معاقب”، لا تكفي القوة التنافسية للشركة إذا فقدت قابلية العمل داخل النظام المالي والتأميني العالمي. لذلك يتحول سلوك الشركات العابرة للحدود من سؤال “أين الربح؟” إلى سؤال “أين المخاطر القانونية والتنظيمية؟”. وهذا ما يفسر الانتقال إلى الانسحاب الانتقائي: شركة قد تواصل البيع في سوق ما لكنها تغير طريقة الشحن، أو تقلص التعاملات المالية، أو تفصل بين وحداتها القانونية، أو توقف تزويد سلعة مزدوجة الاستخدام حتى لو كانت مربحة.

ويظهر هذا المنطق بوضوح عندما تتداخل العقوبات مع ضوابط التكنولوجيا؛ لأن المخالفة هنا قد تعني إدراج الشركة في قوائم حرمان من التوريد أو الدفع أو الوصول للتكنولوجيا. وتبرز تغطية الجزيرة نت (في سياق حزم العقوبات الأوروبية) البعد المتعلق بمنع التحايل بوصفه محورا رئيسيا في سياسة العقوبات، ما يعني أن الضغط لا يوجه فقط للدولة المستهدفة، بل يوجه أيضا إلى شبكات الوساطة التي تعتمد عليها الشركات لتجاوز القيود.²⁸

ومن ثم، يصبح “الحياذ” الاقتصادي مفهوما محدودا: الشركة قد تكون خارج الصراع سياسيا، لكنها داخل الصراع تنظيميا بحكم التبعية لأسواق كبرى أو نظم دفع أو مكونات تكنولوجية خاضعة للرقابة.

والنتيجة الأعمق أن العقوبات لا تنتج فقط بدائل تجارية، بل تنتج معيارا جديدا للميزة التنافسية: ميزة الامتثال. فالشركة التي تراكم خبرة في التدقيق، وتتبع سلسلة الموردين، وتوثق المستخدم النهائي، وإدارة المخاطر، قد تتقدم على منافس أرخص لكنه أقل قدرة على العمل داخل بيئة “عقابية”. وهنا تعاد كتابة قواعد التجارة: لم تعد الكفاءة الإنتاجية وحدها معيار التفوق، بل القدرة على العمل داخل منظومة معايير وعقوبات وضوابط متحركة.²⁹

المطلب الثاني: استجابات المغرب والمنطقة لتسييس سلاسل الإمداد... من “هامش التكيف” إلى “هندسة المناعة الاقتصادية”

إذا كانت العقوبات تعيد توزيع النفوذ عبر كبح تدفقات بعينها أو إعادة توجيهها، فإن السؤال العملي لدول منخرطة بقوة في التجارة مع التكتلات الكبرى—ومنها المغرب—هو: كيف نمنع تحول الاقتصاد الوطني إلى “ممر” لصراع الآخرين أو “ساحة اختبار” لمعاييرهم؟ فالمعيار الحاسم لم يعد فقط حجم المبادلات، بل القدرة على الجمع بين ثلاث مهارات سيادية: (أ) إدارة المخاطر التنظيمية (العقوبات، مكافحة التحايل، قواعد المنشأ)، (ب) إدارة المخاطر اللوجستية (المرو، التأمين، الانقطاع)، (ج) إدارة المخاطر المعيارية الجديدة (الكربون والامتثال البيئي).³⁰

الفقرة الأولى: المغرب بين “الفرصة” و“الفخ”... القرب من السوق الأوروبية لا يكفي دون حماية تنظيمية

تظهر الوقائع أن المغرب، بحكم اندماجه في سلاسل القيمة الأوروبية، يعيش مفارقة مركبة: القرب يمنح ميزة تنافسية (زمن وصول أقصر وتكاليف لوجستية أقل من منافسين بعيدين)، لكنه يرفع كذلك تكلفة التعرض لأي تحول في سياسة العقوبات أو في أدوات الدفاع التجاري أو في قواعد المنشأ. فالمعطيات الأوروبية الرسمية لسنة 2024 تفيد بأن الاتحاد الأوروبي هو الشريك التجاري الأكبر للمغرب في السلع، مع توجيه نسبة كبيرة من صادراته نحو الاتحاد، كما بلغ إجمالي تجارة السلع بين الطرفين 60.6 مليار يورو، وتصدرت صادرات المغرب للاتحاد فئات مثل معدات النقل والآلات والمنتجات الفلاحية والنسيج.³¹

غير أن هذا الاندماج قد يتحول إلى فخ تنظيمي إذا صار المغرب “حلقة وسيطة” في نزاعات الرسوم ومكافحة التحايل. وتكفي الإشارة إلى أن المفوضية الأوروبية نشرت ضمن “آخر الأخبار” على صفحة علاقاتها التجارية مع المغرب قرارات مرتبطة بفرض رسوم تعويضية على واردات عجالات طرق من الألومنيوم من المغرب (مارس 2025)، وفي سياق سابق مددت تدابيرها لمواجهة تحايل واردات أقمشة الألياف



الزجاجية عبر المغرب (فبراير 2022). هذه الوقائع لا تعني بالضرورة خطأ وطنيا، لكنها تبرهن أن “سلاسل الإمداد” قد تدار بمنطق الاشتباه والتحقيق، وأن ميزة “القرب” يمكن أن تستنزف إذا ارتبطت بسمعة مسارات الإمداد.³²

ومن زاوية أكثر جيوسياسية، يتجلى تسييس التجارة أيضا في ملف الموسم/التأشير المنشئي للمنتجات، حيث أبرزت رويترز اتفاقا بين المغرب والاتحاد الأوروبي لتعديل ترتيبات التجارة الزراعية بما يتضمن معلومات أوضح للمستهلك حول منشأ المنتجات، مع إدراج تسميات منشئية محددة. هذا النموذج يوضح أن قواعد الوصول للسوق لم تعد فقط “تعرفة جمركية”، بل قد تصبح “سردية منشأ” تدار قانونيا وتنظيميا وتؤثر في سلاسل الإمداد وسلوك المنتجين والمصدرين.³³

الفقرة الثانية: “الامتثال الكربوني” كحد جديد للتجارة... ما الذي ينبغي على المغرب فعله؟

في المرحلة الحالية، يبرز “الحد المعياري” بوصفه الأكثر قابلية للتحويل إلى أداة تنافس وإقصاء في آن واحد، خصوصا مع آلية تعديل حدود الكربون الأوروبية (CBAM). فالوثائق العربية الرسمية الصادرة عن مؤسسات أوروبية توضح أن المرحلة الانتقالية بدأت في 1 أكتوبر 2023، وأن المستوردين في الاتحاد مطالبون بتقارير دورية عن كميات السلع وانبعاثاتها المضمنة وسعر الكربون في بلد المنشأ، ما يعني عمليا أن المنتج خارج الاتحاد يصبح مطالبا بتزويد شريكه الأوروبي ببيانات قابلة للتحقق حول الانبعاثات.³⁴

وبالنسبة للمغرب، لا تقرأ هذه الآلية فقط كإجراء بيئي، بل كاختبار لقدرة الاقتصاد على إنتاج “بيانات” بجودة قانونية (قياس-إبلاغ-تحقق). وهنا يصبح الإصلاح المطلوب ذا طبيعة مؤسسية لا خطائية:

1. بناء منظومة وطنية/قطاعية لقياس الانبعاثات المضمنة في المنتجات الموجهة للتصدير (خاصة القطاعات كثيفة الطاقة).³⁵
2. دعم المقاولات المتوسطة والصغرى بأدوات محاسبة كربونية مبسطة وخدمات تدقيق مستقلة، حتى لا تتحول كلفة الامتثال إلى حاجز دخول يقتصر على الشركات الكبرى.³⁶
3. ربط الامتثال بسياسة الطاقة: كلما اتسعت حصة الطاقات المتجددة في المزيج الصناعي تقلصت كلفة الكربون وارتفعت قابلية النفاذ للأسواق—وهو ما يعيد تعريف الاستثمار الأخضر كاستثمار تجاري-جيوstrategic لا بيئي فقط.
4. تخصيص سلاسل المنشأ عبر الاستفادة من قواعد المنشأ التفضيلية وتراكم المنشأ في الفضاء الأورو-متوسطي، لأن جزءا من صراعات “التحاييل” يبدأ من هشاشة التتبع والوثائق المنشئية.³⁷

وتكتسب هذه التوصيات معناها حين تقرأ على خلفية مؤشرات التجارة الوطنية: فمكتب الصرف يفيد بأن الواردات في 2024 بلغت 761.448 مليون درهم، والصادرات 454.976 مليون درهم، مع ارتفاع العجز التجاري وتراجع طفيف في نسبة التغطية؛ وهي أرقام تظهر أن أي زيادة في كلفة النفاذ (كربون/تأمين/تعطل) ستترجم مباشرة إلى ضغط على الميزان التجاري وعلى كلفة الإنتاج.³⁸

منهج البحث وإجراءاته:

يعتمد هذا المقال مقارنة الاقتصاد السياسي الدولي ضمن منظور “الجيواقتصاد” الذي يفترض أن التجارة لم تعد مجالا محايدا، بل أصبحت ميدانا لإنتاج النفوذ عبر القواعد والمعايير والممرات والتمويل. ويفعل البحث ثلاث آليات منهجية متكاملة:

تحليل مفاهيمي: لتحديد المفاهيم التشغيلية التي يقوم عليها المقال (اقتصاد العقوبات، الامتثال الزائد، الممرات الرمادية، ميزة الامتثال، تسييس سلاسل الإمداد)، مع إدراج حواش تفسيرية عند الحاجة لضبط المصطلح داخل السياق الاستدلالي للمقال.



تحليل وثائقي: عبر قراءة وثائق رسمية ومؤسسية عربية/مترجمة، مثل وثائق CBAM العربية الصادرة عن المفوضية الأوروبية، وتقارير/بلاغات رسمية مغربية (مكتب الصرف)، ووثائق تفسيرية عربية حول CBAM، بما يسمح بتحويل “القاعدة” من صيغة قانونية إلى أثر تجاري قابل للفهم والتقييم.

تحليل وقائعي مقارنة: باستخدام وقائع اقتصادية-سياسية حديثة تبرز تسليح التجارة (حرب الرسوم بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي مثلا) لفهم كيف تترجم القرارات السياسية إلى كلفة على الشبكات التجارية، ثم إسقاط ذلك على بيئات قريبة من الاقتصاد المغربي بحكم الاندماج القوي مع السوق الأوروبية.

وبذلك، لا يهدف المقال إلى تجميع أحداث متفرقة، بل إلى بناء تفسير محكم يربط بين الأداة (عقوبات/معايير/ممرات) والنتيجة (إعادة توزيع التدفقات والنفوذ).



النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج

العقوبات الحديثة توسع أثرها عبر “نقل المخاطر”: إذ لا يتوقف الضغط عند الدولة المستهدفة، بل يمتد إلى الوسطاء (بنوك/شحن/تأمين) عبر العقوبات الثانوية والخوف التنظيمي، ما يدفع الفاعلين إلى الامتنثال المبالغ فيه وإعادة هندسة سلاسل التوريد حتى قبل صدور منع صريح. الممرات البحرية صارت متغيراً سياسياً داخل كلفة التجارة: فتعطل ممر واحد أو ارتفاع المخاطر في منطقة بعينها يعيد توزيع المسارات ويغير كلفة التأمين والشحن؛ وهو ما يشغل كأداة ضغط غير معلنة تحول “الزمن” إلى عبء اقتصادي ينتقل عبر الأسعار والتسليم.

المعايير العابرة للحدود تنتج حدوداً جديدة: فآلية CBAM—وفق وثائقها العربية—لا تعيد فقط تعريف النفاذ للسوق الأوروبية، بل تدخل “بيانات الانبعاثات” ضمن شروط التجارة (تقارير ربع سنوية وسعر الكربون في بلد المنشأ)، ما يحول الامتنثال إلى عنصر من عناصر القدرة التنافسية.

اندماج المغرب مع أوروبا يمنح مكاسب لكنه يرفع قابلية التعرض: إذ تؤكد وثيقة أوروبية عربية أن تجارة السلع بين الطرفين بلغت نحو 60 مليار يورو سنة 2024، وأن أكثر من 60% من صادرات المغرب تتجه نحو الاتحاد الأوروبي، ما يعني أن أي تغيير تنظيمي/معياري في أوروبا ينعكس مباشرة على جزء كبير من تدفقات المغرب.

المشاشة تظهر سريعاً في الميزان التجاري عند ارتفاع الكلفة: أرقام مكتب الصرف بنهاية 2024 (واردات 761.448 مليون درهم وصادرات 454.976 مليون درهم ونسبة تغطية 59.8%) تعني أن أي تكلفة إضافية (تأمين/تعطل/امتنثال) ستضغط على العجز التجاري وكلفة الإنتاج في آن واحد.

ثانياً: التوصيات

(1) توصيات موجهة لصناع القرار (المغرب والمنطقة)

- تحويل الامتنثال إلى سياسة عمومية: إنشاء إطار وطني/قطاعي لحاسبة الكربون والتتبع (MRV) في القطاعات المرشحة للتأثر بـCBAM، بحيث لا يترك الامتنثال لاجتهادات الشركات وحدها.
- بناء “قدرة بيانات” سيادية: لأن CBAM يشغل على التقارير والتحقق، فامتلاك معايير قياس وطنية وخبرات تدقيق مستقلة يقلص كلفة الامتنثال ويرفع الثقة لدى الشركاء الأوروبيين.
- تحصين قواعد المنشأ وسلاسل التتبع: لتقليص مخاطر الاشتباه والتحقيقات في التحايل، وتفادي أن يتحول الاندماج في سلاسل القيمة إلى عبء تنظيمي دائم.

(2) توصيات موجهة للمقاولات والمصدرين

- إدارة مخاطر العقوبات والتوريد كمخاطر أعمال: إنشاء وحدات امتثال/تدقيق موردين، وتوثيق المستخدم النهائي، واعتماد عقود شحن وتأمين مرنة تحدث تلقائياً مع تغير المخاطر.
- الاستثمار في الطاقة النظيفة داخل المصانع: لأن تخفيض كثافة الكربون سيترجم مباشرة إلى كلفة أقل في النفاذ للسوق الأوروبية، وهو استثمار تنافسي لا يبيى فقط.



(3) توصيات بحثية

تطوير مؤشرات محلية لقياس “تكلفة التسييس”: مثل مؤشر كلفة الامتثال/تأمين الشحن/زمن المرور على أسعار التصدير، بدل الاكتفاء بمؤشرات التجارة التقليدية.

الخاتمة:

يخلص هذا المقال إلى أن التجارة العالمية لم تعد ساحة تبادل تدار بمبدأ الكلفة والميزة النسبية وحده، بل أصبحت ساحة تنافس جيوسياسي تدار عبر ثلاث طبقات متداخلة: طبقة العقوبات (توسيع دائرة الأثر عبر نقل المخاطر)، طبقة الممرات (زمن العبور والتأمين كتكلفة سياسية)، وطبقة المعايير (الامتثال البيئي والتنظيمي كحد جديد للتنفيذ). وفي هذه البيئة، لا يقاس النفوذ فقط بحجم الإنتاج، بل بقدرة الدولة/الشركة على إعادة تشكيل التدفقات وتجنب الانقطاع عن الأسواق والخدمات.

بالنسبة للمغرب، يضعه اندماجه القوي في السوق الأوروبية أمام معادلة دقيقة: ميزة القرب قد تتحول إلى نقطة ضغط إذا لم تدعم ببنية امتثال وتتبع وبيانات كربونية موثوقة. ومن ثم، فإن تعزيز المناعة التجارية لا يمر عبر التوسع في التصدير فقط، بل عبر تحويل الامتثال إلى “قابلية تشغيل” مستدامة داخل أسواق تدار بقواعد متحركة.



الهوامش:

- ¹ Congressional Research Service (CRS), U.S. Export Controls and China: Advanced Semiconductors, 19 سبتمبر 2025 (تقرير يشح توسع القيود وتطورها).
- ² البنك الدولي (مدونة أصوات/Voices - نسخة عربية)، تغيير مسار السفن من قناة السويس ومخاوف حدوث أزمة جديدة في سلاسل الإمداد، 19 يناير 2024 (معطيات 3000-3500 ميل بحري و 7-10 أيام).
- ³ المفوضية الأوروبية/الضرائب والجمارك، Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) (المرحلة الانتقالية 2023-2025) وبداية النظام النهائي (2026)، صفحة رسمية.
- ⁴ الجزيرة نت (موسوعة)، "العقوبات الاقتصادية.. حروب من غير نار"، 14 مارس 2017.
- ⁵ الجزيرة نت (اقتصاد)، "ماذا تعني العقوبات الثانوية؟ ولماذا يهدد ترامب بفرضها...؟"، 19 يوليو 2025.
- ⁶ الجزيرة نت (اقتصاد)، المصدر نفسه (تحليل طبيعة العقوبات الثانوية وآثارها على أطراف ثالثة).
- ⁷ هارفارد بزنس ريفيو العربية، شرح معنى "الامتثال المفرط (Overcompliance)"، (يعرض المفهوم ويربطه بسلوك تجنب المخاطر في البنوك والخدمات المالية).
- ⁸ اليوم السابع (نقلا عن تقرير البنك الدولي)، "البنك الدولي: مخاوف حدوث أزمة جديدة في سلاسل الإمداد..."، 27 يناير 2024 (زيادة 3000-3500 ميل بحري و 7-10 أيام).
- ⁹ رويترز (بالعربية)، "رئيس هيئة قناة السويس: أزمة البحر الأحمر لم تخلق طريقا بديلا للقناة"، 19 فبراير 2025 (تراجع الإيرادات بنحو 7 مليارات دولار في 2024 وتكاليف التحويل).
- ¹⁰ رويترز (بالعربية)، "أمريكا توسع نطاق قائمة سوداء للتصدي لتحاليل الصين على قيود التصدير"، 29 سبتمبر 2025.
- ¹¹ منصة الطاقة (الطاقة)، "قيود تصدير المعادن الحيوية في الصين... (تقرير)"، 29 أكتوبر 2025 (معطيات حول القيود وبعض نسب السيطرة والإمداد).
- ¹² رويترز (بالعربية)، "استئناف اليوم الثاني من المحادثات التجارية بين أمريكا والصين بشأن ضوابط التصدير"، 10 يونيو 2025.
- ¹³ المفوضية الأوروبية (وثيقة عربية)، "آلية تعديل حدود الكربون (CBAM) - ورقة حقائق"، (بدء المرحلة الانتقالية 1 أكتوبر 2023 والتحضير للمرحلة اللاحقة).
- ¹⁴ The World Bank, The Far-Reaching Impact of the Red Sea Shipping Crisis, MENA FCV Economic Series Brief, April 11, 2024, pp. 1-2.
- ¹⁵ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، استعراض النقل البحري لعام 2024 - لمحة عامة، 2024، ص 12.
- ¹⁶ رويترز (باللغة العربية)، ارتفاع أسعار التأمين على السفن في 2024 مع استمرار هجمات الحوثيين في البحر الأحمر، 27 ديسمبر 2024 (مادة إلكترونية بدون ترقيم صفحات ثابت).
- ¹⁷ الأونكتاد، استعراض النقل البحري لعام 2024 - لمحة عامة، 2024، ص 13 (مدخل "الإبحار عبر نقاط الاختناق البحرية").
- "نقطة الاختناق البحرية" هي ممر ضيق أو قناة أو مضيق يمر عبره جزء كبير من التدفقات التجارية، بحيث يؤدي تعطله إلى تحويل المسارات ورفع التكاليف وتأخير التسليم، وهو ما يمنحه وزنا جيوسياسيا يتجاوز طبيعته الجغرافية.
- ¹⁸ المفوضية الأوروبية (باللغة العربية)، معلومات لمنتجاتي سلع الحديد والصلب المصدرة إلى الاتحاد الأوروبي: آلية تعديل حدود الكربون (CBAM)، 2023، ص 1
- ¹⁹ الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات (مصر)، دليل إرشادي حول آلية تعديل حدود الكربون للاتحاد الأوروبي (CBAM)، يوليو 2025، ص 8 (نطاق التطبيق القطاعي).
- ²⁰ الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات (مصر)، دليل إرشادي حول CBAM، يوليو 2025، ص 4-6 (التعريفات والأهداف والمنطق المرتبط بتسعير الكربون وتسريه).
- ²¹ الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات (مصر)، دليل إرشادي حول CBAM، يوليو 2025، ص 4 (تعريف تسرب الكربون).
- "تسرب الكربون" يعني انتقال الإنتاج (ومن ثم الانبعاثات) إلى دول ذات ضوابط مناخية أضعف أو دون تسعير للكربون، بما قد يقوض أهداف التخفيض في الدول التي تفرض قيودا أشد.
- ²² صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد الإقليمي: الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، عدد أكتوبر 2024، ص 9 و 24.
- ²³ رويترز (بالعربية)، «الاتحاد الأوروبي يوافق على 4 حزم من العقوبات الجديدة على روسيا»، 20 مايو 2025 (مادة إلكترونية بدون ترقيم صفحات).



- ²⁴ صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد الإقليمي: الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، إبريل 2024، الفصل الثالث «أنماط التجارة وسط الصدمات والمشهد الجغرافي-الاقتصادي المتغير»، ص 30-31.
- ²⁵ رويترز (بالعربية)، «الاتحاد الأوروبي يوافق على 4 حزم من العقوبات الجديدة على روسيا»، 20 مايو 2025 (تفاصيل) «أسطول الظل» و189 سفينة - مادة إلكترونية بدون ترقيم (صفحات).
- ²⁶ رويترز (بالعربية)، «حصري- قمع مقابل سيارات صينية.. روسيا تتجه إلى المقايضة للالتفاف على العقوبات»، 15 سبتمبر 2025 (مادة إلكترونية بدون ترقيم صفحات).
- ²⁷ رويترز (بالعربية)، «حصري- قمع مقابل سيارات صينية.. روسيا تتجه إلى المقايضة للالتفاف على العقوبات»، 15 سبتمبر 2025 (مادة إلكترونية بدون ترقيم صفحات).
- ²⁸ يقصد بـ«الممرات الرمادية» شبكات ومسارات للتبادل تستخدم لتقليل قابلية التتبع أو لتجزئة المسؤولية بين أطراف متعددة، عبر إعادة الشحن (Transshipment) وتبديل الوسطاء والعقود أو إعادة تصنيف المنشأ/المقصد، بحيث لا تكون العملية بالضرورة «غير قانونية» في كل حلقاتها، لكنها توظف عمليا لإضعاف أثر العقوبات عبر خلق طبقات وسيطة تعقد الإثبات والمساءلة.
- ²⁹ الجزيرة نت (اقتصاد)، «الاتحاد الأوروبي يوافق على حزمة عقوبات جديدة ضد روسيا...»، 19 فبراير 2025 (مادة إلكترونية بدون ترقيم صفحات).
- تعني «ميزة الامتثال» تفوقا تنافسيا ناتجا عن امتلاك الشركة/القطاع منظومة حوكمة مخاطر تشمل: التحقق من المستخدم النهائي، تتبع سلاسل الموردين، إدارة بيانات المنشأ والشحن، آليات تدقيق داخلية، والتجاوب السريع مع تحديثات القوائم والضوابط. وبذلك يصبح الامتثال موردا اقتصاديا يقلل كلفة الغرامات والانقطاع عن خدمات الدفع/التأمين، ويرفع موثوقية الشركة لدى الشركاء والأسواق.
- ³⁰ المفوضية الأوروبية (المديرية العامة للتجارة والأمن الاقتصادي)، «EU trade relations with Morocco»، بيانات 2024 (نسب الشراكة التجارية وحجم المبادلات).
- ³¹ المصدر نفسه (تفاصيل حجم التجارة 60.6 مليار يورو وبنية الواردات/الصادرات).
- ³² المصدر نفسه (قسم «Latest news» حول تدابير ورسوم مرتبطة بواردات من المغرب وملفات مكافحة التحايل).
- ³³ رويترز (بالعربية)، «اتفاق تجاري بين المغرب والاتحاد الأوروبي يشمل منتجات زراعية من الصحراء الغربية»، 2 أكتوبر 2025 (مادة إلكترونية).
- يقصد بتسييس سلاسل الإمداد انتقال إدارة التجارة من منطق الكلفة والسرعة إلى منطق «الولاء المعياري» و«المخاطر التنظيمية»، بحيث تصبح قرارات الشحن والتوريد والتعاقد مشروطة بإثباتات المنشأ، وتتبع المستخدم النهائي، ومخاطر العقوبات، لا بقدرة السوق وحدها.
- ³⁴ المفوضية الأوروبية (وثيقة عربية)، «معلومات لمنتجي السلع المصنوعة من الأسمت...» (CBAM)، فقرة بدء المرحلة الانتقالية ومتطلبات التقارير؛ ووثيقة «الهيديروجين» (CBAM) بالمنطق نفسه.
- ³⁵ الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات (مصر)، «دليل إرشادي حول آلية تعديل حدود الكربون للاتحاد الأوروبي»، يوليو 2025، ص 4-6 (تعريفات وأهداف ومنطق الإبلاغ).
- ³⁶ المصدر نفسه، ص 14-16 (التحقق/التوصيات الإجرائية للشركات الخاضعة للآلية).
- ³⁷ المفوضية الأوروبية، «EU trade relations with Morocco»، قسم قواعد المنشأ والتراكم الأورو-متوسطي (PEM) وإطار قواعد المنشأ.
- ³⁸ مكتب الصرف، «مؤشرات المبادلات الخارجية بنهاية سنة 2024» (الواردات/الصادرات/العجز/نسبة التغطية).