



مركز بحثي مستقل تأسس في أغسطس 2021 يعمل في إطار البحث العلمي والدراسات والأبحاث والتحليلات الأمنية والعسكرية ذات العلاقة بالدولة الليبية وفقاً للرؤية الشاملة لمفهوم الأمن، ونضع علي رأس أولوياتنا العمل علي دعم البحث وصناع القرار من خلال نقل صورة واضحة عن مجريات الأحداث الليبية ومايرتبط بها من تفاعلات دولية و أقليمية.

ركائز ثابتة .. أجيال رائدة .. دولة قائمة

---

ليبيا في الاستراتيجية الصينية..  
طاقة.. بنية تحتية.. وعبور نحو أوروبا

قراءة تفصيلية

ترجمات نوعية

وحدة الأبحاث والدراسات

المركز الليبي للدراسات الأمنية والعسكرية

11 يوليو 2025

## فهرس المحتويات

- 5 ..... مقدمة
- 6 ..... أولاً: الموقع الاستراتيجي وإمكانات الاستثمار في طبرق
- 8 ..... ثانياً: التموضع الصيني الاستراتيجي في طبرق
- 9 ..... ثالثاً: الربط القاري عبر ليبيا: سكك وحدود جديدة
- 10 ..... رابعاً: مؤسسة النفوذ الصيني الطاقوي في شرق ليبيا
- 11 ..... خامساً: الرابط الإفريقي: شبكة طرق تمتد نحو تشاد والسودان
- 12 ..... سادساً: تداعيات التحركات الصينية على أمن الطاقة الأوروبي
- 13 ..... الخلاصة

## مقدمة

على مدى العقد الماضي، عززت الصين تدريجياً حضورها في شمال أفريقيا، حيث برزت ليبيا كمحور رئيسي في طموحات بكين الجيوسياسية والاقتصادية المتنامية. وفي إطار مبادرة الحزام والطريق العالمية، تعمل الصين على تسريع استثماراتها متعددة القطاعات في مجالات الطاقة والبنية التحتية واللوجستيات، خصوصاً في شرق ليبيا.

ولا تقتصر هذه التحركات على كونها مشاريع تنموية فحسب، بل تعكس توجهاً استراتيجياً أوسع تسعى من خلاله بكين إلى إعادة تشكيل طرق التجارة وسلاسل التوريد والتحالفات السياسية، سواء في منطقة البحر المتوسط أو أفريقيا جنوب الصحراء.

ويُعدّ الشرق الليبي، الخاضع لسيطرة المشير خليفة حفتر وقوات الشرق الليبي، نقطة ارتكاز لهذه الجهود، حيث يجري التفاوض حول صفقات ومشاريع قد تُحوّل هذه المنطقة إلى مركز حيوي للتجارة الصينية مع كل من أفريقيا وأوروبا، مما يمنح بكين موطئ قدم مهم في معادلات النفوذ الإقليمي والدولي.

وإن اهتمام الصين بمنطقة شمال إفريقيا ليس جديداً، بل يعود إلى ستينيات القرن الماضي حين بدأت بكين تدعم حركات التحرر الوطني ضد الاستعمار، قبل أن تتحول لاحقاً إلى التركيز على البنية التحتية والتجارة كمدخل لتعزيز نفوذها.

واليوم، تُعيد ليبيا - التي كانت مهمّشة لعقود بفعل الحروب والانقسامات - التموضع على خريطة المصالح الصينية، بوصفها شريكاً استراتيجياً محتملاً في إطار مشروع " الحزام والطريق ". وتستند الصين في توجيهها هذا إلى سياسة "عدم التدخل"، وسجلّ من التعامل البراغماتي مع الأنظمة غير الغربية، وهي عوامل تُلقى قبولاً خاصاً لدى الإدارة في الشرق الليبي بقيادة المشير حفتر، رغم افتقارها للاعتراف الدولي الرسمي.

من الناحية التاريخية، تُعدّ منطقة برقة - (Cyrenaica) أي شرق ليبيا - من المناطق ذات الإرث الاستراتيجي العريق. فقد لعبت دوراً محورياً خلال الحرب العالمية الثانية بوصفها ساحة انطلاق لقوات الحلفاء في معركتها ضد ألمانيا وإيطاليا. وهذا الإرث التاريخي لا يزال يُثقل كفة الأهمية الجيوسياسية للمنطقة، لا سيما في زمن تتصاعد فيه الأنشطة الصينية والروسية في حوض المتوسط.

وفي هذا السياق، "يرى العديد من المحللين الغربيين أن إعادة توحيد ليبيا تحت سلطة مركزية متحالفة مع الغرب لم يعد مجرد مسألة تخص الداخل الليبي، بل غدت قضية أمن عابر للأطلسي تتعلق باستقرار أوروبا وموقع الناتو الجنوبي."

في المقابل، "شكّلت هشاشة المشهد السياسي الليبي وضعف مؤسسات الحكم عائفاً حقيقياً أمام انخراط الغرب بفعالية. فقد انصب تركيز الولايات المتحدة على مكافحة الإرهاب وضبط الهجرة غير النظامية، متجاهلة جوانب بناء الدولة، في حين عجز الاتحاد الأوروبي عن صياغة سياسة موحدة تجاه ليبيا.

هذا الفراغ الاستراتيجي فتح الباب أمام فواعل بديلة - أبرزها روسيا وتركيا - لتأخذ زمام المبادرة، بينما تتزايد مؤخراً مؤشرات تعاظم الحضور الصيني كلاعب هادئ لكنه طموح يسعى لتشكيل مشهد جديد في شمال إفريقيا، يركز على النفاذ الاقتصادي والبنى التحتية أكثر من التحالفات الأيديولوجية."

### أولاً: الموقع الاستراتيجي وإمكانات الاستثمار في طبرق

تُعدّ مدينة طبرق الساحلية، الواقعة في شرق ليبيا، محوراً أساسياً في الخطط الصينية التوسعية في المنطقة. فموقعها الجغرافي الفريد - إذ لا تبعد سوى أقل من 400 كيلومتر عن جزيرة كريت وجنوب أوروبا - يمنحها مزيجاً نادراً من القرب الجغرافي والقدرات البحرية الاستراتيجية.

وقد لعبت طبرق تاريخياً دوراً محورياً كموقع عسكري وتجاري منذ العهد الروماني، ولاحقاً خلال الحرب العالمية الثانية حيث كانت مسرحاً لإحدى معاركها الحاسمة.

واليوم، تبدو المدينة على أعتاب استعادة مكانتها العالمية، ولكن هذه المرة كمركز لعبور الطاقة والتجارة.

وعلى عكس العديد من الموانئ الأوروبية الجنوبية مثل جنوة وبيريوس وبرشلونة، التي تفتقر إلى العمق اللازم لاستيعاب سفن الحاويات العملاقة، تتمتع طبرق بميناء طبيعي عميق المياه، ما يجعلها مؤهلة لتكون بوابة بحرية استراتيجية لأوروبا.

ووفقاً لمصادر داخل ليبيا، فقد حدّد المخططون الاستراتيجيون الصينيون طبرق كنقطة ارتكاز لمعالجة الاختناقات المتزايدة في سعة الموانئ الأوروبية. وتتمحور الخطط الصينية حول استثمار ضخم متعدد المراحل، يجعل من طبرق مركزاً لوجستياً متكاملًا. وفي قلب هذه الخطة، مشروع مقترح لمصفاة نفط بقيمة 10 مليارات دولار، بقدرة معالجة تصل إلى 500 ألف برميل يومياً، يتم تصدير منتجاتها المكررة إلى الأسواق الأوروبية، مما يوفر مصدراً بديلاً وآمناً للطاقة في القارة.

ولا يُنظر إلى مشروع المصفاة كمبادرة معزولة، بل كجزء من رؤية أشمل لتحويل طبرق إلى منصة لوجستية متكاملة تشمل مرافق لتخزين الوقود، ومحطات لإعادة الشحن، ومستودعات دعم لوجستي للنقل البحري والبري على حد سواء. ومن خلال موقعها الجغرافي الاستراتيجي، تتمتع طبرق بنفاذ مباشر إلى قناة السويس، والبحر الأبيض المتوسط الشرقي، ووسط أفريقيا، مما يجعلها عقدة مركزية في شبكة مترابطة من سلاسل الإمداد والتجارة الإقليمية والدولية.

وإذا ما حصلت الصين على الضوء الأخضر من قيادة الشرق الليبي بقيادة المشير خليفة حفتر، فإن المستثمرين الصينيين مستعدون لتوسيع التزاماتهم بشكل كبير، مع احتمال أن يتجاوز إجمالي الاستثمارات 50 مليار دولار في المدى القريب إلى المتوسط، لتشمل مشاريع متعددة القطاعات عبر الأراضي الليبية. ويعكس هذا التوجه الصيني رغبة واضحة في إعادة رسم خارطة النفوذ الاقتصادي في حوض المتوسط وأفريقيا عبر نافذة ليبية قد تعيد تعريف مستقبل المنطقة.

## ثانياً: التموضع الصيني الاستراتيجي في طبرق

ضمن الرؤية الصينية لتحويل طبرق إلى عقدة لوجستية إقليمية، لا تقتصر الاستثمارات على مشروع المصفاة فحسب، بل تمتد لتشمل توسعة وتحديث ميناء طبرق وتحويله إلى مركز رئيسي لإعادة الشحن. وتهدف الخطة إلى استقبال السفن العملاقة في الميناء، ومن ثم نقل الحمولات إلى سفن أصغر تُستخدم لتوزيع السلع إلى الموانئ الأوروبية، في محاولة للتغلب على قيود سعة موانئ أوروبا الجنوبية التي تعاني من ضعف البنية التحتية وغياب العمق الملاحي الكافي.

وتتضمن التوسعة تطوير أرصفة للحاويات، وإنشاء مرافق للتزود بالوقود، وبناء بنية تحتية جمركية متكاملة، بما يضمن انسيابية عالية في حركة التجارة. وهذا المشروع يعكس رؤية متقدمة لخلق بوابة تجارية فاعلة بين شمال أفريقيا وجنوب أوروبا، بقدرات فنية ولوجستية تتفوق على نظيراتها في المنطقة.

وفي السياق نفسه، تقترح الصين تطوير مطار "العدم" (القاعدة الجوية-طبرق) المجاور لميناء طبرق، وهو منشأة جوية تاريخية كانت في السابق أكبر قاعدة لسلاح الجو الملكي البريطاني في العالم، وتخضع حالياً لسيطرة قوات خليفة حفتر وتستخدم من قبل عناصر عسكرية روسية.

وتخطط بكين لتحويل المطار إلى محور لوجستي جوي متكامل، يخدم في الوقت ذاته كمنصة شحن مدني ومحطة تزود بالوقود، مع احتمال استخدامه لأغراض مزدوجة (مدنية وعسكرية)، ما يضيف أبعاداً استراتيجية حساسة على المشروع. ومن المتوقع أن يستخدم هذا المطار لتخزين الوقود المكرر في مصفاة طبرق وتوزيعه جويًا، مما يعزز قدرات الصين في مجال الخدمات اللوجستية للطيران وحتى الاستخدامات العسكرية إذا تطلب الأمر، وهو ما يعكس تصاعد البعد الجيوسياسي للمشروع.

إن الدمج بين تطوير الميناء والمطار يخلق ما يشبه "مركزاً لوجستياً متعدد الوسائط"، يكون بمثابة قاعدة أمامية للصين تتحكم من خلالها في تدفقات الطاقة والبضائع إلى جنوب أوروبا. هذا التموضع

يمكن بكين من تثبيت أقدامها على الجناح الجنوبي لحلف الناتو، ما يُعد اختراقاً استراتيجياً نادراً في ميزان القوى الإقليمي.

وعلى الرغم أن حفر لم يمنح بعد موافقته الرسمية على هذه المشاريع، تشير مصادر مطلعة إلى أن الصين تقدمت بعروض سخية، وقد تسعى إلى الاستعانة بوساطة روسية لتهدئة مخاوف الولايات المتحدة بشأن النفوذ الصيني المتزايد في ليبيا. ويكشف تردد حفر ليس فقط هشاشة التوازن الجيوسياسي في البلاد، بل أيضاً مدى خطورة وتكلفة الانخراط الصيني العميق في قلب الصراع الإقليمي على ليبيا وموقعها الاستراتيجي.

### ثالثاً: الربط القاري عبر ليبيا: سكك وحدود جديدة

لا تقتصر الطموحات الصينية على الساحل الليبي المطل على البحر المتوسط، بل تمتد لتشمل عمق الإقليم وشبكة الترابط القاري. ففي الوقت الذي تشجع فيه مصر ببناء شبكة سكك حديدية فائقة السرعة بطول 2000 كيلومتر، تمتد من العين السخنة على البحر الأحمر إلى مرسى مطروح على البحر المتوسط، تسعى الصين - بدعم من شركاتها وشركائها الدوليين - إلى ربط هذا المسار بمناطق الشرق الليبي، وتحديداً طبرق وبنغازي، الأمر الذي من شأنه أن يُنشئ ممراً برياً عابراً من موانئ ليبيا الشرقية إلى ممرات الشحن العالمية المطلة على آسيا.

وفي هذا الإطار، وقعت شركة السكك الحديدية الصينية الدولية (China Railway International Group - CRIG)، بدعم من ائتلاف إدارة BFI المقيم في سنغافورة، وبشراكة مع شركة سيمنز، مذكرة تفاهم مع المؤسسة الليبية للسكك الحديدية لدراسة إمكانية بناء خط حديدي يربط بين بنغازي ومرسى مطروح عبر معبر مساعد الحدودي. ويُقدّر المشروع بتكلفة تصل إلى 20 مليار دولار، ما يعكس الطموح الكبير الذي يتطلب تجاوز تحديات هندسية وجغرافية، بالإضافة إلى تنسيق مؤسسي عابر للحدود.

ويلعب ائتلاف BFI دوراً محورياً في دفع الطموحات الصينية في البنية التحتية الليبية، حيث يعمل كشريك حصري لشركة CRIG ، وساهم في تسهيل إبرام اتفاقيات مهمة في كل من الشرق والغرب الليبي، بما في ذلك خطط لإنشاء أنظمة قطارات ومترو في بنغازي وطرابلس. وقد تم تأسيس هذا الائتلاف كأداة خاصة لتطوير المشاريع الليبية، ويضم نخبة من الشركات الهندسية العالمية مثل Arup و Siemens، مما يعزز ليس فقط من الخبرة الفنية، بل ويوفر أيضاً مظلة للحماية من المخاطر السياسية، بما يجسّد تنسيقاً استراتيجياً بين الكيانات الصينية المملوكة للدولة وشركائها الدوليين.

وتتجاوز أهمية هذه الخطوط كونها مجرد مشاريع نقل، إذ إنها تمثل بنية تحتية شريانية جديدة لربط شمال أفريقيا ببقية القارات. فهي مصممة لتسهيل حركة السلع والأفراد بين آسيا وأفريقيا وأوروبا، مع التطلع لفتح ممرات مستقبلية نحو الجنوب، تشمل تشاد والسودان. ومن خلال ذلك، تهدف الصين إلى بناء مسار تجاري متكامل رأسياً يتجاوز نقاط الاختناق البحرية التقليدية، ويعزز مكانتها في الأسواق الأفريقية الناشئة. مستخدمة ليبيا كنقطة ارتكاز إستراتيجية في مشروعها الطموح لإعادة تشكيل الجغرافيا اللوجستية للقارة.

## رابعاً: مؤسسة النفوذ الصيني الطاقوي في شرق ليبيا

في خطوة تهدف إلى تهيئة الأرضية المؤسسية لاحتضان استثمارات الطاقة والبنية التحتية المعقدة، صادق شرق ليبيا (البرلمان الليبي) على تأسيس "المصرف الليبي للطاقة والتعدين". وقد صرّح مدير المصرف، جمعة جاب الله، عن خطط طموحة لاستقطاب رؤوس أموال صينية ضخمة، مشيراً إلى أن المصرف بانتظار الحصول على ترخيص " كود سويغت " من مصرف ليبيا المركزي لبدء تنفيذ المعاملات الدولية.

وتعكس هذه الخطوة تفضيل الصين النهج المؤسسي المصاحب لمشاريعها التحتية الكبرى، إذ لا تكتفي بمدّ الطرق وبناء المصانع، بل تعمل بالتوازي على تأسيس أذرع مالية تضمن تدفق الأموال،

والامتثال للمعايير الدولية، حتى في ظل الانقسام السياسي الحاد الذي تعاني منه ليبيا. ومن المقرر أن يشكل هذا المصرف القناة المالية الأساسية لمشاريع تكرير النفط في طبرق، وتوسعة الموانئ، وتنفيذ العقود الخدمية المرتبطة بها، ما يجعله أداة حيوية لترسيخ الدور الصيني في شرق البلاد. وفي مؤشر على الجاهزية التشغيلية، شرعت شركة "كروي بتروليوم" الصينية - وهي إحدى أبرز الشركات العاملة في خدمات النفط - في إجراء دراسات أولية لمصفاة طبرق، بناءً على عقد أبرمته مع وزارة الاستثمار في بنغازي. ويظهر هذا التحرك استعداد الصين للمضي قدماً في الجانب التنفيذي حتى قبل حصول المشروعات على الموافقات الجيوسياسية الكاملة، ما يعكس ثقة في استمرارية حضورها ودورها المستقبلي في ليبيا.

وفي سياق دعم هذا الانخراط متعدد الأبعاد، قامت وفود رفيعة المستوى من شرق ليبيا - بقيادة أحد أبناء المشير خليفة حفتر (بلقاسم حفتر)، وممثلين عن "صندوق إعادة الإعمار والتنمية" - بزيارة رسمية إلى الصين لبحث فرص التعاون الموسع. وقد شملت الاجتماعات شركات صينية بارزة. أبرزها "هاواي" و"شركة الصين لهندسة الطاقة (CEEC)"، حيث جرت مناقشة مشاريع واسعة النطاق في مجالات الاتصالات، والبنية التحتية الطاقوية، والخدمات اللوجستية.

وتجدر الإشارة إلى أن "هاواي"، وفقاً لمصادر داخلية ليبية، تتولى بالفعل قيادة مشروع نشر شبكة اتصالات مخصصة في شرق ليبيا، عبر شراكة مشتركة مع السلطات المحلية، وأن النظام حالياً في مرحلة الاختبار. وهذا يؤكد أن الحضور الصيني لم يعد يقتصر على الطموحات والخطط، بل تحول إلى واقع ملموس يمتد إلى قطاعات متعددة، ويعمق من بصمتها الاستراتيجية في البنية التحتية والمؤسسات الليبية.

### **خامساً: الرابط الإفريقي: شبكة طرق تمتد نحو تشاد والسودان**

لا تقتصر الرؤية الصينية في ليبيا على حدودها الوطنية، بل تتجاوزها إلى عمق القارة الإفريقية في إطار مشروع جيواقتصادي أوسع. فمع التقديرات التي تشير إلى تضاعف عدد سكان إفريقيا بحلول عام

2050، تسعى بكين إلى ترسيخ وجودها عبر فتح ممرات تجارية برية تتيح تجاوز الاختناقات البحرية التقليدية مثل قناة السويس، بما يعزز مرونة سلاسل الإمداد ويقلل الاعتماد على الطرق البحرية المزدهمة والمهددة بالتوترات الجيوسياسية.

وفي هذا السياق، تندرج خطط تحويل طبرق إلى مركز عبور لوجستي يتصل عبر طرق سريعة وممرات نقل بري باتجاه الجنوب، وصولاً إلى تشاد والسودان. وهذه البنية التحتية ستسمح بوصول السلع المصنعة في الصين - خصوصاً الأجهزة الإلكترونية، والمعدات الثقيلة، والبضائع الاستهلاكية - إلى الأسواق الداخلية الإفريقية بسرعة وكفاءة، متجاوزة القيود الزمنية والتكلفة العالية للنقل البحري. في المقابل، ستتيح هذه الشبكة المتكاملة للصين الحصول على المواد الخام الحيوية من العمق الإفريقي، بما في ذلك النفط، والمعادن النادرة، والمنتجات الزراعية، لنقلها شمالاً نحو طبرق، حيث يُعاد تصديرها بعد المعالجة إلى أوروبا أو آسيا. ومن خلال هذا الربط متعدد الوسائط بين الشمال والجنوب، تخلق الصين سلسلة توريد جديدة تُشبه استراتيجيتها التي تنفذها في شرق إفريقيا - كما هو الحال في ممر مومباسا - نيروبي - أديس أبابا - ما يُظهر اتساقاً في الرؤية الصينية لبناء ممرات تجارية بديلة تحقق لها النفاذ العابر للقارات وتكرّس نفوذها في قلب الأسواق الناشئة.

## سادساً: تداعيات التحركات الصينية على أمن الطاقة الأوروبي

تُعد تداعيات هذا التوجه الصيني نحو ليبيا عميقة على صعيد أمن الطاقة الأوروبي. فجهود أوروبا المستمرة لتنويع مصادر الطاقة، لا سيما منذ اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية، دفعتها للاعتماد بشكل متزايد على مصادر بديلة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. وإذا ما تمكنت بكين من السيطرة على مصفاة نفطية واسعة النطاق في طبرق، إلى جانب البنية التحتية للميناء المرتبطة بها، فإنها ستحوز على نفوذ كبير في سلاسل الإمداد التي تغذي الأسواق الأوروبية.

ولا تقتصر المسألة هنا على الوصول إلى النفط فحسب؛ بل إن قدرة الصين على التكرير والتخزين والنقل المباشر للمنتجات الطاقوية من شمال إفريقيا إلى أوروبا تمنحها قدرة على التحكم في الأسعار

والكميات وأولويات التوزيع، خصوصاً في أوقات الأزمات. ومثل هذا النفوذ يُقوّض من استقلالية القرار الأوروبي في مجال الطاقة، ويُعمّق من تبعيتها لبكين في لحظة يشهد فيها التحالف عبر الأطلسي توترات متزايدة. علاوة على ذلك، فإن تحكم الصين في حركة الحاويات واللوجستيات عبر طبرق لا يقتصر أثره على الطاقة وحدها، بل يمتد ليشمل السلع المصنعة والتقنيات الحيوية. كما أن وجود مطار مزدوج الاستخدام (مدني وعسكري)، إلى جانب بنى تحتية رقمية ومراقبة، قد يُوظف لأغراض استخباراتية وربما عسكرية أيضاً، وهو ما يُثير مخاوف أمنية إضافية تتجاوز الجانب الاقتصادي إلى أبعاد استراتيجية أوسع.

## الخلاصة

في حال وافق حفر على المقترحات الصينية، فإن ليبيا ستتحول إلى نقطة ارتكاز غربية لشبكة لوجستية وطاقوية واسعة تقودها الصين، تمتد من المحيط الهندي مروراً بالبحر الأحمر وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط. وإذ ستوفر مصفاة طبرق والبنية التحتية المرتبطة بها لبكين ورقة ضغط جديدة على أسواق الطاقة الأوروبية، في وقت تسعى فيه دول الاتحاد الأوروبي جاهدة للتخلص من اعتمادها على الغاز الروسي.

والأخطر من ذلك أن الطبيعة المزدوجة لاستخدام مطار وميناء طبرق – المدني والعسكري – قد تفتح الباب أمام تمدد القدرات البحرية أو الاستخباراتية الصينية إلى قلب المتوسط. وهذه الاحتمالية أثارت بالفعل قلق بعض دوائر حلف شمال الأطلسي، رغم غياب أي موقف رسمي معارض حتى الآن.

**وإذا نجحت الاستراتيجية الصينية في ليبيا، فإنها قد تُعيد رسم خرائط سلاسل التوريد وتدفقات التجارة في منطقة أوراسيا. كما أنها سترمز إلى تحول واضح في ميزان القوة الناعمة والنفوذ الاستراتيجي في شمال إفريقيا، بما ينعكس مباشرة على أمن الطاقة الأوروبي واستقلاليته الجيوسياسية.**

---

" وعلى الرغم من أن ليبيا قد تبدو في نظر الكثيرين دولة هشة وممزقة داخليًا، إلا أنها في أعين المخططين الصينيين تُجسد بوابة استراتيجية—بوابة يمكن من خلالها ربط إفريقيا بأوروبا وآسيا ضمن بنية تجارية عالمية جديدة تقودها بكين، وتُكرّس صعودها كلاعب مركزي في النظام الدولي المقبل."



**LCSMS**

**المركز الليبي**

للدراستات الأمنية والعسكرية

BYAN CENTER FOR SECURITY AND MILITARY STUDIES

رکائز ثابتة .. أجيال رائدة .. دولة قائمة

 /lcsms.info

 /lcsms\_info

 /lcsms.info

 /lcsms.info

 /lcsms\_info

 [www.lcsms.info](http://www.lcsms.info)

 +905319471002

 [info@lcsms.info](mailto:info@lcsms.info)