

التسييل الجيواقتصادي للموقع الاستراتيجي لليبيا في طار تحوطي لإدارة الاعتماد المتبادل واققتصاد الترانزيت في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية

محمد عمار كرش

المعهد العالي للعلوم والتقنية الرحيبات

mohmedkoresh@gmail.com

احمد عبدالله ابزابز

وزارة الحكم المحلي مكتب السياحة مرزق

ahmedibzabez@gmail.com

**Goeconomic Monetization of Libya's Strategic Location as a Hedging
Framework for Managing Interdependence and the Transit Economy under
China's Belt and Road Initiative**

Mohamed Ammar Koresh

Higher Institute of Science and Technology, Rahibat

Ahmed Abdullah Abzabez

Ministry of Local Government, Tourism Office, Murzuq

تاريخ الاستلام: 2026/05/30 تاريخ المراجعة: 2026/06/20 تاريخ القبول: 2026/06/28 تاريخ النشر: 2026/07/26

الملخص

تسعى هذه الدراسة إلى تقديم مقارنة جيو-اقتصادية استراتيجية تعيد تموضع الدولة الليبية في النظام الدولي، عبر الانتقال من نمط "الدولة الريعية" المعرضة للصدمات الجيوسياسية وسوق الطاقة العالمي، إلى "دولة عبور محورية" (Transit State). تناقش الورقة كيفية إعادة توظيف الجغرافيا السياسية لليبيا كمنصة ارتكاز جيوبوليتيكية تربط المجال المتوسطي والمصالح الأوروبية بالعمق الجيو-استراتيجي لأفريقيا (الدول الحبيسة: النيجر وتشاد)، استغلالاً للتنافس الدولي وفرص "مبادرة الحزام والطريق" الصينية (BRI) والتكامل الإقليمي عبر منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AfCFTA). وتعتمد الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والاستنباطي لبناء إطار مفاهيمي يربط بين المتغيرات المكانية والبنوية والدولية، مع وضع آلية للتحوط الجيوسياسي (Strategic Hedging) تضمن تحقيق التنوع الاقتصادي وإدارة التوازن في العلاقات مع القوى العظمى دون المساس بالسيادة الوطنية.

الكلمات المفتاحية: الجيواقتصاد، إدارة الاعتماد المتبادل، اقتصاد العبور، مبادرة الحزام والطريق، التحوط الاستراتيجي، الجيوبوليتيك الملاحى، الحوكمة السيادية.

Abstract

This study aims to present a strategic geo-economic approach to repositioning the Libyan state within the international system, transitioning it from a "rentier state" model vulnerable to geopolitical shocks and the global energy market to a "transit state." The paper discusses how Libya's geopolitics can be repurposed as a geopolitical pivot, linking the Mediterranean region and European interests with the geostrategic depth of Africa (landlocked countries: Niger and Chad). This repositioning leverages international competition, the opportunities presented by China's Belt and Road Initiative (BRI), and regional integration through the African Continental Free Trade Area (AfCFTA). The study employs a descriptive, analytical, and deductive methodology to construct a conceptual framework that connects spatial, structural, and international variables. It also proposes a strategic hedging mechanism to ensure economic diversification and balanced relations with major powers without compromising national sovereignty.

Keywords: Geoeconomics, Interdependence Management, Transit Economy, Belt and Road Initiative, Strategic Hedging, Maritime Geopolitics, Sovereign Governance.

1. المقدمة

يُشكل الاقتصاد السياسي الليبي أنموذجاً صارخاً لدول "الريع النفطي" التي تعاني انحسار القدرة على المناورة الجيوسياسية نتيجة الارتهاق للأسواق الخارجية وتأثيرات "المرض الهولندي". تشير تقارير المؤسسات المالية الدولية إلى أن الارتهاق الهيكلي لعوائد المحروقات يحرم الدولة من استغلال أوراق قوتها الناعمة والصلبة، ويضعف استقلالية قرارها الوطني أمام التغيرات الجيواقتصادية (World Bank, 2024; IMF, 2024). وفي عصر "إعادة تشكيل شبكات التجارة الدولية" وتساعد الجيواقتصاد، يُعد مفهوم "دول العبور" (Transit States) أداة نفوذ استراتيجية لتسييل الموقع الجغرافي واستغلال "عقد الاتصال التجاري" لبناء القوة الاقتصادية وتوليد المزايا التنافسية (Contessi, 2020 UNCTAD, 2023). تُعرّف دولة العبور في أدبيات العلاقات الدولية بأنها: "الكيان السياسي والمكاني الذي يتحكم في الممرات والمنافذ اللوجستية الرابطة بين مراكز الإنتاج والأسواق الاستهلاكية في النظام الدولي، بما يمنحها قدرة على التأثير في حركة التدفقات وسلاسل القيمة العالمية" (Contessi, 2020). تتمتع ليبيا بموقع جيوبوليتيكي في حوض البحر الأبيض المتوسط يمثل امتداداً استراتيجياً نحو إقليم الساحل والصحراء والأفريقي. وتتضاعف أهمية هذا الموقع مع إعادة ترتيب أدوار القوى الإقليمية والدولية عبر اتفاقية (AfCFTA) (African Union & UNECA, 2023) والمبادرات الجيو-استراتيجية المتنافسة وفي مقدمتها "مبادرة الحزام والطريق" الصينية (Chaziza, 2021; Ferdinand, 2016). ورغم هذه

المقومات، يظل الأداء التنموي مرتهناً بضعف المؤسسات المحلية والفراغ التشريعي وتراجع الصلابة البنوية (OECD, 2023).

2. مشكلة الدراسة

رغم امتلاك ليبيا لأوراق قوة جغرافية تؤهلها للعب دور الفاعل المحوري (Hub) في الجغرافيا السياسية للتجارة الدولية، إلا أنها تعاني أحادية اقتصادية وانكشافاً أمام التقلبات الدولية (IMF, 2024). وتوضح الأدبيات أن تسييل المزايا الجيواقتصادية وتفعيل "شبكات الاعتماد المتبادل" يشكل مدخلاً أساسياً للدول النامية لامتناس الصدمات وبناء قوة استباقية (OECD, 2023).

ومع بروز التنافس الدولي في أفريقيا والمتوسط وتوسع أطر التكامل القاري (UNECA & AU, AfCFTA) (2023) واستثمارات المبادرات الدولية (Chaziza, 2021)، أصبحت المشكلة تكمن في غياب إطار جيو-اقتصادي وحوكمي يربط بين المزايا الجيوبوليتيكية لليبيا والشراكات الدولية المتعددة الأطراف، وبين متطلبات بناء "اقتصاد عبور" يحقق التنويع الاقتصادي ويمنح الدولة قدرة على إدارة التوازنات السيادية.

3. الأسئلة والأهداف الاستراتيجية.

السؤال الرئيسي

كيف يمكن توظيف المقومات الجيوبوليتيكية لليبيا ضمن أدوات الجيواقتصاد الشاملة (BRI و AfCFTA) للانتقال من دولة ريعية انكشافية إلى دولة عبور تحقق الاستدامة والتوازن في علاقاتها الدولية؟

الأسئلة الفرعية

البعد الجيوبوليتيكي : ما القيمة الاستراتيجية للحدود البحرية والبرية لليبيا في تحسين موقعها التفاوضي في النظام التجاري الإقليمي والدولي؟

البعد المؤسسي والبنوي : كيف تسهم الموانئ الذكية والمناطق الاقتصادية الخاصة في جذب الاستثمارات المباشرة وتحويل الدولة إلى عقدة في سلاسل القيمة العالمية؟

بعد العلاقات الدولية : كيف يساهم التوازن التجاري بين مشروع BRI الصيني والاتحاد الأفريقي (AfCFTA) في حماية استقلالية القرار الاقتصادي الوطني؟

بعد التحوط والسيادة : ما دالة الحوكمة الأمنية والقانونية المطلوبة لتحقيق التنمية دون الوقوع في فخ الديون أو الارتهان الجيوسياسي للقوى الكبرى؟

4. المنهجية والأطر النظرية في العلاقات الدولية

المنهجية

اعتمدت الدراسة على المقاربة الجيواقتصادية المتكاملة عبر :

المنهج الوصفي التحليلي: لتفكيك موازين القوى الاقتصادية وتحليل أدبيات العلاقات الدولية والتقارير الاستراتيجية الصادرة عن الهيئات الدولية.

المنهج الاستنباطي: لتأصيل العلاقات الفرضية وإيضاح أثر استغلال الموقع على تحسين التنافسية والمناورة الدولية.

أسلوب الاستشراف الاستراتيجي (Scenario Planning): لبناء سيناريوهات العلاقات الخارجية الليبية بحلول 2035 ووضع خطط التحوط للحد من المخاطر الجيوسياسية.

الأطر النظرية

تتأطر الدراسة بثلاث نظريات رئيسية في العلاقات الدولية والاقتصاد السياسي:

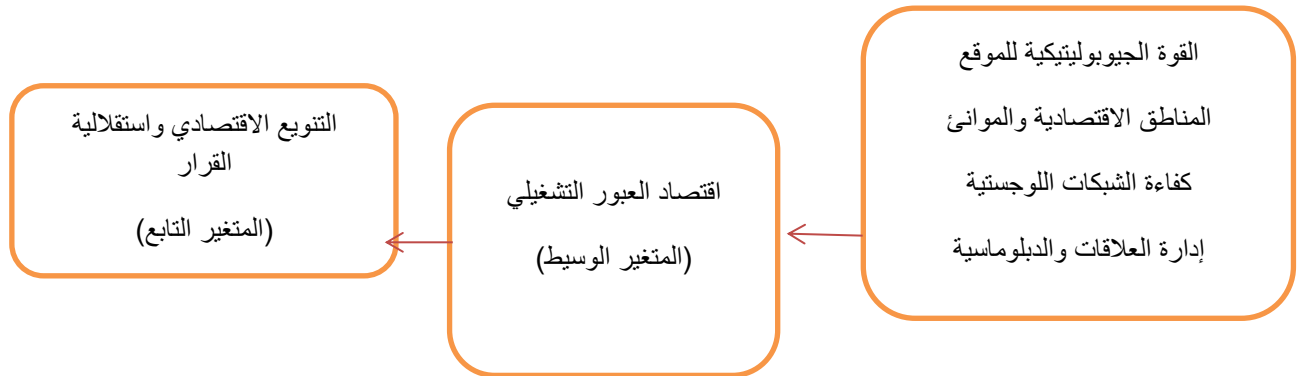
نظرية الاعتماد المتبادل الشامل (Complex Interdependence - Keohane & Nye): توضح أن ربط الدولة بالشبكات اللوجستية والتجارية الدولية يخلق علاقات اعتماد متبادل تمنح دولة العبور "قوة ناعمة وأدوات مساومة" تفاوضية أمام القوى العظمى والدول الحبيسة.

النظرية الجيواقتصادية (Geeconomics - Luttwak): تفترض أن التنافس الدولي في العصر الحديث لم يعد يتأسس بالضرورة على السلاح والسيطرة العسكرية المباشرة، بل عبر البنية التحتية، الاستثمارات المباشرة، والسيطرة على عقد وسلاسل التوريد.

نظرية الأقطاب والامتداد الإقليمي (Growth Poles & Regional Integration): تُفسر كيفية تحويل المناطق البحرية الاقتصادية الخاصة إلى مراكز جذب استثماري (Hubs) تحدث تأثيراً امتدادياً نحو دول الجوار الجغرافي.

5. النموذج المفاهيمي وإدارة المتغيرات

يقوم النموذج المفاهيمي على هيكل وساطة جيواقتصادي (Mediational Geoeconomic Model) مفاده أن القوة المكونة للجغرافيا والأطر الاتفاقية لا تنعكس ذاتياً على قوة الدولة، بل تتطلب وجود "اقتصاد العبور التشغيلي" كقناة تفاعلية لتحويل الموقع إلى أصول نفوذ وعوائد اقتصادية



الصياغة المفاهيمية للفرضيات:

H1 (الموقع الجيوبوليتيكي وقوة العبور): يمنح الامتداد المتوسطي والأفريقي لليبيا ميزة موقعية تُقلل كلفة الانكشاف التجاري للشركاء الإقليميين والدوليين (Contessi, 2020; UNCTAD, 2023).

التسييل الجيواقتصادي للموقع الاستراتيجي لليبيا في طار تحوطي لإدارة الاعتماد المتبادل واقتصاد الترانزيت في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية

- H2 (أتمتة الموانئ والمناطق الخاصة): تعزيز السيادة الرقمية والخدمية في الموانئ يرفع القدرة الاستيعابية ويمنع تجاوز الدولة في خطوط الملاحة (Chaziza, 2021; OECD, 2023).
- H3 (البنية التحتية والممرات العابرة للحدود): توفير البنية الصلبة والمرنة يقلل المخاطر الجيوسياسية ويرفع درجة جاذبية الممرات الوطنية (World Bank, 2019).
- H4 (التكامل المتعدد الأطراف): الموازنة بين العضوية القارية (AfCFTA) والمبادرات الدولية (BRI) ترفع من قدرة الدولة على المناورة وتقليل الضغوط الأحادية (UNECA & AU, 2023; Ferdinand, 2016).
- H5 (اقتصاد العبور والاستقلال الاقتصادي): تساهم مداخل الترانزيت والخدمات اللوجستية في تحرير الدولة من ارتهانات الأسعار العالمية للنفط (IMF, 2024; OECD, 2023).
- H6 (الدور الوسيط للأنشطة التشغيلية): يعمل اقتصاد العبور كقناة تفاعلية لتحويل الأوراق الجغرافية والسياسية إلى مخرجات تنموية وسيادية (World Bank, 2024).

6. التحليل الاستراتيجي:

إدارة المخاطر والتحوط السيادي

لتوفير معالجة أكاديمية رصينة بعيداً عن الطرح النظري المثالي، يُخصص هذا القسم لتحليل معضلات العلاقات الدولية والسيادة الاقتصادية:

معضلة "فخ الديون" والتوازن بين القوى الكبرى (Debt-Trap & Great Power Rivalry) إدارة العلاقة مع بكين (BRI): يتطلب دخول الاستثمارات الصينية ضمن مبادرة الحزام والطريق صياغة أطر عقود حازمة قائمة على الشراكة وعقود الامتياز المحدودة (BOT)، لتجنب ارتهان البنى التحتية والأصول السيادية (فخ الديون). التوازن المتوسطي - الأوروبي: الموازنة بين رأس المال والتكنولوجيا الصينية، وبين المصالح الأمنية والاقتصادية للشركاء الأوروبيين والمحاذين الليبيين (خاصة إيطاليا وفرنسا)، لتجنب تحويل الموانئ والممرات الليبية إلى ساحة صراع نفوذ بين القوى الدولية.

الحوكمة الأمنية للممرات والسيادة الحدودية

الأمن الجيوبوليتيكي للممرات البرية: تمتد ممرات الشمال-الجنوب عبر أقاليم صحراوية تعاني من هشاشة أمنية ونشاط للجماعات غير النظامية شبكات التهريب. يتطلب ذلك بناء عقيدة أمنية قائمة على "التأمين التنموي للمنافذ" واستخدام تقنيات الرصد وتفعيل البروتوكولات الأمنية مع النيجر وتشاد. المرونة المصرفية والامتثال الدولي: تطوير القطاع المصرفي الليبي ليتوافق مع معايير الامتثال الدولية (AML/CFT) والمنظومات المالية متعددة الأطراف لضمان انسيابية خدمات التأمين والائتمانات المالية لخدمات الترانزيت دون التعرض لعقوبات أو تجميدات دولية.

7. التوصيات والدبلوماسية الاقتصادية التنافسية

صياغة "استراتيجية الدبلوماسية الاقتصادية 2035": توجيه السياسة الخارجية والبعثات الدبلوماسية للتسويق لليبيا كدولة عبور محورية، وإبرام اتفاقيات تفضيلية مع دول الجوار الأفريقي الحبيس. إنشاء "مجلس أعلى للجيواقتصاد وإدارة الممرات": هيكل سيادي يتبع قيادة الدولة مباشرة لتوحيد القرار التشريعي والأمني والاقتصادي، وإنهاء حالة التشرذم الإداري بين الموانئ والمناطق الحرة. تبني أسلوب التحوط الاستراتيجي في

التسييل الجيواقتصادي للموقع الاستراتيجي لليبيا في طار تحوطي لإدارة الاعتماد المتبادل واقتصاد الترانزيت في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية

العقود الاستثمارية: اشتراط نقل التكنولوجيا وتوطين العمالة الوطنية في الشراكات الدولية وتفادي القروض السيادية المباشرة لصالح الاستثمار المباشر المحدود بالزمن. بناء أقطاب تنموية حدودية: إنشاء موانئ جافة ومناطق لوجستية خاصة في المدن الحدودية والجنوبية (مثل سبها والكفرة) لتحويل الحدود البرية من مناطق مخاطر أمنية إلى أصول تمويلية.

8. حدود الدراسة والآفاق المستقبلية

الحدود الموضوعية والمنهجية: ركزت الدراسة على الأبعاد الجيواقتصادية والتحليل الاستراتيجي والمفاهيمي، ولم تتناول القياس الإحصائي الميداني نظراً لشح البيانات والتقارير التفصيلية الميدانية حول تكاليف التشغيل للممرات والخدمات الملاحية في البيئة الراهنة.

الآفاق البحثية المستقبلية: توصي الدراسة باختبار الفرضيات عبر بحوث كمية باستخدام نموذج المعادلة الهيكلية (SEM)، مع إجراء دراسات تقييم مخاطر جيوسياسية (Geopolitical Risk Assessment) تفصيلية لمشاريع الممرات البحرية والبرية المستهدفة.

9. المراجع

- African Union & UNECA. (2023). Assessing Regional Integration in Africa XI: AfCFTA and the Next Steps. Addis Ababa: UNECA.
- Chaziza, M. (2021). China's Maritime Silk Road Initiative and Smart Ports in the Mediterranean. *Journal of Eastern Mediterranean Maritime Studies*, 4(2), 79–98.
- Contessi, N. P. (2020). In the shadow of the belt and road: Transit politics and economic geography. *International Affairs*, 96(3), 39–58.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho: the China dream and 'One Belt, One Road'. *International Affairs*, 92(4), 941–957.
- International Monetary Fund (IMF). (2024). Libya: Article IV Consultation Report & Regional Economic Outlook. Washington, DC: IMF Publications.
- OECD. (2023). Ocean Economy and Infrastructure Diversification in Rentier States. Paris: OECD Publishing.
- UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport 2023: Building Green and Resilient Supply Chains. Geneva: United Nations.
- World Bank. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank Group.
- World Bank. (2024). Libya Economic Monitor: Overcoming Rentier Vulnerabilities. Washington, DC: World Bank Group.