



المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية  
The national center for research  
and scientific studies

ورقة بحثية بعنوان:

رفع الدعم عن المحروقات

إعداد / عبد الباسط الدوكالي  
رئيس قسم البحوث والدراسات





## المقدمة

أن رفع الدعم عن المحروقات أصبح ضرورة تفرضها المتغيرات والظروف الاقتصادية، ولكن أن يتم ذلك على مراحل وضمن جدول زمني واضح ومحدد وفي إطار متابعة وتقييم متواصلين لآثار وتبعات القرار على مجمل الأوضاع لا سيما على مستوى الخدمات والأسعار.

سواء قررت الدولة استبدال الدعم العيني بدعم نقدي يدفع للمواطن مباشرة أو إصدار بطاقات حصص للمواطنين، فإن قرار رفع الدعم يجب أن يكون مسبقا بعدة إصلاحات اقتصادية، ورفع يد الدولة عن الاقتصاد وتحريره، وإلزام الشركات الخاصة بدفع رواتب مجزية للمواطنين لتحسين دخلهم ورفع مستواهم المعيشي، ويجب أن يسبقه كذلك تحرير الدينار الليبي من الإجراءات التي فرضت عليه والتي قيل عنها في وقتها إنها مؤقتة ولكنها استمرت لسنوات وما زالت مستمرة ولا حديث عن رفعها أو حتى عن تعديل سعر الصرف، فلو نجحت الدولة في إرجاع سعر الصرف الأصلي، (دينار وربيع للدولار الواحد)، فإن سعر لتر الوقود بعد رفع الدعم قد يزيد عن دينار واحد بقليل وهو سعر يكاد يكون في المتناول، ومع توفير دعم نقدي بديل فإن المواطن سيحس بأن رفع الدعم كان أفضل بالنسبة له من وجوده، وأخيرا فإن قرارا استراتيجيا ويراه البعض مصيريا من الأفضل أن يترك لحكومة منتخبة، تتمتع بشرعية دستورية، لا لحكومة مؤقتة مهمتها تسيير الأعمال وتيسير الانتخابات، وكل قراراتها عرضة للطعن أمام القضاء.

نرى في الدول المستقرة والديمقراطية بعد إجراء رفع الدعم بأن تقوم الحكومة غالبا بتقديم استقالتها والدعوة لانتخابات لأن قيامها برفع الدعم يعني أنها فشلت في سياستها الاقتصادية ومن حق الشعب حتى لو قبل برفع الدعم أن يبدأ مع حكومة جديدة على بياض ولكن الديكتاتوريين الجدد يريدون أن نحتمل فشلهم الإداري، ونعطيهم فرصة أخرى ليمصوا دما بحجة الحفاظ على الاستقرار الهش، ولكي لا نبني في معسكرات اللاجئين أو لن نستيقظ فنرى أنفسنا تحت رحمة القروض الدولية والمساعدات الإنسانية وما في حكمها من أوهام تستخدم لإخفاء فشل الحكومات .



## • مبررات سياسة رفع الدعم

أولاً، ارتفاع الكلفة المالية للدعم، مما يقلل حجم الأموال المتاحة لأوجه الإنفاق الأخرى ذات الصلة بالتنمية، ويرهق الموازنة ويرفع مستويات الدين العام.

ثانياً، عدم استهداف محدود الدخل بشكل منصف، إذ تستأثر الشرائح الميسورة بمعظم موازنة دعم الوقود.

ثالثاً، الاستهلاك الكبير وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.

رابعاً، تهريب الوقود عبر الحدود للاستفادة من فروق الأسعار مع الدول المجاورة.

فمن المفترض بأن تؤدي سياسة رفع الدعم الحكومي للوقود إلى وضع إستراتيجية تقلل إلى أدنى حدّ من التأثير في الفئات الضعيفة في المجتمع عبر الاستفادة من تجارب الدول في إصلاحات مماثلة.

إن مهمة رفع الدعم عن الوقود غير مستحيلة، وتحتاج إلى إعدادٍ محكمٍ، وإلى حشد للتأييد الشعبي عن طريق تواصلٍ شفافٍ مع كل فئات المجتمع. ويؤكد استطلاع للرأي أجراه معهد «غالوب» في أربع دول عربية هذا الاتجاه، فالغالبية قد لا تعارض سياسة رفع الدعم شرط تنفيذه بطريقة مدروسة، يكون تطوير شبكة الحماية الاجتماعية جزءاً من برنامج الإصلاح للتخفيف من تأثيره في الفقراء، مع استعمال جزء من الأموال الموقرة لتحسين بعض الخدمات كالرعاية الصحية والتعليم .

## • العقبات التي تواجه سياسة رفع الدعم عن الوقود

يؤدي رفع الدعم لخلق منافع واضحة تنتعش بها الميزانية العامة للدولة وفي المقابل تتأثر سلبياً القوة الشرائية في المجتمع. حين تكون منافع الدعم للوقود غير مباشرة، مثل زيادة استثمار البنية التحتية أو خفض الدين العام ، والذي يخلق فوائد أقل وضوحاً وتحتاج إلى سنوات لتعود بالنفع على الأفراد.

لا يبدو أن سياسة رفع الدعم عن الوقود اختيار واضح اقتصادياً وبيئياً بالنسبة للحكومات، حيث تشير الدراسات السابقة التي قامت بها الحكومات والمؤسسات الدولية كـ(صندوق النقد الدولي، 2014) أن عقبات رفع الدعم تتركز في المشاكل السياسية، فحتى الحكومات التي لها مصلحة في ذلك تواجه مشاكل متعلقة بالقبول العام والمصالح الخاصة والقدرات المؤسساتية والاستقلالية السياسية .



المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية  
The national center for research  
and scientific studies

فإن سياسة رفع الدعم عن الوقود قد تتسبب في مشكلة سياسية صعبة للحكومة على المدى القصير، حيث في النظم الديمقراطية قد تؤدي الاضطرابات العامة في الإطاحة بالحكومة التي قامت بالإصلاح من خلال الانتخابات، أما النظم الاشتراكية تشكل الاضطرابات العامة والاحتجاجات وأعمال الشغب، والتي قد تندلع تهديد الاستقرار وأركان النظام الذي يرغب في رفع الدعم.

● الانقسام السياسي

من التحديات المحتملة أمام تطبيق مثل هذا القرار وهي: حالة الانقسام المتجسدة في وجود حكومتين، وعدم سيطرة حكومة الوحدة الوطنية على كامل الأراضي وعلى الحدود مما يهدد وحدة التراب الليبي وظهور نوع جديد من تهريب الوقود بين المدن (تهريب داخلي)

● أصحاب المصالح

يمثل أصحاب المصالح الخاصة عائقاً، فبالرغم من التكلفة الإجمالية المرتفعة على المجتمع، تستفيد بعض جماعات المصالح من دعم الوقود، على سبيل المثال استفادة المصنعين من انخفاض أسعار الوقود الذي يستهلكونه على شكل كهرباء والذي يشكل عبئاً على الشبكة العامة، ولذا من منطلق المصلحة الذاتية، كثيراً ما تعارض جماعات المصالح سياسة رفع دعم عن الوقود.

● القدرة المؤسسية

تمثل القدرة المؤسسية المنخفضة للدولة أحد المشاكل السياسية التي تعوق سياسة رفع الدعم، وهي قدرة الحكومة على التنفيذ الفعال لمجموعة من السياسات العامة التي قد تكون بدائل أقل تكلفة لدعم الوقود، وتلبي الأهداف المرجوة من الرعاية الاجتماعية، وأسهل هذه البدائل هي التحويلات

النقدية، فبدلاً من تخفيض أسعار الوقود من خلال الدعم، يمكن للحكومة تقديم تحويلات نقدية مباشرة للأفراد، فإذا كانت الحكومة قادرة على تنفيذ برنامج التحويلات النقدية، فإنها يمكن أن تتجنب الآثار المشوهة للدعم وفي نفس الوقت تقدم مزايا واضحة لأفراد المجتمع، وبالنسبة للدولة ذات القدرات المؤسسية المنخفضة يكون إبقاء دعم الوقود هو الحل المؤلم والأسهل إدارياً لها.



## • تقارير دولية

في تقرير لمؤسسة (إنيرجي بورتال) يشكك في قدرة الحكومات الليبية على رفع الدعم عن الوقود.

ويرى الخبراء أنه (إذا فشلت دكتاتورية قوية مثل نظام القذافي في رفع أسعار الوقود بنجاح، فإن فرص قيام الحكومات الانتقالية الأضعف بعد العام 2011 بتنفيذ مثل هذه الإصلاحات تبدو ضئيلة). ومع ذلك، يعتقدون أن التركيز الحالي على معالجة مسألة الإنفاق على الوقود، يبرز أملاً في أن يتمكن قطاع الطاقة الليبي من تحقيق الاستقرار المالي وإعادة توجيه الموارد نحو مبادرات تنمية أكثر استدامة.

## • الخلاصة

تعيش ليبيا على وقع سجال حاد بسبب أزمة تهريب الوقود وسعي الحكومة لإقناع مواطنيها بضرورة رفع الدعم عن المحروقات، وهو ما تختلف بشأنه الآراء بين مساندين ومناهضين لاسيما في ظل تغوّل شبكات التهريب وتحولها إلى مؤسسات نافذة في مجتمعاتها المحلية بالاعتماد على اندماجها الكامل في الاقتصاد الموازي.

ويشير المراقبون إلى أن رفع الدعم عن الوقود يمثل حلاً مهماً لكن من المستحيل تطبيقه في الظروف الحالية، وذلك بسبب تعدد الأطراف المستفيدة من الوضع السائد وهي جزء من منظومة الحكم والتوازنات المالية والاجتماعية في أغلب مناطق البلاد، وأن هناك من يبدون استعدادهم للقتال حفاظاً على مصالحهم وامتيازاتهم.

وعلى كل ما سبق وما يلوح في الأفق من استحالة تطبيق القرار وحاجة الحكومة الملحة لإنعاش الميزانية العامة للدولة الأمر الذي حدا بها للاتجاه إلى أكثر الملفات تعقيداً وصعوبة في التطبيق ( دعم المحروقات ) متناسية ملفات أكثر سهولة في التطبيق مثل :

- ترشيد الإنفاق الحكومي.
- استبدال نوع الوقود بوقود آخر ( الغاز ).
- تقليل استهلاك الوقود وفق إستراتيجية تأتي في التوصيات.
- دعم الدينار الليبي .



## • التوصيات .

- العمل على خلق آلية لدعم الدينار الليبي أمام العملات العالمية .
  - إنشاء شبكات نقل مشترك ذات جودة عالية للترغيب في استخدامها مما ينتج عنه التخفيف من استهلاك الوقود وله منافع أخرى.
  - التحول تدريجياً لاستخدام الغاز بدلاً من البترول لمركبات القطاع الحكومي كما هو الحال في (مركبات بلدية دبي) ومن ثم مركبات النقل العام (سيارات الأجرة) مع إلغاء الضريبة الجمركية لاستيراد المركبات المستخدمة للغاز مع حملة إعلامية موجهة لترغيب المواطنين.
  - اختيار الزمان المناسب لرفع الدعم حين تكون تداعياته اقل ضرراً على المواطنين وهي متمثلة في ظرفين ( عودة سعر الصرف إلى طبيعته / هبوط السعر العالمي للبترول )
  - إتباع إستراتيجية الحد من تجول المركبات الآلية والتي تؤدي إلى انخفاض استهلاك الوقود بتحديد عدد تجول المركبات اليومي إلى النصف وفق آلية رقم اللوحة المعدنية بحيث تتجول السيارات المنتهية لوحاتها بعدد فردي في الأيام فردية العدد والعكس مع تشديد العقوبة على المخالفين وسيكون المردود في الآتي :-
1. ينخفض استهلاك الوقود إلى ما يقارب النصف مما تنخفض معه فاتورة كمية الوقود المستوردة .
  2. تقليل انبعاث الكربون .
  3. يقل الازدحام في الطرقات إلى ما يقارب نصف المركبات يومياً.