African Journal of Advanced Studies in Humanities and Social Sciences (AJASHSS)
المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية
Online-ISSN: 2957-5907
Volume 4, Issue 3, 2025
Page No: 18-42
Website: https://aaasjournals.com/index.php/ajashss/index
Arab Impact factor 2024: 0.81 **SJIFactor 2024: 6.856** **ISI 2025: 1.191**

تصميم وتطبيق نموذج محاسبي لتوثيق حسابات دعم المحروقات كخطوة لإصلاح الدعم وتعزيز الاستدامة المالية لموارد الدولة

د. سعاد عياش علي امعرف *
قسم المحاسبة، كلية الاقتصاد، جامعة سرت، سرت، ليبيا

Design and Implementation of an Accounting Model to Document Fuel Subsidy Accounts as a Step Towards Subsidy Reform and Enhancing the Financial Sustainability of State Resources

Dr. Suad Ayash Ali Amarif *
Department of Accounting, Faculty of Economics, Sirte University, Sirte, Libya

*Corresponding author | s.ayash@su.edu.ly | *المؤلف المراسل
Received: May 05, 2025 | Accepted: June 26, 2025 | Published: July 06, 2025

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى تصميم نموذج محاسبي لحساب القيمة النقدية التي تكلفتها الدولة في دعم استهلاك المحروقات يأخذ في الاعتبار كميات الاستهلاك المسجلة، كميات التكرير المحلي، الكميات المستوردة من الخارج، السعر العالمي للمنتجات النفطية، السعر المحلي للمنتجات النفطية للفترة 2007-2023 وهي الفترة المتاحة من البيانات لحساب قيمة الدعم النقدي للمحروقات لكل نوع من أنواع الوقود (البنزين، وقود الطائرات وكيروسين، الغاز المسال، وقود الديزل، زيت الوقود الثقيل) ومزيجهم الإجمالي؛ وإظهار الفرق بين تكلفة الفرصة البديلة والتكلفة النقدية التي تتحملها الدولة في الدعم.

اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي لتصميم نموذج محاسبي لتحديد قيمة الدعم النقدي التي تتحملها الدولة ومقارنتها بتكلفة الفرصة البديلة.

توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها: يثبت النموذج المحاسبي المقترح في هذه الدراسة أن الدعم النقدي يمكن أن يخضع للمحاسبة المالية القابلة للتدقيق بعيدا عن الافتراضات الاقتصادية؛ عدم وجود عملية تدقيق محاسبي في قيمة الدعم أدت إلى حدوث تخبط في السياسات العامة للدولة فيما يخص قضية الدعم وأن أهم أسباب ارتفاع قيمة الدعم النقدي جزء منه يعود إلى توقف التكرير في ليبيا بالإضافة إلى التغير الذي حصل في سعر الصرف الذي أصبح 4.8 دولار للدينار بداية سنة 2021.

برنامج دعم المنتجات النفطية يحتاج إلى اصلاح بحيث يوزع الثقل* بين المنتجات بصورة تدريجية يسمح بتطوير بدائل في قطاعات النقل الخفيف وزيادة الاستثمار في انتاج الغاز وتوسيع اصلاح طاقة التكرير.

الكلمات المفتاحية: الدعم النقدي للمحروقات، الممارسات المحاسبية، الاستدامة المالية، المنتجات النفطية، تسعير المحروقات.

Abstract

This study aims to design an accounting model to calculate the monetary value incurred by the state in subsidizing fuel consumption. The model considers recorded consumption quantities, local refining quantities, imported quantities, the global price of petroleum products, and the local price of petroleum products for the period 2007-2023. This period provides the available data to calculate the monetary value of fuel subsidies for each type of fuel (gasoline, aviation

fuel and kerosene, liquefied gas, diesel fuel, heavy fuel oil) and their total mix. The model also highlights the difference between the opportunity cost and the monetary cost borne by the state in subsidies.
The study adopts an analytical approach to design an accounting model to determine the monetary value of subsidies borne by the state and compare it with the opportunity cost.
The study reached several conclusions, the most important of which are: the proposed accounting model in this study demonstrates that monetary subsidies can be subject to auditable financial accounting, independent of economic assumptions. The absence of an accounting audit process for the value of subsidies has led to confusion in the state's public policies regarding the subsidy issue. One of the main reasons for the high value of monetary subsidies is the cessation of refining in Libya, in addition to the change in the exchange rate, which became 4.8 dollars per dinar at the beginning of 2021.
The fuel subsidy program needs reform to gradually distribute the burden among products, allowing for the development of alternatives in the light transport sectors, increased investment in gas production, and expanded refining capacity reform.

Keywords: Fuel Monetary Subsidies, Accounting Practices, Financial Sustainability, Petroleum Products, Fuel Pricing.

1. مقدمة:

يعد موضوع دعم المحروقات، تحدّيًا كبيرًا لدولة ليبيا. فهو يمثل نسبة كبيرة ومتزايدة بشكل سريع من الانفاق الحكومي، ويشكل عاملًا حيويًا في دعم القطاعات الاقتصادية المنتجة بإعطائها ميزة تنافسية هي انخفاض تكلفة الطاقة النسبية وضمان استقرار الأسعار للمستهلكين، وكذلك الحفاظ على مستوى معيشة المواطنين عن طريق تثبيت فائض المستهلك.

وبينما يتم الانفاق الفعلي على الدعم ألا أنه لا يوجد في السجلات المحاسبية المنشورة أي توثيق رسمي محاسبي قابل للتدقيق لقيمة الدعم النقدي ويجب التشديد على أن تسجيل عمليات دعم المحروقات وإدراجها في السجلات المحاسبية يعتبر الخطوة الأولى المطلوبة في اقتراح أي سياسات إصلاحية في موضوع الدعم وجزءاً حيوياً من عملية تحليل الأداء المالي وتقييم الاستدامة المالية للوحدة الاقتصادية وتقديم تقارير مالية دقيقة وشفافة.

تركز هذه الدراسة على أهمية تصميم نموذج محاسبي فعال لتوثيق حسابات الانفاق النقدي على دعم المحروقات في ليبيا، بهدف تعزيز الشفافية والنزاهة في إدارة الموارد المالية العامة وتحقيق الاستدامة المالية للدولة. هذا يختلف عن التقديرات المتداولة عن تقييم قيمة الدعم للمحروقات التي تستند على حسابات افتراضية لقيمة تكلفة الفرصة البديلة. وحيث أن عملية الدعم تعتبر مستمرة في ظل غياب أي مؤشرات لإصلاحها سواء بطريق تدريجي وهو الراجح أو بطريقة فجائية فأن تحديد الجهات المسؤولة عن الانفاق النقدي في سلسلة انتقال القيمة وتحليل المعوقات التي تعيق توثيق هذه الحسابات يعتبر خطوة ة هامة لتحسين العمليات المحاسبية والمالية وتقديم توجيهات وتوصيات عملية لتطوير نظام محاسبي شامل يعزز الشفافية ويحد من فرص الفساد في إدارة دعم المحروقات في ليبيا؛ بهدف بناء نظام مالي مستدام يسهم في تحقيق التنمية المستدامة.

يُعد هذا البحث خطوة هامة نحو فهم أفضل لعمليات دعم المحروقات وتأثيرها على الوضع الاقتصادي للدولة، وقدرتها على تحقيق التوازن المالي.

2. الدراسات السابقة:

معظم الدراسات تناولت التقديرات الاقتصادية التي يعتمد فيها على مبدأ الفرصة البديلة لتصدير النفط المستعمل محليا إلى السوق العالمية؛ حيث هدفت دراسة إلى استكشاف الآثار المترتبة على إلغاء الدعم في غانا ونيجيريا، وذلك من خلال مراجعة شاملة للأدبيات المتخصصة؛ وتوصلت الدراسة إلى أن إلغاء دعم الوقود في غانا ونيجيريا قد أدى إلى نتائج متباينة، حيث ساهم في تحسين الوضع البيئي، ولكنه أدى أيضًا إلى تفاقم الفقر وزيادة حدة التفاوتات الاجتماعية .وقد أثار هذا الإجراء جدلاً واسعًا حول الآثار الاجتماعية

والاقتصادية للسياسات الاقتصادية، وأكد على أهمية إجراء تقييم شامل للسياسات قبل تنفيذها .توصي الدراسة بضرورة وضع آليات لحماية الفئات الضعيفة، وتعزيز الشفافية والمساءلة في إدارة الإيرادات المتأتية من إلغاء الدعم. (Gamette & Oteng, 2024)

تناولت دراسة دعم المحروقات في ليبيا بين الرفع والإبقاء وذلك لما له من آثار سلبية على أفراد المجتمع محدودي الدخل في حالة رفعه، حيث تبين من خلال الدراسة أنه بالرغم من استفادة ذوي الدخول العالية من هذا الدعم الا أنه في حالة رفع الدعم عن المحروقات فان طبقة واسعة من المجتمع تتضرر؛ لذلك يجب الإبقاء على الدعم لحين إيجاد آلية مناسبة يتمكن متخذي القرار من إيجاد آلية مناسبة لاستبدال الدعم من عيني إلى نقدي وكذلك انخفاض سعر صرف الدينار أمام العملات الأخرى. (عمر، 2024)

وأشارت نتائج دراسة التي تم التوصل إليها أن سياسة رفع الدعم على المحروقات في ليبيا سيترتب عنها مجموعة سلبيات وإيجابيات، وكانت أهم السلبيات، أن رفع الدعم على المحروق سيؤدي الى ارتفاع أسعار المنتجات المحلية، وصعوبة حصول محدودي الدخل على الطاقة البنزين - غاز الطهي الكيروسين الديزل) لارتفاع أسعارها، ويسبب أيضاً في انخفاض القوة الشرائية للدينار الليبي، كما أظهرت النتائج بأن رفع الدعم عن المحروقات يخفض من المستوى المعيشي للأسرة ويزيد معدلات الفقر، وسيؤدي إلى زيادة تكلفة النقل والشحن البري والجوي والبحري (أبوشيبة، 2024) هدفت دراسة إلى استكشاف أسباب إزالة دعم الوقود والتحقيق في الأثر الاقتصادي لهذه الإزالة على رفاهية السكان في مدينة كالابار، اعتمدت الدراسة على منهج البحث النوعي، حيث تم جمع البيانات من خلال المقابلات المتعمقة مع مجموعة متنوعة من المشاركين، بما في ذلك التجار، والطلاب، وأعضاء هيئة التدريس بجامعة كالابار، والحرفيين، وأصحاب المصلحة السياسيين، والسائقين التجاريين. وأظهرت نتائج الدراسة أن إلغاء دعم الوقود كان مدفوعًا بعوامل مثل مكافحة الفساد، وتعزيز النمو في القطاعات الحيوية للتنمية الوطنية، ودعم نمو المصافي المحلية. وأكدت النتائج أن إزالة دعم الوقود كان لها تأثيرات كبيرة على رفاهية الناس، خاصة من خلال زيادة تكاليف النقل وارتفاع أسعار المواد الغذائية الأساسية. أوصت الدراسة بأن تقوم الحكومة بإنشاء شبكات أمان اجتماعي وبرامج رفاهية مستهدفة لدعم الأسر الضعيفة وذات الدخل المنخفض. كما دعت إلى الاستثمار في النقل العام من خلال تخصيص الموارد لتحسين وتوسيع أنظمة النقل العام، مما يوفر بديلاً لاستخدام المركبات الخاصة ويقلل من العبء الناتج عن زيادة أسعار الوقود (Bisong, Ushie, Tersoo, & Agbeh, 2023)

وتوصلت دراسة إلى أن إصلاحات دعم الوقود ستكون أفضل تحفيزًا من خلال المشكلات الاجتماعية الأخرى المرتبطة بدعم الوقود، مثل الاستهداف غير الفعال لهذه الإعانات للمستهلكين الفقراء والآثار السلبية للاستهلاك المفرط، بدلاً من الكفاءات الاقتصادية التي تولدها إعانات الوقود(Ofori, 2023) في حين أن دراسة التي تناولت تأثير دعم الوقود الأحفوري على إنتاج الطاقة المتجددة في الجزائر؛ توصلت إلى أن التخلص التدريجي من دعم الوقود الأحفوري يمكن أن يعزز بشكل كبير تطوير الطاقة المتجددة في الجزائر على المدى القصير والطويل (Matallah, Boudaoud, Matallah, & Ferhaoui, 2023)

بينما أظهرت نتائج دراسة التي تناولت تأثير إزالة الدعم على تطوير قطاع النقل في نيجيريا؛ أن الدعم له علاقة إيجابية وهامة مع قطاع النقل، مما يعني أن إزالة دعم البنزين يمكن أن تزيد من التكلفة التشغيلية لقطاع النقل وتقلل من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد، وبالتالي، فإن إلغاء دعم البنزين يمكن أن يكون له آثار اقتصادية سلبية على نيجيريا (Ismail , Hezekiah , & Bilikisu , 2014) وهو ما أكدت عليه دراسة حيث كشفت نتائج الدراسة عن وجود ارتباط إيجابي قوي بين أسعار البنزين وأسعار المواد الغذائية، مما يشير إلى أن زيادة أسعار البنزين ترتبط بزيادة أسعار المواد الغذائية. وأن أسعار البنزين لها تأثير إيجابي كبير على تكاليف النقل مما يشير إلى أن ارتفاع أسعار الوقود يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل التي يمكن أن تنتقل إلى الشركات والمستهلكين تستنتج الدراسة أن إزالة دعم الوقود في نيجيريا يمكن أن تؤدي إلى ارتفاع أسعار البنزين، مما يزيد من تكاليف النقل وأسعار المواد الغذائية. يمكن أن يؤثر ذلك سلبًا على القوة الشرائية للمستهلكين والأمن الغذائي بشكل عام. تشمل التوصيات تنفيذ برامج دعم مستهدفة، والاستثمار في البنية التحتية، واستكشاف مصادر الطاقة البديلة، وتعزيز شفافية سلسلة التوريد من خلال التقنيات الرقمية (Alli, Jubril, , & Bello, 2014).

3. مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

يأخذ تمويل دعم الطاقة أشكال مختلفة تتوقف على مجموعة واسعة من العوامل مثل ما إذا كان البلد مصدرا صافيا للمنتجات البترولية أو مستوردا صافيا لها ومع اختلاف وجهات النظر حول كيفية التعامل مع قضية دعم المحروقات في ليبيا. فإن غياب إطار محاسبي موحد ومتكامل لتقييمها بدقة يمثل عائقًا رئيسيًا أمام اتخاذ قرارات سياسية واقتصادية، إلا أنه واقعيا لم يتم تقديم أي توثيق محاسبي من أي جهة مبني على بيانات حسابية دفترية عن حجم وقيمة الدعم الحكومي لتقييم المشكلة؛ معظم الدراسات تعتمد على تقديرات اقتصادية يستعمل فيها مبدأ الفرصة البديلة الافتراضي الذي يفترض تصدير النفط المستعمل لتمويل الفرق بين السعر العالمي وسعر البيع المحلي مما يوجه عملية التقييم بعيدا عن التدقيق في الانفاق النقدي الحقيقي الذي يمثل مركز تكلفة على الحكومة وبأنه بذلك يحد من دقة التحليلات واتخاذ القرارات المبنية على الأدلة. تحاول هذه الدراسة تناول الموضوع من خلال تصميم نموذج محاسبي لحساب قيمة الانفاق النقدي الذي للمحروقات المقدم من الدولة الليبية خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2023 عليه تحاول هذه الدراسة الإجابة على التساؤلات التالية:

1. ما هو إجمالي قيمة الدعم النقدي المقدم للمحروقات لكل نوع من أنواع الوقود؟
2. هل يساهم التكرير المحلي في تخفيض قيمة الدعم النقدي؟
3. كيف يمكن إظهار الفرق بين تكلفة الفرصة البديلة والتكلفة النقدية التي تتحملها الدولة في الدعم؟

4. أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

1. تصميم نموذج محاسبي لحساب القيمة النقدية التي تكلفتها الدولة في دعم استهلاك المحروقات يأخذ في الاعتبار كميات الاستهلاك المسجلة، كميات التكرير المحلي، الكميات المستوردة من الخارج، السعر العالمي للمنتجات النفطية، السعر المحلي للمنتجات النفطية للفترة 2007-2023 وهي الفترة المتاحة من البيانات.
2. حساب قيمة الدعم النقدي للمحروقات لكل نوع من أنواع الوقود (البنزين، وقود الطائرات وكيروسين، الغاز المسال، وقود الديزل، زيت الوقود الثقيل) ومزيجهم الإجمالي.
3. مقارنة القيم النقدية للكميات النفطية المستوردة بالقيم للكميات النفطية المكررة ومدى تأثير هذ العلاقة على قيم الدعم النقدي المقدم من الدولة.
4. إظهار العلاقة بين تكلفة الفرصة البديلة المبينة على مستوى الأسعار العالمية وإجمالي المبيعات المحلية
5. استخلاص النتائج من هذه الحسابات مع تقديم بعض الحلول والتوصيات في اتجاه إصلاح نظام دعم المحروقات.

5. فرضيات الدراسة:

بناءً على تساؤلات الدراسة يمكن صياغة الفرضيات التالية:

1. يعتمد إجمالي الدعم النقدي للمحروقات على تطور استهلاك أنواع الوقود كل نوع على حدة (البنزين، وقود الطائرات وكيروسين، الغاز المسال، وقود الديزل، زيت الوقود الثقيل) ومن ثم مزيجهم الإجمالي.
2. يساعد تكرير النفط محليا على تخفيض قيمة الدعم النقدي للمحروقات.
3. يوجد علاقة بين كل من تكلفة الفرصة البديلة ومستوى الأسعار العالمية وإجمالي المبيعات المحلية.

6. أهمية الدراسة:

تساهم الدراسة في سد الفجوة المعرفية القائمة حول توثيق قيم الدعم النقدي للمحروقات، كما توفر الدراسة معلومات دقيقة وموثوقة لصناع القرار من خلال تقديم نموذج محاسبي واضح وشفاف للكشف عن أي هدر أو إساءة استخدام للموارد المخصصة للدعم.

7. منهجية الدراسة

تعتمد الدراسة على المنهج التحليلي المقارن لتصميم نموذج محاسبي لتحديد قيم الدعم النقدي لكل نوع من أنواع المنتجات النفطية الخاضعة للدعم (البنزين، وقود الطائرات وكيروسين، الغاز المسال، وقود الديزل،

زيت الوقود الثقيل) ومزيجهم الإجمالي كلا على حد؛ مع خلال الأخذ في الاعتبار الإنتاج المحلي والاستهلاك المحلي؛ الكميات النفطية المستورة، والكميات النفطية المكررة، سعر البيع للمستهلك والسعر العالمي، اجمالي التكلفة المحلية دولار/ للتر (تكلفة الإنتاج+ تكلفة التكرير+ تكلفة التوزيع) لتحديد قيمة الدعم النقدي التي تتحملها الدولة ومقارنتها بتكلفة الفرصة البديلة.

8. الإطار النظري

دعم المحروقات يُعد من أبرز المواضيع السياسية والاقتصادية في ليبيا، ويتطلب تداوله الدقة نظرًا للجدل القوي الدائر حوله والآثار الحساسة التي قد يخلفها أي تغيير في هذه السياسة؛ إن أي تعديل في نظام دعم المحروقات يمكن أن يؤثر بشكل كبير على الاقتصاد الوطني، ويؤدي إلى تغييرات في مستوى المعيشة للمواطنين، ويؤثر على أسعار السلع والخدمات الأساسية؛ فإن إعادة النظر في سياسة دعم المحروقات من الضروري أن يتم التعامل معه بحذر وبناءً على دراسات دقيقة وشاملة تأخذ في الاعتبار جميع الجوانب الاقتصادية والاجتماعية.

1.8 . سياسة دعم المحروقات

تعد سياسة الدعم من أهم السياسات التي تهتم بها الدول النامية ومنها ليبيا، لتأثيره على عجز الموازنة العامة ولما له من آثار إيجابية وسلبية على القطاعات والأنشطة الاقتصادية ، إذ يمثل الدعم قيمة ما تتحمله الدولة نتيجة بيع هذه المواد بأسعار تقل عن تكلفة توافرها بالسوق المحلى سواء عن طريق الانتاج المحلى أو استيراد بعضها من الخارج ومن الأمور المتعارف عليها إن أي تكلفة اقتصادية يجب أن يكون لها عائد يقابل النفقات المضحى بها حيث يمثل الدعم خسارة اقتصادية على الدولة إذا لم يتحقق هذا العائد في حالة عدم وصوله لمستحقيه (برسوم، 2020)

يؤدي رفع الدعم إلى ارتفاع الأسعار وزيادة معدلات التضخم، مما يسبب اضطرابًا في الوضع الاقتصادي للمواطنين وتآكل الطبقة الوسطى، وبالتالي زيادة معاناة أغلبية أفراد المجتمع في ظل غياب سلطة قادرة على مراقبة الأسعار وتوصيل البدل النقدي إلى مستحقيه. أي إجراء يتعلق بقطاع الطاقة يؤثر على جميع القطاعات الاقتصادية؛ هناك آراء مختلفة حول إلغاء الدعم أو الإبقاء عليه أو ترشيده، ولكل منها مبرراتها. استبدال الدعم العيني بالدعم النقدي من خلال الإعانات المالية يمكن أن يحقق وفرًا في الموازنة العامة للدولة، حيث يقتصر الدعم النقدي على الطبقات المستهدفة ويستبعد الطبقات غير المستحقة. ومع ذلك، يرى البعض أن تحديد قيمة البدل النقدي لمختلف الفئات المستحقة قد يكون صعبًا (عمر، 2024) (أبوكريمة، 2022) هناك نوعان من التصريح أو تقدير الدعم:

1- الدعم النقدي: (قيمة ما تتحمله الدولة من اعباء مالية نظير بيع السلعة أو الخدمة بأقل من تكاليف انتاجها).
2- الدعم الافتراضي: (تكلفة الفرصة البديلة) حيث يقيس قيمة الموارد الضائعة لبيع السلعة بأسعار تقل عن سعر بيع مثيلتها في الاسواق الدولية.

2.8. الآثار المتوقعة لرفع دعم الوقود

عندما يتم رفع دعم استهلاك الوقود، ستنشأ تأثيرات متعددة على الاقتصاد بسبب دور الوقود كمدخل أساسي في العمليات الإنتاجية؛ مما يؤثر على عدة جوانب منها (عوض، 2022)

- أسعار الطاقة في الدول التي رفع فيها الدعم: ارتفاع أسعار معظم السلع الاستهلاكية بسبب ارتفاع أسعار الطاقة، وارتباط حجم الارتفاع بالدعم المرفوع.
- استهلاك الطاقة: انخفاض استهلاك الطاقة في الدول التي ترفع الدعم بسبب زيادة أسعار الطاقة، وارتباط حجم الانخفاض بحجم الزيادة في الأسعار، ففي نفس الاقتصاد يكون هناك أيضا تغيرات في الأسعار النسبية للوقود، التي تؤدى إلى إحلال نوع وقود محل آخر داخل الاقتصاد.
- الصناعات كثيفة الاستهلاك للطاقة: التحول في أنماط الإنتاج باتجاه تقليل الإنتاج الكثيف للطاقة؛ وقد تحدث زيادات في الإنتاج بسبب انخفاض سعر المنتجات البترولية والغاز الطبيعي على التوالي.

- التجارة والسعر العالمي: عندما يرفع الدعم عن أكثر من نوع من الوقود يكون هناك تغييرات في الأسعار النسبية لبدائل الوقود التي يمكن استخدامها لتحل محله في الاستخدام
- الأثار الاقتصادية: رفع الدعم له تأثير على الأسعار وهيكل الإنتاج والتدفقات التجارية، سيكون هناك عواقب على الكفاءة الاقتصادية ودفع النمو والحد من الفقر من خلال ما يحرره الدعم باتجاه زيادة الانفاق العام.

كما سيكون هناك فوائد إضافية تعود على الاقتصادات التي تدعم الوقود، حيث سيقدم الدعم كتحويلة مباشرة من الحكومة، وفي هذه الحالة يخفض الغاء الدعم من عجز الميزانية وأسعار الفائدة، مما يحفز استثمارات القطاع الخاص ويعزز النمو، وتحفيز المصافي المحلية على إنتاج المزيد من المنتجات البترولية، وتقليل الاعتماد على الوقود المستورد، وتوجيه الأموال لتطوير البنية التحتية العامة الحيوية (Ozili, & Peterson , 2023)

3.8. معوقات رفع دعم المحروقات

تتوقف سياسات إصلاح ورفع دعم المنتجات النفطية على إزالة كل الحواجز والمعوقات التي تحد من نجاح خطط الإصلاح، تتمثل هذه أهم هذه المعوقات في الاتي (اسماعيل و عبدالمنعم، 2014): (ابوالنجا، 2022)

- نقص المعلومات بشأن حجم الدعم وما ينطوي عليه من أوجه قصور، نادر ما تظهر في الموازنة العامة التكلفة الحقيقية التي يفرضها الدعم على المالية العامة بما في ذلك دعم الإنتاج والاستهلاك، وينطبق ذلك خصوصا على الدول المصدرة للنفط؛ نظرا لأن الدعم المقدم في صورة أسعار مخفضة على الطاقة غالبا ما يكون ضمنيا، أي لا يُسجل صراحة في الموازنة العامة.
- تزايد الضغوط والاحتجاجات: ويشار في هذا الصدد إلى أن انخفاض مستويات ثقة المواطنين فيما تقدمه الحكومات من بدائل لنظم الدعم المعمم وانخفاض مستويات كفاءة الحكومة في تبني تدابير تعويضية تخفف عبء زيادة الأسعار على الفئات الأقل دخلا في المجتمع، عما يواجهونه من ارتفاع في تكلفة المحروقات.
- ظروف عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي: تحول بشكل كبير دون تمكن حكومات العديد من الدول التي تعاني من ارتفاع كلفة برامج دعم الطاقة من تنفيذ أي برامج تستهدف إصلاح دعم الطاقة حيث إن تنفيذ تلك البرامج يحتاج لقدر معقول من التأييد للحكومات والقدرة على تحمل تبعات هذه البرامج في الأجل القصير والمتوسط لحين اتمام برامج الإصلاح بنجاح.
- عدم توفر تقديرات دقيقة لتكلفة دعم المحروقات والآثار المترتبة على الرفع: قد لا تتوافر لدى الكثير من الحكومات معلومات دقيقة بشأن كلفة برامج الدعم وبالتالي تبقى كلفة برامج الدعم وآثارها السلبية أهمها زيادة مستويات التفاوت في توزيع الدخل لصالح بعض الطبقات بما يزيد من مقاومة رفع الدعم من جهة أخرى قد لا تتوفر تقديرات دقيقة للعائد المتوخى من برامج الرفع وآثارها المتوقعة في الأجل القصير وهو ما قد يحول دون كفاءة تنفيذ برامج الرفع؛ وآثاره على التضخم والقدرة التنافسية الدولية وتقلبات الأسعار المحلية للطاقة.

وتوصلت دارسة قام بها صندوق النقد الدولي خلال عام 2013 تغطي عدد من الدول من مختلف أنحاء العالم انتهت إلى نجاح 12 دولة في تجربة إصلاح دعم الطاقة واستمرت في الخفض التدريجي لدعم الطاقة، في حين حققت 11 دولة نجاحا جزئيا في رفع أسعار الطاقة ثم عاودت تخفيضها مرة أخري، وأخفقت 5 دول في تجربة الإصلاح، بسبب ما واجهته من معارضة، بالإضافة عن عدم وجود سياسات واضحة في اتخاذ قرار برفع دعم الطاقة. تبين أن أغلبها اختارت رفع الدعم التدريجي بسبب غياب البيئة السياسية والاقتصادية القادرة على مواجهة ما يترتب على رفع الدعم دفعة واحدة. (صندق النقد الدولي، 2013).

4.8. سياسة دعم المحروقات في ليبيا:

في ليبيا، حيث يُعتبر النفط المورد الرئيسي، تُدعم مجموعة من المنتجات النفطية مثل البنزين، الديزل، وقود الطائرات (الكيروسين)، الغاز المسال، وزيت الوقود الثقيل. خلال العقد الأخير، شهدت ليبيا زيادة كبيرة في قيمة الدعم، حيث يُعتبر دعم البنزين الأعلى بين هذه المنتجات. أي زيادة في أسعار المشتقات النفطية ستؤدي إلى ارتفاع مفاجئ في المستوى العام لأسعار السلع والخدمات.

سياسة دعم المحروقات في ليبيا، كما في العديد من الدول النفطية الأخرى، لم تكن نتيجة لسياسة مخططة تهدف إلى دعم الاقتصاد الوطني من خلال توفير ميزة تنافسية في الإنتاج، كما هو الحال في الدول الصناعية. بل كانت نتيجة لتطور طبيعي لسياسات تثبيت الأسعار المحلية للمواد الهيدروكربونية، وهي سياسة كانت معتمدة أيضًا في الدول المستهلكة للنفط.

يتم تقديم دعم المحروقات في ليبيا عبر قناتين حكوميتين: شركة البريقة لتسويق النفط تحت إشراف المؤسسة الوطنية للنفط، والشركة العامة للكهرباء تحت إشراف وزارة الكهرباء. حتى الآن، لا يوجد مخطط رسمي اعتمدته الدولة لسياسة دعم المحروقات يوضح الأسباب والأهداف وكيفية دمجها في الاقتصاد الوطني للمساهمة في نمو الناتج المحلي الإجمالي، على غرار سياسات الدعم "الاستهلاكي" في الدول الإنتاجية. على سبيل المثال، سياسة دعم التحول للغاز في تايلاند للحد من استخدام الأخشاب كمصدر للطاقة المنزلية وتقليل الانبعاثات الكربونية الناتجة عن استخدام الفحم (الشحاتي، 2017) .

تناول ديوان المحاسبة في تقاريره للأعوام 2020، 2021، 2022 موضوع دعم المحروقات، موضحًا قيم الدعم للمنتجات الرئيسية التي يغطيها، وهي: غاز الطهي، وقود الطيران، البنزين، الديزل، الكيروسين المنزلي (الكاز)، والزيت الثقيل. وأوضح الديوان المبالغ التي تكلفتها الحكومة الليبية، كما أورد آلية طلب الدعم واستلامه، حيث ذكر أن شركة البريقة هي التي تقوم بالطلبيات، ومن ثم يتم توفيرها من المؤسسة الوطنية للنفط. وقد أشار التقرير إلى وجود اختلافات بين دفاتر شركة البريقة والمؤسسة الوطنية للنفط في عام 2018.

في تقرير ديوان المحاسبة للعام 2020، حددت قيم الدعم للمنتجات الرئيسية خلال السنوات 2018-2020 بنحو 11.8 مليار دينار؛ وفي تقريره لعام 2021، أوضح أن نسبة المحروقات المورّدة من الخارج تبلغ حوالي 70% من إجمالي الاستهلاك، بينما يتم إنتاج 30% محليًا. كما ذكر أن تكلفة المحروقات المستهلكة داخل الدولة تبلغ 32 مليار دينار (22.5 مليار دينار للمحروقات المورّدة من الخارج و9.6 مليار دينار للمنتجة في المصافي المحلية)، أي ما يعادل 7 مليارات دولار*. (تقرير ديوان المحاسبة، التقرير السنوي ، 2020، 2021)

أشار في تقريره لعام 2022* إلى أن فاتورة دعم المحروقات كبيرة، بالرغم من الأرقام التي تظهرها بيانات وزارة المالية أو المصرف المركزي، إلا أن الحقيقة مغايرة تماماً لها، حيث بلغت قيمة دعم المحروقات خلال عام 2022 نحو 83 مليار دينار، ما يعادل 17.2 مليار دولار. كما ذكر أن تكلفة النفط الخام المحول للتكرير في المصافي المحلية تبلغ 19 مليار دينار، أو 3.9 مليار دولار، وأن قيمة المحروقات الموردة من الخارج تبلغ نحو 8.8 مليار دولار، ما يعادل 42.6 مليار دينار. وأوضح التقرير أن إجمالي قيمة الدعم الفعلي الذي قدمته الدولة للمواطنين كوقود بلغ 82 مليار دينار، مشيرًا إلى عدم انتظام استهلاك كميات المحروقات في العامين 2021-2022، ولم يبين أن السبب يعود أساسًا إلى أزمة كورونا التي أدت إلى انخفاض استهلاك الطاقة على مستوى العالم. كما أكد الديوان في تقريره على احتياج المواطن ذي الدخل المحدود لهذا الدعم، نظرًا لإهمال الدولة للبدائل التي يمكن للمواطن الاستعانة بها. (تقرير ديوان المحاسبة، 2022)

نلخص إلى اعتماد الديوان في فرضياته حول موضوع المحروقات على مبدأ "تكلفة الفرصة البديلة" الاقتصادي، وهو انحراف كبير عن المنهج المحاسبي الذي كان ينبغي الالتزام به.

---

* تقرير ديوان المحاسبة (2020 ص229)؛ تقرير ديوان المحاسبة الليبي (2021 ص 146-148)

* تقرير ديوان المحاسبة 2022 ص37

5.8. اصلاح اليات دعم المحروقات في ليبيا

يساهم توثيق حسابات دعم المحروقات بشكل كبير في ضمان دقة البيانات المالية في سياق الدورة المحاسبية وتقديم معلومات دقيقة وموثوقة للجهات المعنية لتحديد قيمة الدعم النقدي التي تقدمها الدولة بشكل صحيح؛ تركز التجارب الناجحة لإصلاح دعم الطاقة على تبني سياسات مالية ونقدية واضحة هناك مجموعة من المتطلبات الرئيسية اللازم توافرها لزيادة فرص نجاح برامج الإصلاح ورفع دعم المحروقات، ومن أهمها: (صندق النقد الدولي، 2013) .

1. وضع خطة ورؤية شاملة لإصلاح قطاع النفط على أن يتم صياغتها من خلال لجنة مختصة أو فريق عمل عالي المستوى بمشاركة كافة الشركاء المعنيين وأصحاب المصالح المختلفة لوضع تصور لسياسات الإصلاح بغرض تحقيق أهداف محددة يزيد من فرص نجاح هذه السياسات.
2. إجراء حملة اتصالات تضمين عروض توعوية لاطلاع الجمهور على المشكلات الناتجة عن الاستمرار في دعم أسعار المنتجات النفطية.
3. رفع الدعم تدريجيا نجح هذا الأسلوب في بعض الدول ويعتمد هذا التدرج على عدد من العوامل من بينها مقدار الدعم الموجه لمنتجات الطاقة ونسب الاستفادة المختلفة من هذا الدعم ومستوى الأعباء التي تتحمل بها الموازنة العامة للدولة.
4. استغلال الموارد المتوفرة نتيجة رفع الدعم لأسعار المنتجات النفطية للتخفيف من الآثار السلبية على الفئات ذات الدخل المحدود.
5. تبني تدابير دائمة لتسعير المنتجات النفطية وفقاً لآليات السوق: من خلال تأسيس صندوق لتثبيت الاسعار لامتصاص تأثير ارتفاع أسعار النفط وتحديد تأثيرها

ضرورة صياغة خطة استراتيجية شاملة لترشيد نظم الدعم الحالية لتحقيق الاستخدام الأمثل للموارد بمشاركة كافة الأطراف المعنية في القطاع، تنفذ من خلال خطط زمنية تتضمن أهدافاً مرحلية واضحة ودقيقة، وبما يراعي التدرج في مراحل التنفيذ والبدء بتحرير أسعار منتجات الطاقة التي لا تمس شرائح واسعة من المواطنين، وعلى أن يسبق تنفيذ هذه الخطط حملات للتواصل المجتمعي تستهدف إقناع المواطنين بأهمية تلك الإجراءات لتحسين مستويات الكفاءة الاقتصادية والعدالة في توزيع الدخل.

9. الجانب العملي:

بينما تختلف وجهات النظر حول كيفية التعامل مع موضوع دعم المحروقات في ليبيا ألا أنه واقعيا لم يتم تقديم أي توثيق محاسبي نقدي من أي جهة مبني على بيانات حسابية دفترية عن حجم وقيمة الدعم الحكومي لتقييم المشكلة، معظم الدراسات تعتمد على تقديرات اقتصادية يستعمل فيها مبدأ الفرصة البديلة لتصدير النفط المستعمل محليا إلى السوق العالمية.

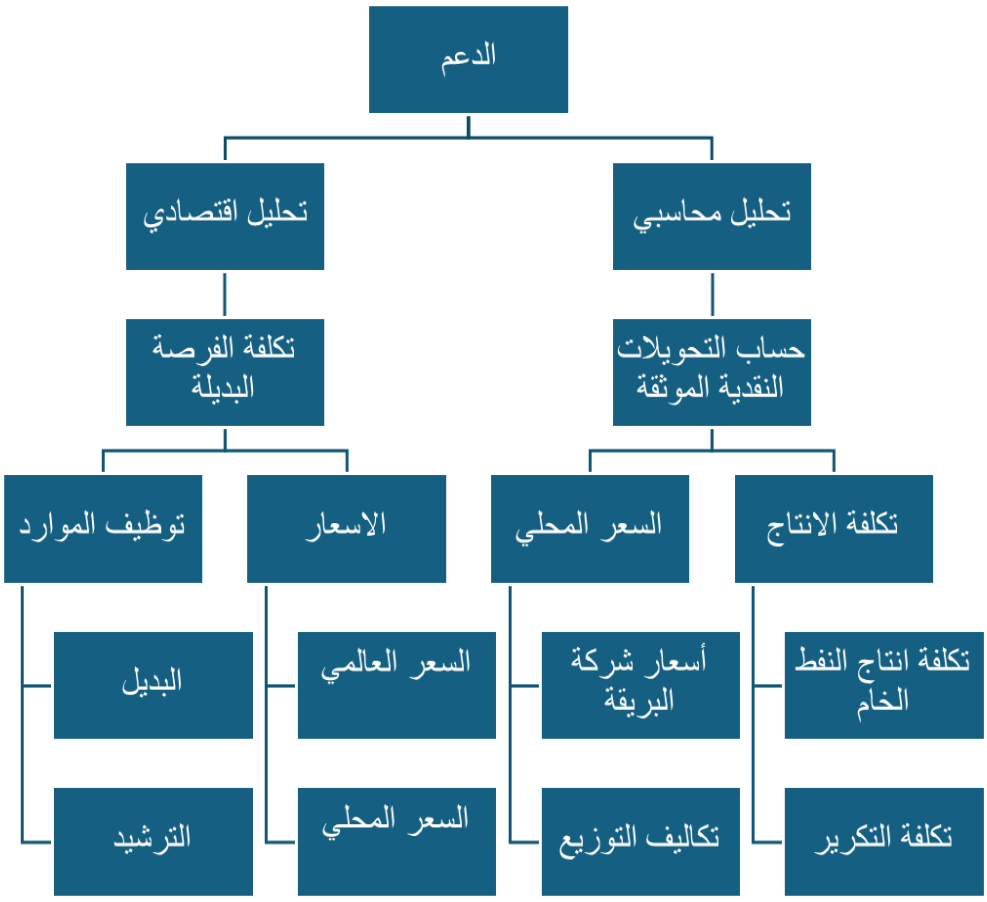
هناك فرق كبير بين المحاسبة والاقتصاد؛ فالمحاسبة تركز على الدراسة الدقيقة للبيانات المالية المسجلة في الدفاتر، بينما الاقتصاد يهتم بدراسة كيفية توظيف البدائل المتاحة.

حساب الدعم من منظور محاسبي يتمثل في الفرق بين تكلفة الإنتاج والسعر المحلي، وليس السعر العالمي. قيمة الدعم محاسبيًا تُحسب بناءً على المصروفات والإيرادات، وليس بناءً على الفرصة البديلة أو الضائعة من الناحية الاقتصادية. بينما تكلفة الفرصة البديلة هي مفهوم اقتصادي يتعلق بالتوظيف الأمثل للموارد، وليس بحسابات الموارد.

بإجراء عملية حسابية مبسطة، فإن قيمة الدعم الدفتري تساوي إجمالي فاتورة المحروقات المسجلة في الدفاتر ناقصًا إجمالي التحصيلات من المواطنين. هذا هو السعر الذي لا يحقق مكسبًا في حالة بيع المنتجات المحلية بأسعار التصدير، وهو المنهج المحاسبي الذي يجب اتباعه والالتزام به.

الفرضيات التي تنطلق منها هذه الدراسة هي أن التوثيق النقدي لقيمة الدعم يجب أن يأخذ في اعتباره العناصر الأساسية التي توجه لها الدولة التغطية النقدية بدلا من اللجوء إلى تقدير قيمة الدعم بناء على حسابات افتراضية لتكلفة الفرصة البديلة. وبينما يمكن أن تكون تقديرات الفرصة البديلة نظريا منهجية صحيحة لتطوير سيناريوهات الانفاق المستقبلية بشكل كلي، ألا أن تدقيق المصروف على الدعم النقدي

للمحروقات سيقدم صورة أوضح للمخططين على كيفية تطوير سياسات مالية وانتاجية متكاملة تأخذ في الاعتبار جميع العوامل التفصيلية في هيكلية تكاليف الدعم.
تحاول هذه الدراسة تناول الموضوع من خلال تصميم نموذج محاسبي لحساب قيمة الدعم النقدي للمحروقات المقدم من الدولة الليبية خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2023. بالاعتماد على نشرات مصرف ليبيا المركزي. (مصرف ليبيا المركزي، 2007- 2023)



المصدر: إعداد الباحثة

الشكل رقم (1) مخطط النموذج.

1.9. الدعم النقدي المقدم من الدولة

ولإيجاد الدعم النقدي المقدم من الدولة تم الاعتماد على المعادلات التالية لتصميم النموذج:

1. الكميات المكررة = الاستهلاك المحلي – الكميات النفطية المستهلكة.
2. التكلفة المحلية = الكميات المكررة × (تكلفة الإنتاج+ تكلفة التكرير+ تكلفة التوزيع).
3. اجمالي التكلفة المحلية مليون دولار = الإنتاج المحلى × التكلفة المحلية دولار / لتر.
4. تكلفة الكميات المستوردة (مليون دولار) = الكمية النفطية المستوردة × السعر العالمي.
5. إجمالي التكلفة على الدولة مليون دولار= تكلفة الكميات المستوردة بالدولار+ إجمالي التكلفة المحلية دولار.
6. المبيعات المحلية دولار/لتر= (الكميات النفطية المستوردة × سعر البيع للمستهلك المعدل بالدولار) + (الكميات المكررة × سعر البيع للمستهلك المعدل بالدولار).
7. قيمة الدعم دولار = إجمالي التكلفة النقدية على الدولة دولار – المبيعات المحلية دولار.
8. قيمة الدعم بالدينار= قيمة الدعم بالدولار × سعر الصرف بالدينار.

2.9. تكلفة الفرصة البديلة

ولإيجاد تكلفة الفرصة البديلة: نعتمد على المعادلة التالية:

تكلفة الفرصة البديلة= إجمالي الاستهلاك × السعر العالمي .

وبالنسبة لوحدات القياس فقد تم استعمال الآتي:

1. البنزين باللتر.
2. الديزل باللتر.
3. الكيروسين باللتر.
4. الغاز المسال بالطن المتري.
5. وقد تم توحيد عملة قياس القيمة بالدولار الأمريكي مما استلزم أخذ سعر صرف الدينار للدولار في:
6. سعر البيع المحلي للمستهلك.
7. أجمالي قيمة الدعم النقدي.

1.9. الدعم النقدي المقدم من الدولة

1.1.9. قيمة الدعم النقدي لكل نوع من أنواع المنتجات

نظرًا لاختلاف التسعير المحلي والعالمي لكل نوع من المنتجات (البنزين، وقود الطائرات، الكيروسين، الغاز المسال بالطن، وقود الديزل، وزيت الوقود الثقيل)، سيتم عرض بيانات كل منتج في جدول مستقل. كل جدول ينقسم إلى ثلاثة أقسام رئيسية وثلاثة أقسام مشتقة. الاقسام الرئيسة هي: القسم الأول لحساب التكلفة المحلية، القسم الثاني لحساب التكلفة الدولية، والقسم الثالث لحساب الحركة المالية المحلية. وفي الأقسام المشتقة: يتم احتساب الدعم بعد تجميع التكاليف النقدية التي تتحملها الدولة وطرح المبيعات المحلية منها. الدعم النقدي المحتسب هو بالدولار الأمريكي وتم تحويله إلى الدينار الليبي وفقًا لمعدل سعر الصرف السائد في كل سنة. وكما أشرنا أعلاه فأن الأرقام الموضحة في الجداول تستخدم الدولار الأمريكي كقيمة قياس، سواء مباشرة كقيم السعر العالمي أو قيم المنتجات المستوردة، أو بعد تعديلها بسعر الصرف الرسمي السائد (دينار/دولار) لأسعار البيع المحلية. الأسعار العالمية المستخدمة هي الأسعار المنشورة التي يتم على أساسها حساب تكلفة الاستيراد. تم تعديل وحدة الكمية للبنزين والديزل وزيت الوقود إلى اللتر وفقًا لمعاملات التحويل المعتمدة في الصناعة النفطية، وبالنسبة للغاز المسال تم استخدام الطن المتري مع حساب مكافئه بالنسبة لسعر البيع المحلي (درهم/كج) (مصرف ليبيا المركزي، 2007- 2023).

- **البنزين**

يركز الجدول على البنزين كأحد أهم المنتجات النفطية المدعومة في الدولة خلال الفترة من 2007 إلى 2023 .وهو يمثل مركز الثقل الأساسي في نظام الدعم للمحروقات، ويستعمل البنزين في قطاع النقل الخفيف الذي يمثل محور قطاع النقل في ليبيا في ظل غياب كبير لوسائل النقل الجماعي سواء داخل أو بين المدن والأقاليم الليبية. ويقدم الجدول بيانات مفصلة حول الكميات المباعة والمستهلكة من الوقود، والأسعار المحلية والعالمية لتقديم صورة واضحة عن قيمة الدعم النقدي للبنزين لضمان دقة الحسابات وقد تم استخدام تطبيقExcel لتجميع وحسابات البيانات.

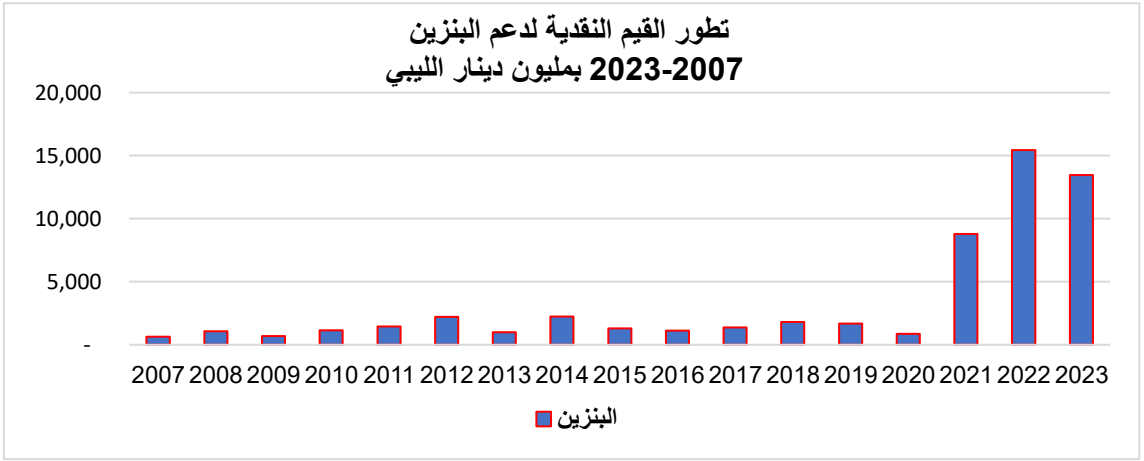
وتجدر الأشارة إلى أن أغلبية الكميات التي يتم استهلاكها مصدرها من السوق العالمية وتصل النسبة 80:20 في المائة حيث يتم الحصول على 20% أو أقل من عمليات التكرير المحلي. ومن ناحية فنية فأن محتوى البنزين لا يتجاوز 15% من البرميل المكرر في ليبيا أما باقي الكمية فتتوزع على منتجات أخرى أكثر كثافة مثل الديزل والذي تصل نسبته إلى 25% وزيت الوقود الثقيل والذي تصل نسبته إلى 40%.

الجدول (1): قيمة الدعم النقدي للبنزين.

البنزين												
	التكلفة المحلية			التكلفة الدولية			إجمالي التكلفة	الحركة المالية المحلية			قيمة الدعم	قيمة الدعم
السنة	الإنتاج المحلي	اجمالي التكلفة المحلية	اجمالي التكلفة المحلية	الكميات النفطية المستوردة	السعرالعالمي	تكلفة الكميات المستوردة (مليون	على الدولة	الاستهلاك المحلي	سعر البيع للمستهلك	المبيعات المحلية	دولار	
		دولار/ للتر	مليون دولار	بمليون لتر	(دولار للتر)	دولار)	مليون دولار	مليون لتر	دولار للتر	مليون دولار	مليون دينار	مليون دولار
2007	813	0.12	97.23	1,555	0.513	798	895	2,368	0.15	364	650	531
2008	775	0.12	92.76	2,012	0.612	1,231	1,324	2,787	0.15	429	1,076	895
2009	751	0.12	89.86	2,156	0.423	912	1,002	2,907	0.15	447	681	555
2010	585	0.12	70.00	2,458	0.538	1,322	1,392	3,043	0.15	468	1,143	924
2011	569	0.12	68.11	1,997	0.717	1,432	1,500	2,566	0.12	296	1,443	1,204
2012	615	0.12	73.54	2,819	0.753	2,123	2,197	3,434	0.12	396	2,222	1,800
2013	640	0.12	76.63	1,320	0.719	949	1,026	1,961	0.12	226	990	800
2014	516	0.12	61.71	3,307	0.665	2,199	2,261	3,822	0.12	441	2,240	1,820
2015	497	0.12	59.48	3,235	0.416	1,346	1,405	3,732	0.12	431	1,301	975
2016	399	0.12	47.79	3,556	0.344	1,223	1,271	3,955	0.12	456	1,110	815
2017	470	0.12	56.20	3,466	0.408	1,414	1,470	3,935	0.12	454	1,386	1,016
2018	391	0.12	46.76	3,559	0.491	1,748	1,794	3,950	0.12	456	1,810	1,339
2019	377	0.12	45.07	3,656	0.448	1,638	1,683	4,033	0.12	465	1,682	1,218
2020	139	0.12	16.63	3,760	0.283	1,064	1,081	3,899	0.12	450	862	631
2021	346	0.12	41.39	4,199	0.49	2,058	2,099	4,545	0.03	142	8,791	1,957
2022	364	0.12	43.58	4,582	0.728	3,336	3,379	4,947	0.03	154	15,442	3,225
2023	434	0.12	51.93	4,712	0.62	2,922	2,973	5,146	0.03	161	13,460	2,813

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

يبين الجدول تطور قيمة الدعم النقدي للبنزين وكيفية احتسابها (قيمة الدعم دولار وقيمة الدعم بالدينار) خلال الفترة الزمنية من 2007-2023 ويتضمن الجدول معلومات حول التكاليف المحلية حيث بلغت التكلفة المحلية ما قيمته 0.12 دولار / لتر بنزين شاملة تكلفة الإنتاج وتكلفة التكرير والتوزيع بالاعتماد على الإنتاج المحلي، في حين نلاحظ تزايد الكميات المستورة خلال هذه السنوات، المبيعات، الاستهلاك المحلي للبنزين، والإنتاج المحلي. ويتضح من الجدول أن قيمة الدعم النقدي للبنزين في عام 2007، بلغت 650 مليون دينار ليبي بينما في عام 2008، ارتفعت لتصل 1,076 مليون دينار ليبي. في عام 2009، بلغت قيمة الدعم 681 مليون دينار ليبي. في عام 2010، ارتفعت إلى مليار و143 مليون دينار ليبي.. في عام 2020، انخفضت بشكل كبير لتصل إلى 862 مليون دينار ليبي ويعود السبب نتيجة تراجع الطلب بسبب انتشار فيروس كوفيد 19 وما نتج عنه من توقف أغلب الأنشطة الاقتصادية. وخلال الفترة 2021-2023، ارتفعت بشكل كبير لتصل (8,791 15,442)13,460 مليون دينار ليبي. هذا التذبذب يعكس تأثير تقلبات أسعار النفط العالمية، والتغيرات في الطلب المحلي. وقد يكون السبب ناتج عن تغير سعر الصرف الذي أصبح 4.8. دولار للدينار.



الشكل (2): تطور قيمة الدعم النقدي للبنزين.

المصدر: إعداد الباحثة.

يعرض الشكل البياني رقم (2) تطور قيمة الدعم النقدي للبنزين خلال الفترة 2007 -2023، مقاسة بمليون دينار ليبي. يظهر من الشكل أن هناك اتجاهًا تصاعديًا عامًا في قيمة الدعم النقدي على مدى السنوات، مع زيادات ملحوظة في بعض الفترات، مما قد يشير إلى تقلبات في أسعار النفط العالمية. في بعض الفترات، يظهر استقرار نسبي في قيمة الدعم، إلا أنه في الفترة 2021-2023 ارتفعت قيمة الدعم النقدي بشكل كبير قد يعكس الارتفاع التغير الذي حصل في سعر الصرف وزيادة معدل الاستهلاك.

- **وقود الطائرات وكيروسين**

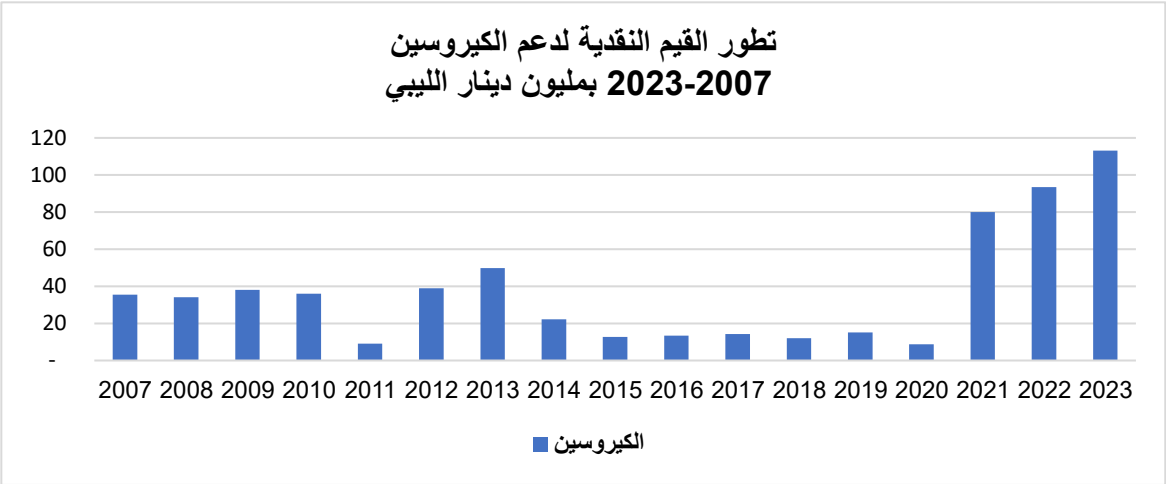
يركز الجدول التالي على وقود الطائرات وكيروسين كأحد المنتجات النفطية المدعومة في الدولة الليبية خلال الفترة من 2007 إلى 2023 . ويقدم بيانات مفصلة حول التكلفة المحلية بمحتواها (الإنتاج المحلي، وإجمالي المباعة والمستهلكة، والأسعار المحلية والعالمية لتقديم صورة واضح. وتجدر الإشارة إلى أن الإنتاج المكرر من الكيروسين كافي للسوق المحلي ويفيض منها كميات يتم توجيهها للسوق العالمية وتباع وفقا لمستوى الأسعار العالمية السائدة؛ ومن ناحية نظرية ينبغي طرح قيمة الصادرات من هذا المنتوج من فرضية تكلفة الفرصة البديلة التي يتم تناولها في دراسات عديدة كقيمة مفترضة للدعم، وبسبب عدم وجود بيانات عن هذه الجزئية فسيتم استثنائها من الحسابات.

الجدول (2): قيمة الدعم النقدي وقود الطائرات والكيروسين.

وقود الطائرات وكيروسين												
	التكلفة المحلية			التكلفة الدولية			إجمالي التكلفة	الحركة المالية المحلية			قيمة الدعم	قيمة الدعم
السنة	الإنتاج المحلي	اجمالي التكلفة المحلية	اجمالي التكلفة المحلية	الكميات النفطية المستوردة	السعرالعالمي	تكلفة الكميات المستوردة (مليون دولار)	على الدولة	الاستهلاك المحلي	سعر البيع للمستهلك	المبيعات المحلية	دولار	
		دولار/ للتر	مليون دولار	بمليون لتر	(دولار للتر)		مليون دولار	مليون لتر	دولار للتر	مليون دولار	مليون دينار	مليون دولار
2007	1,470	0.12	65.69		0.562	لا يوجد استيراد	66	549	0.067	37	35	29
2008	1,511	0.12	64.45		0.798		64	539	0.067	36	34	28
2009	1,876	0.12	70.36		0.448		70	588	0.067	39	38	31
2010	1,811	0.12	66.05		0.572		66	552	0.067	37	36	29
2011	784	0.12	17.23		0.803		17	144	0.067	10	9	8
2012	932	0.12	71.69		0.811		72	599	0.067	40	39	32
2013	381	0.12	91.54		0.782		92	765	0.067	51	50	40
2014	484	0.12	40.93		0.718		41	342	0.067	23	22	18
2015	360	0.12	21.77		0.416		22	182	0.067	12	13	10
2016	226	0.12	22.38		0.336		22	187	0.067	13	13	10
2017	477	0.12	23.67		0.417		24	198	0.067	13	14	10
2018	660	0.12	20.11		0.542		20	168	0.067	11	12	9
2019	547	0.12	24.96		0.499		25	209	0.067	14	15	11
2020	168	0.12	14.56		0.283		15	122	0.067	8	9	6
2021	485	0.12	20.99		0.481		21	175	0.018	3	80	18
2022	535	0.12	22.97		0.867		23	192	0.018	3	93	20
2023	750	0.12	27.82		0.698		28	233	0.018	4	113	24

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

ويتضح من الجدول اعلاه أن ليبيا حققت اكتفاءً ذاتيًا من وقود الطائرات والكيروسين خلال الفترة المذكورة، حيث غطى الإنتاج المحلي الاحتياجات المحلية. وهو ما انعكس على عدم وجود كميات المستورة من الكيروسين.؛ يبدوا أن هناك استقرار في قيمة الدعم النقدي خلال 2007-2020، حيث كانت ما بين 50-9 مليون دينار ليبي؛ بينما في الفترة من 2021 – 2023 شهدت قيمة الدعم ارتفاع كبير، حيث وصلت إلى 13 مليون دينار ليبي في سنة 2023.



الشكل (1): تطور قيمة الدعم النقدي لوقود الطائرات والكيروسين.

المصدر: إعداد الباحثة.

من خلال الشكل السابق يبدو أن هناك استقرار نسبي في القيم النقدية للدعم لوقود الطائرات والكيروسين خلال الفترة من 2007-2010؛ وأصبحت القيمة تنخفض خلال الفترة 2015-2020 قد يكون انعكاس ذلك نتيجة لتغطية الاستهلاك من الإنتاج المحلي بينما في الفترة 2021 -2023 أن هناك ارتفاعاً ملحوظ بسبب ارتفاع سعر الصرف 4.8 دولار للدينار الليبي.

- **الغاز المسال (بالطن)**

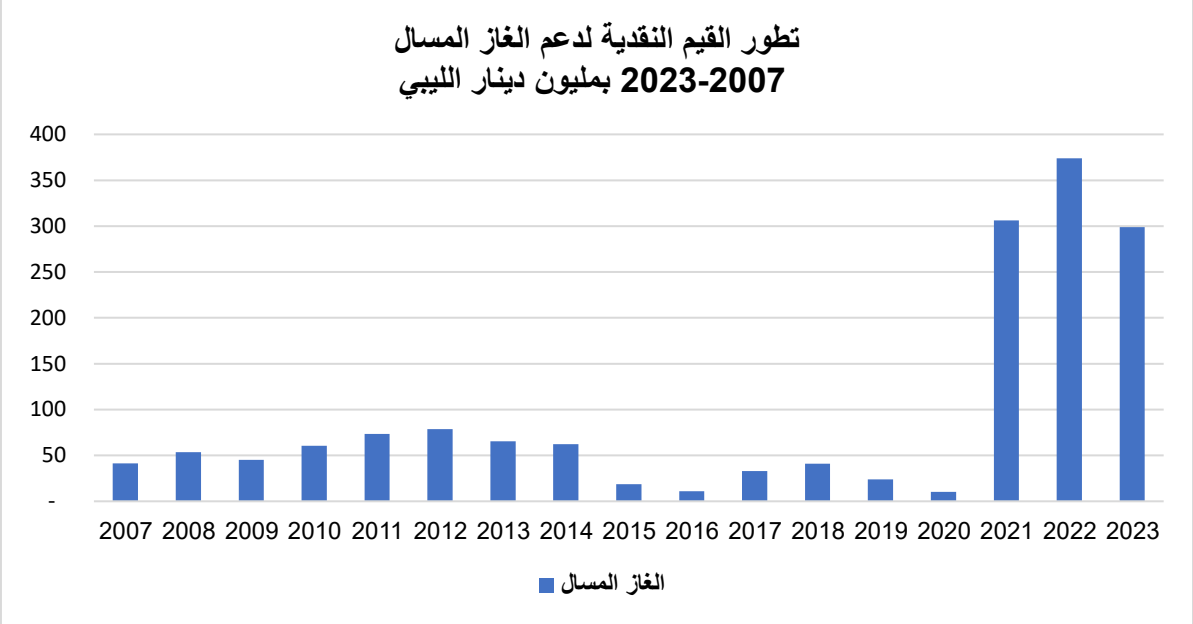
يعرض الجدول رقم (3) تطور القيم النقدية لدعم الغاز المسال كواحد من أهم منتجات النفط في ليبيا خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2023 تم استخدام الطن المتري مع حساب مكافئته بالنسبة لسعر البيع المحلي (درهم/كج). تشمل البيانات الإنتاج المحلي، الاستهلاك، المبيعات، التكلفة المحلية والدولية، وقيمة الدعم النقدي دولار وقيم الدعم بالدينار الليبي وفقًا لمعدل سعر الصرف السائد في كل سنة.

الجدول (3): الدعم النقدي الغاز المسال (بالطن).

الغاز المسال (بالطن)												
	التكلفة المحلية			التكلفة الدولية			إجمالي التكلفة	الحركة المالية المحلية			قيمة الدعم	قيمة الدعم
	الإنتاج المحلي	اجمالي التكلفة المحلية	اجمالي التكلفة المحلية	الكميات النفطية المستوردة	السعرالعالمي	تكلفة الكميات المستوردة (مليون دولار)	على الدولة	الاستهلاك المحلي ألف	سعر البيع للمستهلك	المبيعات المحلية	دولار	
		دولار/ للطن	مليون دولار	بمليون طن	(دولار للطن)		مليون دولار	طن	دولار للطن	مليون دولار	مليون دينار	مليون دولار
2007	198.8	220.4	43.82	67.20	251.6	17	61	266	102	27.1	41	34
2008	197.9	220.4	43.62	109.10	296	32	76	307	102	31.3	54	45
2009	203	220.4	44.74	123.00	205	25	70	326	102	33.3	45	37
2010	190	220.4	41.88	141.00	290.4	41	83	331	102	33.8	61	49
2011	80.9	220.4	17.83	215.10	342.4	74	91	296	102	30.2	73	61
2012	92.8	220.4	20.45	199.90	366.6	73	94	293	102	29.9	79	64
2013	117.6	220.4	25.92	175.10	324	57	83	293	102	29.9	65	53
2014	51.1	220.4	11.26	251.40	278.8	70	81	303	102	30.9	62	50
2015	44.3	220.4	9.76	220.00	141.8	31	41	264	102	27.0	19	14
2016	30.2	220.4	6.66	239.10	120.4	29	35	269	102	27.5	11	8
2017	43.2	220.4	9.52	234.50	183	43	52	278	102	28.3	33	24
2018	35.1	220.4	7.74	245.50	208.6	51	59	281	102	28.6	41	30
2019	30.7	220.4	6.77	255.50	155.2	40	46	286	102	29.2	24	17
2020	11.3	220.4	2.49	268.00	125.2	34	36	279	102	28.5	10	8
2021	32.4	220.4	7.14	279.50	248.4	69	77	312	27	8.4	306	68
2022	35.6	220.4	7.85	286.60	275.4	79	87	322	27	8.7	374	78
2023	49.7	220.4	10.95	294.00	206.8	61	72	344	27	9.3	299	62

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

يلاحظ من الجدول تباينًا في الإنتاج المحلي للغاز المسال خلال فترة الدراسة، مما يعكس التغيرات في القدرة الإنتاجية ويعكس الاستهلاك المحلي الطلب المتزايد على الغاز المسال كوقود فعال. بينما ترتبط التكلفة المحلية للغاز المسال بالتكاليف الإنتاج والنقل والتوزيع داخل ليبيا. بالمقارنة، تُعكس التكلفة الدولية الأسعار العالمية للغاز المسال، والتي تتأثر بعوامل مثل العرض والطلب العالمي، وأسعار النفط. في حين تشير قيمة الدعم النقدي في اتجاه تصاعدي، مما يُظهر زيادة في الاستهلاك المحلي، وفي المقابل بمقارنة قيم الدعم النقدي للمنتجات النفطية الأخرى مع قيمة الدعم النقدي للغاز نلاحظ انخفاضها بسبب الاعتماد على الإنتاج المحلي أكثر من التوريد.



الشكل (4): تطور قيمة الدعم النقدي للغاز المسال.

المصدر: إعداد الباحثة.

يوضح الشكل رقم (4) قيمة الدعم النقدي المقدم للغاز المسال خلال الفترة من 2007 إلى 2023 . الغاز المسال هو منتج نفطي يستعمل كوقود للطهي داخل القطاع المنزلي والقطاع الصناعي، وقد حل محل مصادر الوقود العضوية مثل الحطب والفحم التي كان يستعملها القطاع المنزلي في الماضي، ويعتبر التحول إلى الغاز المسال في القطاع المنزلي صعود درجة على سلم الطاقة باتجاه الكفاءة التي تحقق الصحة المجتمعية وتقليص الهدر الذي يأتي من قطع الأشجار للحصول على الوقود العضوي وهو أمر مثبت عالميا حيث تقوم دول كثيرة بدعم هذا التوجه نظرا لما فيه من فوائد اجتماعية متعددة، ويتضح من الشكل وجود ارتفاع ملحوظ في قيمة الدعم خلال الفترة من 2021 إلى 2023 يعود ذلك إلى ارتفاع سعر صرف الدينار الليبي إلى 4.8 دولار/ دينار، يمكن تفسير أيضا هذه الزيادة لارتفاع الطلب على الغاز المسال بسبب تأثير النمو السكاني وزيادة نسبة الاستهلاك، واعتماد محطات توليد الكهرباء على الغاز الطبيعي.

- **وقود الديزل:**

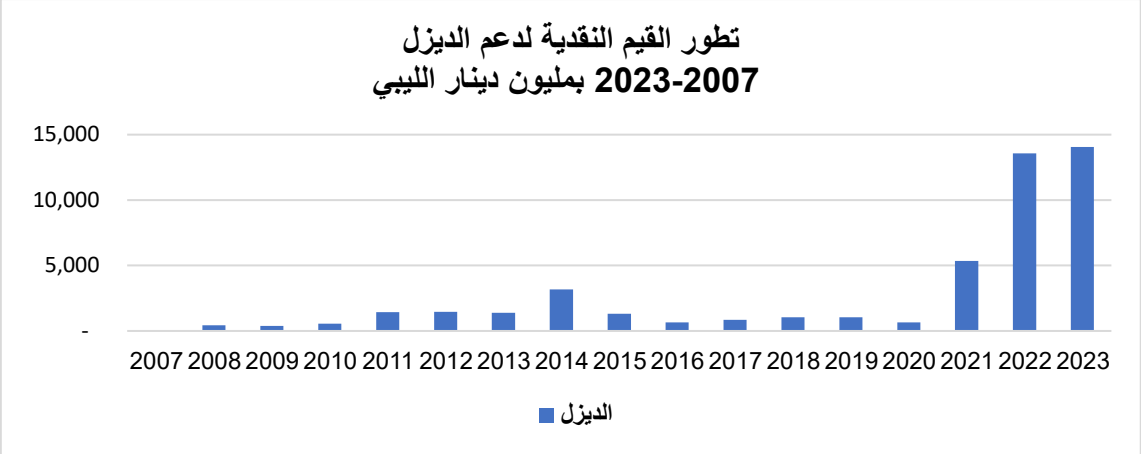
يوفر الجدول بيانات حول تطور قيمة دعم للديزل في ليبيا خلال الفترة من 2007 إلى 2023. ووقود الديزل يأتي في الترتيب الثاني في ثقل الدعم، وهو وقود يستعمل في قطاعين مهمين الأول هو قطاع النقل الثقيل والثاني هو قطاع توليد الكهرباء للمناطق التي لا تصل إليها شبكة أنابيب الغاز الطبيعي. ونظرا لانخفاض تكلفة الغاز الطبيعي اقتصاديا وكذلك كفاءته فهو ينافس الديزل في مجال توليد الكهرباء من ناحية اقتصادية ومن ناحية فنية، ولكن يتطلب استعمال الغاز الطبيعي شروط إنتاجية ولوجيستية لا تتوفر دائما في سوق الطاقة الليبي.

الجدول (4): قيمة الدعم النقدي وقود الديزل.

وقود الديزل												
	التكلفة المحلية			التكلفة الدولية			إجمالي التكلفة	الحركة المالية المحلية			قيمة الدعم	قيمة الدعم
	الإنتاج المحلي	اجمالي التكلفة المحلية	اجمالي التكلفة المحلية	الكميات النفطية المستوردة	السعرالعالمي	تكلفة الكميات المستوردة (مليون دولار)	على الدولة	الاستهلاك المحلي	سعر البيع للمستهلك	المبيعات المحلية		
		دولار/ للتر	مليون دولار	بمليون لتر	(دولار للتر)		مليون دولار	مليون لتر	دولار للتر	مليون دولار	مليون دولار	دولار مليون دينار
2007	4,137	0.12	417.48	-	0.549	-	417	3,489	0.115	401	16	20
2008	3,845	0.12	460.09	490	0.8	392	852	4,335	0.115	498	353	425
2009	4,178	0.12	499.92	881	0.449	396	895	5,059	0.115	582	314	385
2010	4,278	0.12	511.89	942	0.578	544	1,056	5,220	0.115	600	456	564
2011	1,522	0.12	182.12	1,738	0.801	1,392	1,574	3,260	0.115	375	1,199	1,438
2012	2,251	0.12	269.32	1,661	0.817	1,357	1,626	3,912	0.115	450	1,176	1,452
2013	2,775	0.12	332.05	1,643	0.79	1,298	1,630	4,418	0.115	508	1,122	1,389
2014	1,275	0.12	152.60	4,221	0.722	3,048	3,200	5,496	0.115	632	2,568	3,161
2015	1,003	0.12	120.03	3,215	0.422	1,357	1,477	4,218	0.115	485	992	1,324
2016	917	0.12	109.66	2,162	0.339	733	843	3,079	0.115	354	489	666
2017	1,332	0.12	159.37	2,044	0.417	852	1,012	3,376	0.115	388	624	850
2018	1,563	0.12	187.00	1,816	0.54	980	1,167	3,378	0.115	389	779	1,053
2019	1,388	0.12	166.09	1,936	0.501	970	1,136	3,324	0.115	382	754	1,041
2020	543	0.12	64.93	2,429	0.313	760	825	2,972	0.115	342	483	661
2021	1,233	0.12	147.48	2,313	0.497	1,149	1,297	3,545	0.03	106	1,190	5,348
2022	1,559	0.12	186.53	3,192	0.874	2,790	2,976	4,751	0.03	143	2,834	13,567
2023	1,762	0.12	210.85	4,186	0.694	2,905	3,116	5,948	0.03	178	2,937	14,056

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

يتضمن الجدول مجموعة متنوعة من المؤشرات، بما في ذلك الإنتاج المحلي، الاستهلاك المحلي، وسعر البيع للمستهلك، وقيمة المبيعات المحلية بالإضافة للبيانات الأساسية التي يعتمد عليها النموذج، لتحديد قيمة الدعم النقدي للديزل باعتباره من أهم المحروقات في ليبيا، يتضح من الجدول أنه لم يكن هناك دعم نقدي كبير لوقود الديزل قبل سنة 2007 نتيجة لكفاية طاقة التكرير المحلية للطلب المحلي على الديزل. وقد زادت قيمة الدعم نتيجة زيادة الطلب المحلي عن طاقة التكرير المحلية بداية من سنة 2008 وتسارعت لتصل إلى الذروة في سنة 2014؛ الاتجاه النزولي لقيمة الدعم من 2014 إلى 2020 كان نتيجة عدة عوامل أولها ارتفاع التحول إلى الغاز الطبيعي نتيجة زيادة الإنتاج منه في تلك الفترة، وسنناقش في فقرة لاحقة كيف أدى هذا إلى انخفاض في تكلفة الفرصة البديلة في هذه الفترة، العامل الثاني هو انخفاض الإنتاج المحلي الإجمالي والناتج الصناعي ووجود انهيارات في شبكات توليد الكهرباء في هذه الفترة. العامل الثالث هو أغلاق مصفاة رأس لانوف نتيجة لخلاف تجاري بين المؤسسة الوطنية للنفط والشريك الاماراتي وهذا أجبر الدولة على تصدير كميات النفط الخام المخصصة للمصفاة إلى السوق الدولية واستيراد الديزل من الخارج بالسعر العالمي، العامل الأخير وهو ارتفاع سعر صرف الدينار مقابل الدولار حيث لم يتم البدء في تغيير سعر الصرف ألا بعد انتهاء سنة 2020 والتي بعدها نرى أن قيمة الدعم بالدينار الليبي تضاعفت لتصل إلى 14 مليار دينار سنويا تقريبا بعد أن كانت في مستويات لم تصل 2 مليار دينار سنويا.



المصدر: إعداد الباحثة.

الشكل (5): تطور القيم النقدية لدعم الديزل.

يتضح في الشكل البياني أن قيمة الدعم منخفضة للديزل خلال الفترة 2007-2020، وذلك بسب ارتفاع الكميات المكرر محليا مقارنة بالكميات المستورة؛ باستثناء الفترة من 2021-2023 نلاحظ ارتفاع في قيم الدعم ويعود ذلك بسبب تأثير سعر الصرف المرتفع الذي أصبح 4.8 دولار للدينار.

- **زيت الوقود الثقيل**

زيت الوقود الثقيل هو خليط الهيدروكربونات الذي يتبقى في قاع المصفاة وهو بذلك أكثر المنتجات كثافة ولزوجة ويتم استعماله في الأغراض الصناعية وتوليد الكهرباء؛ ويعتبر زيت الوقود الثقيل هو أكبر النسب الخارجة من تكرير البرميل في حين أن الطلب عليه ليس كبيرا وبذلك فهناك كميات كبيرة منه تتوجه إلى التصدير للسوق الدولية؛ ويستعمل زيت الوقود الثقيل في توليد الكهرباء خصوصا في محطات التوليد التي تستعمل كمحطات لتحلية مياه البحر في نفس الوقت لعوامل فنية مثل الموجودة في جنزور، درنة ورأس لانوف.

الجدول (5): قيمة الدعم النقدي لزيت الوقود الثقيل.

زيت الوقود الثقيل												
	التكلفة المحلية			التكلفة الدولية			إجمالي التكلفة	الحركة المالية المحلية			قيمة الدعم	قيمة الدعم
	الإنتاج المحلي	اجمالي التكلفة المحلية	اجمالي التكلفة المحلية	الكميات النفطية المستوردة	السعر العالمي	تكلفة الكميات المستوردة (مليون دولار)	على الدولة	الاستهلاك المحلي	سعر البيع للمستهلك	المبيعات المحلية		
		دولار/ للتر	مليون دولار	بمليون لتر	(دولار للتر)		مليون دولار	مليون لتر	دولار للتر	مليون دولار	مليون دولار	دولار مليون دينار
2007	7,004	0.12	231.41		0.35	لا يوجد استيراد	231	1,934	0.017	33	199	243
2008	6,954	0.12	272.46		0.5		272	2,277	0.017	39	234	281
2009	6,719	0.12	317.45		0.35		317	2,653	0.017	45	272	334
2010	7,102	0.12	331.21		0.45		331	2,768	0.017	47	284	351
2011	2,242	0.12	180.68		0.62		181	1,510	0.017	26	155	186
2012	3,123	0.12	290.64		0.65		291	2,429	0.017	41	249	308
2013	4,259	0.12	302.13		0.6		302	2,525	0.017	43	259	321
2014	1,786	0.12	205.71		0.54		206	1,719	0.017	29	176	217
2015	1,796	0.12	163.39		0.26		163	1,366	0.017	23	140	187
2016	1,854	0.12	157.32		0.22		157	1,315	0.017	22	135	184
2017	1,706	0.12	133.68		0.31		134	1,117	0.017	19	115	156
2018	1,885	0.12	161.67		0.39		162	1,351	0.017	23	139	188
2019	1,859	0.12	145.62		0.39		146	1,217	0.017	21	125	173
2020	730	0.12	116.14		0.27	-	116	971	0.017	17	100	136
2021	1,473	0.12	138.49		0.44	لا يوجد استيراد	138	1,157	0.004	5	134	601
2022	1,709	0.12	138.49		0.57		138	1,157	0.004	5	134	641
2023	2,019	0.12	151.92		0.47		152	1,270	0.004	5	147	703

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

المصدر: إعداد الباحثة.

الشكل (6): تطور القيم النقدية لدعم الزيت الثقيل.

قيمة دعم هذا المنتوج مقارنة بالمنتجات السابقة أقل نوعيا بسبب عدم وجود حاجة لتوريده من الخارج وتتركز قيمة الدعم أساسا في تكاليف التكرير والتوزيع. وينطبق على هذا المنتوج ما ينطبق على منتوج الكيروسين من حيث إن قيم الصادرات والتي تباع بالسعر العالمي يجب أن تطرح من قيمة فرصة التكلفة البديلة وهو أمر يحتاج إلى دراسة مفصلة أخرى.

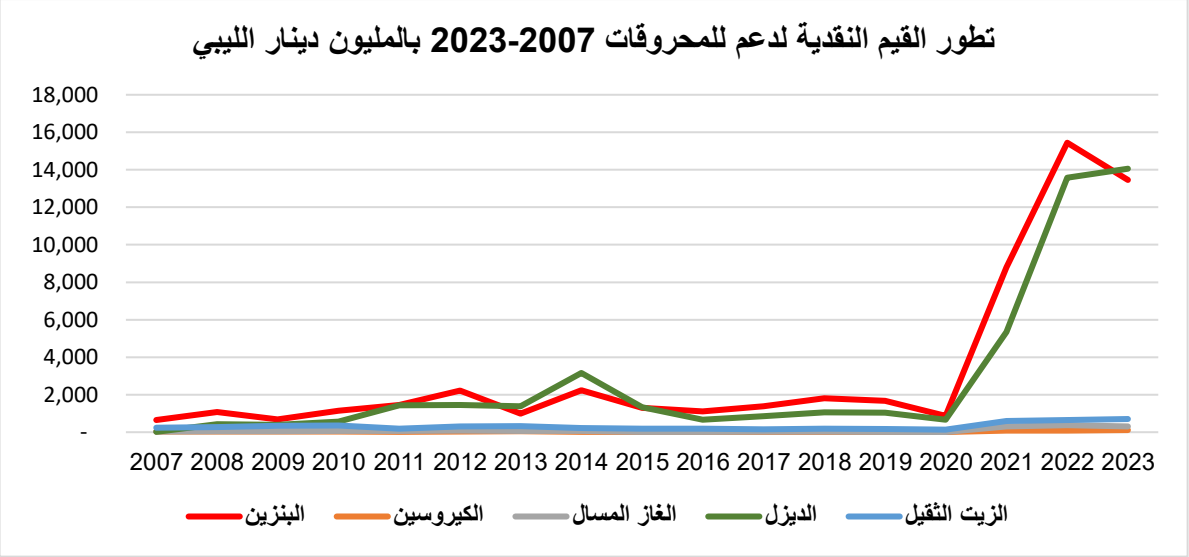
2.1.9. قيمة الدعم النقدي لكل نوع من المحروقات بالمليون دينار ليبي.

الجدول (6): قيمة الدعم النقدي لكل نوع من المحروقات بالمليون دينار ليبي.

السنة	إجمالي الدعم النقدي				
	البنزين	الكيروسين	الغاز المسال	الديزل	الزيت الثقيل
2007	650	35	41	20	243
2008	1,076	34	54	425	281
2009	681	38	45	385	334
2010	1,143	36	61	564	351
2011	1,443	9	73	1,438	186
2012	2,222	39	79	1,452	308
2013	990	50	65	1,389	321
2014	2,240	22	62	3,161	217
2015	1,301	13	19	1,324	187
2016	1,110	13	11	666	184
2017	1,386	14	33	850	156
2018	1,810	12	41	1,053	188
2019	1,682	15	24	1,041	173
2020	862	9	10	661	136
2021	8,791	80	306	5,348	601
2022	15,442	93	374	13,567	641
2023	13,460	113	299	14,056	703

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي

بتحليل بيانات الجدول اعلاه تتفاوت قيمة الدعم النقدي للمنتجات النفطية حسب نوع المنتج؛ يتضح ارتفاع قيم الدعم النقدي للبنزين مقارنة بالمنتجات الأخرى ويرجع ذلك إلى زيادة نسبة الاستهلاك والاعتماد على الواردات بشكل كبير يليه في الترتيب منتج الديزل، وفي المقابل بمقارنة قيمة الدعم النقدي للغاز مع قيم الدعم النقدي للمنتجات النفطية الأخرى نلاحظ انخفاضها بسبب الاعتماد على الإنتاج المحلي أكثر من التوريد مع وجود ارتفاع ملحوظ في قيمة الدعم خلال الفترة من 2021 إلى 2023 يعود ذلك إلى ارتفاع سعر صرف الدينار الليبي إلى 4.8 دولار/ دينار، يمكن تفسير أيضا هذه الزيادة لارتفاع الطلب على الغاز المسال بسبب تأثير النمو السكاني وزيادة نسبة الاستهلاك؛ في حين أن الطلب على الزيت الثقيل ليس كبيرا.



المصدر: إعداد الباحثة.

الشكل (7): القيمة النقدية لدعم عدد من المنتجات النفطية.

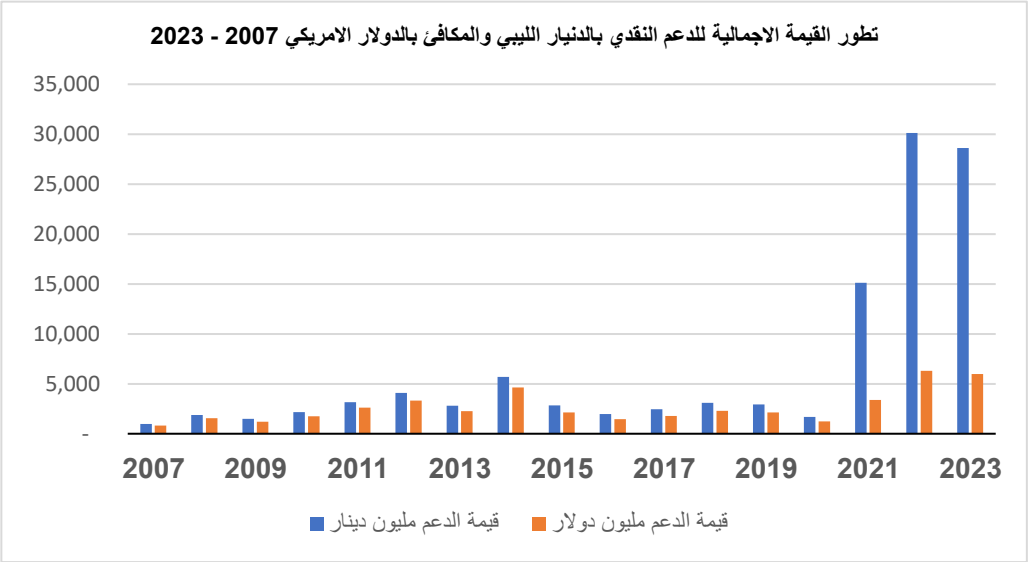
3.1.9. القيمة الإجمالية الدعم النقدي المقدم من الدولة

يتبين من الجدول رقم (7) أن قيمة الدعم النقدي في الفترة من 2007 إلى 2010 بلغت (1,733 -2,797) مليون دينار على التوالي وبدأت في الارتفاع تدريجياً بسبب زيادة استهلاك خلال الفترة من 2011 - 2019؛ وفي عام 2020، انخفضت قيمة الدعم بشكل ملحوظ بسبب تأثير جائحة كوفيد-19 على الاقتصاد العالمي وأسعار النفط. اما في عام 2021، شهدت قيمة الدعم ارتفاعًا كبيرًا نتيجة لتغير سعر الصرف في ليبيا، حيث تم توحيد سعر الصرف عند 4.48 دينار ليبي للدولار الأمريكي، مما أدى إلى زيادة تكلفة الواردات بما في ذلك المحروقات النفطية، مما انعكس على ارتفاع قيمة الدعم النقدي للمحروقات في تلك السنة. من 2021 إلى 2023، استمرت قيمة الدعم في الارتفاع بشكل كبير، مما يعكس تقلبات كبيرة في أسعار النفط.

الجدول (7): القيمة الإجمالية للدعم النقدي.

السنة	قيمة الدعم مليون دينار	قيمة الدعم مليون دولار
2007	990	808
2008	1,869	1,555
2009	1,484	1,208
2010	2,156	1,743
2011	3,150	2,627
2012	4,099	3,321
2013	2,815	2,274
2014	5,703	4,633
2015	2,844	2,130
2016	1,985	1,456
2017	2,440	1,789
2018	3,103	2,295
2019	2,934	2,125
2020	1,678	1,228
2021	15,126	3,367
2022	30,118	6,290
2023	28,630	5,983

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.



الشكل (8): القيمة الاجمالية للدعم النقدي بالدينار الليبي المكافئ بالدولار الأمريكي.

نلاحظ من الشكل المرفق مع الجدول انتظام او استقرار قيمة الدعم النقدي بالعملتين خلال السنوات من 2007-2020 في المدى 2-5 مليار، إلا أنه يلاحظ حدوث ارتفاع حاد خلال السنوات من 2021 إلى 2023 في قيمة الدعم ويعود ذلك إلى التغير الذي حصل في سعر الصرف أصبح (4,8 دينار/دولار) في سنة 2021 ، وهذا يعني أن قيمة الدعم النقدي تتأثر بحدوث أي تغير في سعر الصرف الذي بدوره سيؤثر في الكميات المستوردة من الخارج.

4.1.9. العلاقة بين القيم النقدية للكميات النفطية المستوردة والكميات النفطية المكررة وقيم الدعم النقدي المقدم من الدولة.

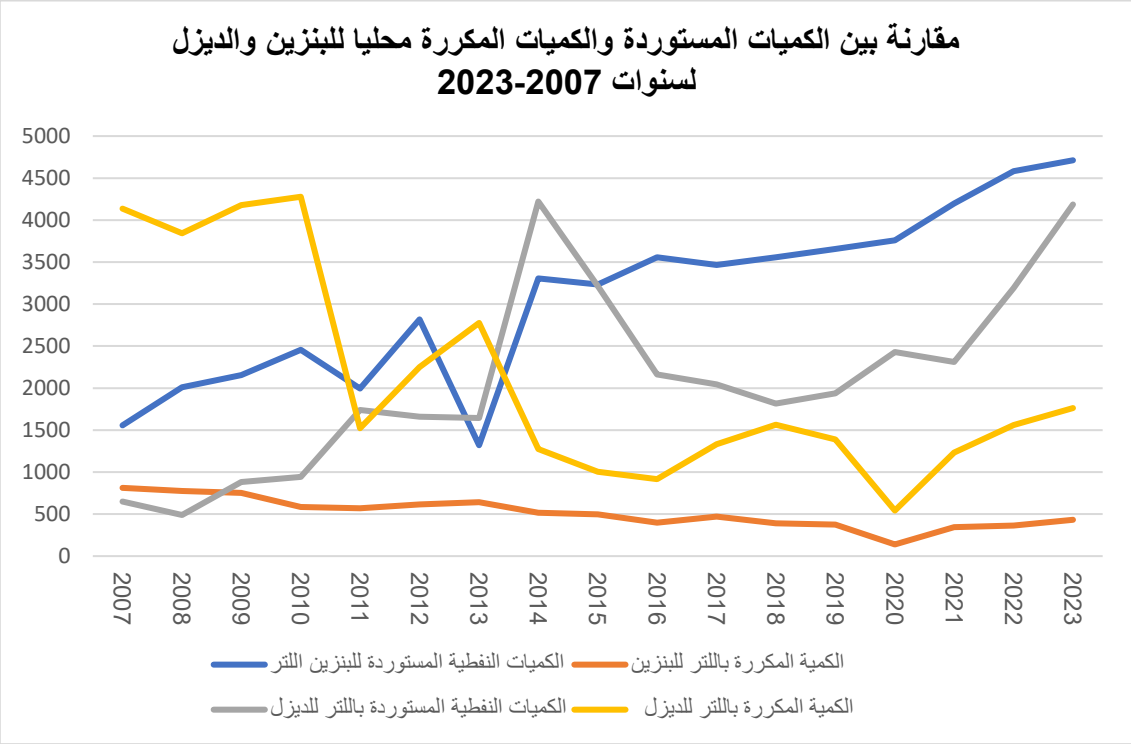
يبين الجدول التالي الكميات المستوردة والكميات المكررة محليا من البنزين والديزل، ولم يتم التركيز على زيت الوقود والكيروسين بسبب الاكتفاء الذاتي بالإنتاج المحلي.

الجدول (8) الكميات المستوردة والكميات المكررة محليا للبنزين والديزل للفترة 2007-2023

السنة	الكميات النفطية المستوردة للبنزين اللتر	الكمية المكررة باللتر للبنزين	الكميات النفطية المستوردة باللتر للديزل	الكمية المكررة باللتر للديزل
2007	1,555.40	812.60	648.10	4,137.10
2008	2,011.50	775.20	489.60	3,845.10
2009	2,156.00	751.00	881.00	4,178.00
2010	2,458.00	585.00	942.00	4,278.00
2011	1,996.80	569.20	1,738.00	1,522.00
2012	2,819.40	614.60	1,660.80	2,250.80
2013	1,320.10	640.40	1,643.00	2,775.00
2014	3,306.60	515.70	4,221.00	1,275.30
2015	3,235.30	497.10	3,214.50	1,003.10
2016	3,555.70	399.40	2,162.40	916.50
2017	3,465.60	469.70	2,044.10	1,331.90
2018	3,559.10	390.80	1,815.60	1,562.80
2019	3,656.30	376.70	1,936.00	1,388.10
2020	3,759.60	139.00	2,428.90	542.60
2021	4,199.00	345.90	2,312.60	1,232.50
2022	4,582.30	364.20	3,191.80	1,558.90
2023	4,712.20	434.00	4,185.90	1,762.10

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

يتضح من الجدول رقم (8) أن الكميات المستوردة من البنزين مرتفعة بسب عدم قدرة الإنتاج المحلي على تغطية الاحتياج من البنزين لزيادة الكميات المستهلكة؛ بالإضافة إلى ارتفاع الكميات المستوردة من الديزل بسبب توقف مصفاة رأس الانوف عن العمل، وخلال الفترة من 2015-2020 نتيجة ارتفاع انتاج الغاز الطبيعي الذي حل محل الديزل في محطات توليد الكهرباء.



المصدر: إعداد الباحثة .

الشكل (9): المقارنة بين الكميات المستورة والكميات المكررة محليا للبنزين والديزل.

نلاحظ من الشكل البياني الارتفاع التدريجي للكميات المستوردة من البنزين حتى سنة 2011 انخفضت بشكل بسيط ، خلال سنة 2012 عادت في الارتفاع بالشكل المعتاد؛ وخلال الفترة 2014 إلى 2023 أخذ منحنى الكميات المستوردة من البنزين في الارتفاع لتغطية العجز في الكميات المستهلكة على عكس من ذلك كانت الكميات المكررة محليا من البنزين مستقرة خلال الفترة من 2007 -2019 بسبب الاعتماد على الكميات المستوردة بشكل كبير، إلا أنها ارتفعت بشكل بسيط خلال الفترة من 2020- 2023 لتعويض النقص في كميات البنزين لارتفاع تكلفة الواردات من البنزين بسبب ارتفاع سعر الصرف. بينما الكميات المستوردة من الديزل انخفضت خلال الفترة من 2007-2013 نتيجة ارتفاع الكميات المكررة من الديزل محليا التي حلت محلها؛ وخلال الفترة 2015-2020 ارتفعت بشكل كبير كما يتضح في الشكل البياني بسبب توقف العمل بمصفاة رأس الانوف؛ في حين أن الكميات المكررة من الديزل انخفضت خلال الفترة 2015 - 2020 نتيجة ارتفاع انتاج الغاز الطبيعي الذي حل محل الديزل في محطات توليد الكهرباء، وخلال الفترة من 2021-2023 ارتفعت الكميات المستورة والكميات المكررة محليا من الديزل بسبب ارتفاع سعر الصرف.

2.9. تكلفة الفرصة البديلة

1.2.9. مقارنة المبيعات المحلية مع تكلفة الفرصة البديلة

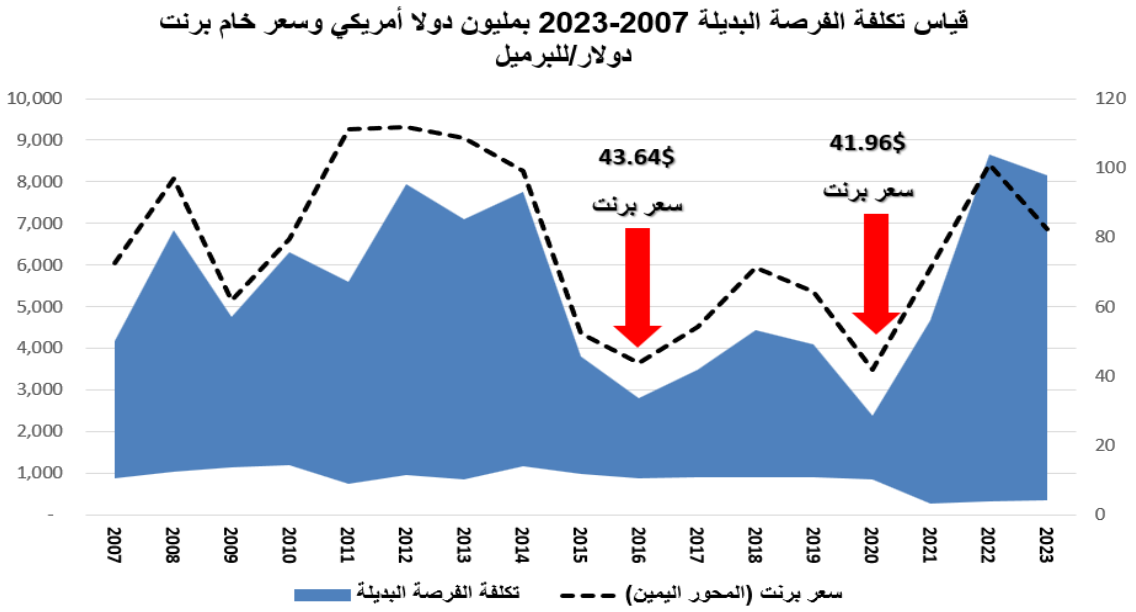
لإيجاد تكلفة الفرصة البديلة: تم الاعتماد على إجمالي الاستهلاك والسعر العالمي.

الجدول (9): مقارنة المبيعات المحلية مع تكلفة الفرصة البديلة.

السنة	تكلفة الفرصة البديلة	المبيعات المحلية	سعر برنت (المحور اليمين)
2007	4,183	862	72.44
2008	6,832	1033	96.94
2009	4,760	1147	61.74
2010	6,312	1186	79.61
2011	5,604	736	111.26
2012	7,954	957	111.63
2013	7,108	858	108.56
2014	7,768	1156	98.97
2015	3,801	978	52.32
2016	2,789	873	43.64
2017	3,493	903	54.13
2018	4,440	907	71.34
2019	4,095	911	64.3
2020	2,365	845	41.96
2021	4,660	264	70.86
2022	8,668	314	100.93
2023	8,149	358	82.49

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي.

يوضح من الجدول رقم (9) تكلفة الفرصة البديلة التي تساوي إجمالي الاستهلاك في السعر العالمي ومقارنتها بإجمالي المبيعات المحلية؛ يتبين أن تكلفة الفرصة البديلة كانت مرتفعة خلال عامي 2022-2023 بقيمة (8,668 -8,149) على التوالي على العكس من ذلك خلال نفس الفترة يقابلها انخفاض في قيمة المبيعات المحلية (264-314-358) على التوالي أي أنه كل انخفاض في قيمة المبيعات المحلية يقابله ارتفاع في تكلفة الفرصة البديلة، بينما كل ارتفاع في السعر يقابله ارتفاع في تكلفة الفرصة البديلة.



المصدر: إعداد الباحثة.

الشكل (10): قياس تكلفة الفرصة البديلة وسعر خام برنت 2007-2023.

نلاحظ من الشكل انخفاض تكلفة الفرصة البديلة خلال الفترة من 2016 إلى 2020، وقد يعود السبب هو تغير حركة الأسعار، وانخفاض الكميات المستوردة من الديزل الذي حل محله الغاز الطبيعي على العكس من ذلك الفترة الممتدة من 2007 إلى 2015 ارتفاع تكلفة الفرصة البديلة على الرغم من أن الاستهلاك كان أقل؛ أي أنه كلما انخفضت الأسعار تنخفض في المقابلة تكلفة الفرصة البديلة، من الأسباب التي لها تأثير في ارتفاع تكلفة الفرصة البديلة الزيادة الطبيعية للاستهلاك نتيجة النمو السكاني، وهو ما تم استنتاجه حيث كانت نسبة الاستهلاك المحلي للبنزين في سنة 2020 مرتفع على الرغم من أن أسعار البنزين هي نفسها في سنة 2010 التي يقابلها استهلاك اقل من 2020.

كلما زادت الكميات النفطية المستوردة ترتفع تكلفة الفرصة البديلة على العكس من ذلك أي زيادة في الكميات المكررة يقابله انخفاض في تكلفة الفرصة البديلة والعكس؛ وهو ما نلاحظه من خلال الشكل في سنة 2013 هناك ارتفاع في تكلفة الفرصة البديلة بسبب زيادة الكميات المستورة من الديزل بسبب توقف مصفاة رأس الانوف عن العمل. وبذلك نستنتج أنه كلما زادت الكميات المستوردة يقابلها ارتفاع في قيمة الدعم النقدي.

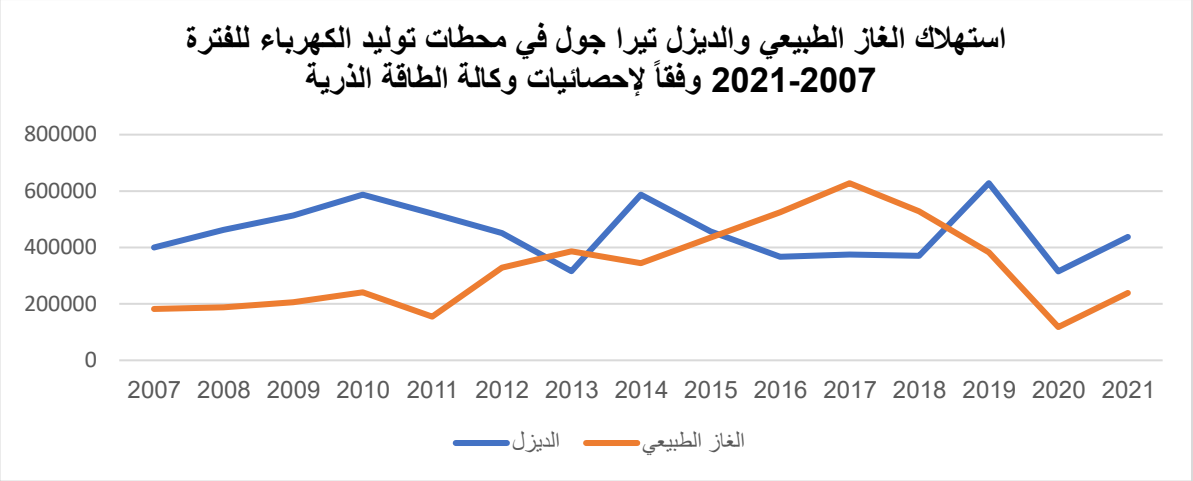
ويتضح من الشكل هناك علاقة طردية بين تكلفة الفرصة البديلة وسعر خام برنت، كلما انخفضت الأسعار تنخفض تكلفة الفرصة البديلة؛ وكلما ارتفعت الاسعار ترتفع تكلفة الفرصة البديلة ويتضح ذلك خلال الفترة 2021-2023 بدأت تكلفة الفرصة البديلة في الارتفاع من جديد ويقابلها ارتفاع في الاسعار.

2.2.9. استهلاك الغاز الطبيعي والديزل في محطات توليد الكهرباء

الجدول (10): استهلاك وقود الديزل والغاز الطبيعي في محطات توليد الكهرباء.

السنة	الديزل	الغاز الطبيعي
2007	399907	181944
2008	462721	188099
2009	513726	205541
2010	587377	241451
2011	520684	155268
2012	450752	328320
2013	315470	386118
2014	586666	344736
2015	456485	435552
2016	366519	524871
2017	375458	627758
2018	371000	528074
2019	627954	383283
2020	315254	117948
2021	437142	238822

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على إحصائية وكالة الطاقة الذرية (وكالة الطاقة الذرية)
https://www.iea.org/countries/libya/energy-mix



المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على المعلومات من موقع وكالة الطاقة الدولية.
https://www.iea.org/countries/libya/energy-mix

الشكل (11): استهلاك الغاز الطبيعي والديزل في محطات توليد الكهرباء.

يمثل الشكل البياني رقم (11) توزيع استعمال الديزل والغاز الطبيعي المعد من قبل وكالة الطاقة الدولية ونسبة استهلاك الغاز الطبيعي والديزل في محطات توليد الكهرباء. نلاحظ من الشكل أن نسبة استعمال الديزل كانت مرتفعة، ثم بدأت الكميات المستوردة من الديزل في الانخفاض بسبب توقف مصفاة رأس الانوف عن العمل وإغلاق الموانئ النفطية؛ في الفترة 2015 – 2020 ارتفع انتاج الغاز الطبيعي الذي حل محل الديزل في محطات توليد الكهرباء كما هو موضح في الرسم البياني كما أظهر الشكل ارتفاعًا في نسبة الاستعمال بعد عام 2021 بسبب تغيير سعر الصرف إلى 4.8 دولار للدينار، مما أدى إلى زيادة تكلفة الواردات.

10. النتائج والتوصيات:

1.10 النتائج

1. يثبت النموذج المحاسبي المقترح في هذه الدراسة أن الدعم النقدي يمكن أن يخضع للمحاسبة المالية القابلة للتدقيق بعيدا عن الافتراضات الاقتصادية.
2. لضمان كفاءة النموذج المحاسبي المقترح، تم بناء خطواته على تقدير قيمة الدعم النقدي لكل نوع من المحروقات بشكل منفصل على حد، ثم دمجها للحصول على قيمة الدعم النقدي الإجمالية.
3. سبب ارتفاع قيمة الدعم النقدي جزء منه يعود إلى توقف التكرير في ليبيا (توقف مصفاة رأس الانوف عن التكرير) وبعض الانقطاعات الأخرى. (انخفاض التكرير المحلي رفع تكلفة الدعم النقدي للمحروقات)
4. زيادة استهلاك الديزل المستورد بسبب انخفاض انتاج الغاز الطبيعي أدى إلى ارتفاع قيمة الدعم النقدي.
5. ارتفاع قيمة الدعم بداية سنة 2021 بصورة كبيرة نتيجة تأثير التغير الحاصل في سعر الصرف الذي أصبح 4.8 دولار للدينار على سائر الإنتاج المحلي والواردات من الخارج على السواء
6. عدم وجود عملية تدقيق محاسبي في قيمة الدعم أدت إلى حدوث تخبط في السياسات العامة للدولة فيما يخص قضية الدعم.
7. تنخفض تكلفة الفرصة البديلة وتقترب من مستويات الدعم النقدي عندما تكون الأسعار العالمية للنفط منخفضة في السوق العالمي (كلما زادت الكميات المستوردة يقابلها ارتفاع في قيمة الدعم النقدي والعكس أي زيادة في الكميات المكررة يقابله انخفاض في تكلفة الفرصة البديلة).
8. في حال رفع الدعم عن المحروقات وتم استبدال الدعم بالنقود سيتم إصدار نقود لتغطية قيمة الدعم النقدي، وهذا يعني أن عرض النقود سيزيد في السوق بقيمة الدعم مما يؤدي إلى طباعة نقد جديد بدون تغطية مالية الامر الذي يؤدي إلى حدوث تضخم.

2.10. التوصيات:

نظرًا لتعقيد قضية دعم المحروقات في ليبيا، يجب معالجتها بطريقة تضمن فاعلية الحلول المقترحة:

1. برنامج دعم المنتجات النفطية يحتاج إلى اصلاح بحيث يوزع الثقل بين المنتجات بصورة تدريجية يسمح بتطوير البدائل في قطاعات النقل الخفيف وزيادة الاستثمار في انتاج الغاز وتوسيع اصلاح طاقة التكرير
2. صعوبة تطبيق الرفع الكامل للدعم وتحميل الفرد في ليبيا قيمة الفرق، نظرًا للتأثيرات الاقتصادية والاجتماعية المحتملة.
3. الاستثمار في النقل العام من خلال تخصيص الموارد لتحسين وتوسيع أنظمة النقل العام، مما يوفر بديلاً لاستخدام المركبات الخاصة ويقلل من العبء الناتج عن زيادة أسعار الوقود
4. يتطلب برنامج تحويل الدعم من دعم عيني إلى دعم نقدي دراسة متأنية قبل التنفيذ.
5. يمكن تطبيق برنامج الرفع التدريجي للدعم، خاصة للبنزين.

3.10. مقترحات أبحاث مستقبلية

1. دراسة واقع استبدال دعم المحروقات المباشر بمنح نقدية: رؤية محاسبية.
2. تقييم كفاءة برامج دعم المحروقات في ضوء معايير المحاسبة الدولية.
3. تحليل تكاليف الفرصة البديلة لدعم المحروقات وتحويلها لمشاريع تنموية مستدامة.

المراجع:

المراجع العربية:

1. أبو النجا، ماجد أبو النجا الشرقاوي. (2022). أثار اصلاح دعم الطاقة في مصر من منظور الكفاءة الاقتصادية وتحقيق العدالة الاجتماعية. **مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية**، 5 (5) ص ص 603-668، 10.21608/mhdl.2022.214555
2. أبوكريمة ، رشدي أبراهيم السيد (2022). الآثار الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على الدعم الحكومي في مصر. **المجلة القانونية**، 12 (2)، كلية الحقوق- جامعة القاهرة، ص ص 413-462. 10.21608/jlaw.2022.239213
3. أبو شيبة، يونس الطيب. (2024). الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا دراسة تطبيقية على مدينة مصراتة. **المجلة العلمية لكلية الاقتصاد والتجارة القره بوللي**، جامعة المرقب (9)، الصفحات ص ص 31-52.
4. إسماعيل، محمد، وعبدالمنعم، هبه. (2014) دراسات اقتصادية، ص ص1-61. https://www.amf.org.ae/ar/publications/aldrasat-alaqtsadyt/aslah-dm-altaqt-\fy-aldwl-alrbyt.
5. برسوم ، مريم وليم. (2020). دعم المنتجات البترولية وأثره على الناتج المحلي الاجمالي في مصر. **مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية**، 21(2)، ص ص 101-122. 10.21608/jpsa.2020.87270
6. تقرير ديوان المحاسبة. (2020). التقرير السنوي، ديوان المحاسبة. ليبيا. https://www.audit.gov.ly/ar/reports/ .
7. تقرير ديوان المحاسبة. (2021). التقرير السنوي، ديوان المحاسبة. ليبيا. https://www.audit.gov.ly/ar/reports/
8. تقرير ديوان المحاسبة. (2022) التقرير السنوي، ديوان المحاسبة، ليبيا. https://www.audit.gov.ly/ar/reports/
9. الشحاتي، محمد أحمد (2017) إلغاء دعم الوقود الفوائد والخسائر ، دراسة لخبير نفطي ليبي. بوابة الوسط: 12 مايو 2017، https://alwasat.ly/news/libya/132631

10.صندوق النقد الدولي. (2013). اصلاح دعم الطاقة الدروس المستفادة من التجارب الدولية والانعكاسات https://www.imf.org، . file:///C:/Users/Surface/Downloads/012813a%20(1).pdf
11.عمر، عبدالحكيم الطاهر. (2024).) دعم المحروقات في ليبيا بين الرفع والإبقاء. **مجلة صرمان للعلوم والتقنية**، 6 (2)، ص ص 30-39.
12.عوض، إيمان أحمد. (2022). انخفاض أسعار البترول واصلاح دعم الوقود - دراسة لتجارب بعض الدول. **مجلة النيل للعلوم التجارية والقانونية ونظم المعلومات**، 2(3)، ص ص 1-25. 10.21608/mnsli.2022.258003
13.مصرف ليبيا المركزي. (2007- 2023). النشرة الاقتصادية من 2007- 2023. مصرف ليبيا المركزي، https://cbl.gov.ly/economic-bulletin/
14.وكالة الطاقة الذرية، . https://www.iea.org/countries/libya/energy-mix.

المراجع الأجنبية:

1. Alli ،N. G. ،Jubril ، ،T. S. ،& Bello ،L. T. (2014). Impact of fuel subsidy removal on nigeria's supply chain: a case study analysis. ***International Journal of Studies in Business Management ،Economics and Strategies*** ، 3(،4،) ،pp. 125-143.
2. Bisong ،P. O. ،Ushie ،E. A. ،Tersoo ،A. ،& Agbeh ،P. (2023). Impact of Fuel Subsidy Removal and the People's Well-Being in Calabar Metropolis ،Cross River State ،Nigeria. ***Journal of Public Administration ،Policy and Governance Research*** ،1(3) ،pp. 117–126. Retrieved from https://jpapgr.com/index.php/research/article/view/36
3. Gamette ،P. ،& Oteng، ،. C. (2024 ، ،June 2024 ،101468). Fuel subsidy removal in global south oil-producing economies: ***A review of literature. The Extractive Industries and Society*** ،Volume 18 ،p. p. 101468. doi:https://doi.org/10.1016/j.exis.2024.101468
4. Ismail ،S. ،Hezekiah ،T. ،& Bilikisu ،M.-Y. (2014). The Impact of Gasoline Subsidy Removal on the Transportation Sector in Nigeria. ***American Journal of Energy Research***،vol. 2(no. 3) ،pp. 60-66. doi: 10.12691/ajer-2-3-3.
5. Matallah ،S. ،Boudaoud ،S. ،Matallah ،A. ،& Ferhaoui ،M. (2023). The role of fossil fuel subsidies in preventing a jump-start on the transition to renewable energy: Empirical evidence from Algeria. **Resources Policy**, Volume 86 ،Part B ،p. 104276. doi:https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2023.104276
6. Ofori ،R. O. (2023). The economic cost of fuel subsidies in Ghana. ***Socio-Economic Planning Sciences*** ،Volume 87 ،Part B. doi:https://doi.org/10.1016/j.seps.2023.101587
7. Ozili ، ،P. ،& Peterson ،O. (2023). Implications of fuel subsidy removal on the Nigerian economy. Public Policy’s Role in Achieving Sustainable Development Goals ،pp. 115-130. doi:10.4018/978-1-6684-8903-1.ch007