

دعم المحروقات في ليبيا بين الرفع والإبقاء

عبد الحكيم الطاهر عمر

قسم العلوم الادارية والمالية، كلية صرمان للعلوم والتقنية - ليبيا

*Corresponding author, e-mail: h_omer@scst.edu.ly

ملخص الورقة

يعد موضوع الدعم في ليبيا بشكل عام مشكلة اقتصادية اهتمت بها الجهات المسؤولة على مدى عقود سابقة ومازالت موضوع مؤرق لمتخذي القرار بين داعم لفكرة رفع الدعم بحجة أنه يرهق كاهل الخزانة العامة وحافز للتهريب خارج الحدود، وبين رافض لرفع الدعم باعتبار الفئات محدودة الدخل. ونخص بالاهتمام في هذه الورقة بموضوع رفع دعم المحروقات من عدمه وذلك لما له من آثار سلبية على أفراد المجتمع محدودي الدخل في حالة رفعه، وعليه فان هذه الدراسة تهدف الى تسليط الضوء على هذه المشكلة وإمكانية إيجاد مقترحات تؤيد أو ترفض رفع الدعم على المحروقات وذلك من خلال التعريف بإيجابيات وسلبيات رفع الدعم . حيث تبين من خلال الدراسة أنه بالرغم من إستفادة ذوي الدخل العالية والمهريين من هذا الدعم إلا أنه في حالة رفع الدعم عن المحروقات فان طبقة واسعة من المجتمع تتضرر وتزداد عوزا حيث أنه لم يتمكن متخذي القرار من إيجاد آلية مناسبة لإستبدال الدعم من عيني إلى نقدي وكذلك إنخفاض سعر صرف الدينار أمام العملات الأخرى يعتبر عامل مشجع لإستمرار المهريين بالتهريب حتى وإن ارتفعت أسعار المحروقات مع عدم وجود الرادع الأمني المناسب لردع المهريين فان ذلك يعني إستمرار التهريب. لذلك يجب الإبقاء على الدعم لحين إيجاد آلية مناسبة لإستبدال الدعم من عيني إلى نقدي وكذلك وجود آلية مناسبة لملاحقة المهريين أمنيا وقضائيا.

مقدمة

تقوم العديد من الدول المتقدمة والنامية على حد سواء بتقديم الدعم للسلع الاستهلاكية الضرورية والدواء والكهرباء والمحروقات وخدمات التعليم والصحة في محاولة منها للتخفيف من إرتفاع أسعارها على الطبقات الاجتماعية محدودة الدخل، حيث تخصص هذه الدول مبالغ كبيرة من مواردها لدعم دخول الأفراد سواء كان ذلك في شكل سلع منخفضة السعر أو في شكل خدمات كالتأمين الاجتماعي والصحي أو في شكل خدمات مجانية كالتعليم المجاني والصحة المجانية، أو على شكل دفعات نقدية مباشرة. وتقوم بعض الدول الصناعية بوضع سياسات متحركة للدعم السلعي تتماشى مع حركة الاقتصاد ومستويات التضخم النقدي وذلك للمحافظة على مستويات معيشية مقبولة لشريحة محدودي الدخل، ويتم تنفيذ سياسات الدعم من خلال مجموعة من الإجراءات التي تعمل على تحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية وسياسية تنعكس في ميزانية الدعم المحددة وفق برنامج محدد وتكون عادة جزءا من الميزانية الاعتيادية للدولة. والجدير بالذكر أن الدعم الحكومي هو أحد الأدوات التي تمتلكها الدولة لتوجيه النشاط الاقتصادي والاجتماعي الوجهة التي ترغبها، وذلك تبعاً لدور ودرجة تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، الأمر الذي ينبع أساساً من الفلسفة التي تؤمن بها الدولة.

مشكلة البحث

تعاني سياسات الدعم الحكومي للمحروقات المطبقة في ليبيا من سوء توجيه المخصصات المالية حيث أنها توجه لمستحقيها ولغير مستحقيها على حد سواء فيستفيد منها الفقير والغني والأفراد والشركات على حد سواء، بل يستفيد منها الغني الذي يملك أكثر عدد من المركبات أو يملك شركات ومصانع تستهلك أكبر قدر من المحروقات إضافة إلى ذلك فان نسبة كبيرة من المحروقات تهرب إلى خارج الحدود مما صنع سوق موازية لهذه المواد، والذي بدوره أدى الى هدر كبير في المال العام مايفضي إلى إتساع الهوة بين الفقراء والأغنياء، مايدل على عدم كفاءة الإنفاق العام في مجال الدعم.

هدف البحث

يهدف البحث للتعرف على الأهمية الاقتصادية لسياسات الدعم الحكومي للمحروقات المطبقة في ليبيا ومعرفة إيجابياتها وسلبياتها وإمكانية إصلاحها لكي تصل لمستحقيها وتحقيق الأهداف الموضوعية من أجلها.

فرضية البحث

دعم المحروقات بالشكل الحالي (للجميع) مهما كان حجمه لن يؤدي إلى تقليل ملموس في مستوى الفقر وخفض الفارق الكبير في مستوى الدخل بين المواطنين.

منهجية البحث

استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي لدراسة سياسات الدعم الحكومي للمحروقات المطبقة في ليبيا، فضلا عن تقديم توصيات تساهم في إصلاح وتطوير آلية عمل تلك السياسات المعتمدة في الدولة.

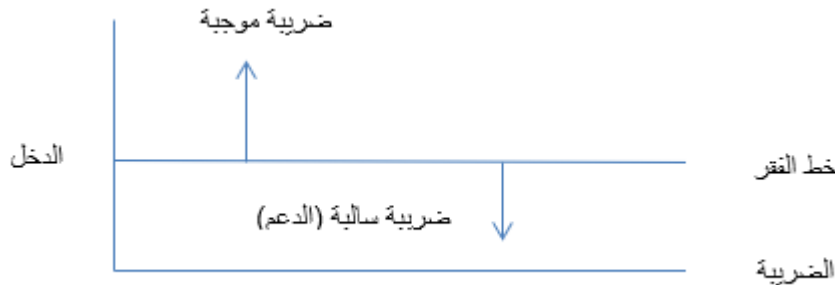
مفهوم الدعم

تعرف سياسة الدعم بأنها السياسة التي تعمل على تثبيت سعر سلعة أو خدمة معينة وبيعها بسعر يقل عن سعر تكلفتها، ويمثل الفرق بين سعر البيع وسعر التكلفة قيمة الدعم الممنوح على السلعة أو الخدمة، وعادة ما تتولى الحكومات مهمة تنفيذ سياسة الدعم. والهدف من سياسة الدعم هو المحافظة على مستوى معيشة مناسب للمواطنين وتمكينهم من إستهلاك سلع وخدمات ضرورية قد لا يكونون قادرين على إستهلاكها من خلال الدخل الذي يتقاضونه، خاصة إذا كانت الحكومة لا ترغب في زيادة دخول العاملين بمؤسساتها (وزارة الاقتصاد، ليبيا، 2013، ص 6) ويشمل الدعم السلع الأساسية، الأدوية، المحروقات، الكهرباء، الرعاية الصحية، التعليم، المياه، الصرف الصحي والنظافة العامة.

تعريف الدعم وفقا للفقهاء الاقتصادي (أبو كريمة، 2022، ص ص 420-421).

أولا :- الدعم ضريبية سالبة

يجب أن يتم تحديد حد أدنى للدخل يطلق عليه خط الفقر، ويراعى في تحديده عدد أفراد الأسرة ومستوى المعيشة السائدة، فإذا انخفض الدخل عن خط الفقر تقوم الدولة بمنح إعانة لذوي الدخل المنخفضة يطلق عليها الضريبة السالبة، ويرجع تسميتها بهذا الاسم لأن الفرد هو الذي يحصل عليها من الدولة، بينما إذا زاد دخله عن خط الفقر فيجب عليه أن يدفع ضريبة للدولة ويطلق عليها الضريبة الموجبة .



شكل رقم (1)

والطرح السابق إن كان يصلح في الدول المتقدمة، فإنه لا يصلح في الدول النامية وذلك بسبب عدم إمكانية جسر الدخول بدقة بالإضافة الى عدم وجود بيانات وافية ودقيقة عن توزيع الدخل حيث أن الطبقات الفقيرة تمثل الجانب الأكبر في تلك الدول وتتركز الثروات في عدد قليل من الأفراد.

ثانياً :- الدعم ميزة مالية

تهدف الحكومات من خلال سياسات الدعم على المحافظة على مستوى معين للأسعار وذلك في شكل إعانات تقدمها الدولة للمستهلكين لأنواع معينة من السلع الأساسية، أو ماتقدمه من إعانات للمنتجين الزراعيين في شكل أسعار منخفضة لبعض مستلزمات الانتاج أو القروض الميسرة.

ثالثاً الدعم أداة توزيعية

يعتبر الدعم أحد الأساليب الهامة لإعادة توزيع الدخل في المجتمع لجعل مجموعة من السلع الضرورية في متناول القوة الشرائية للشرائح ذات الدخل المنخفض في المجتمع، ويترتب على ذلك إعادة توزيع الدخل لصالح الفئات الأكثر احتياجاً.

أنواع الدعم (وزارة الاقتصاد، ليبيا، 2013، صص 7-8)

يأخذ الدعم الحكومي أنواعاً متعددة نذكر منها مايلي:

1- الدعم المباشر والدعم غير المباشر

يقصد بالدعم المباشر قيام الدولة بالتدخل ومنح الأفراد (مستهلكين أو منتجين) مزايا نقدية أو عينية بشكل مباشر مثل تقديم إعانات بطالة إلى الأفراد العاطلين عن العمل. أما الدعم غير المباشر فهو قيام الحكومة بالتدخل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية للأفراد ولكن التأثير يكون غير مباشر في أسعار أو كميات السلع التي يحصل عليها الأفراد مثل وضع لوائح تنظيمية للسيطرة على الأسعار أو المبيعات، أو القرارات الانتاجية للمؤسسات، أو قيام الحكومة بفرض الضرائب على السلع المستوردة المشابهة للسلع المنتجة محلياً وغيرها من السياسات.

2- الدعم الكلي والدعم الجزئي

يقصد بالدعم الكلي ذلك الذي تقدمه الدولة إلى كل أفراد المجتمع بدون تمييز بين مستوى دخولهم أو وضعهم المعاشي أو عدد أفراد الأسرة أو نوع الجنس أو نوع النشاط الاقتصادي، ويعيب البعض على هذا النوع عدم مراعاته لمبادئ العدالة الاجتماعية. أما الدعم الجزئي فهو ذلك الدعم الذي تقدمه الحكومة إلى فئة معينة دون فئة أخرى، وذلك إستناداً إلى مجموعة من المعايير مثل مستوى الدخل أو عدد أفراد الأسرة، مثال ذلك الكوبونات التي تمنحها الدولة للفئات ذات الدخل المحدود على شكل معونات غذائية وحجبتها عن الفئات الأوفر حظاً في الحصول على الدخل، كذلك الدعم الذي يقدم إلى قطاع دون آخر كالدعم الذي يقدم إلى المزارعين في القطاع الزراعي.

3- الدعم العيني والدعم النقدي

يقصد بالدعم العيني ماتقدمه الحكومة من مزايا عينية إلى فئات اقتصادية معينة سواء كانت هذه الفئات تمثل وحدات إستهلاكية أو إنتاجية وتشمل المزايا العينية كل أشكال الدعم الذي تمنحه الحكومة لتلك الوحدات، مثل الطعام، المسكن، الملابس، أو قيام الحكومة بتقديم الآلات والمعدات الأقل تلويثاً للبيئة بأسعار تقل عن أسعار التكلفة، أو تقديم مواد أولية أو مواد خام أو وقود وطاقة إلى الوحدات الإنتاجية، أما الدعم النقدي فهو ذلك الدعم الذي تقدمه الحكومة إلى الوحدات المستهلكة أو المنتجة وذلك على شكل وحدات نقدية إلى تلك الفئات التي تحاول الدولة دعمها، كتقديم مبالغ نقدية إلى الأسر التي يقل مستوى دخلها عن حد معين.

دعم المحروقات في ليبيا (الصالون الاقتصادي، 2020)

تم تحديد مجموعة من المنتجات النفطية الخاضعة للدعم على أن تقوم المؤسسة الوطنية للنفط بتوفيرها وهي (البنزين، الديزل، كيروسين الطيران، الكيروسين المنزلي، زيت الوقود الثقيل، الغاز المسال وزيتوت محركات البنزين).

المتابع لسياسة الدعم في ليبيا يلاحظ إزدياد قيمته بشكل مفرط، حيث كان مجموع دعم الوقود يتجاوز 300 مليون دينار سنويا حتى نهاية عام 2004 حيث كان سعر برميل النفط يتراوح ما بين 22- 28 دولار، ثم ارتفع دعم المحروقات بشكل كبير في السنوات الأخيرة.

بلغ استهلاك الفرد 22.3 لتر بنزين للسيارات يوميا في سنة 2013 بينما كان الاستهلاك اليومي للفرد في الجزائر 3.3 لتر، وفي نيجيريا 2.5 لتر.

إزدادت قيمة الدعم في ليبيا أكثر من عشرة أضعاف في سنة 2019 مقارنة بسنة 2004 لتتجاوز سقف 4.5 مليار دينار ليبي تقريبا، أي ما يعادل 350 ألف برميل نفط يوميا، وتشكل نسبة دعم وقود السيارات (البنزين) 40% تقريبا من قيمة الدعم، وتتجاوز حصة شركة الكهرباء نسبة 20% تقريبا، أي في حدود 750 مليون دينار، ونسبة 30% تقريبا يتم تهريبها خارج حدود البلاد، أما نسبة إستيراد الوقود من الخارج فقد بلغت 80% تقريبا في حين أن نسبة الوقود المحلي لم تتجاوز 20% تقريبا، ما سبب ضغط على ميزان المدفوعات، وتمثل ذلك بزيادة الانفاق من النقد الأجنبي لتوريد الوقود.

جدول رقم (1) الأسعار المحلية للمشتقات النفطية

المشتقات النفطية						السنة
غاز سائل إسطوانة 11 كجم	غاز سائل إسطوانة 15 كجم	زيت الوقود دينار للطن المتري	وقود الديزل	كيروسين	بنزين	
/	1500	22	150	80	160	2006
/	1500	22	150	80	160	2007
/	1500	22	170	80	180	2008
/	2000	22	150	90	200	2009
1500	2000	36	150	90	200	2010
1500	2000	36	150	90	150	2011
1500	2000	22	150	90	150	2012
1500	2000	22	150	90	150	2013
1500	2000	22	150	90	150	2014
1500	2000	22	150	90	150	2015
1500	2000	22	150	90	150	2016
1500	2000	22	150	90	150	2017
1500	2000	22	150	90	150	2018
1500	2000	22	150	90	150	2019
1500	2000	22	150	90	150	2020
1500	2000	22	150	90	150	2021
1500	2000	22	150	90	150	2022

الجدول من إعداد الباحث بناء على أعداد مختلفة لسنوات مختلفة من النشرة الاقتصادية، مصرف ليبيا المركزي .

جدول رقم (2) الإستهلاك المحلي للمشتقات النفطية بألاف الأطنان المترية

السنة	المشتقات النفطية						
	غاز النفط المسال	بنزين 95	كيروسين منازل	كيروسين طيران	وقود الديزل	زيت ثقيل	بنزين طيران
2008	307027	2,787,705	167,455	371,126	4,334,669	2,276,815	1325
2009	326229	2,906,868	169,913	418,093	5,058,788	2,651,805	1332
2010	331122	3,043,050	161,039	425,477	5,220,273	2,767,413	1206
2012	288492	3,283,622	160,885	235,225	3,550,101	1,551,298	149
2013	321127	3,800,272	134,224	312,602	4,923,927	1,767,438	160
2014	290080	3,686,985	91,085	207,994	5,210,604	1,676,359	72
2015	264313	3,732,374	59,858	122,087	4,217,594	1,365,489	19
2016	269350	3,955,089	62,065	124,976	3,079,841	1,314,835	14
2017	277732	3,935,345	62,218	135,570	3,375,954	1,117,225	80
2018	280625	3,949,929	29,156	138,953	3,378,481	1,351,135	186
2019	286193	4,032,995	23,701	184,879	3,324,059	1,256,329	162
2020	279,250	3,898,573	19,160	104,525	2,971,460	970,112	3
2021	311,902	4,544,879	34,996	140,405	3,545,026	1,157,524	0
2022	322,338	4,946,480	36,791	155,170	4,750,721	1,109,850	0
2023/9	254,499	3,806,678	16,981	150,853	4,503,900	906,454	0
2023	339,332	5,075,571	22,641	201,137	6,005,200	1,208,605	0

المصدر :- شركة البريقة لتسويق النفط

جدول رقم (3) دعم المحروقات بالمليون دينار لبيي

السنة	دعم المحروقات	إجمالي المصروفات في الميزانية العامة	نسبة الدعم إلى إجمالي المصروفات (%)
2006	1,427.7	21,378.0	6.68
2007	1,080.5	30,883.0	3.50
2008	1,984.6	44,115.5	4.50
2009	1,619.3	35,677.2	4.54
2010	2,894.4	54,498.8	5.31
2011	3,533.5	23,366.5	15.12
2012	4,425.5	53,941.6	8.20
2013	6,786.7	65,283.5	10.40
2014	9,360.0	43,814.2	21.36
2015	6,194.0	36,014.9	17.20
2016	3,986.0	28,787.9	13.85
2017	4,200.0	32,692.0	12.85
2018	4,370.0	39,286.4	11.12
2019	4,200.0	45,813.0	9.17
2020	3,400.0	37,310.0	9.11
2021	9,973.3	85,775.9	11.63
2022	4,990.0	127,874.5	3.90

الجدول من إعداد الباحث بناء على

- (1) بيانات من أعداد مختلفة لسنوات مختلفة من النشرة الاقتصادية لمصرف ليبيا المركزي
- (2) نشرة الحسابات القومية للفترة من (2006 الى 2019)، وزارة التخطيط ليبيا، 2022

من الجدول رقم (3) والذي يشمل قيمة دعم المحروقات خلال السنوات من 2006 الى 2022 نلاحظ أن قيمة الدعم لا تنمو بصورة متناسقة بنسبة نمو ثابتة خلال المدة المذكورة بل هي متذبذبة بين الصعود والانخفاض وذلك ناتج عن عدم الاستقرار السياسي والأمني بالبلاد حيث الإنقطاعات الكبيرة في التيار الكهربائي ولساعات طويلة خلال كل يوم ماينتج عنه توقف في كثير من جوانب الحياة الاقتصادية من مصانع ومؤسسات إستراتيجية، وتوقف إنتاج وتصدير النفط وخروج بعض المؤسسات عن الخدمة، وتبعات إنتشار فيروس كوفيد 19 ومنتج عنه من توقف أغلب الأنشطة الاقتصادية، وسيطرة بعض المجموعات المسلحة بطرق غير قانونية لكثير من مؤسسات الدولة مانتهج عنه تخبط في أغلب مؤسسات الدولة من سوء الإدارة والتصرف في موارد الدولة السيادية وتهريب الأموال الى خارج الدولة وهبوط مستوى الدينار الليبي مقابل العملات الأخرى هذا إلى جانب تهريب البترول ومشتقاته إلى خارج حدود الدولة. ونلاحظ من خلال الجدول رقم (3) أن نسبة الدعم إلى إجمالي المصروفات العامة ترواح ما بين 3.50% إلى 21.36% وبمتوسط عام 9.91% وهي نسبة كبيرة نوعا ما إذا ما قورنت بغيرها من بنود المصروفات العامة للدولة. الأمر الذي يعد ثقل على كاهل الميزانية العامة للدولة.

إيجابيات دعم المحروقات (أحمد، 2017)

1. تخفيض العبء المالي علي المستهلك وزيادة قدرته الشرائية
2. تسهيل التنقل بين المدن وخاصة البعيدة منها بواسطة السيارات الخاصة في ظل إنعدام وسائل النقل العامة.
3. تخفيض تكاليف نقل البضائع (دعم الديزل)
4. إكتساب ميزة تنافسية ضد الأنشطة الاقتصادية الخارجية المنافسة وخاصة الموجودة في الدول المجاورة.
5. تسريع عملية النمو الزراعي والصناعي.

سلبيات دعم المحروقات

1. الهدر في الاستخدام نتيجة المبالغة في إنخفاض أسعار المحروقات مقارنة بالدخل الفردي وأسعار السلع الأخرى.
2. تهريب المحروقات لخارج الدولة وذلك لوجود فرق في أسعار المحروقات وكذلك لوجود فرق في أسعار العملات.
3. تسرب الدعم لطبقات إجتماعية غير مستحقة له، إذ يستأثر 20% من الشرائح الميسورة بمعظم موازنة دعم المحروقات.
4. يشكل الدعم عبء ثقيل على الميزانية العامة للدولة.
5. الهدر في العملية الإنتاجية وذلك بالافراط في استخدام المحروقات وعدم تفعيل آليات الحفاظ والصيانة.
6. قيام الاستثمار المحلي بتمويل صناعات غير مستدامة إلا بدعم حكومي متزايد.
7. حفز الاستهلاك الكثيف وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.

رفع الدعم

كلما تراجع مؤشرات اقتصادية في بلد ما، يقدم الدعم الاجتماعي كأول الضحايا، كما لو أنه هو المسؤول عن عجز الميزانيات الحكومية، كما أن صندوق النقد الدولي والدول المانحة التي تقدم مجموعة من الشروط للحكومات المتعثرة ماليا مقابل اقراضها المال، يأتي في مقدمتها الغاء الدعم، إذ زيادة أسعار السلع الأساسية والمنتجات النفطية تؤدي إلى إنخفاض في دخول الفقراء ما يؤدي إلى حدوث اضطرابات سياسية.

في تقرير لصندوق النقد الدولي سنة 2000 بناء على دراسة شملت 23 دولة قامت باصلاح الدعم، تبين أن أغلبها اختارت رفع الدعم التدريجي بسبب غياب البيئة السياسية والاقتصادية القادرة على مواجهة ما يترتب على رفع الدعم دفعة واحدة.

لماذا إختيار رفع الدعم؟ يهدف هذا الخيار بالدرجة الأولى إلى تحقيق وفر مالي في ميزانياتها وضبط أسعار الصرف، في مقابل ذلك ترى الوكالة الدولية للطاقة أن رفع الدعم عن المشتقات النفطية وزيادة الأسعار له تأثير سلبي على الاقتصاد الكلي للدولة، فينخفض معدل الإنتاج ويرتفع معدل الأسعار، ويتراجع معدل النمو الكلي للدولة على المدى الطويل. (القزي، 2020)

تجارب بعض الدول في رفع الدعم

1- الأردن

رفع الدعم في الأردن كما في بلدان عديدة شكل مطلباً أساسياً من مطالب صندوق النقد الدولي. زيادة أسعار الوقود في الأردن أدى إلى اندلاع تظاهرات أدت إلى إسقاط الحكومة. في فترات لاحقة ألغت الحكومة الدعم عن أسعار النفط مستبدلة إياه بدعم نقدي مباشر لفئة من المواطنين الأكثر احتياجاً مشروط بتجاوز سعر برميل النفط 100 دولار أمريكي مع الإبقاء على دفع دعم نقدي بدل دعم للسلع الأساسية، ولكن وجدت نفسها تدفع مبالغ دعم نقدي أكثر من الوفر النقدي في الميزانية العامة. (القزي، 2020)

2- مصر (القزي، 2020)

كما في الأردن فرض صندوق النقد الدولي على مصر رفع الدعم عن المواد الرئيسية لقاء إقراضها. من خلال التجارب السابقة للحكومة قررت الحكومة سنة 1982 تطبيق خفض الدعم بالتدريج لجميع السلع المدعومة، تحرير سعر صرف العملة، تطبيق قانون الضريبة على القيمة المضافة، غرلة المستفيدين من بطاقات التموين وتقسيمهم إلى قسمين بين من يستحق دعماً شاملاً ومن يستحق دعماً جزئياً، فكانت الأسعار ترتفع من دون أن تواكبها زيادة التقديمات الاجتماعية، ما انعكس سلباً على القدرات الإستهلاكية للمواطنين وإرتفاع نسبة التضخم. في عام 2016 تم إلغاء الدعم عن عدد من السلع وبرزها الوقود والغاز، فارتفعت الأسعار خمسة أضعاف في فترة وجيزة في عام 2019 أقرت الحكومة شطب قرابة 8 ملايين شخص من قائمة دعم الغذاء، ورفض تسجيل أي شخص جديد لأي أسرة تتكون من أربعة أفراد وما فوق.

3- تركيا (القزي، 2020)

قررت تركيا في الثمانينات من القرن الماضي تحرير اقتصادها، ولكن هنا لم يكن هذا الإجراء بضغوط من صندوق النقد الدولي بل كان نتيجة رغبتها في الإنضمام إلى الإتحاد الأوروبي. فبدأ إصلاح قطاع النفط بهدف تحسين المالية العامة، فصدر سنة 1989 قانون سمح للشركات بتحديد الأسعار، وبدأت سنة 1990 خصخصة الشركات العامة لتكتمل بعد 15 سنة، تزامن ذلك مع وضع شبكة للأمان الاجتماعي، وإقرار الإعفاء الضريبي لإستهلاك الغاز النفطي المسال، والإعفاء الضريبي لوسائل النقل العام، ومنح خصم ضريبي للديزل المستخدم في الزراعة، وأزداد الدعم الحكومي بين عامي 2015، 2020 بمعدل نمو سنوي متوسط بلغ 11.66%. ومع هذه الإجراءات فان الدعم الحكومي والنمو الاقتصادي لم يؤدي إلى إنخفاض معدلات البطالة، فقررت الدولة في سنة 2017 دعم برنامج للتوظيف.

4- نيجيريا (القزي، 2020)

كذلك الحال في نيجيريا فان قرار رفع الدعم كان قرار المانحين الدوليين الذين يروجون أنه الحل لتصحيح ميزانية نيجيريا. نتيجة لدعم الوقود في نيجيريا توسع الفارق في الأسعار بين نيجيريا ودول الجوار بحدود 700% ما نشط عمليات التهريب. في تقرير صندوق النقد الدولي سنة 2000 يقول أن الحكومة زادت أسعار البنزين بنسبة 50% بالتزامن مع رفع الحد الأدنى للأجور، لم يمنع ذلك من إندلاع احتجاجات طلابية و عمالية في المدن الكبرى بسبب غياب شبكات الأمان الاجتماعي. وفي دراسة تحليلية للمعهد الأفريقي للاقتصاد، خلصت إلى أن إرتفاع الأسعار أدى إلى تباطؤ نمو الدخل القومي وإنخفاض الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بسبب إنخفاض الأنشطة الاقتصادية وإستهلاك الأسر التي تأكلت مداخيلها وتراجع إيرادات الضرائب الحكومية. في سنة 2017 خصصت الحكومة 500 مليون دولار لبرنامج الحماية الاجتماعية، ولكن المشكلة كانت في غياب البيانات، وبالتالي عدم معرفة لمن يجب أن توزع المساعدات النقدية.

في سنة 2020 قررت الحكومة رفع الدعم عن المحروقات، مبررة قرارها أن ذلك من أجل تخصيص الأموال للصحة والتعليم والخدمات الاجتماعية الأخرى.

5- البرازيل (القرني، 2020)

البرازيل كغيرها من الدول انصاعت لتوجيهات البنك الدولي وصندوق النقد، فتبنت سياسة الانفتاح الاقتصادي، حيث بدأت في عمليات رفع الدعم عن المحروقات ولكن بشكل تدريجي لإمتصاص أي رد فعل معارض، فبدأت بتحرير أسعار المنتجات النفطية للشركات، ثم بنزين المستهلكين، بعدها الغاز النفطي المسال والديزل، وفي سنة 2002 كانت أسعار المنتجات كافة قد حررت وأصبحت أعلى من معدلاتها العالمية.

يشير تقرير لصندوق النقد الدولي لسنة 2013 إلى أن تحرير الأسعار في البرازيل إقترن بارتفاع معدلات التضخم، فاعتمدت الحكومة نظام كويونات الغاز للأسر منخفضة الدخل، والتحويلات النقدية المشروطة، وفي سنة 2014 ألغت الضرائب على الغاز المسال وزيت الوقود لتثبيت الأسعار وتخفيضها على المستهلكين، وبعد ذلك ربط الحد الأدنى للأجور بمعدل التضخم، وطبقت سياسة الضمان الاجتماعي لـ 90% من السكان الذين تجاوزت أعمارهم 65 سنة، وقدم الدعم النقدي للأسر التي يقل دخلها عن 28 دولار شهريا.

رفع الدعم أو إبقاءه

لقد اختلفت وجهات النظر الاقتصادية بين من يطالب برفع الدعم ومن يطالب بالإبقاء عليه ولكل مبرراته، وكما أن لرفع الدعم حفاظ على المال العام حيث يتم التخفيض من إجمالي الميزانية العامة للدولة، فانه كذلك يسبب رفع في معدلات التضخم العام للأسعار ولكل وجه نظر توجد ايجابيات وسلبيات نوجها في الآتي:

إيجابيات رفع الدعم

- 1) حلا لتخفيف أعباء الموازنة العامة للدولة.
- 2) حلا للقضاء أو التقليل من عملية تهريب الوقود خارج البلاد.
- 3) يتمتع أصحاب الشركات والأغنياء الذين يمتلكون عدد كبير من المركبات وما يقارب من ثلاث ملايين أجنبي بمزايا الدعم على المحروقات على حساب الطبقة الفقيرة المستهدفة من الدعم، ورفع الدعم يحرمهم من هذه المزايا.
- 4) قدر خبراء الاقتصاد في ليبيا أنه في حالة إستبدال دعم المحروقات بدعم نقدي فان نصيب الفرد يصل الى 850 دينار سنويا وهذا يرفع من قيمة دخل الأسرة السنوي، ولكن في المقابل وفي غياب سلطة تراقب الأسعار وفي ظل الانقسام السياسي والاقتصادي والأمني الذي تعيشه البلاد سوف تزيد أسعار النقل البري والبحري والجوي وتبعاً لذلك تزداد أسعار السلع والخدمات حتى سعر رغيف الخبز بحجة إرتفاع أسعار الوقود.
- 5) التقليل من حجم الواردات من المشتقات النفطية نتيجة إنخفاض حجم الطلب المحلي من تلك المشتقات الناتج من إرتفاع أسعارها وهذا بدوره يؤدي إلى التقليل من حجم الإنفاق.

سلبيات رفع الدعم

- 1) يربك الوضع الاقتصادي للمواطن ويتسبب في تآكل الطبقة الوسطى ما سيجعل المجتمع مقسم إلى طبقة غنية وطبقة فقيرة وهي الأكبر مايزيد من معاناة أغلبية أفراد المجتمع، وذلك في غياب سلطة قادرة على مراقبة الأسعار وتوصيل البديل النقدي إلى مستحقيه في ظل الانقسام السياسي والاقتصادي والأمني.
- 2) إستفادة الطبقات الغنية بشكل أكبر من الطبقات المستهدفة من الدعم في قطاع المحروقات.
- 3) أي إجراء يخص قطاع الطاقة سيجر وراءه كل القطاعات الاقتصادية لأنه القطاع الرائد في ليبيا كونه المورد الرئيسي في ليبيا وبالتالي أي ارتفاع في أسعار المحروقات سيؤدي إلى إرتفاعات كبيرة في أسعار الكهرباء والمواصلات البرية والبحرية والجوية والمنتجات والسلع التموينية الأكثر إستهلاكاً والأدوية والملابس والمركبات وقطع الغيار.

وخلاصة القول أن ارتفاع أسعار المشتقات النفطية يترتب عليه ارتفاع مفاجئ في المستوى العام لأسعار السلع والخدمات.

النتائج

لقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- (1) ينتج عن الدعم مشاكل في الاقتصاد من هدر للمواد وعدم العدالة في التوزيع، حيث تذهب أجزاء كبيرة من قيمة الدعم لغير مستحقيه.
- (2) مزاحمة الإنفاق العام الداعم للنمو، حيث يكون الإنفاق على دعم المحروقات وغيره من أنواع الدعم أكثر أهمية من الإنفاق على البنية الأساسية الضرورية، أو التعليم والصحة، ما يترتب عليه إشكاليات كثيرة تنعكس معظمها في أنشطة غير مشروعة كالتهريب والفساد وظهور السوق الموازي للسلع المدعومة.
- (3) صعوبة رفع الدعم في ظل الإنقسام المتجسد في وجود حكومتين وعدم السيطرة على الحدود، وعدم توفر وسائل النقل العام ومدى القدرة على ضبط الأسعار وعدم وجود آليات لإستبدال الدعم من عيني إلى نقدي.
- (4) القرارات التي تتخذها الحكومات المتعاقبة بخصوص رفع الدعم غير مدروسة ولم توكل هذه القرارات لأهل الاختصاص، فيجب أن تشكل لجان مكونة من اقتصاديين وخبراء من المؤسسة الوطنية للنفط ووزارة المالية وأكاديميين بالجامعات الليبية، تحت رعاية حكومة موحدة تسيطر على كامل التراب الليبي.
- (5) رفع الدعم يؤدي إلى إرتفاع المستوى العام للأسعار وإرتفاع معدلات التضخم وتآكل الطبقة الوسطى وانضمامها إلى الطبقة الفقيرة، ما يزيد من معاناة الأغلبية من أفراد المجتمع وذلك في غياب سلطة قادرة على مراقبة الأسعار وتوصيل البديل النقدي إلى مستحقيه.
- (6) تسعى الحكومات المتعاقبة إلى رفع الدعم من المشتقات النفطية بناء على ضغوط من جهات خارجية كمنصوق النقد الدولي والبنك الدولي وبعض الدول التي تحاول السيطرة على مناحي الحياة الاقتصادية (إستعمار خفي بطرق عصرية).
- (7) تهريب المشتقات النفطية تقوم به مجموعات بقوة السلاح تحت غطاء من أطراف نافذة في الدولة.
- (8) المبالغ المخصصة للدعم لاتذهب بكاملها إلى الأغراض المخصصة لها، حيث يتم توجيه جزء منها لأغراض أخرى.
- (9) قدر بعض المهتمين بهذا الشأن أن قيمة الدعم النقدي الذي يجب دفعه إلى كل مواطن 850 دينار سنويا، ولو افترضنا أن نسبة المستحقين لهذا البديل النقدي من مجموع السكان 70% أي مايقارب 4,9 مليون نسمة، أي أن إجمالي قيمة الدعم النقدي يصل إلى 4,165 مليار دينار وإذا ما قورن هذا المبلغ بمتوسط الدعم السنوي للمشتقات النفطية خلال السنوات من 2006 إلى 2022 والذي يقدر بحوالي 4,378 مليار مع ملاحظة أن قيمة الدعم المذكورة أكبر من القيمة الحقيقية، حتى ولو كانت هذه القيمة حقيقية ودقيقة فانها قريبة جدا من قيمة الدعم النقدي، لذا من الأفضل أن يبقى الدعم على المشتقات النفطية ونوفر على أنفسنا الكثير من المشاكل المترتبة على رفع الدعم. مع ملاحظة أن قيمة الدعم الذي يتم تهريبه 30% كما قدره خبراء من المؤسسة الوطنية للنفط.

التوصيات

من خلال النتائج السابقة توصلت الدراسة إلى التوصيات الآتية:

- (1) عدم رفع الدعم في ظل إنقسام سياسي واقتصادي تشهده البلاد، حيث تنعدم السيطرة على الأسعار، وان كان لابد من رفع الدعم فيرجى ذلك إلى حين تواجد حكومة موحدة تسيطر على جميع مناحي الحياة السياسية والاقتصادية والأمنية.
- (2) عدم رفع الدعم إلا بعد وضع آليات لإستبدال الدعم من عيني إلى نقدي وضمان وصوله لمستحقيه، وذلك يتم في ظل وجود قاعدة بيانات صحيحة تستطيع الحكومة من خلالها معرفة السكان الذين هم في حاجة إلى قيمة الدعم بدل العيني.
- (3) عدم رفع الدعم في ظل وجود أسعار متعددة وغير ثابتة للدينار وإنخفاض قيمته على الأقل مع أسعار العملات المجاورة للدولة.
- (4) عند بسط السيطرة على حدود الدولة ومكافحة التهريب قد لا تحتاج الدولة إلى رفع الدعم حيث أن الدعم أداة من أدوات توزيع الثروة إذا أحسن إستخدامه.
- (5) عدم رفع الدعم قبل توفير وسائل نقل عامة برية وبحرية وجوية للركاب والبضائع وبأسعار في المتناول.

قائمة المراجع

1. الصالون الاقتصادي، سياسة دعم المحروقات في ليبيا المشكلة وأفاق الحل يونيو 2020
www.theeconomicsalon.org
2. دراسة إستبدال الدعم السلعي بالدعم النقدي، وزارة الاقتصاد، ليبيا، مايو 2013
3. رشدي ابراهيم السيد أبوكريمة، الآثار الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على الدعم الحكومي في مصر، المجلة القانونية، المجلد 12، العدد 2، 2022.
<https://jlaw.journals.ekb.eg>
4. ليا القزوي، تجارب رفع الدعم حول العالم، الأخبار، ديسمبر 2020
<https://al-akhbar.com>
5. محمد أحمد، إلغاء دعم الوقود.. الفوائد والخسائر، بوابة الوسط، مايو 2017
<https://alwasat.ly>