

دعم المحروقات بين ضرورات الإصلاح والمخاوف الاجتماعية

دراسة على الاقتصاد الليبي 2006 – 2022

د. عبد الحكيم الطاهر عمر

كلية صرمان للعلوم والتقنية

ملخص البحث

يعد موضوع الدعم في ليبيا بشكل عام مشكلة اقتصادية اهتمت بها الجهات المسؤولة على مدى عقود سابقة ومازالت موضوع مؤرق لمتخذي القرارين 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 فإن 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 فإن 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 التهريب حتى وإن ارتفعت أسعار المحروقات. لذلك يوصي البحث بضرورة إصلاح نظام الدعم تدريجيا مع تقديم برامج تعويضية موجهة للفئات الأكثر احتياجا، لضمان تحقيق العدالة الاجتماعية وتقليل الآثار السلبية المحتملة على المواطنين.

الكلمات المفتاحية : دعم المحروقات، التهريب، إصلاح الدعم، الفئات المستحقة، الاقتصاد الليبي، رفع الدعم، العدالة الاجتماعية.

Abstract

The issue of subsidies in Libya in general is an economic problem that has been of interest to the responsible authorities for decades and is still a troubling issue for decision-makers between those who support the idea of lifting subsidies on the pretext that it burdens the public treasury and is an incentive for smuggling outside the borders, and those who reject lifting subsidies considering that the low-income group are concerned. In this paper, we focus on the issue of lifting fuel subsidies or not, due to its negative effects on low-income members of society if it is lifted. Accordingly, this study aims to shed light on this problem and the possibility of finding proposals that support or reject lifting fuel subsidies by identifying the positives and negatives of lifting subsidies. The study showed that although high-income earners and smugglers benefit from this support, if fuel subsidies are lifted, a large segment of society is harmed and becomes more destitute, as decision-makers have not been able to find an appropriate mechanism to replace subsidies from in-kind to cash, and the decline in the exchange rate of the dinar against other currencies is considered a factor encouraging smuggling to continue even if fuel prices rise. Therefore, the study recommends the necessity of gradually reforming the support system, while providing compensation programs targeting the most needy group , to ensure the achievement of social justice and reduce the potential negative effects on citizens.

Keywords: fuel subsidies, smuggling, subsidy reform, eligible group, economy Libyan, raise support social justice.

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. 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.

تعد قضية دعم المحروقات في ليبيا من أبرز الملفات الاقتصادية والاجتماعية التي تثير جدلاً واسعاً بين مختلف الأطراف. حيث يمثل دعم المحروقات أداة حكومية تهدف إلى تخفيف الأعباء الاقتصادية على المواطنين، لكنه في المقابل يثقل كاهل الدولة بميزانية كبيرة، وهذا البحث يتناول أبعاد دعم المحروقات في ليبيا، من حيث جدواه الاقتصادية، وتأثيراته الاجتماعية، ومدى إمكانية رفع الدعم أو الإبقاء عليه، مع تسليط الضوء على تجارب دولية مشابهة.

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 فإن نسبة كبيرة من المحروقات تهرب إلى خارج الحدود مما صنع سوق موازية لهذه المواد، والذي بدوره أدى إلى هدر كبير في المال العام مايفضي إلى إتساع الهوة بين الفقراء والأغنياء، مايدل على عدم كفاءة الإنفاق العام في مجال الدعم. من هنا تبرز عدة تساؤلات رئيسية تعبر عن مشكلة البحث وتوجهاته.

- 1 – هل يشكل دعم المحروقات عبئاً كبيراً على الموازنة الحكومية ويؤثر على تخصيص الموارد للقطاعات التنموية الأخرى ؟
- 2 – هل يمكن أن يؤدي رفع الدعم إلى تحسين كفاءة السوق الليبي، أم أن ذلك سيؤدي إلى نتائج سلبية مثل التضخم وارتفاع الأسعار ؟
- 3 – هل يمكن أن يكون هناك حلول أكثر فعالية للتقليل من تأثير رفع الدعم على المواطن الليبي، مثل تقديم بدائل اجتماعية أو برامج تعويضية ؟
- 4 – هل يمكن الوصول إلى صيغة توافقية بين رفع الدعم وتوجيه الدعم للفئات المستحقة دون التأثير على إستقرار الدولة والمجتمع ؟

فرضية البحث

رفع الدعم عن المحروقات في ليبيا سيؤدي إلى تحسين الكفاءة الاقتصادية وتحرير موارد الدولة، لكن ذلك يتطلب تنفيذ سياسات موازية لتخفيف الأعباء الاجتماعية على المواطنين، خاصة الفئات الضعيفة.

منهجية البحث

المنهج التحليلي : تم استخدام المنهج التحليلي لدراسة تأثير دعم المحروقات على الاقتصاد الليبي، من خلال تحليل البيانات والتقارير الرسمية .

المنهج المقارن : النظر إلى تجارب دولية مشابهة للإستفادة منها في دراسة الآثار الناتجة عن إصلاح أنظمة دعم المحروقات.

المنهج الوصفي : لوصف الوضع الراهن لدعم المحروقات في ليبيا والتحديات المرتبطة به.

أهداف البحث

- 1 – تحليل واقع دعم المحروقات في ليبيا وأبعاده الاقتصادية والاجتماعية .
- 2 – دراسة الآثار المحتملة لرفع الدعم عن المحروقات على الاقتصاد والمجتمع .
- 3 – تقديم حلول عملية لإصلاح نظام دعم المحروقات بما يحقق التوازن بين المصلحة العامة والاستقرار الاجتماعي.
- 4 – إستخلاص الدروس من تجارب دولية مشابهة لتحسين السياسات في ليبيا.

أهمية البحث

الأهمية العلمية : يساهم البحث في سد الفجوة المعرفية حول تأثيرات دعم المحروقات في ليبيا، ويدعم النقاش الأكاديمي حول السياسات الاقتصادية الفعالة .

الأهمية العملية : يقدم البحث توصيات لصانعي القرار في ليبيا حول أفضل السبل لإصلاح نظام دعم المحروقات بما يحقق الإستدامة الاقتصادية والاجتماعية .

حدود البحث

أهتم البحث بموضوع دعم المحروقات في الاقتصاد الليبي خلال الفترة الزمنية 2006 – 2022

الدراسات السابقة

الدراسة الأولى : إصلاح نظم دعم الطاقة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (البنك الدولي، 2023)

تناولت الدراسة تأثير إصلاح دعم المحروقات في عدة دول بالمنطقة، مع التركيز على الجوانب الاجتماعية والاقتصادية، وأشارت الدراسة إلى أهمية استخدام برامج تعويضية للفئات المتضررة مثل التحويلات النقدية.

الدراسة الثانية : تجربة المغرب في إصلاح دعم المحروقات (المركز الإقليمي للسياسات الاقتصادية، 2021)

سلطت الدراسة الضوء على كيفية إعتداد المغرب على آلية رفع الدعم التدريجي عن المحروقات وتوجيه الموارد إلى برامج التنمية الاجتماعية مثل التعليم والصحة.

الدراسة الثالثة : أثر رفع الدعم عن الطاقة في الاقتصاد الجزائري (صندوق النقد الدولي، 2022)

تناولت الدراسة الآثار السلبية لرفع الدعم المفاجئ على الفئات محدودة الدخل، وأوصت باستخدام منهج تدريجي للإصلاح مع تطبيق شبكات حماية إجتماعية .

الدراسة الرابعة : التحديات الاقتصادية لدعم الوقود في ليبيا (وزارة الاقتصاد الليبية، 2022)

ناقشت الدراسة التكاليف المالية المرتفعة لدعم الوقود في ليبيا وتأثير ذلك على ميزانية الدولة، مع إقتراح حلول مثل تخصيص الدعم للفئات الأكثر إحتياجاً.

الدراسة الخامسة : الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا . دراسة تطبيقية على مدينة مصراتة. (أبوشيبه، 2024 ، ص 31)

هدفت الدراسة إلى التعرف على رأي المواطن الليبي داخل مدينة مصراتة اتجاه سياسة رفع الدعم على المحروقات، وأشارت النتائج التي تم التوصل إليها أن سياسة رفع الدعم على المحروقات سبترتب عنها مجموعة سلبية وإيجابية، وكانت أهم السلبية أن رفع الدعم سيؤدي إلى إرتفاع أسعار المنتجات المحلية، وصعوبة حصول محدودي الدخل على الطاقة (البنزين، غاز الطهي، الكيروسين، الديزل) لإرتفاع أسعارها، ويسبب أيضا في إنخفاض القوة الشرائية للدينار الليبي، وكذلك فإن رفع الدعم يخفّض من المستوى المعيشي للأسرة ويزيد من معدلات الفقر، وسيؤدي إلى زيادة تكلفة النقل والشحن البري والجوي والبحري. أما إيجابيات رفع الدعم فإنه سيساهم في تخفيض النفقات العامة للدولة، ومكافحة ظاهرة تهريب المحروقات إلى دول الجوار.

الجانب النظري

مفهوم الدعم

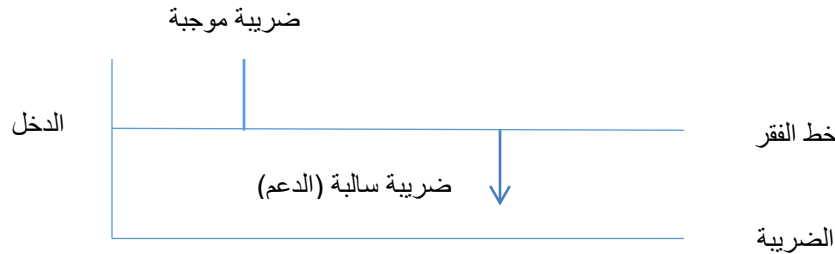
تعرف سياسة الدعم بأنها السياسة التي تعمل على تثبيت سعر سلعة أو خدمة معينة وبيعها بسعر يقل عن سعر تكلفتها، ويمثل الفرق بين سعر البيع وسعر التكلفة قيمة الدعم الممنوح على السلعة أو الخدمة، وعادة ما تتولى الحكومات مهمة تنفيذ سياسة الدعم. والهدف من سياسة الدعم هو المحافظة على مستوى معيشة مناسب للمواطنين وتمكينهم 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 420-421)

أولا :- الدعم ضريبة 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

الإسم 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 (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 إحتياجاً.

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 عاطلين 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 مرعاه لمبادئ العدالة

الاجتماعية. أما الدعم الجزئي فهو ذلك الدعم الذي تقدمه الحكومة إلى فئة معينة دون فئة أخرى، وذلك إستنادا 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 حظا 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 استهلاكية أو إنتاجية وتشمل المزايا العينية كل أشكال الدعم الذي تمنحه الحكومة لتلك الوحدات، مثل الطعام، المسكن، الملابس، أوقيام الحكومة بتقديم الآلات والمعدات الأقل تلويثا للبيئة بأسعار تقل عن أسعار التكلفة، أو تقديم مواد أولية أو مواد خام أو وقود وطاقاة 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 .

من خلال الجدول رقم (1) نلاحظ أن أسعار المشتقات النفطية متدنية جدا إذا ما قورنت بأغلبية دول العالم، واسمر ذلك لفترة طويلة دون تغيير، حيث أن سعر البنزين البالغ 0.15 د.ل يعادل 11.4 سنت عندما كان سعر صرف الدولار 1.32 د.ل كما في عام 2013 م، ثم أنخفض سعر البنزين ليعادل 10.7 سنت عندما وصل سعر صرف الدولار 1.40 د.ل، وفي سنة 2020 م تم رسميا تخفيض قيمة الدينار الليبي بنسبة 70% ليصبح سعر صرف الدولار 4.48 د.ل ووصل في سنة 2024 م إلى 4.81 د.ل وبذلك أنخفض سعر البنزين ليعادل 3.1 سنت ($3.1 = 100 \times 4.81 \div 0.15$). إن متخذي القرار عندما أتخذوا قرارا بتخفيض قيمة الدينار ربما لم يفكروا في أن هذا يتعارض مع مبدأ مكافحة التهريب، فبذلك يمكن القول أن البنزين في ليبيا أصبح يوزع مجانا وأن السعر الذي يدفع ما هو إلا سعر رمزي لا يمكن التعويل عليه في تغطية نسبة تستحق الذكر من التكلفة، وليبيا ليست الدولة الوحيدة في العالم التي يتمتع شعبها بمثل هذا السعر الزهيد للمحروقات عموما والبنزين خصوصا بل هي ثاني أرخص دولة في سعر البنزين، حيث تشير البيانات المنشورة عالميا عن أسعار البنزين في مطلع هذا العام 2024 م كانت في إيران 2.9 وليبيا 3.1 وفنزويلا 3.5 سنت، وبالمقابل نجد أن معظم الدول تتجاوز هذه الأسعار الرمزية بأضعاف مضاعفة، حيث نجد أن سعر البنزين في الجزائر 34.2 ومصر 40.3 وتونس 82.4 سنت، أي أن سعر البنزين في الجزائر ومصر وتونس كان يعادل نحو 11، 13، 27 على الترتيب ضعف سعره في ليبيا، وأما أعلى سعر للبنزين في العالم كان في هونج كونج حيث وصل إلى 3.1 دولار أي ما يعادل 100 ضعف سعره في ليبيا، وبناء على ما تقدم ورغم تفهمنا لوضع الاقتصاد الليبي وإفتقاره لبدائل وسائل النقل إلا أن إبقاء الوضع على ما هو عليه لا يمكن تبريره بمصلحة الاقتصاد الليبي. (زرموح، 2024)

جدول رقم (2)

الإستهلاك المحلي للمشتقات النفطية

بآلاف الأطنان المترية

المشتقات النفطية								السنة
غاز النفط المسال	بنزين 95	كيروسين منازل	كيروسين طيران	وقود الديزل	زيت ثقيل	بنزين طيران	الاجمالي	
307027	2,787,705	167,455	371,126	4,334,669	2,276,815	1325	10,246,122	2008
326229	2,906,868	169,913	418,093	5,058,788	2,651,805	1332	11,533,028	2009
331122	3,043,050	161,039	425,477	5,220,273	2,767,413	1206	11,949,580	2010
288492	3,283,622	160,885	235,225	3,550,101	1,551,298	149	9,069,772	2012
321127	3,800,272	134,224	312,602	4,923,927	1,767,438	160	11,259,750	2013
290080	3,686,985	91,085	207,994	5,210,604	1,676,359	72	11,163,179	2014

9,761,734	19	1,365,489	4,217,594	122,087	59,858	3,732,374	264313	2015
8,806,170	14	1,314,835	3,079,841	124,976	62,065	3,955,089	269350	2016
8,904,124	80	1,117,225	3,375,954	135,570	62,218	3,935,345	277732	2017
9,128,465	186	1,351,135	3,378,481	138,953	29,156	3,949,929	280625	2018
9,108,318	162	1,256,329	3,324,059	184,879	23,701	4,032,995	286193	2019
8,243,083	3	970,112	2,971,460	104,525	19,160	3,898,573	279,250	2020
9,734,732	0	1,157,524	3,545,026	140,405	34,996	4,544,879	311,902	2021
11,321,350	0	1,109,850	4,750,721	155,170	36,791	4,946,480	322,338	2022

المصدر :- شركة البريقة لتسويق النفط

جدول رقم (3)

دعم المحروقات
بالمليون دينار ليبي

نسبة الدعم إلى إجمالي المصروفات (%)	إجمالي المصروفات في الميزانية العامة	دعم المحروقات	السنة
6.68	21,378.0	1,427.7	2006
3.50	30,883.0	1,080.5	2007
4.50	44,115.5	1,984.6	2008
4.54	35,677.2	1,619.3	2009
5.31	54,498.8	2,894.4	2010
15.12	23,366.5	3,533.5	2011
8.20	53,941.6	4,425.5	2012
10.40	65,283.5	6,786.7	2013
21.36	43,814.2	9,360.0	2014
17.20	36,014.9	6,194.0	2015
13.85	28,787.9	3,986.0	2016

12.85	32,692.0	4,200.0	2017
11.12	39,286.4	4,370.0	2018
9.17	45,813.0	4,200.0	2019
9.11	37,310.0	3,400.0	2020
11.63	85,775.9	9,973.3	2021
3.90	127,874.5	4,990.0	2022

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 انتشار فيروس كوفيد 19 ومانتج عنه من توقف أغلب الأنشطة الاقتصادية، وسيطرة بعض المجموعات المسلحة بطرق غير قانونية لكثير من مؤسسات الدولة ماننتج 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 تراوح ما بين 3.50% الى 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 على 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 الانتاجية وذلك بالافراط في استخدام المحروقات وعدم تفعيل آليات الحفاظ والصيانة.
6. قيام الاستثمار المحلي بتمويل صناعات غير مستدامة إلا بدعم حكومي متزايد.
7. حفر الاستهلاك الكثيف وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.

رفع الدعم

كلما تراجعت 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 إلغاء الدعم، إذ زيادة أسعار السلع الأساسية والمنتجات النفطية تؤدي إلى انخفاض 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 ميزانة الدولة 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 الانتاج ويرتفع معدل الأسعار، ويتراجع معدل النمو الكلي للدولة على المدى الطويل. (القزي، 2020)

تجارب بعض الدول في رفع الدعم (القزي، 2020)

1- الأردن

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

2- مصر

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 وارتفاع 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

قرت 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 الاتحاد 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 فإن الدعم الحكومي والنمو الاقتصادي لم يؤديا إلى إنخفاض معدلات البطالة، فقررت الدولة في سنة 2017 دعم برنامج للتوظيف.

4- نيجيريا

كذلك الحال في نيجيريا فإن 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 اندلاع احتجاجات طلابية وعمالية في المدن الكبرى بسبب غياب شبكات الأمان الاجتماعي. وفي دراسة تحليلية للمعهد الأفريقي للاقتصاد، خلصت إلى أن ارتفاع 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

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 بنزول 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 كوبونات 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. من خلال تجارب بعض الدول يمكن تحديد بعض العناصر اللازمة لنجاح عملية إصلاح دعم المحروقات. (عوض، 2022 ، ص ص 20 – 21)

1 - معظم الإصلاحات الناجحة استندت إلى خطة محكمة واستراتيجية إصلاح واضحة، تتضمن التحرك بسرعة لإستغلال الإنخفاضات في أسعار البترول، والذي يقلل من التأثير السلبي في المدى القصير، وبذلك تقل مخاطر ردود الفعل، ويلزم عند وضع خطة الإصلاح تحديد أهداف واضحة طويلة المدى، وتقييم أثر الإصلاحات، والتشاور مع الأطراف المعنية.

- 2 - استراتيجية الاتصال، حيث تساعد حملة الاتصالات والتوعية على المدى الطويل في الحصول على تأييد سياسي وشعبي واسع النطاق، وينبغي إجراؤها في جميع مراحل عملية الإصلاح، حيث أن احتمالات النجاح زادت إلى ثلاثة أمثال قيمتها تقريبا في ظل وجود تأييد شعبي، إلى جانب أهمية الشفافية في توزيع منافع الدعم عبر فئات الدخل المختلفة، والمنافع البيئية والصحية التي يحتمل تحقيقها نتيجة اصلاح الدعم.
- 3 - تتم زيادة أسعار المشتقات النفطية بالتدرج والتسلسل الملائمين، إلى جانب اختيار معدل وتوقيت الزيادة في الأسعار، والذي يتيح للدولة الوقت لبناء الثقة من خلال اظهار أن وفورات الدعم يجري استخدامها كما ينبغي، حيث أن احتساب التكاليف والفوائد المتوقعة لكل خطوة تعطي نتائج إيجابية.
- 4 - وضع التدابير الموجهة للحد من أثر زيادة أسعار الوقود على الفقراء في غاية الأهمية لبناء التأييد الشعبي لإصلاح الدعم، والذي يتطلب تقييم القدرة على توسيع نطاق البرامج الاجتماعية القائمة، حيث تعد التحويلات النقدية الموجهة أو التحويلات شبه النقدية هو المنهج المفضل للتعويض.

ضرورات الإصلاح والمخاوف الاجتماعية

تعيش ليبيا على وقع سجل 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 تغول 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 حلا مهما 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 حفاظا على مصالحهم وامتيازاتهم . وعلى كل ما سبق وما يلوح في الأفق من استحالة تطبيق هذا التوجه وحاجة الحكومة الملحة لإنعاش الميزانية العامة للدولة، الأمر الذي حدا بها للاتجاه إلى أكثر الملفات تعقيدا وصعوبة في التطبيق (دعم المحروقات) متناسية ملفات أكثر سهولة في التطبيق مثل : ترشيد الإنفاق الحكومي، استبدال نوع الوقود بوقود آخر (الغاز)، دعم الدينار الليبي، تقليل استهلاك الوقود وفق إستراتيجيات معينة. (الدوكالي)

مجلة ليبيا للعلوم التطبيقية والتقنية

إجابيات رفع الدعم

1. حلا لتخفيف أعباء الموازنة العامة للدولة.
2. حلا للقضاء أو التقليل من عملية تهريب الوقود خارج البلاد.
3. مواءمة الأسعار المحلية مع الأسعار العالمية.
4. 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.
5. قدر خبراء الاقتصاد في ليبيا أنه في حالة إستبدال دعم المحروقات بدعم نقدي فإن 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.
6. 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. 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.
3. إفتقار البدائل الحكومية وعدم وجود آليات لتعويض الفئات المتضررة

النتائج

من خلال دراسة موضوع دعم المحروقات في ليبيا وتحليل أبعاده الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، توصل البحث إلى النتائج التالية

1. ينتج عن الدعم مشاكل في الاقتصاد من هدر للموارد ما يؤدي إلى أعباء إقتصادية كبيرة على الدولة دون تحقيق العدالة في التوزيع، حيث تذهب أجزاء كبيرة من قيمة الدعم لغير مستحقيه، وهو ما يؤكد صحة الفرضية.
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 حدود الدولة، وعدم توفر وسائل النقل العام وعدم 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 وإنضمامها إلى الطبقة الفقيرة، مايزيد 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 كصندوق 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 لا تذهب 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 سنوياً، 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.

10 . أظهرت تجارب بعض الدول أن رفع الدعم بشكل تدريجي مع تقديم شبكات حماية إجتماعية يمكن أن يقلل من الآثار السلبية على المواطنين .

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 لاستبدال 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 استخدامه.
5. عدم رفع الدعم قبل توفير وسائل نقل عامة برية وبحرية وجوية للركاب والبضائع وبأسعار في المتناول.
6. تطوير برامج حماية إجتماعية بالتوازي مع أي إصلاحات في الدعم.

مجلة ليبيا للعلوم التطبيقية والتقنية

قائمة المراجع

- 1- إيمان أحمد أحمد عوض، انخفاض أسعار البترول وإصلاح دعم الوقود (دراسة لتجارب بعض الدول)، مجلة النيل للعلوم التجارية والقانونية ونظم المعلومات، 2022 ، المجلد 2 ، العدد 3
- 2- الصالون الاقتصادي، سياسة دعم المحروقات في ليبيا المشكلة وأفاق الحل يونيو 2020 www.theeconomicsalon.org
- 3- البنك الدولي، إصلاح نظم دعم الطاقة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، تقرير البنك الدولي، يناير 2023 .
- 4- المركز الإقليمي للسياسات الاقتصادية، دراسات مقارنة حول إصلاح الدعم في دول المغرب العربي، مجلة الدراسات الإقليمية، أبريل 2021.
- 5- وزارة الاقتصاد، ليبيا، دراسة إستبدال الدعم السلعي بالدعم النقدي، مايو 2013 .
- 6- وزارة الاقتصاد الليبية، دعم المحروقات : التحديات والتوصيات، مجلة الاقتصاد الليبي، يونيو 2022 .
- 7- يونس الطيب أبوشيبه، الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا (دراسة تطبيقية على مدينة مصراتة)، المجلة العلمية لكلية الاقتصاد والتجارة القره بوللي، جامعة المرقب، العدد التاسع، 2024 .
- 8- ليا القرزي، تجارب رفع الدعم حول العالم، الأخبار، ديسمبر 2020 .

<https://alakhbar.com>

9- محمد أحمد، إلغاء دعم الوقود . الفوائد والخسائر، بوابة الوسط ، مايو 2017 .

<https://alwasat.ly>

10 - عبد الباسط الدوكالي، رفع الدعم عن المحروقات، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية .

<https://www.ncrss.gov.ly>

11- عمر زرموح، وضع الدعم على المحروقات، عين ليبيا، 2024 .

<https://www.eanlibya.com>

12 - صندوق النقد الدولي، أثر إصلاحات دعم الطاقة على التضخم والطاقة، مجلة السياسة النقدية الدولية، فبراير 2023 .

13 - رشدي ابراهيم السيد أبوكريمة، الآثار الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على الدعم الحكومي في مصر، المجلة القانونية، المجلد 12، العدد 2، 2022.

<https://ilaw.journals.ekb.eg>

