

تقييم آثار تحرير أسعار المحروقات على كفاءة واستدامة قطاع النقل في

الاقتصاد الليبي

(دراسة حالة منطقة تاورغاء - ليبيا)

أ. الهادي مصطفى لاغا¹، محسن علي انتيفة²، أ. عبد المنعم عطية الرعيز³،

أحمد خليفة منصور⁴

¹ عضو هيئة تدريس بقسم الاقتصاد بكلية العلوم الانسانية والتطبيقية جامعة مصراتة - ليبيا

² عضو هيئة تدريس بقسم التجارة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة مصراتة - ليبيا

³ عضو هيئة تدريس متعاون بكلية العلوم الإنسانية والتطبيقية جامعة مصراتة- ليبيا

⁴ عضو هيئة تدريس بقسم الإدارة الهندسية كلية العلوم التقنية، التعليم التقني،

بني وليد، ليبيا

mohsenentefa@gmail.com² aldghem@gmail.com¹

ahmedkh010219@gmail.com⁴ alrydbdalmm5@gmail.com³

المخلص:

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم آثار تحرير أسعار المحروقات على كفاءة واستدامة قطاع النقل في الاقتصاد الليبي، مع تطبيق ميداني على منطقة تاورغاء. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث تم جمع البيانات من خلال استبيان وُزِعَ على عينة بلغت 63 من سائقي سيارات النقل، تم استرداد 60 استبيانًا صالحًا للتحليل، بما يعكس مستوى استجابة مرتفعًا.

أظهرت النتائج أن قطاع النقل يعتمد بدرجة كبيرة على الوقود المدعوم في خفض تكاليف التشغيل، وأن تحرير أسعار المحروقات سيؤدي إلى ارتفاع ملحوظ في هذه التكاليف، مما ينعكس سلبيًا على كفاءة التشغيل واستمرارية النشاط. كما بينت النتائج محدودية البدائل المتاحة للطاقة، الأمر الذي يشكل تحديًا أمام تحقيق استدامة القطاع في ظل التغيرات الاقتصادية.

وخلصت الدراسة إلى ضرورة تبني سياسات متوازنة لتحرير أسعار الوقود تراعي الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية، مع التوسع في استخدام مصادر الطاقة البديلة، وتعزيز الاستثمار في البنية التحتية لقطاع النقل، إلى جانب تفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص بما يدعم كفاءة القطاع ويعزز استدامته على المدى الطويل.
الكلمات المفتاحية: دعم الوقود، قطاع النقل، تكاليف التشغيل، الاقتصاد الليبي.

Assessing the Impact of Fuel Price Liberalization on the Efficiency and Sustainability of the Transport Sector in the Libyan Economy

(A Case Study of the Tawergha Region - Libya)

Al-Hadi Mustafa Lagha ¹, Mohsen Ali Antifa ²,
Abdel Moneim Attia Al-Raid ^{3,*}, Ahmed Khalifa Mansour ⁴

- 1 - Faculty Member, Department of Economics, Faculty of Humanities and Applied Sciences, Misrata University, Libya
- 2- Faculty Member, Department of Commerce, Faculty of Economics and Political Science, Misrata University, Libya
- 3- Part-time Faculty Member, Faculty of Humanities and Applied Sciences, Misrata University, Libya
- 4- Faculty Member, Department of Engineering Management, Faculty of Technical Sciences, Technical Education ' Bani Walid, Libya

Abstract

This study aims to evaluate the impacts of fuel price deregulation on the efficiency and sustainability of the transport sector within the Libyan economy, with a field application focused on the Tawergha region. The study employs a descriptive-analytical approach, utilizing data collected through a questionnaire distributed to a sample of 63

transport drivers. Sixty valid questionnaires were retrieved for analysis, representing a high response rate.

The results indicate that the transport sector relies heavily on subsidized fuel to minimize operational costs. Consequently, the deregulation of fuel prices is expected to lead to a significant increase in these costs, adversely affecting operational efficiency and the continuity of transport activities. Furthermore, the findings highlight a limited availability of alternative energy sources, posing a substantial challenge to achieving sector sustainability amidst shifting economic conditions.

The study concludes by emphasizing the necessity of adopting balanced fuel price deregulation policies that account for both economic and social dimensions. It recommends expanding the use of alternative energy sources, enhancing investment in transport infrastructure, and fostering public-private partnerships (PPPs) to bolster the sector's efficiency and long-term sustainability.

Keywords: Fuel Subsidies, Transport Sector, Operational Costs, Libyan Economy.

1.1 المقدمة

يُعد دعم المحروقات أحد أبرز ملامح السياسة الاقتصادية في ليبيا، حيث يتم توفير الوقود بأسعار منخفضة مقارنة بالأسعار العالمية، بما يهدف إلى تخفيف الأعباء المعيشية ودعم الأنشطة الاقتصادية. إلا أن هذا النمط من الدعم، رغم أهميته الاجتماعية، أدى إلى بروز اختلالات اقتصادية، من أبرزها ضعف كفاءة تخصيص الموارد وارتفاع عبء الإنفاق العام. وفي ظل التحديات المالية والاقتصادية المتزايدة، برزت سياسات تحرير أسعار المحروقات كأحد خيارات الإصلاح الاقتصادي الرامية إلى تحسين الكفاءة الاقتصادية وتعزيز الاستدامة المالية. غير أن هذا التوجه يثير تساؤلات جوهرية حول انعكاساته على القطاعات الحيوية، خاصة قطاع النقل، الذي يعتمد بشكل كبير على الوقود كمدخل إنتاج أساسي.

ويُعد قطاع النقل في ليبيا من القطاعات الاستراتيجية الداعمة للنشاط الاقتصادي، إذ يسهم في تسهيل حركة السلع والخدمات وربط المناطق المختلفة. إلا أن اعتماده الكبير على الوقود يجعله أكثر عرضة لتأثيرات تحرير الأسعار، الأمر الذي قد يعكس على تكاليف التشغيل، وكفاءة الأداء، واستمرارية النشاط. وانطلاقاً من ذلك، تسعى هذه الدراسة إلى تقييم آثار تحرير أسعار المحروقات على كفاءة واستدامة قطاع النقل في الاقتصاد الليبي، من خلال دراسة حالة منطقة تاورغاء، بما يساهم في تقديم رؤية تحليلية تدعم صياغة سياسات اقتصادية متوازنة تراعي الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية.

2.1 مشكلة الدراسة

على الرغم من المبررات الاقتصادية لتحرير أسعار المحروقات، إلا أن هذا الإجراء قد يترتب عليه آثار مباشرة على قطاع النقل، خاصة في ظل اعتماده الكبير على الوقود وغياب بدائل طاقة فعالة. كما أ على الرغم من المبررات الاقتصادية لتحرير أسعار المحروقات، إلا أن هذا الإجراء قد يترتب عليه آثار مباشرة على قطاع النقل، خاصة في ظل اعتماده الكبير على الوقود وغياب بدائل طاقة فعالة. كما أن محدودية الدراسات التطبيقية في السياق الليبي تزيد من صعوبة تقدير حجم هذه الآثار بشكل دقيق.

وعليه، تتمثل مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيس التالي:

ما أثر تحرير أسعار المحروقات على قطاع النقل الليبي من حيث تكاليف التشغيل، الكفاءة التشغيلية، واستدامة النشاط؟

إن محدودية الدراسات التطبيقية في السياق الليبي تزيد من صعوبة تقدير حجم هذه الآثار بشكل دقيق.

وعليه، تتمثل مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيس التالي:

ما أثر تحرير أسعار المحروقات على قطاع النقل الليبي من حيث تكاليف التشغيل، الكفاءة التشغيلية، واستدامة النشاط؟

3.1 فرضيات الدراسة

الفرضية الرئيسية:

يؤدي تحرير أسعار المحروقات إلى تأثيرات سلبية على كفاءة واستدامة قطاع النقل، من خلال زيادة التكاليف التشغيلية وتراجع القدرة على الاستمرار.

الفرضيات الفرعية:

يؤدي تحرير أسعار المحروقات إلى ارتفاع تكاليف التشغيل في قطاع النقل. تؤدي زيادة تكاليف الوقود إلى انخفاض الكفاءة التشغيلية للعاملين في القطاع. يحد ارتفاع التكاليف من استمرارية النشاط في قطاع النقل.

4.1 أهداف الدراسة

تحليل واقع سياسات دعم المحروقات في ليبيا. دراسة مدى اعتماد قطاع النقل على الوقود وتأثير ذلك على كفاءته. تقييم آثار تحرير أسعار المحروقات على تكاليف التشغيل والكفاءة والاستدامة. تقديم توصيات تسهم في تخفيف الآثار السلبية وتعزيز استدامة قطاع النقل.

5.1 أهمية الدراسة

الأهمية العلمية:

تسهم الدراسة في إثراء الأدبيات الاقتصادية المتعلقة بسياسات تحرير الأسعار وأثرها على كفاءة واستدامة القطاعات الحيوية، خاصة في الاقتصاد الليبي.

الأهمية التطبيقية:

توفر الدراسة نتائج ميدانية تساعد صناع القرار في تصميم سياسات متوازنة لتحرير أسعار المحروقات، بما يضمن تحسين الكفاءة الاقتصادية مع الحفاظ على استمرارية قطاع النقل.

6.1 منهجية الدراسة

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال جمع البيانات المتعلقة بقطاع النقل وسياسات المحروقات، وتحليلها لتفسير العلاقة بين تحرير الأسعار وكفاءة واستدامة القطاع.

كما تم استخدام استبيان ميداني وُجّه إلى عينة من العاملين في قطاع النقل (سائقين، وأصحاب مركبات، وعاملين في الأنشطة اللوجستية) لرصد آرائهم حول آثار تحرير الأسعار.

7.1 مصادر البيانات

اعتمدت الدراسة على:

بيانات أولية: استبيانات ميدانية ومقابلات مع العاملين في قطاع النقل بمنطقة تاورغاء.
بيانات ثانوية: تقارير رسمية صادرة عن الجهات المحلية، وبيانات المصرف المركزي، والدراسات الأكاديمية ذات الصلة.

8.1 حدود الدراسة

الحدود المكانية:

تقتصر الدراسة على منطقة تاورغاء باعتبارها نموذجًا تطبيقيًا لدراسة أثر تحرير أسعار المحروقات على قطاع النقل.

الحدود الموضوعية:

تركز الدراسة على تحليل أثر تحرير أسعار المحروقات على كفاءة واستدامة قطاع النقل، دون التوسع في دراسة باقي القطاعات الاقتصادية.

9.1 الدراسات السابقة

الدراسة الأولى : يونس أبوشيبة، (2024)، الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا (دراسة تطبيقية على مدينة تاورغاء):

يهدف هذا الدراسة إلى معرفة رأي مواطني مدينة تاورغاء حول سياسة رفع الدعم عن المحروقات، باستخدام المنهج الوصفي التحليلي وأداة الاستبيان. أظهرت النتائج أن لهذه السياسة آثارًا سلبية أبرزها: ارتفاع أسعار المنتجات، صعوبة حصول محدودي الدخل على

الطاقة، تراجع القدرة الشرائية، وزيادة تكاليف النقل والمعيشة. في المقابل، قد تسهم هذه السياسة في تقليل الإنفاق العام للدولة والحد من تهريب المحروقات إلى دول الجوار. الدراسة الثانية: سالم، زينب عبد السلام، 2020، الأثار المترتبة عن اصلاح منظومة دعم المحروقات في ليبيا:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الأثار المتعددة لدعم المحروقات، سواء الإيجابية أو السلبية، واقتراح آليات فعالة لإصلاح هذه المنظومة. ولتحقيق ذلك، تم اعتماد مناهج متعددة شملت المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج المقارن، والمنهج الاستنباطي. وقد خلصت الدراسة إلى ضرورة تنفيذ إصلاح تدريجي لمنظومة دعم المحروقات عبر أربع مراحل متتالية، بما يضمن تخفيف الأثار السلبية لرفع الدعم، وتفاذي تداعيات اجتماعية واقتصادية قد تمس استقرار الدولة، وتجنب الوصول إلى حالة من الغضب الشعبي تعرف بـ"ثورة الجياح" الدراسة الثالثة : شيماء الحجاج، (2020) ، أثر إصلاحات دعم الطاقة على الأداء الإقتصادي المصري مع الإشارة لتجارب بعض الدول :

هدفت هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أبرز التجارب الدولية في إصلاح منظومة دعم الطاقة، بهدف استخلاص الدروس المستفادة منها، ثم تحليل واقع قطاع الطاقة في مصر والتطورات التي شهدتها، وخاصة ما يتعلق بمنظومة الدعم، مع التركيز على قياس أثر إلغاء الدعم على بعض المتغيرات الاقتصادية الكلية، مثل عجز الموازنة، معدل النمو الاقتصادي، التضخم، والاستدامة البيئية. اعتمدت الدراسة على منهجية التحليل الإحصائي باستخدام النماذج الخطية، وتحديد أسلوب الانحدار المتعدد، إلى جانب المنهج الوصفي الاستقرائي لعرض التجارب الدولية وتحليل وضع قطاع الطاقة في مصر. وتوصلت النتائج إلى أن إلغاء دعم الطاقة في مصر قد يُسهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي، وتحقيق الاستدامة البيئية، وخفض كل من معدلات التضخم وعجز الموازنة، شريطة أن يتم تنفيذ الإلغاء بشكل تدريجي، مع إعادة توجيه مخصصات الدعم نحو استثمارات تنموية تدعم النمو وتحد من تأثيرات الإصلاح على الفئات الأكثر فقراً

الفصل الثاني

الإطار النظري

1.2 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 ويشمل الدعم السلع الأساسية، الأدوية، المحروقات، الكهرباء، الرعاية الصحية، التعليم، المياه، الصرف الصحي والنظافة العامة. (الجزيرة نت، 2016).

2.2 أنواع الدعم (ص 112) عليوة، 2009

يأخذ الدعم الحكومي أنواعا متعددة منها ما يلي:

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 محليا 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 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 ما تقدمه 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، أو قيام الحكومة بتقديم الآلات والمعدات الأقل تلويثا للبيئة بأسعار تقل عن أسعار التكلفة، أو تقديم مواد أولية أو مواد خام أو وقود وطاقات 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.

3.2 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 لمسال وزيوت 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.

الاستهلاك والتغيرات الاقتصادية والسياسية التي مرت بها البلاد خلال هذه الفترة. فقد سجل الاستهلاك مستويات مرتفعة نسبياً في السنوات التي سبقت عام 2011،

الجدول رقم (1) استهلاك المشتقات النفطية بألاف الاطنان المترية

السنة	غاز النفط المسال	بنزين 95	كيروسين منازل	كيروسين طيران	وقود الديزل	زيت ثقيل	بنزين طيران	الإجمالي
2008	307,027	2,787,705	167,455	371,126	4,334,669	2,276,815	1,325	10,246,122
2009	326,229	2,906,868	169,913	418,093	5,058,788	2,651,805	1,332	11,533,028
2010	331,122	3,043,050	161,039	425,477	5,220,273	2,767,413	1,206	11,949,580
2012	288,492	3,283,622	160,885	235,225	3,550,101	1,551,298	149	9,069,772
2013	321,127	3,800,272	134,224	312,602	4,923,927	1,767,438	160	11,259,750
2014	290,080	3,686,985	91,085	207,994	5,210,604	1,676,359	72	11,163,179
2015	264,313	3,732,374	59,858	122,087	4,217,594	1,365,489	19	9,761,734
2016	269,350	3,955,089	62,065	124,976	3,079,841	1,314,835	14	8,806,170
2017	277,732	3,935,345	62,218	135,570	3,375,954	1,117,225	80	8,904,124
2018	280,625	3,949,929	29,156	138,953	3,378,481	1,351,135	186	9,128,465
2019	286,193	4,032,995	23,701	184,879	3,324,059	1,256,329	162	9,108,318
2020	279,250	3,898,573	19,160	104,525	2,971,460	970,112	3	8,243,083
2021	311,902	4,544,879	34,996	140,405	3,545,026	1,157,524	0	9,734,732
2022	322,338	4,946,480	36,791	155,170	4,750,721	1,109,850	0	11,321,350
2023	339,332	5,075,571	22,641	201,137	6,005,200	1,208,605	0	12,852,487

يظهر الجدول رقم (1) تطور استهلاك المشتقات النفطية في ليبيا على مدى 16 عامًا، ويُظهر ارتباطاً وثيقاً بين حجم حيث كانت البلاد تشهد استقراراً نسبياً، مما انعكس على نمو الطلب في قطاعات النقل والصناعة والخدمات.

مع اندلاع الأحداث السياسية عام 2011 وما تبعها من اضطرابات أمنية وعدم استقرار اقتصادي، بدأت ملامح التراجع تظهر بوضوح في الاستهلاك، لا سيما في عام 2016 الذي سجل أدنى مستوى (8.8 مليون طن)، ويُعزى ذلك إلى تعطل سلاسل التوريد، وتراجع الإنتاج الصناعي، وضعف القدرة الشرائية لدى المواطنين، إضافة إلى انتشار ظاهرة تهريب الوقود إلى دول الجوار.

ابتداءً من عام 2017، بدأ الطلب في الارتفاع التدريجي، مدفوعاً بمحاولات التعافي الاقتصادي وإعادة فتح بعض المرافق الحيوية. وفي عام 2023، بلغ الاستهلاك ذروته متجاوزاً 12.8 مليون طن، وهو ما قد يفسر بعدة عوامل، من أبرزها تحسن نسبي في الاستقرار الأمني في بعض المناطق، وزيادة الاعتماد على وسائل النقل الخاصة بسبب ضعف النقل العام، فضلاً عن استمرار دعم الوقود مما شجع على استهلاك كميات كبيرة دون اعتبارات اقتصادية أو بيئية.

تُظهر التفاصيل النوعية في الجدول أن وقود الديزل يمثل دائماً النسبة الأكبر من الاستهلاك، ويعود ذلك إلى اعتماده في تشغيل الشاحنات، محطات الكهرباء، والآليات الثقيلة. في المقابل، سجل بنزين الطيران وكيروسين الطيران تراجعاً حاداً منذ عام 2020 حتى اختفياً من بيانات الاستهلاك، وهو انعكاس مباشر لتوقف أو تقلص حركة الطيران بسبب جائحة كورونا من جهة، وتدهور قطاع الطيران المدني من جهة أخرى.

يشير التحليل المتعمق للجدول إلى وجود اختلالات واضحة في نمط الاستهلاك المحلي للمشتقات النفطية، ما يعكس غياب سياسات فعالة لضبط الطلب أو تحسين كفاءة استخدام الطاقة. ويُلاحظ أن استمرار سياسة الدعم الشامل للوقود، دون ربطه بآليات مراقبة وتوجيه دقيقة، قد ساهم في ارتفاع معدلات الاستهلاك بشكل يفوق الاحتياج الفعلي، مما قلل من

فرص الاستفادة المثلى من العائدات النفطية، وساهم - بشكل غير مباشر - في تعزيز ظاهرة التهريب إلى دول الجوار

4.2 إيجابيات دعم المحروقات (صحيفة الوسط للطاقة، 2021)

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.

5.2 سلبيات دعم المحروقات (صحيفة الوسط للطاقة، 2021)

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. حفز الاستهلاك الكثيف وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.

6.2 تجارب بعض الدول في رفع الدعم

1- (الأردن القزي، 2020)

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 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

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)

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 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، وأزاد الدعم الحكومي بين عامي 2015، 2020 بمعدل نمو سنوي متوسط بلغ 11.66%. ومع هذه الإجراءات فإن الدعم الحكومي والنمو الاقتصادي لم يؤدي إلى انخفاض معدلات البطالة، فقررت الدولة في سنة 2017 دعم برنامج للتوظيف.

4. نيجيريا (القرى، 2020)

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 وانخفاض الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بسبب انخفاض الأنشطة الاقتصادية واستهلاك 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.

7.2 مبررات سياسة رفع الدعم (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)

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

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

ثالثاً: الاستهلاك الكبير وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.
رابعاً: تهريب الوقود عبر الحدود للاستفادة من فروق الأسعار مع الدول المجاورة.
فمن المفترض بأن تؤدي سياسة رفع الدعم الحكومي للوقود إلى وضع إستراتيجية تقلل إلى أدنى حد من التأثير في الفئات الضعيفة في المجتمع عبر الاستفادة من إن مهمة رفع الدعم عن الوقود غير مستحيلة، وتحتاج إلى إعداد محكم؛ وإلى حشد للتأييد الشعبي عن طريق تواصل شفاف مع كل فئات المجتمع.
ويؤكد استطلاع للرأي أجراه معهد "غالوب" في أربع دول عربية هذا الاتجاه، فالغالبية قد لا تعارض سياسة رفع الدعم شرط تنفيذه بطريقة مدروسة؛ يكون تطوير شبكة الحماية الاجتماعية جزءاً من برنامج الإصلاح للتخفيف من تأثيره في الفقراء، مع استعمال جزء من الأموال الموفرة لتحسين بعض الخدمات كالرعاية الصحية والتعليم.
8.2 العقبات التي تواجه سياسة رفع الدعم عن الوقود (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)
يؤدي رفع الدعم لخلق منافع واضحة تنتعش بها الميزانية العامة للدولة، وفي المقابل تتأثر سلبياً القوة الشرائية في المجتمع. حين تكون منافع الدعم للوقود غير مباشرة: مثل زيادة استثمار البنية التحتية أو خفض الدين العام، والذي يخلق فوائد أقل وضوحاً وتحتاج إلى سنوات لتعود بالنفع على الأفراد.
لا يبدو أن سياسة رفع الدعم عن الوقود اختيار واضح اقتصادياً وبيئياً بالنسبة للحكومات، حيث تشير الدراسات السابقة التي قامت بها الحكومات والمؤسسات الدولية كصندوق النقد الدولي (2014) أن عقبات رفع الدعم تتركز في المشاكل العامة والمصالح الخاصة والقدرات المؤسساتية والاستقلالية السياسية.
فإن سياسة رفع الدعم عن الوقود قد تتسبب في مشكلة سياسية صعبة للحكومة على المدى القصير، حيث في النظم الديمقراطية قد تؤدي الاضطرابات العامة في الإطاحة بالحكومة التي قامت بالإصلاح من خلال الانتخابات.

أما النظم الاشتراكية تشكل الاضطرابات العامة والاحتجاجات وأعمال الشغب، والتي قد تتدلع تهديد الاستقرار وأركان النظام الذي يرغب في رفع الدعم.

الانقسام السياسي (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)

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

المصالح (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)

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

القدرة المؤسسية (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)

تمثل القدرة المؤسسية المنخفضة للدولة أحد المشاكل السياسية التي تعوق سياسة رفع الدعم، وهي قدرة الحكومة على التنفيذ الفعال لمجموعة من السياسات العامة التي قد تكون بدائل أقل تكلفة لدعم الوقود وتلبي الأهداف المرجوة من الرعاية الاجتماعية. وأسهل هذه البدائل هي التحويلات النقدية، بدلاً من تخفيض أسعار الوقود من خلال الدعم؛ يمكن للحكومة تقديم تحويلات نقدية مباشرة للأفراد. فإذا كانت الحكومة قادرة على تنفيذ برنامج التحويلات النقدية، فإنها يمكن أن تتجنب الآثار المشوهة للدعم وفي نفس الوقت تقدم مزايا واضحة لأفراد المجتمع. وبالنسبة للدولة ذات القدرات المؤسسية المنخفضة يكون إبقاء دعم الوقود هو الحل المؤلم والأسهل إدارياً لها.

الفصل الثالث

1.3 منهجية الدراسة الميدانية

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، الذي يُستخدم في الدراسات الاجتماعية والاقتصادية لتحليل الظواهر القائمة كما هي في الواقع، ومن ثم تفسير العلاقات والآثار المرتبطة بها. ويُعد هذا المنهج مناسباً لطبيعة الدراسة الحالية التي تهدف إلى تحليل أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل في مدينة تاورغاء، من خلال استقصاء آراء عينة من الفاعلين في هذا القطاع (سائقين، مشغلي خدمات النقل، أصحاب شركات لوجستية، وغيرهم).

وقد تم تنفيذ الدراسة الميدانية من خلال تصميم استبيان موجه إلى عينة محددة من العاملين والمتعاملين مع قطاع النقل في مدينة تاورغاء، بغرض جمع بيانات كمية تساعد في تقييم مدى اعتماد هذا القطاع على الوقود المدعوم، والتأثيرات المتوقعة في حال رفع الدعم، ومدى جاهزية القطاع للتكيف مع هذه التغييرات.

2.3 الاستبيان وأهدافه

في إطار تحقيق أهداف الدراسة المتعلقة بتحليل أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل في مدينة تاورغاء، تم إعداد استبيان ميداني كأداة رئيسية لجمع البيانات من أفراد العينة المستهدفة، والتي شملت مجموعة متنوعة من الفاعلين في القطاع مثل سائقي الشاحنات وسيارات الأجرة، وأصحاب شركات النقل والخدمات اللوجستية.

أهداف الاستبيان:

يهدف الاستبيان إلى:

1. تحديد درجة اعتماد وسائل النقل في تاورغاء على الوقود المدعوم.
2. تقييم الآثار الاقتصادية والتشغيلية المحتملة لرفع الدعم على النشاط اليومي لقطاع النقل.
3. قياس وعي المستجيبين بالتحديات المترتبة على إصلاح سياسة الدعم.

3.3 عرض خصائص عينة الدراسة

يستعرض هذا القسم الخصائص الديموغرافية لعينة الدراسة التي تم جمعها عبر الاستبيان، بهدف توفير فهم أعمق للسياق العام للدراسة. وقد تضمنت هذه الخصائص عدة متغيرات، منها: (الفئة العمرية، طبيعة النشاط، سنوات الخبرة، نوع الوقود المستخدم)، وقد تم عرضها في جداول تكرارية كالتالي:

أ. العمر

جدول (2) الاعمار المختلفة لعينة الدراسة

النسبة	التكرار	العمر
13.33%	8	اقل من 25 سنة
41.67%	25	25-34 سنة
26.67%	16	35-44 سنة
18.33%	11	أكثر من 45 سنة

يُظهر الجدول رقم (2) التوزيع التكراري لأفراد عينة الدراسة حسب الفئة العمرية، حيث تُعد فئة (25-34) سنة هي الأكثر تمثيلاً بنسبة 41.67%، تليها فئة (35-44) سنة بنسبة 26.67%. تمثل هاتان الفئتان معاً أكثر من ثلثي العينة ما يقارب (68%)، وهما الفئتان العمريتان الأكثر مشاركة في النشاط الاقتصادي والمهني المرتبط بقطاع النقل، سواء كسائقين أو إداريين أو مالكي وسائل نقل. هذا التمثيل الكبير يعزز من أهمية آرائهم في تقييم تأثير رفع الدعم عن المحروقات، نظراً لتأثرهم المباشر بارتفاع تكاليف التشغيل. أما الفئة "أكثر من 45 سنة" فتُمثل 18.33%، وهي فئة قد تشمل أصحاب الخبرة الطويلة أو المسؤولين عن اتخاذ القرار في مؤسسات النقل، مما يضيف بعداً تحليلياً قائماً على التجربة والخبرة. في المقابل، تمثل الفئة "أقل من 25 سنة" نسبة 13.33% فقط، وهي فئة يُحتمل أن يكون تأثير رفع الدعم عليها أقل نسبياً، إما بسبب قلة ارتباطها المباشر بوسائل النقل الخاصة أو عدم تحملها للنفقات التشغيلية بشكل مباشر.

ب- طبيعة النشاط

جدول (3). أنواع الأنشطة

النسبة	التكرار	طبيعة النشاط
28.33%	17	سائق شاحنة
15%	9	سائق سيارة أجرة
38.33%	23	سيارة نقل بضائع
18.34%	11	سائق حافلة
100%	60	المجموع

يوضح الجدول رقم (3) أن أغلب أفراد العينة ينشطون في مجال نقل البضائع باستخدام سيارات نقل، حيث شكّلوا نسبة 38.33% من إجمالي العينة (23) فردًا من أصل (60) ويُعزى ذلك إلى الدور الحيوي لهذا النشاط في الاقتصاد الليبي، إذ يعتمد بدرجة كبيرة على المحروقات، ما يجعله من أكثر الأنشطة تأثرًا بأي تغيير في أسعار الوقود الناتجة عن سياسات رفع الدعم.

يلي ذلك سائقو الشاحنات بنسبة 28.33%، وهم بدورهم جزء أساسي من سلسلة التوريد ونقل السلع بين المدن والموانئ، مما يضعهم أيضًا في صميم الفئات المتضررة من ارتفاع تكاليف الوقود.

في المرتبة الثالثة نجد سائقي الحافلات بنسبة 18.34%، وغالبًا ما يكون نشاطهم مرتبطًا بالنقل الجماعي للمواطنين، وبالتالي فإن أي ارتفاع في تكلفة التشغيل قد ينعكس على أسعار التذاكر أو يقلل من قدرة هذه الوسائل على الاستمرار. أما أقل نسبة في العينة فكانت من نصيب سائقي سيارات الأجرة بنسبة 15%، وهو نشاط يعتمد غالبًا على التنقلات القصيرة داخل المدن، لكن مع ذلك يبقى حساسًا جدًا لسعر الوقود نظرًا لضعف هامش الربح.

ج- سنوات الخبرة

جدول رقم (4) يوضح التوزيع التكراري لأفراد عينة الدراسة حسب سنوات الخبرة

النسبة	التكرار	سنوات الخبرة
13.33%	8	اقل من 3 سنوات
20%	12	3 - 5 سنوات
31.67%	19	5 - 7 سنوات
35%	21	اكثر من 7 سنوات
100%	60	المجموع

يوضح الجدول رقم (4) إلى أن أغلب أفراد العينة يتمتعون بخبرة طويلة في قطاع النقل، حيث شكّلت فئة "أكثر من 7 سنوات" النسبة الأعلى بـ 35% من إجمالي العينة، تليها فئة "5 - 7 سنوات" بنسبة 31.67%. ويُعدّ هذا مؤشرًا مهمًا على أن غالبية المشاركين لديهم معرفة متراكمة وتجربة عملية كافية لتقييم آثار رفع الدعم عن المحروقات على النشاط الذي يزاولونه.

أما فئة "3 - 5 سنوات" فتمثل 20% من العينة، وهي فئة وسطية تجمع بين الخبرة الميدانية والاحتكاك الواقعي بسوق النقل، مما يضيف توازنًا جيدًا في التمثيل. في حين أن فئة "أقل من 3 سنوات" شكّلت النسبة الأقل بـ 13.33%، وهي فئة قد تكون خبرتها محدودة نسبيًا، إلا أنها تُمثل شريحة من الداخلين الجدد إلى السوق، الذين قد يتأثرون بسياسات رفع الدعم بشكل أكبر نتيجة ضعف قدرتهم على تحمل التكاليف التشغيلية المرتفعة أو الاستثمار في بدائل الطاقة.

د- نوع الوقود المستخدم -

جدول (5) يوضح التوزيع التكراري لأفراد عينة الدراسة حسب نوع الوقود المستخدم

نوع الوقود المستخدم	التكرار	النسبة
ديزل	39	65%
بنزين	21	35%
كهرباء	0	0
اخرى	0	0
المجموع	60	100%

يوضح الجدول رقم (5) إلى أن الغالبية العظمى من أفراد العينة يعتمدون على الديزل (الغازولين) كوقود رئيسي، حيث شكّل مستخدمو الديزل نسبة 65% من إجمالي العينة 39 فردًا من أصل 60 ويُعتبر هذا مؤشرًا واضحًا على أن شريحة كبيرة من العاملين في قطاع النقل وخاصة في نقل البضائع والشاحنات والحافلات - تعتمد بشكل رئيسي على الديزل، نظرًا لكفاءته في الاستخدام لمسافات طويلة وقدرته على تشغيل المركبات الثقيلة.

بينما تعتمد النسبة المتبقية، وهي 35% فقط، على البنزين، ومن المرجح أن هذه الفئة تضم سائقي سيارات الأجرة أو المركبات الخفيفة. ويُلاحظ غياب تام لاستخدام الكهرباء أو أنواع وقود بديلة، حيث سجلت كل من "كهرباء" و"أخرى" نسبة 0%، مما يعكس عدم انتشار أو غياب البنية التحتية اللازمة لاستخدام وسائل نقل كهربائية أو صديقة للبيئة في ليبيا حتى الآن.

4.3 تحليل البيانات الوصفية لعينة الدراسة

مقياس ليكرت هو أداة بحثية تُستخدم لقياس الاتجاهات والآراء، حيث يعتمد على استبيانات تحتوي على مجموعة من العبارات التي يقيّمها المستجيبون وفقًا لمقياس متدرج، مثل: (موافق بشدة، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق بشدة). يُعد هذا المقياس من الأدوات

الشائعة في الأبحاث الاجتماعية والتربوية، ويتيح جمع بيانات كمية تساعد في تحليل المواقف.

لتحديد نطاقات الخلايا في مقياس ليكرت الخماسي المعتمد في الدراسة، تم حساب طول كل خلية بطرح أقل قيمة من أعلى قيمة للمقياس $5 - 1 = 4$ ، ثم تقسيم الناتج على عدد مستويات المقياس $4 \div 5 = 0.8$. بعدها، يُضاف طول الخلية المحسوب إلى القيمة الأدنى للمقياس التي تبدأ من 1، وذلك لتعيين الحد الأعلى لكل خلية بوضوح. في الجدول رقم (6) تم تحديد نطاقات الخلايا لكل مستوى من مستويات المقياس الخماسي، بناءً على طول الخلية المحسوب.

يعبر كل نطاق عن درجة معينة من الرأي تتراوح بين عدم الموافقة الكاملة والموافقة الكاملة. هذا الجدول يساعد الباحثين في تفسير درجات المشاركين في الاستبيانات، حيث يمكن من خلاله فهم مستوى الرأي المعبر عنه بناءً على درجة الاستجابة.

جدول رقم (6) يوضح مدى المعتمد في الدراسة

التقييم	النطاق
غير موافق بشدة	من 1 - 1.8
غير موافق	أكبر من 1.8 - 2.6
محايد	أكبر من 2.6 - 3.4
موافق	أكبر من 3.4 - 4.2

جدول رقم (7) يوضح اجابات افراد العينة على مدى الاعتماد على الوقود المدعوم

Std.	Mean	العبرة
0,62427736	1,116666667	1.أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل.
0,5315072906	1,55	2.دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل.

Std.	Mean	العبارة
0,7110243003	1,633333333	3.في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير.
0,8371578903	1,45	4.دعم الوقود يُعتبر مهماً لاستمرار النشاط في قطاع النقل.
0,9624909812	1,316666667	5.لا توجد بدائل واقعية متاحة حالياً عن الوقود المدعوم

أظهرت نتائج الجدول (7) أن هناك اتفاقاً عاماً بين أفراد العينة على أهمية الوقود المدعوم في دعم استمرارية قطاع النقل، حيث جاءت المتوسطات الحسابية للعبارات جميعها منخفضة تتراوح بين (1.12 و1.63) مما يعكس اعتماداً كبيراً على الوقود المدعوم في التشغيل، واعتباره عاملاً رئيسياً في خفض تكاليف النقل. كما أشار المستجيبون إلى أن رفع الدعم سيؤدي إلى زيادة كبيرة في التكاليف، مما قد يؤثر سلباً على استمرارية النشاط. وبالنسبة للانحراف المعياري، فقد أظهرت النتائج تبايناً محدوداً في الآراء، باستثناء العبارة المتعلقة بعدم توفر بدائل واقعية للوقود المدعوم، التي سجلت انحرافاً معيارياً أعلى نسبياً (0.96)، مما يشير إلى اختلاف وجهات النظر حول مدى توفر بدائل قابلة للتطبيق في الوقت الراهن

جدول رقم (8) يوضح اجابات افراد العينة على مدى لاعتماد على الوقود المدعوم

العبارة	النسبة المئوية	اتجاه
1 أعتد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل.	22,33333333	إيجابي
2 دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل.	31	إيجابي
3 في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير.	32,66666667	إيجابي
4 دعم الوقود يُعتبر مهماً لاستمرار النشاط في قطاع النقل.	29	إيجابي
5 لا توجد بدائل واقعية متاحة حالياً عن الوقود المدعوم.	26,33333333	إيجابي

أظهرت نتائج الجدول (8) أن الاتجاه العام للعينة نحو جميع العبارات كان إيجابياً، حيث عبّر المستجيبون عن اتفاقهم مع مضمون العبارات المتعلقة بأهمية الوقود المدعوم في قطاع النقل. وقد احتلت العبارة "في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير" المرتبة الأولى بنسبة مئوية بلغت (32.67%)، مما يعكس إدراكاً واضحاً لدى العينة لتأثير رفع الدعم على ارتفاع التكاليف التشغيلية. تلتها عبارة "دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل" في المرتبة الثانية بنسبة (31%)، في حين جاءت العبارة "أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل" في المرتبة الأخيرة بنسبة (22.33%)، رغم الاتجاه الإيجابي العام، وهو ما قد يشير إلى وجود فئة محدودة من العينة لا تعتمد كلياً على الوقود المدعوم.

جدول رقم (9) يوضح اجابات افراد العينة على مدى الاعتماد على الوقود المدعوم

T Test	الترتيب	اتجاه العينة	النسبة المئوية	العبارة
-23,3681985	5	إيجابي	22,33333333	1. أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل.
-	2	إيجابي	31	2. دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل.
-14,8885973	1	إيجابي	32,66666667	3. في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير.
-	3	إيجابي	29	4. دعم الوقود يُعتبر مهماً لاستمرار النشاط في قطاع النقل.
-	4	إيجابي	26,33333333	5. لا توجد بدائل واقعية متاحة حالياً عن الوقود المدعوم.

أظهرت نتائج الجدول (9) أن الاتجاه العام للعينة نحو جميع العبارات كان إيجابياً، حيث عبّر المستجيبون عن اتفاقهم مع مضمون العبارات المتعلقة بأهمية الوقود المدعوم في قطاع النقل. وقد احتلت العبارة "في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير" المرتبة الأولى بنسبة مئوية بلغت (32.67%)، مما يعكس إدراكاً واضحاً لدى العينة لتأثير رفع الدعم على ارتفاع التكاليف التشغيلية. تلتها عبارة "دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل" في المرتبة الثانية بنسبة (31%)، في حين جاءت العبارة "أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل" في المرتبة الأخيرة بنسبة (22.33%)، رغم الاتجاه الإيجابي العام، وهو ما قد يشير إلى وجود فئة محدودة من العينة لا تعتمد كلياً على الوقود المدعوم. كما بيّنت نتائج اختبار (T) أن جميع القيم كانت سالبة وكبيرة من حيث القيمة المطلقة، وهو ما يدل على وجود فروق ذات دلالة إحصائية، ويؤكد أن الاتجاهات التي عبّر عنها المستجيبون لم تكن عشوائية، بل تعكس مواقف حقيقية ومدروسة تجاه واقع دعم الوقود وأثره على قطاع النقل العام بين أفراد العينة حول الآثار السلبية لرفع الدعم عن الوقود،

جدول (10) يوضح اجابات افراد العينة على الآثار المتوقعة لرفع الدعم عن المحروقات

Std.	Mean	العبارة
0,4422166387	1,266666667	1 رفع الدعم سيؤدي إلى ارتفاع أسعار خدمات النقل.
0,825126253	1,55	2 ارتفاع أسعار الوقود سيؤثر سلباً على دخلي الشخصي أو أرباحي.
1,124969135	1,966666667	3 قد أضطر لتقليل ساعات التشغيل أو إيقاف النشاط.
0,5624845677	1,316666667	4 رفع الدعم سيؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية في السوق.
0,4330127019	1,25	5 من الضروري أن يكون هناك دعم بديل أو تعويض مالي مباشر.

يوضح الجدول رقم (10) أن المتوسطات منخفضة، ما يعكس وعياً بتأثير ذلك على تكاليف النقل والدخل وارتفاع الأسعار. وقد عبر المستجيبون عن أهمية وجود دعم بديل أو تعويض مالي مباشر، في حين أظهرت بعض التباينات في مدى التأثير المتوقع من حيث تقليل النشاط أو ساعات التشغيل. وتشير هذه النتائج إلى الحاجة لوضع سياسات بديلة تراعي الأثر المباشر لرفع الدعم على العاملين في قطاع النقل

جدول (11) يوضح اجابات افراد العينة على الآثار المتوقعة لرفع الدعم عن المحروقات

العبارة	النسبة المئوية	اتجاه العينة	الترتيب	اختبار T
1 رفع الدعم سيؤدي إلى ارتفاع أسعار خدمات النقل.	25,333	إيجابي	4	- 30,36145882
2 ارتفاع أسعار الوقود سيؤثر سلباً على دخل الشخصي أو أرباحي.	31	إيجابي	2	- 13,61204017
3 قد أضطر لتقليل ساعات التشغيل أو إيقاف النشاط.	39,333	إيجابي	1	- 7,115009053
4 رفع الدعم سيؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية في السوق.	26,333	إيجابي	3	- 23,18115853
5 من الضروري أن يكون هناك دعم بديل أو تعويض مالي مباشر.	25	إيجابي	5	- 31,30495168

تشير نتائج الجدول (11) إلى أن جميع العبارات اتخذت اتجاهاً إيجابياً، مما يعكس وعي العينة بتأثير رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل. وقد جاءت عبارة تقليل التشغيل أو إيقاف النشاط في المرتبة الأولى (39.33%)، تليها تأثير ارتفاع الوقود على الدخل (31%)، ثم ارتفاع أسعار السلع (26.33%). أما الحاجة إلى دعم بديل فجاءت في المرتبة الأخيرة (25%) رغم الاتجاه الإيجابي. وتُظهر نتائج اختبار T قيماً سالبة كبيرة لجميع العبارات، مما يدل على وجود فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين متوسط إجابات

العينة والافتراض العدمي، أي أن موافقة العينة لم تكن صدفة بل تعكس اتجاهات حقيقية وواضحة تجاه آثار رفع الدعم.

1.4 الخلاصة

في ختام هذه الدراسة، تم التأكيد على الدور الحيوي الذي يلعبه دعم الوقود في قطاع النقل، حيث تبين من خلال التحليل أن هذا الدعم يشكل ركيزة أساسية في تخفيض التكاليف التشغيلية وضمان استمرارية الأنشطة النقلية. كما أظهرت النتائج أن رفع الدعم سيؤدي إلى زيادة ملحوظة في التكاليف، مما يعكس الحاجة الماسة إلى توفير آليات تعويضية أو بدائل دعم لضمان استقرار القطاع. وبناءً على ذلك، فإن الدراسة تدعو إلى ضرورة التفكير في حلول مبتكرة لمواجهة التحديات الناتجة عن رفع الدعم، وذلك من خلال تطوير سياسات داعمة تراعي التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية في هذا المجال.

2.4 النتائج

تمت دراسة تأثير دعم الوقود على تكاليف التشغيل واستمرارية النشاط في قطاع النقل. أظهرت النتائج ما يلي:

1. أظهرت النتائج أن معظم أفراد العينة يعتمدون بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسائل النقل، مما يعكس أهمية هذا الدعم في تقليل تكاليف التشغيل وضمان استمرارية النشاط في القطاع.
2. تبين أن دعم الوقود له تأثير كبير في خفض تكاليف التشغيل، حيث يعزز القدرة على الحفاظ على أسعار مناسبة للخدمات ويقلل من النفقات التشغيلية اليومية.
3. أظهرت النتائج أن رفع الدعم عن الوقود سيؤدي إلى ارتفاع كبير في التكاليف التشغيلية، وهو ما سينعكس حتمًا على أسعار خدمات النقل، إذ ستضطر الشركات إلى تحميل جزء من هذه التكاليف الإضافية على المستهلكين، مما قد يؤدي إلى انخفاض الإقبال على بعض الخدمات، وتأثر استدامة نشاط الشركات العاملة في القطاع، لا سيما الصغيرة منها.

4. إن رفع الدعم عن المحروقات يساهم بشكل مباشر في ارتفاع أسعار السوق بشكل عام، نظرًا لاعتماد معظم الأنشطة الاقتصادية على خدمات النقل في توريد وتوزيع السلع. ومع زيادة تكاليف التشغيل والنقل، تنتقل هذه الزيادة تدريجيًا إلى أسعار السلع والخدمات، مما يؤدي إلى ضغط تضخمي يُضعف القدرة الشرائية للمواطنين ويزيد من الأعباء المعيشية.

5. أظهرت النتائج تباينًا في الآراء حول وجود بدائل واقعية للوقود المدعوم، حيث يعبر البعض عن عدم وجود بدائل حقيقية يمكن الاعتماد عليها حاليًا، ما يعكس الحاجة إلى تطوير حلول بديلة للطاقة في المستقبل.

3.4 التوصيات

من الضروري تطوير مصادر طاقة بديلة ومستدامة لقطاع النقل مثل الطاقة الشمسية أو الكهربائية، بهدف تقليل الاعتماد على الوقود المدعوم وتقليل التكاليف التشغيلية مع ضمان استدامة بيئية على المدى الطويل.

يجب وضع آليات دعم بديلة للعاملين في قطاع النقل، مثل تقديم تعويضات مالية أو دعم مباشر لتغطية الآثار السلبية لرفع الدعم على تكاليف التشغيل، مما يساعد في حماية الشركات من التأثيرات الاقتصادية.

1. تعزيز استثمارات الدولة في البنية التحتية لقطاع النقل يعد أمرًا بالغ الأهمية لتحسين

الكفاءة وتقليل التكاليف. الاستثمار في تطوير الطرق، الموانئ، وأنظمة النقل العام

يمكن أن يحسن من حركة البضائع ويسهم في توفير بيئة أكثر استقرارًا في القطاع.

2. تحسين طرق إدارة الوقود المدعوم يمكن أن يسهم في تقليل الفاقد وزيادة فعالية

استهلاك الوقود. من خلال مراقبة الاستخدام وتحديد أفضل طرق توزيعه، يمكن

تحسين الاستفادة من الدعم وتقليل الهدر.

3. يجب تشجيع البحث والتطوير في تكنولوجيا النقل البديلة، بما في ذلك تطوير وسائل

النقل التي تستهلك طاقة أقل أو تعتمد على مصادر طاقة متجددة، مما يساعد في

تقليل التكاليف التشغيلية على المدى الطويل.

4. تنظيم حملات توعية للعاملين في القطاع حول كيفية التكيف مع التغيرات الاقتصادية المتعلقة بالدعم سيكون ضروريًا. مثل هذه الحملات تساعد في تعزيز فهم العاملين للواقع الجديد وتوجيههم إلى طرق مبتكرة لتقليل تكاليف التشغيل.

5. تفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتطويع حلول مبتكرة لقطاع النقل يمكن أن يساهم في تحسين الكفاءة وتقليل الاعتماد على الوقود المدعوم، كما يُحَفِّز على الاستثمار في مشاريع جديدة تساهم في استدامة القطاع

4.4 قائمة المصادر والمراجع

1. إلغاء دعم الوقود في ليبيا: الفوائد والخسائر، صحيفة الوسط للطاقة، 2021. تاريخ الزيارة: 13 ابريل 2025
<https://alwasat.ly/news/oil/319850>.
 2. الصالون الاقتصادي، سياسة دعم المحروقات في ليبيا: المشكلة وآفاق الحل، يونيو 2020
www.theeconomicsalon.org
 3. عبد الباسط الدوكالي، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023
www.ncrss.gov.ly
 4. الجزيرة نت (2016).، 18 مايو. (ما هو الدعم الحكومي للسلع؟ الموسوعة الاقتصادية).
 5. ليا القزبي، تجارب رفع الدعم حول العالم، الأخبار، ديسمبر 2020
<https://al-akhbar.com>
 6. عليوة، زينب توفيق السيد. تقييم أثر الدعم الحكومي في النمو الاقتصادي في مصر . 2009. أكاديمية أرابيا، سالة ماجستير
<https://academia-arabia.com/Files/2/99925>.
- الدعم-الحكومي-للسلع.
<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2016/5/18/>