https://jsrhs.rcc.edu.ly/
ISSN: 3078-4611
Vol.3 No.1 (2026), 530- 546
Article history:
Received:04/03/2026
Accepted:29/06/2026
Published:30/06/2026

مجلة البحوث المستدامة في العلوم الإنسانية

JSRHS

أثر رفع الدعم عن المحروقات على تكاليف التشغيل في قطاع النقل
(دراسة ميدانية على عينة من السائقين بمنطقة زاوية المحجوب بمدينة مصراتة)

يوسف عبد القادر بن صلاح [1]، الهادي مصطفي لاغا[2]، عبد الله علي بعيو[3]
[1] عضو هيئة تدريس بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة مصراتة
[2] عضو هيئة تدريس بكلية العلوم الإنسانية والتطبيقية جامعة مصراتة
baa65200@gmail.com[2] Y. Bensalah@eps. misuratau.edu.ly[1]
aldghem@gmail.com[3]

الملخص:
تناول هذا البحث تأثير دعم الوقود على قطاع النقل في ليبيا، مع التركيز على تكاليف التشغيل وتأثيرات رفع الدعم على استمرارية النشاط في هذا القطاع. تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي في هذا البحث، حيث تم جمع البيانات باستخدام استبيان مُعد خصيصًا لهذا الغرض. حيث تم توزيع الاستبيان على عينة بلغت 63 فرداً من سائقي سيارات النقل في منطقة زاوية المحجوب بمدينة مصراته، تمثل مجتمعاً إحصائياً قدره 75 فرداً، وقد تم استرداد 60 استبياناً صالحاً للتحليل (بمعدل استجابة مرتفع)، وذلك بهدف الحصول على معلومات دقيقة حول تأثير دعم الوقود على تكاليف التشغيل ومدى تأثير رفع الدعم على استمرارية النشاط.
أظهرت النتائج أن معظم العاملين في قطاع النقل يعتمدون بشكل كبير على الوقود المدعوم لتقليل التكاليف التشغيلية، وأن رفع الدعم سيؤدي إلى زيادة ملحوظة في هذه التكاليف، مما قد يؤثر سلبًا على استمرارية العمل في هذا القطاع. كما تبين أن هناك نقصًا في البدائل الواقعية للوقود المدعوم حاليًا، مما يستدعي ضرورة البحث عن حلول بديلة للطاقة في المستقبل. بناءً على هذه النتائج، أوصى البحث بتطوير مصادر طاقة بديلة، وضع سياسات دعم جديدة، وتعزيز استثمارات الدولة في البنية التحتية لقطاع النقل. كما أكد البحث على أهمية تفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتحفيز الابتكار وضمان استدامة قطاع النقل في ظل التغيرات الاقتصادية
الكلمات المفتاحية: دعم الوقود، قطاع النقل، تكاليف التشغيل، الاقتصاد الليبي.

Abstract:
operating costs and the implications of subsidy removal for the continuity of activity within the sector. The research adopts a descriptive-analytical approach. Data were collected through a structured questionnaire specifically designed for this purpose. The questionnaire was distributed to a sample of 63 transport drivers operating in the Zawiyat Al-Mahjoub area in the city of Misrata, representing a statistical population of 75 individuals. A total of 60 valid questionnaires were retrieved and deemed suitable for analysis, reflecting a high response rate. The primary objective was to obtain accurate information regarding the extent to which fuel subsidies affect operating costs and how subsidy removal may influence the sustainability of transport activities.
The findings indicate that the majority of workers in the transport sector rely heavily on subsidized fuel to reduce operating costs. The removal of subsidies would lead to a significant increase in these costs, which could negatively affect the continuity of operations in the sector. The results also reveal a lack of viable alternatives to subsidized fuel at present, highlighting the need to explore alternative energy solutions in the future.

Based on these findings, the study recommends the development of alternative energy sources, the formulation of new subsidy policies, and increased public investment in transport infrastructure. It further emphasizes the importance of strengthening public–private partnerships to stimulate innovation and ensure the sustainability of the transport sector amid ongoing economic changes.
Keywords: Fuel Subsidy, Transport Sector, Operational Costs, Libyan Economic

1. المقدمة:

يشكل الدعم الحكومي للمحروقات أحد الركائز الأساسية في السياسة الاقتصادية في ليبيا منذ عقود، حيث يتم تقديم الوقود للمواطنين والمؤسسات بأسعار تقل كثيرًا عن السعر العالمي. ومع تصاعد التحديات المالية والاقتصادية، طُرحت قضية رفع الدعم كخيار إصلاحي محتمل يهدف إلى ترشيد الإنفاق العام وتحسين كفاءة تخصيص الموارد. إلا أن هذا القرار، رغم جدواه المالية المحتملة، قد تكون له آثار عميقة على عدد من القطاعات الحيوية، وعلى رأسها قطاع النقل.

يعتبر قطاع النقل الليبي بمختلف أنواعه – البري، البحري، والجوي – من أكثر القطاعات اعتمادًا على الوقود المدعوم، وهو ما يجعله عرضة بشكل مباشر لتأثيرات أي تغيير في سياسة الدعم. وتشير التجارب الإقليمية والدولية إلى أن رفع الدعم، دون اتخاذ تدابير وقائية، قد يؤدي إلى ارتفاع كبير في تكاليف النقل، ما ينعكس بدوره على أسعار السلع والخدمات، ومستوى معيشة المواطنين، لا سيما في ظل الظروف الاقتصادية الهشة التي تمر بها البلاد

من هذا المنطلق، يأتي هذا البحث ليتناول قضية رفع الدعم عن المحروقات وأثره المحتمل على قطاع النقل الليبي، مستعرضًا الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية، ومقدمًا تحليلًا مبنيًا على بيانات ميدانية وآراء المعنيين في القطاع، بهدف الوصول إلى توصيات تساعد متخذي القرار على رسم سياسات متوازنة وعادلة

2. مشكلة البحث:

رغم الفوائد المحتملة التي قد تتحقق من خلال رفع الدعم عن المحروقات، إلا أن هذا الإجراء قد يحمل في طياته آثارًا سلبية على قطاعات اقتصادية وخدمية متعددة، يأتي قطاع النقل في مقدمتها نظرًا لاعتماده الكبير على الوقود. ومع غياب دراسات تحليلية حديثة توضح حجم هذا الأثر في السياق الليبي، تبرز الحاجة إلى بحث علمي يرصد التبعات المحتملة لهذا القرار على تكاليف النقل، وأسعار الخدمات، ومدى قدرة المؤسسات والأفراد على التكيف مع الواقع الجديد.

وتتمثل مشكلة البحث في السؤال الآتي:

ما أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل الليبي من حيث التكاليف، الكفاءة التشغيلية، وأسعار خدمات النقل؟

3. فرضية البحث:

الفرضية الرئيسية تنص على:

رفع الدعم عن المحروقات يؤثر سلباً على قطاع النقل في مدينة مصراتة، من خلال زيادة التكاليف التشغيلية، وتقليص الكفاءة التشغيلية، مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار خدمات النقل وتأثير ذلك على جودته

الفرضيات الفرعية:

1. يوجد تأثير مباشر لرفع الدعم عن المحروقات على ارتفاع تكاليف النقل في مصراتة.
2. تؤدي زيادة تكلفة الوقود إلى تراجع استمرارية أو قدرة العاملين في القطاع على الاستمرار.

4. أهداف البحث:

يهدف البحث لتحقيق الأهداف الآتية:

1. التعرف على واقع الدعم الحكومي للمحروقات في ليبيا.
2. دراسة طبيعة اعتماد قطاع النقل الليبي على الوقود المدعوم.
3. رصد آراء العاملين في القطاع حول تداعيات رفع الدعم.
4. تقديم توصيات لصانعي القرار حول سبل تخفيف الأثر على قطاع النقل عند تطبيق سياسات رفع الدعم

5. أهمية البحث:

يساهم البحث في سد فجوة معرفية حول العلاقة بين سياسات الدعم وقطاع النقل في السياق الليبي، ويوفر مرجعية للباحثين والمختصين في مجالات الاقتصاد والنقل. كما يقدم نتائج وتحليلات من واقع ميداني تساعد صناع القرار في تبني سياسات متوازنة تضمن استمرارية قطاع النقل دون الإضرار بمستوى الخدمات أو إثقال كاهل المواطنين

6. منهجية البحث:

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي، الذي يقوم على جمع البيانات والمعلومات المتعلقة بالدعم الحكومي للمحروقات وقطاع النقل في ليبيا، ثم تحليلها لفهم طبيعة العلاقة بين رفع الدعم وأثره على القطاع، كما سيتم استخدام استبيان ميداني موجه إلى عينة من العاملين في قطاع النقل (مثل سائقي الشاحنات وسيارات الأجرة ومسؤولي الشركات اللوجستية)، وذلك لرصد آرائهم حول التداعيات المحتملة لرفع الدعم).

1.6 مصادر البيانات:

اعتمدت الدراسة على بيانات أولية من استبيانات ومقابلات مع مواطنين ومختصين بمنطقة زاوية المحجوب بمدينة مصراتة، إلى جانب بيانات ثانوية من تقارير رسمية محلية ودولية، وتقارير من وزارة الاقتصاد والمصرف المركزي الليبي، إضافة إلى دراسات أكاديمية ومصادر إعلامية اقتصادية موثوقة

2.6 حدود البحث:

- الحدود المكانية: يتركز هذا البحث على منطقة زاوية المحجوب بمدينة مصراتة، باعتبارها من المدن الاقتصادية الحيوية في ليبيا، وتضم ميناءً نشطًا ومنطقة حرة وتتنوع فيها أنماط النقل (النقل التجاري والبري واللوجستي)، مما يجعلها نموذجًا مناسبًا لدراسة أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل.
- الحدود الموضوعية: يركز البحث على دراسة أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل فقط، دون التطرق لتأثيره على باقي القطاعات الاقتصادية أو الاجتماعية الأخرى بشكل تفصيلي.

7. الدراسات السابقة:

أبوشيبة (2024) بعنوان: الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا (دراسة تطبيقية على مدينة مصراتة). هدفت هذا الدراسة إلى معرفة رأي مواطني مدينة مصراتة 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.

سالم (2020) بعنوان: الأثار المترتبة عن اصلاح منظومة دعم المحروقات في ليبيا. هدفت هذه الدراسة إلى تحليل الآثار 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 الآثار السلبية لرفع الدعم، وتفادي تداعيات اجتماعية واقتصادية قد تمس استقرار الدولة، وتجنب الوصول إلى حالة من الغضب الشعبي تعرف بـ" ثورة الجياع".

الحجاج (2020) بعنوان: أثر إصلاحات دعم الطاقة على الأداء الاقتصادي 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 شهدها، 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، وتحديداً 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.

8. الدعم:

1.8 مفهوم الدعم:

تعرف سياسة الدعم (Subsidy Policy) اقتصادياً بأنها أداة مالية تدخلية تستخدمها الحكومات لتثبيت أسعار سلع أو خدمات أساسية السعرين معينة وبيعها للمستهلك النهائي بسعر يقل عن تكلفة إنتاجها أو استيرادها الفعلية، حيث تتحمل الخزانة العامة للدولة الفارق المالي بين؛ وتهدف الحكومات من خلال هذه السياسة إلى حماية القوة الشرائية للمواطنين، وضمان حد مناسب من الاستقرار المعيشي والاجتماعي، وتمكين الفئات محدودة الدخل من الوصول إلى السلع والخدمات الحيوية (كالطاقة، والمحروقات، والرعاية الصحية، والتعليم) التي قد تعجز قدراتهم المالية الذاتية عن تغطية تكلفتها الحقيقية في ظل ثبات الدخول الاسمية (صندوق النقد الدولي، 2023).

2.8 أنواع الدعم:

يأخذ الدعم الحكومي أنواعا متعددة منها ما يلي (عليوة، 2009):

- **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.

- **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 تقد مه الحكومة إلى فئة معينة دون فئة أخرى، وذلك استنادا 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 وحجبها عن الفئات الأوفر حظا في الحصول على الدخل، كذلك الدعم الذي يقدم إلى قطاع دون آخر كالدعم الذي يقدم إلى المزارعين في القطاع الزراعي.

- **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، الملبس، أو قيام الحكومة بتقديم الآلات والمعدات الأقل تلويثا 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.

3.8 واقع دعم المحروقات في ليبيا:

تعتمد ليبيا سياسة دعم واسع النطاق للمنتجات النفطية، حيث تلتزم المؤسسة الوطنية للنفط بتوفير مجموعة من المشتقات المدعومة تشمل: البنزين، الديزل، كيروسين الطيران، الكيروسين المنزلي، زيت الوقود الثقيل، الغاز المسال، وزيوت محركات البنزين. وقد شهدت قيمة هذا الدعم ارتفاعاً مضطرداً خلال العقدين الماضيين، لتصل إلى ما يزيد عن 4.5 مليار دينار ليبي سنوياً في عام 2019، أي ما يعادل استهلاك نحو 350 ألف برميل نفط يومياً. وتشكل حصة البنزين نحو 40% من إجمالي قيمة الدعم، في حين تستحوذ الشركة العامة للكهرباء على ما يزيد عن 20% منه لتغطية تشغيل محطات التوليد.

ما يمثل عبئاً ثقيلاً على المالية العامة ويشكل ضغطاً مباشراً على ميزان المدفوعات، خاصة مع ارتفاع نسبة الاعتماد على الاستيراد الخارجي لتغطية العجز في الإنتاج المحلي.

كما تساهم عوامل أخرى في تفاقم المشكلة، أبرزها ظاهرة تهريب الوقود المدعوم إلى خارج الحدود، والتي تُقدّر بنحو 30% من إجمالي الكميات الموزعة، إضافة إلى ارتفاع معدلات الاستهلاك المحلي بشكل غير مبرر. حيث سجل الاستهلاك اليومي للبنزين مستويات تتراوح بين 6–8 ملايين لتر يومياً، وتصل إلى 11 مليون لتر خلال فترات الذروة، وهو ما يفوق بكثير معدلات الاستهلاك في دول الجوار ذات الكثافة السكانية المماثلة.

الجدول (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

السنة	غاز النفط المسال	بنزين 95	كيروسين منازل	كيروسين طيران	وقود الديزل	زيت ثقيل	بنزين طيران	الإجمالي
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 (1) تطور استهلاك المشتقات النفطية في ليبيا على مدى 16 عامًا، ويُظهر ارتباطًا وثيقًا بين حجم حيث كانت البلاد تشهد استقرارًا نسبيًا، 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، ويعزى 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، مدفوعًا بمحاولات التعافي الاقتصادي وإعادة فتح بعض المرافق الحيوية. وفي عام 2023، بلغ الاستهلاك ذروته متجاوزًا 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، فضلًا عن استمرار دعم الوقود مما شجع على استهلاك كميات كبيرة دون اعتبارات اقتصادية أو بيئية.

تظهر التفاصيل النوعية في الجدول أن وقود الديزل يمثل دائمًا النسبة الأكبر من الاستهلاك، ويعود ذلك إلى اعتماده في تشغيل الشاحنات، محطات الكهرباء، والآليات الثقيلة. في المقابل، سجل بنزين الطيران وكيروسين الطيران تراجعًا حادًا منذ عام 2020 حتى اختفيا 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. ويلاحظ 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.

4.8 تجارب بعض الدول في رفع الدعم:

يشير القوي (2020) لتجارب مجموعه من الدول منها:

- **الأردن:**

رفع الدعم في الأردن كما في بلدان عديدة شكل مطلبا أساسيا 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

- **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، غربلة المستفيدين من بطاقات التموين وتقسيمهم إلى قسمين بين من يستحق دعما شاملا ومن يستحق دعما جزئيا، فكانت الأسعار ترتفع من دون أن تواكبها زيادة التقديمات الاجتماعية، ما انعكس سلبا على القدرات الاستهلاكية للمواطنين وارتفاع نسبة التضخم.

في عام 2016 تم إلغاء الدعم عن عدد من السلع وأبرزها 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.

- **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 الانضمام إلى الاتحاد الأوربي.

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 لاستهلاك 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 يؤديا إلى انخفاض معدلات البطالة، فقررت الدولة في سنة 2017 دعم برنامج للتوظيف.

- **نيجيريا:**

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 إن 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 الافريقي للاقتصاد، خلصت إلى أن ارتفاع الأسعار أدى إلى تباطؤ نمو الدخل القومي وانخفاض الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بسبب انخفاض الأنشطة الاقتصادية واستهلاك الأسر التي تآكلت 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.

5.8 مبررات سياسة رفع الدعم:

من مبررات سياسة رفع الدعم الآتي (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023):

- ارتفاع الكلفة المالية للدعم، مما يقلل حجم الأموال المتاحة لأوجه الإنفاق الأخرى ذات الصلة بالتنمية، ويرهق الموازنة ويرفع مستويات الدين العام.
- عدم استهداف محدودي الدخل بشكل منصف، إذ تستأثر الشرائح الميسورة بمعظم موازنة دعم الوقود.
- الاستهلاك الكبير وغير الفاعل للمحروقات بسبب أسعارها المتدنية.
- 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 جزءًا من برنامج الإصلاح للتخفيف من تأثيره في الفقراء، مع استعمال جزء من الأموال الموفرة لتحسين بعض الخدمات كالرعاية الصحية والتعليم.

6.8 العقبات التي تواجه سياسة رفع الدعم عن الوقود:

يؤدي رفع الدعم لخلق منافع واضحة تنتعش بها الميزانية العامة للدولة، وفي المقابل تتأثر سلبيًا القوة الشرائية في المجتمع، في حين تكون منافع رفع الدعم عن الوقود غير المباشرة مثل زيادة استثمار البنية التحتية أو خفض الدين العام، والذي يخلق فوائد أقل وضوحًا وتحتاج إلى سنوات لتعود بالنفع على الأفراد (المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2023)، ولا يبدو أن سياسة رفع الدعم عن الوقود اختيار واضح اقتصاديًا وبيئيًا 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، حيث إن سياسة رفع الدعم عن الوقود قد تتسبب في مشكلة سياسية صعبة للحكومة على المدى القصير، حيث في النظم الديمقراطية قد تؤدي الاضطرابات العامة في الإطاحة بالحكومة التي قامت بالإصلاح من خلال الانتخابات، أما النظم الاشتراكية تشكل الاضطرابات العامة والاحتجاجات وأعمال الشغب، والتي قد تندلع تهديد الاستقرار وأركان النظام الذي يرغب في رفع الدعم. ومن العقبات التي تواجه سياسة رفع الدعم عن الوقود حسب المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية (2023) الآتي:

- الانقسام السياسي:

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

- أصحاب المصالح:

يمثل أصحاب المصالح الخاصة عائقًا، 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 عبئًا على الشبكة العامة. ولذا من منطلق المصلحة الذاتية، كثيرًا ما تعارض جماعات المصالح سياسة رفع دعم عن الوقود.

- القدرة المؤسساتية:

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

9. منهجية الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، الذي يستخدم في الدراسات الاجتماعية والاقتصادية لتحليل الظواهر القائمة كما هي في الواقع، ومن ثم تفسير العلاقات والآثار المرتبطة بها، ويعد هذا المنهج مناسبًا لطبيعة الدراسة الحالية التي تهدف إلى تحليل أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل بمنطقة زاوية المحجوب في مدينة مصراتة، من خلال استقصاء آراء عينة من الفاعلين في هذا القطاع سائقين، مشغلي خدمات النقل، أصحاب شركات لوجستية وغيرهم، وقد تم تنفيذ الدراسة من خلال تصميم استبيان موجه إلى عينة محددة من العاملين والمتعاملين مع قطاع النقل بمنطقة زاوية المحجوب في مدينة مصراتة، 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.

1.9 وسيلة جمع البيانات:

في إطار تحقيق أهداف الدراسة المتعلقة بتحليل أثر رفع الدعم عن المحروقات على قطاع النقل بزاوية المحجوب في مدينة مصراتة، تم إعداد استبيان كأداة رئيسية لجمع البيانات من أفراد العينة المستهدفة، والتي شملت مجموعة متنوعة مثل سائقي الشاحنات وسيارات الأجرة، وأصحاب شركات النقل والخدمات اللوجستية بمنطقة زاوية المحجوب بمصراته، وتم التركيز عند إعداد الاستبيان على الآتي:

1. تحديد درجة اعتماد وسائل النقل بمنطقة زاوية المحجوب في مصراتة 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.
4. استطلاع آراء المعنيين حول السياسات البديلة أو الداعمة لتقليل الأثر السلبي لرفع الدعم

2.9 الخصائص الديمغرافية لأفراد العينة:

يستعرض هذا القسم الخصائص الديموغرافية والمهنية لأفراد العينة البالغ عددها 60 مفردة، حيث يهدف هذا التحليل الوصفي الى فهم طبيعة وتكوين العينة المستهدفة مما يساهم في قراءة موضوعية لآرائهم حو أثر قرار رفع الدعم عن المحروقات على تكاليف التشغيل وتشمل هذه الخصائص متغيرات (العمر، طبيعة النشاط، سنوات الخبرة، ونوع الوقود المستخدم).

- **التوزيع الديمغرافي حسب فئات العمر:**

يظهر الجدول رقم 1 التوزيع التكراري المؤي لأفواد العينية حسب العمر.

جدول رقم (1) يوضح التوزيع التكرار المئوي لأفراد العينة حسب العمر

العمر	التكرار	النسبة
اقل من 25	8	13.33%
25–34سنة	25	41.67%
35–44سنة	16	26.67%
أكثر من 45	11	18.33%
المجموع	60	100%

تشير البيانات الواردة في الجدول (1) إلى أن الفئة العمرية (من 25 إلى 34 سنة) هي الأكثر تمثيلاً في عينة الدراسة، حيث بلغت تكراراتها 25 مفردة بنسبة قدرها (41.67%)، تليها في المرتبة الثانية الفئة العمرية (من 35 إلى 44 سنة) بتكرار بلغ 16 مفردة ونسبة (26.67%). ويعني ذلك إحصائياً أن أكثر من ثلثي أفراد عينة الدراسة (68.34%) ينتمون إلى فئة الشباب والكهولة الوسطى، وهي الفئة العمرية الأكثر نشاطاً وإنتاجية في سوق العمل الميداني بقطاع النقل بمنطقة زاوية المحجوب. هذا التمثيل المرتفع يمنح نتائج الاستبيان درجة عالية من الواقعية؛ نظراً لأن هؤلاء السائقين يمارسون مهنة النقل بصفة يومية ومباشرة، وبالتالي فهم الفئة الأكثر تأثراً بأي تغيرات تطرأ على تكاليف التشغيل الناتجة عن سياسات رفع الدعم عن الوقود.

من جهة أخرى، بلغت نسبة السائقين من فئة (45 سنة فأكثر) ما قيمته (18.33%)، وهي فئة تمثل أصحاب الخبرة الطويلة في هذا القطاع، في حين سجلت الفئة الناشئة (أقل من 25 سنة) النسبة الأقل بواقع (13.33%)، مما يعكس الاعتماد الأساسي لقطاع النقل في مجتمع الدراسة على العمالة المستقرة وذات الخبرة الميدانية المباشرة.

- **التوزيع المهني حسب طبيعة النشاط:**

يظهر الجدول 2 التوزيع التكراري المؤي لأفواد العينية وفق لطبيعة نشاط النقد الذي يمارسونه.

جدول رقم (2) يوضح التوزيع التكراري لأفراد عينة البحث حسب طبيعة النشاط.

طبيعة النشاط	التكرار	النسبة
سائق شاحنة	17	28.33%
سائق سيارة اجرة	9	15%

طبيعة النشاط	التكرار	النسبة
سيارة نقل بضائع	23	38.33%
سائق حافلة	11	18.34%
المجموع	60	100%

توضح المؤشرات الإحصائية المدرجة في الجدول (2) أن الفئة المهنية المهيمنة على عينة الدراسة هي فئة "سائقي سيارات نقل البضائع" بتكرار بلغ 23 مفردة وبنسبة (38.33%)، تليها مباشرة فئة "سائقي الشاحنات" بواقع 17 مفردة وبنسبة (28.33%).

ويعكس هذا التوزيع الخصوصية الاقتصادية لمدينة مصراتة عموماً، ومنطقة زاوية المحجوب خصوصاً، باعتبارها ممراً لوجستياً ونقطة ارتكاز تجارية وصناعية كبرى ترتبط بالحركة الكثيفة لنقل السلع من الموانئ والمصانع والمناطق الحرة وإليها. وبناءً على ذلك، فإن دمج هاتين الفئتين يشكل ما نسبته (66.66%) من إجمالي العينة؛ وهي الشريحة الأكثر استهلاكاً للمحروقات (خاصة وقود الديزل) نظراً لطبيعة الحمولات والمسافات الطويلة، مما يضمن أن آراء العينة تعبر بدقة عن العمق الحقيقي لأثر كلفة تشغيل الوقود على أسعار السلع وسلاسل التوريد.

في المقابل، حلّ نشاط النقل الجماعي والركاب في المرتبة الثالثة متمثلاً في "سائقي الحافلات" بنسبة (18.34%)، يليه في المرتبة الأخيرة "سائقي سيارات الأجرة" بنسبة (15.00%). ورغم أن هاتين الفئتين تعتمدان على تنقلات الركاب والخدمات اليومية المباشرة للمواطنين، إلا أن انخفاض هامش ربحهما وحساسيتهما الشديدة لأي زيادة في أسعار الوقود يمنح إجاباتهما أهمية بالغة في قياس الأثر الاجتماعي والاقتصادي المباشر لقرار رفع الدعم على تكلفة النقل اليومي للأفراد.

- **التوزيع المهني حسب سنوات الخبرة لقطاع النقل:**

يظهر الجدول 3 التوزيع التكراري المؤي لأفراد العينية حسب سنوات الخبرة.

جدول رقم (3) يوضح التوزيع التكراري لأفراد العينة حسب سنوات الخبرة

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

تشير النتائج الإحصائية الموضحة في الجدول (3 إلى أن النسبة الأعلى من أفراد عينة الدراسة يتركزون في فئة ذوي الخبرة الطويلة (أكثر من 7 سنوات) بواقع 21 مفردة وبنسبة (35.00%)، تليها مباشرة فئة الخبرة المتوسطة المتقدمة (من 5 إلى 7 سنوات) بتكرار بلغ 19 مفردة ونسبة (31.67%).

ويعني ذلك أن النسبة الكبرى من المستجيبين (66.67%) يمتلكون خبرة عملية ممتدة تتجاوز الخمس سنوات في قطاع النقل. وتضفي هذه النتيجة موثوقية منهجية عالية على البيانات المجمعة؛ فالخبرة المتراكمة لهؤلاء السائقين تجعلهم شركاء حقيقيين في تقييم الفروق الجوهرية في تكاليف التشغيل بين فترتي ما قبل تطبيق قرار رفع الدعم وما بعده، والوقوف على أثر هذا القرار بدقة في كفاءة وربحية مركباتهم، بينما توزعت النسب المتبقية بين فئة (من 3 إلى 5 سنوات) بنسبة (20.00%)، وفئة الداخلين الجدد للسوق (أقل من 3 سنوات) بنسبة (13.33%). وتمثل الفئة الأخيرة مؤشراً على مدى تأثر السائقين الجدد بضغوط كلفة التشغيل المرتفعة في بداية مسيرتهم المهنية، مما يمنح الدراسة توازناً في رصد أبعاد المشكلة على كافة مستويات الخبرة.

- **التوزيع الفي حسب نوع الوقود المستخدم في المركبة:**

يظهر الجدول رقم 4 التوزيع التكراري المئوي لأفراد عينة البحث وفق نوع الوقود الأساسي المشغل للمركبة.

جدول رقم (4) يوضح التوزيع التكراري لأفراد عينة البحث حسب نوع الوقود المستخدم.

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

توضح البيانات الإحصائية في الجدول رقم (4) أن وقود "الديزل" هو المصدر الرئيسي المحرك لغالبية مركبات عينة الدراسة بتكرار بلغ 39 مفردة ونسبة بلغت (65.00%)، في حين سجل وقود "البنزين" تكراراً بلغ 21 مفردة بنسبة (35.00%). وتتسق هذه النتيجة تماماً مع ما تم استعراضه سابقاً في جدول طبيعة النشاط (الجدول رقم 2)، حيث تتركز غالبية المركبات في النقل الثقيل ونقل البضائع والشاحنات والحافلات، وهي آليات تعتمد كلياً على الديزل كوقود تشغيلي أساسي لقدرته العالية على سحب الأحمال ولمسافات طويلة. ويكتسب هذا المؤشر دلالة اقتصادية بالغة الأهمية في البيئة الليبية؛ نظراً لأن وقود الديزل يمثل العصب المحرك لسلاسل الإمداد وتوريد السلع الغذائية والإنشائية، وبالتالي فإن أي رفع للدعم عنه سينعكس بآثار تضخمية مباشرة ومضاعفة على أسعار المستهلك النهائي مقارنة بوقود البنزين. من ناحية أخرى، يلاحظ الغياب المطلق لخيارات الطاقة البديلة مثل المركبات الكهربائية أو الهجينة بنسبة (0.00%)، وهو مؤشر واقعي يعكس ضعف انتشار هذه التقنيات وغياب البنية التحتية ومحطات الشحن المؤهلة في السوق الليبي؛ الأمر الذي يبرهن على أن السائقين لا يمتلكون أي بدائل مرنة للتحول الطاقة في حال رفع الدعم، مما يجعلهم عرضة للتأثر المباشر والكامل بتبعات القرار المالية

3.9 تحليل البيانات الوصفية للمتغير المستقل (الاعتماد على الوقود المدعوم):

- تحليل عبارات محور مدى الاعتماد على الوقود المدعوم:

يستعرض الجدول رقم (6) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة البالغ عددها (60) مفردة حول العبارات المقيسة لمدى الاعتماد على الوقود المدعوم في قطاع النقل بزاوية المحجوب:

جدول رقم(6) يوضح المتوسطات الحسابية الانحراف المعياري لعبارات محور الاعتماد على الوقود المدعوم

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
1.أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل.	1,116666667	0,62427736
2.دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل.	1,55	0,5315072906
3. في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير.	1,633333333	0,7110243003
4.دعم الوقود يُعتبر مهمًا لاستمرار النشاط في قطاع النقل.	1,45	0,8371578903
5.لا توجد بدائل واقعية متاحة حاليًا عن الوقود المدعوم	1,316666667	0,9624909812

يتضح من البيانات الإحصائية الواردة في الجدول رقم (6) أن المتوسط العام لمحور الاعتماد على الوقود المدعوم قد بلغ (1.41) بانحراف معياري إجمالي قدره (0.73)، وتضع هذه القيمة الرقمية اتجاه إجابات العينة في نطاق "غير موافق بشدة".

إن وقوع المتوسطات الحسابية للعبارات في النطاق المنخفض جداً (بين 1.12 و 1.63) لا يعني مطلقاً عدم اهتمام السائقين بالدعم، بل يُعزى إحصائياً ومنهجياً إلى آلية ترميز إجابات الاستبيان (Coding) في برنامج SPSS؛ حيث تم إعطاء الأوزان الرقمية المنخفضة للخيارات الإيجابية الشديدة. وبناءً على هذا الضبط المنهجي، فإن القراءة العلمية الصحيحة لهذه المتوسطات المنخفضة تفيد بوجود شبه إجماع حاد وقاطع من أفراد العينة على خطورة رفع الدعم، ويمكن تفصيل تحليل العبارات كالآتي:

حلت العبارة رقم (3) "في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير" في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي (1.63) وانحراف معياري (0.71)، مما يثبت اليقين التام لدى السائقين بأن التكلفة التشغيلية ستشهد قفزة تضخمية مباشرة بمجرد تحرير الأسعار.

جاءت العبارة رقم (2) "دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل" في المرتبة الثانية بمتوسط (1.55) وانحراف معياري (0.53)، وهو أقل انحراف معياري مسجل، مما يؤكد التجانس المرتفع جداً بين السائقين حول حقيقة أن الدعم الحالي هو العصب الأساسي لخفض الكلفة التشغيلية وضمان بقائهم في السوق.

حلت العبارتان (4) و (5) في المرتبتين الثالثة والرابعة بمتوسطات (1.45) و (1.32) على التوالي، مما يبرهن على غياب التام للبدائل الفنية الواقعية (كالمركبات الهجينة أو الكهربائية) في مدينة مصراتة حالياً، مما يجعل قطاع النقل رهيناً كلياً لأسعار المحروقات التقليدية.

أخيراً، سجلت العبارة رقم (1) "أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم" المتوسط الأدنى بواقع (1.12) وانحراف معياري (0.62)، مظهرةً الارتباط البنيوي الكامل لمركبات النقل في منطقة زاوية المحجوب بوقود الدفع الحكومي

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

العبارة	النسبة المئوية	اتجاه العينة	الترتيب	T Test
1. أعتمد بشكل أساسي على الوقود المدعوم لتشغيل وسيلة النقل.	22,33333333	إيجابي	5	-23,3681985
2. دعم الوقود يخفّض نسبة كبيرة من تكاليف التشغيل.	31	إيجابي	2	-21,13169829
3. في حال رفع الدعم، ستزداد تكلفة عملي بشكل كبير.	32,66666667	إيجابي	1	-14,8885973
4. دعم الوقود يُعتبر مهمًا لاستمرار النشاط في قطاع النقل.	29	إيجابي	3	-14,34167737
5. لا توجد بدائل واقعية متاحة حاليًا عن الوقود المدعوم.	26,33333	إيجابي	4	-13,54718557

أظهرت نتائج الجدول (7) أن الاتجاه العام للعينة نحو جميع العبارات كان إيجابيًا، 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 إدراكًا واضحًا 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 كليًا 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، حيث جاءت

جدول 8 يوضح اجابات افراد العينة على الآثار المتوقعة لرفع الدعم عن المحروقات

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

يوضح الجدول رقم 8 أن المتوسطات منخفضة، ما يعكس وعيًا بتأثير ذلك على تكاليف النقل والدخل وارتفاع الأسعار. وقد عبّر المستجيبون عن أهمية وجود دعم بديل أو تعويض مالي مباشر، في حين أظهرت بعض التباينات في مدى التأثر 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 9 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 سلبًا على دخلي الشخصي أو أرباحي.	31	إيجابي	2	−13,61204017
3. قد أضطر لتقليل ساعات التشغيل أو إيقاف النشاط.	39,3333	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

شير نتائج الجدول (9) إلى أن جميع العبارات اتخذت اتجاهًا إيجابيًا، 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.

في ختام، 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 البحث يدعو 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 .

10. 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.

11. التوصيات:

1.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.

2.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.

3.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.

4.تحسين طرق إدارة الوقود المدعوم يمكن أن يُسهم في تقليل الفاقد وزيادة فعالية استهلاك الوقود. من خلال مراقبة الاستخدام وتحديد أفضل طرق توزيعه، يمكن تحسين الاستفادة من الدعم وتقليل الهدر.

5.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.

6.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.

7.تفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتطوير حلول مبتكرة لقطاع النقل يمكن أن يسهم في تحسين الكفاءة وتقليل الاعتماد على الوقود المدعوم، كما يُحفّز على الاستثمار في مشاريع جديدة تسهم في استدامة القطاع

قائمة المصادر والمراجع:

https://search.mandumah.com/Record/1261464?utm_source=chatgpt.com.

أبو شيبة، يونس الطيب. (2024). الآثار الاقتصادية لسياسة دعم المحروقات في ليبيا: دراسة تطبيقية على مدينة مصراتة. المجلة العلمية لكلية الاقتصاد والتجارة القره بوللي، 9، 31-52.

تقرير صندوق النقد الدولي: صندوق النقد الدولي (2023). إصلاح دعم الطاقة: الدروس المستفادة والخيارات الاستراتيجية للدول النامية (تقرير السياسات المالية رقم 14). https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2016/5/18الدعم-الحكومي-للسلع

الجزيرة نت (2016) ما هو الدعم الحكومي للسلع؟ الموسوعة الاقتصادية.

حجاج، الشيماء محمد. (2020). أثر إصلاحات دعم الطاقة على الأداء الاقتصادي المصري مع الإشارة لتجارب بعض الدول. مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 21(4) . https://doi.org/10.21608/JPSA.2020.131191

الدكالي، عبد الباسط (2023) المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية. www.ncrss.gov.ly .

سالم، زينب عبد السلام وبالكور، عبد المنعم عمار والحاجي، عائشة سالم. (2020). الآثار المترتبة عن إصلاح منظومة دعم المحروقات في ليبيا. مجلة المعرفة، جامعة الزيتونة – كلية التجارة ترهونة، ديسمبر.

الصالون الاقتصادي(2020) سياسة دعم المحروقات في ليبيا: المشكلة وآفاق الحل، يونيو www.theeconomicsalon.org .

صحيفة الوسط للطاقة (2021) إلغاء دعم الوقود في ليبيا الفوائد والخسائر ، https://alwasat.ly/news/oil/319850. تاريخ الزيارة: 13 ابريل 2025.

عليوة، السيد (2009). اقتصاديات المالية العامة والسياسات النقدية (ط. 2). دار الفكر الجامعي.

القزي، ليا (2020) تجارب رفع الدعم حول العالم، الأخبار، ديسمبر https://al-akhbar.com .

International Monetary Fund. (2025). Libya: 2025 Article IV Consultation - Press Release. IMF Staff Report. Retrieved from http://imf-fmi.africa-newsroom.com