

## انخفاض أسعار البترول واصلاح دعم الوقود (دراسة لتجارب بعض الدول)

إيمان أحمد أحمد عوض

أستاذ مساعد الاقتصاد معهد النيل العالي - للعلوم التجارية وتكنولوجيا الحاسب

### ملخص

يحفز تراجع أسعار البترول الذي بدأ في منتصف عام 2014 الدول المختلفة لإصلاح دعم الوقود. حيث يكلف الدعم للوقود الحكومات في العالم حوالي 830 مليار دولار سنويا عام 2017، وهو ما يمثل نسبة 15.5% تقريبا من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. كما أن لهذا الدعم آثار سلبية على الاقتصاد فهو يشجع الاسراف في الاستهلاك، ويخلق عبء مالي كبير على ميزانيات الدول النامية، كما أن المستفيد الأكبر الأسر الأكثر ثراء، ويزيد التكاليف البيئية.

ولذا اصلاح الدعم الوقود يعمل على الحد من الإنتاج كثيف الاستهلاك للوقود، إلى جانب التحول من الإنتاج للسوق المحلي إلى الإنتاج لأسواق التصدير، بالإضافة إلى الأثر الصافي على مستوى العالم هو انخفاض انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري.

ولهذا يمثل اصلاح الدعم فرصة جيدة للاقتصاد والبيئة. ودراسة تجارب بعض الدول مثل اندونيسيا وماليزيا نجد أنها قد استفادت من انخفاض أسعار البترول، والتحرك بسرعة لرفع الدعم عن الوقود. حيث قامت هذه الحكومات بتغيير أسعار الوقود المدعومة من قبل، وعمل إصلاحات للبعض و الغاء الدعم عن البعض الآخر.

### الكلمات الافتتاحية

دعم الوقود - انخفاض أسعار البترول - القدرة المؤسسية - المعارضة الشعبية - أندونيسيا - ماليزيا.

## المقدمة

إن الخلل في إدارة قضية الدعم، والتي تقر بأن أفقر 20% من السكان لا يحصلون سوى على 17% فقط من دعم الوقود، وفي المقابل يحصل أغنى 20% من السكان على نحو 34% من دعم الوقود حول العالم. يبدو أن العديد من الدول بدأت مؤخراً تلتفت للآثار السلبية لدعم الوقود. ونجحت عدة دول في تضيق الفجوة من الأسعار المحلية والأسعار العالمية. مما أدى إلى تراجع الانفاق على الدعم، كما في الولايات المتحدة والتي خفضت الدعم بإجمالي 190 مليار دولار بين عامي 2011، 2015. وهناك بلدان أخرى بدأت منظومة إصلاحية جديدة لهيكل دعم الوقود كما في أنجولا، الكاميرون، مصر، الهند، وإندونيسيا والأردن، وماليزيا وغيرها.

وأحد أهم التغيرات الأخيرة في أسواق الوقود العالمية هي انهيار أسعار البترول العالمية. فقد بلغ سعر برميل البترول خام برنت في يونيو 2014 ما يقرب من 115 دولار، ولكن بحلول 23 يناير عام 2015 انخفض السعر إلى أقل من 50 دولار. ومنذ ذلك الحين حتى الآن يتراوح السعر بين 45-55 دولار للبرميل. وهو مستوى أقل بكثير من المستوى الذي كان عليه في السنوات قبل الأخيرة. وتشير الكثير من التوقعات إلى استمرار تراجع الأسعار في المدى المتوسط.

وكانت أحد النتائج الهامة لانخفاض أسعار البترول. إنها ساعدت الحكومات في جميع أنحاء العالم النامي للبدء في اصلاح دعم الوقود. حيث يقدر دعم الوقود والذي يخفض أسعار المستهلك بشكل مصطنع بما يقرب من 500 مليار دولار سنوياً عام 2014 وحوالي 830 مليون دولار عام 2017 ، وهو ما يمثل 15.5% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (البنك الدولي، 2018).

كما أن للدعم آثار سلبية على الاقتصاد بما يسببه من تشجيع على الإسراف في الاستهلاك، ويخلق عبء مالي كبير على ميزانيات الدول النامية. ويستفيد منه الأسر الأكثر ثراء. ويصاحبه تكاليف بيئية وصحية خطيرة.

لذا فإن اصلاح الدعم له آثار جيدة على البيئة والاقتصاد، ويوفر انخفاض أسعار البترول فرصة لصانعو السياسات والباحثين للاستفادة من تجارب الدول التي طبقت بالفعل بعض الإصلاحات، وحققت تقدم في برنامج اصلاح دعم الطاقة على نطاق عالمي.

لأن انخفاض أسعار البترول يقلل من الاضطرابات العامة، والمعارضة الشعبية التي تعد واحدة من العقبات الأساسية لإصلاح الدعم في البلدان المختلفة.

وينبغي على الحكومات بشكل سريع أن تستبدل دعم الوقود، ببرامج وسياسات اجتماعية، وتحويلات نقدية، وعمل استثمارات إنتاجية تعود بالنفع على الفقراء الخاسرين من اصلاح دعم الوقود.

### مشكلة البحث

يعد انخفاض أسعار البترول الذي بدأ في منتصف 2014، فرصة للحكومات لإصلاح أنظمة دعم الوقود بها. حيث يكلف دعم الوقود - والذي يؤدي إلى خفض أسعار المستهلك بشكل مصطنع - الحكومات في جميع أنحاء العالم نحو 500 مليار دولار سنوياً عام 2014، وحوالي 830 مليار دولار عام 2017 وهو ما يمثل نسبة 15.5% تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

ومن بين هذا الانفاق يذهب نحو 267 مليار دولار لدعم أنواع الوقود المشتقة من البترول. كما أن لهذا الدعم آثار سلبية على الاقتصاد، فهو يشجع الإسراف في الاستهلاك ويخلق عبء مالي كبير على ميزانيات الدول النامية، كما تستفيد منه الأسر الأكثر ثراء، وتزيد التكاليف البيئية والصحية.

ولهذا يمثل اصلاح الدعم فرصة جيدة للاقتصاد والبيئة وتوضح تجارب بعض الدول في مجال اصلاح الدعم أنه يمكن الاستفادة من انخفاض أسعار البترول والتحرك بسرعة لرفع الدعم عن الوقود. حيث قامت هذه الحكومات بتغيير أسعار الوقود المدعوم من قبل، وقامت بعمل إصلاحات مؤخراً حيث ازلت دعم الوقود تماما.

### تساؤلات البحث

- 1- ما هي الآثار السلبية لدعم الوقود في العالم؟
- 2- دور انخفاض أسعار البترول لرفع الدعم عن الوقود؟
- 3- هل توجد عقبات لرفع الدعم عن الوقود؟
- 4- ما هي الدروس المستفادة من تجارب الدول التي قامت برفع الدعم عن الوقود؟

## أهمية البحث

- 1- الخلل في إدارة أزمة الدعم، والتي تقر بأن أفقر 20% من السكان في العالم لا يحصلون سوى على 17% فقط من دعم الوقود، بينما يحصل أغنى 20% من السكان على 34% من دعم الوقود.
- 2- دعم الوقود إلى جانب أن مكلف اقتصادياً، ومخل لتوازن الميزانيات السنوية للدول، إلا أنه أيضاً مدمر للبيئة.
- 3- إن رفع الدعم يحقق مكاسب مالية (فوائض) تقدر على الأقل بنحو 3.5% من الناتج المحلي الإجمالي.
- 4- إن الانتقال لأسعار الوقود الحقيقية، يمكن أن يساعد الحكومات الوطنية على تحقيق أهدافها وتنفيذ خططها التنموية.

## أهداف البحث

- 1- التعرف على الآثار السلبية لدعم الوقود، ودور انخفاض أسعار البترول على اصلاح الدعم.
- 2- توضيح العقبات الرئيسية التي تواجه اصلاح دعم الوقود، حيث أن التحرك لرفع الدعم يواجه مقاومة المواطنين، وأصحاب المصالح، وانخفاض القدرات المؤسسية.
- 3- تحليل الآثار المتوقعة لرفع الدعم للوقود على بعض القطاعات.
- 4- اقتراح خطة عمل بناءة لصانعي السياسات الوطنيين الدوليين لكيفية رفع دعم الوقود من خلال الدروس المستفادة من التجارب الدولية.

## منهج البحث

استخدم في البحث المنهج الاستقرائي لجمع المعلومات من مصادرها المختلفة لتحقيق أهداف الدراسة، واختبار صحة الفرضيات للتوصل إلى اقتراح خطة بناءة لصانعي السياسات الوطنيين والدوليين ، من خلال دراسة تجارب بعض الدول في اصلاح أو رفع الدعم. واتبعت المنهج الاستنباطي في استخلاص النتائج ووضع التوصيات من خلال ما تم التوصل إليه من استنتاجات.

## خطة البحث

قسم البحث إلى مقدمة واربع مباحث وذلك على النحو التالي:

المقدمة – مشكلة البحث، أهمية البحث، وأهداف البحث، منهج البحث، خطة البحث.

المبحث الاول: مبررات اصلاح دعم الوقود.

المبحث الثاني: العقبات التي تواجه اصلاح دعم الوقود.

المبحث الثالث : الآثار المتوقعة لإصلاح دعم الوقود.

المبحث الرابع: اقترح خطة عمل لصانعي السياسات لرفع دعم الوقود من خلال الدروس المستفادة من بعض الدول (تجربة ماليزيا- تجربة اندونيسيا).

## المبحث الأول

### مبررات اصلاح دعم الوقود

تتفق الحكومات في كلا من الدول النامية والمتقدمة أموالاً كثيرة من المال العام لدعم استهلاك وإنتاج الوقود. وتشمل أشكال الدعم الرقابة على الأسعار، الإعفاءات الضريبية، التحويلات المباشرة من الميزانية. ولقد بلغ اجمالي قيمة دعم الوقود - يقصد الدعم الذي يخفض سعر الوقود للمستخدم النهائي- نحو 550 مليار دولار في عام 2013 (وكالة الطاقة الدولية، 2014) وحوالي 830 مليار دولار في عام 2017 ، بنسبة 15.5% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ويتركز 95% من دعم الوقود في حوالي 37 دولة ناشئة ونامية من دول العالم (وكالة الطاقة الدولية، 2018).

فأسعار الطاقة المنخفضة - بشكل مصطنع - في مختلف الدول هي في معظمها شكل من أشكال دعم الاستهلاك. ويوفر انخفاض أسعار البترول فرصة لرفع هذا الدعم على وجه الخصوص. وأحد المبررات الشائعة لدعم الاستهلاك هو تشجيع برامج الرعاية الاجتماعية لتخفيف الفقر. وغالباً ما يؤدي هذا الدعم إلى تشوهات السوق، وما يترتب عليه من تكاليف اقتصادية وبيئية واجتماعية كبيرة.

وتداعيات الدعم تصل إلى أبعد بكثير من تكاليف المالية العامة، فهناك عدة قنوات والتي من خلال تظهر التداعيات السلبية للدعم:

**أولاً:** تؤدي الأسعار المنخفضة والمدعمة إلى عدم اقبال القطاع الخاص والمؤسسات الحكومية على الاستثمارات في قطاع الطاقة للتوسع في الإنتاج. والتي تؤدي إلى انخفاض عرض الطاقة والتي تعد أحد أهم مستلزمات النمو الاقتصادي.

**ثانياً:** إن تكلفة الفرصة البديلة لدعم الوقود هي أيضاً جديرة بالملاحظة، حيث يضع الدعم أعباء مالية على الحكومات فيدفعها إلى فرض ضرائب أعلى على القطاعات الأخرى، وخفض الانفاق العام على الأولويات الاجتماعية مثل الرعاية الصحية والبنية التحتية والتعليم وشبكة الأمان الاجتماعي. ففي الواقع تتفق العديد من الدول على دعم الوقود أكثر مما تتفق على الصحة والتعليم. ففي ماليزيا على سبيل

المثال تتفق الحكومة على الخدمات الاجتماعية 5% من اجمالي الانفاق الحكومي مقارنة بما يقرب من 20% من دعم الوقود.

**ثالثاً:** يتسبب الدعم في سوء توزيع الموارد على الأنشطة كثيفة الاستخدام لرأس المال، حيث يستخدم التكنولوجيات المدعومة استخداماً مفضلاً. ويمكن أن يؤدي إصلاح الدعم إلى توزيع الموارد بدرجة أكبر من الكفاءة مما يدعم النمو الاقتصادي على المدى الطويل.

**رابعاً:** يرتبط دعم الوقود بشكل وثيق بمجموعة متنوعة من الآثار الجانبية البيئية الخطيرة، فالإفراط في استهلاك منتجات البترول والفحم والغاز الطبيعي بسبب دعم الوقود. وهو ما يجعل الاستثمارات في قطاع الطاقة المتجددة أقل جاذبية. وهو ما يزيد تفاقم انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

بالإضافة إلى ذلك يؤدي الإفراط في استهلاك الوقود إلى مستويات عالية من الازدحام المروري - بشكل غير مباشر - وارتفاع معدلات الحوادث والاضرار بالطرق. وتتجاوز الخسائر الخارجية العامة لاستهلاك البنزين والسولار على البيئة 1.11 دولار تقريباً للجالون الواحد (Parr et al , 2007).

**خامساً:** من خلال التشجيع على استهلاك الطاقة، ومن ثم زيادة الانبعاثات يؤدي الدعم إلى تفاقم التغيرات المناخية. إذا سيحتاج الاقتصاد العالمي على مدى السنوات الخمس عشر القادمة نحو 4.1 تريليون دولار استثمارات لخفض نسبة الكربون في الحدود المتفق عليها دولياً 2 درجة ارتفاع في درجة الحرارة (اللجنة العالمية للاقتصاد والمناخ ، 2014 ).

وتقدر التقديرات الخاصة بتمويل المناخ أن الدول النامية سوف تحتاج لبناء قدرتها للتكيف مع التغيرات المناخية إلى ما بين 75 مليار دولار إلى 100 مليار دولار سنوياً على مدى السنوات الأربعين القادمة. وقد وافقت الدول المتقدمة على توفير 100 مليار دولار سنوياً بحلول عام 2020 من مصادر عامة وخاصة لمساعدة الدول النامية (البنك الدولي 2019) . ومع ذلك لا يشهد تمويل التصدي لتغير المناخ نمو سريعاً بما فيه الكفاية ، فوفقاً لمبادرة سياسة المناخ تحتاج إلى مبالغ أكبر لتسير الدول على مسار التنمية المستدامة.

**سادساً:** يؤدي دعم الوقود إلى المزيد من عدم المساواة بين أفراد المجتمع لأن أكبر المستفيدين منه هم أصحاب الدخل المرتفعة الذين هم أكبر المستهلكين للوقود (هم أصحاب السيارات والمنازل مكيفة

الهواء) وفي المتوسط يستحوذ أغنى 20% من الأسر في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط على 43% من دعم الوقود. فبدلاً من التخفيف من حدة الفقر، يذهب الدعم إلى الأسر ذات الدخل المرتفع (Arzedel Grando et al, 2012) وتوضح الحالة الاندونيسية هذا بوضوح فنحو ثلثي الأسر الفقيرة لا تستهلك البنزين على الإطلاق، وأغنى 10% من الأسر تحصل على 40% من الدعم في حين يذهب أقل من 1% من الدعم إلى أفقر 10% من الأسر (IISD, 2014).

وكذا الحالة المصرية حيث أن أفقر 20% من سكان مصر لا يحصلون سوى نحو 17% من دعم الطاقة، وفي المقابل يحصل أغنى 20% من السكان على نحو 34% من دعم الطاقة.

**سابعاً:** يعمل الدعم إلى عدم الكفاءة الاقتصادية والذي يرجع إلى الإسراف في استهلاك الوقود بسبب انخفاض الأسعار المصطنع. وقد أظهرت الأبحاث مؤخراً أن إجمالي الخسارة السنوية في جميع أنحاء العالم بسبب دعم الوقود في قطاع المواصلات بلغ نحو 44 مليار دولار في عام 2012، حتى بعد استبعاد التكاليف الخارجية مثل تلك المتعلقة البيئة (Davis, 2014).

إلى جانب انخفاض أسعار الوقود المصطنع يشجع الصناعات الكثيفة لرأس المال والذي يحد من خلق فرص عمل (صندوق النقد الدولي، 2013) كما أن العبء المالي المرتفع على الميزانية بسبب الدعم يعني مجالاً أقل للسياسات المالية والنقدية لإدارة الاقتصاد.

**وأخيراً:** لا يعني الانفاق الكبير على الدعم أن هذه الدول بالضرورة في وضع مالي قوي. فيشير تقرير البنك الدولي الخاص بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن هذه المنطقة والتي تمثل 48% من دعم الطاقة في العالم. يوجد بها عدد من الدول تعاني من عجز مالي كبير يصل ما بين (7% - 13%) في المتوسط (Cheon and Johannes, 2015).



## المبحث الثاني

### العقبات التي تواجه اصلاح دعم الوقود

لا يبدو اصلاح دعم الوقود اختيار واضح اقتصاديا وبيئيا بالنسبة للحكومات. وتشير الدراسات السابقة والتي قامت بها الحكومات والمؤسسات الدولية (صندوق النقد الدولي، 2014) ان عقبات الإصلاح تتركز في المشاكل السياسية، فحتى الحكومات التي لها مصلحة في اصلاح دعم الوقود تواجه مشاكل متعلقة بالقبول العام، والمصالح الخاصة، والقدرات المؤسسية.

#### 1- المعارضة الشعبية ( Victor, 2009; Cheon et al, 2015; Overland,2010)

نظراً لكون الدعم يخلق منافع واضحة للأفراد الذين يستهلكون الوقود. وبالتالي يؤدي رفع الدعم الى تأثير سلبي مباشر على القوة الشرائية لأفراد المجتمع. وفي المقابل تكون منافع اصلاح الدعم للوقود غير مباشرة، مثل زيادة استثمار البنية التحتية أو خفض الدين العام ، والذي يخلق فوائد أقل وضوحاً وتحتاج إلى وقت لتعود بالنفع على الأفراد.

وبالتالي فإن رفع الدعم عن الوقود قد يتسبب في مشكلة سياسية صعبة للحكومة على المدى القصير. حيث في النظم الديمقراطية قد تتسبب الاضطرابات العامة في الإطاحة بالحكومة التي قامت بالإصلاح من خلال الانتخابات. أما النظم الاشتراكية تشكل الاضطرابات العامة والاحتجاجات وأعمال الشغب، والتي قد تتدلع تهديد لاستقرار النظام الذي يرغب في الإصلاح، مثال اندونيسيا في مايو 1998 خلال الأزمة المالية الآسيوية ، ونيجيريا في يناير 2012 ، والانتفاضة الشعبية في مصر عام 1977. وفي كل الحالات أعادت الحكومة دعم الوقود لوقف الاضطرابات.

يقل انخفاض أسعار البترول من احتمالات حدوث ردود أفعال عنيفة. فعلى الرغم من تخفيض الدعم على الوقود في بعض الدول ، فما زال الدعم يزيد من تكاليف الطاقة، ولذا انخفاض أسعار البترول الحالي يضمن أن تكون زيادة الأسعار غير كبيرة، و يخفف من الآلام المترتبة على رفع الأسعار ، ويسمح للحكومات بتنفيذ الإصلاحات التي قد تخلق اضطرابات كبيرة لو تمت في ظل ارتفاع أسعار البترول.

## 2-المصالح الخاصة (Orerland, 2010; IISD, 2013; Vagliasindi, 2013)

يمثل أصحاب المصالح الخاصة عائقاً لإصلاح دعم الوقود. فبرغم التكلفة الاجمالية المرتفعة على المجتمع. تستفيد بعض جماعات المصالح من دعم الوقود مثال استفادة المزارعين من انخفاض أسعار السولار. إذا يستخدم السولار في الجرارات وماكينات الري (Orerland , 2010). ولذا من منطلق المصلحة الذاتية، كثيراً ما تعارض جماعات المصالح اصلاح دعم الوقود. لأن هناك مستفيدين بشكل مباشر من ذلك الدعم. فهؤلاء لديهم حوافز قوية لمعارضة الإصلاحات ما لم تقدم الحكومة لهم تعويضات كافية عن خسائرهم. فإذا نجحت هذه المجموعات في تنظيم قوة ضغط على الحكومات سوف يكون لها دور مؤثر في المجتمع.

علاوة على ذلك قد يلعب أصحاب المصالح الخاصة دوراً في حشد المعارضة على سبيل المثال فقد يشارك أعضاء نقابة عمالية مثل صناعة الحديد والصلب يستفيد من دعم الوقود في الاحتجاجات ضد الإصلاح.

ويقلل انخفاض أسعار البترول أيضاً من ضغط جماعات المصالح للحفاظ على دعم الوقود. ففي ظل أسعار البترول المنخفضة، تكون تكلفة أصحاب المصالح الخاصة من رفع الدعم أقل حدة مقارنة بحالة ارتفاع أسعار البترول.

## 3-القدرة المؤسسية للدولة (Rictor, 2009; Cheon et al, 2013)

تمثل القدرة المؤسسية المنخفضة للدولة ثالث المشاكل السياسية التي تعوق اصلاح دعم الوقود. 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 استمرار انخفاض أسعار الوقود هو الحل الأسهل ادارياً لها .

وبالتالي انخفاض أسعار البترول يعني أن رفع دعم الوقود لن يكون مكلف كثيراً حتى بالنسبة للحكومة ذات القدرة المؤسسية المنخفضة. لأن هذه الحكومات تفتقر إلى القدرة على التنفيذ الناجح لسياسات طموحة. فالقدرة المؤسسية المحدودة تعوق الحكومة على تقديم مزايا متواضعة للأفراد التي تضررت بسبب رفع دعم الوقود.

فعندما أعلنت ماليزيا اصلاح جزئي لأسعار البنزين والسولار عام 2013، كان تقديم تحويلات نقدية إضافية كافياً لتهدئة الاحتجاجات الشعبية، وكان الإلغاء الكامل لآلية الدعم غير وارد في ذلك الوقت، وكان سعر برميل خام البرنت حوالي 111 دولار (ادارة معلومات الطاقة الامريكية، 2014). حيث تحتاج آلية لاعادة التوزيع متطورة بالضرورة وقدرات مؤسسية أكبر، لتحل محل دعم الوقود. وفي أواخر عام 2014 عندما انخفض سعر البترول أصبحت التحويلات النقدية فجأة حلاً مناسباً للإلغاء الكامل للدعم ( Bridel and Lontoh, 2014 ).

#### 4- ضعف الأوضاع الاقتصادية الكلية

تقل مقاومة أفراد المجتمع لإصلاح الدعم عندما يكون معدل النمو الاقتصادي مرتفع ومستوى التضخم منخفض. وذلك لأن حدوث زيادات في أسعار الوقود سيجتنب عليها زيادة معدلات التضخم، والذي يؤدي إلى حدوث زيادات أكبر في الأسعار والأجور. وكذلك حدوث تقلب كبير في الأسعار المحلية نتيجة لتطورات الأسعار الدولية. بالإضافة إلى مخاوف بشأن القدرة التنافسية الدولية للقطاعات كثيفة الاستخدام للوقود. إلى جانب الأثر السلبي على الفقراء.

### المبحث الثالث

#### الآثار المتوقعة لإصلاح دعم الوقود

عندما يرفع الدعم عن استهلاك الوقود سيكون هناك تفاعلات معقدة داخل الاقتصاد وذلك لأن الوقود مدخل أساسي في عمليات الإنتاج. فإن التغيرات التي تحدث في اقتصاديات دعم الوقود ستنتقل إلى حدما إلى الأسواق العالمية ويتمثل ذلك في الأثر على كل من:

#### 1-أسعار الطاقة في الاقتصاديات التي الغي فيها الدعم

تظهر نتائج المحاكاة في الاقتصاديات التي تعمل على إلغاء الدعم ارتفاع أسعار معظم السلع الاستهلاكية بسبب ارتفاع أسعار الطاقة ، ويرتبط حجم الزيادة في الاسعار بحجم الدعم المرفوع . ففي الصين على سبيل المثال ارتفع متوسط سعر الفحم للمستهلك 6% عن عام 2010 بعد رفع الدعم عن أسعار الفحم. وفي الهند حيث الهيكل العام لدعم الفحم اقل مما هو في الصين، مع ذلك ارتفعت أسعار المستهلك تقريبا بـ 1% عن عام 2010.

#### 2-استهلاك الطاقة

نتيجة لارتفاع أسعار الطاقة بعد رفع الدعم، ينخفض استهلاك الطاقة في معظم الدول التي تقدم الدعم. حيث يرتبط حجم الانخفاض في الاستهلاك بحجم ارتفاع الأسعار، ومرونة الطلب السعرية ذات الصلة ولأن حجم الدعم المقدم يختلف من وقود لآخر، ففي نفس الاقتصاد يكون هناك أيضا تغيرات في الأسعار النسبية للوقود، التي تؤدي إلى إحلال نوع وقود محل آخر داخل الاقتصاد.

#### 3-الصناعات كثيفة الاستهلاك للطاقة

أحد العوامل الرئيسية التي تقف وراء التغيرات في استهلاك الطاقة التي تنتج من رفع الدعم هو التحول في أنماط الإنتاج كثيفة الاستهلاك للطاقة، حيث يكون الاتجاه الغالب نحو انخفاض كبير في الإنتاج كثيف استهلاك الطاقة . ففي صناعة الحديد والصلب انخفض الإنتاج في الصين واندونيسيا والهند وجنوب أفريقيا ، وكذلك الأمر مشابه بالنسبة لإنتاج المعادن غير الحديدية حيث انخفض الإنتاج

في الاتحاد السوفيتي السابق وأوروبا الشرقية ويحدث بسبب ارتفاع أسعار مدخلات إنتاج الطاقة ، مما يزيد من هيكل التكلفة في هذه الصناعات. ويقلل من تنافسيتها. وقد تحدث زيادات في الإنتاج كثيف استهلاك الطاقة ولكن بسبب انخفاض سعر المنتجات البترولية والغاز الطبيعي على التوالي.

ففي مصر فإن 40 مصنعا كانوا يحصلون في عام 2007 على إجمالي 65% من الطاقة المدعومة التي يستهلكها القطاع الصناعي، برغم أن مساهمة هذه المصانع في الناتج يقدر بـ 20% مساهمة في التوظيف الصناعي 7% فقط. مع أن القطاعات الصناعية كثيفة الاستهلاك للطاقة قد حققت أرباح طائلة مستفيدة من دعم الطاقة خلال السنوات الماضية.

#### 4- التجارة والسعر العالمي

يكون للتغيرات في الأسعار والاستهلاك الناتج عن رفع الدعم مجموعة من الآثار المتتالية على الإنتاج المحلي للوقود ، وعلى صادرات الطاقة في معظم الحالات. حيث الاقتصادات التي تدعم استهلاك الطاقة، تكون هي أيضا من كبار منتجي الطاقة. حيث لا ينخفض إنتاج الطاقة بشكل كبير على عكس الاستهلاك . ويكون هناك تحول في الإنتاج من الإنتاج للسوق المحلي إلى الإنتاج لأسواق التصدير. وهذا بسبب انخفاض السعر الذي يحصل عليه المنتجين من المستهلكين المحليين مقارنة بالأسعار التي يمكن أن يحصلوا عليها من أسواق التصدير. ففي المتوسط ارتفعت صادرات الفحم في الاقتصادات التي الغت الدعم بنسبة 20% في عام 2010 مقارنة بنسبة 10% عام 2008. بينما ارتفعت الصادرات من المنتجات البترولية بنسبة 3%، وفي حالة الغاز ارتفاع الصادرات بشكل كبير.

ونجد أن زيادة الصادرات من الطاقة بالنسبة للاقتصادات التي الغت الدعم تساهم في الاتجاه النزولي لأسعار الطاقة العالمية.

عندما يرفع الدعم عن أكثر من نوع من الوقود يكون هناك تغييرات في الأسعار النسبية لبدائل الوقود التي يمكن استخدامها لتحل محله في الاستخدام على سبيل المثال كان السعر العالمي للفحم في عام 2010 أقل بنسبة 4% عن مستواه في عام 2008 ، وانخفض متوسط السعر العالمي للمنتجات

البتروولية بنسبة 2% في عام 2010 مقارنة بعام 2008 . لأنه حتى الآن الزيادات الأكبر في الصادرات تحدث في أسواق الغاز ومن ثم انخفاض السعر العالمي للغاز أكثر من أنواع الوقود الأخرى.

### 5-انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري

يعد احتراق الوقود المساهم الأساسي في انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري. فأي تغيير في استهلاك الطاقة التي تنشأ عن رفع دعم الوقود سيكون له اثار حميدة على الانبعاثات العالمية.

ففي اعقاب الانخفاض في استهلاك الوقود في الاقتصادات النامية بعد رفع الدعم للوقود. انخفضت الانبعاثات بنحو 1% عام 2010 مقارنة لعام 1995 /1996. (وكالة الطاقة الدولية، 2015).

وكانت انخفاضات الانبعاثات أكبر من ذلك بكثير في الاقتصادات الناشئة، لأن انخفاض استهلاك الطاقة فيها كان أكبر. أما الاقتصاديات المتقدمة التي زاد فيها استهلاك الطاقة نتيجة لانخفاض أسعار الوقود، زادت فيها انبعاثات غازات المسببة لاحتباس الحراري عام 2010. وكان الأثر الصافي على مستوى العالم هو انخفاض انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري بنسبة 13% أقل مما لو ظل الدعم موجود (وكالة الطاقة الدولية، 2015).

ونجد تقديرات خفض الانبعاثات تبنى على نتائج نموذج محاكاة فقط (نموذج التجارة العالمية والبيئية) مع استبعاد أي اعتبارات ممكنة لاستجابة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري للسياسات في الاقتصادات الموجودة في بروتوكول كيو.تو.

### 6-الأثار الاقتصادية

لأن رفع الدعم له تأثير على الأسعار وهيكل الإنتاج والتدفقات التجارية، سيكون هناك عواقب على الكفاءة الاقتصادية ودفع النمو والحد من الفقر من خلال ما يحرره الدعم باتجاه زيادة الانفاق العام. وستمتد أثار ذلك ليس فقط للاقتصادات التي تدعم الوقود ولكن للآخرين الذين سيتأثرون برفع الدعم من خلال الأسعار والروابط التجارية.

كما سيكون هناك فوائد إضافية تعود على الاقتصادات التي تدعم الوقود، حيث سيقدم الدعم كتحويلات مباشرة من الحكومة، وفي هذه الحالة يخفض الغاء الدعم من عجز الميزانية وأسعار الفائدة، مما يحفز استثمارات القطاع الخاص ويعزز النمو.

كما أن كلا الاقتصادات التي تدعم استهلاك الوقود والاقتصادات الأخرى تستفيد من رفع الدعم من خلال المكاسب الإنتاجية ، والتي تؤدي إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي، وفي الاقتصادات المتقدمة يدعم انخفاض أسعار الوقود الميزة التنافسية لديها، ويرتفع الناتج المحلي الإجمالي.

إلى جانب أن رفع الدعم عن الوقود في الاقتصادات النامية والناشئة ينتج عنها المزيد من الشفافية والمساءلة، وهو ما سيؤدي إلى اتخاذ قرار استثمار أفضل في مجال استكشاف الطاقة، وكذلك الإنتاج والعرض واستخدام تكنولوجيا أكثر كفاءة (وكالة الطاقة الدولية، 2012) ومن ثم زيادة النمو الاقتصادي.

### المبحث الثالث

## مقترح خطة عمل لإصلاح دعم الوقود من خلال تجارب بعض الدول

يوجد العديد من الدول بدأت منظومة اصلاح دعم الوقود مثل أنجولا، اندونيسيا، ماليزيا، الهند، مصر وغيرها. ويعد انخفاض أسعار البترول فرصة ذهبية لهذه الدول لمواصلة دفع اصلاح دعم الوقود. وتعد الهند نموذجاً لتحرير أسعار الديزل تحريراً كامل حيث تم إخراجها من بند اعانات الطاقة. وذلك بعد إجراءات متدرجة اتخذتها الحكومة الهندية لإصلاح هيكل الدعم. كان الداعم الأساسي لذلك هو انخفاض أسعار البترول.

وعلى الرغم من جهود الإصلاح في العديد من البلدان، لا زالت أسعار الوقود في الكثير من البلدان اقل من المستويات التي تعكس التكاليف الحقيقية.

ويرى البعض أن حل هذه المشكلة يحتاج إيجاد حل عالمي، وهو ما جادل فيه صندوق النقد الدولي، مؤكداً ان الانتقال لأسعار الطاقة الحقيقية يمكن أن يساعد الحكومات الوطنية على تحقيق أهدافها وتنفيذ خططها التنموية.

ولتوضيح العلاقة بين انخفاض أسعار النفط وإصلاح دعم الوقود نستعرض حالتين دراستين بشكل مختصر من جنوب شرق آسيا. والتي تظهر كيف تغيرت سياسة تسعير الوقود في أعقاب انهيار أسعار البترول العالمية، وتستطيع أن نرى كيف يمكن للحوافز واستراتيجيات الحكومات أن تختلف مع مرور الوقت لاختلاف الأسعار.

### تجربة إندونيسيا

ساعد انخفاض أسعار البترول في تحرير سعر البنزين للمرة الأولى بعد أربعة عقود من التحكم الشديد في الأسعار، واندونيسيا من الاقتصاديات التي تحتاج إلى رفع الدعم - لأنها في حاجة ماسة إلى تلك المدخرات في تمويل البنية التحتية، التعلم والصحة - وقد تقبل المجتمع ذلك حيث أصبح سعر البنزين في السوق أقل من سعره المدعوم سابقاً. واستمرت في تطبيق برامج الإصلاح، حيث خفضت الحكومة الأندونيسية الدعم على البنزين والسيارات بنسبة 31% ، 36% على التوالي بداية من أكتوبر



2014. وفي يناير 2015 ألغت الدعم على البنزين والسماح لسعر البنزين بالتقلب وفقا للأسعار العالمية، لأول مرة منذ أربعة عقود (F. Walandori, 2014).

وضعت اندونيسيا 1000 روبية دعم لكل لتر من الديزل بدلاً من الغائه تماماً لأن الديزل هو الوقود الرئيسي المستخدم للنقل العام ومصائد الأسماك. (Econemst, 2015)

يمثل حجم الدعم في ميزانية 2015 حوالي 276 ترليون روبية وهو ما يمثل 13.5% من إجمالي الانفاق، وبعد رفع الدعم انفقت اندونيسيا نحو 20 ترليون روبية لدعم الوقود وهو ما يوازي 1% فقط من إجمالي الانفاق.

إن التخلي عن سياسة عمرها أربعة عقود من دعم الوقود كان يعتبر لفترة طويلة قضية ساخنة في السياسة الاندونيسية. فمذ الصدمة النفطية الأولى عام 1973 وحتى عام 2005 كان سعر الوقود أقل من 0.20 دولار لكل لتر (البنك الدولي، 2014).

وعندما حالت الحكومة الاندونيسية زيادة السعر، تسببت في احتجاجات غاضبة وكانت أكثر الحالات شدة هي فشل برنامج الإصلاح في عام 1998. ففي عام 1998 تدخل الجيش لدعم الرئيس سوهارتو وأعلن زيادة في أسعار وقود السولار والبنزين بنسبة 60% ، 71% على التوالي كجزء من برنامج الإصلاح الاقتصادي في أعقاب الأزمة المالية الآسيوية 1997 (Beaton and Lontoh, 2010). ولكن هذه الزيادات أدت إلى احتجاجات واسعة وأدت إلى انهيار النظام في النهاية (صندوق النقد الدولي، 2013).

وفي عام 2008 توالى الرئيس جديد الحكم ونجح جزئياً بفضل شعبية في ذلك الوقت في خفض الدعم، ولكن تأكلت الشعبية في عام 2010 وخرجت مظاهرات ضد ارتفاع تكلفة الوقود على نطاق واسع (صندوق النقد الدولي، 2013). ونتيجة لذلك انقلب الوضع وتعثرت الإصلاحات وعلى وجه الخصوص دعم الوقود.

ونجد ما فعلته اندونيسيا مؤخراً من جهود اصلاح قد واجه معارضة محدودة ويرجع ذلك إلى:

**أولاً:** - ساهم الانخفاض الحاد في أسعار البترول العالمية من خفض تأثير رفع الدعم حيث كان سعر البنزين في يناير 2015 حوالي 7600 روبية للتر الواحد، الذي كان أقل من السعر المدعوم 8500 روبية في 2014.

**ثانياً:** - تحيد المعارضة السياسة والمجتمع الاندونيسي، وتوعية بأهمية خفض دعم الوقود، لتمويل البنية التحتية والتعلم والصحة , إلى جانب أن المعارضة تسيطر على البرلمان الذي يعد أكبر عقبة سياسية لإصلاح الدعم الوقود.

**ثالثاً:** - اطلاق الحكومة لثلاث برامج للحماية الاجتماعية برنامج البطاقة الصحية الاندونيسية، البطاقة الذكية، وصندوق رعاية الاسرة (Economist, 2015). مما زادت من مصداقية الإدارة السياسية للحكومة لتحسين الخدمات الاجتماعية.

**رابعاً:** أن توفير الدعم الشعبي الاندونيسي أمر ضروري، حيث ان معرفة الشعب ما سيتم توفيره من هذا الإصلاح، وكيف يتم استثمار هذه المدخرات وفقا للاولويات الوضعية، أحد أسس النجاح لرفع الدعم.

## تجربة ماليزيا

سمح انخفاض أسعار البترول للحكومة بالتحرك من الإصلاحات الجزئية إلى التحرر الكامل لأسعار البنزين والسولار. حيث أن انخفاض أسعار البترول يزيل حواجز سياسية كبيرة أمام الإصلاح عن طريق تخفيف تأثير الإصلاح قصير المدى على القطاع العائلي وأصحاب المصالح الخاصة والاقتصاد الوطني.

حيث بدأت بإصلاحات جزئية، مثل اعلان زيادات في أسعار البنزين والسولار قوبلت بالاحتجاجات في عام 2013. وفي 2014 تم تحقيق تحرير لآلية التسعير للوقود ،وكان أحد العوامل المساهمة في ذلك انهيار أسعار البترول. وأنهى هذا القرار ثلاث عقود من دعم الوقود السخي في ماليزيا.

فلقد دفعت ماليزيا ثمنا باهظا للغاية لدعم الوقود، ففي سبتمبر 2013 كانت أسعار الوقود في ماليزيا أقل بكثير من نظيرتها في جنوب شرق آسيا (Bridel and Lontoh, 2014). في عام 2013 خصصت ماليزيا 7.9 مليار دولار لدعم الوقود، وفي عام 2012 كان عجز الموازنة في ماليزيا 4.5% من الناتج المحلي الإجمالي. وهي ثاني أعلى عجز من بين ثلاثة عشر سوق ناشئ، وعدد سكانها ثلاثون مليون نسمة حيث تصل تكلفة دعم الوقود إلى

ما يقرب من 300 دولار للفرد الواحد. وهذه التكاليف لا تشمل التكاليف غير المباشرة المتصلة بالتلوث البيئي وسوء توزيع الموارد.

لم يكن قرار الحكومة برفع دعم الوقود هو أول جهود الإصلاح في ماليزيا، ففي 2013 أعلنت الحكومة عن زيادات في أسعار البنزين والسولار (Bridel and Lontoh, 2014) ومع ذلك فإن هذه الإصلاحات لم تنهي إليه دعم الوقود، برغم من اقترانها بزيادة التحويلات النقدية لتعويض الفقراء عن خسارتهم. إلا أن الاحتجاجات من قبل المعارضة والنقابات العمالية والمنظمات غير الحكومية ظلت موجودة خلال تلك الفترة. وبالتالي فإن الإصلاح الكامل للدعم كان أمر مستبعد.

وقد ترجع المعارضة السابقة لإصلاح الدعم جزئيا إلى ارتفاع أسعار البترول، حيث كان السعر الفوري لبرميل البترول في أوروبا 111 دولار للبرميل في سبتمبر 2013. وسيؤدي رفع الدعم بشكل نهائي إلى زيادة أسعار البنزين والسولار بشكل كبير.

وعندما قررت الحكومة رفع الدعم عن الوقود كليا في عام 2014 كان سعر برنت في أوروبا 79.44 دولار، تناقص سريعا في نوفمبر 2014.

ونظرا للانخفاض في أسعار البترول، فسيكون الأثر المباشر لرفع دعم الوقود على البنزين والديزل محدودا على الأسعار. ولذا قررت الحكومة رفع دعم الوقود ابتداء من ديسمبر 2014، يوضح ذلك أن انخفاض أسعار البترول اتاح لماليزيا هذا التغيير.

ومما سبق نجد أن انخفاض أسعار البترول فرصة هامة لتقليل أو رفع دعم الوقود المكلف اقتصاديا والمدمر للبيئة. فعندما تكون أسعار البترول منخفضة. يكون لرفع الدعم عواقب اجتماعية

واقتصادية محدودة. لذا كانت الحكومة الوطنية في ماليزيا واندونيسية قادرة على الغاء دعم الوقود بسرعة بسبب انخفاض أسعار البترول. الذي أزال المخاوف من الإضرابات والمعارضة الشعبية.

## تجربة البرازيل

يعتبر النهج المتدرج أفضل أسلوب لإصلاح الدعم، حيث يساعد على تقليل مقاومة الجماعات المعارضة التي عادة ما تكون مستفيدة من الدعم.

وبالفعل شهدت البرازيل تصميما تدريجيا لبرنامج الغاء الدعم، للتأكد من أن العملية ستكون مقبولة سياسياً. وبدأت السلطات بتطبيق إلغاء الدعم على بنزين الطائرات ومواد التشحيم، وهو مواد يستفيد منها فئة اقل تأثيرا من الناحية السياسية في المجتمع. وفي النهاية تم إزالة الدعم الأكثر صعوبة من الناحية السياسية مثل الوقود.

وكانت البرامج الاجتماعية المستهدفة لفئات معينة من المجتمع للحد من معارضة اصلاحات الدعم وتعزيز رسوخه. وقد اعتمدت البرازيل على كوبونات الغاز لتعويض الاسر ذات الدخل المنخفض عن زيادة أسعار الغاز . ثم بدأت إجراءات تحرير الأسعار للوقود عام 2001 معتمدة في ذلك على برنامج التحويلات النقدية المشروطة.

من خلال ما سبق يمكن وضع خطة عمل لتحديد العناصر اللازمة لنجاح عملية اصلاح

## الدعم

1- معظم الإصلاحات الناجحة استندت إلى خطة محكمة واستراتيجية اصلاح واضحة. تتضمن التحرك بسرعة استغلالا للانخفاضات في أسعار البترول ، والذي يقلل من التأثير السلبي في المدى القصير. وعند عمل ذلك نقلل مخاطر رد الفعل الجماهيري. ويتعين لوضع خطة الإصلاح تحديد اهداف واضحة طويلة الأجل، وتقييم أثر الإصلاحات، والتشاور مع الأطراف المعنية.

2- استراتيجية الاتصال، حيث تساعد حملة الاتصالات بعيدة الأثر في الحصول على تأييد سياسي وشعبي واسع النطاق وينبغي اجراؤها في جميع مراحل عملية الإصلاح. حيث أظهر استعراض

التجارب اصلاح الدعم أن احتمالات النجاح زادت إلى ثلاث أمثال قيمتها تقريبا في ظل وجود تأييد شعبي قوي واتصالات عامة (IMI, 2011). إلى جانب أهمية الشفافية في توزيع منافع الدعم عبر فئات الدخل المختلفة، وتغير نفقات الدعم بمرور الوقت، والمنافع البيئية والصحية التي يحتمل تحقيقها نتيجة اصلاح الدعم.

3- تتم زيادة الأسعار بالتدرج والتسلسل الملائمين، إلى جانب اختيار معدل وتوقيت الزيادة في الأسعار ، والذي يتيح للدولة الوقت لبناء المصادقية من خلال اظهار أن وفورات الدعم يجري استخدامها استخداما حسناً. حيث أن احتساب التكاليف والفوائد المتوقعة لكل خطوة على طريق اصلاح. تعطى 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 الموجبة أو التحويلات شبه النقدية هو المنهج المفضل للتعويض.

## النتائج

- 1- رفع الدعم عن الوقود سيؤثر على الاستهلاك العالمي للطاقة، كما أن رفع الدعم يخفض انبعاث غازات الاحتباس الحراري العالمي.
- 2- العقبات الرئيسية لإصلاح دعم الوقود هي في الغالب عقبات سياسية حيث أن التحرك لرفع الدعم يواجه مقاومة من أفراد المجتمع، وأصحاب المصالح الخاصة. وأيضا بسبب ضعف القدرات المؤسسية.
- 3- أن انخفاض اسعار للبترو ل يدعم إجراءات اصلاح الدعم ،حيث يقلل انخفاض الأسعار من تكاليف الدعم ، ويقلل الضغط على الدول المستوردة للبترو ل لإصلاح الدعم.
- 4- لا بد من توافر عناصر أساسية لنجاح عملية اصلاح الدعم والتي تتمثل في وضع خطة اصلاح شاملة، وتحديد استراتيجية للاتصال ، وزيادة الأسعار بالترج والتسلسل الملائمين، والتقليل من اثار رفع الدعم على الفقراء لبناء التأييد الشعبي.

## التوصيات

- 1- عمل قاعدة بيانات شاملة للعمليات والأحداث التي تتعلق بإصلاح دعم الوقود في كافة الدول المنقذة لذلك الإصلاح. وذلك حول جهود الإصلاح والدوافع التي تقف وراء نجاحه وفشله.
- 2- التعرف على استراتيجيات الاتصال والتواصل والتي تحد من المعارضة.
- 3- ضرورة معالجة مشكلة ضعف القدرات المؤسسية للدولة. حيث ستؤدى القدرات المؤسسية القوية والجهاز الإداري دور هام في فرص اصلاح الدعم.
- 4- لا بد من متابعة استدامة الإصلاحات في مختلف الدول. لا بد من بحث قدرة الحكومات على مقاومة الرغبة في التحرك للعودة لدعم الوقود.

### المراجع العربية

- 1- اصلاح الدعم على أسعار الطاقة، المسار المستقبلي، صندوق النقد الدولي، مارس 2013.
- 2- إدارة معلومات الطاقة الأمريكية، 2014.
- 3- دعم الطاقة في منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا، دروس مستفادة للإصلاح، صندوق النقد الدولي، مارس، 2014.
- 4- محارب، عبد العزيز قاسم. "الدعم صورة وأنواعه وأثاره، مجلة المال والتجارة، نادي التجارة، مايو 2017.

### المراجع والفهارس الاجنبية

- 5- "A Good Scrap" Economist, January 10, 2015.
- 6- ABARE 1996, The ME GABARE Model Documentation Canberra.
- 7- Bridel, Anna and Lucky Lontoh. 2014," Lessons Learned: Malaysia's 2013 Fuel Subsidy Reform." Gennex: Global Subsidies Initiative of International Institute for Sustainable development.
- 8- Chean Andrew, Maureen Lackner, and Johannes Urpelainen. 2015. "Instruments of Political Control: National Oil Companies, Oil Prices, and Petroleum Subsidies." Comparative Political Studies 48 (3): 370-402.
- 9- Daris, Lucas. 2014. "The Economic Cast of Global Fuel Subsidies". American Economic Review: Paper and Proceedings 104 (5): 581-585.
- 10- Energy Subsidies: Getting the Prices Right" June 7, 2010, <http://www.iea.org/file/energy-subsidies.pdf>, accessed May 11, 2015.
- 11- F. Wulandari, E. Listiyorini, and S. Chen "Widodomakes Biggest Change to Indonesia Fuel Subsidies: Economy "Bloomberg Business, December 31, 2014.
- 12- IISD. 2014. "The Context of Fossil-Fuel Subsidies in the GCC Region and Their impact on Renewable Energy Development "Geneva: Global Subsidies Initiative of International Institute for Sustainable Development.
- 13- J. Cocxrane, "Indonesia Struggles to End Fuel Subsidies," New York Time, May 2, 2013.
- 14- Overland Indra 2010. "Subsidies for Fossil Fuels and Climate Change: A comparative Perspective". International Journal of Environmental Studies 67 (3): 303-317.

- 15- Parry, Ian, Margaret Walls, and Winston Harrington. 2007. "Automobile Externalities and Policies" Journal of Economic Literature 45 (2): 373-399.
- 16- Victor, David. 2009. "The Politics of Fossil-fuel Subsidies." Geneva: Global Subsidies initiative of international Institute for Sustainable, Development.
- 17- World Bank, 2010, "World Development Report 2010: Development and Climate Change" Washington World Bank.
- 18- World Bank, 2014, "Corrosive Subsidies" Washington: MENA Economic Monitor, World Bank Chief Economist's Office of the Middle East and North Africa Region.



## **Low oil prices and fuel subsidy reform**

**(Lessons learned from the experiences of some States)**

**Dr. Eman Ahmed Ahmed Awad**

**Instructor of Economics, The High Nile Institute - Commercial  
Sciences and Computer Technology**

### **Summary**

Falling oil prices, which started in mid-2014, stimulate different countries to reform fuel subsidies. As fuel subsidies cost governments around the world about 830 billion dollars annually in 2017, which represents approximately 15.5% of global GDP. This support also has negative effects on the economy, as it encourages excessive consumption, creates a large financial burden on the budgets of developing countries, and the largest beneficiary is the richer families, and increases environmental costs .

So reform of fuel subsidies reduces fuel-intensive production, along with a shift from production to the domestic market to production for export markets, in addition to the net effect worldwide is lower greenhouse gas emissions.

Therefore, subsidy reform represents a good opportunity for the economy and the environment. By studying the experiences of some countries, such as Indonesia and Malaysia, we find that they have benefited from low oil prices and moved quickly to lift subsidies on fuel. As these governments changed fuel prices previously subsidized, and reforms for some and the removal of subsidies for others .

### **Keywords**

**Fuel subsidies - low oil prices - institutional capacity - popular  
opposition - Indonesia - Malaysia.**