



- الجامعة المستنصرية
- كلية الإدارة والاقتصاد
- المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية

البحوث العلمية

2017 م

العدد الثاني والخمسون

السنة الخامسة عشرة

تحليل اقتصادي لسياسات دعم المشتقات النفطية

في إقليم كردستان العراق للفترة 2015- 2012

أ.م. د. توانا فاضل صالح

مستخلص

إن إتساع الفجوة بين العرض والطلب على المنتجات النفطية والطاقة على إمتداد السنوات الماضية قد أثرت بشكل تراكمي على ارتفاع أسعار الوقود بمعدلات سريعة بدرجة لم تستطع معها الزيادة الحاصلة في مستويات المعيشة لسكان إقليم كردستان من تحملها . لذلك سعت حكومة الإقليم لوضع سياسة اقتصادية لدعم أسعار الوقود والحد من ارتفاعها لتخفف من عبء أسعار الوقود عن كاهل المجتمع في الإقليم وبخاصة ذوي الدخل المح دودة . وفي هذا الإطار برزت وجهتنا نظر، الأولى تؤكد أن دعم أسعار الطاقة والوقود ضروري لدعم الشرائح محدودة الدخل، لأن ارتفاع أسعار الطاقة سينعكس بالضرورة على أسعار النقل وبالتالي على كل ما يستخدمه الفقراء من سلع وخدمات . وتذهب وجهة النظر الأخرى إلى أن دعم الطاقة يذهب أساسا إلى الأغنياء لأنهم في الأساس يمتلكون أغلب المصادر لإنتاجها. وقد استنتج البحث أن تكاليف إنتاج المشتقات النفطية ليست عالية، رغم إنعدام وجود مصافي تكرير متطورة نسبيا، لذا فإن تبني سياسة دعم أسعار الوقود قد لا تكون ذات عبء كبير نسبيا على ميزانية حكومة الإقليم. وان ارتفاع أسعار الوقود نتيجة رفع سياسة الدعم لأسعارها قد يؤثر بشكل سلبي على إيرادات الدولة وذلك بسبب وجود علاقة عكسية بين الطلب على الوقود وارتفاع أسعاره والذي يؤدي إلى تخفيض إيرادات الدولة من إنتاج المشتقات النفطية عند بيعها في الأسواق المحلية.

Abstract

An Economic analysis for policies for the petroleum products subsidizing in the Kurdistan region of Iraq for a period (2012- 2015)

The wide gap between supply and demand for petroleum products and energy over the past years may have cumulatively affected to raise fuel prices at rapid rates that increasing of living standards of the population cannot bear it. Therefore, the Kurdistan Regional Government has sought to put the economic policy of subsidizing fuel prices and reduce the height to ease the weight of the burden of fuel prices on the shoulders of the community in the region of Kurdistan and especially those with limited income families. In this context, there are two points of view, first confirm that support energy and fuel prices is necessary to support low-income level people, because higher energy prices necessarily be reflected on the prices of transport and therefore price of goods and services that is used by the poor people. production of petroleum derivatives are not high, despite the lack of relatively sophisticated refineries, so the adoption of subsidies policy of fuel price do not be a relatively large burden on the budget of the government in the Kurdistan region. While other point of view indicates that energy subsidies mainly go to the rich, because they basically have most of the sources of oil producing. The study have concluded that the rising of prices of fuel as a result of the removal of subsidies policy may adversely affect the revenue of the state, because of the existence of an inverse relationship between fuel demand and rising prices, which lead to reduced state revenues from the production of petroleum products when sold in local markets..

* أربيل/ جامعة صلاح الدين/كلية الادارة والاقتصاد -قسم الاقتصاد

□ مقدمة

أفرزت التجارب الدولية في العصر الحديث تنوع لوسائل الدعم ولإهدافه فتباينت باختلاف النظم الاقتصادية وبخلاف درجة التطور الاقتصادي، وبصورة عامة فإن هذه السياسة تتمثل بحزمة من الإجراءات والأسس والمبادئ التي تهدف الى تحقيق أهداف اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية تنعكس في ميزانية الدعم المحددة وفق برنامج معين ولمدة زمنية محددة، وتكون عادةً جزءاً من الميزانية الاعتيادية للدولة والخاصة بالنفقات التمويلية الجارية.

وعليه فإن سياسة دعم الأسعار، وهي المحور العام لهذا البحث هي مجموعة الإجراءات التي تؤدي بالنتيجة إلى ابتعاد الأسعار الجديدة عن الأسعار الأصلية بمستوى أدنى أو أعلى وحسب وسيلة وهدف الدعم المطلوب وهي على نوعين

الأول ، السياسة الموجهة لدعم المستهلك وهدفها تحقيق مبدأ حمايته من خلال مراعاة القوة الشرائية لدخله والحفاظ على مستوى معيشته. أما النوع الثاني فهي السياسة الموجهة لدعم المنتج وإقرار أسعار المنتج بمستوى معين وإضافة هامش ربح مشجع له على الاستمرار بالإنتاج والمحافظة على مستوى دخل مناسب له

يرى الكثير من الباحثين أن المجتمع الكوردستاني عاش في القرن العشرين في كنف دولة راعية يرى فيها مؤسسة الإنفاق الأعظم فازداد ارتباطه بحالة الدولة بسبب أوضاع التخلف والفقر التي كانت تعيشها مجموعة كبيرة من فئات المجتمع وبسبب الطابع الريعي الذي اتسم به الاقتصاد العراقي منذ اكتشاف النفط بعد العقد الثالث من القرن العشرين، هذا المورد الذي أثر كثيراً في حياة العراق بشكل عام و المجتمع الكوردي بشكل خاص، وبسبب السياسات

الاقتصادية التي اعتمدها النظم السياسية المختلفة التي حكمت العراق والتي جعلت من القطاع الحكومي الينبوع الذي لا ينضب لتوليد فرص العمل حتى أصبحت الدولة دولة توزيع لا دولة إنتاج وظيفتها الأساسية توزيع موارد النفط بين استخداماتها المختلفة. وهكذا أصبحت سياسة الدعم الحكومي للكثير من السلع الاستهلاكية الأساسية سياسة انفاقية يعتمد حجمها وموقعها في الميزانية العامة على أيديولوجية الدولة وعلى شكل الدعم المطلوب.

أدى النمو المتواصل للنشاط الاقتصادي في إقليم كوردستان وما صاح به من تطور في أساليب الحياة وأنماط إنفاقها الاستهلاكي وبالأخص في العقد الأخير واستخدام تقنيات حديثة

لاستغلال الموارد الطبيعية إلى التأثير بشكل جذري ومتزايد على متطلبات الحياة اليومية ، وازداد فيها الطلب على الخدمات والسلع الاستهلاكية والأجهزة المستهلكة للطاقة ومن ضمنها زيادة استهلاكها للوقود ومصادر الطاقة المختلفة ، رغم أن الزيادة الحاصلة في حجم الطلب المحلي على الوقود قد رافقته زيادة مماثلة لمصادر إنتاج الطاقة والوقود أيضا إلا أنها لم تكن تكفي لسد الحاجة المحلية أو لتقليص الفجوة المتسعة بين العرض والطلب على الوقود في إقليم كردستان

ولاشك أن اتساع الفجوة بين العرض والطلب على المنتجات النفطية والطاقة على امتداد السنوات الماضية قد أثر بشكل تراكمي على ارتفاع أسعار الوقود بمعدلات سريعة إلى درجة لم تستطع الزيادة الحاصلة في مستويات المعيشة لسكان الإقليم تحملها . لذلك سعت حكومة إقليم كردستان لوضع سياسة اقتصادية لدعم أسعار الوقود والحد من ارتفاعها لتخفف من عبء أسعار الوقود عن كاهل المجتمع في الإقليم وخاصةً ذوي الدخل المحدودة. وفي هذا الإطار توجد وجهتنا نظر، الأولى تؤكد أن دعم أسعار الطاقة والوقود ضروري لدعم الشرائح محدودة الدخل، لأن ارتفاع أسعار الطاقة سينعكس بالضرورة على أسعار النقل وبالتالي على كل ما يستخدمه الفقراء من سلع وخدمات، وذلك لأن قطاع النقل يس تهلك نحو ثلثي الطلب على الطاقة. وتذهب وجهة النظر الأخرى إلى أن دعم الطاقة يذهب أساساً إلى الأغنياء لأنهم في الأساس من يمتلكون أغلب المصادر لإنتاجها.

أهمية البحث

مع تزايد أهمية وضرورة الوقود والطاقة في الحياة الاقتصادية اليومية تزايدت مسؤولية الحكومة في وضع سياسات اقتصادية لدعم أسعار الوقود كي تتمكن كافة فئات المجتمع من الحصول عليها بأسعار مناسبة.

مشكلة البحث

عدم وجود آلية ملائمة في تحديد السعر الأمثل للوقود والطاقة بحيث تتلاءم مع مستويات معيشة أفراد المجتمع ولا يكون مستوى الدعم الحكومي لآ أسعار الوقود عبئاً على كاهل الحكومة بحيث يزيد من حجم العجز المزمّن في ميزانيتها

هدف البحث:

تحديد ودراسة الآليات الاقتصادية التي يمكن عن طريقها وضع سقف لأسعار الوقود وخاصةً (البنزين , الكازويل , النفط الابيض). ودراسة خيارات الإبقاء على الدعم أو ترشيده أو توجيهه قدر أكبر من الدعم للخدمات الأساسية مثل الصحة والتعليم. للوصول إلى تلك الآليات والعملية التي يمكن من خلالها أن تعالج هذه المشكلة يجب : -

- تحديد كل من الكميات المطلوبة والمعروضة من المشتقات النفطية .
- تحديد رد فعل التغيير في السعر لكل من العرض والطلب.
- تقدير الكلفة الحقيقية لجميع أنواع الوقود أثناء انتاجها داخل الإقليم لتحديد آثارها على ميزانية إقليم كردستان

فرضية البحث

تستند فرضية البحث على عدم وجود آلية ملائمة في تبني سياسات حكومية لدعم أسعار الوقود في إقليم كردستان وأن السياسات المتبعة في الوقت الحالي تعتبر غير ملائمة.

أولاً ، إنتاج الوقود أنواعه:

النفط كمادة خام لا يمكن الاستفادة منه إلا بعد تصفيته إلى عدة منتجات (أخف من النفط الخام) بشكل يسهل الحصول على الطاقة، و أهم المنتجات النفطية المنتجة والمستخدمه في إقليم كردستان هي (1) قريشى ،2012: 273-274) :

1- البنزين (كازولين):

مادة سائلة بدون لون وخفيف سريع التبخر ويشعل ويستخدم على الأكثر كوقود للسيارات وأنواعه تختلف حسب وجود كمية الأكتان فيه .

2- كازأويل (ديزل) :

ويسمى كذلك ب (سولار) وهذا المنتج سائل بدون لون يشبه البنزين ولكن لايشعل بسهولة ويستخدم على الأكثر للمكائن والأجهزة التي تعمل على (الديزل) و يستخدم أيضاً في سيارات الحمل ولإغراض أخرى.

3- النفط الأبيض (كروسين) :

هذا النوع من الوقود كان يستخدم بشكل واسع في إقليم كردستان قبل اختراع السيارات وهو يستخدم على الأكثر في البيوت لتوفير الطاقة الحرارية في الفصول الباردة وفي الطبخ وفي الأفران (الخبز والصمون) .

4-النفط الأسود (مازوت):

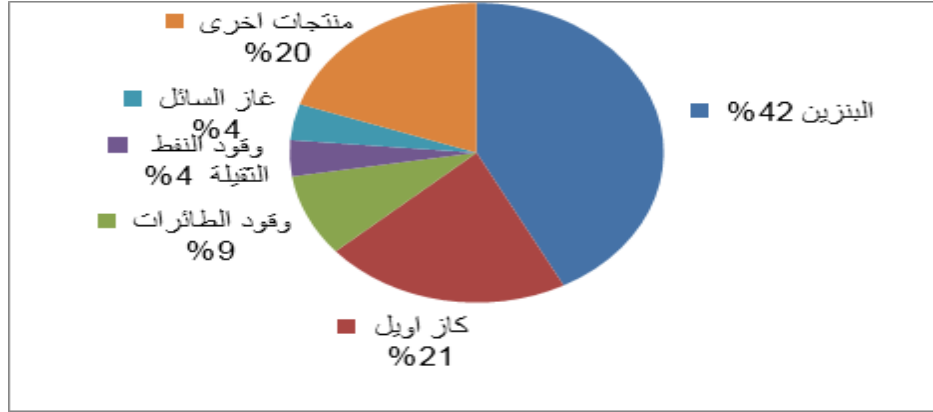
وهو مادة سائلة وثقيلة ذات لون أسود ويستخدم في المعامل والمصانع كوقود لعملية الحرق لإنتاج المواد .

5- عدة أنواع أخرى لمنتجات النفط الخام : وهذه تنتج في بلدان أخرى، أما في إقليم كردستان فيتم إنتاج الأنواع الأربعة التي تم ذكرها أعلاه فقط وهي تنتج بنسب مختلفة لكل برميل من النفط الخام .

وعلى سبيل المثال فإن المنتجات النفطية (أو تنقية النفط الخام) في الولايات المتحدة الأمريكية تكون كالآتي :-

- 1_ (46%) من النفط الخام لإنتاج البنزين.
- 2_ (23%) من النفط الخام لإنتاج الكازاويل.
- 3_ (9,8%) من النفط الخام لإنتاج بنزين الطائرة.
- 4_ (4,3%) من النفط الخام لإنتاج الدهن الثقيل.
- 5_ (4,3%) من النفط الخام لإنتاج الغاز السائل.
- 6_ (21,8%) من النفط الخام لإنتاج المنتجات الأخرى وكما موضح في الشكل أدناه :

شكل (1) انواع المنتوجات النفطية في الولايات المتحدة



Source: (8) United States Government Accountability Office, understanding the factors that influence the retail price of gasoline, may 2005 P 1

ولكن في مصافى إقليم كوردستان فإن قدرة المصافي ضئيلة للحصول على تلك النسبة العالية من البنزين والكازاويل التي يتم الحصول عليها من برميل واحد من النفط الخام في المصافي المتطورة لأمريكا وأوروبا، لأن كمية ونسبة هذين المنتجين تعتمد على مقدار الثقل وكثافة النفط الخام) كلما زادت كمية البنزين وقلت كمية النفط الأسود في الإنتاج (ويمكن حساب النسب حسب التخمين المبين في الجدول: (1)

الجدول (1) احتساب النسب و الكمية المنتجة في برميل واحد من النفط الخام في إقليم كوردستان

اسم المنتج	النسبة المئوية لبرميل واحد من النفط الخام	كمية المنتج بالتر من برميل واحد من النفط الخام
بنزين	22%	35 لتر
نפט ابيض	22%	35 لتر
كازو ايل	22%	35 لتر
نפט اسود	34%	55 لتر

المصدر: وزارة الموارد الطبيعية مصافى كوردستان / سنة 2014

عدا النسب التي وردت في الجدول أعلاه يمكن القول أن نحو (5%) من كل برميل نפט خام قد تصبح فضلات ولا يمكن الاستفادة منها ويتم بشكل عام احتساب نسب إنتاج المشتقات

النفطية في إقليم كردستان كما ذكر أعلاه . ويوجد في الإقليم ثلاثة مصافي رسمية تعمل بشكل رئيس ورسمي لتصفية النفط الخام (مصفى كلك في أربيل ومصفى بازيان في السليمانية ومصفى تابع لشركة نروجية في زاخو) ، و قدرة هذه المصافي الثلاثة هي تصفية (140000) مائة وأربعين ألف برميل من النفط الخام يومياً و منتوجات هذه المصافي من الناحية النوعية تعتبر مقبولة إلى حد ما في أسواق الإقليم .

الجدول (2) المصافي الرسمية وطاقاتها الانتاجية اليومية من النفط الخام في إقليم كردستان

اسم المصفى	المحافظة	الطاقة الانتاجية (برميل من النفط الخام)
مصفى كلك	محافظة اربيل	72000 برميل يوميا
مصفى بازيان	محافظة سليمانية	63000 برميل يوميا
مصفى تابع لشركة DNO النروجية	محافظة دهوك/ زاخو	5000 برميل يوميا
مجموع		140000 برميل يوميا

المصدر:وزارة الموارد الطبيعية:مصافي كردستان / سنة 2014

ثانياً. مفهوم سياسات الدعم

إن سياسة الدعم في الاقتصاد عادة يتم تعريفها بأنها السياسة التي تقلل من المبلغ المدفوع من قبل المستهلكين لشراء السلع ، أو تزيد من المبلغ الذي يحصل عليه البائعين وبالرغم من أنه لا يوجد تعريف متفق علي دولياً لإعانات الوقود إلا أن إدارة الطاقة الدولية عرفت سياسة دعم الطاقة بأنها "أي عمل حكومي يقلل من تكلفة إنتاج الطاقة، ويرفع إيرادات منتجي الطاقة، أو يقلل من الثمن الذي يدفعه المستهلك للطاقة" ، وكذلك فقد عرفت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) الإعانة بانها "تأتج عن العمل الحكومي الذي يمنح ميزة للمستهلكين أو المنتجين، من أجل زيادة دخولهم أو خفض تكاليفها . وعرفت منظمة التجارة العالمية الإعانة بانها "أي مساهمة مالية من الحكومة، أو وكيل الحكومة، والتي تمنح فائدة على متلقيها "

(: 18 Rosjo Magnus Jul 2014: (4))

ثالثاً. أنواع سياسات الدعم وآلياتها

إن سياسة دعم الوقود تأتي على شكلين رئيسيين: الأول ذلك الذي يهدف إلى تخفيض كلفة إستهلاك الوقود ؛ في حين يهدف الثاني إلى دعم الإنتاج المحلي من الوقود . يمكن لبعض

الإعانات المقدمة للمرتجين أن يكون لها تأثير في تخفيض أسعار الوقود ، مما يخدم بشكل غير مباشر المستهلكين في نفس الوقت. وتهدف الإعانات التي تستهدف المستهلكين بشكل عام إلى الحفاظ على أسعار منخفضة للوقود من أجل تحفيز قطاعات معينة من الاقتصاد أو التخفيف من حدة الفقر عن طريق توسيع إمكانية حصول السكان على الطاقة. وان هذه الأنواع من الإعانات هي الأكثر شيوعا في الدول غير OECD ودول الكتلة الشرقية السابقة والبلدان النامية. وعادة ما تكون هذه الإعانات على شكل رقابة على الأسعار (5) IEA ، (2007 : 26)، أما الإعانات التي تستهدف المنتجين فإنها عادة تحافظ على مستويات أقل لتكاليف الإنتاج أو زيادة الإيرادات، وبذلك تؤثر في الحفاظ على المنتجين الحديين في الأسواق . هذه الإعانات أيضا تساعد على الرغبة في تقليل الاعتماد على الواردات (الوكالة الأوروبية للبيئة 2007:32 IEA) وان دعم الإنتاج هو أكثر شيوعا في ال دول المتقدمة منها في الدول النامية . هناك نماذج وآليات مختلفة تستخدمها الحكومات لدعم إنتاج أو استهلاك منتجات الوقود النفطية منها (Røsjø Magnus Jul ، 2014 : 12) :

- التحويلات المالية المباشرة : المنح للمستهلكين والمنتجين بأسعار فائدة منخفضة أو قروض تفضيلية وضمانات حكومية للقروض
- المعاملة التفضيلية للضرائب : الإعفاءات الضريبية والتخفيضات الضريبية والإعفاءات على الأتاوات أو الرسوم الجمركية، وتخفيض معدلات الضرائب والالتزامات الضريبية المؤجلة والاستهلاك المعجل على معدات إمدادات الطاقة
- القيود التجارية: التعريفات وحصص الاستيراد ومعدل التعريفات الجمركية والحوافز التجارية غير الجمركية
- الخدمات المقدمة مباشرة من قبل الحكومة المتصلة بالطاقة بتكلفة أقل، وكذلك ما تقدمه الحكومة من البنية التحتية للطاقة، وتوفير البحوث والدراسات لتطوير إنتاج الوقود .
- تنظيم قطاع الطاقة: ضمانات الطلب ومعدلات التوزيع ومراقبة الأسعار، الأنظمة البيئية والقيود المفروضة للوصول إلى الأسواق

رابعا دوافع سياسات الدعم

تختلف أسباب وجود واستمرار سياسات دعم الوقود باختلاف البلدان والمناطق . ونتيجة لذلك تم تحديد عدة دوافع لتقديم الدعم : بعضها مباشرة و صريحة مثل ، الحماية الاجتماعية والسياسات الصناعية؛ أما البعض الآخر فتكون ضمنيا مثل دافعات المصالح الخاصة . (Whitley Shelagh ، 2013 : 13) . لتوضيح ذلك فإلته في بعض الدول كاندونيسيا تختار سياسة لدعم منتجات الطاقة، بحيث يفهم دور الطاقة كسلعة ضرورية و أهميتها لمحدودي الدخل. يحدد برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) دور الطاقة كعنصر أساسي لجميع الأنشطة الاقتصادية ورفاه الإنسان. على وجه التحديد، والوصول إلى خدمات الطاقة الحديثة تسهم في تحسين مستويات المعيشة عن طريق توافر الاحتياطات البشرية الأساسية مثل إنتاج الأغذية، توفير المأوى، والحصول على الخدمات الصحية، مما يجعل الحصول على الطاقة أمراً مؤكداً وبأسعار معقولة للفقراء أيضا بمثابة الأساس المنطقي لدعم الوقود . وعموما فلن الفكرة هي أن المجتمع ككل سوف يستفيد في حال وصول جميع الافراد إلى خدمات الطاقة الحديثة، إلا أن السوق الحالية لا تعكس ذلك (Fattouh (2) ، 2012 : 42) . عن طريق التدخل في السوق من خلال الإعانات، يمكن للحكومات تقليل التكلفة الأولية للطاقة . بحيث تناسب بشكل خاص الأسر ذات الدخل المنخفض الذين ينفقون بالعادة جزءاً كبيراً من دخلهم على الطاقة ، وهكذا فلن إعانات الوقود تساعد في تمكين هذه الأسر لتصبح من مستهلكي الطاقة، أن هذا الدعم يمكن أن يكون مفيداً ، كما أنه يمكن أن يكون غير فعال ويلحق ضرراً بالنسبة للفقراء. (Røsjø Magnus Jul ، 2014 : 12) .

خامسا، تقدير الطلب و حاجة إقليم كردستان من الوقود

تمت الإشارة إلى أن هناك عدة عوامل تؤثر في ارتفاع كمية الطلب والحاجة إلى الوقود ، وخلال العشر سنوات الماضية إزداد عدد المستهلكين للوقود في الاقليم بشكل ملحوظ ومن أهم تلك العوامل :-

1 - عدد السكان

حسب إحصاءات هيئة إحصاء إقليم كردستان إزداد عدد سكان الاقليم بشكل سريع خلال العشر سنوات الماضية وتقدر هذه الزيادة بنحو (2,6%) سنويا وقد قدر عدد سكان المحافظات الثلاثة أربيل والسليمانية ودهوك ب (5,332,600) نسمة في سنة (2014م) ونتيجة هذه الزيادة في

عدد السكان فإن الطلب والحاجة إلى الوقود قد إزدادت من قبل المستهلكين بنفس النسبة لأن الوقود يعتبر من الحاجات الضرورية التي يستهلكها الفرد يوميًا ولا يمكن الاستغناء عنه .

2_ إرتفاع الدخل والمستوى المعيشي للمستهلك الوقود

ان إرتفاع الدخل والمستوى المعيشي للفرد هو عامل مهم ورئيس لرفع كمية الطلب والحاجة إلى الوقود ، وخلال العشر سنوات الماضية خاصةً بعد سقوط النظام في 2003 والتعديلات التي حصلت على مستوى الرواتب في 2004 والسنوات التالية لها فقد ارتفع مستوى الدخل بعدة أضعاف في القطاعين العام والخاص وكذلك تحسن المستوى المعيشي للفرد بشكل ملحوظ وهذا أدى إلى ارتفاع استهلاك الوقود من قبل الأفراد (المستهلكين للوقود) وشرائه بأي سعر كان إضافةً إلى ارتفاع أعداد وأنواع السيارات في الإقليم بدرجة كبيرة كما يلاحظ ذلك في الجدول (3) .

3_ تغيير أساليب استهلاك الوقود وتقدم مستوى الحياة

لقد حدثت تغيرات وتطورات عديدة في أساليب الحياة (تغير في النمط الاستهلاكي) للأفراد وأغلب العوائل امتلكوا أكثر من سيارة واحدة في نفس الوقت ظهر عزوف عن استخدام الوسائل العامة للنقل وبهذا ارتفع مستوى الحاجة والطلب على الوقود في الإقليم إضافةً إلى ارتفاع عدد السواح الذي ساهم في زيادة الطلب على الوقود مرة أخرى خاصةً خلال فصول الربيع والصيف .

4_ هنالك عدة عوامل أثرت على ارتفاع مستوى الطلب على الوقود مثل التطور العلمي والتكنولوجيا واستخدام الآجهزة والآليات في مجال الصناعة والزراعة وال عمران في الأقليم، بالإضافة إلى قدوم عدد هائل من النازحين من المناطق الوسط والجنوب بسبب عدم استقرار الوضع الأمني في تلك المناطق كل هذه العوامل أثرت على ارتفاع مستوى الطلب والحاجة على الوقود في إقليم كردستان .

وتجدر الإشارة إلى أنه بسبب عدم الوجود معلومات و إحصائيات دقيقة لا يمكن تحليل المستوى الفعال لتلك العوامل بشكل صحيح وملائم لمعرفة فاعلية أكثر العوامل تأثيراً في إرتفاع مستوى الطلب على منتجات النفط الخام و الوقود ، ويمكن توضيح تطور الطلب على المنتجات النفطية التالية :

1_ البنزين

البنزين كمنتوج للوقود يستخدم للسيارات ووسائل النقل داخل مدن الأقليم وكلما ازداد عدد السيارات ووسائل النقل ارتفع مستوى الطلب والحاجة للبنزين، وحسب لإحصائيات التابعة للمديرية العامة للمرور في الإقليم فإن عدد السيارات المسجلة قد ازداد بشكل ملحوظ خلال السنوات العشرة الماضية وكما مبين في الجدول (3) :

الجدول (3) مجموع السيارات المسجلة في إقليم كردستان (2012-2014)

2014	2013	2012	انواع السيارات
635365	588092	507361	سيارات خصوصية
85093	76456	62914	سيارات الأجرة (تاكسي)
315412	287733	247011	سيارات الحمل
23200	21174	14892	أجهزة الزراعة
17317	14721	10458	اجهزة البناء
135072	135226	135225	سيارات مؤقتة (خارج الإقليم)
24686	22940	20452	سيارات حكومية
1236105	1146342	998313	المجموع الكلي
7,8%	14,8%	-----	نسبة الزيادة السنوية

المصدر: حكومة إقليم كردستان /وزارة الداخلية /المديرية العامة للمرور/قسم الأحصاء/سنة 2014

ومن الجدول أعلاه يتضح زيادة عدد السيارات بصورة عام ة بنسبة (14,8%) في سنة (2014 م) بالمقارنة مع سنة (2012م) ، وفي نهاية شهر آب لسنة (2014م) وصل عدد السيارات إلى (1236105) سيارة، علماً أن بعض من هذه السيارات لا تستعمل البنزين بل تستعمل الكازاويل وفي الوقت نفسه فإن بعض سيارات الحمل والأجهزة التي تستعمل في الزراعة والبناء أيضاً تستعمل الكازاويل .

ولتخمين أو قياس الكمية المطلوبة من البنزين في إقليم كردستان يمكن افتراض أن كل سيارة تستهلك (50) خمسين لتراً من البنزين أسبوعياً عدا سيارات الأجرة (التاكسي) التي تحتاج إلى أكثر من (120) لتراً من البنزين ويمكن توضيح نتائج هذه العملية في الجدول (4) :

الجدول (4) الكمية المطلوبة للبنزين المقاس لاسبوع واحد في اقليم كوردستان 2012-2014

السيارات التي تعمل على البنزين	2012 لتر/اسبوع	2013 لتر /اسبوع	2014 لتر/ اسبوع
سيارة خصوصية	25,368,050	29,404,600	31,768,250
سيارة الآجرة (تاكسي)	7,549,680	9,174,720	10,211,160
سيارة الحمل (60%)	7,410,330	8,631,990	9,462,360
سيارة مؤقتة خارج الاقليم	6,761,250	6,761,300	6,751,600
سيارة حكومية	1,022,600	1,147,000	1,234,300
المجموع الكلي	48,111,910	55,119,610	59,427,670

المصدر من الباحث بدعم معلومات المديرية العامة للمرور في الإقليم .

يتضح من الجدول (4) أن الاستهلاك الأسبوعي للبنزين قد ازداد بنفس الزيادة في عدد السيارات لكن هذه الكميات يمكن أن تتغير بسبب عدة عوامل مثل التغيير في سعر البنزين أو في عدد السيارات لكل العائلة لأنه ليس من الضروري أن جميع السيارات للعائلة الواحدة تستهلك البنزين بنفس النسبة وليس ضرورياً بأن جميع سيارات الحمل تستهلك نفس الكمية من البنزين ، فقد يكون استهلاك البنزين بنسبة أقل أو أكثر.

2_ النفط الأبيض .

بما أن النفط الابيض يستهلك لتدفئة البيوت وأماكن العمل في فصل الشتاء فإن الطلب وحاجة مستهلكي النفط يعتمد على عدد من العوامل أهمها:

- عدد أفراد العائلة , عدد الطلاب و الأطفال.....إلخ.

- حجم أو كبر مساحة البيت (العقار) ورهع المواد التي استخدمت في البناء.

-الموقع الجغرافي , إذ تزداد الحاجة إلى الوقود في المناطق الجبلية .

وحسب المعلومات التي تتوفر لدى دائرة توزيع الوقود في المحافظات يتم توزيع (3) براميل من النفط الأبيض سنويا لكل عائلة، أي أكثر من (500)لتر سنوياً ، والتوزيع يكون حسب البطاقة التموينية ولكن في المناطق الجبلية يتم توزيع (4) براميل لأن تلك المناطق تكون باردة جداً في الشتاء .

وحسب الدراسة التي قام بها الباحث حول هذا الموضوع إذ تم توزيع 300 استمارة استبيان بشكل عشوائي على عوائل في محافظات الإقليم بالأخص في محافظتي أربيل والسليمانية ،

وتبين أن أكثر من (58%) من العوائل لا تكفيهم هذه الكمية من النفط الأبيض بل إنهم يضطرون إلى شراء النفط من السوق السوداء بمعدل (2) برميل لكل عائلة سنوياً. وأن النفط الأبيض يستهلك للتدفئة في المدارس والجوامع وأن دائرة توزيع الوقود في الإقليم توزع (3,5 - 4) مليون لتر سنوياً لهذه المؤسسات ، كما يتم توزيع الوقود على النازحين منذ نهاية السنة 2014 و قد زاد عدد النازحين في السنوات التالية لسنة 2014 والذي أثر على ارتفاع سعر النفط الأبيض في السوق السوداء أيضاً ، وقد يستهلك النفط الأبيض في الأقران والمخابز وبمقدار (600-700) الف لتر من النفط الأبيض شهرياً في كل محافظة من محافظات الإقليم ، وأن الجدول (4) يبين الاستهلاك الشهري للنفط الأبيض في إقليم كردستان

الجدول (5) التوزيع اليومي والشهري للنفط الأبيض لسنة 2014 م

نوع المنتج	الكمية / لتر يومياً	الكمية / لتر شهرياً
نفط لأفران الخبز	260,000	7,800,000
نفط للبيوت (للعوائل)	2,000,000	60,000,000
نفط للحكومة ، مدرسة ، جامع	90,000	2,700,000
المجموع الكلي	2,350,000	70,500,000

المصدر: وزارة الثروات الطبيعية/ دائرة توزيع الوقود محافظة/ اربيل ، السليمانية ، دهوك ، 2014

3_ الكازاويل

إن طلب إقليم كردستان على مادة ال كازاويل أكثر من كل من البنزين والنفط الأبيض لأنه إضافة إلى إستهلاكه للسيارات التي بلغ عددها نحو (166682) سيارة فليته يستخدم في العديد من المكنائ وأجهزة الزراعة والصناعة والبناء. كما أن القسم الأكبر من الكازاويل يستهلك في محطات توليد الكهرباء ، ويتم توزيع نحو (9) مليون لتر من مادة الكازاويل يومياً من قبل حكومة إقليم كردستان على أصحاب المولدات الأهلية لتوليد الكهرباء . ويبين الجدول (6) كيفية إستهلاك الكازاويل يومياً في الإقليم

جدول (6) التوزيع اليومي و الشهري للكازاويل في الإقليم (2014 م)

نوع المنتج	الكمية / لتر يوميا	الكمية / لتر شهريا
لثزاويل للحكومة	550,000	16,500,000
كازاويل للمولدات الأهلية	850,000	25,500,000
كازاويل للسيارات وأجهزة الزراعة والبناء	1,400,000	42,000,000
المجموع الكلي	2,800,000	84,000,000

المصدر : وزارة الثروات الطبيعية/ دائرة توزيع الوقود محافظة/ السليمانية , اربيل , دهوك 2014

سادس، تحديد سعر الوقود

منذ سنة 2009 حتى 2015 حدث تغير كبير على سعر الوقود خاصة في سعر البنزين والكازاويل، في بداية سنة (2014م) حددت حكومة إقليم كردستان سعر اللتر الواحد من البنزين ب(500) دينار، وهذا السعر يختلف تماماً عن تكلفة الإنتاج الحقيقية المقدرة من قبل الباحث كما في جدول (9) إلا أنه حسب المصادر الرسمية فإن حكومة الاقليم حاولت بعد الدعم تخفيض سعر البنزين إلى (500) دينار وذلك حسب تقديرات حكومية فإن تكاليف الإنتاج تتجاوز 997 دينار عراقي وسوف يرد توضيحه في الجدول(11).

إذا تم الاعتماد على آلية السوق في تحديد السعر فإن مستوى أسعار البنزين سوف يختلف تماماً عن السعر المحدد لدى وزارة الثروات الطبيعية . و لتحديد السعر الحقيقي يجب تحديد مستوى طلب المستهلكين مقابل أي سعر في السوق ، وعلى هذا الأساس قام الباحث بإجراء دراسة عن طريق توزيع استمارة استبيان على أكثر من (300) عائلة في إقليم كردستان معظمها في محافظتي أربيل والسليمانية ، لتحديد ردود افعال الأفراد وأصحاب السيارات مقابل أي تغيرات ممكن أن تحدث في سعر البنزين . وحسب نتائج إستمارة الاستبيان تم تحديد مستوى ردود أفعال المستهلكين لتغيرات السعر حسب ما مبين في الجدول (7) :

الجدول (7) معدل استعداد المستهلك لشراء بنزين في اسبوع واحد

سعر ب (دينار)	معدل استعداد المستهلك لشراء بنزين لتر/اسبوع
500	50,2
700	33,1
900	24,5
1100	23,6
1250	16,3

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على نتائج استمارة الاستبيان التي أجراها لتلك الدراسة

يتضح من هذا الجدول وحسب تأثير قانون الطلب فإن سعر الوقود له علاقة عكسية مع مستوى طلب المستهلك ، إذ كلما ارتفع سعر الوقود تنخفض الكمية المطلوبة ، وهذا يعني إنه في حالة ارتفاع سعر البنزين لمستهويات عالية ف إن الأفراد سوف يبتعدون عن إستهلاك البنزين ويتركون سياراتهم ويلجأون إلى إستخدام وسائل أخرى للنقل . إذا كان مستوى ردود افعال المستهلكين بحسب بيانات الجدول (7) فإنه يمكن قياس أو تخمين مستوى طلب الإقليم للبنزين خلال السنوات الثلاث الماضية كما مبين في الجدول (8) .

الجدول (8) حساب مستوى الطلب الأسبوعي للبنزين في إقليم كوردستان

السعر	معدل أستعداد المستهلك	عدد سيارات البنزين	الطلب الكلي للبنزين	طلب سيارات الأجرة (تاكسي)	مجموع الكلي للطلب	مجموع الكلي للعرض
500	50,2	984330	49413366	6807440	56220608	35000000
700	33,1	984330	32581323	6807440	39388763	35000000
900	24,5	984330	24116085	6807440	30921525	35000000
1100	23,6	984330	23230188	6807440	30037628	35000000
1250	16,3	984330	16044579	6807440	22852019	35000000

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على نتائج إستمارة الاستبيان ومعلومات المديرية العامة لمرور الإقليم سنة (2014 م)

مع عرض البنزين خلال أسبوعاً واحداً إذا كان الإنتاج اليومي للبنزين في الإقليم (3,2) مليون لتر وحسب المعلومات المتوفرة في وزارة الثروات الطبيعية تقوم حكومة الإقليم بإستيراد (1,800,000) لتر من البنزين من تركيا يوميًا لسد حاجة الإقليم من البنزين "إذن المجموع الكلي يصبح (5,000,000) لتر من البنزين يوميًا، وهذا يشير إلى أن مقدار العرض للبنزين خلال أسبوع واحد هو (35) مليون لتر، إذن فإن الفجوة بين الطلب و العرض للبنزين أكثر من (21) مليون لتر في الأسبوع لذلك لا يوجد أي توازن عند السعر (500) دينار وعندما يرتفع السعر إلى (700) ديناراً ، سيكون مستوى الطلب أكثر من (39388763) لتر وتبقى الفجوة بين العرض والطلب أكثر من (4) مليون لتر إذن هذا السعر أيضا لا يمكن ان يحقق التوازن بين العرض والطلب ، لكن إذا ارتفع السعر إلى (900) دينار سيكون العرض أكثر من الطلب ، في هذه الحالة قد تفيض كمية البنزين في الإقليم التي هي أكثر من (4) مليون لتر وبهذا تضطر الحكومة إلى إيجاد أسواقا خارجية لتصريف هذه الزيادة، وبهذا يتم التوصل إلى استنتاج أن السعر التوازني يتضح من بيانات الجدول (8) انه إذا كان سعر لتر من بنزين (500) ديناراً فإن وبلا شك ستكون هناك فجوة واسعة قد يقع بين الأسعار (700-900) دينار لكل لتر ، ويمكن مستوى الطلب الأسبوعي للبنزين هو (56220806) لتر وهذا المستوى من الطلب يعتبر عالياً" يمكننا القول إنه عند ترك

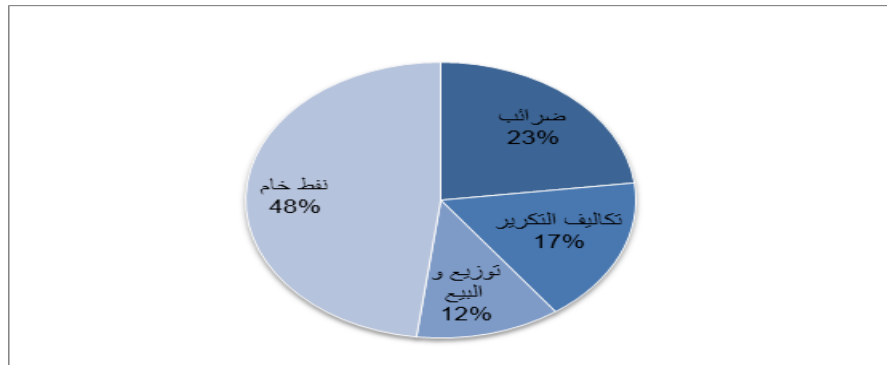
السعر (تحديد السعر) لقوى الطلب والعرض في السوق فإن هذه القوة تستطيع أن تحقق (التوازن) في حدود سعر (800) دينار للتر الواحد، لكن هذا السعر لن يستقر وقد يرتفع أو ينخفض يومياً وهذا يعود إلى التغيرات اليومية التي تحدث في الطلب والعرض نتيجة تأثير العوامل التي تم ذكرها سابقاً.

سابعا، كلفة إنتاج الوقود

لتحديد مستوى دعم الحكومة لأسعار جميع أنواع الوقود وتأثيرها على ميزانية حكومة إقليم كردستان، ينبغي في البداية تحديد كلفة إنتاج كل من أنواع الوقود، ومن معروف أن هذه التكاليف لإنتاج قد تختلف من بلد إلى آخر وأن كلفة تصفية النفط الخام من البلدان التي لا تنتج النفط الخام تكون أكبر لأنهم يشترونه من الأسواق العالمية وتختلف بالنسبة للبلدان التي تمتلك النفط كإقليم كردستان العراق

يتم احتساب تكاليف المنتجات النفطية في كثير من بلدان العمل الذين يشترون النفط الخام بالأسعار العالمية التي أنخفضت أسعارها من أكثر من 120 دولار إلى نحو 50 دولاراً للبرميل. ومن ثم تضاف إلى هذه الأسعار تكاليف تكرير النفط الخام وتكاليف نقله إلى الأسواق إضافة إلى الضرائب التي تفرض عليها عند إنتاجها وبيعها، وبذلك يتم احتساب كلفة إنتاج لتر واحد من كافة أنواع المشتقات النفطية. على سبيل مثال تشكل كلفة إنتاج الوقود في الولايات المتحدة الأمريكية حسب ما موضح في الشكل البياني التالي:

شكل (2) يوضح كلف إنتاج الوقود في الولايات المتحدة



United States Government Accountability Office, understanding the factors that (8) :Source
may 2005 P 5 , gasoline influence the retail price of

إن تقدير تكاليف إنتاج الوقود في إقليم كردستان أو في العراق عموماً يختلف نوعاً ما بسبب اختلاف أساليب الانتاج وأسعار النفط الخام وطرق توزيعها، ويرجع ذلك إلى أن النفط الخام ينتج محلياً وكذلك لا يوجد هناك نفس النسب من الضرائب على الانتاج أو البيع. لذلك فإن تكاليف لتر واحد من الوقود تختلف عن بقية دول العالم.

في العراق يعتبر النفط الخام سلعة طبيعية تحتسب فقط كلفة استخراجها لذا فإن تكاليف تكريرها ونقلها تستحوذ على جزء أكبر من قيمتها. أما في إقليم كردستان فإن أسلوب تقدير تكاليف الوقود يختلف عن بقية مناطق العراق بسبب أن النفط الخام ينتج محلياً من قبل شركات أجنبية وأن تكاليف انتاجها عالية نسبياً بسبب أرباح هذه الشركات وان حكومة الإقليم قد اتفقت مع شركات التكرير على أسعار محددة وتكاليف نقلها أيضاً محددة. فقد تدفع حكومة الإقليم 17 دولاراً لقاء تصفية وتكرير برميل واحد من النفط للمصافي ومعامل التكرير المحلية، ويكلف نقل طن واحد من النفط الخام من حقول إنتاجها إلى المصافي 30 دولاراً وحسب المقاييس الدولية فإن طناً واحداً من النفط الخام يعادل 7 براميل من النفط أي كلفة نقل برميل واحد يساوي 4.28 دولار ، وقد قدر الباحث كلفة التسويق والتوزيع والادارة بمقدار 5 دولارات للبرميل الواحد ، (ويقصد بكلفة التسويق والتوزيع هو هامش الربح الذي يترك لمحطات تعبئة الوقود التي لا تتجاوز عادة 50 ديناراً عراقياً للتر الواحد). وعلى هذا الأساس تم تقدير كلفة معدل اللتر الواحد من كافة أنواع المشتقات النفطية حسب الجدول(9) مع إعتبار سعر البرميل الواحد من النفط الخام يساوي 35 دولاراً حسب أسعار بيع نفط الأقليم في الأسواق الدولية.

الجدول(9) تقدير كلفة انتاج لوحد من المشتقات البترولية الإقليم (مقدرة بالدينار والدولار

فقرات تكاليف الانتاج	التكلفة بالدولار	التكلفة بالدينار العراقي *
نفط الخام	35	42,000
تكاليف التكرير المشتقات	17	20,400
تكاليف النقل	4.28	5,136
تكاليف التسويق و الادارة و التوزيع	5	6,000
مجموع الكلي لكلفة برميل الواحد من المشتقات	61.28	73,536
معدل تكاليف لتر الواحد من المشتقات	0.40	483.8

المصدر : من عمل الباحث استناداً الى البيانات المعلنة لدى وزارة الثروات الطبيعية في إقليم كردستان 2015

*سعر الصرف الدولار مقدر حسب اسعار السوق في 2015 \$ 1 = 1200ID

ثامناً، تقدير الدعم الحكومي لأسعار المشتقات النفطية

إن سياسة دعم أسعار الوقود تتبع من قبل الكثير من البلدان، و يبررون ذلك غالباً بحجة دعم الفئات ذوي الدخل المحدودة، وزيادة فرص الحصول على الوقود بأسعار مناسبة وكذلك دعم التنمية الاقتصادية في هذه البلدان. وقد قدر الدعم المقدم عام 2009 إلى المستهلكين في جميع دول العالم ما قيمته 312 مليار دولار، وإعانات المستهلك للنفط والغاز الطبيعي تشرك أكثر من ثلثي هذا المبلغ (211 مليار دولار)، وفي دراسة حديثة أجراها صندوق النقد الدولي (2013) يحدد مستوى الدعم المباشر العام بنحو 400 مليار دولار، منها نحو 270 مليار دولار للنفط والغاز الطبيعي (12 : 2013. (3 van Beers Cees). وقد تلجأ حكومة إقليم كورستان لنفس المبررات العالمية في دعم أسعار الوقود، إلا أن مقدار هذا الدعم غير واضحة ولا يعلن عنها، إلا أنه عند مقارنة أسعار المشتقات النفطية في الإقليم مع التكاليف المقدرة أعلاه يمكن التوصل إلى أن هناك فرقا واضحا بينهما ويرجع ذلك إلى الدعم الحكومي. وحسب التقديرات التي توصل إليها الباحث فإن تكاليف إنتاج لتر واحد من المشتقات النفطية ليست عالية، وعلى هذا الأساس فإن مستويات الدعم الحكومي المتوقعة ليست عالية أيضا، أما في بعض المشتقات كالبنزين والجازاويل، حسب الأسعار الموجودة فإن الحكومة قد تربح، إذ إن أسعارها تتجاوز تكاليف إنتاجها بمقدار قليل نسبياً. لكن يبدو من أسعار التوزيع أو البيع للنفط الأبيض أن الحكومة قد تتحمل دعماً مالياً واضحاً. كما يتبين من الجدول (10) :

جدول (10) تقدير الدعم الحكومي الذي تتحمله حكومة الاقليم في يوم واحد حسب تقديرات تكلفة الان واسعار بيعها في سلّوق المحلية بالدينار العراقي

مقدار الأرباح والدعم اليومي	فرق السعر	سعر البيع مع الدعم الحكومي	تكلفة انتاج لتر واحد	مقدار مشتقات المطلوبة يوميا	فقرات الطلب اليومي للوقود
12,960,000	16.2	500	483.8	800,000	بنزين لسيارات الأجرة
35,640,000	16.2	500	483.8	2,200,000	بنزين لسيارات خصوصية
3,240,000	16.2	500	483.8	200,000	بنزين لسيارات الحكومية
-37,840,000	-68.8	415	483.8	550,000	كازاويل لسيارات الحكومية
-58,480,000	-68.8	415	483.8	850,000	كازاويل للمولدات
23,520,000	16.2	500	483.8	1,400,000	كازاويل لسيارات الخصوصية
- 29,142,000	- 323.8	160	483.8	90,000	نقط أبيض لدوائر الحكومية
-84,188,000	- 323.8	160	483.8	260,000	نقط ابيض لأفران
- 647,600,000	- 323.8	160	483.8	2,000,000	نقط الابيض المنازل
568,000,000 -	142,000 - طن /دينار	350,000 طن /دينار	492,000 طن/دينار	120,000طن/	نقط أسود للمعامل
1,349,890,000 -					مجموع الكلي

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات وزارة الثروات الطبيعية ، مديرية توزيع الوقود في محافظات الاقليم 2014

يتبين من الجدول أعلاه ان مقدار الدعم اليومي يساوي (1,425,250,000) دينار عراقي أي يقارب من (42,757,500,000) دينار شهرياً ، رغم أن المبلغ يبدو ضخماً إلا إنه عند مقارنته بالمبالغ المعلنة لدى وزارة الثروات الطبيعية في حكومة اقليم كردستان يبدو مختلفاً تماماً، عدا الأرباح اليومية من بقية المشتقات كالبنزين والكازاويل التي تقدر يقدر بنحو (75,360,000) دينار يومياً أي (2260800000) دينار شهراً وكذلك فإن الحاجة اليومية للنقط الابيض ليست كما يظهر في الجدول أعلاه تبقى نفسها في جميع الفصول السنة فمثلاً في فصل الصيف والربيع قد ينخفض الطلب على وقود التدفئة بينما يزداد الطلب على البنزين والكازاويل بسبب المواسم السياحية وزيادة التنقلات، وهذا قد يقلل من العبء الحكومي من مقدار الدعم ويزيد مقدار الأرباح من البنزين والكازاويل أيضاً. إلا أنه حسب التقديرات المعلنة من التقارير الشهرية لدى وزارة الثروات الطبيعية في حكومة الإقليم فإن تكاليف الانتاج تظهر بمبالغ مرتفعة نسبياً، وذلك يرجع إلى أن حكومة الاقليم تستورد الوقود من دول الجوار خاصة تركيا وإيران لسد الحاجة اليومية من الوقود خاصة البنزين والكازاويل لمحطات توليد الطاقة،

أما إذا تم احتساب أسعار النفط الخام حسب الأسعار العالمية والتي كانت تتجاوز 100 دولار للبرميل الواحد قبل 2014 ، فإن كلفة الانتاج اللتر الواحد قد تصل (0.83) دولاراً وكذلك عند إضافة قيمة المنتجات المستوردة التي كانت تتجاوز 1100 دينار عراقي للتر الواحد . لذا فإن معدل كلفة لتر الواحد من المشتقات البترولية قد تصل 997 ديناراً /لتر وإن مقدار الدعم الحكومي لأسعار الوقود تزداد بشكل دراماتيكي كما مبين في الجدول(11):

جدول (11) تقدير الدعم الحكومي الذي تتحمله حكومة الاقليم في يوم واحد حسب تقديرات كلفة الانتاج المطلوبة لدى وزارة الثروات الطبيعية عوار بيعها في اسواق المحلية . (بالدينار العراقي)

مقدار الدعم اليومي	فرق السعر	سعر البيع مع الدعم الحكومي	كلفة انتاج لتر واحد	مقدار مشتقات المطلوبة يومياً	فقرات الطلب اليومي للوقود
-397,600,000	- 497	500	997	800,000	بنزين لسيارات الاجرة
- 1,093,400,000	- 497	500	997	2,200,000	بنزين لسيارات خصوصية
-99,400,000	- 497	500	997	200,000	بنزين لسيارات الحكومية
-320,100,000	- 582	415	997	550,000	كاز اويل لسيارات الحكومية
-494,700,000	- 582	415	997	850,000	كاز اويل للمولدات
-695,800,000	- 497	500	997	1,400,000	كاز اويل لسيارات الخصوصية
-75,330,000	- 837	160	997	90,000	النفط الابيض لدوائر الحكومية
-217,620,000	- 837	160	997	260,000	النفط الابيض للافران
-1,674,000,000	- 837	160	997	2,000,000	النفط الابيض للمنازل
568,000,000 -	142,000 -	350,000	492,000	120,000	النفط الاسود للمعامل والشركات
-5,635,950,000					مجموع الكلي

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات وزارة الثروات الطبيعية ، مديرية توزيع الوقود في محافظات الاقليم 2014

يظهر في هذا الجدول أن مقدار الدعم الحكومي يزداد عن تقديرات الجدول السابق بمقدار خمسة أضعاف وذلك بسبب الزيادة المقدرة في تكاليف إنتاج المنتجات النفطية ، فقد يصل مبلغ الدعم اليومي للمشتقات النفطية إلى (5,635,950,000) دينار عراقي أي ما يعادل 169,078,500,000 دينار شهرياً وهذا المبلغ يعتبر مبلغاً هائلاً مقارنة بميزانية حكومة

الإقليم. ان مبررات حكومة الإقليم في تبني كلفة عالية لإنتاج المشتقات النفطية قد يكون بسبب ارتفاع كلفة استيراد بعض هذه المنتجات لسد حاجة الإقليم من البنزين والكازاويل في بعض المواسم التي يزداد فيها الطلب على تلك المنتجات.

تأثير الآثار الاقتصادية لارتفاع أسعار الوقود

إن لارتفاع أسعار الوقود انعكاسات ذات حدين ، منها آثار إيجابية وأخرى سلبية ، ويعتمد ذلك على الوضع الاقتصادي السائد في البلد . فإذا كان البلد يمر بحالة الاستقرار الاقتصادي والسياسي، والاقتصاد في حالة نمو متزايد فلن ارتفاع أسعار الوقود قد يكون له آثار إيجابية من حيث توجه المستهلكين في ترشيد الاستهلاك والتقليل من استخدام السيارات التي تترجم آثارها بشكل إيجابي من النواحي التالية:

- تخفيف التلوث البيئي الناتج عن استخدام متزايد للمركبات والمكائن المستخدمة للوقود كالبنزين والكازاويل ، كما يلاحظ ذلك من التلوث البيئي الحاصل في الإقليم بشكل عام الناتج عن زيادة عدد السيارات ومولدات الطاقة الكهربائية في العقد الأخير.
 - التخفيف من الإدمان في السير في مدن الإقليم بسبب زيادة استخدام السيارات.
 - التقليل من عبء الدعم الحكومي الموجه للوقود ، وزيادة واردات الحكومة والتي قد تستغل في مجالات خدمية أخرى .
- أما إذا كان الوضع الاقتصادي في البلديمر بحالة أزمة مالية واتكماش اقتصادي كالذي يمر به الإقليم خلال السنوات الثلاثة الاخيرة، فإن أي زيادة في أسعار الوقود قد تشكل عبئاً إضافياً على الأفراد وتزيد من معدلات الفقر في الإقليم. وإن آثارها السلبية قد تنعكس على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الإقليم بشكل خاص ويمكن ذكر بعض هذه التأثيرات
- إن ارتفاع أسعار النفط الأبيض والذي يعتبر مصدراً مهماً للطاقة والتدفئة في موسم الشتاء والتي تعاني عادة من البرودة الشديدة نتيجة عدم إمكانية استخدام مواد عازلة للحرارة في بناء المساكن ولايوجد مصادر أخرى للتدفئة في الإقليم ، فلن آثارها قد تكون كبيرة على الطبقات الاجتماعية الفقيرة .

- الوقود وخاصة البنزين والغازاويل فإن آثارها تكون سيئة على الطبقات الوسطى من المجتمع التي ليس لها وسيلة نقل أخرى عدا السيارات .
- يعتبر النفط الأبيض مصدراً مهماً يستخدم في الافران والمخابز وان ارتفاع أسعاره سوف يؤثر على أسعار الخبز .
- كذلك بسبب عدم توفر وسائل النقل العام بشكل كاف ومتطور" وكذلك ارتفاع أسعار الوقود يؤثر سلباً على أسعار نقل المنتجات الزراعية وبدوره يؤدي إلى ارتفاع أسعار المنتجات الزراعية أو انخفاض إنتاجها.
- ارتفاع أسعار الوقود يؤثر بشكل سلبي على إيرادات الدولة وذلك بسبب وجود علاقة عكسية بين الطلب على الوقود وارتفاع أسعارها والذي يؤدي إلى تخفيض إيرادات الدولة من إنتاج المشتقات النفطية عند بيعها في الأسواق المحلية. (34 : 2009 . Krugman (6))

الاستنتاجات

- من خلال ما تم طرحه فقد تم التوصل إلى جملة من الاستنتاجات من أهمها :
- إن إمكانية إقليم كردستان في إنتاج كافة المشتقات النفطية ضعيفة بحيث لا تكفي لسد حاجة الأسواق المحلية فمثلاً الحاجة أسبوعية من البنزين تتجاوز 60 مليون لتر إلا أن الطاقة الإنتاجية المحلية لا تتجاوز 35 مليوناً أسبوعياً ، وهناك فجوة كبيرة قد تصل إلى أكثر من 25 مليون لتر أسبوعياً بين الكمية المطلوبة والكمية المعروضة التي تستوجب دائماً استيراد بعض هذه المشتقات من دول الجوار لسد الحاجة المحلية ويسعار تتجاوز تكاليف إنتاجها محلياً أو زيادة أسعارها لتقليص الطلب المحلي ، والتي تؤثر على زيادة العبء على ميزانية الدولة في دعم أسعارها لتكون مناسبة لمستوى دخول الأسر محدود الدخل في الإقليم.
 - إن تكاليف إنتاج المشتقات البترولية في الإقليم ليست شفافة وواضحة بسبب عدم معرفة طريقة احتساب سعر النفط الخام في الإقليم لإنها بلد منتج للنفط ، و أن تبدو تكاليف إنتاجها ليست عالية ، رغم انعدام وجود م صافي تكرير متطورة نسبياً ، لذا فإني تبني سياسة دعم أسعار الوقود قد لا تكون ذات عبء كبير نسبياً. فقد لا تتجاوز مليون دولار في اليوم الواحد وهذا المبلغ يعتبر مناسباً مقارنة بالعبء الذي تتحمله الدول الأخرى في سياسة دعم أسعار الوقود في بلدانها.
 - بسبب العلاقة العكسية بين الطلب و أسعار الوقود فإن الدولة قد لا تتمكن من زيادة إيراداتها عند ارتفاع أسعار الوقود ، كما كان واضحاً من خلال الدراسة بأنه كلما ارتفعت الأسعار قل الطلب على المنتجات البترولية وخاصة البنزين .
 - كما تبين من الدراسة أن تقليل أو امتناع الدولة عن سياسة دعم أسعار الوقود قد تكون لها آثار اقتصادية واجتماعية سلبية و باهضة خاصة بالنسبة للعوائل ذوي الدخل المحدودة ، وكذلك آثارها المتوتبة على الانتاج الزراعي وتوليد الطاقة الكهربائية.

التوصيات

من خلال ما تم توصل إليه هذا البحث من النتائج يمكن طرح بعض المقترحات والتوصيات المفيدة في هذا المجال:

- زيادة إمكانية الإقليم في إنتاج المشتقات النفطية عن طريق زيادة عدد المصافي وحجمها لكي يتمكن من إنتاج كمية كافية لسد الحاجة المحلية ، التي تقدر 25% أكثر من الطاقة الانتاجية الحالية من كافة أنواع المشتقات وتقليل استيرادها والتي تكون عادة بأسعار باهضة من دول الجوار وتقليل العبء على ميزانية الدولة عند تبني سياسة الدعم لأسعارها.
- استخدام وسائل أكثر تطوراً لتقليل كلفة إنتاج الوقود لتخفيض عبء سياسات الدعم الحكومي لأسعارها في الأسواق المحلية .
- استخدام وسائل غير سعرية في ترشيد استهلاك الوقود لوضع حد للارتفاع المتزايد في الطلب المحلي على كافة المشتقات البترولية.
- دراسة الوضع الاقتصادي والاجتماعي للبلد قبل تبني سياسات دعم أسعار الوقود واستخدام آليات مناسبة في اختيار هذه السياسات وطريقة استخدامها .

المصادر والمواش

- حليلة السعدي قريشي و زينب شطيبة ، النشاط البترولي وانعكاساته على البيئة، الملتقى العلمي الدولي حول سلوك المؤسسة الاقتصادية في ظل رهانات التنمية المستدامة والعدالة الاجتماعية يومي 20 و 21 نوفمبر 2012
- Bassam Fattouh & Laura El-Katiri , Arab Human Development Report , Energy Subsidies in the Arab World , United Nations Development Programme , Regional Bureau for Arab States Arab Human Development Report Research Paper Series 2012
- Cees van Beers, Jon Strand, Political Determinants of Fossil Fuel Pricing, Policy Research Working Paper, The World Bank, May 2013

-
- Magnus Jul Røsjø , The Adverse Effects of Fossil-Fuel Subsidies in Indonesia, Master of Philosophy in Economics Department of Economics, UNIVERSITY OF OSLO, 2014
 - INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, (IEA) WORLD ENERGY OUTLOOK 2007, China and India Insights, 2007
 - Paul krugman, Robin Wells, Microeconomics, second edition , worth publisher ,United States of America 2009>
 - Shelagh Whitley ,Time to change the game Fossil fuel subsidies and climate, Overseas Development Institute, 2013
 - United States Government Accountability Office, understanding the factors that influence the retail price of gasoline , may 2005
 - وزارة الثروات الطبيعية ، معامل التصفية والتكرير في الاقليم 2014
 - وزارة الثروات الطبيعية. مديريات توزيع الوقود في محافظات / اربيل ، سلیمانیه ، دهوك ، 2014
 - حكومة إقليم كردستان ، وزارة الداخلية ، مديرية المرور العامة في الاقليم ، شعبة الاحصاء 2015 :
 - حكومة إقليم كردستان ، وزارة التخطيط ، هيئة الاحصاء في الاقليم ، تقرير الاسقاطات السكانية في إقليم كردستان (2009-2020) ، (2014).