

# تأثير إصلاحات الأسعار المحلية للوقود على استخدام وسائل النقل العامة في المملكة العربية السعودية

إبراهيم القنييط

## عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) هو مركز عالمي غير ربحي يجري بحوثاً مستقلة في اقتصاديات وسياسات وتقنيات الطاقة بشتى أنواعها بالإضافة إلى الدراسات البيئية المرتبطة بها. وتتمثل مهمة كابسارك في تعزيز فهم تحديات الطاقة والفرص التي تواجه العالم اليوم وفي المستقبل من خلال بحوث غير منحازة ومستقلة وعالية الجودة لما فيه صالح المجتمع، ويقع كابسارك في الرياض بالمملكة العربية السعودية.

## إشعار قانوني

حقوق التأليف و النشر محفوظة (2017) لمركز الملك عبدالله للدراسات و البحوث البترولية (المركز). ولا يجوز النسخ أو الاقتباس من هذه المادة دون نسبته بشكل واضح و ملائم للمركز.

رفع صناع السياسات في المملكة العربية السعودية الأسعار المحلية لوقود النقل عام 2016، ومن المتوقع أن تتجه أسعاره نحو مستويات أسعار السوق العالمية في المستقبل القريب. وتتيح الأسعار الحالية المنخفضة للنفط الخام فرصة ممتازة لصناع السياسات لتحرير قطاع نقل الركاب دون تغيير كبير في الأسعار المحلية للوقود. ولقد طورنا نموذجًا فرعيًا للنقل باستخدام التحليل من أسفل للأعلى ودمجناه مع نموذج كابسارك للطاقة لتقييم ما إذا كان يمكن للمستهلكين تحمل مثل هذه الإصلاحات، وأثر ذلك على خيارات التنقل الناتجة ومستويات استهلاك الطاقة والإيرادات. نحن لانظر في تحسينات الكفاءة الناجمة عن الأسعار، وبالتالي فإن النتائج تمثل الحد الأعلى للتحويل إلى وسائل النقل العامة.

وعلى الرغم من تحرير قطاع نقل الركاب، فإن الأسر السعودية ستواصل تخصيص إحدى أقل ميزانيات النقل (كنسبة مئوية من الدخل) في دول مجلس التعاون الخليجي، وستظل ضمن الحدود التاريخية للأسعار في السعودية.

وسيشجع تحرير أسعار الوقود المستهلكين على التنقل بوسائل نقل عام أكثر كفاءة-عندما تصبح متاحة في المستقبل القريب- مما يؤدي إلى تحقيق وفورات كبيرة في الطاقة وتخفيض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون تتراوح بين 4 ملايين و 26 مليون طن متري سنويًا.

ستحقق السعودية متوسط إيرادات سنوية إضافية قدره 8,2 مليار دولار من المبيعات المحلية والصادرات في السيناريو المتغير لأسعار النفط الخام و5 مليارات دولار في السيناريو الثابت عند 60 دولارا للبرميل.

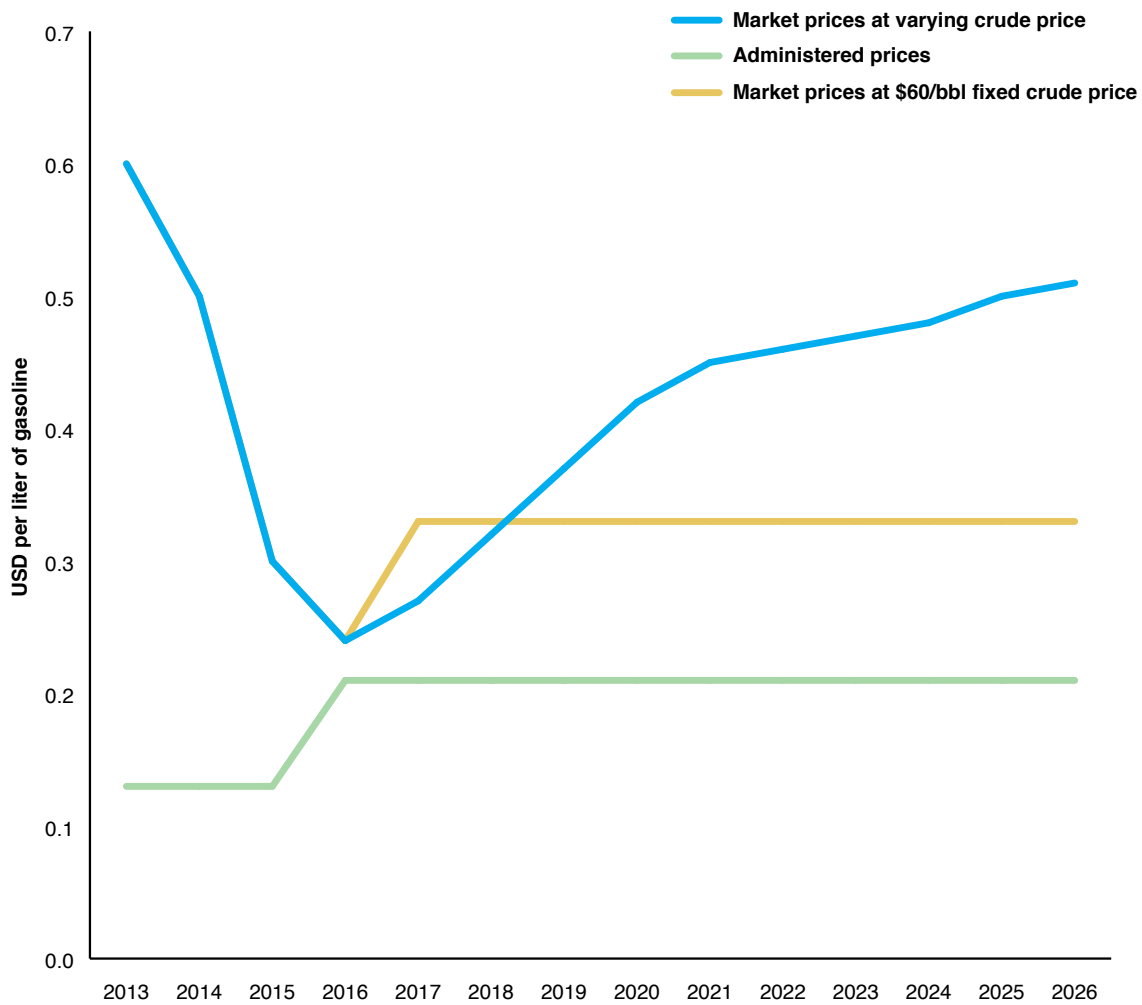
وعلى الرغم من الزيادة في أسعار وقود النقل، فإن صافي ربح المملكة العربية السعودية في السيناريو المتغير لأسعار النفط الخام لا يزال إيجابيًا نتيجة للزيادة الكبيرة في الإيرادات واستحداث وسائل نقل عامة أكثر ملاءمة.

تبين النتائج التي توصلنا إليها أن تحليل سياسات الطاقة باستخدام التقديرات التجريبية صحيح عمومًا -حتى بالنسبة للتغيرات الكبيرة في الأسعار- ومع ذلك ففي حالة إدخال وسائل وتقنيات نقل جديدة في المملكة العربية السعودية فقد تكون استجابة المستهلك أعلى قليلا من التقديرات التجريبية التي لم تأخذ في الحسبان هذه الطرق الجديدة.

# ملخص تنفيذي

النقل. وتتأثر الأسعار العالمية لهذه الأنواع بشكل كبير بأسعار النفط الخام. وفي عام 2013، كان متوسط سعر النفط الخام أعلى بكثير مما هو عليه حالياً. وبالتالي، فإن الفجوة بين أسعار البنزين المحددة وأسعار السوق كانت حوالي 346% بينما يبلغ الفارق الآن 15% فقط نتيجة لانخفاض أسعار النفط الخام (الشكل 1-).

فرض صناع السياسات في المملكة العربية السعودية مؤخرًا إصلاحات في أسعار الطاقة، وارتفعت أسعار البنزين مرتفع ومنخفض الأوكتان والديزل ووقود الطائرات بنسبة 67 و 50 و 79 و 12 في المائة على التوالي. ومن المتوقع أن تزداد أسعار الوقود هذه في المستقبل القريب، مما يقلل من دعم الطاقة في قطاع



الشكل 1. الأسعار المحددة وأسعار السوق للبنزين وفق القيمة الهامشية خلال الفترة 2013-2026.

المصدر: كابسارك.

ملاحظة: تمثل هذه الأسعار المحددة المتوسط الموزون لنوعي البنزين المتوفرين في المملكة.

من استهلاك الطاقة وانبعثات ثاني أكسيد الكربون بما يتراوح بين 4 ملايين و 26 مليون طن متري سنويًا. وعلى الرغم من التوجه نحو أسعار السوق للوقود -وهي أعلى بكثير من الأسعار الحالية- وخاصة على المدى الطويل فيمكن لوسائل النقل العام أن تخفف من الزيادة في ميزانية المستهلكين المخصصة للتنقلات. وستبقى الميزانية ضمن الحدود التاريخية لها في المملكة العربية السعودية وضمن إطار أسعار دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى. وعلاوة على ذلك، يمكن أن يؤدي تحرير قطاع النقل إلى تحقيق متوسط سنوي قدره 8,2 مليار دولار من الإيرادات الإضافية من المبيعات المحلية ودخل الصادرات في سيناريو السعر المتغير للنفط و 5 مليارات دولار في سيناريو السعر الثابت للنفط عند 60 دولارًا للبرميل. ويقدر صافي الربح بأنه إيجابي في سيناريو السعر المتغير على الرغم من الزيادة في تكلفة التنقل للمستهلكين نتيجة للزيادة الكبيرة في إيرادات الحكومة.

إن تقديراتنا لاستهلاك البنزين تتأرجح حول التقديرات التجريبية حتى مع وجود انحرافات كبيرة في أسعار البنزين واستحداث وسائل وتقنيات نقل جديدة. وبالتالي فإن هذا يعطي صناع السياسات في المملكة العربية السعودية الثقة لاستخدام التقدير التجريبي.

يمكن أن تساعد هذه الورقة صناع القرار في المملكة العربية السعودية على تحديد ما إذا كان المستهلكون قادرون على التكيف مع أسعار الوقود في السوق ومستويات استهلاك الطاقة الناتجة، وتبين الإيرادات الإضافية التي ستكسبها الحكومة في حالة إدخال هذه السياسة. كما يمكن أن تساعد قطاع التكرير في المملكة العربية السعودية على وضع الخطط للاستعداد للتغيرات المستقبلية في الطلب نتيجة لوسائل النقل المستحدثة.

ولذلك فإن الأسعار الحالية المنخفضة للنفط الخام تتيح لصناع السياسات في المملكة العربية السعودية الفرصة لتحرير أسعار وقود النقل دون زيادة كبيرة في أسعارها، أي زيادة في سعر البنزين 0,03 دولار للتر الواحد. وفي نهاية المطاف، سترتفع أسعار الوقود مع ارتفاع أسعار النفط الخام، ومع ذلك، فإن دخل المستهلكين على المدى الطويل (أكسفورد للاقتصاد، 2016) سوف يزيد أيضا مع تنوع وسائل النقل في السعودية الذي بدوره سيساعد المواطنين على التكيف مع أسعار السوق المرتفعة.

وفي عام 2013، خصصت الأسر السعودية 4,3% من دخلها لاحتياجات النقل -باستثناء التكلفة الرأسمالية للمركبات. وقد زاد هذا بسبب الإصلاحات في أسعار الطاقة في عام 2016، ولكن الأسر في المملكة العربية السعودية لا تزال تخصص أحد أدنى حصص الدخل الشهري للنقل مقارنة ببلدان مجلس التعاون الخليجي الأخرى وضمن النطاق التاريخي للخصص المخصصة للنقل.

قمنا بتطوير نموذج فرعي من أسفل لأعلى للنقل ودمجناه مع نموذج فرعي للتكرير لتقييم خيارات النقل المتاحة للمستهلكين والطلب على الوقود في سوق محررة بشكل كامل في المملكة العربية السعودية. كما أننا نقوم بتقييم العائدات المحلية والصادرات بعد التحرير الكامل للأسعار. ويتم معايرة طريقة النمذجة هذه والتحقق من صحتها باستخدام البيانات السعودية للأعوام 2013 و 2014 و 2015.

ومن شأن تحرير قطاع النقل في المملكة العربية السعودية أن يشجع المستهلكين على الانتقال إلى وسائل نقل عامة أكثر كفاءة وملاءمة (مثل السكك الحديدية والقطارات النفقية عالية السرعة). وسيقلل ذلك

## عن المشروع

قمنا بتطوير نموذج كابسارك للطاقة في المملكة العربية السعودية (KEM-SA) لفهم ديناميات نظام الطاقة في البلاد. وهو نموذج توازن جزئي صيغ مشكلاً تكاملية مختلطة للتعامل مع الأسعار المحددة في الاقتصاد المحلي. وقد تم استخدام النموذج سابقاً لدراسة آثار السياسات المختلفة لتسعير الوقود الصناعي والكفاءة السكنية على اقتصاد الطاقة. ويساعد نموذج نقل الركاب الوارد في هذه الورقة على فهم المزيد عن طلب الاستخدام النهائي للطاقة

رابط البحث:

[تأثير إصلاحات الأسعار المحلية للوقود على استخدام وسائل النقل العامة في المملكة العربية السعودية](#)



[www.kapsarc.org](http://www.kapsarc.org)