



اللجنة العليا لتنفيذ التعاون  
الاستراتيجي لمكافحة الفساد  
HC-ISCCC

# مُراجعة دعم المحرموقات

تقارير



الهيئة الوطنية  
لمكافحة الفساد



ديوان المحاسبة  
الليبي



## الملخص التنفيذي

إن إدارة وتوريد وتوزيع المنتجات النفطية في السوق المحلية واحدة من أهم الملفات المتعلقة باستقرار الاقتصاد وأمن الطاقة بالنسبة للدولة الليبية. ونظراً للأهمية الاستراتيجية لهذا الملف، والعبء المالي الضخم الذي يثقل به الميزانية العامة، إضافة إلى دوره كشريان الحياة الأساسي لقطاعي الإنتاج والخدمات، فإن أي خلل في إدارته يؤثر سلباً على المواطنين والخدمات المقدمة له. ولقد كشف هذا التقرير أن الدولة الليبية أنفقت ما يقارب 9.2 مليار دولار أمريكي على واردات الوقود في عام 2024، أي ما يُعادل حوالي 1200 دولار أمريكي لكل مواطن ليبي، وهو ما يُعادل تقريباً راتب ستة أشهر لموظف في القطاع العام.

تُعدّ إدارة وتوريد وتوزيع المنتجات البترولية في السوق المحلية من أهم القضايا المتعلقة بالاستقرار الاقتصادي وأمن الطاقة في الدولة الليبية. ونظراً للأهمية الاستراتيجية لهذه القضية، والعبء المالي الهائل الذي تُشكّله على الميزانية العامة، ودورها المحوري في دعم قطاعي الإنتاج والخدمات، فإن أي خلل في إدارتها يُؤثر سلباً على المواطنين والخدمات المُقدّمة لهم. وقد كشف هذا التقرير أن الدولة الليبية أنفقت ما يقارب 9.2 مليار دولار أمريكي على واردات الوقود في عام 2024، أي ما يُعادل حوالي 1200 دولار أمريكي لكل مواطن ليبي، وهو ما يُعادل تقريباً راتب ستة أشهر لموظف في القطاع العام. إن هذا التقرير ثمره تدقيق شامل ومعمق استهدف كشف الواقع التشريعي والمالي والإجرائي المتعلق بدعم وتوريد وتوزيع المنتجات النفطية، بالنظر إلى غياب مؤشرات إداء واضحة وغياب إطار تشريعي يضمن الشفافية والمساءلة.

تكمن أهمية هذا التقرير في أنه يكشف عن الفجوات الهيكلية والأساسية التي تتهدد الأموال العامة، حيث أظهر التحليل فراغاً تشريعياً فيما يتعلق بالمخصصات المالية المرصودة لدعم المحروقات، وهو ما فتح الباب على مصراعيه لتفسيرات إدارية وقرارات تنفيذية غير مدروسة. إضافة إلى الاعتماد على نظام المقايضة لاستيراد المنتجات النفطية في الفترة الأخيرة، بدلا من تضمين مخصصات واضحة في الميزانية العامة، ما أسفر عن تشويه البيانات المالية واخفى الحجم الحقيقي للإنفاق الحكومي، ما حرم الحكومة من القدرة على التخطيط المالي طويل الأمد.

## أبرز النتائج:

### 1. الاختلالات في سلسلة توريد الوقود تمثل خطراً كبيراً على الأمن القومي.

الوضع الحالي فيما يخص دعم الوقود نتجت عنه أخطار سيادية جديدة تهدد استقرار الدولة وأمنها الطاقوي، والمخاطر المالية هي أبرز تلك المخاطر، باعتبار استنفادها للاحتياطات النقدية عبر فاتورة استيراد ضخمة وغير منطقية، مع تراجع نسب تحصيل العوائد المحلية، وهو ما يخلق عجزاً مزمناً في السيولة ويحد من قدرة الدولة على الوفاء بالتزاماتها السيادية والخدمية. إضافة على أن اعتمادها على مصادر خارجية لتلبية 76 في المائة من حاجياتها المحلية من الوقود، يجعل الأمن الطاقوي للبلاد مكشوفاً أمام أي اضطرابات في سلاسل التوريد الدولية أو قلاقل جيوسياسية، مثل تبعات الحرب



على إيران على أسواق الوقود، وهو ما قد يؤدي لشلل في قطاعات حساسة مثل الكهرباء، النقل والصناعة، أو على الأقل يحملها تكاليف متضخمة.

## 2. نقص القدرة التكريرية يؤدي إلى هدر الثروة الوطنية

تمثل الفجوة بين القدرة التكريرية النظرية والفعالية للمصافي، وإغلاق المصافي الوطنية، هدرا للثروة الوطنية وتسليما لفكرة الاعتماد على الواردات بدلا من تطوير قدرات إنتاج محلية، وهو ما يحرم البلاد من ميزة تنافسية استراتيجية ربما لن يكون من السهل استعادتها. نسبة الاعتماد على المصافي المحلية لا يلبى أكثر من 24 في المائة من الاحتياجات المحلية، بينما تستورد البلاد 76 في المائة من احتياجاتها. ويعد هذا الأمر أهمية بالغة بالنظر إلى التكلفة التي تتكبدها الدولة الليبية؛ حيث تتراوح تكلفة إنتاج الطن الواحد من بنزين 95 محلياً بين 117 و150 ديناراً، في حين تبلغ تكلفة استيراده 4,256 ديناراً للطن (ما يعادل 883 دولاراً). أما بالنسبة للديزل (النافتا)، فتبلغ تكلفة التكرير المحلي نحو 3,500 دينار للطن، بينما تصل تكلفة استيراده إلى 4,800 دينار للطن. ومصفاة راس لانوف مغلقة بالكامل منذ عام 2013 وهو ما يحرم البلاد من 58 في المائة من قدراتها على تكرير النفط ويكلفها خسارة انتاجية تقدر قيمتها بنحو مليار ومائتي دولار سنوياً.

## 3. تراكم الدين العام والخاص

تراكم الديون المستحقة على المؤسسات العامة والخاصة، والذي بلغ 5.8 مليار دينار ليبي بين عامي 2018 و2023، إلى جانب غياب آلية تحصيل فعّالة، يُنشئ التزامات مالية ضخمة في المستقبل، لا سيما في ظل غياب عقوبات رادعة للمتخلفين عن السداد. ومما يزيد الأمر سوءاً، انخفاض معدل تحصيل المستحقات للخرينة العامة من 44% عام 2022 إلى 25% عام 2024. وأخيراً، فإن غياب إطار تشريعي واضح يُنظم عملية الدعم والإمداد يجعل القرارات عرضة لتغييرات تعسفية ومتضاربة مع كل حكومة جديدة، مما يؤدي إلى عدم استقرار مؤسسي وتهديد استدامة السياسات طويلة الأجل. كل هذه المخاطر مجتمعة تستدعي النظر في إصلاح هذه القضية وإدراجها ضمن أولويات الأجندة الوطنية، نظراً لتداعياتها على الدولة واستقرارها.

## 4. فجوة تشريعية: آلية احتساب حاجة السوق لا تناسب الغرض

غياب آلية علمية وموحدة لاحتساب حاجيات السوق أدى إلى تضخم غير مبرر في الكميات المستوردة، وارتفاع فاتورة الاستيراد دون أي زيادة محسوسة في المخرجات الخدمية أو الانتاجية. وهناك فراغ تشريعي كامل فيما يتعلق بمخصصات دعم المحروقات، حيث لم تخصص أي موارد لذلك في ميزانيتي 2023 و 2024، بعد أن بلغت المخصصات مبلغ 5,281,840,000 دينار ليبي في عام 2022. ذلك أدى إلى الاعتماد على نظام المبادلة، الذي شوه البيانات المالية بنسبة معتبرة، تقدر بين 30 إلى 35 في المائة.

النتائج كشفت أيضاً أن غياب آلية لتحديد الاحتياجات، بسبب الاعتماد على الكميات التي تم توزيعها في السابق، دون دراسة حجم الاستهلاك، أدى إلى استهداف نسب نمو غير واقعية بلغت 15 في المائة بالنسبة للبنزين و 9 في المائة بالنسبة للديزل، بينما نسب النمو الدولية لا تتجاوز نسبة 1.5 في المائة



## 5. تركيز خطير في قاعدة الموردين

نتج عن توريد المنتجات النفطية من مصادر خارجية تركيز خطير في قاعدة الموردين، فهناك ست شركات فقط تسيطر على 100 في المائة من الواردات في عام 2024. إحدى هذه الشركات تحصلت على 43 في المائة من قيمة العقود، بقيمة تبلغ نحو 3.98 مليار دولار. هذا إضافة إلى أن معظم هذه الشركات أسست حديثاً ولا تملك مصافي نفط. بالإضافة إلى وجود تضارب مصالح صارخ داخل الهيئات العامة. فبينما تنص اللوائح على تفويض المهام إلى لجان متخصصة، إلا أن الواقع العملي يُظهر تركيزاً خطيراً للسلطات في يد شخص واحد. إذ يت رأس المدير العام للتسويق الدولي في المؤسسة الوطنية للنفط لجنة عقود التوريد الزمني للمنتجات النفطية للسوق المحلي، كما يت رأس معظم اللجان الأخرى المعنية بعقود النفط والمنتجات النفطية.

## 6. ضعف مردود التكلفة في العقود

الخسائر المالية الناتجة عن علاوات المضافة لسعر المرجعي المتضخمة فقط بلغت نحو 596 مليون دولار سنوياً، بسبب ارتفاع قيمة العلاوات، التي لا تُراجع بشكل دوري.

## 7. اختلال كبير في قوائم الجرد

مراجعة عمليات النقل والتخزين كشفت عن اختلالات كبيرة في قوائم الجرد، فبلغ الاختلاف في مخزون كيروسين الطائرات بين السجلات والمخزون الحقيقي نحو 197 مليون لتر، وهو ما يكفي لتشغيل نحو 20 ألف رحلة طيران متوسطة المدى. ذلك إضافة إلى تعطل أجهزة القياس في المخازن الرئيسية.

## مؤشرات على الفساد في توريد الوقود

كشفت تدقيق الحسابات والتحليل المالي عن مؤشرات خطيرة وشبهات حول فساد إداري ومالي واسع النطاق في منظومة توريد المنتجات النفطية إلى السوق المحلية. هذه الشبهات تتجاوز الشكوك حول الأخطاء الإدارية المجردة وتصل إلى درجة الاشتباه في وجود شبكات منظمة تستنزف الثروات الوطنية.

1. تلاعب هيكلية في قاعدة الموردين: لوحظ تغيير راديكالي وغير مبرر اقتصادياً في قائمة الشركات المتعاقد معها لتوريد المواد اللازمة من الخارج. فبينما بلغ عدد الشركات المرخص لها بالتوريد في عام 2022 إلى 17 شركة عالمية، ذات خبرة وملاءة مالية، تقلص هذا الرقم إلى 6 شركات في عامي 2023 و 2024، ومعظمها من الشركات حديثة الإنشاء الفاقدة للملاءة المالية.

2. الزيادة غير المسبوقة وغير المبررة في العلاوات المضافة إلى أسعار المرجعية: علاوة البيع بشرط (التسليم على ظهر الباخرة) FOB بالنسبة للبنزين شهدت قفزة مذهلة بنسبة 1554 في المائة، حيث زادت من 4.5 دولار أميركي للطن في عام 2022 إلى 67 دولاراً أميركياً في عام 2024 للطن. وبالمثل زادت علاوة (التكلفة، التأمين، والشحن) CIF للديزل بنسبة 450 في



- المائة. ما نتج عنه خسارة مباشرة للخزانة العامة تقدر بقرابة ست مائة مليون دولار (596,614,233) سنويا على الرغم من تراجع أسعار النفط عالميا في تلك الفترة.
3. يبدو أن عددا محدودا من الأشخاص في مركز هذه العمليات: لوحظ تشابه مريب في تواريخ ممثلي شركات مختلفة على عقود التوريد، مثل شركات P و M ما يشير إلى تلاعب في هويات شركات يفترض أنها متنافسة.
4. بيانات الاستهلاك الداخلي كشفت عن مؤشرات فساد في الاستهلاك في الهيئات العامة:
- أ. استهلاك قطاع الأمن العام سجل زيادة ضخمة في سحوبات البنزين بنسبة 621 في المائة في عام 2024 مقارنة بعام 2021. كما زادت سحوبات الديزل لنفس القطاع بنسبة 441 في المائة في نفس الفترة، دون وجود مبرر عمليتي أو توسع في المهام يبرر هذا التضخم.
- ب. القوات المسلحة أيضا زاد استهلاكها من الديزل بنسبة 1527 في المائة مقارنة بعام 2021. كما وردت إليها كميات من الزيت الثقيل، الذي لم يكن ضمن قائمة احتياجاتها في الماضي.
- ت. قطاع الكهرباء أيضا شهد زيادة ملحوظة في استهلاك الديزل بلغت نسبته 203 في المائة مقارنة بعام 2021. ليضاف بذلك عبء إضافي على فاتورة الاستيراد. فيما بلغت الزيادة في استهلاك الزيت الثقيل نسبة 125 في المائة؛ حيث ارتفع الاستهلاك في محطة غرب طرابلس بنسبة 881 في المائة، وارتفع الاستهلاك في محطة جنوب طرابلس بنسبة 1,368 في المائة. بينما شهدت بقية المحطات زيادات بدرجات متفاوتة. هذه الأرقام تعكس احتمالا كبيرا بأن كميات كبيرة من الوقود المدعم يتم توجيهه إلى السوق الموازية أو التهريب المنظم، خصوصا مع غياب نظام مراقبة يربط الكميات المسحوبة مع إنتاجية الجهات المستهلكة.
5. عيوب في منظومة القياس والتخزين: كما أظهر التفتيش الميداني فإن معدات القياس كانت خارج الخدمة في عدد من المخازن المهمة مثل مخزن طريق المطار ومخزن الهاني، مع الاعتماد على القياس اليدوي. كذلك شركة الكهرباء وهي واحدة من أكبر المستهلكين، أهملت معايرة معدات القياس لعدة سنوات، ما فتح الباب أمام التلاعب في الكميات المستلمة والموزعة. مقارنة جرد نهاية العام لعام 2024 كشف عن اختلال كبير بين السجل المحاسبي والمخزون الفعلي، حيث أظهرت نتائج على وجود فروقات في الكميات بلغت ما يقارب عن 2.9 مليون لتر في منتج البنزين و 20 مليون لتر في منتج الديزل، ليتأكد وجود فجوات تشغيلية تسمح بفقدان المنتج دون محاسبة.



## التوصيات

المؤشرات السابقة مجتمعة توجي بقوة بأن هناك أرضية خصبة للفساد المالي والإداري، ما يستلزم تدخلا عاجلا وراдикаليا. فبالتالي إصلاح سلسلة التوريد هذه يعتبر أولوية على رأس الأجندة الوطنية، لأنها تنعكس مباشرة على الدولة واستقرارها. بناء على النتائج والمخاطرة المذكورة أعلاه، يقترح هذا التقرير اتخاذ باقة عاجلة من الاجراءات الاستراتيجية على المدى المتوسط:

1. على الدولة الليبية نشر تقارير مستقلة شهريا و سنويا بخصوص تحديد الاحتياجات من الوقود وفق آليات علمية قائمة على مؤشرات موضوعية وقابلة للقياس والتوريد والاستهلاك لزيادة الشفافية والمحاسبة: ودور المؤسسات الرقابية لا بد أن يفعل في المتابعة المستمرة لتنفيذ هذه التوصيات.
2. اللزام بتضمين الميزانية العامة مخصصات لدعم المحروقات بشكل واضح وصريح: لا بد من تعديل النظام المالي للدولة لضمان وجود بند مستقل لهذا الغرض، وربط الحسابات المصرفية الخاصة بمنصات الكترونية للمتابعة اللحظية.
3. لجان التعاقد المسؤولة عن توريد (من مصادر خارجية) لا بد من إعادة هيكلتها لفصل السلطات: هذا سيمنع تركيز الصلاحيات في يد شخص واحد، ولا بد من تأسيس لجنة مستقلة للتأهيل المسبق للموردين، تعتمد على معايير دولية صارمة تتضمن الخبرة التشغيلية (لا أقل من 10 سنوات)، والملاءة المالية (رأس مال لا يقل عن 100 مليون دولار أميركي)، وملكية بنية تحتية للإنتاج.
4. لا بد من تنويع الموردين ليصل إلى 15 عشرة شركة دولية خلال عام 2026: على الدولة الليبية التوقف فورا من التعامل مع الشركات المشكوك في أمرها والتي ثبت تلاعبها بالوثائق، وأن تطلق مناقصة علنية.
5. لا بد من وضع خطة عاجلة لاستئناف مصفاة راس لانوف عملها وتحديث وتطوير مصفاة الزاوية: هذه المبادرات لا بد من دعمها بإنشاء منصة إلكترونية لاحتساب مؤشر "العائد من البرميل" بشكل دوري وشفاف، واستهداف تقليل الاعتماد على الواردات لزيادة الاسهام المحلي.
6. جميع معدات القياس في المخازن ونقاط الاستلام لا بد من صيانتها وتحديثها كما يلزم: على الدولة الليبية الاعتماد على نظام قياس مزدوج يدوي والكتروني لمنع التلاعب، وإنشاء وحدة سيطرة داخلية مستقلة لتتبع حركات المنتجات.
7. الشركة الليبية العامة للكهرباء قد تستفيد من إعادة الهيكلة: عبر فصلها إلى ثلاثة كيانات (للإنتاج والنقل والتوزيع) لزيادة الشفافية والمحاسبة، وأيضا تركيب عدادات ذكية لربط استهلاك الوقود بالإنتاج الحقيقي، ومحاسبة المسؤولين عن اخفاء البيانات التشغيلية.
8. لا بد من تحديث نظام المحاسبة في شركة البريقة: لا بد من ربط النظام الجديد بوزارة المالية، ولا بد من فرض نظام دفع مجدول على المدينين للشركة، وربط توريد الكميات الجديدة بسداد المتأخرات، وتحويل حصص الكيانات السيادية المتأخرة خلال 48 ساعة من وجوبها.



## الفهرس

### 1..... الملخص التنفيذي

#### 2..... أبرز النتائج:

- 2..... الاختلالات في سلسلة توريد الوقود تمثل خطرا كبيرا على الأمن القومي
- 3..... نقص القدرة التكريرية يؤدي إلى هدر الثروة الوطنية
- 3..... تراكم الدين العام والخاص
- 3..... فجوة تشريعية: آلية احتساب حاجة السوق لا تناسب الغرض
- 4..... تركّز خطير في قاعدة الموردين
- 4..... ضعف مردود التكلفة في العقود
- 4..... اختلال كبير في قوائم الجرد
- 4..... مؤشرات على الفساد في توريد الوقود
- 6..... التوصيات

### 7..... خلفية التقرير وأهميته

- 12..... نطاق وأهداف التحليل
- 13..... المنهجية المتبعة

### 15..... الفصل الأول: المخصصات المالية لملف دعم المحروقات بالسوق الليبي

#### 16..... توطئة

#### 16..... 1. الفراغ التشريعي: غياب الإطار المالي المنظم لدعم المحروقات

- 16..... 1.1 غياب الإشارة الصريحة لدعم المحروقات في قانون النظام المالي
- 16..... 1.2 ضعف الإطار التنظيمي في لائحة الميزانية والحسابات والمخازن
- 17..... 1.3 عدم إدراج مخصصات دعم المحروقات في الميزانيات
- 18..... 1.4 غياب التنسيق بين الجهات المعنية في إعداد التقديرات

#### 18..... 2. الشفافية المفقودة: الفجوة الصارخة بين المخصصات والمصرفيات الفعلية

- 19..... 2.1 تذبذب المخصصات المالية والاعتماد الكلي على نظام المبادلة
- 19..... 2.2 ضعف التحصيل من شركات التوزيع وغياب المساءلة المالية (نقل لفصل الإيرادات)

#### 20..... 3. خارطة الطريق: خطة إصلاح شاملة

- 20..... 3.1 إلزام إدراج مخصصات دعم المحروقات في الميزانيات و تعزيز الشفافية
- 21..... 3.2 تحسين آليات التحصيل من شركات التوزيع (نقل لفصل الإيرادات)

### 22..... الفصل الثاني: تحديد الاحتياج

#### 23..... توطئة

#### 23..... 1. التشريعات والصلاحيات: الأسس القانونية لتحديد الاحتياجات النفطية



- 1.1 الامتثال لأحكام قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011 ..... 23
- 1.2 قرار المجلس الرئاسي رقم (411) لسنة 2017: إعادة هيكلة اختصاصات شركة البريقة ..... 24
- 1.3 التضارب بين النصوص القانونية والتطبيق العملي في تحديد الاحتياجات ..... 24
- 1.4 الفجوة التشريعية في توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة . 25
- 1.5 التوصيات الإصلاحية للإطار التشريعي ..... 25
- 2. التشريعات والصلاحيات: الأسس القانونية لتحديد الاحتياجات النفطية** ..... 26
- 2.1 منهجية تحديد الاحتياجات: الاعتماد على الكميات الموزعة كأسس تقديرية ..... 26
- 2.2 تحليل كمي لتوزيعات المنتجات النفطية خلال السنوات (2021-2022-2023-2024) ..... 26
- 2.3 أنماط الاستهلاك حسب المناطق الجغرافية (الغربية والجنوبية، الشرقية والوسطى) .... 30
- 2.4 تحليل التوزيع القطاعي: الجهات العامة، الجيش، الكهرباء، الأمن العام ..... 30
- 3. خارطة طريق التصحيح: نحو آلية موضوعية لتحديد الاحتياجات المنتجات النفطية** ..... 31
- 3.1 توصيات للإصلاح المؤسسي والإجرائي ..... 32
- 3.2 مشروع إدارة وتتبع توزيع المنتجات النفطية: نحو رقمنة العمليات ..... 32
- 3.3 مطابقة الكميات المباعة مع الاحتياجات الفعلية للجهات المستهلكة ..... 33
- 3.4 الاستثمار في الشفافية لحماية الموارد الوطنية ..... 33
- الفصل الثالث: التوريد الخارجي** ..... 34
- توطئة** ..... 35
- 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لتأمين المنتجات النفطية من مصادر خارجية** ..... 35
- 1.1 قرار رئيس مجلس الإدارة رقم (616) لسنة 2022م: إعادة تشكيل لجنة العقود الزمنية ..... 35
- 1.2 تضارب الصلاحيات والاختصاصات في آليات الاختيار والتفاوض مع الموردين ..... 36
- 1.3 غياب معايير التأهيل المسبق للموردين في التشريعات النافذة ..... 37
- 1.4 تجاوزات رئيس مجلس الإدارة لصلاحيات اللجان ..... 37
- 2. الواقع والتحديات: تحليل كمي ونوعي لتوريدات المنتجات النفطية من المصادر الخارجية** ..... 38
- 2.1 حركة الكميات والقيم للمحروقات الموردة خلال الفترة (2024-2023-2022) اضافة سنة 2025 ..... 38
- 2 هيكل الموردين: تحليل شركات التوريد الجديدة مقابل القديمة ..... 40
- 2.3 دراسة الأسعار والعلاوات: المبالغت في التسعير وغياب المنافسة الحقيقية ..... 43
- 2.4 نتائج الفحص والمراجعة: شبهات التلاعب والاحتيال في العطاءات ..... 44
- 2.5 أوجه الخلل في عملية الاختيار والتقييم للموردين الأجانب ..... 45
- 2.6 الاستنتاجات الرئيسية ومؤشرات الفساد ..... 45
- 3. خارطة الطريق: نحو منظومة توريد خارجي فعالة واقتصادية** ..... 46



- 3.1 إعادة هيكلة اللجان المعنية بالعقود الخارجية وفصل الاختصاصات ..... 46
- 3.2 إنشاء لجنة تأهيل مسبق للموردين وفق معايير عالمية ..... 46
- 3.3 تنويع قاعدة الموردين وإشراك الشركات العالمية ذات الخبرة ..... 47
- 3.4 إلغاء التعامل مع الشركات المشكوك في نزاهتها والبدء بمناقصة عامة 2026 ..... 47

## 48 ..... الفصل الرابع: التوريد المحلي

### 49 ..... توطئة

#### 49 ..... 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لتشغيل المصافي الوطنية

1.1 الأحكام القانونية المنظمة لتشغيل المصافي الليبية ..... 49

1.2 توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة الزاوية لتكرير النفط ..... 50

1.3 التحديات القانونية في ملكية وتشغيل مصفاة راس لانوف ..... 50

1.4 غياب التشريعات الداعمة للاعتماد على التكرير المحلي كأولوية استراتيجية ..... 50

#### 50 ..... 2. الواقع الرقمي: تحليل إنتاج المصافي المحلية ومقارنة الجدوى الاقتصادية

2.1 نبذة عن المصافي الوطنية: الطاقات التكريرية والوضع الحالي ..... 51

2.2 كميات النفط الخام المضخة للمصافي المحلية (2022-2023-2024) ..... 52

2.3 تحليل كلفة التكرير المحلي مقابل الواردات الخارجية (البنزين، الديزل، الوقود الثقيل) ..... 53

2.4 نسب الاعتماد على التوريد المحلي مقابل الخارجي حسب المنتجات النفطية ..... 55

2.5 مؤشر العائد على البرميل: تأخر تحديث التقارير المالية ..... 57

2.6 الفجوة بين الطاقات التكريرية النظرية والفعالة في المصافي العاملة ..... 57

2.7 الاستنتاجات الرئيسية والمؤشرات التحذيرية ..... 59

## 60 ..... الفصل الخامس: متابعة النقل والاستلام والتخزين

### 61 ..... توطئة

#### 61 ..... 1. التشريعات والصلاحيات: أسس تنظيم عمليات النقل والتخزين

1.1 الأحكام القانونية المنظمة لعمليات التخزين والنقل ..... 61

1.2 توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة ..... 62

1.3 اللوائح الخاصة بقياس الكميات وأجهزة المراقبة ..... 62

1.4 الامتثال القانوني والتحديات التنفيذية ..... 63

#### 63 ..... 2. الواقع الميداني: تحليل كمي لمخزون المنتجات النفطية والعمليات التشغيلية

2.1 مخزون أول المدة وآخر المدة لعام 2024 ..... 64

2.3 تباين الكميات الموزعة ومستلمة والمشكلات التشغيلية ..... 65

#### 69 ..... 3. خارطة طريق للجودة: نحو آليات متطورة في النقل والتخزين

3.1 تحديث وصيانة أجهزة القياس والمؤشرات ..... 69

3.2 تفعيل آليات الرقابة الداخلية والضبط الذاتي ..... 69



70..... 3.3 معالجة الفروقات في المخزون وربطها بالاستلامات والمبيعات

70..... 3.4 الاصلاحات المقترحة لقطاع الكهرباء

## 72..... الفصل السادس: الإيرادات

73..... توطئة

73..... 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لإدارة إيرادات المحروقات

73..... 1.1 التشريعات الناظمة لهوامش التوزيع والتخزين

73..... 1.2 آلية توزيع حصص الإيرادات بين الجهات السيادية

74..... 1.3 الامتثال القانوني في جباية الإيرادات وتحويلها

74..... 1.4 الثغرات التشريعية في إدارة الإيرادات

74..... 2.0 الواقع الفعلي: تحليل إيرادات المحروقات وديون الجهات المستحقة

74..... 2.1 المديونيات المتراكمة للجهات العامة والخاصة (2018-2023)

76..... 3. تعزيز التدفقات المالية: خارطة طريق لتحسين جباية الإيرادات

76..... 3.1 تحديث نظام المحاسبة الإلكتروني لشركة البريقة

76..... 3.2 آليات تحصيل الديون المتأخرة وجدولة السداد

77..... 3.3 تحسين آليات تحصيل حصص الجهات السيادية

77..... 3.4 تعزيز الشفافية في إدارة الإيرادات النفطية

## 78..... الفصل السابع: خارطة المخاطر الشاملة

79..... ملخص واستنتاج

79..... المخاطر التشغيلية الحرجة: انهيار البنية التحتية وانعدام الرقابة على الكميات

80..... المخاطر المالية المنهجية: الهدر المالي المنظم وغياب الشفافية في التدفقات النقدية

81..... المخاطر الأمنية والسيادية: تهديد الأمن الطاقوي واعتماد خطير على مصادر خارجية

81..... المخاطر المؤسسية البنيوية: انهيار الحوكمة وتضارب الصلاحيات

## 83..... الفصل الثامن: تحديد المسؤوليات والمساءلة

84..... توطئة

84..... أولاً: المسؤولية الإدارية

85..... ثانياً: المسؤولية المالية

85..... ثالثاً: المسؤولية الجنائية

86..... رابعاً: المسؤولية التعاقدية

87..... خامساً: الجهات المسؤولة عن كل فشل (جدول 24)

87..... الخاتمة



## كلمة تمهيدية عن اللجنة العليا

إلى أبناء شعبنا الليبي الكريم وإلى كل المهتمين بمستقبل دولة أكثر نزاهة وكفاءة وشفافية.  
تحية تقدير واحترام..

تتقدم اللجنة العليا لتنفيذ خطة التعاون الاستراتيجية بين ديوان المحاسبة والهيئة الوطنية لمكافحة الفساد بخالص التقدير لفرق العمل التابعة لها ولكل الجهات والمؤسسات الوطنية التي تعاونت في توفير البيانات والمعلومات كما تعرب عن تقديرها للشركاء الداعمين لجهود تعزيز النزاهة والشفافية إيماناً بأن مكافحة الفساد مسؤولية وطنية مشتركة تتطلب تكامل الأدوار وتضافر الجهود.

في إطار تنفيذ خطة التعاون الاستراتيجية بين ديوان المحاسبة والهيئة الوطنية لمكافحة الفساد أنشئت اللجنة العليا لتكون إطاراً وطنياً مشتركاً لتكامل الأدوار وتوحيد الجهود بين المؤسسات في مواجهة الفساد وتعزيز النزاهة والشفافية من خلال عمل مؤسسي قائم على الأدلة والبيانات والتحليل المهني.

وقد تبنت اللجنة في أداء مهامها نهجاً يتجاوز المعالجة التقليدية للفساد بوصفه وقائع منفصلة أو مخالفات متفرقة إلى مقارنة شاملة تستهدف فهم الأنماط المتكررة وتحليل مواطن الخلل الهيكلي والمؤسسي والكشف عن الفجوات القانونية والتنظيمية والإجرائية والتي قد تسهم في إضعاف الكفاءة وخلق بيئات محفزة وحاضنة للفساد.

وانطلاقاً من هذا النهج باشرت اللجنة أعمالها في الملفات ذات الأولوية عبر مراحل متكاملة شملت مراجعة الإطار القانوني والتنظيمي وجمع وتحليل البيانات وتقييم مخاطر ومؤشرات الفساد وصولاً إلى بناء توصيات وإصلاحات عملية قابلة للتنفيذ، تستهدف تعزيز كفاءة إدارة الموارد العامة وتحقيق أعلى درجات الشفافية والمساءلة.

ويأتي إصدار هذا التقرير في سياق التزام اللجنة بتقديم صورة دقيقة وموضوعية تستند إلى الوقائع والبيانات والتحليل بما يدعم متخذي القرار ويمكن الجهات المختصة من الاضطلاع بأدوارها ويسهم في بناء فهم مجتمعي أوسع للتحديات القائمة وسبل معالجتها.

إن اللجنة العليا تنظر إلى مخرجاتها بوصفها أكثر من مجرد تقارير أو نتائج فنية فهي ترى أنها تمثل أساساً عملياً للإصلاح وأداة لدعم الحوكمة الرشيدة ومنطلقاً لبناء منظومة أكثر كفاءة ونزاهة وشفافية بما يحمي الموارد العامة ويعزز ثقة المواطن ويدعم الاستقرار الاقتصادي ومؤسسات الدولة



## خلفية التقرير وأهميته

يُعد الملف المالي والتشغيلي الخاص بإدارة المنتجات النفطية وتوريداتها وتوزيعها داخل السوق المحلي أحد أهم الملفات الحيوية التي ترتبط مباشرة بالاستقرار الاقتصادي وأمن الطاقة للدولة الليبية. ونظراً للأهمية الاستراتيجية لهذا الملف، وما يمثله من عبء مالي ضخم على الموازنة العامة، فضلاً عن كونه شريان الحياة الرئيسي للقطاعات الإنتاجية والخدمية، فإن أي خلل في إدارته ينعكس سلباً وبشكل مباشر على المواطن وجودة الخدمات المقدمة له. يأتي هذا التقرير نتيجة لفحص رقابي معمق وشامل استهدف الواقع التشريعي والمالي والتشغيلي المحيط بعمليات دعم وتوريد وتوزيع المنتجات النفطية، وذلك في ظل غياب مؤشرات أداء واضحة وعدم وجود إطار تشريعي ناظم يضمن الشفافية والمساءلة.

تكمن أهمية هذا التقرير في كونه يكشف عن ثغرات هيكلية وجوهرية تهدد المال العام، حيث أظهرت التحليلات وجود فراغ تشريعي فيما يتعلق بالمخصصات المالية المخصصة لدعم المنتجات النفطية، مما فتح الباب واسعاً أمام الاجتهادات الإدارية والقرارات غير المدروسة. كما أن الاعتماد الكلي على نظام المبادلة في توريد المشتقات النفطية خلال الفترات الأخيرة، بدلاً من إدراج مخصصات واضحة في الموازنة العامة، أدى إلى تشويه البيانات المالية للدولة وإخفاء الحجم الحقيقي للإنفاق الحكومي، مما يفقد الدولة قدرتها على التخطيط المالي طويل المدى. وعلاوة على ذلك، فإن عدم وجود آلية موحدة وعلمية لتحديد الاحتياجات السوقية أدى إلى تضخم غير مبرر في الكميات المستوردة، مما زاد من فاتورة الاستيراد دون مقابل خدمي أو إنتاجي ملموس.

إن الضرورة الملحة لإعداد هذا التقرير تنبع من الحاجة الماسة إلى وقفة جادة لإصلاح المنظومة بأكملها، حيث أن الاستمرار في الوضع الحالي يعني استمراراً للنزيف المالي الذي يقدر بمليارات الدولارات سنوياً. كما أن التقرير يسلط الضوء على مخاطر سيادية جسيمة، منها الاعتماد المفرط على المصادر الخارجية لتلبية الاحتياجات المحلية بنسبة تصل إلى ثلاثة أضعاف الإنتاج المحلي، مما يجعل الأمن الطاقوي للدولة رهيناً للتقلبات الخارجية وسلاسل الإمداد العالمية. وبالإضافة إلى الجانب المالي، يمس التقرير الجانب التشغيلي المتمثل في توقف المصافي الوطنية عن العمل أو عملها بكفاءات متدنية، مما يمثل هدراً للثروات الوطنية وخسارة للفرص الاستثمارية التي كان من الممكن أن توفر مليارات الدولارات من فاتورة الاستيراد.

## نطاق وأهداف التحليل

شمل نطاق هذا التحليل الرقابي كافة الجوانب التشريعية والمالية والتشغيلية المرتبطة بدورة حياة المنتجات النفطية داخل الدولة، بدءاً من تحديد الاحتياجات مروراً بالتوريد الخارجي والمحلي، وصولاً إلى النقل والتخزين وجباية الإيرادات. وقد تم تقسيم نطاق العمل إلى ستة محاور رئيسية غطتها فصول التقرير التفصيلية، حيث تناول المحور الأول المخصصات المالية والإطار التشريعي المنظم لدعم المنتجات النفطية في الموازنة العامة، مع التركيز على غياب البنود المخصصة وتأثير ذلك على الشفافية المالية. أما المحور الثاني فاختص بتحليل منهجيات تحديد الاحتياجات السوقية ومطابقتها



مع الواقع الفعلي للاستهلاك، مع دراسة الفروقات بين الكميات المستهدفة والكميات الموزعة فعلياً عبر القطاعات المختلفة.

وتوسع نطاق التحليل ليشمل عمليات التوريد الخارجي في المحور الثالث، حيث تم فحص العقود المبرمة مع الموردين الأجانب، وتقييم معايير التأهيل المتبعة، وتحليل هيكلية الأسعار والعلاوات مقارنة بالمعايير العالمية. وفي المحور الرابع، تم توجيه الاهتمام نحو التوريد المحلي وتشغيل المصافي الوطنية، وذلك بدراسة الطاقات التكريرية النظرية مقابل الفعلية، وتحليل الجدوى الاقتصادية للتكرير المحلي مقارنة بالاستيراد، وتحديد أسباب توقف أو تدني كفاءة المصافي الرئيسية مثل مصفاة رأس لانوف ومصفاة الزاوية. كما شمل النطاق عمليات سلسلة الإمداد في المحور الخامس، متضمناً النقل والاستلام والتخزين، مع فحص دقيق لأجهزة القياس وأنظمة المراقبة ومستويات المخزون في المستودعات الرئيسية عبر المناطق الجغرافية المختلفة.

أما المحور السادس والأخير، فقد ركز على إدارة الإيرادات وجباية المستحقات المالية الناتجة عن بيع المنتجات النفطية، متضمناً تحليل هوامش التوزيع، وتوزيع الحصص بين الجهات السيادية، ومعدلات التحصيل الفعلي مقارنة بالمستحقات، بالإضافة إلى رصد حجم المديونيات المتراكمة على الجهات العامة والخاصة. أما أهداف التحليل، فقد تمثلت في الكشف عن الثغرات التشريعية التي تسمح بالهدر المالي، وتحديد مؤشرات الفساد المالي والإداري بدقة، وقياس حجم الخسائر المالية الناتجة عن سوء الإدارة، وتقييم مستوى الأمن الطاقوي ومدى الاعتماد على المصادر الخارجية. كما هدف التحليل إلى تقديم توصيات استراتيجية قابلة للتنفيذ لإصلاح المنظومة، وضمان حماية المال العام، ورفع كفاءة التشغيل، وتحقيق الشفافية في جميع مراحل إدارة الملف المنتجات النفطية، بما يسهم في استقرار الاقتصاد الوطني ويحد من الممارسات غير القانونية.

## المنهجية المتبعة

اعتمد الفريق المكلف بإعداد هذا التقرير على منهجية تحليلية شاملة ومتعددة الأبعاد، جمعت بين المراجعة الوثائقية والتحليل الكمي والفحص الميداني، لضمان دقة النتائج وموضوعيتها. بدأت المنهجية بمراجعة شاملة للإطار التشريعي والقانوني المنظم لعمل المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة لتسويق النفط والجهات ذات العلاقة، بما في ذلك قرارات مجلس الوزراء، والقرارات الصادرة عن اللجان المختصة. وتم تحليل هذه النصوص للكشف عن الفراغات القانونية والتضارب في الصلاحيات بين الجهات المعنية، وتحديد مدى الامتثال للأحكام النافذة في الممارسة العملية.

وفي الجانب المالي والكمي، اعتمدت المنهجية على تحليل البيانات الرسمية الصادرة عن وزارة المالية، والمؤسسة الوطنية للنفط، وشركة البريقة والجهات الأخرى ذات العلاقة، وذلك للفترة الممتدة من عام 2021م حتى عام 2024م. وشمل التحليل مقارنة المخصصات المقررة في الموازنة مع المصروفات الفعلية، ودراسة حركة الكميات والقيم للمنتجات الموردة خارجياً ومحلياً، وتحليل هيكلية الأسعار والعلاوات مقارنة بمؤشرات العالمية. كما تم استخدام أساليب التحليل المقارن



لقياس الفجوة بين الطاقات التصميمية للمصافي والطاقات الفعلية، وحساب مؤشرات الكفاءة التشغيلية مثل استهلاك الوقود مقابل إنتاج الطاقة في محطات الكهرباء مقارنة بالمعايير الدولية. وتضمنت المنهجية أيضاً إجراء فحص ميداني لمستودعات التخزين الرئيسية في مناطق مختلفة للتحقق من حالة أجهزة القياس وأنظمة المراقبة، ومطابقة سجلات المخزون الدفترية مع الجرد الفعلي. كما تم الاعتماد على مقارنات معيارية مع أفضل الممارسات الدولية. وتم توظيف أدوات التحليل الإحصائي لرصد الأنماط غير الطبيعية في الاستهلاك والتوزيع، مثل الارتفاعات المفاجئة في مسحوبات قطاعات معينة، أو التذبذب غير المبرر في الكميات الموزعة على المناطق الجغرافية. وأخيراً، تم تجميع كافة النتائج في إطار تحليلي موحد يربط بين الأسباب الجذرية للخلل والآثار المالية المترتبة عليها، لضمان خروج التوصيات بنتائج عملية وقابلة للقياس.



## الفصل الأول: المخصصات المالية لملف دعم المحروقات بالسوق الليبي

---



## توطئة

تعاني منظومة دعم الوقود في ليبيا من فجوات ونواقص خطيرة، بالأخص في ما يتعلق بالإطار التشريعي ومنظومة الحوكمة المالية، وهو ما نتج عنه غياب للشفافية، وانعدام مخصصات مالية منصوص عليها قانونياً للمنظومة، والاعتماد على نظام مقايضة غامض يتم فيه تبادل النفط الخام بالمنتجات النفطية خارج الميزانية الرسمية للدولة، ومستوى تحصيل ضعيف للعوائد المالية. كل ذلك تسبب في اختلالات محاسبية وهدر للموارد العامة وانعدام القدرة على التخطيط لبرامج الدعم أو مراقبتها بشكل مستدام.

### 1. الفراغ التشريعي: غياب الإطار المالي المنظم لدعم المحروقات

يكشف التحليل التشريعي أن المنظومة المالية المخصصة لدعم المحروقات في ليبيا تعاني من فراغ تشريعي صارخ، حيث لا توجد أحكام قانونية واضحة تنظم هذا البند الحساس في الميزانية العامة، مما يترك الباب مفتوحاً للاجتهادات الإدارية والقرارات غير المدروسة التي تؤثر سلباً على الشفافية المالية واستدامة الدعم على الرغم من أن دعم المحروقات يُعد من أهم بنود الإنفاق في الموازنة العامة.

#### 1.1 غياب الإشارة الصريحة لدعم المحروقات في قانون النظام المالي

ينص قانون النظام المالي للدولة وتعديلاته على إنشاء ست حسابات حكومية رئيسية (الحساب العام، وحساب الاحتياطي العام، وحساب التنمية، وحساب الدين العام، وحساب العهد، وحساب الطوارئ)، دون ذكر صريح لحساب دعم المحروقات ضمن هذه الحسابات. ومع أن القانون منح مجلس الوزراء صلاحية فتح حسابات حكومية أخرى بناءً على عرض وزير المالية، إلا أن هذه الصلاحية لم تُفعّل لتنظيم دعم المحروقات ضمن إطار قانوني واضح ومستقر.

ويترتب على هذا الغياب التشريعي عدة مخاطر جوهرية:

- عدم وجود غطاء قانوني يحمي مخصصات الدعم من المناقلات المالية العشوائية.
- عدم وجود آليات رقابية ملزمة لمتابعة صرف هذه المخصصات.
- تحويل دعم المحروقات إلى قرار تنفيذي قابلة للتغيير مع كل حكومة، مما يخل بالاستقرار المالي.

#### 1.2 ضعف الإطار التنظيمي في لائحة الميزانية والحسابات والمخازن

تكشف لائحة الميزانية والحسابات والمخازن عن ثغرة تشريعية حرجة، حيث تنص المادة (11) على أن الإدارة العامة للميزانية بوزارة المالية تتولى إحالة التقديرات الواردة إليها من الوزارات والمصالح إلى اللجنة المالية بعد دراستها ومراجعتها، ثم يعرض وزير المالية مشروع الميزانية على مجلس الوزراء لإقراره. لكن اللائحة لا تحدد بوضوح الآلية التي يتم بها إعداد



تقديرات دعم المحروقات، ولا تشير إلى الجهة المختصة بإعداد هذه التقديرات أو الأسس التي تعتمد عليها، ويؤدي هذا الغموض إلى:

- غياب تحديد دقيق للجهة التي تُعَدُّ تقديرات دعم المحروقات (وزارة المالية، المؤسسة الوطنية للنفط، شركة البريقة).
- عدم وجود أسس موحدة لحساب احتياجات الدعم (استناداً إلى الكميات، الأسعار العالمية، فروق التكلفة).

### 1.3 عدم إدراج مخصصات دعم المحروقات في الميزانيات

ونتيجة لانتهاج المؤسسة الوطنية للنفط لنظام المبادلة في توريد المحروقات تجاهلت الحكومة اقرار مخصصات لدعم المحروقات في الميزانيات المعتمدة خلال السنتين الماضيتين، حيث:

- صدر قرار مجلس وزراء حكومة الوحدة الوطنية رقم (425) لسنة 2022م باعتماد مخصصات دعم المحروقات بمبلغ 5,281,840,000 دينار ليبي بعد إجراء مناقلة مالية بقيمة 2,675,300,000 دينار.
- صدر قرار مجلس الوزراء رقم (254) لسنة 2023م باعتماد الإنفاق الحكومي للعام المالي 2023م بدون إدراج أي مخصصات لدعم المحروقات.
- صدر قرار مجلس الوزراء رقم (828) لسنة 2023م بشأن فتح اعتمادات شهرية مؤقتة لجميع أبواب الميزانية للعام المالي 2024م بدون إدراج مخصصات دعم المحروقات. الجدول أدناه يلخص مسألة إدراج مخصصات دعم المحروقات في الأعوام الثلاثة:

**جدول 1 مخصصات دعم المحروقات من 2022 إلى 2024**

السنة المالية	القرار	المخصص (الاعتماد)
2022م	رقم (425) ثم (791)	5,281,840,000 د.ل.
2023م	رقم (254)	لم تُدرج
2024م	رقم (828)	لم تُدرج



ويُعد عدم إقرار مخصصات لبند دعم المحروقات انتهاكاً صريحاً لمبدأ الشفافية المالية، ويُفقد الدولة القدرة على التخطيط المالي طويل المدى لتغطية احتياجات السوق المحلي من المحروقات وفق مخصصات محددة مسبقاً لضبط ووضع حدود للإنفاق، وكذلك اظهار الإنفاق العام على غير حقيقته باعتباره إنفاق خارج الميزانية.

#### 1.4 غياب التنسيق بين الجهات المعنية في إعداد التقديرات

تكشف الإجراءات الفعلية عن غياب تام للتنسيق بين الجهات الثلاث الرئيسية المعنية بإعداد تقديرات دعم المحروقات:

- وزارة المالية: الجهة المسؤولة عن إعداد الميزانية.
- المؤسسة الوطنية للنفط: الجهة المنفذة لعمليات التوريد.
- شركة البريقة: الجهة المسؤولة عن التوزيع وتحصيل الإيرادات.

فلا توجد آلية رسمية لتبادل البيانات بين هذه الجهات، مما يؤدي إلى:

- تقديم تقديرات غير دقيقة لاحتياجات السوق المحلي من المحروقات.
- عدم مطابقة الكميات الموردة للاحتياجات الفعلية.
- تأخر في تحصيل الإيرادات وتحويلها لحساب وزارة المالية.

رسم توضيحي 1 الآلية المقترضة لعمل منظومة الدعم



#### 2. الشفافية المفقودة: الفجوة الصارخة بين المخصصات والمصروفات الفعلية

تكشف البيانات المالية الفعلية عن واقع مالي مقلق يعكس غياب الشفافية والرقابة في إدارة ملف دعم المحروقات، حيث تظهر فجوة هائلة بين المخصصات المقررة في الميزانية والمصروفات الفعلية، مع اعتماد كلي على نظام المبادلة كبديل عن التمويل تكلفة توريد المحروقات وضعف في تحصيل الإيرادات بيع المحروقات في السوق المحلي.



## 2.1 تذبذب المخصصات المالية والاعتماد الكلي على نظام المبادلة

تكشف البيانات عن تذبذب حاد في المخصصات المالية لدعم المحروقات، كما هو مبين في جدول 1 أعلاه، مما يعكس غياب الرؤية المالية الاستراتيجية واعتماداً كاملاً على نظام المبادلة الذي يحول عبء التمويل من الخزنة العامة إلى المؤسسة الوطنية للنفط عبر مبادلة النفط الخام بالمنتجات النفطية خارج الميزانية العامة للدولة، ويترتب على هذا التذبذب والاعتماد الكلي على المبادلة عدة سلبيات:

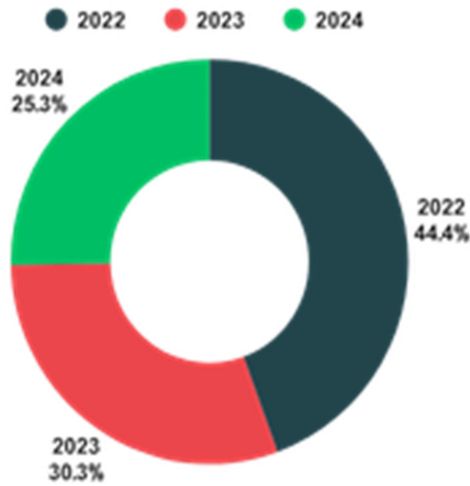
- تسببت المبادلة في إطلاق يد المؤسسة في التوريد دون قيود او مخصصات محددة وفقاً لمستهدفات مخططة مسبقاً، مما ترتب عليه ضخ كميات كبيرة في الدولة من منتجات النفطية نتيجة الاستجابة للطلب غير الحقيقي.
- قيام المؤسسة باستعمال الموارد النفطية لتوريد منتجات النفطية يعد مخالفاً للقوانين الليبية حيث حدد القانون المالي للدولة الجهة المختصة بإدارة المال العام والمتمثلة في وزارة المالية، كما وضع القانون ضوابط استخدامه إنفاقاً وتحصيلاً من خلال الموازنة العامة.
- تشوه في بيانات الدولة المالية وإظهارها على غير حقيقتها حيث تم اظهار إيرادات الدولة ونفقاتها بالبيانات الرسمية الصادرة من وزارة المالية ومصرف ليبيا المركزي بأقل من قيمتها الحقيقية بنسبة تتراوح ما بين 30% الى 35%.
- عدم اظهار الإيرادات والمصروفات المتعلقة بالمبادلة في تقارير وزارة المالية، سوف يخلق إشكالات كبيرة في إعداد وإقفال الحسابات الختامية للدولة وإظهارها بشكلها الحقيقي.
- غياب الشفافية في عمليات توريد المنتجات النفطية لان الدورة كاملة تتم عن طريق المؤسسة وبنفس أشخاص، وكذلك صعوبة تتبع القيم المالية المستخدمة في نظام المبادلة لأنها تدار خارج النظام المصرفي.

## 22. ضعف التحصيل من شركات التوزيع وغياب المساءلة المالية (نقل لفصل الإيرادات)

تكشف البيانات عن ضعف صارخ في تحصيل الإيرادات من شركات التوزيع، حيث بلغت جملة المبالغ المحصلة فعلياً في حساب وزارة المالية خلال السنوات المالية 2022م، 2023م، 2024م مبلغاً قدره 596,669,896 دينار ليبي فقط، موزعة كالتالي:



### رسم توضيحي 2 توزيع الإيرادات المحصلة من 2022 إلى 2024



ويشير هذا الضعف في التحصيل إلى:

- غياب السياسات التحصيلية: عدم وجود آليات صارمة لتحصيل المستحقات من شركات التوزيع.
- تراكم المديونيات: تراكم مديونيات شركات التوزيع دون اتخاذ إجراءات جزائية فعالة.
- التأثير على السيولة: تقليل الإيرادات المتاحة للخزانة العامة لتغطية النفقات التشغيلية.

### 3. خارطة الطريق: خطة إصلاح شاملة

لا يمكن معالجة الفجوة المالية في ملف دعم المحروقات دون خطة إصلاح شاملة تركز على أربعة محاور رئيسية: التشريع، والمؤسسات، والرقابة، والتكنولوجيا. فغياب الإطار التشريعي الواضح، وضعف الهيكل المؤسسي، وانعدام الرقابة المالية، وتخلف الأنظمة التكنولوجية، جميعها عوامل تساهم في استمرار الهدر المالي وغياب الشفافية. وتستهدف خارطة الطريق المقترحة تحويل إدارة دعم المحروقات من عملية ارتجالية تعتمد على المبادلات إلى نظام مالي شفاف يعتمد على المخصصات المقررة والتحصيل الفعال والرقابة المستمرة.

#### 3.1 إلزام إدراج مخصصات لدعم المحروقات في الميزانيات و تعزيز الشفافية.

تستهدف هذه الآلية منع تكرار عدم تحديد مخصصات دعم المحروقات في الميزانيات مستقبلا، عبر:



- تعديل قانون المالي للدولة ولائحته لتشمل بنداً إلزامياً لدعم المحروقات، لبيان إجراءات ضبطه وألية الصرف منه، حتى في حالات الاعتمادات المؤقتة أو الشهرية.
- تحديد الحد الأدنى للمخصصات بنسبة من إجمالي الإنفاق الحكومي، مع ربطها بتغيرات الأسعار العالمية.
- إلزام وزارة المالية بمراجعة تقديرات دعم المحروقات بشكل منفصل قبل إقرار الميزانية النهائية.
- ربط الحساب المصرفي الخاص ببند دعم المحروقات بمنصة إلكترونية تعرض حركة الإيداع والصرف بشكل لحظي.
- إلزام المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة بتقديم ونشر تقارير شهرية تفصيلية عن الكميات الموردة والمستلمة والموزعة.
- إلزام وزارة المالية بنشر تقرير شهرية عن مخصصات دعم المحروقات.

### 3.2 تحسين آليات التحصيل من شركات التوزيع (نقل لفصل الإيرادات)

تستهدف هذه الآلية رفع كفاءة التحصيل من شركات التوزيع، عبر:

- إلزام شركات التوزيع بتحويل الإيرادات إلى حساب وزارة المالية خلال 48 ساعة من استلام الكميات، وفقاً للمواد (64-71) من لائحة الميزانية والحسابات والمخازن.
- فرض غرامة تأخير تبلغ 0.5% يومياً من قيمة المتأخرات، تُخصم تلقائياً من الكميات المستقبلية المسموح بتوزيعها للشركة المتأخرة.
- ربط التوزيع بالسداد: منع توزيع أي كميات جديدة على الشركة التي تتجاوز مديونيتها 30 يوماً.
- إنشاء نظام تصنيف لشركات التوزيع بناءً على التزامها بالسداد، مع منح الأولوية في التوزيع للشركات الملتزمة.



## الفصل الثاني: تحديد الاحتياج

---



## توطئة

كشفت التحليل الشامل لملف دعم الوقود أن منهجية تحديد الاحتياجات المنتجة النفطية في ليبيا تفتقر إلى الأسس العلمية والمؤشرات الموضوعية التي تضمن دقتها وملاءمتها لاحتياجات السوق الفعلية. فبينما تتجه التقديرات نحو الزيادة غير المبررة في الكميات المطلوبة، خاصة في القطاعات ذات النمو الاستثنائي، فإن الواقع يكشف عن هدر في الموارد وسوء استخدام للكميات الموزعة، مما ينعكس سلباً على الاقتصاد الوطني والاستقرار الاجتماعي.

كما كشفت التحليل عن وجود عوار وفجوات تشريعية في منهجية تحديد الاحتياجات النفطية وبالأخص التضارب بين القوانين الموجودة بالفعل مثل قرارات 131/2011 و 411/2017 والممارسات على أرض الواقع، ما نتج عنه توزيع للصلاحيات بين أكثر من جهة: المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة، وأضعف من منظومة الرقابة وخلق بيئة مواتية للهدر والفساد إضافة إلى عدم الكفاءة في إدارة ثروات البلاد النفطية.

### 1. التشريعات والصلاحيات: الأسس القانونية لتحديد الاحتياجات النفطية

تبرز أهمية هذا الجانب في ضوء ما كشفه الفحص الرقابي من تعارضات واختلالات هيكلية في آليات تحديد الاحتياجات السوق المحلي، مما يستدعي الوقوف بتفصيل على الجوانب القانونية والتنظيمية التي تحكم هذه العمليات الحساسة.

#### 1.1 الامتثال لأحكام قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011

يُعد قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011 أحد المرجعيات التشريعية الأساسية لتنظيم عمل شركة البريقة لتسويق النفط. فالقرار أرسى مجموعة من الأحكام التي تحدد اختصاصات الشركة وآليات عملها، من بينها تحديد الاحتياجات النفطية للسوق المحلي، والقرار يمثل الجهة التشريعية الأولى التي تنظم هذا الجانب.

غير أن الفحص الرقابي كشف عن عدم الالتزام الفعلي بهذه الأحكام، حيث تبين:

- عدم وجود آليات ملموسة لمراقبة تنفيذ أحكام القرار من قبل الجهات الرقابية المعنية.
- غياب الضوابط التنظيمية التي تكفل تطبيق القرارات الصادرة بشأن تحديد الاحتياجات النفطية.
- عدم تحديث هذه التشريعات بما يتناسب مع المتغيرات الاقتصادية والتقنية التي طرأت على قطاع النفط (المنتجات النفطية).

ويُلاحظ أن هذه الثغرات في التطبيق تأتي في ظل انعدام التقييم الدوري لفعالية القرار، مما أدى إلى تآكل مضمونه القانوني والتنظيمي على أرض الواقع. فبينما ينص القرار على آليات واضحة لتوزيع المسؤوليات، فإن التطبيق العملي يفتقر إلى هذه الآليات مما يخلق حالة من الفراغ القانوني في إدارة الاحتياجات المنتجة النفطية.



1.2 قرار المجلس الرئاسي رقم (411) لسنة 2017: إعادة هيكلة اختصاصات شركة البريقة  
جاء قرار المجلس الرئاسي رقم (411) لسنة 2017 ليعيد هيكلة اختصاصات شركة البريقة  
لتسويق النفط، مؤكداً في مادته الثانية أن أغراض الشركة تشمل: **”شراء واستيراد  
المنتجات النفطية التي تختص بتسويقها وتوزيعها وبيعها في الداخل، وتملك إدارة  
خطوط نقل وتوزيع المنتجات النفطية بهدف تأمين احتياجات السوق المحلي”**.

ويبرز القرار اختصاصات الشركة بوضوح من خلال النقاط التالية:

- تملك وإدارة المستودعات الرئيسية للمنتجات النفطية بما في ذلك مستودعات وقود الطيران وتزويد السفن بالوقود.
- تملك وإدارة محطات توزيع الوقود.
- تملك وإدارة أسطول من وسائل النقل البري.
- استئجار وسائل النقل البحري لتغطية احتياجات السوق المحلي.

غير أن الفحص الرقابي كشف عن عدم التطابق بين هذه الاختصاصات النظرية والواقع العملي، حيث أن:

- المؤسسة الوطنية للنفط هي التي تقوم فعلياً بعملية التعاقد على شراء المنتجات النفطية محلياً وخارجياً، رغم أن القرار حدد المهمة لشركة البريقة.
- عدم وجود آلية قانونية واضحة لتوزيع مسؤوليات التخطيط والتوريد بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة.
- عدم تفعيل الجانب التنفيذي للقرار فيما يتعلق بتملك الشركة لإدارة خطوط النقل والمستودعات، حيث ما زالت هذه المرافق تحت إدارة جهات أخرى.

1.3 التضارب بين النصوص القانونية والتطبيق العملي في تحديد الاحتياجات

بينما تحدد القرارات التشريعية آليات تحديد الاحتياجات ، فإن الواقع العملي يفتقر إلى هذه الآليات، مما يؤدي إلى اتخاذ قرارات غير مدروسة في تحديد الاحتياجات، وتتجلى مظاهر هذا التضارب في النقاط التالية:

- **تحديد الاحتياجات:** تبين من الفحص أن شركة البريقة تعتمد في تحديد الاحتياجات على كميات التوزيع السابقة كأساس تقريبي، دون وجود دراسات استهلاكية علمية تدعم هذه التقديرات، وهو ما يتعارض مع روح القرارات التي تطلب تحديد الاحتياجات وفق أسس موضوعية.



- **المسؤوليات المالية:** بينما ينص القرار رقم (411) على أن شركة البريقة هي المسؤولة عن شراء المنتجات النفطية، فإن المؤسسة الوطنية للنفط هي التي تقوم بهذا الدور عملياً، مما يخلق حالة من الازدواجية في المسؤوليات.
- **الضوابط الرقابية:** عدم وجود آليات رقابية فعالة لمتابعة بشكل واضح.

#### 1.4 الفجوة التشريعية في توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة

تشكل الفجوة التشريعية في توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة أحد أبرز التحديات التي كشف عنها الفحص الرقابي. فبينما تناط بالشركة مسؤوليات واضحة في تحديد الاحتياجات وشراء المنتجات النفطية، فإن الواقع العملي يؤكد أن المؤسسة الوطنية للنفط هي الجهة الفعلية التي تقوم بهذه المهام، ويُلاحظ أن هذه الفجوة ليست مجرد إشكالية إدارية، بل لها أبعاد قانونية خطيرة، حيث:

- **الازدواجية في الاختصاصات:** غياب تحديد دقيق للمسؤوليات يخلق حالة من الازدواجية والتشابك في الصلاحيات بين الجهتين.
- **المسؤولية المالية:** عدم وجود آليات واضحة لتحديد المسؤوليات المالية لكل جهة في عملية شراء وبيع المنتجات النفطية.
- **الرقابة والمساءلة:** ضعف آليات الرقابة الداخلية بسبب تداخل المسؤوليات وعدم وضوح الجهة المسؤولة عن كل عملية.
- **الشفافية:** عدم وجود قنوات شفافة لتدفق المعلومات بين الجهتين، مما يصعب عملية المتابعة والتقييم المستمر.

#### 1.5 التوصيات الإصلاحية للإطار التشريعي

بناءً على ما تقدم، يمكن تقديم التوصيات التالية لمعالجة الخلل في الإطار التشريعي:

- تنفيذ مراجعة تشريعية شاملة لجميع القرارات المتعلقة بتحديد الاحتياجات، مع التركيز على حل التعارضات بينها.
- إصدار قانون موحد ينظم عملية تحديد الاحتياجات النفطية ويوزع المسؤوليات بوضوح بين الجهات ذات العلاقة.
- تعزيز آليات الرقابة الداخلية والخارجية للتأكد من الامتثال للتشريعات، مع تحديد مسؤوليات واضحة لكل جهة.
- تطوير هيكل المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة ليتناسب مع الاختصاصات المحددة تشريعياً، مع تعزيز الكفاءات المهنية والفنية.



## 2 . التشريعات والصلاحيات: الأسس القانونية لتحديد الاحتياجات النفطية

تُدار عمليات تقدير الاحتياجات المنتجة النفطية في ليبيا اليوم بناءً على طرق تقليدية تفتقر إلى التحليل العلمي الذي يواكب المتغيرات الديموغرافية والاقتصادية والتشغيلية للجهات المستهلكة. ويكتسب التحليل الذي أُجري لإعداد هذا التقرير أهمية قصوى في ظل ارتفاع فاتورة الواردات النفطية إلى مستويات غير مسبوقة رغم انخفاض الأسعار العالمية.

### 2.1 منهجية تحديد الاحتياجات: الاعتماد على الكميات الموزعة كأسس تقديرية

تكشف الوثائق الرسمية أن شركة البريقة لتسويق النفط اعتمدت في تحديد احتياجات السوق المحلي على منهجية بسيطة تعتمد أساساً على الكميات الموزعة في السنوات السابقة، دون وجود تحليل استهلاكي معمق أو مؤشرات ديموغرافية واقتصادية تدعم هذه التقديرات. فبرغم محاولات تحسين هذه الآلية، فإن الفحص الرقابي أكد استمرار هذا النمط الذي يفتقر إلى الدقة العلمية ويخلق بيئة خصبة للاختلالات في عمليات التقدير.

ويُبرز هذا النهج عدة ثغرات خطيرة:

- تحديد الاحتياجات المستقبلية بناءً على الكميات الموزعة سابقاً دون تحليل دقيق لأسباب هذه الكميات أو مدى ملاءمتها للاحتياجات الفعلية.
- عدم وجود تصنيف دقيق للاحتياجات كل قطاع (كهرباء، نقل، صناعة، إلخ) بناءً على مؤشرات أداء قابلة للقياس.
- عدم اعتماد نماذج تنبؤية تأخذ في الاعتبار النمو السكاني والاقتصادي وتغيرات السوق العالمية.
- عدم وجود آلية مراقبة فعالة لمطابقة الكميات المقدرة مع الاحتياجات الفعلية بعد التوزيع.

وتُظهر الوثائق أن مسؤولي شركة البريقة اعترفوا صراحة بعدم توفر تحليل للبيانات يمكن الاعتماد عليه في تقدير الاحتياجات النفطية، مما يعكس حالة من الإهمال المؤسسي في إدارة هذا الملف الحيوي.

### 2.2 تحليل كمي لتوزيعات المنتجات النفطية خلال السنوات (2021-2022-2023-2024)

يكشف التحليل الكمي لتوزيعات المنتجات النفطية خلال السنوات الماضية عن نمط متزايد من الطلب، مع اختلافات واضحة بين المنتجات المختلفة. فبينما شهدت جميع المنتجات ارتفاعاً في الكميات الموزعة، فإن هذا الارتفاع لم يكن متناسباً مع النمو السكاني أو الاقتصادي، مما يستدعي التحقق من أسباب هذه الزيادة غير المبررة. وفيما يلي جداول تبين أوجه الخلل والقصور في الآلية المتبعة حالياً:



**جدول 2 الكميات المستهدفة من المنتجات النفطية والمراد توزيعها**  
طن متري

2024	2023	2022	البيان
5,146,234	5,260,000	4,573,412	وقود بنزين
5,948,037	6,186,822	5,680,587	وقود الديزل
1,269,570	1,723,900	1,646,667	زيت الثقيل
343,739	329,000	317,519	غاز النفط المسال
208,039	172,305	190,000	كيروسين الطيران
24,242	101,000	101,000	كيروسين
12,941,885	13,775,050	12,509,185	المجموع

**جدول 3 الكميات التي تم توزيعها من المنتجات النفطية**  
طن متري

2024	2023	2022	2021	البيان
5,495,034	5,176,683	4,982,844	4,574,419	بنزين 95
6,271,774	5,997,345	4,795,838	3,575,816	وقود الديزل
1,747,444	1,309,675	1,134,942	1,179,839	زيت ثقيل
-	344,050	323,055	312,204	غاز مسال
51,150	24,898	37,097	35,208	كيروسين منازل
255,679	209,288	156,197	141,697	كيروسين طيران
13,821,081	13,061,939	11,429,973	9,819,183	المجموع

بمطابقة بيانات إدارة الإحصاء (المستهدف) جدول 2 مع بيانات إدارة التخطيط (الموزع فعلياً) جدول 3، تتكشف فروقات مهمة بين التخطيط النظري والتنفيذ العملي.



**جدول 4 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلا من وقود البنزين**  
طن متري

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	4,573,412	4,982,844	409,432	-	-
2023	5,260,000	5,176,683	-83,317	15%	4%
2024	5,146,234	5,495,034	348,800	2%-	6%
المجموع	14,979,646	15,654,561	674,915	-	-

في الجدول 4 نرى أنه تم استهداف نمو بنسبة 15% لعام 2023، ولكن في العام التالي مباشرة (2024) تم خفض المستهدف بنسبة 2%. هذا الانتقال من نمو مرتفع إلى تراجع مستهدف خلال عام واحد يعكس عدم واقعية تقديرات الاحتياجات، وكذلك استهداف نمو بنسبة 15% يعتبر "قفزة هائلة" وغير طبيعية مقارنة بمعدلات النمو الدولية التي تتراوح ما بين 1% إلى 1.5% سنوياً.

**جدول 5 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلا من وقود الديزل**  
طن متري

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	5,680,587	4,795,838	-884,749	-	-
2023	6,186,822	5,997,345	-189,477	9%	25%
2024	5,948,037	6,271,774	323,737	4%-	5%
المجموع	17,815,446	17,064,957	-750,489	-	-

في جدول 5 نرى أن الكمية المستهدفة اتبعت مساراً متناقضاً؛ حيث تم استهداف نمو بنسبة 9% في 2023، ثم تراجع المستهدف إلى 4%- في 2024. واستهداف 9% نمو في الديزل هو معدل مرتفع جداً أكثر من 9 أضعاف المعدل العالمي الذي يتراوح ما بين 0.5% و 1%. مما يدل على غياب رؤية واضحة لتحديد لاحتياجات.

**جدول 6 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلا من وقود الزيت الثقيل**  
طن متري

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	1,646,667	1,134,942	-511,725	-	-
2023	1,723,900	1,309,675	-414,225	5%	15%
2024	1,269,570	1,747,444	477,874	26%-	33%
المجموع	4,640,137	4,192,061	-448,076	-	-



الوقود الثقيل جدول 6 هو (الأكثر تذبذباً): تظهر البيانات استهداف نمو بنسبة 5% في 2023 ، ثم هبوطاً حاداً ومفاجئاً في المستهدف بنسبة -26% لعام 2024. هذا الانكماش المستهدف الكبير غير مبرر اقتصادياً ما لم تكن هناك خطة إحلال شاملة للطاقة. وعالمياً يشهد هذا المنتج تراجعاً أو استقراراً بنسبة -1% إلى 1%.

**جدول 7 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلاً من غاز النفط المسال  
طن متري**

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	317,519	323,055	5,536	-	-
2023	329,000	344,050	15,050	4%	6%
2024	343,739	-	-	4%	-
المجموع	990,258	667,105	20,586	-	-

**جدول 8 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلاً من كيروسين (منازل)  
طن متري**

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	101,000	37,097	-63,903	-	-
2023	101,000	24,898	-76,102	0%	-33%
2024	24,242	51,150	+26,908	-76%	105%
المجموع	452,484	261,498	-190,986	-	-

في جدول 8 هناك عجز واضح في التوزيع مقارنة بالمستهدف. باستثناء 2024 حيث تم توزيع أكثر من المخطط.

**جدول 9 نسبة النمو المستهدف والموزع فعلاً من كيروسين الطيران  
طن متري**

السنة	مستهدف	موزع	الانحراف	نسبة النمو المستهدف	نسبة النمو الموزع
2022	190,000	156,197	-33,803	-	-
2023	172,305	209,288	+36,983	-9%	34%
2024	208,039	255,679	+47,640	21%	22%
المجموع	570,344	621,164	50,820	-	-

يعكس تذبذب مستهدف نمو وقود الطيران جدول 9 بين انكماش بنسبة -9% وطفرة بنسبة 21% غياباً لمنهجية التنبؤ الدقيق، حيث يتجاوز هذا الاستهداف المعدلات العالمية المستدامة (5%) بأربعة أضعاف، مما يشير إلى مخاطر عالية في تقدير الاعتمادات المالية وتلبية الاحتياجات التشغيلية.



وبناءً على ما سبق نلاحظ أيضاً ما يلي:

- فائض كبير في الكميات الموزعة من البنزين والديزل مقارنة بالمستهدفات، وهو مؤشر على زيادة الاستهلاك أو ضعف ضبط التوزيع.
- تذبذب في الكميات المستهدفة والكميات الموزعة من الوقود الثقيل بين العجز والفائض حسب تحليل السنوات
- اختلافات في البيانات الكميات الموزعة ما بين الإدارات (الإحصاء والتخطيط) التابعة لشركة البريقة، ما يشير إلى فجوة في التنسيق المؤسسي أو اختلاف طرق اعداد وتجميع البيانات.

### 2.3 أنماط الاستهلاك حسب المناطق الجغرافية (الغربية والجنوبية، الشرقية والوسطى)

يعكس تحليل توزيع المنتجات النفطية تفاوتاً واضحاً في أنماط الاستهلاك بين المناطق الليبية المختلفة. فبينما تتركز الكميات الأكبر في المناطق الغربية والوسطى التي تحتوي على الكثافة السكانية والاقتصادية الأعلى، فإن المناطق الجنوبية والشرقية تظهر أنماطاً مختلفة تستدعي دراسة أعمق.

### 2.4 تحليل التوزيع القطاعي: الجهات العامة، القوات المسلحة، الكهرباء، الأمن العام

يمثل التحليل القطاعي للطلب على المنتجات النفطية أحد أبرز المؤشرات التي تكشف عن اختلالات منهجية في تقدير الاحتياجات النفطية. فبينما يتوقع نمو الطلب في القطاعات الأساسية مثل الكهرباء والنقل، فإن البيانات تكشف عن ارتفاعات استثنائية في قطاعات محددة لا تتوافق مع نمو هذه القطاعات.

### جدول 10 تحليل التوزيع القطاعي

السنوات	الأمن العام			الأمن العام			الأمن العام			الأمن العام		
	بنزين	ديزل	زيت ثقيل	بنزين	ديزل	زيت ثقيل	بنزين	ديزل	زيت ثقيل	بنزين	ديزل	زيت ثقيل
2021	820	264	0	950,425	1,537,317	2,851	0	44,305	53,543	0	15,066	63,254
2022	600	121	0	878,943	2,266,271	2,522	0	218,194	60,684	0	26,081	52,661
2023	4,305	927	0	1,001,074	2,990,347	3,031	0	689,882	62,384	0	0	72,133
2024	5,095	1,165	0	1,185,275	3,113,557	3,937	9,915	676,751	69,877	0	33,957	110,820



## 2.5 تباين الاستهلاك غير المبرر: قطاعات ذات نسب نمو استثنائية

تكشف البيانات عن وجود تباينات واضحة في استهلاك بعض القطاعات التي لا يمكن تبريرها بالاحتياجات التشغيلية الفعلية، مما يشير إلى إمكانية وجود سوء استخدام أو هدر في هذه الكميات. وتعد هذه المؤشرات من أبرز ما يستدعي التحقيق والمعالجة الفورية. يكشف تحليل البيانات عن زيادات هائلة في مسحوبات جهات رئيسية، وهو ما يتضح في النقاط التالية:

- **قطاع الأمن العام:** سجل ارتفاعاً هائلاً ومثيراً للقلق في مسحوبات وقود البنزين 95، حيث تجاوزت نسبة الزيادة 621% خلال سنة 2024 مقارنة بسنة 2021. كما شهدت مسحوبات الديزل لنفس القطاع زيادة قاربت 441% في الفترة ذاتها.
  - **قطاع القوات المسلحة:** أظهرت البيانات ارتفاعاً كبيراً في مسحوبات الديزل حيث بلغت نسبة الزيادة 1527% مقارنة بسنة 2021، ونسبة 131% فيما يخص وقود البنزين بمستويات عام 2021. وتم تزويد القوات المسلحة خلال سنة 2024 بكميات من وقود الزيت الثقيل لم تكن من ضمن احتياجاته في السنوات السابقة وبلغت قيمة الكميات التي تم استلامها 9915 طن متري
  - **قطاع الكهرباء:** شهد استهلاك وقود الديزل زيادة كبيرة بلغت حوالي 203% مقارنة بسنة 2021، مما يضع عبئاً إضافياً على فاتورة الاستيراد. وبلغت نسبة الزيادة في وقود البنزين 138% ونسبة الزيادة في الزيت الثقيل 125%.
  - **الشركات النفطية:** بلغت نسبة المسحوبات من وقود البنزين 143% ونسبة 175 ارتفاع % في وقود الديزل أما فيما يخص الزيت الثقيل فقد بلغت نسبة الزيادة 225% ما بين عامي 2021 و2024.
- إن هذه الأرقام المتضخمة تفرض ضرورة التحقق من المطابقة بين الكميات المسحوبة والمتطلبات التشغيلية الحقيقية لهذه الجهات، كما تستدعي هذه النسب المفرطة في النمو عدة تساؤلات حول:

- مدى توافق هذه الكميات مع الاحتياجات التشغيلية الفعلية للجهات المعنية؟
- مدى كفاءة استخدام هذه الكميات وتأثيرها على الأداء التشغيلي لهذه الجهات؟
- وجود آليات رقابة فعالة لمتابعة استخدام هذه الكميات وضمان عدم صرفها في غير أوجهها المخصصة؟

## 3. خارطة طريق التصحيح: نحو آلية موضوعية لتحديد الاحتياجات النفطية

في ضوء النتائج التي خلصت إليها أعمال الفحص والمراجعة، تبرز الحاجة إلى إعادة هيكلة شاملة لمنظومة تحديد الاحتياجات النفطية في ليبيا، وذلك لمعالجة الثغرات التي أفضت إلى هدر المال العام وانعدام الشفافية في عمليات تحديد الاحتياجات. إن التحدي الأكبر يكمن في تحويل هذه الاحتياجات من تقديرات ذاتية تعتمد على الكميات الموزعة سابقاً إلى آلية علمية قائمة على مؤشرات موضوعية وقابلة للقياس، مع ضمان توظيف التكنولوجيا الحديثة لتعزيز الكفاءة والمساءلة. وفي



هذا السياق سيتم طرح خارطة طريق عملية تشمل ثلاث محاور رئيسية، تشكل مجتمعة منهجية متكاملة لإصلاح هذا القطاع الحيوي.

### 3.1 توصيات للإصلاح المؤسسي والإجرائي

يُعد الإصلاح المؤسسي حجر الأساس لأي عملية تصحيح في منظومة تحديد الاحتياجات، ويتمحور حول الآتي:

- إطلاق منصة رقمية وطنية لتحديد الاحتياجات النفطية تربط بين الجهات الحكومية والخاصة المعنية (الكهرباء، الجيش، الصحة، الأمن العام، الصناعة)، وتتيح تقديم طلبات الاحتياجات عبر قوالب موحدة معتمدة، مع إرفاق المستندات المؤيدة (مثل خطط التشغيل، المؤشرات الفنية، التقارير السابقة).
- اعتماد منهجية علمية لتقدير الاحتياجات، تعتمد على:
  - مؤشرات الاستهلاك لكل قطاع بناءً على المعايير التشغيلية (مثل: كمية الوقود لكل ميغاواط في محطات الكهرباء).
  - الربط مع البيانات الديموغرافية والاقتصادية والمناخية (مثل: نمو السكان، الناتج المحلي، درجات الحرارة).
  - وضع سيناريوهات متعددة (متفائل، واقعي، متشائم) مع تحديد مستويات المخزون الاحتياطي.
  - إقرار نظام إلزامي لجهات الاستهلاك الكبرى، يشترط تقديم خطط تشغيلية معتمدة سنوياً، ويجعل الكميات الموزعة ملزمة بهذه الخطط.

### 3.2 مشروع إدارة وتتبع توزيع المنتجات النفطية: نحو رقمنة العمليات

يُعد التحول الرقمي أحد أهم مكونات خارطة الطريق، بهدف رفع الشفافية وتحقيق المساءلة، وذلك عبر:

- تنفيذ مشروع وطني إدارة وتتبع توزيع المنتجات النفطية، بالشراكة بين وزارة المالية، المؤسسة الوطنية للنفط، وشركة البريقة.
- تزويد الخزانات الرئيسية والفرعية ونقاط الاستلام عبر الانابيب بأجهزة استشعار للكميات، وكذلك شاحنات النقل بأنظمة تحديد المواقع (GPS) وأجهزة استشعار للكميات، مع ربطها بالمنصة الوطنية، مما يسمح بمراقبة:
- مستويات المنتجات النفطية المستلمة والموزعة بالخزانات.
- الكميات المستلمة عند نقاط الاستلام عبر الانابيب ما بين شركة البريقة وشركة الكهرباء.
- مسارات الشحن الفعلية مقابل المسارات المخطط لها.
- الكميات المحملة والمنقولة والمستلمة.



• أوقات التسليم والتأخيرات غير المبررة.

### 3.3 مطابقة الكميات المباعة مع الاحتياجات الفعلية للجهات المستهلكة

تكشف البيانات عن فجوات خطيرة بين الكميات المباعة والاحتياجات الفعلية للكثير من الجهات، خاصة في القطاع العام، مما يستدعي:

- تشكيل لجان فنية متخصصة لكل قطاع رئيسي (كهرباء، نقل، صناعة، إلخ) للوقوف على الاحتياجات الفعلية بناءً على مؤشرات أداء قابلة للقياس، مثل:
- قطاع الكهرباء: كمية الوقود لكل ميغاواط/ساعة حسب نوع التوربين.
- قطاع النقل: كمية الوقود لكل كيلومتر مع مراعاة نوع المركبات وحالتها الفنية.
- قطاع الصناعة: كمية الوقود لكل وحدة إنتاج حسب نوع الصناعة.
- تحديد سقف استهلاك قصوى لكل قطاع بناءً على الدراسات الفنية، مع وضع آليات مرنة لحالة الطوارئ، بشروط وموافقات واضحة.

### 3.4 الاستثمار في الشفافية لحماية الموارد الوطنية

إن الإصلاحات المقترحة ليست مجرد إجراءات فنية، بل هي استثمار استراتيجي في مستقبل ليبيا، حيث تشكل المنتجات النفطية العمود الفقري لاقتصاد الدولة. فالتحول من آليات تقديرية غير شفافة إلى منظومة مبنية على البيانات الموضوعية والرقابة الفعالة والرقمنة سيسهم بشكل جذري في:

- خفض الكميات المطلوبة بنسبة متوقعة تصل إلى 25-30% خلال مدة قصيرة.
- تحسين كفاءة استخدام الموارد وتوجيهها لمن يستحقها فعلاً.



## الفصل الثالث: التوريد الخارجي

---



## توطئة

التحليل الشامل للإطار القانوني لتأمين الاحتياجات المنتجة النفطية من الخارج يكشف عن منظومة تشريعية تعاني من تركيز الصلاحيات، وغياب معايير التأهيل، وتجاوزات في الإجراءات التعاقدية. فالقرار رقم (616) لسنة 2022م، رغم أهميته، لم ينجح في إنشاء آلية تعاقدية سليمة بسبب سوء التصميم التنظيمي وغياب الضوابط الكافية على الصلاحيات.

وتبرز الحاجة الملحة إلى مراجعة شاملة للإطار التشريعي المنظم لعمليات التوريد الخارجي للمحروقات، مع التركيز على:

- فصل الصلاحيات وتجنب تمركزها في يد شخص واحد
  - وضع معايير واضحة وقوية للتأهيل المسبق للموردين
  - تعزيز الشفافية في عمليات الاختيار والتفاوض
  - وضع ضوابط صارمة على تجاوزات السلطة الإدارية
- فالمال العام في دعم المحروقات لا يحتمل المزيد من الإهدار والتلاعب، خاصة في ظل الأوضاع الاقتصادية الصعبة التي تمر بها البلاد.

### 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لتأمين المنتجات النفطية من مصادر خارجية

كشف الفحص الرقابي عن ثغرات تشريعية جوهرية، وتداخل في الصلاحيات، وتجاوزات في عمليات الاختيار والتفاوض مع الموردين الخارجيين، ما أدى إلى ارتفاع فاتورة الاستيراد وتآكل موارد الدولة بشكل غير مسبوق كما سنبين.

1.1 قرار رئيس مجلس الإدارة المؤسسة الوطنية للنفط رقم (616) لسنة 2022م: إعادة تشكيل لجنة العقود الزمنية

يُعد قرار رئيس مجلس الإدارة رقم (616) لسنة 2022م المحور التشريعي الرئيسي المنظم لعمليات تأمين المنتجات النفطية للسوق المحلي من المصادر الخارجية، حيث نص القرار في مادته الثانية على تشكيل لجنة العقود الزمنية، غير أن تحليل مهام اللجنة كما حددتها المادة الثانية من القرار يكشف عن اختلالات جوهرية في التصميم التنظيمي، حيث نصت المادة الثانية على أن مهام اللجنة تتمثل في:

- تقييم الزبائن والشركات المتخصصة التي ترى التفاوض معها وإبرام تعاقدات معها خلال العام التالي.
- التفاوض مع الشركات التي تم اختيارها والوصول معها إلى الشكل النهائي للتعاقد.

وقد كشف الفحص الرقابي أن هذه الصلاحيات لم تُنفذ بشكل سليم، حيث اقتصرت اللجنة في عطاءات سنتي 2023-2024م على تنفيذ توجيهات رئيس مجلس الإدارة، بدلاً من الاستقلالية في اختيار الشركات الموردة والتفاوض معها بناءً على كفاءتها وقدراتها. فعلى سبيل المثال، لم تقم اللجنة بتقييم الشركات الموردة السابقة واستبعادها منعاً للتلاعب كما كان مفترضاً، بل اعتمدت على قائمة مختارة من قبل رئيس المجلس دون معايير موضوعية.



وكشفت أعمال الفحص والمراجعة أن اللجنة عقدت خلال عام 2023م ما مجموعه 9 اجتماعات فقط للإجراءات التعاقدية مع جميع الشركات الموردة.

1.2 تضارب الصلاحيات والاختصاصات في آليات الاختيار والتفاوض مع الموردين

#### جدول 11 اللجان المعنية بالعقود النفطية

يُظهر الهيكل التنظيمي الحالي تضارباً صارخاً في الصلاحيات والاختصاصات، فبينما تنص اللوائح على تفويض المهام للجان المتخصصة، فإن الواقع العملي يُظهر تركيزاً خطيراً للصلاحيات في يد شخص واحد. فمدير عام التسويق الدولي، الذي يرأس لجنة العقود الزمنية لتأمين المنتجات النفطية للسوق المحلي، يترأس في نفس الوقت معظم اللجان الأخرى المعنية بالعقود النفطية، كما يوضح الجدول التالي:

رت	رقم القرار	السنة	البيان	رئيس اللجنة
1	616	2022	تشكيل لجنة العقود الزمنية لشراء المنتجات اللازمة للسوق المحلي	مدير عام التسويق
2	613	2022	تشكيل لجنة العقود الفورية للنفط الخام	مدير إدارة النفط الخام والغاز الطبيعي
3	800	2022	تشكيل لجنة لتسعير النفط الخام	مدير عام التسويق
4	42	2011م	تشكيل لجنة العقود الزمنية للنفط الخام	مدير عام التسويق
5	43	2011م	تشكيل لجنة العقود الزمنية للمنتجات النفطية والبتروكيماوية	مدير عام التسويق
6	44	2011م	تشكيل لجنة العقود الفورية للمنتجات النفطية	مدير إدارة المنتجات
7	610	2022	تشكيل لجنة العقود الفورية لشراء المنتجات اللازمة للسوق المحلي	مدير إدارة التوريدات
8	57	2011	تشكيل لجنة عقود التأجير الزمني	مدير عام التسويق
9	21	2018	تشكيل لجنة عقود تأجير ناقلات برحلات فردية	مدير إدارة النقل البحري

ويُظهر هذا التركيز في الصلاحيات انتهاكاً لمبادئ الحوكمة الرشيدة التي تقضي بفصل الاختصاصات وتوزيع المسؤوليات على مجموعة من الأشخاص أو الإدارات، وذلك بهدف سير العمل وتقليل مخاطر الفساد الإداري والمالي إلى أقل ما يمكن ودرء الشبهات. فتركيز الصلاحيات في يد شخص واحد يشكل بيئة خصبة لتجاوزات السلطة واتخاذ قرارات شخصية بعيداً عن الضوابط والمعايير الموضوعية.

وقد كشفت التحليلات أن هذا التركيز في الصلاحيات أدى إلى سوء اختيار الشركات الموردة، حيث لم يتم تقييم ملاءمة الشركات الفنية والمالية بعناية كافية، كما لم تُراعَ مبادئ الحوكمة في اختيار الموردين.



### 1.3 غياب معايير التأهيل المسبق للموردين في التشريعات النافذة

يعاني الإطار التشريعي الليبي من فجوة تشريعية خطيرة تتمثل في غياب معايير واضحة للتأهيل المسبق للموردين، فعلى الرغم من أن القرار رقم (616) لسنة 2022م قد نص على أن اللجنة مكلفة بـ"تقييم الزبائن والشركات المتخصصة التي ترى التفاوض معها"، إلا أنه لم يحدد معايير واضحة لهذا التقييم، مما ترك الباب مفتوحاً للاجتهادات الشخصية والقرارات غير الموضوعية، ويظهر تحليل الشركات المتعاقد معها خلال سنتي 2023-2024م مشاكل جوهرية في عملية التأهيل، حيث:

- 6 من أصل 8 شركات (75%) هي شركات حديثة النشأة (تأسست بعد 2017م)
- 5 شركات (62.5%) لا تمتلك مصافي تكرير أو بنية تحتية إنتاجية
- 3 شركات (37.5%) لا تتجاوز رؤوس أموالها 55 مليون درهم إماراتي
- 7 شركات (87.5%) تعمل في مجال التداول التجاري وليس الإنتاج أو التكرير

وتكشف البيانات أن جل هذه الشركات، التي تورد كامل قيمة العقود الخارجية (8.56 مليار دولار في 2023م و9.22 مليار دولار في 2024م)، لم تخضع لمعايير تأهيل مسبقة مهنية تضمن قدرتها على تنفيذ العقود بكفاءة وجودة. غياب هذه المعايير أدى إلى التعامل مع شركات تفتقر إلى الخبرة التشغيلية، ولا تمتلك البنية التحتية اللازمة، مما أسهم بشكل مباشر في ارتفاع تكلفة التوريد وفقدان الكفاءة الاقتصادية في عمليات التوريد.

ويُظهر تحليل الملفات القانونية والمالية للشركات المتعاقد معها وجود حالات احتيال واضحة، حيث قامت بعض الشركات بالإدلاء بمعلومات مضللة في نماذج التسجيل، فعلى سبيل المثال، أفادت شركة (E) في نموذج تسجيلها بأنها "ليست مملوكة لأي مواطن أو كيان ليبي"، بينما تشير الوثائق إلى أن النموذج كان خاصاً بشركة ثانية (G) مما يكشف عن تلاعب واضح بالوثائق.

### 1.4 تجاوزات رئيس مجلس الإدارة لصلاحيات اللجان

مثلت تجاوزات رئيس مجلس الإدارة للصلاحيات المنصوص عليها في التشريعات انتهاكاً خطيراً لمبادئ الحوكمة والفصل بين الصلاحيات. ففي تاريخ 24 يناير 2023م، خاطب رئيس مجلس الإدارة مدير عام التسويق الدولي بموجب المراسلة رقم (556) بشأن توريد المحروقات وإعداد كراسة شروط لتأهيل الشركات، مع توجيهات واضحة باستثناء الموردين الذين قاموا بتوريد الوقود في الفترة السابقة، وإشراك شركات محددة في العطاء، في تجاوز صريح لأحكام المادة الثانية من القرار رقم (616) التي منحت هذه الصلاحيات للجنة وليس لرئيس المجلس بصفته الفردية، وتكشف أعمال الفحص والمراجعة عن عدد من التجاوزات الأخرى، حيث:

- جرى إلغاء التعاقد مع الشركات العالمية الموثوقة: تم إنهاء علاقات المؤسسة مع 11 شركة عالمية كانت تعمل معها خلال عام 2022م (17 شركة مقارنة بـ6 شركات في



2023م)، معظمها شركات عالمية تمتلك مصافي لتكرير النفط وخبرة طويلة في السوق.

- التعامل مع شركات حديثة بدون مبرر: تم تضمين شركة (T) التي تأسست في 25 أبريل 2023م في قائمة الموردين دون وجود مبرر فني أو اقتصادي، مما يثير الشكوك حول نزاهة عملية الاختيار.
- التوسع مع مورد واحد: تم تخصيص 43% من قيمة العقود لشركة واحدة خلال عام 2024م (3.98 مليار دولار)، في انتهاك لمبدأ تنويع مصادر التوريد الذي يضمن الاستمرارية ويحد من المخاطر.
- تمديد العقود دون مراجعة الأسعار: تم تمديد فترة التعاقد مع الشركات الموردة لتشمل الفترة من يناير إلى ديسمبر 2025م بنفس قيمة العلاوة المتفق عليها في 2024م، رغم نص المادة (8) الفقرة (D) في العقود على أن "للمؤسسة الحق في مراجعة سعر العلاوة خلال فترة التعاقد".

## 2. الواقع والتحديات: تحليل كمي ونوعي لتوريدات المنتجات النفطية من المصادر الخارجية"

في ظل الأهمية الحيوية لتأمين احتياجات السوق الليبي من المنتجات النفطية، يبرز التحليل الكمي والنوعي لتوريدات المصادر الخارجية كأداة محورية لفهم واقع التحديات التي تواجه القطاع. فبينما تشكل الواردات الخارجية العمود الفقري لتغطية الاحتياجات النفطية في ليبيا بعد تراجع الإنتاج المحلي، فإن غياب الشفافية وانعدام المنافسة الحقيقية تحول هذه العملية من آلية اقتصادية روتينية إلى بيئة خصبة للهدر المالي وإهدار الموارد الوطنية. ويستند هذا التحليل إلى بيانات حقيقية ومستوفاة لفترة (2022-2024)، كاشفاً عن حقائق صادمة تستدعي التدخل العاجل لإصلاح المنظومة بأكملها.

### 2.1 حركة الكميات والقيم للمحروقات الموردة خلال الفترة (2022-2023-2024) إضافة سنة 2025

تكشف البيانات الرسمية عن تحولات مقلقة في كميات وقيم المنتجات النفطية الموردة من الخارج، حيث بلغت الكميات الإجمالية الموردة خلال عام 2024م (11,172,397 طن متري) بقيمة إجمالية (9,225,607,987 مليار دولار)، مقارنة بـ (8,069,883 طن متري) بقيمة (8,510,345,110 مليار دولار) في عام 2022م، أي بزيادة نسبتها 38.4% في الكميات و8.4% في القيمة المالية. ويبدو أن هذه الزيادة ليست مدفوعة بالاحتياجات الفعلية للسوق، بل بتغيرات في هيكل الموردين وأساليب التعاقد التي أفضت إلى هدر الموارد دون تحقيق المردود الأمثل.



جدول 12 كم ونوع الواردات من المنتجات النفطية من المصادر الخارجية

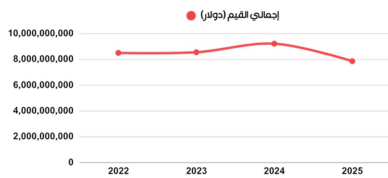
2025			2024			2023			2022			المنتج
متوسط السعر (دولار للطن)	القيمة (دولار)	الكمية (طن متري)	متوسط السعر (دولار للطن)	القيمة (دولار)	الكمية (طن متري)	متوسط السعر (دولار للطن)	القيمة (دولار)	الكمية (طن متري)	متوسط السعر (دولار للطن)	القيمة (دولار)	الكمية (طن متري)	
787.9	3,828,222,657	4,858,754	877	4,422,375,754	5,043,526	951	4,484,746,732	4,715,555	1,043	4,803,567,732	4,605,462	بنزين
757.2	3,842,550,683	5,074,708	805	3,951,664,667	4,906,877	904	3,978,364,399	4,402,869	1,094	3,567,169,714	3,261,440	ديزل
544.7	115,600,268	212,229	583	177,174,245	304,157	649	19,461,582	30,000	607	110,364,876	181,687	الزيت الثقيل
959.14	47,043,989	49,048	1058	49,021,858	46,316	1231	77,892,283	63,288	1,373	29,242,787	21,294	محسن بنزين
			769	199,122,258	258,999							الغاز الطبيعي
717.89	33,489,114	46,649	689	390,966,544	567,467							النافثا
			783	35,282,660	45,056							كيروسين
<b>768.15</b>	<b>7,866,906,711</b>	<b>10,241,388</b>	<b>826</b>	<b>9,225,607,987</b>	<b>11,172,397</b>	<b>929</b>	<b>8,560,464,997</b>	<b>9,211,712</b>	<b>1,055</b>	<b>8,510,345,110</b>	<b>8,069,883</b>	<b>الاجمالي</b>



## وتكشف البيانات التفصيلية (جدول 13) عن الحقائق التالية:

- زيادة حادة في كميات منتج الديزل: ارتفعت كميات الديزل الموردّة بنسبة 50% خلال عام 2024 مقارنة بعام 2022، حيث بلغت (4,906,877 طن متري) مقابل (3,261,440 طن متري)، بينما شهدت كميات البنزين زيادة أقل وضوحاً بنسبة 9.5% فقط.
- تغيّر هيكل المنتجات الموردّة: ظهور منتجات جديدة في قائمة الواردات في عام 2024 مثل الغاز الطبيعي (258,999 طن متري) والنافثا (567,467 طن متري)، مما يشير إلى توسيع نطاق العقود دون تقييم دقيق للاحتياجات الفعلية.
- تراجع متوسط أسعار الشراء: على الرغم من زيادة الكميات، شهدت الأسعار المتوسطة انخفاضاً ملحوظاً، حيث انخفض متوسط سعر طن البنزين من 1,043 دولار في 2022 إلى 877 دولار في 2024، وسعر طن الديزل من 1,094 دولار إلى 805 دولار. هذا التراجع لم ينعكس إيجاباً على الميزانية العامة بسبب هيكل العقود غير الفعال. والرسوم البيانية أدناه تبين توضيح ذلك: 2.2 هيكل الموردين: تحليل شركات التوريد الجديدة مقابل القديمة شكل هيكل الموردين تحولاً جذرياً في إدارة توريد المنتجات النفطية لسوق المحلي، حيث شهدت سنة 2023م تقليصاً حاداً في عدد الموردين من 17 شركة في سنة 2022م إلى 6 شركات فقط في سنتي 2023-2024م. هذا التركيز الشديد في قاعدة الموردين لا يستند إلى معايير فنية أو اقتصادية موضوعية، بل يعكس عمليات اختيار مشبوهة أضعفت المنافسة وأضعفت كفاءة المنظومة ككل.

رسم توضيحي 4 لقيمة الكميات الموردّة من عام 2022 إلى 2025



رسم توضيحي 3 للكميات الموردّة من عام 2022 إلى 2025



## 2 هيكل الموردين: تحليل شركات التوريد الجديدة مقابل القديمة

شكل هيكل الموردين تحولاً جذرياً في إدارة توريد المنتجات النفطية للسوق المحلي، حيث شهدت سنة 2023م تقليصاً حاداً في عدد الموردين من 17 شركة في سنة 2022م إلى 6 شركات فقط في سنتي 2023-2024م. هذا التركيز الشديد في قاعدة الموردين لا يستند إلى معايير فنية أو اقتصادية موضوعية، بل يعكس عمليات اختيار مشبوهة أضعفت المنافسة وأضعفت كفاءة المنظومة ككل.



جدول 13 هيكل الموردين من عام 2022 إلى 2022

2024		2023		2022		الشركة
نسبة الواردات	قيمة الواردات \$	نسبة الواردات	قيمة الواردات \$	نسبة الواردات	قيمة الواردات \$	
				11.40%	967,626,565.66	M
				13.30%	1,126,271,999.43	S
				6.80%	574,281,642.34	S
				7.60%	643,037,564.49	L
				1.90%	158,841,919.93	O
		0.20%	16,517,492.32	21.70%	1,844,508,104.00	B
				10.10%	857,075,063.78	B
7%	664,046,215.23	0.20%	19,461,582.14	4.20%	353,527,299.10	M
				2.80%	233,866,728.16	P
43%	3,983,062,853.00	5.70%	485,096,856.83	2.80%	236,185,046.44	C
				0.30%	29,643,244.30	T
				3.50%	300,760,148.50	IE
		6.70%	569,578,445.02	1.30%	110,960,051.62	B



12%	1,120,634,405.98	31.30%	2,675,232,766.15	4.00%	337,714,830.85	G
10%	931,041,735.14	23.50%	2,014,487,114.81	4.90%	414,796,965.52	E
14%	1,323,872,753.34	27.00%	2,313,309,390.88	3.60%	302,064,387.84	P
13%	1,202,950,023.92	5.50%	466,781,357.13			T
100%	9,225,607,986.60	100.00%	8,560,465,005.28	100.00%	8,491,161,561.96	الإجمالي

### تكشف التحليلات (جدول 13) أن الشركات المتعاقد معها حالياً لا تمتلك المؤهلات الفنية والمالية الكافية، حيث:

- 6 من أصل 7 شركات هي شركات حديثة النشأة (تأسست بعد 2017م)
- 7 شركات لا تمتلك مصافي تكرير أو بنية تحتية إنتاجية
- 4 شركات لا تتجاوز رؤوس أموالها حوالي 15 مليون دولار

#### جدول 14 مقارنة الموردين السابقين بالحاليين

الموردون الجدد (2024)	الموردون القدامى (2022)	المعيار
6 شركات	13 شركة	العدد
1	11 شركة	الشركات العالمية الموثوقة
0	3 شركات	الشركات التي تمتلك مصافي
4 سنوات	15 سنة	متوسط الخبرة التشغيلية
5 شركات (100%)	2 شركات (12%)	الاعتماد على شركات حديثة النشأة

### ومن أبرز التحولات الخطيرة كما هو واضح في (جدول 14):

- إنهاء علاقات المؤسسة مع 11 شركة عالمية (مثل MOTOR OIL , SARAS, TOTAL , BB ENERGY , LITASCO) التي كانت تعمل معها خلال عام 2022م، معظمها شركات عالمية تمتلك مصافي لتكرير النفط وخبرة طويلة في السوق.



- تركيز شديد في قاعدة الموردين: حيث تحصلت شركة واحدة على 43% من قيمة العقود في عام 2024م (3.98 مليار دولار)، بينما حصلت باقي الشركات على النسبة المتبقية 57%.
- إضافة شركات حديثة بدون مبرر: مثل شركة (T) التي تأسست في 25 أبريل 2023م تم تضمينها في قائمة الموردين دون وجود مبرر فني أو اقتصادي، مما يثير الشكوك حول نزاهة عملية الاختيار.

### 2.3 دراسة الأسعار والعلاوات: المبالغات في التسعير وغياب المنافسة الحقيقية

كشفت الدراسة المتعمقة لآلية تسعير المنتجات النفطية عن وجود مبالغات خطيرة في العلاوات المضافة على الأسعار المرجعية، حيث ارتفعت قيمة العلاوات بشكل غير مبرر بعد عام 2022، رغم انخفاض الأسعار العالمية.

#### جدول 15 التغير في قيمة العلاوات المدفوعة من عام 2022 إلى 2024

إجمالي فروقات العلاوة بالدولار (الفرق الكمية)*	الكمية الموردة خلال سنة 2024	مقدار التغير		قيمة العلاوات		التسليم	المنتج
		النسبة	الفرق	2024	2022		
		1554.321%	62.95	67	4.05	Fob	بنزين سيارات
		-	95	95		Fob	ديزل
		700.000%	77	88	11	STS	بنزين سيارات
		-	96	96		STS	ديزل
287,480,982	5,043,526	570.000%	57	67	10	CIF	بنزين سيارات
309,133,251	4,906,877	450.000%	63	77	14	CIF	ديزل
596,614,233							الإجمالي

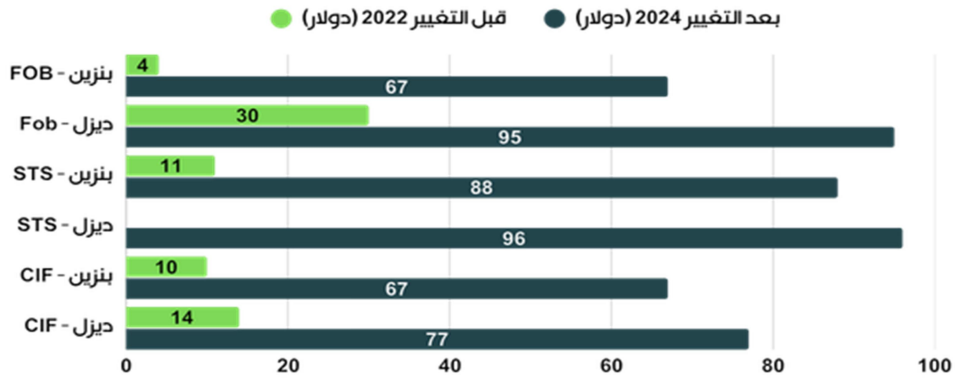
#### وتبرز البيانات (بجدول 15) عدة مؤشرات خطيرة:

- زيادة العلاوات بنسبة 1554% للبنزين: من 4.05 دولاراً للطن المتري في 2022 إلى 67 دولاراً في عام 2024م لشروط التسليم (FOB).
- زيادة العلاوات بنسبة 450% للديزل: من 14 دولاراً إلى 77 دولاراً للطن المتري لشروط التسليم (CIF).
- هذا الفارق الهائل يدل على عدم دقة الأسس الموضوعية من قبل لجنة تأمين المنتجات، ويشير إلى وجود مبالغة مقصودة في العروض المقدمة من الشركات الموردة.
- غياب مراجعة العلاوات دوري: على الرغم من نص المادة (8) الفقرة (D) في العقود على أن "للمؤسسة الحق في مراجعة سعر العلاوة خلال فترة التعاقد"، فإن اللجنة المكلفة لم تقم بأي مراجعة لهذه القيم رغم تغير العوامل المؤثرة في التسعير. نتيجة للمبالغة الغير مبرره



في ارتفاع العلاوات تكبدت الخزنة العامة خسائر بقيمة 596,614,233 مليون دولار سنويا. أدناه (رسم توضيحي 5) يكشف بياناً حجم التكلفة الإضافية:

#### رسم توضيحي 5 قيمة التغيير في العلاوات



#### 2.4 نتائج الفحص والمراجعة: شبهات التلاعب والاحتيال في العطاءات

كشفت نتائج الفحص والمراجعة عن وجود شبهات قوية للتلاعب والاحتيال في عمليات العطاءات، تتجلى في:

- تشابه التوقيعات بين شركات مختلفة:
- تم رصد تشابه في توقيعات ممثلي شركات (M) و (P) في العقود المبرمة خلال الفترة (2022-2024)، رغم اختلاف أسماء الموقعين والصفات الوظيفية. ويظهر هذا التشابه في عدة عقود مهمة، منها:

- اتفاقية شراء ديزل لشهر يونيو 2022 مع شركة (M)
- اتفاقية شراء بنزين لشهر يناير 2023 مع شركة (P)
- عدة عقود زمنية لتغطية احتياجات السوق المحلي في عام 2024
- تزامن الردود الإلكترونية:

كشفت المراسلات الإلكترونية بين الشركات الموردة والمؤسسة الوطنية للنفط عن تزامن مثير للريبة في توقيت الردود. ففي تاريخ 28 نوفمبر 2022، أرسلت ثلاث شركات عروضها في دقائق متتالية:

- شركة (G): الساعة 12:44 مساءً
- شركة (E): الساعة 12:49 مساءً
- شركة (P): الساعة 12:56 مساءً
- احتيال في نماذج تسجيل الشركات:



كشفت الفحوصات عن وجود احتيال في نموذج تسجيل شركة (E)، حيث أفادت الشركة بأنها "ليست مملوكة لأي مواطن أو كيان ليبي"، بينما النموذج نفسه يشير إلى شركة أخرى (G) التي هي نفسها من بين الشركات الموردة خلال نفس الفترة.

## 2.5 أوجه الخلل في عملية الاختيار والتقييم للموردين الأجانب

كشفت دراسة منهجية لعمليات اختيار الموردين عن ثغرات منهجية خطيرة في العملية التعاقدية، تجعلها عرضة للاختراق والفساد. ومن أبرز مظاهر هذا الخلل:

- **غياب لجنة التأهيل المسبق:** رغم أهمية لجنة التأهيل المسبق كخطوة أولى في عملية التعاقد، فإن المؤسسة الوطنية للنفط لم تشكل هذه اللجنة مطلقاً، مما سمح بدخول شركات غير مؤهلة إلى عملية العطاءات، مثل شركة (T) التي تأسست في أبريل 2023 وتم التعاقد معها في نفس العام.
- **عدم وجود معايير موضوعية للاختيار:** اعتمدت لجنة العقود على معايير غير واضحة وغير موضوعية في اختيار الموردين، فقد استبعدت شركات عالمية ذات خبرة واسعة (مثل EXXONMOBIL) بينما قبلت شركات حديثة النشأة (مثل T) دون وجود مبرر فني أو اقتصادي واضح.
- **تدخل رئيس مجلس الإدارة في اختيارات اللجنة:** كشفت المراسلات أن رئيس مجلس الإدارة تدخل بشكل مباشر في اختيارات اللجنة، حيث خاطب مدير عام التسويق الدولي في 24 يناير 2023 بموجب المراسلة رقم (556) بـ "استثناء الموردين الذين قاموا بتوريد الوقود في الفترة السابقة"، و"إدراج شركات جديدة"، مما يشكل انتهاكاً صارخاً لمبادئ الحوكمة وفصل الصلاحيات.
- **عدم تقييم القدرة الفنية والمالية:** لم تقم اللجنة بتقييم الجوانب الفنية والمالية للشركات المتقدمة، فعلى سبيل المثال: شركة (T) التي تأسست في أبريل 2023 برأس مال 50,000 درهم إماراتي (حوالي 13,600 دولار) فقط، وتم التعاقد معها لتوريد محروقات بقيمة 1.2 مليار دولار في عام 2024.

## 2.6 الاستنتاجات الرئيسية ومؤشرات الفساد

بناءً على هذا التحليل الشامل، يمكن استنتاج أن نظام توريد المنتجات النفطية من المصادر الخارجية يعاني من اختلالات بنيوية خطيرة تهدد الشفافية الاقتصادية، وأبرز هذه المؤشرات:

- تركيز خطير في قاعدة الموردين: من 17 شركة في 2022 إلى 6 شركات في 2024م، معظمها شركات حديثة النشأة غير مؤهلة.
- ارتفاع غير مبرر في العلاوات: زيادة بنسبة 191% في علاوات البنزين و28% في علاوات الديزل رغم انخفاض الأسعار العالمية.
- شبهات تلاعب واضحة: تشابه توقيعات بين شركات مختلفة، تزامن في الردود، وبيانات مغلوبة في مستندات تسجيل الشركات.
- غياب آليات التأهيل والرقابة: عدم وجود لجنة تأهيل مسبق، وعدم وجود معايير موضوعية لاختيار الموردين. وتدخل السلطة التنفيذية في عمليات الاختيار.



• هدر مالي كبير: لو جرى تقييم هذه العقود بناءً على ممارسات السوق العالمية، لكانت الوفورات المالية المتوقعة للميزانية العامة تصل إلى 2 مليار دولار في عام 2024 وحده.

إن هذه المؤشرات لا تمثل مجرد أخطاء إدارية أو ممارسات غير فعالة، بل تشكل أدلة أولية على وجود شبكات من الفساد المالي والإداري تحتاج إلى تطبيق إصلاحات الجذرية.

### 3. خارطة الطريق: نحو منظومة توريد خارجي فعالة واقتصادية

بعد تحليل معمق للإطار القانوني والبيانات المتعلقة بعمليات التوريد الخارجي للمنتجات النفطية، يتضح أن التحدي الأكبر في بناء آليات شفافة ورقابية قوية تهدف إلى إصلاح جذري في منظومة التوريد الخارجي.

#### 3.1 إعادة هيكلة اللجان المعنية بالعقود الخارجية وفصل الاختصاصات

كشفت الفحص المعمق أن أحد الجذور الرئيسية للمشكلات في نظام التوريد الخارجي هو اختلال هيكل اللجان وتضارب الصلاحيات. فالتركيز المفرط للصلاحيات في يد أفراد محددين، خاصة مدير إدارة التسويق الدولي الذي يرأس معظم اللجان الرئيسية، يشكل خرقاً لمبادئ الحوكمة الرشيدة ويعرض العمليات للتدخلات وسوء الاستخدام، ونوصي بالإجراءات التالية:

- إلغاء الهيكل الحالي للجان وتشكيل هيكل جديد يضمن فصل الصلاحيات ويمنع تضارب المصالح.
- تشكيل لجنة رئيسية متخصصة للعقود الخارجية تتكون من:
  - رئيس مستقل لا يشغل أي منصب آخر في المؤسسة (خبير دولي في مجال العقود النفطية).
  - أعضاء تقنيون وماليون من المؤسسة الوطنية للنفط ووزارة النفط والغاز.
  - ممثل عن الجهات الرقابية.
- تحديد فترة زمنية محددة لعضوية اللجان لتجنب الاستقرار المفرط وتبادل الخبرات، وأن تكون خاضعة لمعايير اختيار محددة.

#### 3.2 إنشاء لجنة تأهيل مسبق للموردين وفق معايير عالمية

أظهرت البيانات أن إحدى أكبر الثغرات في نظام التوريد الخارجي هي غياب أي لجنة تأهيل مسبق فاعلة، حيث تمت دعوة شركات لم تمر بمراحل التأهيل الأساسية أو لا تمتلك الخبرة والملاءة المالية الكافية، مما أدى إلى ارتفاع التكاليف وانخفاض الكفاءة. وهذا الموضوع يؤكد على ضرورة إنشاء لجنة تأهيل مسبق مستقلة تطبق معايير عالمية صارمة، والتي من بينها:

- الخبرة التشغيلية: لا تقل عن 10 سنوات في مجال توريد المنتجات النفطية، مع تقديم مستندات إثبات العمليات السابقة.
- الملاءة المالية: رأس مال لا يقل عن 100 مليون دولار أمريكي، مع تقديم قوائم مالية مدققة لآخر ثلاث سنوات.



- القدرة التشغيلية: امتلاك بنية تحتية (مصافي، ناقلات، مستودعات) أو علاقات موثقة مع مالكي هذه البنية.
- السمعة الأخلاقية: خلو السجل من أي سابقة فساد أو تلاعب، مع تقديم شهادات من جهات مستقلة.
- الاستقرار المؤسسي: هيكل ملكية واضح، وإدارة متخصصة.

### 3.3 تنويع قاعدة الموردين وإشراك الشركات العالمية ذات الخبرة

يكشف التحليل أن التركيز الحالي على 6 شركات حديثة النشأة يقلل من الكفاءة ويرفع التكاليف، لمعالجة الموضوع يجب تنفيذ التوصيات التالية:

- وضع خطة تدريبية لتوسيع قاعدة الموردين لتصل إلى 15 شركة عالمية مؤهلة خلال عام 2026.
- التصنيف الاستراتيجي للموردين إلى ثلاثة أصناف:
- موردون استراتيجيون (60% من الكميات): شركات كبرى تمتلك مصافي ومصداقية عالية (مثل SHELL, TOTAL).
- موردون إقليميون (40% من الكميات): شركات إقليمية ذات خبرة جيدة في منطقة البحر المتوسط.
- التعامل المباشر مع المصافي وليس مع الشركات التجارية، وذلك لضمان الجودة وتقليل الوسطاء.

### 3.4 إلغاء التعامل مع الشركات المشكوك في نزاهتها والبدء بمناقصة عامة 2026

كشفت التحقيقات وجود أدلة قوية تشير إلى تلاعب وإدارة مشتركة لعدة شركات (مثل M و P) من قبل الجهات نفسها، بالإضافة إلى وجود أدلة على تقديم معلومات مغلوبة في مستندات (مثل نموذج تسجيل شركة (E)). كما كشفت المراسلات أن بعض الشركات ترسل عروضها في تتابع زمني دقيق (بفارق دقائق فقط)، مما يشير إلى تنسيق غير مشروع بين هذه الكيانات، ويجب تنفيذ التوصيات التالية:

- **إيقاف التعامل فوراً مع الشركات التالية بناءً على الأدلة المتوفرة:**
  - أ. M و P (بسبب تشابه التوقيعات والملفات).
  - ب. E (بسبب تقديم معلومات مغلوبة مستندات التسجيل).
  - ت. T (بسبب حادثة النشأة وعدم وجود خبرة كافية).
- **إعلان مناقصة عامة لعام 2026 وفق الإجراءات التي سبق توضيحها.**



## الفصل الرابع: التوريد المحلي

---



## توطئة

إن ليبيا منتج رئيسي للنفط ورغم ذلك وللمفارقة تستورد معظم حاجياتها من الوقود بتكلفة باهظة جدا من الخارج، وذلك لأن قطاع التكرير لديها في حالة سيئة جدا بسبب تناقضات تشريعية وفوضى قانونية، ونزاعات عالقة مع الشركاء الخارجيين، ونصوص تشريعية لا تواكب العصر والمتغيرات وسوء إدارة تشغيلية، وإغلاق أكبر أصولها لتكرير النفط (مصفاة راس لانوف). هذه المسألة ليست مشكلة تقنية أو مالية، بل أزمة استراتيجية تهدد استقرار الاقتصاد الليبي، والأمن الطاقى للبلاد والسيادة الوطنية. الحل لا يستلزم إصلاح وإعادة تأهيل المصافي فقط، بل يستلزم إعادة هيكلة قانونية واستراتيجية لكامل القطاع.

### 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لتشغيل المصافي الوطنية

يُعد الإطار التشريعي المنظم لتشغيل المصافي النفطية في ليبيا أحد الركائز الأساسية لضمان تحقيق الاستقلال الطاقى وتعزيز الاكتفاء الذاتي من المنتجات النفطية. فغياب التشريعات الواضحة والحديثة، وتضارب الصلاحيات بين الجهات المعنية، والخلافات القانونية العالقة مع الشركاء الأجانب، حول المصافي من عوامل للإنتاج الحيوي إلى مراكز للنزاعات الإدارية والمالية. ويبرز هذا التحدي بوضوح في مصفاة راس لانوف (الأكبر في ليبيا بطاقة 220 ألف برميل/يوم) المتوقفة منذ عام 2013 بسبب خلافات قانونية مع الشريك الأجنبي، مما أدى إلى خسارة الدولة ما يعادل 58% من طاقاتها التكريرية. ويستعرض هذا القسم التحليل القانوني الشامل للمنظومة التشريعية الحاكمة، مع التركيز على الثغرات التي تحول دون استغلال هذه البنية التحتية الوطنية بما يخدم الاقتصاد الليبي.

#### 1.1 الأحكام القانونية المنظمة لتشغيل المصافي الليبية

تنظم مجموعة من التشريعات والقرارات القانونية تشغيل المصافي النفطية في ليبيا، أبرزها:

- القانون رقم (24) لسنة 1974م بشأن إنشاء المؤسسة الوطنية للنفط، الذي يُعد المرجعية التشريعية الأولى لتنظيم قطاع النفط الليبي، ويحدد مهام المؤسسة في "إدارة وتشغيل المرافق النفطية بما فيها المصافي".
- القانون رقم (11) لسنة 1973م المعدل بناءً على القانون رقم (5) لسنة 1988م، الذي ينظم أنشطة التكرير ويحدد شروط منح التراخيص للشركات العاملة في هذا المجال، مع التركيز على أولوية الشريك الليبي في المشاريع المشتركة.
- قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011م، الذي أعاد هيكلة المؤسسة الوطنية للنفط وحدد مسؤولياتها في تشغيل المصافي، مع إشارة خاصة إلى تفعيل الطاقات التكريرية المحلية كأولوية استراتيجية. غير أن التحليل القانوني يكشف عن عدة ثغرات حرجة:
- **التقادم التشريعي:** معظم التشريعات سارية منذ السبعينيات والثمانينيات ولم تُحدَّث لمواكبة التطورات الفنية والاقتصادية الحديثة.



- **التناقضات بين النصوص:** تعارض صريح بين قرار رقم (131) لسنة 2011 (الذي يمنح المؤسسة الوطنية للنفط صلاحيات تشغيل المصافي) واتفاقية راس لانوف (التي تعطي للشريك الأجنبي حق الإدارة التشغيلية).
- **غياب الحوكمة:** عدم وجود آليات قانونية لمراجعة أداء المصافي أو تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية للتشغيل الأمثل.

#### 1.2 توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة الزاوية لتكرير النفط

كشف الفحص الرقابي عن تضارب صارخ في توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة الزاوية لتكرير النفط، حيث نصت المادة الرابعة من عقد اتفاق الإدارة المبرم بين الطرفين عام 2010 على أن:

- المؤسسة الوطنية للنفط مسؤولة عن توفير النفط الخام للمصفاة، تسويق المنتجات المكررة، وتوفير التمويل اللازم للصيانة الدورية.
  - شركة الزاوية مسؤولة عن تشغيل الوحدات الإنتاجية، الصيانة اليومية للأصول وإدارة الكوادر الفنية والتشغيلية.
- إلا أن الواقع العملي يكشف عن واقع مختلف حيث تمر شركة الزاوية بعجز مالي وعدم تحمل المؤسسة الوطنية للنفط للتمويل المتفق عليه أدى إلى تراكم الديون على الشركة، وكذلك تهالك البنية التشغيلية.

#### 1.3 التحديات القانونية في ملكية وتشغيل مصفاة راس لانوف

تمثل مصفاة راس لانوف (58% من الطاقة التكريرية الوطنية) ، وما زالت متوقفة منذ عام 2013 بسبب خلافات قانونية مع الشريك الأجنبي ، مما أدى إلى تجميد أصول المصفاة وتدهور بنيتها التحتية بسبب التوقف الطويل.

#### 1.4 غياب التشريعات الداعمة للاعتماد على التكرير المحلي كأولوية استراتيجية

على الرغم من الأهمية القصوى للتكرير المحلي في تحقيق الأمن الطاقوي، إلا أن التشريعات الحالية لا تعكس أولوية استراتيجية واضحة في هذا المجال. فبينما تُنفق الدولة أكثر من 9 مليارات دولار سنوياً على توريد المنتجات النفطية، لا توجد أي حوافز تشريعية لتعزيز الاعتماد على المصافي المحلية، مما يخلق بيئة غير مواتية للاستثمار في هذا القطاع ومن أهم الثغرات التشريعية الميدانية:

- غياب قانون للاستثمار في نشاط التكرير: عدم وجود أي تشريعات تشجع الاستثمار في المصافي المحلية واحتكار نشاط التكرير للدولة.
- عدم وجود استراتيجية وطنية: عدم وجود وثيقة سياسية معتمدة تحدد أهداف الاعتماد على المصافي المحلية خلال خمس أو عشر سنوات.

#### 2. الواقع الرقمي: تحليل إنتاج المصافي المحلية ومقارنة الجدوى الاقتصادية

في ظل الأهمية القصوى للمصافي النفطية الوطنية في تحقيق الأمن الطاقوي وتقليل الاعتماد على الواردات الخارجية، تبرز الحاجة الماسة إلى تحليل دقيق وموضوعي لقدرات هذه المصافي وإنتاجيتها



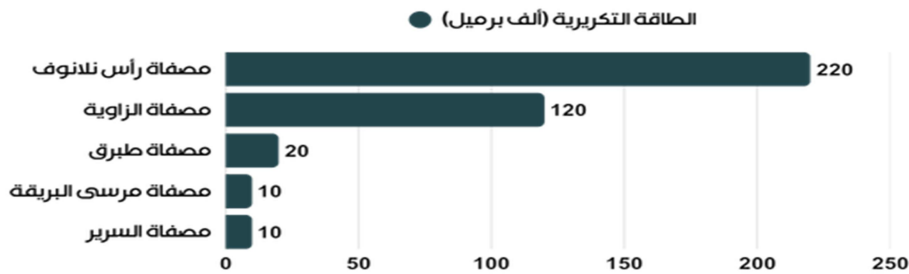
الفعالية مقارنة بطاقتها النظرية. فبينما تمتلك ليبيا خمسة مصافي نفطية رئيسية بطاقة إجمالية تصل إلى نحو 380 ألف برميل يومياً، إلا أن الواقع العملي يظهر تبايناً صارخاً بين الطاقات التصميمية لهذه المصافي وقدراتها التشغيلية الفعلية، مما ينعكس سلباً على الاقتصاد الوطني من خلال ارتفاع فاتورة الواردات الخارجية التي بلغت 9.2 مليارات دولار في عام 2024 وحده. ويستعرض هذا القسم تحليلاً شاملاً للبيانات الرقمية المتعلقة بتشغيل المصافي المحلية، بهدف الكشف عن الثغرات التشغيلية والمالية وتوفير أساس موضوعي لاستراتيجية إعادة الإحياء الصناعي في هذا القطاع الحيوي.

## 2.1 نبذة عن المصافي الوطنية: الطاقات التكريرية والوضع الحالي

تتوزع المصافي النفطية الوطنية في ليبيا على خمسة مواقع استراتيجية، كل منها له خصائص تشغيلية وقدرات إنتاجية، مع تنوع في عمر المنشآت التقنية ونوعية المنتجات المصنعة. ومن خلال البيانات التشغيلية للمصافي الخمسة، تظهر الصورة التالية:

- مصفاة رأس لانوف: تُعتبر أكبر مصفاة في ليبيا بطاقة تكريرية تصل إلى 220 ألف برميل يومياً، وتنتج النافثا والديزل والكيروسين وزيت الوقود الثقيل، وتُدار ضمن مجمع رأس لانوف للبتروكيماويات.
- مصفاة الزاوية: ثاني أكبر مصفاة في ليبيا، بطاقة إنتاجية 120 ألف برميل يومياً، وتنتج البنزين والكيروسين والديزل وغاز النفط المسال والأسفلت، وتم تأسيسها عام 1974 كشركة مستقلة وتعمل حالياً بشكل منتظم، رغم وجود تحديات في كفاءة الوحدات التشغيلية وتقدمها في العمر الافتراضي.
- مصفاة طبرق: أنشئت عام 1986، وتعمل بطاقة 20 ألف برميل يومياً، وتنتج الديزل والمازوت والنافثا وغاز الطهي، وتحظى باستقرار تشغيلي نسبي مع خطط لزيادة طاقتها المستقبلية لتلبية الطلب في مناطق الجبل الأخضر والشرق الليبي.
- مصفاة مرسى البريقة: واحدة من أقدم المصافي في ليبيا (تأسست عام 1962)، تشغل بطاقة 10 آلاف برميل يومياً، وتنتج البنزين والكيروسين والديزل، وتعاني من مشاكل فنية متكررة بسبب تقدم المنشآت في العمر وعدم توفر قطع الغيار اللازمة.
- مصفاة السرير: أصغر مصافي ليبيا (10 آلاف برميل يومياً)، أنشئت عام 1989، وتنتج البنزين والديزل والكيروسين، مع تحديات في استقرار الكهرباء وقطع الغيار.

رسم توضيحي 6 مقارنة للطاقة التكريرية للمصافي الليبية





## 2.2 كميات النفط الخام المضخة للمصافي المحلية (2022-2023-2024)

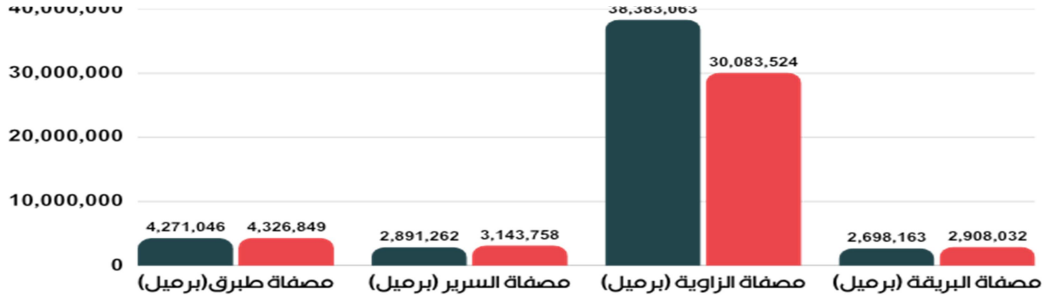
تكشف البيانات الصادرة عن إدارة الإنتاج في المؤسسة الوطنية للنفط أن الكميات المضخة للمصافي المحلية شهدت تقلبات ملحوظة خلال السنوات الثلاث الماضية، مع انخفاض واضح في عام 2024 مقارنة بالعامين السابقين. ففي حين بلغت الكميات المضخة لجميع المصافي المحلية في عام 2023 حوالي 48.2 مليون برميل، فإن هذه الكميات انخفضت إلى 40.5 مليون برميل في عام 2024 بفارق 7.8 مليون برميل، أي بنسبة انخفاض 16%.

### جدول 16 مستوى الإنتاج في المصافي الليبية من عام 2023 إلى 2024

البيان	مصفاة طبرق (برميل)	مصفاة السير (برميل)	مصفاة الزاوية (برميل)	مصفاة البريقة (برميل)	المجموع (برميل)
2023م					
كميات النفط المكرر	4,271,046	2,891,262	38,383,063	2,698,163	48,243,534
متوسط (برميل/أي)	11,778	7,877	102,771	7,392	129,818
النسبة	9%	6%	80%	5%	100%
2024م					
كميات النفط المكرر	4,326,849	3,143,758	30,083,524	2,908,032	40,462,163
متوسط (برميل/أي)	11,822	8,590	82,195	7,945	110,552
النسبة	11%	8%	74%	7%	100%
الفرق بالبرميل	55,803	252,496	8,299,539	209,869	7,781,371-



### رسم توضيحي 7 مقارنة للتغيير في كميات النفط التي استلمتها المصافي الليبية

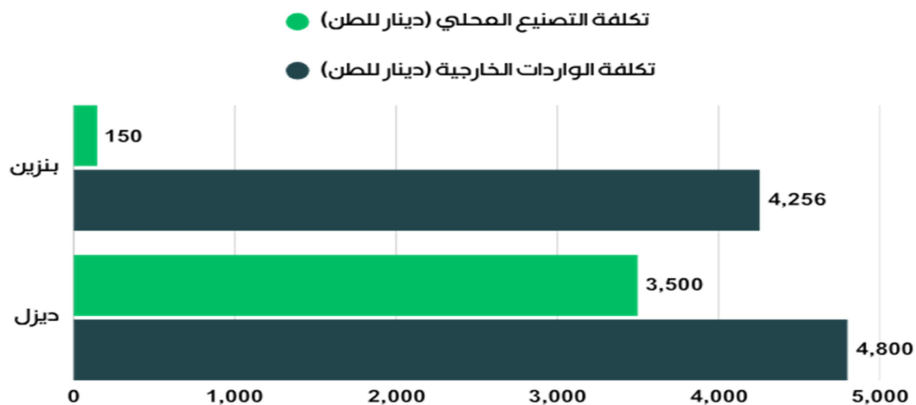


### 2.3 تحليل كلفة التكرير المحلي مقابل الواردات الخارجية (البنزين، الديزل، الوقود الثقيل)

يُظهر التحليل الاقتصادي المقارن بين كلفة التكرير المحلي والواردات الخارجية فجوة كبيرة في التكلفة، مما يخلق بيئة غير مشجعة للاعتماد على المصافي المحلية. فقد بلغت القيمة الإجمالية لتكلفة الكميات المستخدمة من النفط الخام في التكرير المحلي لسنة 2023 ثلاثة مليارات و968 مليون دولار مقابل 48.2 مليون برميل من مختلف الخامات، أي بمتوسط سعر برميل 82.3 دولار، ولكن عندما نحلل التكاليف بشكل مفصل للمنتجات الرئيسية، نلاحظ:

- بنزين 95: تكلفة التصنيع المحلي تتراوح بين 117-150 دينار للطن، بينما تكلف الواردات الخارجية 4,256 دينار للطن (بما يعادل 883 دولاراً).
- الديزل: تكلفة التكرير المحلي حوالي 3,500 دينار للطن، بينما تصل تكلفة الواردات إلى 4,800 دينار للطن.
- الوقود الثقيل: يشكل الاستثناء الوحيد حيث تكون تكلفة الإنتاج المحلي أعلى قليلاً من الواردات المستوردة بسبب كفاءة المصافي العالمية.

### رسم توضيحي 7 مقارنة التكاليف بين التكرير المحلي والواردات الخارجية (2024-2023)





### ويبرز التحليل التفصيلي (رسم توضيحي 7) للتكاليف :

- مصفاة الزاوية تمثل 80% من القيمة الإجمالية لتكرير النفط الخام في ليبيا، حيث بلغت تكلفة الكميات المضخة لها 3.17 مليار دولار في عام 2023.
- تكلفة التشغيل الإضافية غير محصورة في سعر النفط الخام فحسب، بل تشمل تكاليف التشغيل والصيانة والعمالة والطاقة، والتي قد تضيف 15-20% إلى التكلفة الإجمالية للتكرير.
- معدل العائد على الاستثمار في المصافي المحلية أقل بكثير من المعدلات العالمية، حيث يبلغ العائد على البرميل المكرر في المصافي الليبية أقل من 5 دولارات للبرميل، مقابل 10-15 دولاراً في المصافي العالمية الحديثة.
- المصافي المحلية لا تُحسب فيها تكلفة رأس المال (الاستثمارات في البناء والتطوير).
- لا يوجد نظام دوري لتحديث مؤشر العائد على البرميل، حيث كان آخر تحديث في عام 2018.
- تكاليف الصيانة غير المجدولة تمثل عبئاً كبيراً على التكاليف التشغيلية، خاصة في المصافي ذات العمر التشغيلي الطويل.

#### جدول 17 مقارنة تكاليف تكرير المنتجات النفطية محلياً وخارجياً

المنتج	التكلفة المحلية (دينار/طن)	التكلفة الخارجية (دينار/طن)	الفرق المالي (%)	ملاحظات
بنزين 95	117-150	4,256	96.5% أقل محلياً	مصلحة اقتصادية واضحة للتكرير المحلي
ديزل	3,500	4,800	27% أقل محلياً	مصلحة اقتصادية متوسطة
زيت الوقود الثقيل	3,800	3,600	5.5% أعلى محلياً	يفضل الاستيراد
كيروسين	2,100	3,200	34.4% أقل محلياً	مصلحة اقتصادية كبيرة



#### 2.4 نسب الاعتماد على التوريد المحلي مقابل الخارجي حسب المنتجات النفطية

تكشف البيانات لعام 2024 عن انخفاض كبير في الاعتماد على المصادر المحلية لتلبية احتياجات السوق الليبي من المنتجات النفطية، حيث بلغت نسبة المساهمة المحلية 24% فقط من إجمالي الكميات الموردة، بينما استحوذت الواردات الخارجية على 76% من الاحتياجات.

#### جدول 18 نسب الاعتماد على التوريد المحلي مقابل الخارجي حسب المنتجات النفطية

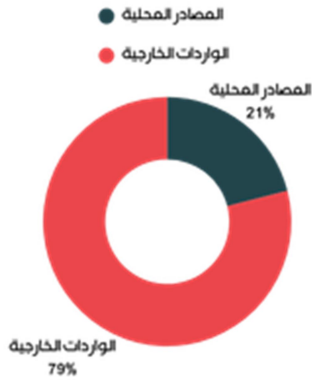
السنة	2021		الإجمالي	2022		الإجمالي	2023		الإجمالي
	وارد محلي	وارد خارجي		وارد محلي	وارد خارجي		وارد محلي	وارد خارجي	
البنزين 95	8%	92%	4,576,630	7%	93%	4,988,910	9%	91%	5,103,679
وقود الديزل	34%	66%	3,510,590	33%	67%	4,741,082	29%	71%	5,916,926
زيت وقود ثقيل	71%	29%	1,157,677	84%	16%	1,077,751	98%	2%	1,274,812
غاز سائل	100%	-	311,500	100%	-	325,039	100%	-	339,923
كبروسين	100%	-	170,152	100%	-	191,961	100%	-	249,235

ويُظهر التحليل المفصل (جدول 8) حسب نوع المنتج:

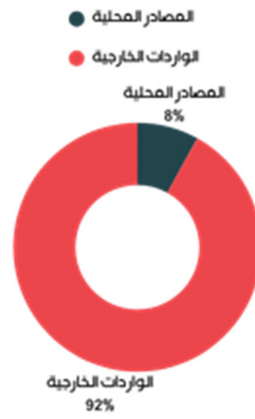
- البنزين 95: الاعتماد على المصادر المحلية لا يتجاوز 8% فقط، بينما 92% من الاحتياجات تُلبى عبر الواردات الخارجية.
- الديزل: نسبة الاعتماد على المصافي المحلية تصل إلى 21%، مقابل 79% من الواردات الخارجية.
- زيت الوقود الثقيل: هنا تصبح المصافي المحلية المصدر الرئيسي، حيث تغطي 80% من الاحتياجات المحلية.
- الكبروسين: يُعد الإنتاج المحلي المصدر الأساسي حيث يستحوذ على 86% من الكميات الموردة للسوق.



**رسم توضيحي 9**  
**نسب المصادر المحلية والخارجية**  
**الديزل**



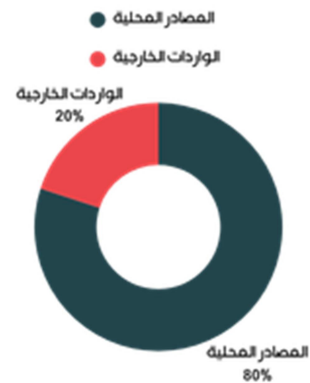
**رسم توضيحي 8**  
**نسب المصادر المحلية والخارجية**  
**بنزين 95**



**رسم توضيحي 11**  
**نسب المصادر المحلية والخارجية**  
**الكيروسين**



**رسم توضيحي 10**  
**نسب المصادر المحلية والخارجية**  
**زيت الوقود الثقيل**



ويبرز هذا التحليل تحديات جوهرية:

- الاعتماد المفرط على الواردات الخارجية للبنزين والديزل، وهما من أكثر المشتقات استهلاكاً في السوق الليبي.
- ضعف إنتاجية مصفاة الزاوية الوحيدة القادرة على إنتاج البنزين، حيث أنتجت 457,386 طن متري فقط في عام 2024، بينما يحتاج السوق إلى أكثر من 5.5 مليون طن.
- الاختلاف الصارخ في نسبة الاعتماد على المصادر المحلية بين المنتجات المختلفة، مما يشير إلى عدم توازن في استراتيجية الإنتاج الوطني.



- الهدر في الموارد حيث يتم تصدير النفط الخام بتكلفة منخفضة واستيراد مشتقاته بتكلفة أعلى عدة مرات.

#### 2.5 مؤشر العائد على البرميل: تأخر تحديث التقارير المالية

يُشكل غياب تحديث مؤشر العائد على البرميل أحد الثغرات الجسيمة في إدارة المصافي الوطنية، حيث يُعد هذا المؤشر المحدد الرئيسي لكفاءة عملية التكرير وجدواها الاقتصادية. فأخر تحديث لهذا المؤشر كان في عام 2018، مما يعني أن إدارة المصافي تفتقر إلى معلومات دقيقة ومحدثة للقرارات التشغيلية والاستثمارية منذ أكثر من خمس سنوات.

ويكشف الفحص الرقابي عن:

- غياب النظام المالي المتكامل الذي يربط بين التكاليف التشغيلية والإيرادات والعائد على الاستثمار.
  - عدم توافر البيانات الأساسية اللازمة لحساب العائد على البرميل، مثل تكلفة العمالة، تكاليف الصيانة، تكاليف الطاقة التشغيلية، وتكاليف المواد الكيميائية.
  - الخلط بين العوائد المالية والعوائد التشغيلية، حيث يتم تقييم أداء المصافي بناءً على الكميات المصنعة وليس على الربحية أو الكفاءة.
  - إهمال المؤشرات المرتبطة بالجودة والملاءمة البيئية في عملية التكرير، مما يؤثر سلباً على القيمة السوقية للمنتجات المكررة.
- ويوضح التحليل أن:

- البيانات المالية المتاحة تركز فقط على تكلفة النفط الخام دون احتساب باقي البنود التشغيلية.
- التقارير الإدارية لا تربط بين قرارات الاستثمار والصيانة ومؤشر العائد المالي على هذه الاستثمارات.
- غياب المقارنة مع المؤشرات العالمية للمصافي المشابهة، مما يحرم الإدارة من معرفة مكانتها التنافسية.

#### 2.6 الفجوة بين الطاقات التكريرية النظرية والفعالة في المصافي العاملة

تمثل الفجوة بين الطاقات التكريرية النظرية والفعالة التحدي الأكبر الذي يواجه القطاع التكريري الليبي، حيث تعمل المصافي العاملة حالياً بنسب تتراوح بين 30-70% من طاقتها التصميمية، مما يحرم الاقتصاد الوطني من موارد هائلة ويفرض أعباءً مالية كبيرة على الخزينة العامة.



ويُظهر التحليل تفصيلاً لهذه الفجوة:

- مصفاة الزاوية: الطاقة التصميمية 120 ألف برميل/يوم، بينما الطاقة الفعالة 78 ألف برميل/يوم، أي فجوة بنسبة 35%، تُترجم إلى خسارة إنتاج 42 ألف برميل يومياً.
- مصفاة طبرق: تعمل بنسبة 70% من طاقتها التصميمية، مع فجوة إنتاجية 6 آلاف برميل يومياً.
- مصفاة السرير: الطاقة الفعلية لا تتجاوز 30% من الطاقة التصميمية، مع فجوة إنتاجية 7 آلاف برميل يومياً.
- مصفاة مرسى البريقة: تعمل بنسبة 40% من طاقتها التصميمية، مع فجوة إنتاجية 6 آلاف برميل يومياً.

**جدول 19 الفرق بين القدرة التصميمية والإنتاج الفعلي لمصافي النفط الليبية**

المصفاة	الطاقة التصميمية (ألف برميل/يوم)	الطاقة الفعلية (ألف برميل/يوم)	الفجوة (%)	الفجوة اليومية (ألف برميل)	القيمة المالية للخسارة (مليون دولار/سنة)
الزاوية	120	78	35%	42	512.4
طبرق	20	14	30%	6	73.2
السرير	10	3	70%	7	85.4
البريقة	10	4	60%	6	73.2
الإجمالي	160	99	38%	61	744.2

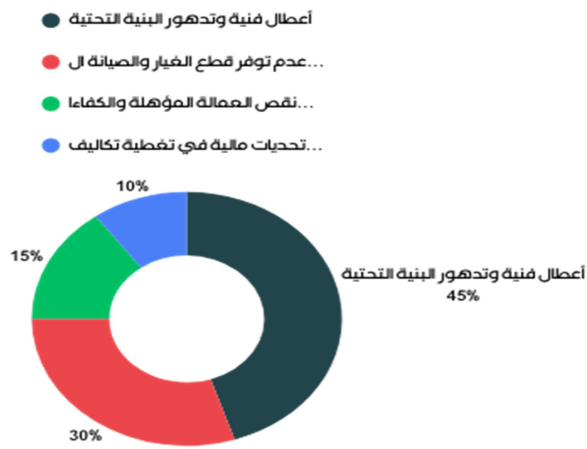
وتكشف التحليلات (جدول 19) أن:

- إجمالي الفجوة في الطاقات التكريرية يصل إلى 281 ألف برميل يومياً، إذا أضفنا مصفاة رأس لانوف المتوقفة بالكامل.
- القيمة المالية المفقودة نتيجة هذه الفجوة تقدر بنحو 1.2 مليار دولار سنوياً، إذا أخذنا في الاعتبار الأسعار الحالية للمنتجات النفطية.



- أسباب الفجوة تتوزع بين:
  - 45%: أعطال فنية وتدهور البنية التحتية
  - 30%: عدم توفر قطع الغيار والصيانة الدورية
  - 15%: نقص العمالة المؤهلة والكفاءات الفنية
  - 10%: تحديات مالية في تغطية تكاليف التشغيل

#### رسم توضيحي 11 توزيع نسب أسباب الفجوة في القدرة التكريرية للمصافي الليبية



#### 2.7 الاستنتاجات الرئيسية والمؤشرات التحذيرية

بناءً على هذا التحليل الشامل، يمكن استنتاج عدة حقائق جوهرية تؤكد الحاجة الملحة لإصلاح منظومة التكرير المحلي:

- توقف مصفاة رأس لانوف يمثل كارثة استراتيجية، حيث يحرم ليبيا من 58% من طاقتها التكريرية ويرفع فاتورة الواردات بمليارات الدولارات.
- الفجوة بين الطاقات النظرية والفعالة وصلت إلى مستوى خطير (38% في المصافي العاملة)، مما يشير إلى سوء الإدارة وضعف التخطيط الاستراتيجي.
- غياب المؤشرات المالية الحديثة يخلق بيئة غير شفافة للقرارات الاستثمارية، مع تأخر تحديث مؤشر العائد على البرميل منذ عام 2018.
- الاعتماد المفرط على الواردات الخارجية (76%) خاصة في البنزين والديزل، يشكل تهديداً للأمن الطاقوي الليبي ويستنزف الاحتياطات المالية للدولة.
- تكاليف التشغيل في المصافي الليبية أعلى بنسبة 15-25% من المتوسط العالمي، بسبب تقدم العمر وعدم كفاءة الأنظمة التشغيلية.



## الفصل الخامس: متابعة النقل والاستلام والتخزين

---



## توطئة

تعاني سلسلة توريد المنتجات النفطية من نظام إدارة وحوكمة تنقصه الشفافية والكفاءة، وهو ما يسمح بوقوع تجاوزات تشمل الفساد وتكبّد خسائر مالية في ظل غياب بيانات صحيحة وموثوقة. حيث تعاني البلاد من غياب إطار تشريعي وإجرائي متماسك يحكم نقل واستلام وتخزين المنتجات النفطية. تتجلى أوجه ذلك القصور وآثاره في انتشار الفساد الإداري والمالي لضبابية وتداخل السلطات والإجراءات، وضعف آليات السيطرة والحوكمة والتوثيق، إضافة إلى اختلالات كبيرة بين السجلات المحاسبية وقوائم جرد المخزون، وتهالك معدات القياس وخروج بعضها عن العمل واللجوء للقياس اليدوي للمخزون والتخزين وضعف الصيانة وضعف التنسيق بين الهيئات المعنية، وشبهات سرقة وتهريب وبيع المنتجات في السوق الموازية.

### 1. التشريعات والصلاحيات: أسس تنظيم عمليات النقل والتخزين

في غياب تنظيم قانوني دقيق يوزع الصلاحيات وينظم الإجراءات، لضمان الشفافية والنزاهة في عمليات النقل والاستلام والتخزين للمنتجات النفطية في ليبيا، تتحول هذه العمليات الحساسة إلى مجالات خصبة للفساد المالي والإداري، وتسبب هدراً هائلاً في المال العام. ويستعرض هذا القسم الإطار التشريعي المنظم لهذه العمليات، مع التركيز على الثغرات القانونية التي أفضت إلى ضعف الرقابة الداخلية، وغياب آليات التحقق، وتضارب الصلاحيات بين الجهات المعنية، مما يحتم إعادة هيكلة شاملة للمنظومة التشريعية والتنفيذية.

#### 1.1 الأحكام القانونية المنظمة لعمليات التخزين والنقل

يعتمد الإطار التنظيمي لعمليات النقل والاستلام والتخزين في ليبيا على قرارين أساسيين هما:

- قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011: الذي حدد اختصاصات لشركة البريقة ونظم بعض الأحكام المتعلقة بمسؤولياتها في إدارة المستودعات وتوزيع الوقود.
  - قرار المجلس الرئاسي رقم (411) لسنة 2017: الذي قرر بعض الأحكام في شأن النظام الأساسي لشركة البريقة لتسويق النفط، حيث نص في المادة الثانية على أن من أغراض الشركة:
  - تملك وإدارة المستودعات الرئيسية للمنتجات النفطية بما في ذلك مستودعات وقود الطيران وتزويد السفن بالوقود
  - تملك وإدارة محطات توزيع الوقود
  - تملك وإدارة أسطول من وسائل النقل البري
  - استئجار وسائل النقل البحري لتغطية احتياجات السوق المحلي
- غير أن التحليل التشريعي يكشف عن تحديات جوهرية:
- **التشتت التشريعي:** عدم وجود تشريع موحد ينظم هذه العمليات بشكل متكامل، مما يؤدي إلى تداخل الصلاحيات.



- التعارض مع الواقع: نصت القرارات على مسؤوليات لشركة البريقة، إلا أن المؤسسة الوطنية للنفط هي الجهة الفعلية التي تتحكم في عمليات التعاقد والمراقبة.
- **غياب ضوابط الأداء:** عدم وجود آليات قانونية لمراقبة أداء أجهزة القياس والمؤشرات، أو تحديد مسؤوليات صيانة هذه الأجهزة بشكل دوري.
- **إهمال معايير الجودة:** عدم وجود تشريعات تنظم معايير الجودة في عمليات التخزين والنقل بشكل واضح ومحدد.

### 1.2 توزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة

يكشف التحليل التنفيذي لتوزيع المسؤوليات بين المؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة عن تضارب في الصلاحيات وعدم وضوح في توزيع المهام، حيث:

- المؤسسة الوطنية للنفط:
    - تقوم فعلياً بعملية التعاقد على شراء المنتجات النفطية خارجياً ومحلياً وفق المخصصات المالية
    - تتحمل مسؤولية تسويق المنتجات وتحديد الأسعار
    - تستلم الإيرادات وتديرها
  - شركة البريقة:
    - تتحكم في تحديد الكميات المطلوبة وتوزيعها على المستودعات
    - تُدير مستودعات الوقود ومراكز التفريغ والاستلام
    - تتولى عمليات التوزيع الفعلية على الجهات المستهلكة
    - تتحمل مسؤولية التشغيل اليومي للمستودعات
    - تقوم بالصيانة الدورية لأجهزة القياس
- يُظهر التحليل وجود عدة ثغرات خطيرة في هذا التوزيع:
- الازدواجية: وجود مسؤوليات متشابهة بين الجهتين دون تحديد واضح لحدود السلطة
  - الإهمال: إهمال الصيانة الدورية لأجهزة القياس، مما يؤدي إلى فقدان دقة القياسات
  - غياب التنسيق: عدم وجود آلية تنسيق واضحة بين الجهتين في حالات الطوارئ أو الاختلاف في الكميات.
  - المساءلة: صعوبة تحديد الجهة المسؤولة عند حدوث الاختلافات بين الكميات المستلمة والموزعة.

### 1.3 اللوائح الخاصة بقياس الكميات وأجهزة المراقبة

تتطلب عمليات النقل والاستلام والتخزين وجود أنظمة مراقبة دقيقة لقياس الكميات ومنع الهدر أو السرقة. غير أن اللوائح المعمول بها حالياً تعاني من عدة ثغرات:



- **عدم وجود معايير موحدة:** عدم وجود معايير واضحة لمعايرة أجهزة القياس (العدادات، الميزان) أو جداول زمنية محددة للصيانة.
- **غياب التحديث التكنولوجي:** معظم أجهزة القياس المستخدمة قديمة وغير متوافقة مع التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال المراقبة الذكية.
- **الاعتماد على القياس اليدوي:** استمرار الاعتماد على القياس اليدوي في مناطق حيوية، مما يزيد من احتمالات الأخطاء وانعدام الشفافية.
- **عدم وجود أنظمة إنذار مبكر:** عدم وجود أنظمة إنذار تلقائية للكشف عن أي اختلافات كبيرة في الكميات أو حالات الطوارئ. ويشير الفحص الميداني إلى أن:
- **مستودع طريق المطار:** توقف عداد قياس الكميات الواردة لمنتج البنزين عن العمل، والاكتماء بقياسات مستودع مصفاة الزاوية.
- **مستودع الهاني:** تعطل الميزان المستخدم في قياس الكميات الواردة لمنتج الغاز المسال، دون وجود بديل فعال.
- مناطق الجنوب الشرقي: اعتماد كامل على القياسات المصدرة دون وجود أي أنظمة مراقبة في نقاط الوصول النهائية.

#### 1.4 الامتثال القانوني والتحديات التنفيذية

تكشف المراجعة الشاملة للامتثال القانوني في عمليات النقل والاستلام والتخزين عن تحديات جوهرية في التنفيذ:

- التخلف في تطبيق القرارات: القرارات الرقم (131) لسنة 2011 و(411) لسنة 2017، رغم وضوحها، لم تنفذ بالشكل المطلوب، سواء في توزيع المسؤوليات أو آليات المراقبة.
- غياب اللجان الفنية: عدم وجود لجان فنية مختصة لمراقبة أداء أجهزة القياس وتحديثها بانتظام.
- الإهمال في الصيانة: إهمال الصيانة الدورية لأجهزة القياس والمستودعات، مما يؤدي إلى تسرب الكميات وفقدان دقة القياسات.
- الاعتماد على المستندات الورقية: استمرار الاعتماد على المستندات الورقية في تسجيل الكميات، مما يسهل عمليات التلاعب أو إدخال البيانات الخاطئة.

## 2. الواقع الميداني: تحليل كمي لمخزون المنتجات النفطية والعمليات التشغيلية

في ظل الأهمية القصوى لمراقبة وإدارة مخزونات المنتجات النفطية، يبرز الحاجة الماسة لتحليل دقيق للبيانات التشغيلية المتعلقة بالنقل، الاستلام، والتخزين. فبينما تُشكّل هذه العمليات حلقة وصل حيوية بين توريد المنتجات النفطية وتوزيعها على المستهلكين، فإن غياب الشفافية في إدارة المخزون والبيانات التشغيلية يُترجم إلى هدر مالي وتشغيلي هائل. ويستعرض هذا القسم تحليلاً شاملاً للبيانات الرسمية الصادرة عن شركة البريقة لتسويق النفط، بهدف الكشف عن الثغرات العملية والمالية التي تعترض سير هذه العمليات.



## 2.1 مخزون أول المدة وآخر المدة لعام 2024

تكشف البيانات الصادرة عن إدارة المواد والمخزون التابعة لشركة البريقة أن مخزونات المنتجات النفطية شهدت تقلبات ملحوظة خلال عام 2024، تختلف نسبتها باختلاف المنتج والمنطقة الجغرافية.

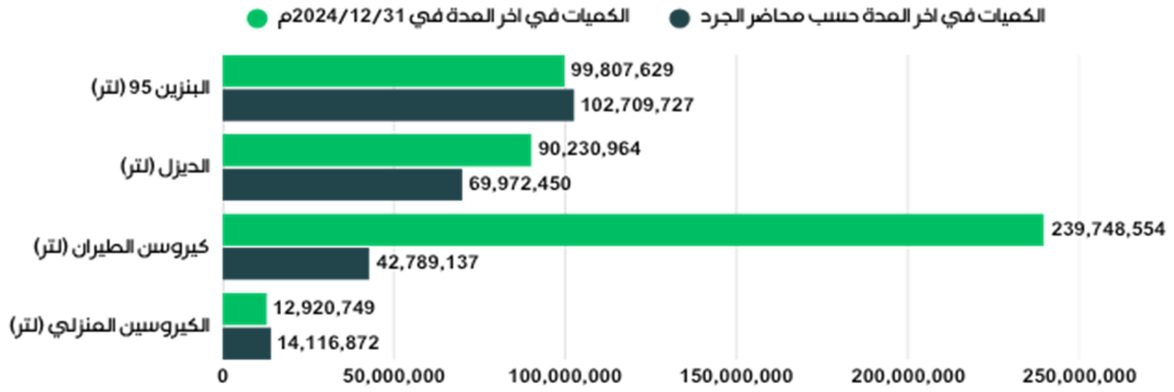
حيث تم إجراء مطابقة للمخزون آخر المدة حسب بيانات إدارة الحاسب الآلي وإدارة المواد بالإدارة المالية (للمنطقة الغربية والجنوبية) بمحاضر الجرد الفعلي (لا تشمل هذه البيانات كميات آخر المدة للمنطقة الشرقية والوسطى، وذلك لامتناع الشركة بموافاة اللجنة بالبيانات المطلوبة):

### جدول 20 الفرق بين الكميات المستلمة والمسجلة والمستهدفة

المنتج	البنزين 95 (لتر)	الديزل (لتر)	كبروسن الطيران (لتر)	الكبروسين المنزلي (لتر)
الكميات في اخر المدة في 2023/12/31 م	132,768,698	71,599,608	49,559,192	17,724,800
الإستلامات خلال 2024م	5,223,467,241	4,625,549,218	200,457,094	12,073,949
اجمالي الكمية المستهدفة بالتوزيع	5,356,235,939	4,697,148,826	250,016,286	29,798,749
التوزيعات خلال 2024	5,257,029,230	4,607,322,240	10,267,732	16,888,000
مرتجعات المبيعات	600,920	404,378	0	10,000
صافي التوزيعات	5,256,428,310	4,606,917,862	10,267,732	16,878,000
الكميات في اخر المدة في 2024/12/31م	99,807,629	90,230,964	239,748,554	12,920,749
الكميات في اخر المدة حسب محاضر الجرد	102,709,727	69,972,450	42,789,137	14,116,872
الفرق	2,902,098	- 20,258,514	- 196,959,417	1,196,123



### رسم توضيحي 12 الاختلافات بين السجلات وقوائم جرد مخزون المنتجات النفطية



وتؤكد عملية المراجعة أن هذه الفروقات الظاهرة (بجدول 20) اعلاه لا يمكن تفسيرها الا ضمن الحالات التالية:

- سوء التسجيل: بسبب الاعتماد على النظم اليدوية في تسجيل الكميات.
- التلاعب: بسبب عدم وجود آليات ضبط داخلي فاعلة.
- التهريب: بسبب ضعف أنظمة المراقبة والتأمين في المستودعات.

### 2.3 تباين الكميات الموزعة والمستلمة والمشكلات التشغيلية

تكشف بيانات إدارة التشغيل عن وجود تباين غير مبرر في الكميات الموزعة والمستلمة من المنتجات النفطية لمحطات الكهرباء وكبار الزبائن (محطات التحلية، المصانع الكبيرة) خلال سنوات من 2021 إلى 2024 ، وبيانها كالآتي:



جدول 21 الفرق بين الكميات الموزعة والمستلمة

مستودع مصراتة										مستودع جنزور		مستودع الزاوية							مستودع طرابلس			العام	
اوباري	زليتن الغازية	ام الجداول	الخليج البحارية	سمنو	المزدوجة	مصراتة الغازية	الحديد والصلب	الخمسة البحارية	الخمسة الغازية	غرب طرابلس	تحلية زوارة	الزهراء	أبو كماش	تحلية الزاوية	الحرشة	بئر الاسطى ميلاد	الحي الجامعي	جنوب طرابلس					
الديزل	الديزل	الديزل	الديزل	الزيت الثقيل	الديزل	ديزل بواخر	الزيت الثقيل	الزيت الثقيل	الديزل	ديزل بواخر	الديزل	الزيت الثقيل	الديزل	الزيت الثقيل	الديزل			الديزل					
0	832	497	61994	0	19874	28462	189496	512386	26574	89348	7695	0	42125	19106	50	0	0	20270	144552	0	8225	6528	2020
0	7872	0	0	70966	58617	26715	253797	534696	77048	252255	124131	33699	35940	17557	489	7694	0	55675	291093	27228	1658	3241	2021
0	4434	1364	287199	32896	44844	2608	278541	481187	31343	310980	234107	0	196169	0	0	38935	0	0	528670	0	10977	22234	2022
2229	65791	84428	172014	115736	250447	212196	327419	361232	189536	221884	47142	11752	352660	345797	0	10712	0	35558	565156	0	9750	47586	2023
1493	6636		319881		224429			655406			423331		668012		1940	42588	5570	47264	554828		6119	59679	2024
3722	85565	86289	841088	219598	598211	269981	1049253	2544907	324501	874467	836406	45451	1294906	382460	2479	99929	5570	158767	2084299	27228	36729	139268	الأجمالي



وتكشف البيانات عن تحديات تشغيلية جوهرية:

- **انعدام التخطيط:** تباين الكميات الموزعة دون مبررات تشغيلية واضحة، مما يشير إلى ضعف في التخطيط وتوقع الاحتياجات.
- **ضعف أنظمة المراقبة:** عدم وجود آليات مراقبة فاعلة لكشف الفروقات بين الكميات المستلمة والموزعة.
- **غياب التنسيق:** عدم التنسيق بين شركة البريقة والمؤسسة الوطنية للنفط في تحديد الكميات المطلوبة لكل فترة ومسحوبات محطات الكهرباء وكبار الزبائن (محطات التحلية، المصانع الكبيرة) من المنتجات النفطية خلال العام (2020-2021-2022-2023).
- **الزيادة غير المتناسبة في استهلاك الوقود:** ارتفاع ملحوظ في مسحوبات قطاع الكهرباء من وقود الديزل بنسبة 203% مقارنة بعام 2021م، في حين لم يرافق هذا الارتفاع أي زيادة مماثلة في القدرة الإنتاجية الفعلية للمحطات. وتشير البيانات استهلاك وقود ديزل ما بين سنتي 2021 و2023 إلى أن:

#### محطة غرب طرابلس

أظهرت البيانات تصاعداً حاداً في منحنى استهلاك الوقود بالمحطة، حيث سجلت التقارير زيادة بنسبة **881%**. مما جعلها تسجل واحدة من أعلى قيم النمو في سحب الكميات من مستودعات شركة البريقة.

#### محطة جنوب طرابلس

أظهرت البيانات زيادة ومستمرة في كميات الديزل المورد للمحطة، حيث ارتفع معدل الاستهلاك بنسبة بلغت **1368%**. هذا المسار التصاعدي يوضح تزايداً مطرداً في الاحتياجات اليومية للمحطة من الوقود، وهو ما انعكس بشكل مباشر في إجمالي الحصص المستلمة سنوياً مقارنة بالسنوات السابقة.

#### محطة زيتن الغازية

سجلت المحطة نمواً واضحاً في معدلات استهلاك الوقود، حيث تشير المقارنات إلى زيادة في الطلب بنسبة **736%**. وتعكس هذه النسبة تطوراً ملموساً في حجم السحب للوقود.

#### محطة الخمس البخارية

أظهرت مؤشرات الاستهلاك بالمحطة اتجاهاً نحو الارتفاع بمعدل بلغ **146%**. ورغم أن هذا النمو يُعد أقل حدة مقارنة ببعض المحطات الأخرى، إلا أنه يمثل زيادة فعلية في حجم الوقود الذي تم ضخه لتشغيل وحدات المحطة خلال الأعوام المذكورة.



## محطة مصراتة المزدوجة

كشفت البيانات عن زيادة في استهلاك وقود الديزل بالمحطة بنسبة بلغت 327%. ولكنه يظل مؤشراً على وجود نمو في الاعتماد على الوقود ضمن المنظومة التشغيلية للمحطة.

ويُعد هذا التباين مؤشراً خطيراً على:

- وجود هدر في استهلاك الوقود نتيجة سوء كفاءة الوحدات التشغيلية.
- احتمال تحويل كميات من الوقود لأغراض التهريب.
- غياب أنظمة مراقبة دقيقة لربط الكميات المستهلكة بالإنتاج الفعلي.
- الفجوة بين الاستهلاك والإنتاج وفق المعايير الدولية وفقاً للمعايير الدولية (مثل معايير وكالة الطاقة الدولية - IEA)، فإن المعدل الطبيعي لاستهلاك الديزل في محطات التوليد الحديثة يتراوح بين 220-250 جرام/كيلوواط ساعة، بينما تشير التقديرات الليبية إلى معدلات تتجاوز 320 جرام/كيلوواط ساعة.

### جدول 22 مقارنة القدرة التصميمية لمحطات الكهرباء الليبية بالإنتاج الفعلي والإنتاج المتوقع دولياً

المحطة	القدرة التصميمية (ميغاوات)	استهلاك الديزل (طن متري)	الإنتاج الفعلي التقديري (ميغاوات ساعة)	الإنتاج المتوقع دولياً (ميغاوات ساعة)	فجوة الهدر (%)
غرب طرابلس	1,400	667,012	2,084,412	2,838,348	36%
جنوب طرابلس	500	59,679	186,496	253,953	36%
مصراتة المزدوجة	+1,300	250,447	782,646	1,065,731	35%
الخميس البخارية	500	189,536	537,543	806,536	37%
الخميس الغازية	530	47,142	147,318	200,604	36%
الخليج البخارية	1,050	172,014	592,300	731,974	37%

\* الأرقام في الجدول هي ارقام تحليلية تقريبية، وذلك نظراً لامتناع الشركة العامة للكهرباء عن توفير المعلومات المطلوبة



وتؤكد الأرقام في (جدول 22) وجود فجوة في الاستغلال الأمثل للوقود حيث أن كل طن ديزل إضافي يُستهلك دون إنتاج طاقة مكافئة يُترجم إلى خسارة مالية تصل إلى 450-500 دولار، أي أن الهدر السنوي يُقدّر بحوالي 180-200 مليون دولار.

### 3. خارطة طريق للإصلاح: نحو آليات متطورة في النقل والتخزين

لا يمكن تصحيح المنظومة الحالية للنقل والاستلام والتخزين دون خطة إصلاح جذرية تعتمد على ثلاثة محاور أساسية تستند إلى البيانات والحقائق، فالمشكلات المزمنة في قياس الكميات، وضعف آليات الضبط الداخلي، والفروقات الكبيرة في مخزون آخر المدة، كلها تتطلب تدخلاً عاجلاً ومنظماً. ونقدم في هذا القسم استراتيجية عملية قابلة للتنفيذ تركز على ثلاثة محاور رئيسية:

#### 3.1 تحديث وصيانة أجهزة القياس والمؤشرات

كشف الفحص الميداني لمستودعات الشركة عن مشكلات خطيرة في أجهزة القياس المستخدمة، حيث:

- توقف عداد قياس الكميات الواردة لمنتج البنزين في مستودع طريق المطار عن العمل، مع الاعتماد على قياسات مستودع مصفاة الزاوية بدلاً من ذلك.
- تعطل الميزان المستخدم في قياس الكميات الواردة لمنتج الغاز المسال في مستودع الهاني، دون وجود بدائل فعالة.

#### الإجراءات العاجلة المقترحة:

- تكليف لجان فنية متخصصة لصيانة وتحديث جميع العدادات والموازن في المستودعات الرئيسية، مع جعل الأولوية للمستودعات الرئيسية، خلال مدة أقصاها 3 أشهر.
- وضع جدول زمني دوري لمعايرة أجهزة القياس، يتم خلاله التأكد من دقة هذه الأجهزة ومعايرتها وفق المعايير الدولية.
- اعتماد نظام قياس مزدوج (في مصدر الشحنة وعند الوصول) مع توثيق جميع القياسات إلكترونياً لمنع التلاعب وإمكانية المراجعة في أي وقت.

#### 3.2 تفعيل آليات الرقابة الداخلية والضبط الذاتي

أظهرت البيانات المقدمة من إدارة المواد والمخزون وجود اختلافات كبيرة في الكميات بين أول وآخر المدة مقارنة بمحاضر الجرد الفعلي، دون أسباب مقنعة أو توثيق كافٍ، وكذلك تكشف البيانات عن وجود فجوات خطيرة في آليات الرقابة الداخلية، خاصة في مراحل الاستلام والتوزيع، مما يشير إلى ضعف الرقابة الداخلية.

#### الإجراءات العاجلة المقترحة:

- إصدار دليل إجراءات موحد ينظم عمليات الاستلام والتخزين والتوزيع، مع تحديد واضح للصلاحيات والمسؤوليات والعقوبات في حالة المخالفات.



- تحديد مسؤوليات واضحة لكل حلقة في سلسلة التوريد (الاستلام، النقل، التخزين، التوزيع)، مع فصل هذه المهام بين إدارات مختلفة ومنحها الصلاحيات اللازمة لممارسة الرقابة المتبادلة.
- إنشاء وحدة رقابة داخلية مستقلة في المؤسسة الوطنية للنفط تكون مسؤولة عن إجراء جولات تفتيش مفاجئة، وتتبع حركة المنتجات من الاستلام إلى التوزيع، وإعداد تقارير دورية عن أي مخالفات أو انحرافات في الكميات.
- وضع آليات عقوبات واضحة للمخالفين، تبدأ بالتنبيه وصولاً إلى الإنهاء والمساءلة الجنائية في حالات رصد أي مخالفين.

### 3.3 معالجة الفروقات في المخزون وربطها بالاستلامات والمبيعات

كشف تحليل مخزون آخر المدة لعام 2024 عن فروقات كبيرة بين الكميات المدخلة والمخرجة، دون توثيق كافٍ أو تفسير مقنع.

#### الإجراءات العاجلة المقترحة:

- تشكيل لجان فنية متخصصة في كل منطقة للتحقيق في أسباب الفروقات التاريخية في مخزون آخر المدة، ووضع آليات لمعالجة هذه الفروقات ومنع تكرارها.
- تحديث نظام التسجيل الإلكتروني لربط الكميات المستلمة بالمبيعات بشكل آلي، مع إلزام مديري المناطق بتقديم تقارير مفصلة عن أي فروقات.
- إجراء جرد مفاجئ خلال السنة على المستودعات، مع مقارنة النتائج مع السجلات المادية، وإعداد تقارير تفصيلية عن أسباب أي انحرافات.
- ربط بيانات المخزون مباشرة بمنصة إلكترونية مركزية تسمح للجهات الرقابية بمراقبة البيانات في الوقت الفعلي، مع إرسال إنذارات تلقائية لأي انحرافات كبيرة.

### 3.4 الصلاحيات المقترحة لقطاع الكهرباء

الزيادة غير المبررة في استهلاك الوقود بمحطات التوليد ليست مجرد خلل تشغيلي، بل مؤشر على انهيار منظومة الحوكمة في قطاع الكهرباء. ويتطلب معالجة هذا التحدي:

- إصلاحاً مؤسسياً جذرياً عبر فصل اختصاصات شركة العامة للكهرباء.
- إصلاحاً تقنياً عاجلاً عبر تركيب أنظمة مراقبة ذكية.
- مساءلة فورية للمسؤولين عن امتناع توفير البيانات.

أولاً: الإصلاح المؤسسي الفوري: فصل شركة العامة للكهرباء

توصي اللجنة بضرورة فصل شركة الكهرباء العامة إلى ثلاث كيانات مستقلة وفقاً لأفضل الممارسات الدولية:



- شركة إنتاج الطاقة: مسؤولية عن تشغيل محطات التوليد ومحطات التحلية.
  - شركة نقل الطاقة: مسؤولية عن شبكات النقل عالية الجهد.
  - شركة توزيع والبيع الطاقة: مسؤولية عن شبكات التوزيع المحلية وتحصيل الفواتير.
- ويُحقق هذا الفصل:

- وضوح المسؤوليات ومحاسبة كل كيان على أدائه.
- منع تضارب المصالح بين الإنتاج والتوزيع.
- تعزيز الشفافية في تقارير الأداء والتكلفة.

#### ثانياً: الإصلاح التشغيلي العاجل

- تركيب عدادات ذكية في جميع محطات التوليد.
- الكميات الفعلية المستهلكة من الوقود.
- الطاقة المنتجة لحظياً.
- مؤشر الكفاءة (جرام/ك.و.ساعة) بشكل آلي.
- ربط البيانات مباشرة بمنصة إلكترونية تابعة لأجهزة الرقابة.
- تكليف لجان فنية مستقلة بإجراء تدقيق فني على كفاءة المحطات التشغيلية.



## الفصل السادس: الإيرادات

---



## توطئة

انعدام الشفافية وضعف انفاذ القانون ومنظومة تحصيل إيرادات غير فعالة في قطاع الوقود في ليبيا أدى إلى تأخيرات في تحويل المستحقات على الهيئات والأفراد إلى الخزنة، فتراكمت ديون ضخمة على القطاعين العام والخاص بين عامي 2018 و 2023، كل ذلك فوق غموض تشريعي وغياب أي آلية غرامات أو محاسبة. هذا الوضع يهدد الاستقرار المالي للبلاد ويؤثر على قدرة الحكومة في الوفاء بالتزاماتها.

### 1. التشريعات والصلاحيات: المنظومة القانونية لإدارة إيرادات المحروقات

يُشكل الإطار التشريعي أساساً لتنظيم عملية جباية الإيرادات الناتجة عن بيع المحروقات في السوق الليبي، ويهدف إلى ضمان الشفافية في تحصيل الحصص المالية المقررة للجهات السيادية (المؤسسة الوطنية للنفط، جهاز النهر الصناعي). غير أن التحليل التشريعي يكشف عن ثغرات حرجة تُضعف فعالية هذا الإطار وتُعزّض الإيرادات العامة لمخاطر التلاعب والتأخير في التحصيل.

#### 1.1 التشريعات النازمة لهوامش التوزيع والتخزين

يُعد قرار رقم (907) لسنة 2007م المرجعية التشريعية الأساسية لتحديد قيمة هامش التوزيع لشركات توزيع الوقود، حيث ينص على الآتي:

- تحديد هامش التوزيع المسموح به لشركات التوزيع.
- توزيع الحصص المالية بين الجهات المعنية (شركة البريقة، المؤسسة الوطنية للنفط، جهاز النهر الصناعي).
- إلا أن القرارات اللاحقة أدخلت تعقيبات في هذا الإطار، أبرزها:
  - قرار مجلس الوزراء رقم (375) لسنة 2025م: تضمن خطأ في الصياغة حيث حدد "هامش التوزيع" بينما المقصود هو "هامش التخزين والمناولة"، مما أدى إلى لبس في تطبيق القرار.
  - قرار مجلس الوزراء رقم (578) لسنة 2025م: تضمن خطأ في تحديد رسوم النهر الصناعي لمنتج الديزل (0.0200 د.ل بدلاً من 0.0250 د.ل)، مما يؤثر على دقة الحسابات المالية.

#### 1.2 آلية توزيع حصص الإيرادات بين الجهات السيادية

تنص القرارات النافذة على توزيع الإيرادات بين ثلاث جهات رئيسية:

- حصة شركة البريقة: تشمل هامش التوزيع والتخزين.
- حصة الخزنة العامة: تشمل قيمة المنتجات النفطية المباعة.
- حصة جهاز النهر الصناعي: تشمل رسوم محددة لكل منتج (0.0250 د.ل للديزل، 0.0200 د.ل للبنزين).



ويكشف التحليل أن:

- غياب آلية رقابية فعالة لمطابقة الفواتير مع العقود المتفق عليها.
- عدم وجود ضوابط صارمة لضمان التحويل الفوري للحصص إلى الجهات المستحقة.
- تأخر في إعداد التقارير المالية الدورية التي توضح توزيع الحصص ومطابقتها مع الإيرادات الفعلية.

### 1.3 الامتثال القانوني في جباية الإيرادات وتحويلها

تكشف البيانات الرقابية عن مخالفات جوهرية في عملية جباية الإيرادات، أبرزها:

- تأخير تحويل حصص الخزنة العامة: رغم نص القرار على وجوب التحويل الفوري، فإن البيانات تُظهر تأخيرات متكررة تصل إلى عدة سنوات.
- غياب المطابقات المالية الشهرية: عدم إجراء مطابقات دورية بين شركة البريقة والمؤسسة الوطنية للنفط ووزارة المالية، مما يؤدي إلى تراكم الفروقات دون معالجة.

### 1.4 الثغرات التشريعية في إدارة الإيرادات

تكشف المراجعة التشريعية عن أربع ثغرات حرجة:

- غياب التشريعات المنظمة للديون المتأخرة: عدم وجود نصوص قانونية تحدد آليات تحصيل الديون المتراكمة على شركات والجهات العامة.
- الاعتماد على القرارات الإدارية: تحديد هوامش التوزيع عبر قرارات تنفيذية قابلة للتغيير مع كل حكومة، مما يخل بالاستقرار المالي.
- غياب العقوبات الرادعة: عدم وجود عقوبات مالية أو إدارية على الجهات المتأخرة في سداد مستحقاتها.
- التشتت في الصلاحيات: تداخل الصلاحيات بين وزارة المالية والمؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة في إدارة الإيرادات، مما يؤدي إلى غياب المساءلة.

## 2. الواقع الفعلي: تحليل إيرادات المحروقات وديون الجهات المستحقة

تكشف البيانات المالية الفعلية عن واقع مالي مقلق يعكس غياب الشفافية والرقابة في إدارة إيرادات المحروقات، حيث تظهر فجوة هائلة بين الإيرادات المقدر والمبالغ المحصلة فعلياً، مع تراكم ديون ضخمة على الجهات العامة والخاصة دون اتخاذ إجراءات تحصيل فعالة.

### 2.1 المديونيات المتراكمة للجهات العامة والخاصة (2018-2023)

تكشف البيانات عن تراكم ديون ضخمة على الجهات المختلفة، حيث بلغ إجمالي المديونيات كما هو مبين في الجدول التالي:



جدول 23 الديون المتركمة على الهيئات المختلفة من عام 2018 إلى 2023

سنة 2023	سنة 2022	سنة 2021	سنة 2020	سنة 2019	سنة 2018	الجهة	
178,161,756.74	196,473,016.80	181,656,371.51	189,086,560.78	187,584,033.81	188,468,032.71	الخطوط الإفريقية	
217,982,836.36	264,113,202.97	255,385,138.19	247,468,349.40	247,379,044.06	247,306,135.92	الخطوط الليبية	
295,659,305.98	321,587,499.48	343,897,013.63	258,401,648.67	272,686,349.95	267,697,664.18	غربية	شركات التوزيع
132,644,424.66	136,945,111.66	147,882,075.95	248,965,806.42	241,427,951.15	252,018,181.82	شرقية	
18,586,283.16	14,457,787.75	8,035,919.25	3,565,731.01	7,137,315.19	13,313,126.99	غربية	شركات طيران
3,701,618.21	1,629,885.81	1,459,982.40	1,735,869.01	2,098,510.10	2,075,037.67	شرقية	
24,282.07	39,089.94	22,488.90	54,320.22	21,545.90	28,130.81	غربية	شركات نفطية
38,112,364.47	46,140,357.21	38,250,912.50	29,098,656.66	22,552,198.14	21,922,539.38	شرقية	
474,636.17	474,636.17	548,310.46	776,164.14	486,829.79	981,266.29	غربية	شركات ومصانع
641,936.33	738,776.33	745,002.33	650,883.60	646,110.33	636,462.33	شرقية	
0	0	417,245.45	3,481,771.54	3,818,288.60	5,524,294.53	غربية	الحديد والصلب
1,159,570.98	2,105,184.49	2,142,169.99	2,181,202.99	2,127,040.99	2,098,021.99	غربية	القطاع العام
9,145,500.80	10,500.80	10,500.80	147,410.92	147,410.92	3,449,075.13	شرقية	
896,294,515.92	984,715,049.41	980,453,131.35	985,614,375.34	988,112,628.93	1,005,517,969.74	الإجمالي العام	



### ويترتب على هذا الضعف:

- **تقليل السيولة المالية:** انخفاض الإيرادات المتاحة للخزانة العامة لتغطية النفقات التشغيلية.
- **تراكم المديونيات:** تراكم مديونيات شركات والمؤسسات العامة دون اتخاذ إجراءات جزائية فعالة.
- **غياب السياسات التحصيلية:** عدم وجود آليات صارمة لتحصيل المستحقات من شركات والمؤسسات العامة.

### 3. تعزيز التدفقات المالية: خارطة طريق لتحسين جباية الإيرادات

لا يمكن معالجة الثغرات في إدارة إيرادات المحروقات دون خطة إصلاح شاملة تركز على أربعة محاور رئيسية: تحديث الأنظمة المحاسبية، تحسين آليات التحصيل، تعزيز الشفافية، وتفعيل الرقابة المالية. وتستهدف خارطة الطريق المقترحة تحويل إدارة الإيرادات من عملية ارتجالية تعتمد على المبادلات إلى نظام مالي شفاف يعتمد على التحصيل الفعال والرقابة المستمرة.

#### 3.1 تحديث نظام المحاسبة الإلكتروني لشركة البريقة

تستهدف هذه الآلية رقمنة عمليات جباية الإيرادات لضمان الدقة والشفافية، عبر:

- **تطوير نظام محاسبي موحد:** يربط بين أنظمة شركة البريقة والمؤسسة الوطنية للنفط ووزارة المالية.
- **الربط التلقائي مع نقاط البيع:** تسجيل جميع المبيعات إلكترونياً دون تدخل بشري.
- **إنشاء لوحة تحكم إلكترونية:** تعرض مؤشرات الأداء الرئيسية (نسبة التحصيل، حجم الديون، الفروقات) بشكل لحظي للجهات الرقابية.

#### 3.2 آليات تحصيل الديون المتأخرة وجدولة السداد

تستهدف هذه الآلية رفع كفاءة التحصيل من الجهات المديونة، عبر:

- **تصنيف الجهات المديونة:** إلى ثلاث فئات (ممتازة، متوسطة، ضعيفة) بناءً على سجل السداد.
- **جدولة السداد الإلزامية:** وضع خطط سداد ملزمة للجهات المتأخرة، مع تقسيط الديون على 12-24 شهراً.
- **ربط التوزيع بالسداد:** منع توزيع أي كميات جديدة على الجهة التي تتجاوز مديونيتها 30 يوماً.
- **فرض غرامات تأخير:** تُخصم تلقائياً من الكميات المستقبلية.



### 3.3 تحسين آليات تحصيل حصص الجهات السيادية

تستهدف هذه الآلية رفع كفاءة التحصيل للحصص المالية، عبر:

- **التحويل التلقائي:** ربط النظام المحاسبي بحسابات الجهات المستحقة لتحويل الحصص تلقائياً خلال 48 ساعة من استلام الإيرادات.
- **تقارير شهرية إلزامية:** إعداد تقارير مفصلة عن توزيع الحصص ومطابقتها مع الإيرادات الفعلية.
- **غرامات على التأخير:** فرض غرامة 0.5% من قيمة الحصة غير المحولة لكل أسبوع تأخير.
- **ربط التوزيع بالسداد:** منع توزيع أي كميات جديدة على الشركة التي تتجاوز مديونيتها 30 يوماً.
- **إنشاء نظام تصنيف لشركات بناءً على التزامها بالسداد،** مع منح الأولوية في التوزيع للشركات الملتزمة.

### 3.4 تعزيز الشفافية في إدارة الإيرادات النفطية

تستهدف هذه الآلية بناء ثقة الجمهور في إدارة الإيرادات، عبر:

- **النشر الشهري للإيرادات:** إلزام وزارة المالية بنشر تقرير شهري عن الإيرادات المحصلة وحصص الجهات المختلفة على موقعها الإلكتروني.
- **تقرير سنوي مستقل:** إعداد تقرير سنوي من قبل ديوان المحاسبة يقيّم كفاءة إدارة الإيرادات ويوصي بالتحسينات.
- **منصة إلكترونية للمواطن:** تمكين المواطنين من تتبع الإيرادات وتقديم بلاغات عن أي مخالفات مالية.
- **التعاون مع منظمات المجتمع المدني:** السماح للمنظمات بمراجعة البيانات المالية.



## الفصل السابع: خارطة المخاطر الشاملة

---



## ملخص واستنتاج

بناءً على المعطيات والبيانات المستخلصة من الفصول السابقة، والتي غطت الجوانب التشريعية والمالية والتشغيلية والمؤسسية لمنظومة إدارة المنتجات النفطية في ليبيا، تتبلور صورة واضحة لمجموعة من المخاطر المترابطة التي تهدد الاستقرار الاقتصادي والأمن الطاقة. إن تدخل هذه المخاطر وعدم معالجتها بشكل جذري وسريع قد يؤدي إلى عواقب وخيمة تتجاوز الجانب المالي لتمس سيادة الدولة وقدرتها على توفير الخدمات الأساسية للمواطنين. وتهدف هذه الخارطة إلى تصنيف هذه المخاطر وفق محاور رئيسية تبرز حجم التحديات وآثارها المباشرة على المال العام والأمن الطاقة.

ويمكن تلخيصها في أربع نقاط رئيسية:

- 1. انهيار التشغيلي:** نتيجة تهاك البنية التحتية، وتعطل مصافي النفط، وانعدام أدوات القياس الحديثة وخسائر غير مفهومة في مخزونات المنتجات النفطية واستهلاك للوقود غير متناسب مع الإنتاج في محطات توليد الطاقة (الكهرباء).
- 2. هدر ممنهج للأموال:** عبر غياب بند لمخصصات دعم المحروقات في الميزانية العامة وزيادات غير مبررة في علاوات المضافة للأسعار المرجعية، مع تراجع في الإيرادات، ونسبة تحصيل المستحقات وتراكم الديون والمتأخرات على الهيئات العامة والخاصة.
- 3. مخاطر استراتيجية وأمنية:** حيث تعتمد البلاد بنسبة 76 في المائة على واردات المنتجات النفطية، وتتركز عقود التوريد بيد عدد صغير من الشركات، مع سحب المؤسسات الأمنية والعسكرية للمحروقات دون محاسبة أو رقابة، وانكشاف الواردات للاضطرابات الخارجية في سلاسل التوريد.
- 4. فشل منظومة الحوكمة:** بتعارض التشريعات النازمة لعمل المؤسسات الحكومية ذات الصلة، حيث تتداخل الصلاحيات، وتشغيلياً لا تنسق تلك الهيئات عملها، وتعتمد على قرارات وإجراءات مؤقتة لتسيير الأمور بدلا من الاعتماد على نصوص قانونية واضحة وصرحة ومتناسكة.

المخاطر التشغيلية الحرجة: انهيار البنية التحتية وانعدام الرقابة على الكميات

تكشف البيانات التشغيلية والفنية عن تدهور خطير في البنية التحتية الخاصة بتخزين ونقل وتكرير المنتجات النفطية، مما يشكل تهديداً مباشراً لاستمرارية الإمداد وكفاءة العمليات. يتمثل الخطر الأكبر في التوقف الكامل لمصفاة رأس لانوف، الأكبر وطنياً بطاقة تصميمية تصل إلى 220 ألف برميل يومياً، منذ عام 2013م بسبب خلافات قانونية مع الشريك الأجنبي. إن هذا التوقف يحرم الدولة من استغلال 58% من طاقتها التكريرية الإجمالية، مما يضطر الدولة إلى تعويض هذا العجز عبر الاستيراد الخارجي بتكاليف باهظة، في وقت تُقدر فيه الفجوة بين الطاقات التكريرية النظرية والفعالة في المصافي العاملة بنحو 38%. مما يترجم إلى خسارة إنتاجية يومية تصل إلى 61 ألف برميل، وقيمة مالية مفقودة تقدر بنحو 1.2 مليار دولار سنوياً.



إلى جانب انهيار الطاقات التكريرية، تعاني منظومة القياس والمراقبة من ثغرات جسيمة تسمح بهدر كميات هائلة من المنتجات دون اكتشافها. فقد أظهر الفحص الميداني تعطل أجهزة قياس حيوية، مثل توقف عداد قياس الكميات الواردة لمنتج البنزين في مستودع طريق المطار، وتعطل الميزان الخاص بقياس غاز المسال في مستودع الهاني، مما أجبر الإدارة على الاعتماد على قياسات مصدرية غير دقيقة أو تقديرات يدوية قابلة للتلاعب، وكذلك عدم قيام و تاجر شركة الكهرباء بمعايرة أجهزة القياس من عدة سنوات. وقد انعكس هذا الخلل بوضوح على بيانات المخزون اخر المدة، حيث كشفت مطابقة بيانات إدارة المواد والمخزون مع محاضر الجرد الفعلي لعام 2024م عن فروقات ضخمة وغير مبررة، وهو ما يشير إلى احتمالات عالية للهدر أو التسرب أو التلاعب في سجلات المخزون.

وتتفاقم المخاطر التشغيلية في جانب الاستهلاك النهائي، خاصة في قطاع الكهرباء الذي يمثل أحد أكبر المستهلكين للمشتقات النفطية. حيث أظهرت التحليلات الفنية وجود هدر كبير في وقود التوليد، إذ بلغ المعدل لاستهلاك الديزل ارتفاعاً كبيراً في طلب الوقود للمحطات توليد الطاقة خلال سنوات الأخيرة حيث بلغت نسبة زيادة استهلاك لمحطة غرب طرابلس 881% ونسبة زيادة استهلاك محطة جنوب طرابلس 1368% وشهدت باقي محطات نسب زيادة متفاوتة، هذا التفاوت في الكفاءة يشير إلى وجود خلل فني في وحدات التوليد أو سوء إدارة تشغيلية، خاصة في ظل امتناع شركة الكهرباء عن توفير البيانات التشغيلية الدقيقة التي تسمح بالتحقق من الساعات الفعلية للتشغيل وكفاءة الوحدات، مما يعقد جهود ترشيد الاستهلاك وضبط الكميات المصروفة.

#### المخاطر المالية المنهجية: الهدر المالي المنظم وغياب الشفافية في التدفقات النقدية

تشهد المنظومة المالية المرتبطة بإدارة المنتجات النفطية حالة من عدم الاستقرار والغموض التي تهدد سلامة الموازنة العامة للدولة. يتجلى الخطر المالي الأول في الفراغ التشريعي والميزانوي، حيث لم تُدرج مخصصات دعم المحروقات في الميزانيات المعتمدة لعامي 2023م و2024م، بعد أن كانت قد بلغت 5,281,840,000 دينار ليبي في عام 2022م. هذا التذبذب الحاد والاعتماد الكلي على نظام المبادلة خارج الميزانية العامة يحول عبء التمويل إلى المؤسسة الوطنية للنفط، وبشوه البيانات المالية للدولة بإظهار الإيرادات والنفقات بأقل من قيمتها الحقيقية بنسبة تتراوح بين 30% إلى 35%، مما يفقد الدولة القدرة على التخطيط المالي طويل المدى ويخل بمبدأ الشفافية المالية.

وتتعمق الأزمة المالية في عمليات التوريد الخارجي، حيث كشفت الدراسات المقارنة عن مبالغ غير مبررة في قيم العلاوات المضافة على أسعار المرجعية. فقد سجلت علاوة البنزين بنظام (FOB) قفزة هائلة بنسبة 1554%، مرتفعة من 4.05 دولار للطن المتري في عام 2022م إلى 67 دولاراً في عام 2024م، بينما ارتفعت علاوة الديزل بنظام (CIF) بنسبة 450% من 14 دولاراً إلى 77 دولاراً للطن المتري. رغم انخفاض الأسعار العالمية للمنتجات، كبدت الخزنة العامة خسائر مباشرة تقدر بنحو 596,614,233 دولاراً سنوياً فقط في فروقات العلاوات، مما يشير إلى وجود هدراً مالياً منظماً.



على جانب الإيرادات والتحصيل، تواجه الدولة مخاطر نتيجة لتدني نسب تحصيل المستحقات المالية وتراكم الديون على الجهات العامة والخاصة. فقد تراجع نسبة التحصيل الفعلي للإيرادات في حساب وزارة المالية من 44% في عام 2022م إلى 30% في عام 2023م، ثم هبطت إلى 25% فقط في عام 2024م. وفي المقابل، تراكمت ديون ضخمة على جهات العامة. إن غياب آليات تحصيل إلزامية وجدولة للسداد، بالإضافة إلى عدم وجود عقوبات رادعة على المتأخرين..

#### المخاطر الأمنية والسيادية: تهديد الأمن الطاقى واعتماد خطير على مصادر خارجية

تتجاوز المخاطر في هذا الملف الجانب الاقتصادي لتمس الأمن القومي وسيادة الدولة على مواردها الطبيعية، حيث تكشف البيانات عن اعتماد مفرط وخطير على المصادر الخارجية لتلبية الاحتياجات المحلية. فقد بلغت نسبة الاعتماد على الواردات الخارجية من المنتجات النفطية في عام 2024م نحو 76% من إجمالي الكميات مستهلكه، بينما لم تتجاوز مساهمة الإنتاج المحلي 24% فقط. هذا الاختلال الاستراتيجي في ميزان الإمداد يجعل السوق المحلي عرضة لتقلبات الأسواق العالمية واضطرابات سلاسل الإمداد الدولية، خاصة في ظل عدم وجود مخزون استراتيجي آمن يغطي الاحتياجات في حال انقطاع التوريد الخارجي.

ويتفاقم خطر الاعتماد الخارجي نتيجة للتحول الجذري في هيكل الموردين الدوليين، حيث تم تقليص قاعدة الموردين من 17 شركة عالمية موثوقة في عام 2022م إلى 6 شركات فقط في عامي 2023م و2024م، معظمها شركات حديثة النشأة تفتقر إلى الخبرة التشغيلية والبنية التحتية الإنتاجية. وقد تركزت نسبة كبيرة من قيمة العقود في مورد واحد، حيث حصلت شركة واحدة على 43% من قيمة العقود في عام 2024م بما يعادل 3.98 مليار دولار، مما يخلق حالة من الاحتكار الفعلي ويزيد من مخاطر التلاعب بالأسعار والشروط. إن استبدال شركات عالمية كبرى تمتلك مصافي تكرير بخبرات تمتد لعقود، بشركات تجارية حديثة ذات رؤوس أموال محدودة، يضع أمن الإمداد الطاقى في خطر كبير ويعرض الدولة لابتزاز تجاري محتمل.

بالإضافة إلى ذلك، فإن البيانات تشير إلى ارتفاع غير مبرر في مسحوبات الجهات الأمنية والعسكرية، حيث سجل قطاع الأمن العام زيادة في مسحوبات البنزين بنسبة 621% في عام 2024م مقارنة بعام 2021م، وقطاع القوات المسلحة زيادة في مسحوبات الديزل بنسبة 1527% خلال الفترة ذاتها. هذه الزيادة الهائلة التي لا تتناسب مع النمو التشغيلي الطبيعي تثير تساؤلات حول وجهات الصرف الفعلية لهذه الكميات، واحتمالية تسرب جزء منها إلى الأسواق غير النظامية، مما يؤثر على الأمن الداخلي واستقرار الأسواق المحلية.

#### المخاطر المؤسسية البنوية: انهيار الحوكمة وتضارب الصلاحيات

تشكل البنية المؤسسية والقانونية الحاكمة لإدارة الملف دعم المحروقات وإدارة المنتجات النفطية مصدر خطر جوهري، حيث يسود فراغ تشريعي ينظم عمليات تحديد الاحتياجات والتوريد والتحصيل. فغياب إطار قانوني واضح يحدد المسؤوليات بين وزارة المالية والمؤسسة الوطنية للنفط وشركة البريقة لتسويق النفط أدى إلى تداخل في الصلاحيات وغياب للمساءلة.



فعلى سبيل المثال، رغم أن القرارات التشريعية تناط بشركة البريقة مسؤولة شراء المنتجات النفطية، فإن الواقع العملي يؤكد أن المؤسسة الوطنية للنفط هي من تقوم بهذا الدور فعلياً، مما يخلق ازدواجية في المسؤوليات وصعوبة في تحديد الجهة المسؤولة عن أي اختلالات مالية أو تشغيلية تحدث.

ويتجلى انهيار الحوكمة بوضوح في هيكل اللجان المعنية بالعقود والتوريد، حيث تم رصد تركيز غير مسبوق للصلاحيات في يد شخص واحد، وهو مدير عام التسويق الدولي، الذي يرأس معظم اللجان الرئيسية المعنية بالعقود الزمنية والفورية وتسعير النفط الخام وتأجير الناقلات. هذا التركيز يتعارض مع مبادئ الحوكمة الرشيدة التي تقتضي فصل الاختصاصات وتوزيع المسؤوليات لتقليل مخاطر الفساد، وقد أفرز بيئة خصبة لتجاوزات إدارية، مثل التدخل المباشر من رئيس مجلس الإدارة المؤسسة في اختيارات اللجان واستبعاد موردين دون مبررات موضوعية، وإدراج شركات حديثة النشأة في قوائم الموردين المعتمدين دون المرور بلجنة تأهيل مسبق، وهو إجراء لم يتم تشكيله أساساً رغم أهميته القصوى.

كما تعاني المنظومة من انعدام التنسيق المؤسسي بين الجهات الثلاث الرئيسية المعنية (المالية، المؤسسة، البريقة)، حيث لا توجد آلية رسمية لتبادل البيانات حول الاحتياجات الفعلية والكميات الموردة والمباعة. هذا الغياب للتنسيق أدى إلى تقديم تقديرات غير دقيقة للاحتياجات، وعدم مطابقة الكميات الموردة للاحتياجات الفعلية، وتأخر في تحصيل الإيرادات. بالإضافة إلى ذلك، فإن الاعتماد على القرارات الإدارية المؤقتة والقابلة للتغيير مع كل حكومة بدلاً من القوانين المستقرة،

ويخلق حالة من عدم اليقين الإداري ويحول إدارة الملف إلى عملية ارتجالية تخضع للاجتهاادات الشخصية بعيداً عن الضوابط المؤسسية الراسخة، مما يهدد استدامة الإصلاحات أياً كانت طبيعتها.



## الفصل الثامن: تحديد المسؤوليات والمساءلة

---



## توطئة

بناءً على المعطيات والنتائج التي أسفر عنها الفحص الرقابي الشامل للمنظومة إدارة المنتجات النفطية، وما كشفه من ثغرات تشريعية ومالية وتشغيلية جسيمة، تبرز الحاجة الماسة إلى تحديد واضح للمسؤوليات وترسيخ مبدأ المساءلة بوصفه ركيزة أساسية لحماية المال العام وضمان استدامة الموارد الوطنية. إن عدم وجود إطار محدد للمساءلة يؤدي إلى الإفلات من العقاب واستمرار الهدر. وبالتالي فإن هذا الفصل يهدف إلى تفصيل أنواع المسؤوليات المترتبة على الإخفاقات الواردة في الفصول السابقة، مع الربط المباشر بين الفعل أو الامتناع والجهات المنوط بها، وذلك استناداً إلى القوانين والقرارات النافذة والبيانات المالية الموثقة.

أولاً: المسؤولية الإدارية

تتجلى المسؤولية الإدارية في الإخلال بالواجبات الوظيفية وعدم الالتزام باللوائح والقوانين المنظمة للعمل، وقد كشف التحليل عن وجود إخفاقات إدارية منهجية أثرت سلباً على كفاءة الأداء، وذلك على النحو التالي:

1. **الإخلال بالقرارات التنظيمية:** ثبت عدم الالتزام بأحكام قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (131) لسنة 2011م، وقرار المجلس الرئاسي رقم (411) لسنة 2017م، اللذين نظما اختصاصات شركة البريقة لتسويق النفط، حيث تم تجاوز الصلاحيات الممنوحة للشركة فيما يتعلق بتحديد الاحتياجات وعمليات الشراء، مما خلق حالة من الازدواجية والتداخل في الصلاحيات مع المؤسسة الوطنية للنفط.
2. **تركيز الصلاحيات:** أظهر الهيكل التنظيمي الحالي انتهاكاً لمبادئ الحوكمة الرشيدة، حيث تركزت الصلاحيات التعاقدية في يد مدير عام التسويق الدولي بالمؤسسة الوطنية للنفط، الذي ترأس معظم اللجان الرئيسية (لجنة العقود الزمنية، لجنة تسعير النفط الخام، وغيرها)، مما ألغى مبدأ فصل الاختصاصات وزاد من مخاطر التدخل الشخصي في القرارات الإدارية.
3. **امتناع توفير البيانات:** سجلت لجنة الفحص امتناع شركة الكهرباء العامة عن توفير البيانات التشغيلية الأساسية (ساعات التشغيل، تقارير الصيانة، كميات الوقود مقابل الإنتاج)، وهو إخلال صريح بواجب التعاون والتنسيق بين المؤسسات الحكومية، مما حال دون التحقق من كفاءة استهلاك الوقود الذي والذي يتوقع ان تتجاوز المعدلات العالمية بنسب تتراوح بين 35% إلى 38%.
4. **الفشل في التنسيق المؤسسي:** غياب التنسيق الرسمي بين وزارة المالية، والمؤسسة الوطنية للنفط، وشركة البريقة أدى إلى تقديم تقديرات غير دقيقة للاحتياجات، وتأخر في تحصيل الإيرادات، وعدم مطابقة الكميات الموردة للاحتياجات الفعلية.



## ثانياً: المسؤولية المالية:

تترتب المسؤولية المالية على كل فعل أو امتناع يؤدي إلى هدر الموارد المالية للدولة أو الإضرار بالذمة المالية، وقد رصد الفحص مؤشرات دقيقة تدل على وجود مسؤوليات مالية جسيمة:

- **عدم إدراج المخصصات في الميزانية:** تتحمل وزارة المالية المسؤولية المالية عن عدم إدراج مخصصات لدعم المنتجات النفطية في الميزانيات المعتمدة لعامي 2023م و2024م (قراري مجلس الوزراء رقم 254 لسنة 2023م، ورقم 828 لسنة 2023م)، بعد أن كانت المخصصات قد أقرت بقرار رقم (425) لسنة 2022م بمبلغ 5,281,840,000 دينار ليبي. هذا الإغفال أدى إلى الاعتماد على نظام المبادلة خارج الميزانية، مما شوه البيانات المالية للدولة وأظهر الإنفاق على غير حقيقته.
- **الخسائر الناتجة عن المبالغة في العلاوات:** كشفت الدراسة المالية عن مبالغ غير مبررة في علاوات التوريد الخارجي، حيث ارتفعت علاوة البنزين بنظام (FOB) من 4.05 دولار للطن في 2022م إلى 67 دولاراً في 2024م، وعلاوة الديزل بنظام (CIF) من 14 دولاراً إلى 77 دولاراً. أدى هذا الارتفاع إلى تكبد الخزنة العامة خسائر سنوية تقدر بـ 596,614,233 دولار أمريكي، وهي مسؤولية مالية مباشرة تقع على عاتق لجنة تأمين المنتجات والجهات الموقعة على العقود.
- **فروقات المخزون غير المبررة:** أظهرت مطابقة مخزون آخر المدة لعام 2024م فروقات جوهرية بين السجلات الدفترية والجرد الفعلي هذه الفروقات تمثل هدراً مالياً مباشراً يتحمل مسؤوليته شركة البريقة ومديرو المستودعات والجهات الرقابية على المخزون.
- **تدني نسب التحصيل:** انخفضت نسبة التحصيل الفعلي للإيرادات في حساب وزارة المالية إلى 25% فقط خلال عام 2024م، مقارنة بـ 44% في عام 2022م، مما يشير إلى فشل في آليات الجباية وتحمل مسؤولية مالية عن تراكم السيولة غير المحصلة والتي كان من المفترض أن تغذي الخزينة العامة.
- **تراكم المديونيات:** سمحت الإدارة المالية بتراكم ديون ضخمة دون اتخاذ إجراءات تحصيل فعالة، حيث بلغت مديونية 5.8 مليار دينار مما يعكس تقصيراً في متابعة الذمم المالية.

## ثالثاً: المسؤولية الجنائية

بناءً على الأدلة المستندة إلى وثائق الفحص، توجد مؤشرات قوية تستدعي التحقيق الجنائي في بعض الممارسات التي قد ترقى إلى مستوى الجرائم المالية والإدارية:

- **شبهات التزوير والتلاعب في المستندات:** كشفت الفحوصات عن وجود معلومات مغلوطة في نموذج تسجيل شركة (E)، حيث أفادت الشركة بأنها غير مملوكة لأي كيان ليبي، بينما الوثائق تشير إلى ارتباطها بشركة أخرى (G) المسجلة أيضاً كمورد، مما قد يشكل جريمة تقديم معلومات مغلوطة في المستندات الرسمية المقدمة للجهات الحكومية.



- **القرائن على الاتفاق الجنائي:** رصد تزامن مثير للريبة في ردود العروض الإلكترونية من ثلاث شركات موردة (P, E, G) في تاريخ 28 نوفمبر 2022م، حيث تم إرسال العروض في دقائق متتالية (بين الساعة 12:44 و12:56)، مما يشير إلى تنسيق غير مشروع قد يرقى إلى مستوى الاتفاق على تقاسم المناقصات أو التلاعب في العطاءات.
- **تشابه التوقيعات:** تم رصد تشابه في توقيعات ممثلي شركات مختلفة (P و M) في عقود متعددة خلال الفترة (2022-2024م)، رغم اختلاف أسماء الموقعين، وهو قرينة قوية على وجود إدارة مشتركة أو انتقال صفة، مما يستدعي التحري الجنائي حول هوية الموقعين الفعليين.
- **الهدر العمدي للمال العام:** إن التعاقد مع شركات حديثة النشأة تفتقر إلى الأهلية لتوريد منتجات بقيمة تتجاوز مليار دولار، مع وجود بدائل عالمية مؤهلة، قد يُفسر على أنه إهمال جسيم أو تواطؤ متعمد لإهدار المال العام، وهو ما تجرمه القوانين النافذة.
- **التهرب والاستهلاك غير المشروع:** الفجوات الكبيرة في مخزون المنتجات النفطية، والزيادة غير المبررة في استهلاك وقود الديزل في قطاع الكهرباء بنسبة 203% مقارنة بعام 2021م، حيث تم رصد ارتفاع كبير في طلب الوقود للمحطات توليد الطاقة خلال سنوات الأخير حيث بلغت نسبة زيادة استهلاك لمحطة غرب طرابلس 881% ونسبة زيادة استهلاك محطة جنوب طرابلس 1368% وشهدت باقي محطات نسب زيادة متفاوتة دون توثيق زيادة في الإنتاج، تشكل قرينة على احتمال تحويل كميات من الوقود لأغراض غير مشروعة أو تهريبها، وهي أفعال تترتب عليها مسؤوليات جنائية.

رابعاً: المسؤولية التعاقدية

تتعلق المسؤولية التعاقدية بالإخلال بالشروط والأحكام الواردة في العقود المبرمة بين المؤسسة الوطنية للنفط والموردين، وقد ثبت وجود انتهاكات صريحة للنصوص التعاقدية:

- **تمديد العقود دون مبرر:** تم تمديد فترة التعاقد مع الشركات الموردة لتشمل الفترة من يناير إلى ديسمبر 2025م بنفس قيمة العلاوة المتفق عليها في 2024م، دون إخضاعها للمنافسة أو مراجعة الشروط، مما يحرم الدولة من فرصة الحصول على أسعار أفضل.
- **التعاقد مع جهات غير مؤهلة:** تم إبرام عقود مع شركات لا تستوفي معايير الأهلية الفنية والمالية المتعارف عليها دولياً، حيث أن جل الشركات المتعاقد معها في 2023-2024م هي شركات حديثة النشأة (بعد 2017م)، ولا تمتلك مصافي تكرير، مما يشكل مخالفة لشروط الكفاءة المتوقعة في العقود الدولية.
- **الإخلال بمبدأ التنويع:** تم تخصيص 43% من قيمة العقود لشركة واحدة خلال عام 2024م بقيمة 3.98 مليار دولار، مما يعد إخلالاً بمبدأ إدارة المخاطر والتنويع المتعارف عليه في عقود التوريد الاستراتيجية، ويعرض أمن الإمداد للخطر في حال تعثر المورد الوحيد.



• **عدم مراجعة سعر العلاوة:** نصت المادة (8) الفقرة (D) في عقود التوريد على أن "للمؤسسة الحق في مراجعة سعر العلاوة خلال فترة التعاقد". إلا أن اللجنة المكلفة لم تقم بأي مراجعة للقيم رغم التغيرات الكبيرة في عوامل التسعير والأسواق العالمية، مما يعد إخلالاً تعاقدياً أدى إلى دفع مبالغ زائدة.

#### خامساً: الجهات المسؤولة عن كل فشل (جدول 24)

نوع الفشل	الجهة المسؤولة الرئيسية	الجهة المسؤولة الثانوية
فشل في تحديد الاحتياجات	شركة البريقة (عدم وجود آلية موضوعية)	المؤسسة الوطنية للنفط (عدم مراجعة التقديرات)
فشل في التوريد الخارجي	رئيس مجلس الإدارة (التدخل غير القانوني)	لجنة العقود الزمنية (عدم الالتزام بالصلاحيات)
فشل في التكرير المحلي	المؤسسة الوطنية للنفط	وزارة النفط (غياب السياسة الوطنية للتكرير)
فشل في التوزيع و النقل والتخزين	شركة البريقة (ضعف الصيانة والقياس)	وزارة الاقتصاد
فشل في المخصصات المالية	وزارة المالية (عدم إدراج المخصصات في الميزانية)	المؤسسة الوطنية للنفط (الاعتماد على المبادلة)
فشل في التحصيل المالي	شركة البريقة (ضعف آليات التحصيل) المؤسسة الوطنية للنفط (إحالة الإيرادات المحصلة)	وزارة المالية (غياب السياسات التحصيلية)

#### الخاتمة

إن تحديد المسؤوليات ليس غاية في حد ذاته، بل هو الخطوة الأولى نحو الإصلاح الجذري واسترداد الحقوق. إن المخالفات المالية والإدارية التي تم رصدها، والبالغ قيمتها مليارات الدنانير والدولارات، تتطلب وقفة حاسمة لتفعيل آليات المساءلة بكافة أنواعها. إن حماية المال العام تقتضي عدم الاكتفاء بالتوصيات الإصلاحية، بل الانتقال إلى مرحلة التنفيذ والمحاسبة، لضمان عدم تكرار هذه الإخفاقات، ولإعادة الثقة في قدرة المؤسسات الوطنية على إدارة الموارد النفطية بكفاءة وشفافية تامة.