

الخبير الاقتصادي د\ محمد فؤاد: كيف تتحول زيادة البنزين من وفر للموازنة إلى عبء على خدمة الدين؟!



الثلاثاء 10 مارس 2026 03:15 م

كشفت الزيادة الأخيرة في أسعار البنزين في مصر عن مفارقة قاسية في طريقة إدارة الحكومة للاقتصاد: الدولة ترفع السعر بحجة تخفيف العبء عن الموازنة، ثم تعود فتخسر جزءًا كبيرًا من هذا "الوفر" لأن القرار نفسه يغذي التضخم، ويؤخر خفض الفائدة، ويبقي كلفة خدمة الدين مرتفعة. هذه ليست قراءة سياسية فقط، بل خلاصة اقتصادية مباشرة عبّر عنها الخبير الاقتصادي د\ محمد فؤاد حين قال إن زيادة 3 جنيهات في البنزين قد توفر نظريًا أموالًا للموازنة، لكن التضخم الناتج عنها قد يؤخر خفض الفائدة، فتأكل زيادة تكلفة خدمة الدين هذا الوفر كله تقريبًا. والنتيجة النهائية، كما وصفها، هي zero sum game: المواطن يدفع أكثر، بينما الدولة لا تجني مكسبًا حقيقيًا يوازي الألم الاجتماعي والاقتصادي.

<https://x.com/MAFouad/status/2031204813753462808>

هذه الفكرة لا تأتي في فراغ. البنك المركزي المصري خفض أسعار الفائدة 100 نقطة أساس في فبراير إلى 19% للإيداع و20% للإقراض، بعد دورة تيسير بدأت في ديسمبر 2025، في وقت كانت فيه الحكومة والبنك المركزي يعولان على استمرار تباطؤ التضخم لإفساح المجال لمزيد من الخفض. لكن أي صدمة جديدة في أسعار الوقود تهدد هذا المسار مباشرة، لأن الطاقة تنتقل بسرعة إلى تكلفة النقل والغذاء والإنتاج والخدمات، فتأكل فرصة التيسير النقدي، ويعود الدين الحكومي إلى حمل فائدة مرتفعة كان يفترض أصلًا أن تبدأ في الهبوط.

الحكومة تبحث عن وفر سريع وتغفل الثمن الأكبر

الحكومة كانت قد رفعت أسعار الوقود مرات متتالية خلال 2025، وبررت ذلك بالحاجة إلى تقليص دعم المواد البترولية والاقتراب من "استرداد التكلفة". وفي أبريل 2025 توقعات تحقيق وفر بنحو 35 مليار جنيه في موازنة 2024-2025 من زيادة أسعار الوقود، كما استهدفت خفض مخصصات دعم الوقود في مشروع موازنة 2025-2026 إلى 75 مليار جنيه. هذا المنطق الحسابي يبدو مغرّبًا على الورق، لكنه يتعامل مع الموازنة وكأنها دفتر مغلق لا يتأثر بما يجري في بقية الاقتصاد. الواقع يقول إن أي زيادة في أسعار الطاقة لا تبقى داخل باب الدعم فقط، بل تتسرب إلى التضخم، ثم إلى أسعار الفائدة، ثم إلى بند خدمة الدين، وهو من أكبر البنود التي تستنزف الإنفاق العام في مصر.

الحكومة تعرف ذلك جيدًا، لكنها تراهن دائمًا على الأثر القصير الأجل للقرار أكثر من حسابه الكامل. فهي تحصل على "وفر" محاسبي سريع من رفع الأسعار، ثم تواجه بعد أسابيع أو شهور موجة تضخمية ترفع تكلفة الاقتراض على الدولة والقطاع الخاص معًا. وهنا تتحول الحصيلة إلى لعبة صفرية تقريبًا: ما وفرته من جانب، تخسره أو جزءًا معتبرًا منه من جانب آخر. والأسوأ أن المواطن يكون قد دفع الثمن كاملًا في كل الأحوال، سواء استفادت الموازنة فعليًا أم لم تستفد.

محمد عبد العال، عضو مجلس إدارة البنك المصري الخليجي، كان قد حذر بعد زيادات وقود سابقة من أن الأثر المباشر وغير المباشر لرفع أسعار المحروقات يدفع التضخم للصعود، ما يضعف قدرة البنك المركزي على المضي في خفض الفائدة بالوتيرة المرغوبة.

هذا التقدير ينسجم تمامًا مع تحذير د. محمد فؤاد: إذا عاد التضخم للارتفاع، فإن كلفة خدمة الدين لن تهبط بالسرعة التي تراهن عليها الحكومة، بل قد تبقى مرتفعة فترة أطول، فتضيع فائدة القرار أو تتآكل بشدة.

التضخم لا يرحم: وقرار البنزين يضرب السياسة النقدية

المسألة هنا ليست نظرية: مصر خرجت من ذروة تضخم تاريخية تجاوزت 38% في سبتمبر 2023، ثم بدأت مسار تباطؤ تدريجي بدعم سنة الأساس، وتشديد السياسة النقدية، واتفاق صندوق النقد. لكن البنك المركزي نفسه يقر بأن التضخم ما زال أعلى من مستهدفه، وأن المسار النزولي ما زال هشًا وقابلًا للاهتزاز. كما أن توقعاته الرسمية تشير إلى أن متوسط التضخم سيبقى عند 12.5% في السنة المالية 2025-2026 قبل أن يقترب من المستهدف لاحقًا.

أي صدمة جديدة في الوقود تعني ببساطة أن هذا المسار قد يتأخر، وأن التيسير النقدي سيكون أبطأ أو أقل عمقًا مما كان مأمولًا.

هذا ما يجعل حديث الحكومة عن "الإصلاح" مضملاً جزئيًا. لأن الإصلاح الحقيقي لا يُقاس فقط بتقليص دعم الوقود، بل بقدرته على خفض العبء الكلي على المالية العامة والاقتصاد. فإذا كان القرار يرفع الأسعار، ثم يبقي الفائدة مرتفعة، ثم يعطل نزول كلفة الدين، فهو لا ينتج إصلاحًا خالصًا، بل يبذل مكان الألم من بند إلى آخر. وربما لهذا تبدو عبارة د. محمد فؤاد دقيقة وقاسية في آن واحد: الحكومة قد تكون وفرت في بند، لكنها أعادت إنفاق الوفر في بند أشد خطورة واتساعًا.

سارة سعادة من CI Capital كانت قد أوضحت في سياقات تضخمية سابقة أن أي ارتفاعات في البنود الإدارية أو السلع الأساسية، مثل الوقود والتبغ والتعليم والغذاء، تنعكس سريعًا على قراءة التضخم وتضغط على توقعات السوق. أهمية هذا الرأي أنه يربط بين القرار الإداري الحكومي وبين رد فعل الأسواق والمستهلكين. فالسوق لا تتعامل مع زيادة البنزين كرقم منفصل، بل كإشارة إلى موجة تكلفة جديدة، ما يدفع إلى تسعير استباقي في قطاعات واسعة، ويعتقد مهمة البنك المركزي في خفض الفائدة.

المواطن يدفع مرتين: والخزانة لا تربح كما تتصور

في النهاية، هذه السياسة تعني أن المواطن يدفع مرتين على الأقل: يدفع أولاً عند محطة الوقود أو في أجرة النقل وأسعار السلع التي ترتفع تبعًا. ويدفع ثانيًا كعمول غير مباشر لعجز الموازنة عندما تبقى خدمة الدين مرتفعة وتلتهم الإنفاق العام الذي كان يمكن أن يذهب إلى الأجور أو الخدمات أو الحماية الاجتماعية. أي أن أثر القرار لا يتوقف عند السعر الذي يراه السائق على المضخة، بل يمتد إلى بنية الاقتصاد كله. هذا هو المعنى العملي للعبة الصفرية التي تحدث عنها د. محمد فؤاد: لا يوجد ربح حقيقي، بل إعادة توزيع للخسارة على نطاق أوسع.

الأخطر أن الحكومة تتبنى هذا المسار وهي تعلم أن أسعار الوقود في مصر لم تعد ملغًا اقتصاديًا محضًا، بل صارت أداة سريعة للجباية تحت ضغط برامج التمويل والإصلاح. وقد أظهرت تجارب سابقة أن رفع الوقود يعقبه دائمًا ارتفاع في التضخم أو على الأقل تعطيل للمسار النزولي المتوقع، وهو ما ينعكس على قرارات الفائدة. وإذا كان البنك المركزي قد بدأ فعليًا مسار التيسير في ديسمبر وفبراير، فإن أي ضغط تضخمي جديد قد يبطئ هذا المسار أو يفرغه من جزء مهم من أثره.

الخلاصة أن تحذير د. محمد فؤاد لا يخص البنزين وحده، بل يخص طريقة التفكير الحكومية كلها. الدولة تتعامل مع الموازنة كأنها معزولة عن التضخم والفائدة والدين، بينما الحقيقة أن هذه الملفات متشابكة. ولهذا قد تبدو زيادة 3 جنيهات على البنزين قرارًا يحقق وفرًا سريعًا، لكنها في اقتصاد مثقل بالدين والتضخم قد تتحول إلى قرار يبدد هذا الوفر عبر تأخير خفض الفائدة وإبقاء خدمة الدين مرتفعة. وفي هذه المعادلة، لا يبدو أن الحكومة تربح بقدر ما تُؤجل الاعتراف بحجم الكلفة الحقيقية، بينما يُطلب من الناس وحدهم أن يدفعوا الحساب كاملًا.