

النفط فوق 100 دولار يضاعف مخاوف الغلاء بمصر ويضع سياسة تسعير الوقود أمام ضغط الميزانية



الثلاثاء 15 سبتمبر 2026 02:00 م

عادت أسعار النفط العالمية لتثير مخاوف المصريين من موجة غلاء جديدة، بعدما تجاوز خام برنت حاجز مائة دولار للبرميل، وسط اضطرابات الإمدادات والشحن وتصادد التوترات الجيوسياسية التي تزيد الضغوط على تكلفة الطاقة

ورغم أن صعود الخام لا يعني تلقائيًا زيادة البنزين والسولار، فإن استمرار الأسعار المرتفعة يضع الحكومة أمام اختبار واضح يتعلق بكيفية إدارة التكلفة، ومدى استعدادها لحماية المواطنين بدلاً من تحميلهم أعباء إضافية

قفزة النفط تضغط على الموازنة

بلغ خام برنت، في التعاملات الواردة بالبيانات محل المتابعة، نحو 104.61 دولار للبرميل، مقابل 100.05 دولار لخام غرب تكساس الوسيط، بعدما حققت السوق مكاسب أسبوعية تجاوزت ثمانية بالمائة بفعل مخاوف الإمدادات

وتعكس هذه القفزة قلق المتعاملين من تعطل حركة ناقلات النفط وارتفاع مخاطر المرور بالممرات البحرية الحيوية، حيث تدخل تكلفة التأمين والشحن وتأخر التسليم ضمن العوامل التي ترفع فاتورة وصول المنتجات للمستوردين

وبالنسبة لمصر، تمتد الضغوط إلى تكلفة شراء الخام والمنتجات البترولية الجاهزة، لكن حجم التأثير الفعلي يتوقف على الكميات المستوردة، والإنتاج المحلي، وشروط التعاقد، وسعر الصرف وقت سداد الالتزامات المستحقة للموردين

ولا يصح التعامل مع سعر برنت باعتباره التكلفة الوحيدة للوقود، لأن أسعار المنتجات المكررة قد تتحرك بصورة مختلفة، تبعًا لقدرات المصافي والطلب الإقليمي وتوافر الشحنات، إلى جانب المصروفات المحلية المرتبطة بالتوزيع والتشغيل

وبحسب التصريحات المنقولة عن المهندس أسامة كمال، وزير البترول الأسبق، فإن تقديرات الموازنة المشار إليها اعتمدت سعرًا للنفط عند 75 دولارًا للبرميل، وهو مستوى يقل بوضوح عن الأسعار الواردة في التعاملات الأخيرة

وقدّر كمال الأثر السلبي لكل دولار إضافي بنحو أربعة مليارات جنيه سنويًا، لكن هذا الرقم يظل تقديرًا مرتبطًا بافتراضات الاستهلاك والاستيراد والإنتاج وسعر الصرف، ولا يمثل تكلفة ثابتة مستقلة عن تغييرها

وبناءً على هذا التقدير، يبدو استمرار النفط مرتفعًا مصدر ضغط مالي معتبر، لكن ضرب الفارق السعري في تكلفة سنوية مفترضة لا يكفي وحده لتحديد العبء الحقيقي، دون معرفة مدة الارتفاع والكميات المعنية

ومن هنا تصبح شفافية الأرقام ضرورة للمحاسبة، لأن الحديث العام عن زيادة الأعباء لا يوضح للمواطن مقدار ما تتحمله الموازنة فعليًا، ولا يفسر وحده اختيار رفع الأسعار على حساب بدائل الإنفاق الأخرى

زيادة الوقود ليست قرارًا تلقائيًا

الخلط بين ارتفاع النفط وصعود زيادة محلية يخلق توقعات قد تسبق القرارات الرسمية، بينما يفترض أن تستند مراجعة الوقود إلى متوسطات التكلفة خلال فترة زمنية، وليس إلى قفزة يومية عابرة في البورصات

وتشير التصريحات الحكومية الواردة في المادة إلى عودة المراجعة الدورية خلال الربع الأول من السنة المالية 2026/2027، بما يسمح بمناقشة التثبيت أو الخفض أو الزيادة وفق المؤشرات الاقتصادية والفنية المرتبطة بالتكلفة

لكن وجود مراجعة ربع سنوية لا يجعل الزيادة نتيجة محسومة، كما لا يقدم ضماناً دائماً بالتثبيت، إذ يرتبط القرار بتطور التكلفة والتمويل والسياسة الحكومية ومدى استيعاب الموازنة للفجوة السعرية خلال الفترة المعنية

وتبلغ الأسعار الواردة في بيان وزارة البترول الصادر يوم 10 مارس 2026 نحو 20.75 جنيه لبنزين 80، و22.25 جنيه لبنزين 92، بينما يسجل بنزين 95 أربعة وعشرين جنيهاً للتر في البيان نفسه

وحدد البيان سعر السولار عند 20.50 جنيه للتر، وهي مستويات توضح أهمية أي مراجعة لاحقة للأسر والأنشطة الاقتصادية، خصوصاً أن الوقود يدخل في تكلفة الانتقال ونقل السلع وتشغيل قطاعات إنتاجية وخدمية عديدة

أما العقود المبرمة مسبقاً فقد تخفف التعرض الفوري لتقلبات السوق، لكنها لا تعني بالضرورة تثبيت جميع تكاليف الاستيراد، لأن الأثر يتحدد بحسب صيغ التسعير ومواعيد الشحن والتسليم وشروط كل تعاقد على حدة

وفي هذا السياق، أشار أسامة كمال إلى الاتفاق مسبقاً على واردات حتى نهاية سبتمبر، ورَّجَّح عدم تحريك الأسعار بالضرورة، إلا أن هذا الترحيح يظل تقديرًا شخصيًا، وليس إعلانًا حكوميًا ملزمًا للمستهلكين

ولذلك لا تكفي المعلومات المطروحة للجزم بزيادة خلال سبتمبر، ولا يصح تحويل توقعات الخبراء إلى موعد نهائي، ما لم يصدر قرار رسمي يحدد الأسعار الجديدة وتاريخ تطبيقها والمنتجات التي يشملها

وتبقى مسؤولية الحكومة تقديم تفسير قابل للفحص لأي قرار، يشمل متوسط النفط وسعر الصرف وبنود التكلفة، حتى لا تتحول عبارة الظروف العالمية إلى مبرر جاهز لإجراءات تمس دخول المواطنين وقدرتهم الشرائية مباشرة

السولار ينقل الضغوط إلى المواطنين

يمثل السولار الحلقة الأكثر حساسية اجتماعيًا، لاتساع استخدامه في نقل البضائع والركاب وبعض الأنشطة الزراعية والصناعية، ولذلك قد تتجاوز آثار ارتفاعه أصحاب المركبات إلى أسر لا تملك سيارة ولا تشتري الوقود مباشرة

فزيادة تكلفة النقل قد تدفع بعض المنتجين والتجار إلى تعديل الأسعار، لكن مقدار انتقالها للمستهلك يختلف بحسب حصة الوقود من التكلفة والمنافسة والرقابة، ولا يساوي تلقائيًا نسبة الزيادة المعلنة للتر السولار

وتظهر المشكلة حين تتداخل التكلفة الفعلية مع زيادات استباقية أو مبالغ فيها، بما يفتح المجال لاستغلال القلق الشعبي، ويجعل إعلان آليات متابعة الأسواق وتعريفات النقل ضرورة مرافقة لأي تغيير محتمل في الأسعار

وإذا كانت موجة النفط مؤقتة، فقد ينحسر جزء من الضغط قبل المراجعة التالية، أما استمرارها فيرفع احتمالات اتساع الفجوة التمويلية، ويستلزم قرارات تتجاوز الاكتفاء بنقل العبء إلى المستهلك مع كل اضطراب خارجي

وتشمل البدائل مراجعة أولويات الإنفاق، وتحسين كفاءة استخدام الطاقة، وتقليل الفاقد، وتعزيز الإنتاج المحلي، لكن نتائج هذه المسارات تختلف زمنيًا، ولا يجوز تقديمها باعتبارها حلولاً فورية تعوض كل ارتفاع في فاتورة الاستيراد

كما أن حماية الفئات الأضعف تتطلب إجراءات محددة يمكن قياس أثرها، خصوصاً في النقل والخدمات الأساسية، لأن التعويضات العامة قد تفقد قيمتها سريعًا إذا سبقتها زيادات واسعة في الغذاء والمواصلات والاحتياجات اليومية

والاختبار الحقيقي لسياسة التسعير هو اتساقها ووضوحها؛ فإذا استندت الزيادات إلى ارتفاع المؤشرات، وجب تفسير كيفية التعامل مع انخفاضها أيضًا، ونشر بيانات تسمح بتقييم القرارات بعيدًا عن الوعود الفضفاضة والتبريرات المتكررة

أما المواطن، فلا يحتاج إلى تهويل يؤكد زيادة لم تصدر، ولا إلى طمأنة تتجاهل المخاطر، بل إلى معلومات دقيقة تفرق بين ضغط التكلفة والقرار الحكومي، وتوضح إجراءات حمايته من تداعيات الغلاء المحتملة

ويبقى استمرار برنت فوق مائة دولار عامل ضغط، وليس حكمًا نهائيًا على سعر اللتر؛ فيما تتحمل الحكومة مسؤولية اختيار استجابة عادلة وشفافة، تمنع تحول تقلبات الأسواق الدولية إلى استنزاف متواصل لميزانيات الأسر