

هبوط النفط بعد فتح هرمز لن يخفف وجع المصريين .. الحكومة مصممة على رفع الوقود وربط التسعير بأعباء الموازنة وسعر الصرف



الجمعة 17 أبريل 2026 09:40 م

أعاد إعلان إيران، يوم 17 أبريل 2026، فتح مضيق هرمز أمام السفن التجارية خلط أوراق سوق الطاقة العالمية خلال ساعات قليلة، بعدما هبطت العقود القياسية للنفط هبوطًا حادًا اقترب من 10% وتراجع خام برنت إلى حدود \$86.52 للبرميل في إحدى التداولات، وهو أدنى مستوى له منذ 10 مارس. هذا التطور يهدد جزءًا من زرع الإمدادات الذي غذته الحرب والتوترات العسكرية في المنطقة، وكشف في الوقت نفسه حجم الارتعاش العالمي لممر بحري يمر عبره جزء ضخم من تجارة النفط المنقول بحرًا. لكن الأثر المصري لم يأت في الاتجاه نفسه، لأن المواطن الذي تحمل بالفعل زيادة جديدة في أسعار الوقود لا يملك رفاهية انتظار ارتداد السوق العالمية، بينما تتعامل الحكومة مع البنزين والسولار بوصفهما ملغًا ماليًا وسياسيًا أكثر منهما مجرد سلعة مرتبطة بسعر برميل يومي.

جاءت استجابة الأسواق سريعة لأن الخبر مس جوهر الأزمة مباشرة، إذ إن عودة المرور التجاري عبر هرمز خفضت مخاوف النقص ودفعت المستثمرين إلى بيع عقود النفط التي كانت مسعرة على أساس الخطر العسكري. كما عزز الموقف الأمريكي هذا الاتجاه بعد إشارات من دونالد ترامب تفيد بترحيبه بتراجع التوتر واستمرار فتح المضيق، رغم بقاء قيود وضغوط عسكرية أخرى قائمة. غير أن الحكومة المصرية لم تظهر أي إشارة معاكسة إلى احتمال مراجعة سريعة للأسعار المحلية، رغم أن قرارها الصادر في 10 مارس 2026 كان قد استند أصلًا إلى "ظروف استثنائية" وتطورات جيوسياسية رفعت تكلفة الاستيراد والإنتاج والشحن والتأمين، وهو ما يعني أن السلطة سارعت إلى تحميل الداخل كلفة الأزمة عندما ارتفعت الأسعار عالميًا، لكنها لا تبدو متعجلة في رد أي مكاسب عندما هبطت.

النفط هبط عالميًا لكن الحكومة رفعت محليًا قبل أن تهدأ السوق

وفي أول حلقة من المشهد المصري، تبقى الحقيقة الأوضح أن الحكومة رفعت أسعار الوقود في 10 مارس 2026 قبل أيام قليلة من التحول الحالي في السوق العالمية، فصعد سعر بنزين 95 إلى 24 جنيهًا للتر، وبنزين 92 إلى 22.25 جنيهًا، وبنزين 80 إلى 20.75 جنيهًا، بينما ارتفع السولار إلى 20.5 جنيهًا، مع زيادات طالت البوتاجاز والغاز الطبيعي للسيارات أيضًا.

ثم إن البيان الرسمي ربط هذه الزيادة مباشرة باضطراب أسواق الطاقة في الشرق الأوسط وارتفاع تكاليف الاستيراد والإنتاج المحلي والنقل والتأمين، بما يعني أن الحكومة استخدمت صدمة الحرب مبررًا جاهرًا لتعمير الزيادة على الفور. لكن بعد تراجع النفط اليوم، لم يصدر أي إعلان مقابل عن خفض أو مراجعة عاجلة للأسعار داخل مصر حتى الآن.

كما أن الخبير البترولي مدحت يوسف قال في 2 أبريل إن تحريك أسعار الوقود في مصر يرتبط بالفجوة بين السعر المحلي وتكلفة البرميل الفعلية وبأوضاع الموازنة، لا بمجرد حركة يومية في السوق العالمية، موضحًا أن اجتماعات التسعير تأتي استجابة لتغيرات الأسعار والتكلفة لا على أساس هبوط لحظي يمكن أن يتبدد سريعًا.

لكن الدلالة السياسية هنا أكثر قسوة من الدلالة الفنية، لأن الحكومة تحركت بسرعة استثنائية عندما ارتفعت الكلفة العالمية، بينما يظل المواطن بلا وعد مماثل عندما تنخفض. هذا الفارق الزمني بين سرعة الزيادة وبطء الخفض يكشف أن التسعير المحلي صار أداة جباية مالية لحماية الموازنة العامة أكثر من كونه انعكاسًا عاديًا لتحركات السوق.

آلية التسعير في مصر تمنع الخفض الفوري وتبقي العبء على المواطن

وبعد ذلك، يفسر مسار التسعير الرسمي سبب غياب أي انعكاس فوري لهبوط النفط على محطات الوقود، لأن المراجعات المحلية لا تقوم عادة على تحرك يوم أو يومين، بل على متوسطات أوسع تشمل سعر خام برنت وسعر الدولار أمام الجنيه إلى جانب تكاليف النقل والتكرير والتوزيع. وقد أكدت تقارير اقتصادية وبيانات سابقة أن هذه المعادلة هي أساس قرارات اللجنة المعنية بالتسعير.

كما أن التزامات الحكومة أمام صندوق النقد الدولي زادت صلابه هذا المسار، إذ نصت وثائق الصندوق على الوصول إلى الاسترداد الكامل لتكلفة بيع الوقود بالتجزئة بنهاية ديسمبر 2025، ثم العودة إلى آلية التسعير التلقائي بحلول نهاية يونيو 2026. وهذا يعني أن الدولة لا تدير ملف الوقود من زاوية الحماية الاجتماعية بقدر ما تديره من زاوية الوفاء بشروط الإصلاح المالي.

وفي هذا السياق، قال هاني جنيبة، رئيس قطاع البحوث في الأهلي فاروس، إن الوقود وسعر الصرف كانا من العوامل المباشرة التي دفعت التضخم إلى أعلى خلال مارس وأبريل، ما يؤكد أن أي زيادة في المحروقات لا تتوقف عند محطة البنزين، بل تنتقل فورًا إلى النقل والغذاء والخدمات، بينما يظل خفضها إن حدث أبطأ بكثير من انتقال أثر الزيادة.

ثم إن تثبيت البنك المركزي أسعار الفائدة في 2 أبريل جاء تحت ضغط موجة تضخمية جديدة مرتبطة بصدمة العرض وارتفاع تكاليف الطاقة، وهو ما يكشف أن السلطة النقدية نفسها تتعامل مع الوقود باعتباره مصدر ضغط داخلي قائم بالفعل. لذلك فإن هبوط النفط اليوم قد يخفف المخاوف الخارجية نسبيًا، لكنه لا يمحو آثار الزيادة التي مُرضت على المصريين قبل أسبوع واحد فقط.

الموازنة أولاً والمواطن أخيرًا لذلك يتأجل أي انفراج محلي

وفي المحور الأخير، تبدو الموازنة العامة هي العامل الحاكم في الملف أكثر من مصلحة المستهلك. فمحمد فؤاد قال في 7 أبريل إن الإجراءات التي اتخذتها الحكومة، وبينها رفع أسعار الوقود وأسطوانات الغاز، تستهدف تقليل الضغط على الموازنة العامة. وهذه الصياغة تلخص جوهر السياسة الحالية، حيث يجري التعامل مع الوقود بوصفه بابًا لسد العجز لا بابًا لضبط كلفة المعيشة.

كما أن تقارير دولية أوضحت أن مصر، بصفتها دولة مستوردة للنفط، تعرضت خلال الحرب لصدمات في أسعار الطاقة والسلع مع مخاطر إضافية على التحويلات والنشاط الاقتصادي. ومع أن تراجع برنت بعد فتح هرمز يمنح الخزنة متنفسًا نظريًا في فاتورة الاستيراد، فإن هذا المتنفس يبقى مرشحًا للذهاب إلى امتصاص الضغوط المالية المتراكمة بدلًا من العودة سريعًا إلى جيوب المواطنين.

في المقابل، لا توجد حتى مساء 17 أبريل 2026 أي خطوة معلنة لخفض أسعار البنزين أو السولار في مصر بعد هبوط النفط، بينما يظل آخر تسعير نافذ هو تسعير 10 مارس. وهذه الفجوة بين السوق العالمية والسوق المحلية ليست تفصيلًا فنيًا، بل نتيجة مباشرة لسياسة تعتبر المواطن خط الدفاع الأول عن الموازنة كلما اهتزت المنطقة أو تراجع الجنيه أو ارتفعت كلفة الدين.

وعلى هذا الأساس، فإن فتح مضيق هرمز خفف ذعر المتعاملين في البورصات وخفض أسعار النفط عالميًا، لكنه لم يفتح حتى الآن بابًا حقيقيًا لخفض كلفة الوقود في مصر. فالحكومة التقطت موجة الصعود بسرعة ومررتها إلى الأسعار المحلية، ثم تركت المواطن يراقب موجة الهبوط من بعيد بلا أثر مباشر، وبلا جدول زمني واضح، وبلا تعهد معلن بأن أي مكسب خارجي سيصل إليه أصلًا.