تقرير تحليلي

من كلفة الوقود إلى كلفة السوق: كيف تعيد أسعار المحروقات توزيع الأعباء داخل الاقتصاد السوري؟

"قراءة من زاوية قطاع الأعمال"

أ. مهند وليد جبرائيل
باحث اقتصادي

أيلول/ سبتمبر 2026

مركز الدراسات والأبحاث الاقتصادية
CENTER FOR ECONOMIC STUDIES AND RESEARCH

تقرير تحليلي

مقدمة

لا تتوقف آثار أسعار المحروقات عند حدود فاتورة الوقود؛ فالطاقة تدخل بصورة مباشرة أو غير مباشرة في معظم حلقات النشاط الاقتصادي، من الإنتاج والنقل إلى التخزين والتوزيع والاستهلاك النهائي. لذلك لا يبقى ارتفاع كلفة الوقود محصوراً في سوق المشتقات النفطية، بل ينتقل عبر قنوات متعددة إلى أجور النقل وتكاليف الإنتاج وتكلفة إعادة تكوين المخزون، وينعكس على هوامش الربح والأسعار النهائية. ويُقصد بـ«كلفة السوق» في هذا التقرير مجموع الأعباء التي تنشأ لدى أطراف النشاط الاقتصادي نتيجة انتقال أثر سعر الوقود عبر هذه القنوات، لا سعر الليتر وحده. ومن ثم، لا تمثل إعادة تسعير المشتقات النفطية مجرد تعديل في سعر سلعة، بل قد تعيد توزيع الأعباء والمخاطر بين أطراف السوق. ويركز التقرير على أثر ذلك في قطاع الأعمال، مع تناول البعدين المعيشي والمالي العام بقدر صلتهما بالموضوع.

وتكمن الإشكالية الاقتصادية في أن الجهة التي تدفع ثمن الوقود مباشرة ليست بالضرورة الجهة التي تتحمل العبء النهائي للزيادة. فانتقال الكلفة يتوقف على بنية السوق، ومرونة الطلب، وهوامش الربح، وطبيعة العقود، ومدى توافر المادة؛ وهي عوامل تحدد قدرة كل طرف على تمرير الكلفة إلى غيره أو استيعابها. لذلك، لا يقتصر السؤال على مقدار ارتفاع السعر، بل يشمل موضع استقرار الكلفة داخل السوق: هل تظهر في ارتفاع الأسعار، أم في تراجع ربحية المنشآت وسيولتها، أم في تقليص الإنتاج والاستثمار؟

كيف تنتقل كلفة الوقود إلى السوق؟

في 13 أيلول 2026 دخلت حيز التنفيذ نشرة مؤقتة رفعت سعر ليتر بنزين 95 إلى 195 ليرة سورية، وبنزين 90 إلى 185 ليرة، والمازوت إلى 175 ليرة. وقد سبقتها زيادة مطلع أيلول بمقدار 5 ليرات لكل ليتر، رفعت الأسعار إلى 152 ليرة لبنزين 95 و147 لبنزين 90 و125 للمازوت. وكانت نشرة 28 تموز قد حددت الأسعار عند 147 و142 و120 ليرة على التوالي. وعليه، بلغت الزيادة في نشرة 13 أيلول وحدها نحو 28.3% لبنزين 95 و25.9% لبنزين 90 و40% للمازوت، أما الزيادة التراكمية منذ 28 تموز فتبلغ نحو 33% و30% و46%.

يوضح الجدول التالي تطور أسعار ليتر بنزين 95 وبنزين 90 والمازوت في النشرات الصادرة بين 28 تموز و17 أيلول

التاريخ	بنزين 95	بنزين 90	مازوت
28 تموز	147	142	120
مطلع أيلول	152	147	125
13 أيلول	195	185	175
17 أيلول (مازوت بثلاث شرائح)	—	—	115 / 150 / 175

ويعادل سعر بنزين 95 الجديد نحو 1.47 دولار لليتر بسعر صرف 132.5 ليرة للدولار، ما يربط أي تغير في كلفة الاستيراد أو في سعر الصرف مباشرة بكلفة التشغيل المحلية.

وبحسب وزارة الطاقة، جاء تعديل الأسعار في ظل ارتفاع كلفة تأمين المشتقات النفطية عالمياً، بالتزامن مع أعمال العمرة الشاملة لمصفاة بانياس، وما رافقها مؤقتاً من زيادة الاعتماد على استيراد المنتجات النفطية الجاهزة. وتتفاوت التقديرات المنشورة لمدة توقف المصفاة، إذ تشير بعض المصادر إلى نحو شهرين، وأخرى إلى أربعة أشهر؛ وهو تفاوت يؤثر في تقدير المدة المحتملة لاستمرار ضغوط التوريد. ومن الناحية الاقتصادية، تسلط هذه التطورات الضوء على تعرض السوق المحلية لتقلبات الأسعار والإمدادات الخارجية عند تراجع طاقة التكرير المحلية.

ولا يقع كامل العبء على السوق. فقد ذكر وزير الطاقة أن كلفة ليتر المازوت المباع بـ175 ليرة تبلغ 206 ليرات، أي أن السعر المعلن ما يزال دون الكلفة المقدرة رسمياً، وقد يعني ذلك أن جزءاً من العبء يبقى على عاتق الجهة الموردة والمالية العامة. وتشير الوزارة كذلك إلى التزامات مالية كبيرة في قطاع الطاقة، منها مستحقات للشركة السورية للبترول على الشركة السورية للكهرباء بنحو 1.7 مليار دولار خلال 2026. وهذا يضيف طرفاً رابعاً إلى معادلة التوزيع: الدولة بجانب المنتج والتاجر والمستهلك.

فالمازوت ليس سلعة نهائية فحسب، بل مدخل تشغيلي ولوجستي واسع الاستخدام. ولهذا فإن ارتفاع سعره يولد صدمة كلفة من جانب العرض؛ تبدأ من الأنشطة الأكثر استخداماً للوقود، ثم تنتقل إلى قطاعات أخرى عبر أجور النقل وأسعار المدخلات والتوزيع. وقد أظهرت الأيام الأولى حساسية قطاع النقل لهذه الصدمة، إذ أفادت مديرية تنظيم نقل البضائع بتأثر الحركة بصورة كبيرة وتوقف شبه كامل في عدد من المحافظات.

إلا أن ذلك لا يعني انتقال كامل الزيادة تلقائياً إلى المستهلك. هنا تبدأ عملية توزيع العبء الاقتصادي: فالناقل يحاول تمرير الكلفة إلى أجرة الشحن، والمنتج يحاول استيعابها في سعر السلعة، والتاجر يعيد احتساب تكلفة استبدال مخزونه، بينما تحد المنافسة والقوة الشرائية من مقدار الزيادة الممكن تمريرها. ومن ثم، فإن الطرف الأقل قدرة على نقل الكلفة إلى غيره هو الأكثر تحملاً للصدمة.

التمرير السعري: متى يدفع المستهلك ومتى تدفع المنشأة؟

تختلف قدرة المنشآت على تمرير زيادة الكلفة باختلاف طبيعة السوق. ففي الأنشطة التي يكون فيها الطلب أقل حساسية للسعر أو المنافسة محدودة، تستطيع المنشأة نقل نسبة أكبر من الزيادة إلى المستهلك. أما في سوق ضعيفة الطلب أو شديدة المنافسة، فقد تضطر إلى امتصاص جزء منها من هامش الربح حفاظاً على حجم المبيعات.

وهذا يعني أن ارتفاع المحروقات يمكن أن ينتج أثرين في الوقت نفسه: ارتفاعاً في الأسعار وتراجعاً في ربحية المنشآت. فالجزء الذي لا يدفعه المستهلك لا يختفي، وإنما يستقر داخل هيكل تكلفة المنشأة.

ولتوضيح الآلية بمثال افتراضي: إذا بلغت إيرادات شركة نقل 100 وحدة وتكاليفها التشغيلية 94 وحدة، كان ربحها 6 وحدات. وإذا شكّل الوقود 20% من هذه التكاليف، أي 18.8 وحدة، وارتفع سعره 40% مع ثبات الاستهلاك، زادت التكاليف 7.52 وحدات، لتبلغ 101.52 وحدة. فإذا استطاعت المنشأة تمرير نصف الزيادة الإضافية فقط إلى أجور النقل، أي 3.76 وحدات، ارتفعت الإيرادات إلى 103.76 وحدات، وتراجع الربح إلى 2.24 وحدة، أي بنحو 63%. والأرقام افتراضية للتوضيح، مع افتراض ثبات حجم النقل وبقية عناصر التكلفة.

ويختلف مسار الصدمة قطاعياً. ففي النقل والخدمات اللوجستية تكون العلاقة مباشرة لأن الوقود مكون رئيسي من التكلفة التشغيلية. وفي الزراعة، تتداخل كلفة تشغيل الآليات مع نقل المدخلات والمحاصيل، وتزداد الحساسية في المنتجات التي يصعب تأجيل تسويقها. أما الصناعة فتتجمع فيها آثار الطاقة والنقل والمواد الأولية، بينما تتأثر التجارة بصورة خاصة بكلفة إعادة تكوين المخزون؛ إذ يصبح القرار التسعيري مرتبطاً بكلفة استبدال السلعة، وليس بسعر شرائها التاريخي فقط. ولا يقتصر الأثر على المنشآت؛ فارتفاع كلفة المواصلات والغاز المنزلي قد يضغط على إنفاق الأسر والطلب على السلع والخدمات، مما يحد من قدرة المنشآت على تمرير زيادات الكلفة إلى الأسعار. وإذا أبقينا رقم ارتفاع الغاز المنزلي من 1470 إلى 1600 ليرة، وهو ما يضغط على الطلب ويحد من قدرة المنشآت على التمرير.

لذلك فإن البحث عن «متوسط عام» لأثر ارتفاع المحروقات قد يخفي تفاوتات واسعة؛ فالصدمة التي تستطيع منشأة ذات هامش مرتفع امتصاصها قد تكون كافية لدفع منشأة أخرى ذات هامش ضيق إلى تقليص إنتاجها أو إعادة النظر في جدوى بعض عملياتها.

حين تتحول صدمة الكلفة إلى ضغط على السيولة

أحد أهم آثار صدمة الطاقة بالنسبة إلى قطاع الأعمال لا يظهر مباشرة في الأسعار، بل في رأس المال العامل. فارتفاع تكلفة النقل والمدخلات يعني أن المنشأة تحتاج إلى سيولة أكبر لتمويل الحجم نفسه من الإنتاج والمخزون.

وإذا لم تتوسع قدرتها التمويلية بالمقدار نفسه، فقد لا يكون رد فعلها رفع السعر فقط؛ بل خفض المشتريات أو المخزون أو الإنتاج. وهنا تنتقل الصدمة من مشكلة كلفة إلى مشكلة سيولة، ثم يمكن أن تتحول إلى انكماش في حجم النشاط قبل أن يظهر كامل أثرها في الأسعار.

كما أن ارتفاع التكلفة المتغيرة، مع صعوبة زيادة سعر البيع بالنسبة نفسها، يخفض هامش المساهمة ويرفع حجم المبيعات المطلوب للوصول إلى نقطة التعادل. وفي المقابل، يؤدي ارتفاع المستوى العام للأسعار إلى الضغط على القوة الشرائية. وبذلك تواجه المنشأة معادلة معاكسة: تحتاج إلى مبيعات أكبر للحفاظ على ربحيتها، في الوقت الذي قد تصبح فيه قدرة السوق على استيعاب هذه المبيعات أكثر محدودية.

وتكتسب هذه الحلقة أهمية خاصة لدى المنشآت الصغيرة والمتوسطة، إذ قد تكون القدرة على التمويل وامتصاص تقلبات الكلفة أقل نسبياً، ما يجعل أثر الصدمة قابلاً للظهور في حجم النشاط وليس في الأسعار فقط.

العقود وعدم اليقين: كلفة لا تظهر في سعر الليتر

يمتد أثر تقلب أسعار المحروقات إلى السلوك التعاقدي للمنشآت. فالعقد الذي جرى تسعيره على أساس هيكل تكلفة سابق قد يفقد جزءاً من ربحيته إذا ارتفعت تكلفة النقل أو الطاقة خلال فترة التنفيذ، ولا سيما عندما يكون السعر ثابتاً ولا يتضمن العقد آلية لمراجعة الكلفة.

ومع تكرار التقلبات، يمكن أن تتكيف المنشآت مسبقاً عبر تقصير مدة صلاحية عروض الأسعار، أو إدراج بنود لمراجعة الكلفة، أو إضافة هوامش أمان أعلى إلى العقود الجديدة. وهنا تظهر كلفة عدم اليقين؛ فالسوق لا يسعر الزيادة التي وقعت فقط، بل قد يبدأ بتسعير احتمال الزيادة المقبلة أيضاً.

وتجسد الأسابيع الأخيرة ذلك: زيادة في 16 تموز، ثم خفض في 28 تموز مع تراجع النفط عالمياً، ثم زيادة مطلع أيلول، ثم القفزة الكبيرة في 13 أيلول، ثم تعدد الشرائح في 17 أيلول؛ أي خمسة تغييرات في نحو شهرين. وفي مثل هذا الإيقاع يصعب على المنشأة تسعير عقد لبضعة أسابيع، فضلاً عن عقد لأشهر.

ومن هذه الزاوية، تصبح قابلية التنبؤ بالكلفة عاملاً لا يقل أهمية عن مستواها. فالمنشأة تستطيع إدراج تكلفة مرتفعة نسبياً في موازناتها إذا كانت مستقرة ومفهومة، بينما تؤدي التقلبات الحادة إلى زيادة هامش المخاطرة في التسعير والمخزون وقرارات الاستثمار.

التسعير التفاضلي: خفض للكلفة أم إعادة توزيع للدعم؟

في 17 أيلول أعلنت وزارة الطاقة توفير المازوت بثلاث فئات 115 ليرة لليتر للتدفئة والزراعة والفئات المستحقة، و150 ليرة لبعض الاستخدامات الإنتاجية والخدمية والآليات الثقيلة، مع استمرار المازوت النظامي عند 175 ليرة. كما أُعلن عن إعادة تشغيل مصافٍ محلية بطاقة تصل إلى 35 ألف برميل يومياً من النفط الخام.

وبحسب التصريحات، تختلف فئات المازوت المطروحة في مواصفاتها وأسعارها بحسب الاستخدام، كما ستُباع منتجات المصافي المحلية في محطات محددة. لذلك لا يقتصر تفاوت الشرائح على سعر الليتر، بل يشمل مواصفات المنتج ومواقع توافره. وقد تدخل كلفة الوصول إلى نقاط البيع في الكلفة الفعلية التي تتحملها المنشأة، إذا ترتب عليها نقل إضافي أو صعوبة في تأمين الكميات.

اقتصادياً، يمثل هذا التوجه انتقالاً من خفض السعر بصورة واسعة إلى استهداف الدعم وفق طبيعة الاستخدام. إلا أن نجاحه لا يقاس بالسعر الاسمي وحده، بل بمتوسط الكلفة الفعلية التي تتحملها المنشأة. فإذا كان النشاط مؤهلاً للحصول على المازوت بسعر 150 ليرة لكنه لا يحصل إلا على جزء من احتياجاته بهذا السعر، فإن كلفة الطاقة الفعلية ستتحدد بمزيج الأسعار الذي يؤمّن من خلاله كامل الكمية.

كما أن اتساع الفارق بين الشرائح يولد حوافز للمراجحة السعرية وتسرب المادة من الاستخدام الأقل سعراً إلى الأعلى. ومن ثم، فإن كفاءة النظام تتوقف على ثلاثة عناصر مترابطة: دقة تحديد المستحق، وكفاية الكميات، وكفاءة ضبط التوزيع. وقد أشارت المعالجة الرسمية للآلية الجديدة أيضاً إلى أهمية معايير الاستحقاق والرقابة في تحديد نجاحها.

ويبرز هنا احتمال اقتصادي يستحق المراقبة: أن تصبح القدرة على الوصول إلى الشريحة الأقل سعراً عاملاً في تفاوت تنافسية المنشآت، بدلاً من أن تتحدد المنافسة أساساً بالكفاءة والإنتاجية. وهذه ليست نتيجة مثبتة حتى الآن، وإنما مخاطرة محتملة تتزايد أهميتها كلما طال أمد تعدد الأسعار واتسعت الفجوة بينها.

وفي موازاة ذلك، تستهدف أعمال تأهيل مصفاة بانياس رفع قدرتها التشغيلية من نحو 80 ألفاً إلى قرابة 130 ألف برميل يومياً. ولا تعني زيادة الطاقة التكريرية زيادة مماثلة في إنتاج المازوت تحديداً، إلا أنها قد تعزز مرونة الإمداد المحلي وتخفض درجة الاعتماد على استيراد المشتقات الجاهزة إذا تحققت الطاقة المستهدفة واستقر التشغيل.

ثلاثة مسارات محتملة لقطاع الأعمال

يمكن قراءة المرحلة المقبلة وفق ثلاثة مسارات مشروطة، من خلال أربعة متغيرات رئيسية: تكلفة التشغيل، الربحية، السيولة، والاستثمار.

في حال انحسار الصدمة، مع تراجع كلفة التوريد وتحسن التكرير المحلي وانتظام الإمدادات، يتراجع الضغط على تكلفة التشغيل، وتتحسن الهوامش والسيولة، وتنخفض الحاجة إلى إدراج علاوات مخاطر مرتفعة في الأسعار والعقود، بما يحسن قابلية التخطيط والاستثمار.

أما إذا استمرت مستويات الكلفة الحالية، فمن المرجح استمرار التمرير التدريجي إلى الأسعار، بالتزامن مع بقاء جزء من العبء داخل هوامش الربح، وارتفاع الاحتياجات التمويلية، وزيادة تحفظ المنشآت تجاه التوسع والاستثمار.

وفي حال تفاقم الصدمة نتيجة ارتفاع خارجي جديد أو اضطراب في الإمدادات، يمكن أن ينتقل الأثر من الضغط على الربحية إلى تقليص المخزون والإنتاج وتأجيل الاستثمار، ولا سيما لدى المنشآت الأقل قدرة على التمويل.

وهذه السيناريوهات ليست تنبؤات بنتيجة محددة، وإنما إطار لتحليل اتجاه السوق بحسب تطور كلفة التوريد واستقرار الإمدادات وقدرات التكرير.

مؤشرات تستحق المتابعة؟

لتمييز الأثر الفعلي عن الأثر النظري، تبرز خلال المرحلة المقبلة مجموعة من المؤشرات الجديرة بالرصد: أجور نقل البضائع بين المحافظات، والكميات الفعلية التي تصل إلى القطاعات الإنتاجية ضمن كل شريحة، ومتوسط كلفة الطاقة التي تتحملها المنشآت، وأسعار السلع كثيفة النقل، ومستويات الإنتاج والمخزون في القطاعات الأكثر تعرضاً للصدمة.

ويُستكمل الرصد بمتابعة سعر الصرف، وتواتر تعديل النشرات الرسمية ومقدار كل تعديل، والفارق بين السعر الرسمي والسعر المتداول للمازوت، بوصفه مؤشراً مساعداً على ضغوط التوافر أو احتمال التسرب بين الشرائح، لا دليلاً قاطعاً عليه، ومدى انعكاس تراجع كلفة التوريد على الأسعار الرسمية. وينبغي تحديد مصدر بيانات كل مؤشر ودورية تحديثه، مثل النشرات الرسمية وبيانات النقل والرصد الميداني لأسعار السوق ومسوح غرف التجارة والصناعة وبيانات المنشآت، بحسب توافرها.

وتكتسب هذه المؤشرات أهمية لأنها تساعد على تحديد ما إذا كانت صدمة المحروقات بقيت في نطاق إعادة التسعير، أم بدأت تنتقل إلى الاقتصاد الحقيقي عبر الإنتاج والسيولة والاستثمار.

الخاتمة

تكشف إعادة تسعير المحروقات أن صدمة الطاقة في الاقتصاد السوري هي في جوهرها عملية لإعادة توزيع الكلفة والمخاطر عبر سلسلة القيمة. ولا يقع العبء النهائي بالتساوي، بل يتحدد بقدرة كل طرف على تمرير الزيادة، ومرونة الطلب، وهوامش الربح، والقدرة التمويلية.

كما أن أثر المحروقات يتجاوز المستوى العام للأسعار إلى رأس المال العامل والعقود والمخزون والاستثمار، بما يعني أن استمرار الصدمة يمكن أن يظهر في حجم النشاط الاقتصادي بقدر ما يظهر في الأسعار.

أما التسعير التفاضلي، فلا يمكن تقييم فعاليته انطلاقاً من السعر المعلن وحده، وإنما من خلال كفاية الكميات، ودقة الاستهداف، واستقرار الإمدادات، ومتوسط الكلفة الفعلية للطاقة لدى المنشأة.

وبهذا المعنى فإن الانتقال من كلفة الوقود إلى كلفة السوق لا يحدث عبر قناة واحدة، بل عبر سلسلة مترابطة تبدأ بالطاقة وتنتهي عند الأسعار والطلب والاستثمار، ولا يختصر أثرها في تكلفة الليتر. ومن هنا تصبح متابعة سوق المحروقات جزءاً من قراءة أوسع لاتجاهات الإنتاج والأسعار وتنافسية قطاع الأعمال ومسار التعافي الاقتصادي في سوريا.