

تقرير حول أزمة المحروقات في الضفة الغربية

الملخص التنفيذي:

تشير المؤشرات الميدانية إلى أن الأزمة الحالية لا تعود بالدرجة الأولى إلى ارتفاع الطلب على المحروقات، وإنما إلى انخفاض الكميات الواردة إلى السوق الفلسطيني مقارنة بالاحتياجات الاعتيادية.

وتفيد معطيات القطاع الخاص بأن الكميات التي وصلت إلى السوق خلال الفترة الأخيرة انخفضت بنحو 30% مقارنة بالكميات التي كان يتم توريدها في الظروف الطبيعية، وهو ما أدى إلى ظهور فجوة بين احتياجات السوق والكميات المتاحة فعلياً.

وبالاستناد إلى حاجة السوق الطبيعية المقدرة بنحو 3.5 مليون لتر يومياً، فإن انخفاض الإمدادات بنسبة 30% يعني أن الكميات المتوفرة أصبحت تقارب:

- 2.45 مليون لتر يومياً.
- أي بعجز يقدر بنحو 1.05 مليون لتر يومياً.

ولا يقتصر أثر هذا الانخفاض على محطات الوقود، بل يمتد إلى مختلف القطاعات الاقتصادية، حيث ينعكس على:

- تراجع حركة النقل العام والشاحنات.
- تباطؤ حركة نقل البضائع والمواد الخام.
- انخفاض الطاقة الإنتاجية للقطاع الصناعي.
- ارتفاع تكاليف النقل والتوزيع.
- إبطاء دورة رأس المال والسيولة داخل الاقتصاد.
- ارتفاع تكاليف التشغيل على المنشآت الاقتصادية.
- زيادة احتمالات ارتفاع أسعار السلع والخدمات نتيجة ارتفاع تكاليف النقل.

وعليه، فإن جوهر الأزمة يتمثل في انخفاض حجم الإمدادات الفعلية الواصلة إلى السوق الفلسطيني، وليس في زيادة الطلب وحدها، الأمر الذي يستوجب نشر بيانات يومية تبين الكميات التي تم التعاقد عليها، والكميات التي دخلت فعلياً، والكميات التي وصلت إلى محطات الوقود، لضمان الشفافية وتمكين القطاع الخاص من تقييم الوضع بصورة موضوعية

أولاً: حاجة السوق الفلسطيني في الوضع الطبيعي

توجد ثلاث قواعد رقمية يمكن استخدامها لقياس حاجة السوق:

1. بيانات ميزان الطاقة الفلسطيني

وفق ميزان الطاقة لعام 2022، بلغ الاستهلاك النهائي:

- السولار: نحو 960.8 مليون لتر سنوياً.
- البنزين: نحو 420.7 مليون لتر سنوياً.
- الإجمالي: نحو 1.382 مليار لتر سنوياً.

وبقسمة هذه الكمية على أيام السنة، يبلغ متوسط الاستهلاك النهائي نحو:

- 2.63 مليون لتر سولار يومياً.
- 1.15 مليون لتر بنزين يومياً.
- 3.78 مليون لتر يومياً من البنزين والسولار معاً.

وتختلف هذه الأرقام عن أرقام الاستيراد؛ لأن جزءاً من السولار والبنزين يستخدم في إنتاج الكهرباء أو يدخل في استخدامات وتحويلات أخرى قبل الوصول إلى المستهلك النهائي.

الكمية اليومية	المؤشر
3.5 مليون لتر	حاجة السوق الطبيعية المقدرة
30%	نسبة تراجع الإمدادات
2.45 مليون لتر	الكميات المقدرة الواردة للسوق
1.05 مليون لتر	العجز اليومي المقدر
70%	نسبة تغطية الحاجة الطبيعية

2. تقديرات استهلاك الضفة الغربية الحالية

تشير تقديرات منشورة عن قطاع المحروقات إلى أن الاستهلاك الشهري في الضفة الغربية يتراوح بين:

- 80 مليون لتر شهرياً.
- 90 مليون لتر شهرياً.

وهذا يعادل متوسطاً يومياً يتراوح بين:

- 2.67 مليون لتر يومياً.
- 3 ملايين لتر يومياً.

3. تقدير أصحاب محطات الوقود

يقدر ممثلو أصحاب محطات الوقود أن السوق يحتاج في الظروف الطبيعية إلى نحو:

- 3.5 مليون لتر يومياً لتجنب حدوث نقص أو اضطراب في السوق.

ويفترض أن يشمل هذا الرقم هامشاً لتغطية التذبذب اليومي. واختلاف الطلب بين المحافظات، وحاجة المحطات إلى المحافظة على مخزون تشغيلي.

ثانياً: تقدير الكميات المتوفرة خلال الأزمة

لا توجد معطيات كافية تسمح بالقول إن حاجة السوق الفلسطيني انخفضت بنسبة 30٪. وتشير المعلومات الميدانية بدلاً من ذلك إلى أن الكميات الواردة إلى السوق هي التي تراجعت بنحو 30٪ مقارنة بالكميات المعتادة.

وبالاستناد إلى تقدير حاجة السوق الطبيعية بنحو 3.5 مليون لتر يومياً، فإن انخفاض الإمدادات بنسبة 30٪ يعني أن الكميات الواردة أصبحت تقارب:

* 2.45 مليون لتر يومياً.

* بعجز يقدر بنحو 1.05 مليون لتر يومياً.

* أي أن السوق يحصل على نحو 70٪ فقط من احتياجاته الطبيعية.

ويبقى هذا الحساب تقديرية إلى حين نشر البيانات الرسمية المتعلقة بالكميات الفعلية التي دخلت السوق ووصلت إلى محطات الوقود

ثالثاً: مقارنة الحاجة مع تصريحات الجهات الرسمية

أعلنت الهيئة العامة للبترول أن حجم التوريد يصل إلى نحو 3 ملايين لتر يومياً. وبالمقارنة مع حاجة السوق الطبيعية المقدرة بنحو 3.5 مليون لتر يومياً، فإن هذه الكمية، حتى في حال وصولها بالكامل، تعني وجود عجز يومي يبلغ نحو:

• 500 ألف لتر يومياً.

• وبنسبة عجز تقارب 14.3% من حاجة السوق.

أما إذا كانت الكميات الفعلية الواردة قد انخفضت نسبة 30%، لتصل إلى نحو 2.45 مليون لتر يومياً، فإن العجز يرتفع إلى نحو 1.05 مليون لتر يومياً، وبنسبة 30% من الحاجة الطبيعية .

نسبة تغطية الحاجة	العجز اليومي	الكمية الفعلية الواصلة
100%	لا يوجد	3.5 مليون لتر
85.7%	500 ألف لتر	3 ملايين لتر
80%	700 ألف لتر	2.8 مليون لتر
70%	1.05 مليون لتر	2.45 مليون لتر
57.1%	1.5 مليون لتر	2 مليون لتر
51.4%	1.7 مليون لتر	1.8 مليون لتر

إلا أن الواقع الميداني أظهر:

- نفاد الوقود من عدد من المحطات.
- توقف أو تعطل مركبات نقل عامة.
- تحديد كميات التعبئة للمركبات...

وعليه، لا يمكن إثبات أو نفي وجود العجز اعتماداً على التصريحات وحدها، بل يجب نشر بيانات الكميات الفعلية الواصلة يومياً.

رابعاً: لماذا يؤدي انخفاض الامدادات الى تراكم الازمات؟

عندما تنخفض الإمدادات اليومية عن حاجة السوق، فإن العجز لا يقتصر على يوم واحد، بل يتراكم يوماً بعد يوم.

فإذا كانت حاجة السوق الطبيعية تبلغ 3.5 مليون لتر يومياً، بينما تصل إلى السوق كمية مقدارها 2.45 مليون لتر فقط، فإن العجز اليومي يبلغ 1.05 مليون لتر.

وهذا يعني أن العجز المتراكم يصل تقريباً إلى:

- 3.15 مليون لتر خلال ثلاثة أيام.
- 7.35 مليون لتر خلال أسبوع.
- 31.5 مليون لتر خلال شهر كامل، إذا استمر النقص بالمعدل نفسه

خامساً: التداعيات على حركة الاقتصاد

(1) قطاع النقل العام

السولار هو الوقود الرئيسي لمركبات النقل العام والشاحنات. ويؤدي نقصه إلى:

- تراجع عدد الرحلات.
- ارتفاع وقت انتظار المواطنين.
- انخفاض دخل السائقين.
- صعوبة وصول العمال إلى أماكن عملهم.
- زيادة تكلفة نقل الطلبة والموظفين.
- تعطيل حركة البضائع بين المحافظات.

(2) النقل التجاري وسلاسل التوريد

أي نقص في السولار ينعكس مباشرة على:

- حركة الشاحنات.
- توريد المواد الخام.
- توزيع السلع والمنتجات.
- نقل الأغذية والأدوية.
- تكاليف التخزين والنقل.
- سرعة دوران المخزون لدى المنشآت.

ولا تقاس الخسارة فقط بثمن الوقود غير المتوفر. وإنما بقيمة الإنتاج والمبيعات التي تعذر تنفيذها بسببه.

(3) الصناعة

تحتاج المصانع إلى المحروقات في:

- نقل المواد الخام.
- نقل العمال.
- تشغيل بعض المعدات.
- تشغيل المولدات الاحتياطية.
- توزيع المنتجات النهائية.

ويؤدي عدم انتظام الوقود إلى خفض ساعات الإنتاج ورفع تكلفة الوحدة المنتجة، ما يضعف قدرة المنتج الفلسطيني على المنافسة.

(4) الزراعة

يؤثر نقص السولار على:

- الآليات الزراعية.
- ضخ المياه.
- نقل المنتجات إلى الأسواق.
- سلاسل التبريد.
- توريد الأعلاف والمدخلات الزراعية.

وقد يؤدي تأخر نقل المنتجات الزراعية إلى تلفها، خاصة المنتجات الطازجة.

(5) التجارة والخدمات

تتأثر تجارة الجملة والتجزئة من خلال:

- تأخر وصول البضائع.
- انخفاض حركة الزبائن.
- ارتفاع تكلفة التوصيل.
- انخفاض ساعات عمل بعض المنشآت.
- زيادة تكاليف المولدات والنقل.

6) الأسعار والتضخم

يُعدّ الوقود مكوناً مباشراً أو غير مباشر في تكلفة معظم السلع. ولذلك فإنّ النقص يؤدي إلى:

- ارتفاع أجور النقل.
- ارتفاع تكلفة توزيع المنتجات.
- زيادة أسعار السلع الأساسية.
- اتساع الفرق بين الأسعار في المحافظات.
- ظهور ممارسات بيع غير رسمية أو بأسعار أعلى.

سادساً: أثر الأزمة على دوران الاقتصاد

دوران الاقتصاد يعني انتقال الأموال والسلع والخدمات بين المنتج والتاجر والناقل والمستهلك. والمحروقات تمثل حلقة تشغيلية أساسية في هذه الدورة.

عند نقص الوقود، تحدث السلسلة الآتية:



وبالتالي، فإنّ نقص المحروقات لا يؤدي فقط إلى أزمة مواصلات، بل إلى انخفاض في سرعة دوران رأس المال والسيولة داخل الاقتصاد.

سابعاً: الخسارة في ساعات العمل والإنتاجية

حتى عند توفر الوقود في نهاية المطاف، فإنّ الانتظار لساعات أمام المحطات يمثل خسارة اقتصادية، تتمثل في:

- ساعات عمل ضائعة للسائقين.
- تعطيل المركبات التجارية.
- تأخر الموظفين والعمال.
- تأخر عمليات التسليم.

- استهلاك وقود إضافي أثناء الانتظار.
- ازدحام مروري حول المحطات.

فإذا انتظرت عشرة آلاف مركبة ساعتين في المتوسط، فهذا يعادل 20 ألف ساعة عمل وحركة اقتصادية مهدورة في يوم واحد.

وهذا المثال توضيحي، ويحتاج إلى بيانات فعلية عن أعداد المركبات والطوابير لاحتساب الخسارة الدقيقة.

ثامناً: الانعكاس المالي على الحكومة

تشكل الضرائب على المحروقات مصدراً مهماً للإيرادات العامة وأموال المقاصة. وبالتالي فإن انخفاض استهلاك المحروقات أو تعطل توريدها يؤدي إلى:

- انخفاض الإيرادات الضريبية المتأتية من الوقود.
- ضغط إضافي على الخزينة.
- تراجع السيولة المتاحة لتغطية الالتزامات العامة.
- زيادة صعوبة تسديد مستحقات الموردين.
- احتمال دخول القطاع في دائرة متكررة من نقص التوريد ونقص الإيرادات.

وهذا يعني أن خفض الكميات لأسباب مالية قد يؤدي لاحقاً إلى تعميق الأزمة المالية بدلاً من معالجتها.

تاسعاً: البيانات المطلوب نشرها للتحقق من حقيقة الأزمة

للوصول إلى تقييم مهني وشفاف، ينبغي مطالبة الجهات الرسمية بنشر البيانات التالية يومياً:

1. الكميات المطلوبة من شركات التوريد.
2. الكميات التي وافق الموردون على توفيرها.
3. الكميات التي جرى تحميلها في الصهاريج.
4. الكميات التي عبرت إلى الضفة الغربية.
5. الكميات التي وصلت إلى مستودعات ومحطات الوقود.
6. توزيع الكميات حسب المحافظة.

7. توزيعها بين البنزين والسولار.
8. حجم المسحوبات الفعلية من المحطات.
9. المخزون المتوفر في بداية ونهاية كل يوم.
10. الالتزامات المالية المستحقة على الهيئة أو الخزينة للموردين.
11. عدد الصهاريج التي عملت يومياً وعدد الصهاريج المتوقفة.
12. مقارنة الكميات مع الفترة نفسها من العام السابق.

عاشرًا: التوصيات

1. تشكيل خلية أزمة تضم وزارة المالية، والهيئة العامة للبترو، وسلطة النقد، والبنوك، ومثلي محطات الوقود، وقطاع النقل، والقطاع الخاص.
2. نشر لوحة بيانات يومية توضح الكميات الداخلة والموزعة والمباعة.
3. الفصل بين «الكمية المعلن توريدها» و«الكمية التي وصلت فعلياً إلى المحطات».
4. إعطاء أولوية للتعبئة للنقل العام، والشاحنات، والمستشفيات، والمخابز، والمصانع والقطاعات الحيوية.
5. المحافظة على مخزون تشغيلي يغطي عدة أيام بدل الاعتماد الكامل على التوريد اليومي.
6. معالجة مشكلة تكديس الشقبل والتحويلات المصرفية المرتبطة بمدفوعات الموردين.
7. تنويع مصادر الاستيراد ومسارات التوريد بقدر ما تسمح به الظروف السياسية والتجارية.
8. إجراء تدقيق مستقل في بيانات التوريد والتوزيع خلال فترة الأزمة.

حادي عشر: خلاصة رقمية مختصرة

- حاجة السوق الطبيعية المقدرة: نحو 3.5 مليون لتر يومياً.
- الكمية الرسمية المعلن توريدها: نحو 3 ملايين لتر يومياً.
- العجز وفق الرقم الرسمي المعلن: نحو 500 ألف لتر يومياً، وبنسبة 14.3%.
- نسبة تراجع الكميات الواردة وفق المعطيات الميدانية: نحو 30%.
- الكمية المقدرة بعد تراجع التوريد 30%: نحو 2.45 مليون لتر يومياً.
- العجز اليومي المقدّر: نحو 1.05 مليون لتر.
- نسبة تغطية حاجة السوق: نحو 70% فقط.
- العجز الأسبوعي المحتمل: نحو 7.35 مليون لتر.
- العجز الشهري المحتمل: نحو 31.5 مليون لتر، في حال استمرار النقص بالمعدل نفسه.

إذا كانت الكمية الرسمية تصل فعلاً وبانتظام إلى المحطات، يفترض ألا يظهر نقص مستمر؛ لذلك فإن استمرار الأزمة يشير إلى خلل في الكمية الفعلية الواصلة أو انتظام التوريد أو التوزيع أو المخزون