

مجلس المنافسة

ⵎⴰⵔⴻⵎ ⵏ ⵙⵉⵎⵓⵏⵉⵙ ⵏ ⵙⵉⵎⵓⵏⵉⵙ

CONSEIL DE LA CONCURRENCE

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC



تقرير الربع الأول من سنة 2025
وتحليل مؤشرات الأداء المالي برسم
سنة 2024 لشركات توزيع الغاز وال
البترين بالجملة، والمعنية باتفاقات
الصلح المبرمة مع مجلس المنافسة

تقرير الربع الأول من سنة 2025 وتحليل مؤشرات
الأداء المالي برسم سنة 2024 لشركات توزيع
الغاز والبنزين بالجملة، والمعنية باتفاقات
الصلح المبرمة مع مجلس المنافسة

فهرس المحتويات

الجزء الأول: تطور المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لسوق المحروقات بين سنتي 2023 و2024 وتحليل مؤشرات الأداء المالي للشركات المعنية في الفترة 2018-2024.....	4
أولاً: تطور المؤشرات والبيانات الاقتصادية الرئيسية بين عامي 2023 و2024.....	5
1. بخصوص فرع التموين وتخزين الغازوال والبنزين.....	5
2. بخصوص فرع توزيع الغازوال والبنزين.....	6
ثانياً: تطور المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية في الفترة 2018-2024.....	7
1. الجوانب المنهجية.....	7
2. تحليل المؤشرات المالية للفاعلين في سوق المحروقات (الغازوال والبنزين).....	8
3. تطور المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية للفاعلين لجميع الأنشطة.....	11
ثالثاً: خلاصة الجزء الأول.....	12
الجزء الثاني: التقرير المتعلق بتحليل معطيات نشاط الشركات التسع المعنية برسم الربع الأول من سنة 2025.....	14
أولاً: تطور المؤشرات والبيانات الاقتصادية.....	14
1. بخصوص فرع التموين بالغازوال والبنزين.....	14
2. بخصوص فرع تخزين الغازوال والبنزين.....	17
3. بخصوص فرع توزيع الغازوال والبنزين.....	17
ثانياً: تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكلفة الشراء وسعر البيع على الصعيد الوطني.....	18
1. تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وأسعار البيع في السوق الوطنية.....	19
2. تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكاليف الشراء وأسعار التفويت وطنياً للشركات المعنية.....	21
ثالثاً: تحليل تطور مستويات هوامش الربح الخام المتوسطة المحققة.....	25
رابعاً: خلاصة الجزء الثاني.....	26

تقديم الإطار

في سياق مواصلة التقارير ربع السنوية، المعدة في إطار تتبع تنفيذ التعهدات المقدمة من لدن شركات توزيع الغاز والبنزين بالجملة، طبقا لاتفاقيات الصلح المبرمة مع مجلس المنافسة، ينشر هذا الأخير تقريره السادس المعني بتحليل المعطيات ذات الصلة بأنشطة هذه الشركات في السوق.

من الناحية الهيكلية، ينقسم هذا التقرير إلى جزأين:

1. يتمحور الجزء الأول حول تحليل المؤشرات الاقتصادية والمالية الرئيسية للشركات المعنية برسم سنة 2024.

ويأتي هذا التحليل استكمالاً للأعمال السابقة التي تطرقت إلى هامش الربح الخام المتأثية من التوزيع، موليا عناية خاصة بتطور هامش الربح الصافي لكل لتر من المحروقات المباعة.

وخلافا لهامش الربح الخام، الذي يُعرف بالفرق بين سعر البيع وسعر الشراء، ومن ثم يمكن احتسابه كل ثلاثة أشهر، يعد هامش الربح الصافي مؤشرا أكثر دقة للأداء الاقتصادي، إذ يضم كافة التكاليف التي تتحملها الشركة (نفقات المستخدمين والتكاليف اللوجستية والاستهلاكات والأعباء المالية وغيرها). ولا يمكن تحديده بموثوقية إلا عند اختتام السنة المحاسبية، حين يتم تجميع جميع عناصر التكاليف بشكل نهائي.

2. يعنى الجزء الثاني بالتحليل الاعتيادي لأنشطة الشركات التسع النشطة في هذه السوق، برسم الربع الأول من سنة 2025، تماشيا مع التقارير ربع السنوية السابقة.

الجزء الأول: تطور المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لسوق المحروقات بين سنتي 2023 و 2024 وتحليل مؤشرات الأداء المالي للشركات المعنية في الفترة 2018-2024

يُخصّص هذا الجزء لتحليل المؤشرات الاقتصادية والمالية الرئيسية للشركات المعنية، باعتبارها عناصر أساسية لتقييم الأداء الاقتصادي والمردودية في قطاع معين. ويرتكز على ثلاثة محاور رئيسية:

يعنى المحور الأول بتطور المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لسوق الغاز والبنزين بين عامي 2023 و 2024، مركزا بالخصوص على تحليل حجم الواردات وقيمتها، وقدرات التخزين الوطنية، وتوزيع هذه المنتجات بواسطة المبيعات من حيث الحجم والقيمة.

وينصب المحور الثاني على تحليل مردودية نشاط "المحروقات" للشركات التسع المعنية. ويستند هذا التقييم إلى عدة مؤشرات مالية رئيسية، تشمل معدل هامش الربح الصافي (النتيجة الصافية مقسومة على رقم المعاملات)، وهامش الربح الصافي لكل لتر من المحروقات المباعة. وتتيح هذه المؤشرات تقييم قدرة هذا النشاط على خلق القيمة بالنسبة للشركات. وتشكل كذلك معايير حاسمة لقياس الأداء وجاذبية هذا القطاع بالنسبة لمستثمرين محتملين.

وسعيا إلى رصد الاتجاهات الهيكلية بشكل أفضل والتخفيف من الآثار الظرفية أو الاستثنائية التي قد تنعكس على سنة معينة، أُجري التحليل على فترة ممتدة لسبع سنوات (2018-2024)، متيحاً قراءة أكثر توازناً لتطور المردودية مع مرور الزمن.

أخيرا، ولئن يستحوذ النشاط المتعلق بالمحروقات على النصيب الأكبر من أنشطة الشركات المعنية (حوالي 75 في المائة من رقم المعاملات)، فقد حُصص محور ثالث من التحليل لتقييم المعدلات الرئيسية

للمردودية المالية لجميع الأنشطة. وتمكن هذه المؤشرات، المستعملة عادة لقياس أداء شركة معينة في قطاع معين، من تنقيح التحليل، وتوفير رؤية شاملة بخصوص مستويات المردودية بالنسبة للشركات التسع المعنية.

أولاً: اتجاه المؤشرات الاقتصادية الرئيسية بين عامي 2023 و2024

ترتكز هذه الفقرة على تحليل تطور الاتجاهات الرئيسية لسوق المحروقات (الغازوال والبنزين) وديناميتها التجارية بين سنتي 2023 و2024.

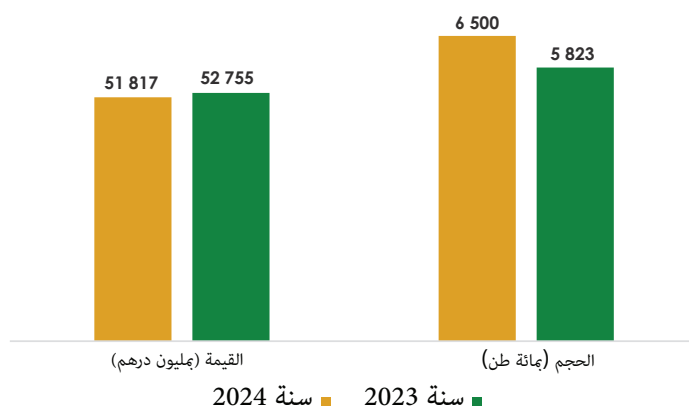
وتدرس تقلبات المؤشرات الاقتصادية الرئيسية خلال هذه الفترة، لاسيما حجم الواردات وقيمتها، وقدرات التخزين، والمبيعات المحققة، إضافة إلى تطور شبكة التوزيع.

1. بخصوص فرع التموين وتخزين الغازوال والبنزين

عند متم سنة 2024، ظل عدد الشركات المعتمدة لمزاولة نشاط استيراد المنتجات النفطية السائلة مستقرا في حدود 31، مماثلا نفس العدد المسجل مع نهاية 2023.

وكشف تطور الواردات التراكمية من الغازوال والبنزين المستخلصة جمركيا بين عامي 2023 و2024، كما يتضح في الرسم البياني رقم 1، عن اتجاهات متفاوتة. بالحجم (بمئة طن)، انتقلت الواردات من 58.230 في 2023 إلى 65.000 في 2024، أي بارتفاع قدره 11,6 في المائة. وبالقيمة، المعبر عنها بمليون درهم، تراجعت من 52.755 مليون درهم في 2023 إلى 51.817 في 2024، مسجلة بذلك انخفاضا نسبته 1,8 في المائة.

الرسم البياني 1: تطور واردات الغازوال والبنزين المستخلصة جمركيا بين سنتي 2023 و2024



المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

وبالرغم من ارتفاع الحجم المستورد، تراجعت القيمة الإجمالية للواردات، مؤشرة على انخفاض الأسعار في السوق الدولية.

بالفعل، تراجع متوسط سعر استيراد لتر واحد من الغازوال من حوالي 7,6 درهم للتر في 2023 إلى 6,67 درهم للتر، مسجلا بذلك انخفاضا قدره 12 في المائة. كذلك، تراجع متوسط سعر استيراد البنزين من 7,25 درهم للتر إلى نحو 6,5 درهم للتر، أي بانخفاض بحوالي 10 في المائة.

فيما يتعلق بشركات التوزيع التسع المعنية، فقد أنجزت في 2024، نحو 84 في المائة من حجم وقيمة الواردات الإجمالية في السوق، مقابل 89 في المائة في 2023. ويكشف تطور حصص السوق لهذه الشركات عن اتجاه ملحوظ في إعادة توزيعها لصالح الفاعلين الآخرين في السوق، منتقلة من 11 في المائة في 2023 إلى 15,6 في 2024، أي بارتفاع قدره 4,6 نقطة مئوية.

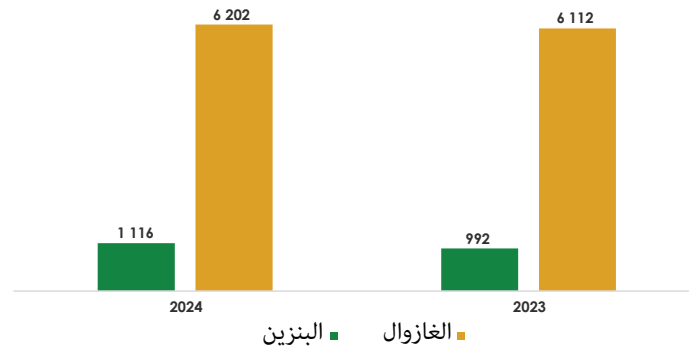
ويعكس هذا التطور وجود سوق دينامي يتميز باحتدام المنافسة، حيث تميل حصص السوق المملوكة للشركات التسع في فرع الاستيراد إلى الانخفاض، بدرجات متفاوتة، لصالح وافدين جدد، من قبيل شركات "BGN Energy Maroc" و "Appolo Petroleum Company" و "BB Energy Morocco".

وعلاوة بفرع التخزين، بلغت قدرة التخزين الإجمالية، التي صرحت بها شركات توزيع المحروقات التسعة المعنية بالتقرير، 1,15 مليون طن برسم 2024، بزيادة قدرها 7,4 في المائة مقارنة بسنة 2023.

2. بخصوص فرع توزيع الغازوال والبنزين

على مستوى هذا الفرع، بلغ العدد الإجمالي للفاعلين الحاصلين على الرخصة المؤقتة للتكفل بالتكرير ومزاولة نشاط توزيع المنتجات النفطية السائلة 35 عند متم 2024¹، أي نفس العدد المسجل في نهاية 2023.

الرسم البياني 2: تطور مبيعات الغازوال والبنزين بالحجم (بمليون لتر) بالنسبة للشركات التسع المعنية بين سنتي 2023 و 2024

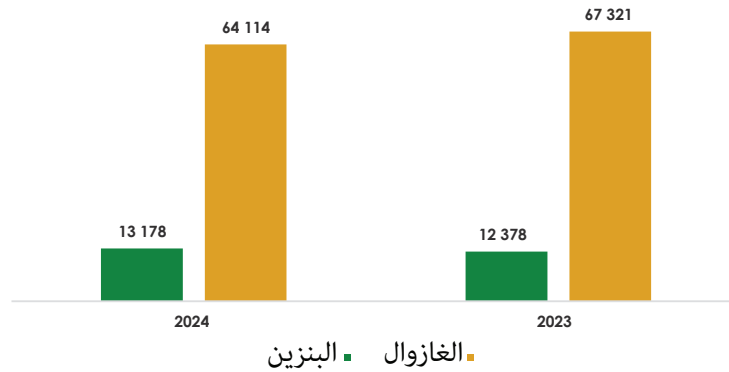


المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف الفاعلين

كما يتضح من الرسم البياني أعلاه، بلغت مبيعات الغازوال والبنزين (باستثناء الوقود البحري)، المنجزة من لدن الشركات المعنية بالتقرير، حجما ناهز 7,3 مليار لتر عند متم 2024، مسجلا زيادة قدرها 3 في المائة مقارنة بسنة 2023 (7,1 مليار لتر).

¹ شهدت سنة 2025 دخول فاعل جديد، مرفعا العدد الإجمالي إلى 36 فاعل عند متم مارس من السنة.

الرسم البياني 3: تطور مبيعات الغازوال والبنزين بالقيمة (بمليون درهم) بالنسبة للشركات التسع المعنية بين سنتي 2023 و2024



المصدر: أعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف الفاعلين

من حيث القيمة، بلغ رقم معاملات الشركات التسع 77,3 مليار درهم خلال سنة 2024، بانخفاض قدره 3 في المائة مقارنة بسنة 2023 (79,7 مليار درهم). وبلغت نسبة مبيعات الغازوال 85 بالمائة بالحجم و83 في المائة بالقيمة.

إضافة إلى ذلك، تبين من تحليل تطور شبكة محطات الخدمة أن عددها الإجمالي انتقل من 3350 محطة خدمة عند متم 2023 إلى 3534 في نهاية 2024، أي بزيادة 184 محطة خدمة جديدة تنشط في السوق.

وتتملك الشركات التسع المعنية 2535 محطة خدمة من أصل 3534 محطة خدمة متاحة (72 في المائة في المجموع)، بزيادة 51 محطة جديدة مقارنة بالعدد المسجل عند متم 2024 والبالغ 2484 محطة خدمة.

وسجل الفاعلون الآخرون غير المعنيون بالتقرير الزيادة الأكبر، مع 999 محطة في 2024 مقابل 866 في 2023، مما يترجم ارتفاع حصتها السوقية من 25,9 إلى 28,3 في المائة.

ثانيا: تطور المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية في الفترة 2018-2024

1. الجوانب المنهجية

من الناحية المنهجية، استندت دراسة المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية إلى القوائم المالية لكل شركة من الشركات المعنية، المتكونة من الحصيلة وحسابات الأرباح والخسائر المصرح بها لدى الإدارة الجبائية. واستُكمل هذا التحليل بالمعلومات المستقاة من الاستبيانات وبالأجوبة على طلبات الإمداد بالمعلومات الموجهة للشركات المعنية لهذا الغرض وللهيئات العمومية المعنية، لاسيما إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة ووزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة.

كما عُقدت اجتماعات مع الفاعلين المعنيين باتفاقات الصلح بهدف ضمان موثوقية المعطيات المبلغة، وجمع تفسيرات بشأن اتجاهات السوق وتطوراتها. وضمن هذه المقاربة، طُلب من الفاعلين إرساء نظام محاسبة تحليلية مهيكلية « comptabilité analytique »، تتيح إبراز الأداء الاقتصادي لنشاط "المحروقات" بشكل أفضل، وتروم تعزيز شفافية المعطيات القطاعية وقابليتها للمقارنة.

وارتكزت المؤشرات المالية للمردودية، المعتمدة في نطاق هذا التحقيق، أساسا على:

- معدل هامش الربح الصافي أو معدل المردودية: $[(\text{النتيجة الصافية} \div \text{رقم المعاملات}) \times 100]$ ، مؤشر مالي يقيس مردودية كل شركة بعد خصم جميع التكاليف، خاصة تكاليف الاستغلال والفوائد والضرائب.

- هامش الربح الصافي بالقيمة لكل لتر من المحروقات المباعة (لتر واحد بالدرهم)، مؤشر أداء أكثر دقة من هامش الربح الخام، ويتيح قياس الربح الصافي المتأتي من مبيعات الغازوال والبنزين باللتر.

- العائد على رأس المال المستخدم: $[(\text{نتيجة الاستغلال} \div \text{مجموع رؤوس الأموال المستخدمة}) \times 100]$ ، يقيس هذا المعدل مردودية الشركة حسب الموارد المستخدمة. ويشير إلى مقدار الربح التشغيلي (قبل خصم الفوائد والضرائب) الناتج عن كل وحدة نقدية من رأس المال المستخدم.

- العائد على رؤوس الأموال الذاتية: $[(\text{النتيجة الصافية} \div \text{رؤوس الأموال الذاتية}) \times 100]$ ، مؤشر مالي يقيس قدرة الشركة على إنتاج الأرباح انطلاقا من رؤوس الأموال الذاتية المقدمة من لدن المساهمين. بعبارة أخرى، يقيس مردودية الاستثمارات التي ينجزها هؤلاء.

- سياسة الاستثمار وتوزيع الأرباح [أرباح الأسهم $\div$ النتيجة الصافية]: تمثل مؤشرا ماليا يتيح تقييم حصة الأرباح التي توزعها شركة معينة على مساهميهيها على شكل أرباح الأسهم. ويشير هذا المؤشر إلى نسبة النتيجة الصافية المعاد توزيعها، مقابل النسبة المعاد استثمارها في الشركة دعما للنمو.

ومن أجل استيعاب هذا التحليل بشكل أفضل وتقييم تطور المؤشرات المالية سالفة الذكر قبل وبعد تنفيذ آلية التتبع التي أرساها مجلس المنافسة، في إطار مراقبة مدى تنفيذ التعهدات المقدمة من لدن الشركات التسع المعنية، جرى اعتماد فترتين رئيسيتين:

- تتطابق الفترة الأولى، الممتدة من 2018 إلى 2021، التي خضعت للدراسة في إطار رأي مجلس المنافسة عدد ر/3/22 المؤرخ في 31 غشت 2022 والمتعلق بالارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية - حالة المحروقات (الغازوال والبنزين)، والمستخدم كآساس للمقارنة.

- تعد الفترة الثانية، الممتدة من 2022 إلى 2024، استثنائية وتتميز بالتضخم وبالتقلبات القوية التي شهدتها أسعار المحروقات في السوق الدولية، والتي أفضت إلى تراجع هوامش ربح الفاعلين في 2022. أضف إلى ذلك الانعكاسات السلبية للغرامة المالية، التي أوقعها المجلس في 2023، على النتائج المالية لهؤلاء.

2. تحليل المؤشرات المالية للفاعلين في سوق المحروقات (الغازوال والبنزين)

قبل الانكباب على دراسة مؤشرات المردودية المالية المرتبطة بنشاط المحروقات، من المهم تقييم مساهمة هذه الأخيرة في الأداء العام للشركات بجميع أنشطتها.

أ. مكانة المحروقات مقارنة بالنشاط العام

يُستفاد من المعطيات الواردة في الجدول، أسفله، أن نشاط "المحروقات" يستأثر بالقسط الأكبر من رقم المعاملات والنتيجة الصافية للشركات، مع بعض الفوارق الطفيفة. فعلى مدى سبع سنوات، من 2018 إلى 2024، حقق هذا النشاط حوالي 75 في المائة من رقم المعاملات الإجمالي لجميع الأنشطة. غير أن مساهمته في النتيجة الصافية الإجمالية بدت أقل بروزاً، بحصة قاربت 56 في المائة.

الجدول 1: تطور مساهمة نشاط المحروقات في أداء النشاط العام للشركات المعنية (بمليون درهم)

متوسط الفترة 2024-2018	متوسط الفترة 2024-2022	2024	2023	2022	متوسط الفترة 2021-2018	
91.313	110.181	104.317	106.546	119.680	77.163	رقم المعاملات لكل الأنشطة مجتمعة
68.612	81.867	77.864	80.626	87.113	58.671	رقم المعاملات المعني بنشاط المحروقات
75%	74%	75%	76%	73%	76%	حصة نشاط المحروقات في رقم المعاملات الإجمالي
2.257	2.019	3.683	769	1.605	2.825	النتيجة الصافية شاملة لكل الأنشطة مجتمعة
1.386	821	2.295	-370	537	1.810	النتيجة الصافية المعنية بنشاط المحروقات
56%	41%	62%	-48%	33%	64%	حصة نشاط المحروقات في النتيجة الصافية الإجمالية

المصدر: أُعد استناداً إلى المعطيات المبلغية من لدن الشركات المعنية

في 2024، بدت حصة نشاط المحروقات في رقم المعاملات مستقرة بنسبة ناهزت 75 في المائة. غير أن مساهمتها في النتيجة الصافية بلغت 62 في المائة. وبالرغم من كونها أقل من المتوسط الملحوظ بين سنتي 2018 و 2021 (64 في المائة)، ظلت هذه المساهمة أعلى من المتوسط الإجمالي للفترة الممتدة من 2018 إلى 2024 (56 في المائة).

ب. تحليل المؤشرات المتعلقة بالنتيجة الصافية وبمعدل هامش الربح الصافي وبهامش الربح الصافي لكل لتر

في 2024، حققت سوق المحروقات (الغاز والبنزين)، المدعوم من قبل الفاعلون التسعة، نتيجة صافية تراكمية قاربت 2,3 مليار، برقم معاملات إجمالي بلغ نحو 77,9 مليار درهم.

الجدول 2: تطور المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية لسوق المحروقات التي تقودها الشركات
التسع

متوسط الفترة 2024-2018	متوسط الفترة 2024-2022	2024	2023	2022	متوسط الفترة 2021-2018	
68.612	81.867	77.864	80.626	87.113	58.671	رقم المعاملات (بمليون درهم)
1.386	821	2.295	- 370	537	1.810	النتيجة الصافية (بمليون درهم)
2%	1%	2,9%	- 0,5%	0,6%	3,1%	معدل هامش الربح الصافي
---	0,16	0,43	-0,03	0,07	2,24	هامش الربح الصافي المنتق عن المعاملات بين الشركات والمستهلكين (لتر واحد بالدرهم)
	0,31	0,61	0,26	0,04		الغاز وال البنزين

المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية

بالمقارنة مع السنوات الفارطة، بصم عام 2024 على فترة من الانتعاش العام لسوق المحروقات، حيث بلغ معدل هامش الربح الصافي 2,9 في المائة في هذه السنة، أي أعلى من متوسط السنوات الثلاث الماضية (2022-2024) البالغ 1 في المائة، لكن يبقى هذا المعدل أقل من متوسط الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 (3,1 في المائة)، أو حتى أقل من المستويات المسجلة في سنوات 2019 (3,1 في المائة) و2020 (3,1 في المائة) و2021 (3,4 في المائة).

ويأتي الأداء الملحوظ في 2024 بعد فترة استثنائية خلال موسم 2022-2023، اتسمت بتهايوي النتائج المالية التي حققتها جميع الشركات التسع المعنية تقريبا.

ففي 2022، أفضى التضخم والتقلبات الشديدة التي عرفتها أسعار المحروقات في السوق الدولية إلى تراجع ملحوظ في هوامش ربح الفاعلين (بلغ معدل هامش الربح الصافي 0,6 في المائة). وفي 2023، تأثرت النتائج المالية للشركات بالغرامة التي فرضها المجلس في إطار اتفاقات الصلح المبرمة معه، حيث انخفض معدل هامش الربح الصافي إلى ناقص 0,5 في المائة.

وفيما يخص هامش الربح الصافي لكل لتر من نوع المحروقات فقد بلغ في 2024 حوالي 43 سنتيما بالنسبة للغاز والبنزين ونحو 61 سنتيما للتر بالنسبة للبنزين. وعلى امتداد الفترة 2022-2024، استقر متوسط هوامش الربح عند 16 سنتيما للتر تقريبا بالنسبة للغاز والبنزين و31 سنتيما بالنسبة للبنزين.

ت. الاستثمار والنتيجة الصافية

تعد النسبة بين الاستثمارات والنتيجة الصافية مؤشرا رئيسيا إضافيا للتحليل المالي المعتمد. وتمت دراسة هذا المؤشر لفترتين مختلفتين، تشمل 2018-2021 و2022-2024، علاوة على فترة موسعة تمتد من 2018 إلى 2024.

وأبان تحليل تطور هاذين المؤشرين داخل هذه الفترات عن تقلبات قوية في مستويات النتيجة الصافية، كاشفا عن دينامية سوق متباينة على امتداد السنوات.

² نظرا لعدم وفرة معطيات مفصلة حسب نوع المحروقات، يعكس هامش الربح الصافي للفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 هامش الربح المشار إليه في رأي مجلس المنافسة عدد 22/3. ويتطابق مع هامش الربح الصافي المنجز في فرع المحروقات، والذي يشمل بشكل تراكمي الغاز والبنزين.

وفي التفاصيل، سجلت الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 نتيجة صافية بمتوسط سنوي ناهز 1,8 مليار درهم. بالمقابل، لوحظ تراجع ملحوظ في الفترة 2022-2024، حيث انخفض متوسط النتيجة الصافية ليبلغ 821 مليون درهم، أي أقل بكثير من الفترة السابقة، ومن المتوسط الإجمالي لمجموع الفترة 2018-2024، والمقدر بحوالي 1,38 مليار درهم.

الجدول 3: تطور النتيجة الصافية والاستثمارات المتأتية من نشاط المحروقات بين 2018 و2024 (بمليون درهم)

متوسط الفترة 2024-2018	متوسط الفترة 2024-2022	2024	2023	2022	متوسط الفترة 2021-2018	
1.386	821	2.295	- 370	537	1.810	النتيجة الصافية
1.301	1.267	1.304	1.214	1.283	1.326	الاستثمار

المصدر: أعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية

بخصوص الاستثمارات، فقد ظلت مستقرة نسبيا، مستقرة عند متوسط سنوي بلغ 1,3 مليار درهم طيلة الفترة الممتدة من 2018 إلى 2024.

3. تطور المؤشرات الرئيسية للمردودية المالية لكل الأنشطة مجتمعة

استكمالا للتحليل السابق الذي خصص لفرع المحرقات، تنصب هذه الفقرة على تطور أبرز معدلات المردودية المالية على صعيد مجموع أنشطة الشركات المعنية. وتضم العائد على رؤوس الأموال المستخدمة، والعائد على رؤوس الأموال الذاتية، ونسبة الربح الصافي، والأرباح الموزعة، بغرض توفير رؤية أكثر شمولية للأداء المتعلق بالربحية التي حققتها الشركات التسع المعنية في الفترة من 2018 إلى 2024.

الجدول 4: تطور المؤشرات المالية والمعدلات (لكل الأنشطة مجتمعة) بين 2018 و2024 (بمليون درهم)

متوسط الفترة 2024-2022	2024	2023	2022	متوسط الفترة 2021-2018	
110.181	104.317	106.546	119.680	77.163	رقم المعاملات
1.931	1.726	1.996	2.072	2.142	الاستثمار
3.830	5.637	3.279	2.573	3.773	نتيجة الاستغلال الإجمالية
2.019	3.683	769	1.605	2.825	النتيجة الصافية
2.005	1.519	2.255	2.242	2.471	الأرباح
11.970	12.918	10.753	12.240	11.795	رؤوس الأموال الذاتية
17.260	18.487	15.940	17.353	16.852	الأصول الاقتصادية
22%	30%	21%	15%	22%	العائد على رؤوس الأموال المستخدمة
17%	29%	7%	13%	24%	العائد على رؤوس الأموال الذاتية
1,8%	3,5%	0,7%	1,3%	3,7%	معدل المردودية
99%	41%	293%	140%	87%	نسبة توزيع الأرباح

المصدر: أعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية

في المجمل، شهدت سنة 2024 انتعاشا ملحوظا في مؤشرات الأداء المالية لكل الأنشطة مجتمعة. وأبانت معدلات المردودية، خاصة العائد على رؤوس الأموال المستخدمة والعائد على رؤوس الأموال الذاتية، عن تحسن كبير مقارنة بالسنتين 2022 و2023، وعن أداء أعلى مما سجل في الفترة من 2018 إلى 2021. وهكذا، بلغت نسبة العائد على رؤوس الأموال المستخدمة 30 في المائة، مقابل 22 في المائة كمتوسط الفترة 2018-2021، فيما سجلت نسبة العائد على رؤوس الأموال الذاتية 29 في المائة، مقابل 24 في المائة خلال نفس الفترة المرجعية.

غير أنه وأخذا بعين الاعتبار متوسط الفترة 2022-2024، وباستثناء العائد على رؤوس الأموال المستخدمة الذي استقر في حدود 22 في المائة، شهدت جميع مؤشرات المردودية انخفاضا مقارنة بالفترة من 2018 إلى 2021، كما يتضح من العائد على رؤوس الأموال الذاتية الذي تراجع من 24 إلى 17 في المائة. وعلاقة بنسبة الربح الصافي، تجاوز المعدل المتوسط الذي سجله القطاع في 2024 المعدل المحقق في 2022 (1,3 في المائة) و2023 (0,7 في المائة). غير أنه ظل أقل من المستويات المسجلة في 2020 (3,8 في المائة) و2021 (3,9 في المائة).

علاوة على ذلك، كشفت مقارنة المتوسط بين الفترتين 2018-2021 و2022-2024 عن تراجع نسبة المردودية بالنصف، منتقلة من 3,7 إلى 1,8 في المائة.

ختاما، رصد استقراء نسبة التوزيع (أرباح الأسهم/النتيجة الصافية) منحى تنازليا عموما في 2024 مقارنة بالسنوات السابقة، مقرونا بفوارق بارزة بين مختلف الفاعلين، بنسبة توزيع بلغت 41 في المائة، ظلت السوق في سنة 2024 في مستويات أقل بكثير من المتوسط السنوي المرصود في الفترة من 2018 إلى 2021 (87 في المائة)، والفترة 2022-2024 (99 في المائة)، بل وأقل من المتوسط الإجمالي للفترة 2018-2024 (92 في المائة).

ثالثا: خلاصة الجزء الأول

يتضح من الجزء الأول من هذا التقرير أن سنة 2024 بصمت على فترة تحول تدريجي لسوق المحروقات، واتسمت باحتدام المنافسة وإعادة تشكيل تدريجي لحصص السوق. ولئن ظل عدد الشركات المعتمدة لاستيراد المحروقات مستقرا عند 31، فقد تراجعت الحصة التراكمية للفاعلين التسعة المعنيين على مستوى الاستيراد من 89 في المائة في 2023 إلى 84 في المائة خلال سنة 2024، وذلك لصالح وافدين جدد من قبيل شركتي "BGN Energy Maroc" أو "BB Energy".

في فرع التخزين، ارتفعت القدرة المصرح بها من لدن الفاعلين بنسبة 7,4 في المائة، بحجم قدره 1,15 مليون طن. وارتباطا بالتوزيع، ازدادت الكميات المباعة من قبل الفاعلين بنسبة 3 في المائة لتصل إلى 7,3 مليار لتر. بالمقابل، سجل رقم المعاملات انخفاضا طفيفا (ناقص 3 في المائة).

ورصد تحليل تطور مؤشرات الربحية المالية، التي حققتها شركات توزيع الغاز والبنزين بالجملة التسع المعنية باتفاقات الصلح المبرمة معه مجلس المنافسة، انتعاشا عاما في 2024.

وبلغ متوسط معدل هامش الربح الصافي لسوق المحروقات (الغاز والبنزين)، باعتباره مؤشرا من المؤشرات الرئيسية للمردودية، حوالي 2,9 في المائة (بما يعادل 43 سنتيما للتر للغاز و61 سنتيما للتر للبنزين) في سنة 2024، أي أعلى من المتوسط المرصود في الفترة 2022-2024 الذي استقر في حدود 1 في المائة (16 سنتيما للتر للغاز و31 سنتيما للتر للبنزين). لكن يبقى معدل هامش

الربح الصافي في سنة 2024 أقل من المستويات المسجلة في سنوات 2019 (3,1 في المائة) و2020 (3,1 في المائة) و2021 (3,4 في المائة).

وتحقق هذا التحسن بعد فترة استثنائية سجلها موسم 2022-2023، وطبعها تراجع الأداء المالي لكافة الشركات المعنية تقريبا. ففي 2022، انخفضت هوامش ربح الفاعلين بسبب التضخم والتقلبات القوية التي سجلتها أسعار المحروقات في السوق الدولية (مقرونة بمعدل هامش ربح صافي قدره 0,6 في المائة).

وفي 2023، انعكست الغرامة التي أوقعها المجلس، في إطار اتفاقات الصلح المبرمة معه، سلبا على النتائج الصافية للشركات المعنية (بمعدل هامش ربح صافي قدره ناقص 0,5 في المائة).

بالمثل، كشفت دراسة النتيجة الصافية، مقارنة بالاستثمارات المنجزة في سوق المحروقات خلال الفترات المختلفة المعنية بالتحليل، عن تقلبات قوية، ما يعكس ديناميات متباينة للسوق.

في المجمل، استقر المبلغ الإجمالي للاستثمارات المنجزة³ من لدن الفاعلين المعنيين في حوالي 1,3 مليار درهم في 2024، بنتيجة صافية بلغت 2,3 مليار درهم في نفس السنة. غير أن المتوسط السنوي للنتيجة الصافية المحققة في الفترة 2022-2024، بما في ذلك 2024، ظل أقل مما تحقق في الفترة 2018-2021 (821 مليون درهم مقابل 1,81 مليار درهم). بالمقابل، ظل مستوى الاستثمارات شبه مستقر (1,26 مليار درهم مقابل 1,32 مليار درهم).

وعلى امتداد الفترة 2018-2024، بلغ متوسط النتيجة الصافية السنوية حوالي 1,39 مليار درهم، مقرونا بمستوى استثمارات مستقر عموما ناهز في المتوسط 1,3 مليار درهم سنويا.

فضلا عن ذلك، أبان تحليل أبرز مؤشرات الربحية المالية، لكل الأنشطة مجتمعة، عن تحسن ملحوظ في 2024 مقارنة بالسنوات الفارطة.

فقد بلغت متوسط نسبة الربحية 3,5 في المائة في 2024، مقابل 1,3 و0,7 في المائة في 2022 و2023 على التوالي. وسجل العائد على رؤوس المال المستخدمة ارتفاعا كبيرا كذلك، منتقلا من 15 في المائة في 2022 إلى 21 في المائة في 2023، لتصل إلى 30 في المائة في 2024. وبلغت نسبة العائد على رؤوس الأموال الذاتية 29 في المائة في 2024، مقابل 13 و7 في المائة في 2022 و2023 على الترتيب.

غير أنه وعند مقارنة الفترتين 2018-2021 و2022-2024، لوحظ تراجع هام في عدد من مؤشرات المردودية، خاصة العائد على رؤوس الأموال الذاتية الذي انخفض من 24 إلى 17 في المائة، ونسبة الربح الصافي التي تراجعت بالنصف، منتقلة من 3,7 إلى 1,8 في المائة بين الفترتين. بالمقابل، ظل العائد على رؤوس الأموال المستخدمة مستقرا بنسبة بلغت 22 في المائة بين الفترتين.

أخيرا، كشف استقراء نسبة التوزيع (أرباح الأسهم/النتيجة الصافية) عن منحى تنازلي عموما في 2024 مقارنة بالسنوات السابقة، مقرونا بفوارق بارزة بين مختلف الفاعلين، بمعدل متوسط بلغ 41 في المائة، ظلت السوق في سنة 2024 في وضعية أقل بكثير من المتوسط السنوي المرصود في الفترة من 2018 إلى 2021 (87 في المائة)، والفترة 2022-2024 (99 في المائة)، بل وأقل من المتوسط الإجمالي للفترة 2018-2024 (92 في المائة).

وفُسر أسباب هذا الانخفاض الملحوظ أساسا بغياب توزيع أرباح أسهم بعض الفاعلين الرئيسيين، والتي كانت تساهم فيها بشكل كبير في السابق.

³ تشمل الاستثمارات بشكل خاص تطوير البنية التحتية للتخزين وشبكة التوزيع (محطات الخدمة).

الجزء الثاني: التقرير المتعلق بتحليل معطيات نشاط الشركات التسع المعنية برسم الربع الأول من سنة 2025

يعنى هذا الجزء بالتقرير الخاص بالربع الأول من سنة 2025، والمتعلق بتتبع التعهدات المتخذة من لدن شركات توزيع الغاز والبنزين بالجملة، المعنية باتفاقات الصلح المبرمة مع مجلس المنافسة. ويرتكز على ثلاثة محاور رئيسية:

ويرتكز هذا التقرير على ثلاثة محاور رئيسية:

- أولاً، يستعرض تطور أبرز المؤشرات والبيانات الاقتصادية لسوق الغاز والبنزين طيلة الفترة المعنية، لاسيما حجم وقيمة الواردات والمداخيل الضريبية المرتبطة بها والمبيعات المحققة، فضلاً عن تطور شبكة التوزيع.

- ثانياً، يدرس العلاقة بين تطور الأسعار الدولية لمنتجات البنزين والغاز المكررة، وتكلفة التمويل الفعلية التي تحملتها الشركات، وأسعار التفويت المطبقة في السوق الوطنية طيلة الربع الأول من 2025.

- ثالثاً، يخصص المحور الأخير إلى دراسة تطور هوامش الربح الخام المحققة من لدن الشركات التسعة المذكورة خلال نفس الفترة.

أولاً: تطور أبرز المؤشرات والبيانات الاقتصادية

1. بخصوص فرع التمويل بالغاز والبنزين

ارتفع عدد الشركات الحاصلة على الرخصة لمزاولة نشاط استيراد المنتجات النفطية السائلة إلى 32 عند متم مارس 2025، مقابل 29 خلال نفس الفترة سنة 2024، أي بزيادة 3 شركات.

وعلاقة بتمويل السوق الوطنية بالغاز والبنزين، بلغ الحجم الإجمالي للواردات 1,62 مليون طن برسم الربع الأول من 2025، بقيمة إجمالية تقدر بحوالي 12 مليار درهم. ومقارنة بنفس الفترة من سنة 2024، حققت هذه الواردات زيادة بنحو 10 في المائة من حيث الحجم (1,47 مليون طن في 2024)، وانخفاضا بحوالي 7 في المائة من حيث القيمة (12,92 مليار درهم في 2024). وظل الغاز والمنتجات السائلة، بنسبة ناهزت 89 في المائة من حجم وقيمة الواردات المسجلة.

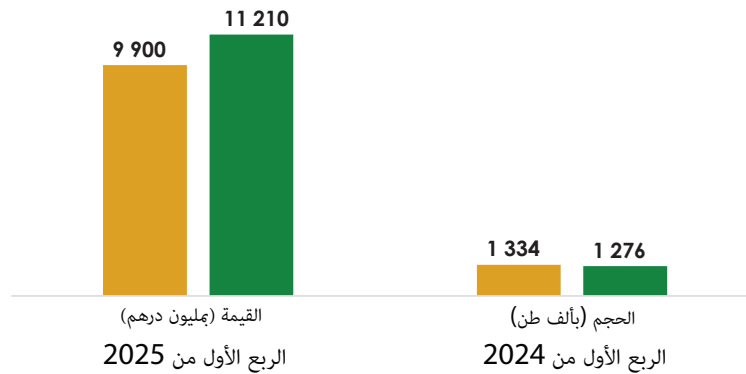
وتمثل شركات التوزيع التسع المعنية بالتقرير نحو 82 في المائة من مجموع الواردات، من حيث الحجم كما من حيث القيمة، أي بانخفاض بواقع 5 نقاط مقارنة بالربع الأول من 2024.

وبصورة أدق، بلغت واردات هذه الشركات من حيث الحجم 1,33 مليون طن تقريبا، مقابل 1,28 مليون طن خلال نفس الفترة من سنة 2024، أي بزيادة قاربت 4 في المائة، ما يمثل فارقا قدره 57.409 طنا.

بالقيمة، بلغت الواردات المحققة من لدن هذه الشركات 9,9 مليار درهم في الربع الأول من 2025، مقابل 11,23 مليار درهم خلال نفس الفترة من سنة 2024، مسجلة بذلك انخفاضا بحوالي 12 في المائة، وهو ما يعادل فارقا قدره 1,33 مليار درهم.

ويمثل الرسم البياني، أسفله، تطور الواردات بالقيمة والحجم للشركات التسعة المعنية بهذا التقرير خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و2025:

الرسم البياني 4: تطور الواردات المستخلصة جمركيا⁴ (الغازوال والبنزين) للشركات المعنية خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و 2025



المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

يُستشف من التحليل حسب نوع المحروقات أن حجم واردات الغازوال سجل زيادة طفيفة، بلغت 1.171 ألف طن مقابل 1.152 ألف طن في الربع الأول من 2024، أي بزيادة قدرها 2 في المائة. وتراجعت قيمتها بنسبة 15 في المائة، منتقلة من 10.093 إلى 8.615 مليون درهم. وبخصوص البنزين، ارتفع الحجم المستورد بشكل ملحوظ من 124 إلى 163 ألف طن (زائد 31 في المائة)، في حين ارتفعت قيمة الواردات بنسبة 15 في المائة، لتصل إلى 1.285 مليون درهم مقابل 1.117 مليون درهم خلال نفس الفترة من سنة 2024.

• مداخيل الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة

بلغت المداخيل الضريبية لواردات الغازوال والبنزين حوالي 6,86 مليار درهم برسم الربع الأول من 2025، مسجلة زيادة قدرها 6,4 في المائة مقارنة بنفس الفترة من سنة 2024، أي بزيادة 412 مليون درهم. ويعزى هذا التحسن أساسا إلى ارتفاع الأحجام المستوردة لكلا النوعين من المحروقات بنسبة 10 في المائة، ما أفضى إلى ارتفاع ملحوظ في مداخيل الضريبة الداخلية على الاستهلاك.

بالتفصيل، بلغت المداخيل المتأتية من الضريبة الداخلية على الاستهلاك 5,13 مليار درهم خلال هذا الربع من السنة، بنسبة قاربت 75 في المائة من المداخيل الضريبية المرتبطة باستيراد الغازوال والبنزين، مقابل 4,65 مليار درهم خلال نفس الفترة من سنة 2024.

بالمقابل، تراجعت المداخيل المتأتية من الضريبة على القيمة المضافة عند الاستيراد بنسبة 4 في المائة، مستقرة عند 1,73 مليار درهم. وبلغت نسبتها في إجمالي المداخيل الضريبية المتأتية من استيراد كلا النوعين من المحروقات 25 في المائة.

⁴ دون الإعفاءات.

الجدول 5: تطور المداخل الضريبية المتعلقة بواردات الغازوال والبنزين خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و 2025 (بمليار درهم)

الربع الأول من 2025	الربع الأول من 2024	
5,13	4,65	الضريبة الداخلية على الاستهلاك
1,73	1,80	الضريبة على القيمة المضافة
6,86	6,45	المجموع

المصدر: أُنعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

كشف التحليل حسب نوع المحروقات أن نسبة المداخل الضريبية المستخلصة من استيراد الغازوال بلغت نحو 83 في المائة من إجمالي المداخل برسم الربع الأول من 2025، مستقرة عند 5,70 مليار درهم. وبلغ حجم المداخل الضريبية المستخلصة من استيراد البنزين 1,16 مليار درهم، أي بزيادة قدرها 30 في المائة مقارنة بنفس الفترة سنة 2024، وبحصة 17 في المائة ضمن المداخل الإجمالية لهذه الفترة.

الجدول 6: تطور المداخل الضريبية المتعلقة بالواردات حسب نوع المحروقات خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و 2025 بالنسبة للسوق الوطنية (بمليار درهم)

الربع الأول من 2025		الربع الأول من 2024		
البنزين	الغازوال	البنزين	الغازوال	
1,16	5,70	0,89	5,56	الضريبة الداخلية على الاستهلاك + الضريبة على القيمة المضافة

المصدر: أُنعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

وتجدر الإشارة كذلك إلى أن الشركات المعنية بالتقرير ساهمت بـ 5,70 مليار درهم من أصل 6,86 مليار درهم من المداخل الضريبية المستخلصة برسم الربع الأول من 2025، أي بنسبة 83 في المائة من المجموع. وتوزعت هذه المساهمة على 4,27 مليار درهم من الضريبة الداخلية على الاستهلاك و 1,43 مليار درهم من الضريبة على القيمة المضافة عند الاستيراد بالنسبة للغازوال والبنزين.

الجدول 7: تطور المداخل الضريبية المتعلقة بواردات الغازوال والبنزين خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و 2025 للشركات التسع المعنية بالتقرير (بمليار درهم)

الربع الأول من 2025	الربع الأول من 2024	
4,27	4,07	الضريبة الداخلية على الاستهلاك
1,43	1,58	الضريبة على القيمة المضافة
5,70	5,65	المجموع

المصدر: أُنعد استنادا إلى المعطيات المقدمة من طرف إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

2. بخصوص فرع تخزين الغازوال والبنزين

استقرت قدرات التخزين الإجمالية المتاحة على الصعيد الوطني عند 1,57 مليون طن تقريبا عند متم مارس 2025، مسجلة مستويات مستقرة مقارنة بتلك المسجلة عند متم سنة 2024. واستحوذت الشركات التسعة المعنية بالتقرير، وحدها، على قدرة إجمالية حجمها 1,27 مليون طن، أي بنسب قاربت 81 في المائة من القدرات الإجمالية المتاحة.

3. بخصوص فرع توزيع الغازوال والبنزين

• تطور مبيعات الغازوال والبنزين

في غياب معطيات موحدة من حيث الحجم والقيمة، تغطي مجمل القطاع، ينصب تحليل قطاع التوزيع على الشركات التسع المعنية بالتقرير. فضمن هذا القطاع، ارتفع العدد الإجمالي للفاعلين المتوفرين على رخصة التكفل بالتقرير المؤقتة لمزاولة نشاط توزيع المنتجات النفطية السائلة إلى 36 عند متم مارس 2025 مقابل 35 عند متم 2024.

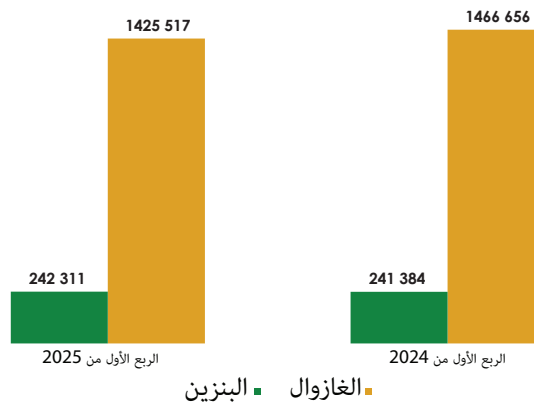
وكما يتضح من الرسوم البيانية، أسفله، بلغ حجم مبيعات الغازوال والبنزين (باستثناء الوقود البحري) المنجزة من لدن الشركات المعنية بالتقرير، نحو 1,67 مليار لتر برسم الربع الأول من 2025، مسجلا انخفاضا قدره 2 في المائة مقارنة بنفس الفترة من سنة 2024 (1,71 مليار لتر).

ومن حيث القيمة، بلغ رقم المعاملات 16,55 مليار درهم خلال الربع الأول من 2025، بانخفاض قدره 13 في المائة مقارنة بنفس الفترة من السنة قبلها (18,98 مليار درهم خلال الربع الأول من 2024).

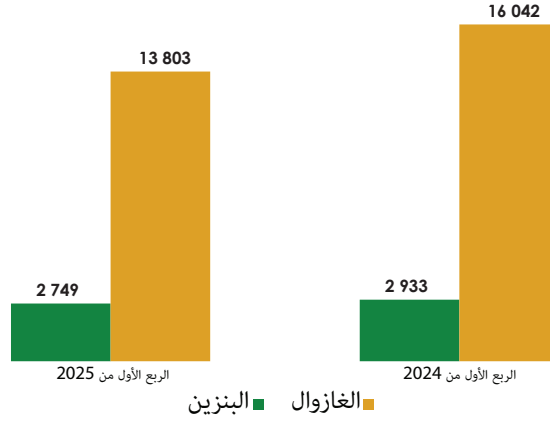
وشكل الغازوال 85 في المائة من حجم هذه المبيعات و83 في المائة من قيمتها.

الرسم البياني 5: تطور مبيعات الغازوال والبنزين بالنسبة للشركات التسع المعنية بالتقرير خلال الأشهر الثلاثة الأولى من سنتي 2024 و2025

من حيث الحجم (1000 لتر)



من حيث القيمة (بمليون درهم)



المصدر: أُعد استناداً إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية

يُستشف من تحليل توزيع المبيعات حسب شريحة العملاء، برسم الربع الأول من سنة 2025، أن شبكة محطات الخدمة حققت أكبر حصة من مبيعات الغاز والبنزين، بنسبة متوسطة⁵ وصلت إلى 71 في المائة من الحجم الإجمالي. بالمقابل، استحوذت شبكة المعاملات التجارية بين الشركات، التي تستهدف العملاء المهنيين، على 29 في المائة المتبقية من مبيعات هاذين النوعين من المحروقات.

• تطور شبكة محطات الخدمة

أفاد تحليل تطور شبكة محطات الخدمة أن عددها الإجمالي ارتفع من 3.534 محطة في نهاية سنة 2024 إلى 3.573 عند متم مارس 2025، أي بزيادة 39 محطة جديدة تنشط في السوق. وتتوفر الشركات التسع المعنية على 2.555 محطة من أصل 3.573 محطة خدمة متاحة (72 من مجموع الشبكة)، بزيادة قدرها 20 محطة جديدة مقارنة بالعدد المسجل عند متم سنة 2024 والبالغ 2.535 محطة.

ثانياً: تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكلفة الشراء وسعر البيع على الصعيد الوطني

قبل الانكباب على التحليل التفصيلي للعلاقة بين تغير الأسعار الدولية⁶ لمنتجات الوقود المكررة وتكلفة الشراء وسعر التفويت المطبق من لدن الشركات التسع المعنية في السوق الوطنية، ينصب هذا التقرير، في مرحلة أولى، على تطور الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة الشاملة لتكاليف الشحن و التأمين (CIF) وأسعار البيع الشاملة لجميع الرسوم والمطبقة في السوق الوطنية (جميع الفاعلين) خلال الربع الأول من 2025. ويهدف هذا التحليل بشكل عام إلى تقييم تأثير تذبذبات الأسعار الدولية على سعر البيع المطبق في السوق الوطنية.

وجدير بالذكر هنا أن أسعار بيع الغاز والبنزين في محطات الوقود لا تُقاس مباشرة بأسعار برميل النفط الخام، بل بالأسعار المرجعية للمنتجات المكررة، المعروفة باسم "أسعار بلات للنفط" (Platts)، المطبقة في الأسواق الدولية، كسوق منطقة أمستردام وروتردام وأنتويرب (Amsterdam, Rotterdam, et Anvers)، التي تظل السوق المرجعية للمنتجات النفطية المكررة في المنطقة.

⁵ تمثل هذه النسبة المستوى المتوسط المرجح لوزن كل فاعل في قطاع التوزيع.

⁶ تضم هذه الأسعار التكلفة والتأمين والشحن. وتشير إلى جميع التكاليف الضرورية لإيصال المنتجات المستوردة إلى الموانئ المغربية.

1. تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وأسعار البيع في السوق الوطنية

من المهم الإشارة إلى أن الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة والمستخدمة في التحليل، تم تقديمها دون الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة. ولها صبغة توضيحية ونظرية، ولا تعكس بالضرورة تكلفة التمويل الحقيقية لكل فاعل في السوق. في الحقيقة، يمكن أن تتغير هذه التكاليف الفعلية بفعل عوامل أخرى، لاسيما طبيعة عقود التمويل الخاصة بكل فاعل (عقود الشراء الآنية أو العقود الآجلة وفترات تحديد التسعيرة المتفق عليها مع التجار الدوليين)، والتكاليف اللوجستية المتعلقة بإيصال المنتج إلى الميناء، وغيرها من التكاليف الاستثنائية مثل غرامات التأخير، علاوة على استراتيجية تدبير المخزون المعتمدة من قبل كل شركة.

من الناحية المنهجية، يركز التحليل على مجموع التغيرات نصف الشهرية التي طرأت طيلة الربع الأول من 2025. وتتيح هذه المقاربة إدراج الانعكاسات المؤجلة المتعلقة بتعديلات المخزون وبآليات الاستدراك التي قد يطبقها الفاعلون، بهدف استيعاب تقلبات تكلفة الشراء قبل عكسها على سعر البيع. وكشف التحليل التفصيلي للتغيرات نصف الشهرية للأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وأسعار البيع في محطات الوقود شاملة لجميع الرسوم على المستوى الوطني، برسم الربع الأول من 2025 (الجدول 8)، عن تغييرات معتدلة في المؤشرين معا.

الجدول 8: التطور نصف الشهري للتغيرات المتوسطة لسعر الغازوال المكرر عالميا ولسعر بيعه في محطات الوقود شامل لجميع الرسوم على المستوى الوطني طيلة الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)

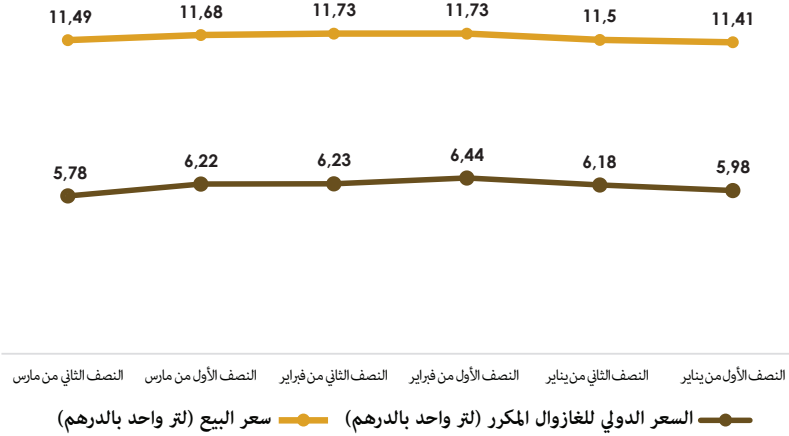
الفترة	تغيرات السعر الدولي للغازوال المكرر (CIF)	تغيرات سعر البيع النهائي في محطات الوقود شامل لجميع الرسوم
النصف الأول من يناير	0,13	-0,11
النصف الثاني من يناير	0,2	0,09
النصف الأول من فبراير	0,26	0,23
النصف الثاني من فبراير	-0,21	0
النصف الأول من مارس	-0,01	-0,05
النصف الثاني من مارس	0,44	-0,19
مجموع التغيرات المسجلة في الربع الأول	-0,07	-0,03

المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن وزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

طيلة هذه الفترة، أبان سعر الغازوال المكرر عالميا عن تقلبات متباينة، باتجاه عام تنازلي. وسجلت التغيرات التراكمية للأسعار الدولية في مجمل الربع الأول انخفاضا طفيفا قدره ناقص 0,07 درهم للتر.

وبخصوص سعر البيع في محطات الوقود، ظل تطور السعر معتدلا وأقل تقلبا بشكل عام. وسجلت التغيرات الإجمالية لسعر البيع في محطات الوقود على مستوى هذا الربع انخفاضا طفيفا بمقدار ناقص 0,03 درهم للتر.

الرسم البياني 6: التطور نصف الشهري للتغيرات المتوسطة لسعر الغازوال المكرر عالميا ومتوسط سعر بيعه النهائي في محطات الوقود شاملا لجميع الرسوم طيلة الربع الأول من 2025



المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن وزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

خلال الربع الأول من 2025، استقر متوسط سعر الغازوال المكرر عالميا عند 6,14 درهم للتر، فيما ظل متوسط سعر البيع في محطات الوقود في حدود 11,59 درهم للتر.

ومن ثم، لوحظ أن الأسعار الدولية للغازوال المكرر سجلت زيادة في النصف الأول من الربع، حيث بلغت ذروتها في النصف الأول من فبراير بمعدل 6,44 درهم للتر، تلاها انخفاض تدريجي وصل إلى 5,78 درهم للتر عند متم الربع. بالمقابل، ارتفع سعر البيع في محطات الوقود بنحو مماثل نوعا ما، مسجلا أعلى مستوياته في النصف الأول من فبراير، ثم انخفض بشكل معتدل في مارس.

الجدول 9: التطور نصف الشهري لتغيرات الأسعار المتوسطة للبنزين المكرر على المستوى الدولي ولأسعار بيعه في محطات الوقود والشاملة لجميع الرسوم طيلة الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)

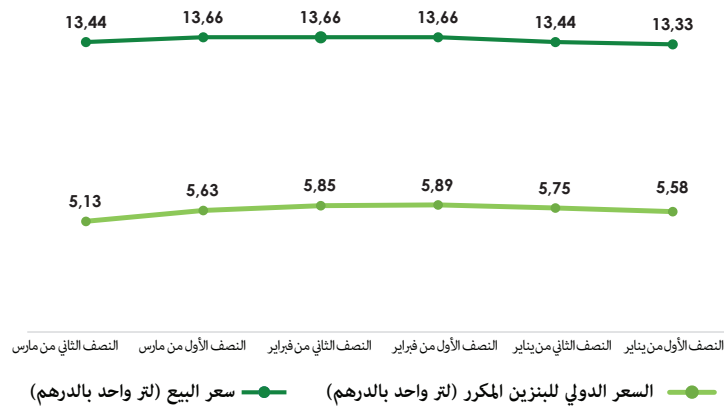
الفترة	تغيرات السعر الدولي للبنزين المكرر (CIF)	تغيرات سعر البيع النهائي في محطات الوقود والشاملة لجميع الرسوم
النصف الأول من يناير	0,12	-0,07
النصف الثاني من يناير	0,17	0,11
النصف الأول من فبراير	0,14	0,22
النصف الثاني من فبراير	-0,04	0
النصف الأول من مارس	-0,22	0
النصف الثاني من مارس	-0,5	-0,22
مجموع التغيرات المسجلة في الربع الأول	-0,33	0,04

المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن وزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

وعلاقة بالبنزين، أظهرت الأسعار الدولية تغيرات متفاوتة، متأرجحة بين زيادات معتدلة مع مطلع الربع وانخفاضات أكثر بروزاً في مارس. وطيلة الربع الأول من السنة الجارية، سجل مجموع التغيرات المتراكمة تراجعاً للأسعار الدولية بمقدار 0,33 درهم للتر.

بالمقابل، حافظت أسعار البيع في محطات الوقود على استقرار نسبي. وبعد تعديلات منتظمة، سجل التغير الإجمالي لسعر البيع في محطات الوقود، والشامل لجميع الرسوم، ارتفاعاً طفيفاً قدره 0,04 درهم للتر طيلة الفترة.

الرسم البياني 7: التطور نصف الشهري لتغيرات الأسعار المتوسطة للبنزين المكرر على المستوى الدولي ولأسعار بيعه في محطات الوقود والشاملة لجميع الرسوم طيلة الربع الأول من 2025



المصدر: أعد استناداً إلى المعطيات المبلغة من لدن وزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

أبانت الأسعار الدولية للبنزين المكرر عن منحى تصاعدي في يناير ومطلع فبراير، مسجلة ذروتها في النصف الأول من فبراير بمقدار 5,89 درهم للتر، ثم تراجع تدريجياً لتبلغ 5,13 درهم للتر عند متم الربع. وعند المقارنة، ظل سعر البيع في محطات الوقود شبه مستقر، مسجلاً زيادة طفيفة في يناير، ثم استقر عند 13,66 درهم للتر طيلة فبراير وبداية مارس، قبل أن ينخفض عند متم الربع. وفي هذه الفترة، بلغ متوسط السعر الدولي للبنزين المكرر 5,64 درهم للتر، فيما استقر متوسط سعر البيع عند 13,53 درهم للتر.

2. تحليل العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكاليف الشراء وأسعار التفويت على المستوى الوطني

يتطرق هذا المحور إلى تحليل مستوى العلاقة بين تغير الأسعار الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكاليف الشراء وأسعار التفويت المطبقة وطنياً من قبل الشركات التسع المعنية بالتقرير برسم الربع الأول من 2025.

ترتبط تكلفة الشراء المتوسطة، المعتمدة في التحليل، بتكلفة الشراء المرجحة بتغيرات المخزون. وتضم سعر شراء المنتجات المكررة المستوردة، والمعدل لتجسيد آثار تقلبات أسعار الصرف، وجميع التكاليف اللوجستية ذات الصلة، على غرار تكاليف الشحن والتأمين والتفريغ والتخزين والنقل إلى محطات الخدمة، وغيرها من التكاليف الاستثنائية مثل غرامات التأخير⁷. أضف إلى ذلك الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة المطبقة على منتجات الغازوال والبنزين المستوردة.

⁷ غرامات يفرضها مالك السفينة حين ترسو هذه الأخيرة في الميناء لفترة أطول من المدة المحددة لعمليات الشحن أو التفريغ.

وتمثل أسعار التفويت المحتسبة الأسعار المطبقة من لدن الشركات التسع، ودون احتساب الرسوم، في محطات الخدمة الشريكة⁸.

وتُفسر أسباب استخدام سعر التفويت بكون 83 في المائة من مبيعات الغازوال والبنزين أُنجزت في هذا النوع من المحطات. ضمن هذا النموذج، يحدد الموزعون سعر التفويت لمسيري المحطات. والذين يحددون بعد ذلك بحرية سعر البيع النهائي من خلال تطبيق هامش الربح بالتقسيط.

علاوة على ذلك، تم ترجيح متوسط تكلفة الشراء ومتوسط سعر التفويت في السوق، المطبق من قبل الشركات المذكورة، حسب حصتها في سوقي استيراد وتوزيع الغازوال والبنزين، بهدف التجسيد الفعلي للممارسات المرصودة لدى الشركات.

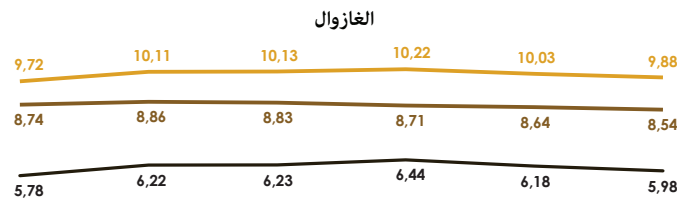
ويوضح الجدول، أسفله، متوسط الربع الأول من السنة الجارية لهذه المتغيرات الثلاثة:

الجدول 10: متوسط الربع الأول من 2025 للأسعار المرجعية الدولية للغازوال والبنزين (دون احتساب الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة) وتكلفة شرائها وأسعار تفويتها، المرحجة ودون احتساب الرسوم (لتر واحد بالدرهم)

البنزين	الغازوال	
5,64	6,14	الأسعار المرجعية الدولية (دون احتساب الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة)
9,73	8,72	تكلفة الشراء دون احتساب الرسوم
11,73	10,02	أسعار التفويت دون احتساب الرسوم

المصدر: أُعد استناداً إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية ووزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

الرسم البياني 8: تطور الأسعار المرجعية الدولية للغازوال (دون احتساب الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة) وتكلفة شرائها وأسعار تفويتها المرحجة دون احتساب الرسوم برسم الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)



النافس الأول من يناير النافس الثاني من يناير النافس الأول من فبراير النافس الثاني من فبراير النافس الأول من مارس النافس الثاني من مارس

— السعر الدولي للغازوال المكرر (لتر واحد بالدرهم) — تكلفة الشراء المتوسطة (لتر واحد بالدرهم) — سعر التفويت المتوسط (دون احتساب الرسوم) (لتر واحد بالدرهم)

المصدر: أُعد استناداً إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية ووزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

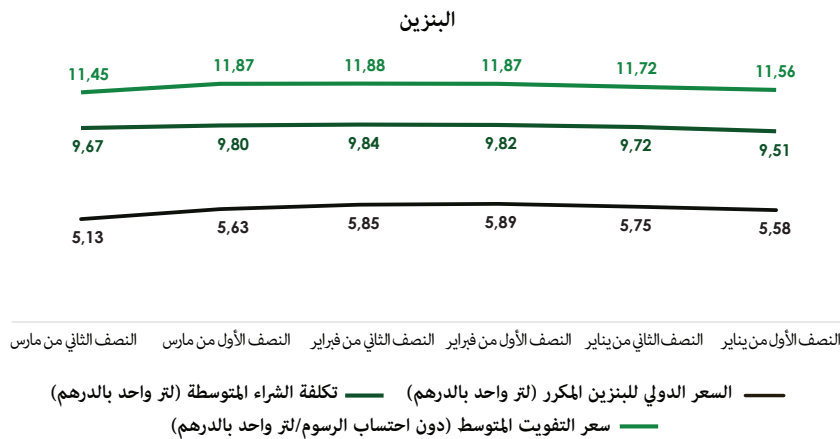
⁸ محطات الخدمة الخاضعة للتسيير الحر، والمحطات التي تملكها شركة التوزيع بالجملة، والتي يديرها الأغيار بمقتضى عقد التسيير.

يتبين من تحليل المعطيات الواردة في الجدول أن الأسعار المرجعية الدولية للغازوال المكرر طبعها تقلبات شديدة خلال الربع الأول من السنة الجارية. فبعد تسجيله لزيادة أولية تراوحت بين 5,98 و6,44 درهم للتر في الفترة الممتدة من نهاية يناير إلى بداية فبراير (زائد 46 سنتيما)، تراجع هذ السعر إلى 5,78 درهم للتر عند متم مارس، بانخفاض قدره 66 سنتيما. ومن ثم، سجل التغير التراكمي للسعر المرجعي الدولي للغازوال المكرر انخفاضا طفيفا بمقدار ناقص 0,07 درهم للتر طيلة الفترة المعنية.

وفي نفس الفترة، سجل متوسط تكلفة الشراء المرجحة من قبل جميع الشركات المعنية ارتفاعا طفيفا، منتقلا من 8,54 درهم للتر في بداية يناير إلى 8,71 درهم للتر في نهاية مارس. وبلغ ذروته في النصف الأول من مارس بمقدار 8,86 درهم للتر. وظل نطاق التغير محدودا، بفارق قدره 32 سنتيما بين الحدين الأقصى والأدنى. وبلغ المتوسط ربع السنوي 8,72 درهم للتر، مؤشرا على استقرار نسبي بالرغم من تقلبات الأسعار الدولية.

من جهته، واكب متوسط سعر تفويت الغازوال دون احتساب الرسوم، عموما، المنحى التصاعدي للأسعار المرجعية المسجل مع مطلع الربع، منتقلا من 9,88 إلى 10,22 درهم للتر بين النصف الأول من يناير والنصف الأول من فبراير (زائد 0,34 درهم للتر). بعد ذلك، انخفض تدريجيا ليصل إلى 9,72 درهم للتر عند متم مارس. واستقر متوسط سعر التفويت عند 10,02 درهم للتر طيلة الفترة المعنية.

الرسم البياني 9: تطور الأسعار المرجعية الدولية للبنزين (دون احتساب الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة) وتكلفة شرائها وأسعار تفويت المرجحة دون احتساب الرسوم برسم الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)



المصدر: أعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية ووزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

وارتباطا بالبنزين، بلغ متوسط الأسعار المرجعية الدولية 5,64 درهم للتر خلال الربع الأول من السنة الجارية. وبعد فترة ارتفاع امتدت من النصف الأول من يناير إلى النصف الأول من فبراير، انتقلت فيها من 5,58 إلى 5,89 درهم للتر (زائد 31 سنتيما)، شرعت الأسعار في الانخفاض تدريجيا، لتبلغ 5,13 درهم للتر عند متم مارس. وعليه، أشر التغير الصافي على انخفاض حاد قدره ناقص 0,33 درهم للتر طيلة الفترة المعنية.

وبلغ متوسط تكلفة شراء البنزين المرجحة، التي تحملتها الشركات المعنية، 9,73 درهم للتر طيلة الفترة المعنية، ومتأرجحة بين حد أدنى قدره 9,51 درهم للتر (سُجل في النصف الأول من يناير) وحد أقصى مقداره 9,84 درهم للتر (لوحظ في النصف الثاني من فبراير)، بفارق قدره 33 سنتيما. كما لوحظ استمرار ارتفاع التكلفة إلى غاية منتصف فبراير، تلاه انخفاض طفيف في مارس بالموازاة مع المنحى التنافلي للأسعار الدولية.

وبلغ متوسط سعر تفويت البنزين، المطبق من لدن الشركات المعنية، 11,73 درهم للتر طيلة الفترة المعنية. وقد اتبع هذا السعر منحى تصاعدي خلال الشهرين الأولين من السنة، منتقلا من 11,56 إلى 11,88 درهم للتر. وفي مارس، انعكس هذا المنحى، مسجلا انخفاضا ملحوظا قدره 11,45 درهم للتر في النصف الثاني من الشهر. ووصل الفارق الإجمالي إلى 43 سنتيما بين الحدين الأدنى والأقصى طيلة الربع الأول.

واستكمالا للتحليل، يلخص الجدول، أسفله، التغير الربع سنوي (مجموع التغيرات النصف الشهرية للربع الأول من 2025) للأسعار المرجعية الدولية وتكلفة الشراء وأسعار تفويت الغازوال والبنزين المطبقة من لدن الشركات التسع المعنية بالتقرير.

الجدول 11: تغيرات الأسعار المرجعية الدولية (دون احتساب الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة) وتكلفة الشراء دون احتساب الرسوم وسعر التفويت دون احتساب الرسوم المطبق في محطات الخدمة الشريكة برسم الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)

المنتج	السعر الدولي للوقود المكرر	تكلفة الشراء	سعر التفويت
الغازوال	-0,07	0,12	-0,15
البنزين	-0,33	-0,04	-0,13

المصدر: أُعد استنادا إلى المعطيات المبلغة من لدن الشركات المعنية ووزارة الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة

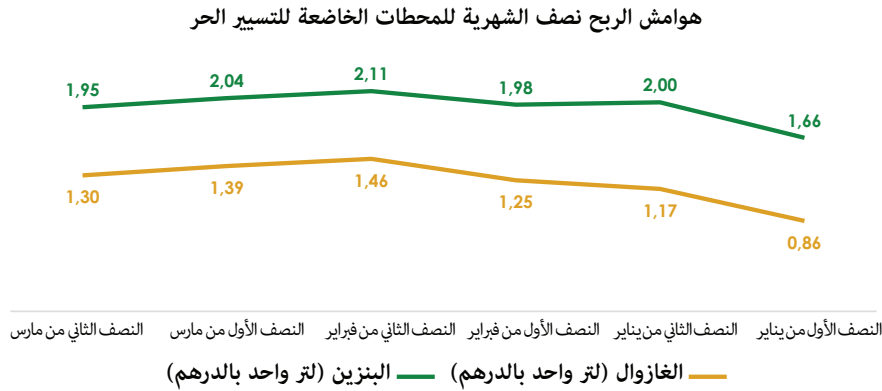
خلص استقراء المعطيات الواردة في الجدول إلى الاستنتاجات التالية:

- طيلة الربع الأول من 2025، سجلت الأسعار المرجعية الدولية انخفاضا طفيفا، قدره 7 سنتيما للغازوال و33 سنتيما للبنزين،
 - رُصدت زيادة في تكلفة الشراء دون احتساب الرسوم قدرها 12 سنتيما للتر إزاء الغازوال، فيما سجلت تكلفة شراء البنزين انخفاضا طفيفا بمقدار 4 سنتيمات،
 - تراجعت أسعار التفويت المطبقة من لدن الشركات المعنية في محطات الخدمة الشريكة دون احتساب الرسوم، بواقع 15 سنتيما للغازوال و13 سنتيما للبنزين.
- وهكذا، لوحظ طيلة الفترة المعنية بالتحليل أن:
- الشركات طبقت انخفاضا في سعر الغازوال أكبر مما سجلته الأسعار الدولية (بفارق 8 سنتيمات للتر)، وأيضا بالنظر إلى التغير في تكلفة الشراء (بفارق 27 سنتيما للتر)،
 - الشركات ذاتها طبقت انخفاضا في سعر تفويت البنزين أقل مما سجلته الأسعار الدولية (بفارق 20 سنتيما للتر)، وأعلى من انخفاض تكلفة الشراء (بفارق 9 سنتيمات للتر).

ثالثاً: تحليل تطور مستويات هامش الربح الخام المتوسطة المحققة

بادئ ذي بدء، تجدر الإشارة إلى أن هامش الربح التي خضعت للتحليل تعكس الهوامش التجارية المحتسبة استناداً إلى سعر التفويت، والمرجحة بحصص سوق توزيع الغازوال والبنزين من لدن كل شركة من الشركات التسع المعنية. ويوضح الرسم البياني، أسفله، تطور هامش الربح الخام التجارية للغازوال والبنزين خلال الربع الأول من 2025.

الرسم البياني 10: تطور هامش الربح الخام نصف الشهرية المتوسطة والمرجحة، المحققة من المبيعات في محطات الخدمة الشريكة خلال الربع الأول من 2025 (لتر واحد بالدرهم)



يُستشف من تحليل المعطيات الواردة في الرسم البياني أعلاه أن الشركات التسع المعنية حققت، طيلة الربع الأول من السنة الجارية، هامش ربح متوسط⁹ قدره 1,24 درهم للتر للغازوال، و1,95 درهم للتر للبنزين.

وبصورة أدق، تأرجحت هامش الربح الخام المتأتية من مبيعات الغازوال بين حد أقصى قدره 1,46 درهم للتر (لوحظ في النصف الأول من فبراير)، وحد أدنى قدره 0,86 درهم للتر سُجل في النصف الثاني من مارس، بفارق بلغ 60 سنتيماً.

وعلاوة بالبنزين، سجل هامش الربح الخام مستويات أعلى من الغازوال بمتوسط قدره 72 سنتيماً تقريباً. وتراوحت بين حد أقصى قدره 2,11 درهم للتر، سُجل في النصف الأول من فبراير، وحد أدنى قدره 1,66 درهم للتر لوحظ عند متم الربع.

وأبان تطور هامش الربح الخام المحققة خلال الفترة المعنية عن فترتين مختلفتين:

- فترة أولى ممتدة من بداية يناير إلى النصف الأول من فبراير، اتسمت بمنحى تصاعدي في هامش الربح الخام، والتي انتقلت من 1,30 إلى 1,46 درهم للتر للغازوال، ومن 1,95 إلى 2,11 درهم للتر للبنزين،

- فترة ثانية ممتدة من النصف الثاني من فبراير إلى نهاية مارس، ومطبوعة بمنحى تنازلي في هامش الربح، حيث انخفضت بمقدار 60 سنتيماً للغازوال (من 1,46 إلى 0,86 درهم للتر)، و45 سنتيماً للبنزين (من 2,11 إلى 1,66 درهم للتر).

⁹ تم ترجيح هامش الربح الخام حسب حجم كل فاعل من الفاعلين في السوق.

رابعاً: خلاصة الجزء الثاني

في المجمل، سجل الربع الأول من 2025 ارتفاعاً في حجم واردات الغاز والبنزين بنسبة 10,4 في المائة، مستقرًا عند 1,62 مليون طن، وانخفاضاً في قيمتها بنحو 6,9 في المائة، بإجمالي وصل إلى 12 مليار درهم مقارنة بنفس الفترة قبل سنة. وأنجزت الشركات التسع المعنية بالتقرير نحو 82 في المائة من إجمالي الواردات من حيث الحجم والقيمة.

وبلغت المداخل الضريبية (الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة) المتعلقة بالواردات حوالي 6,86 مليار درهم في هذه الفترة، بزيادة نسبتها 6,4 في المائة (زائد 412 مليون درهم) مقارنة بالمستوى المسجل قبل سنة. ويُفسر هذا الارتفاع بزيادة حجم واردات الغاز والبنزين بنسبة 10 في المائة، والذي أفضى إلى زيادة ملحوظة في المداخل المتأتية من الضريبة الداخلية على الاستهلاك.

وعلاقة بقدرات تخزين الغاز والبنزين، ارتفعت طاقة التخزين الإجمالية المتاحة إلى 1,57 مليون طن عند متم مارس 2025، مؤشرة على استقرار بالنظر للمستوى المرصود عند متم الربع الأخير من السنة الفارطة. وبلغت طاقة التخزين المجمعة للشركات التسع نحو 1,27 مليون طن، بنسبة تعادل 81 في المائة من الطاقة الإجمالية في السوق.

وبخصوص نشاط التوزيع، ارتفع عدد الفاعلين المتوفرين على رخصة التكفل بالتكرير المؤقتة لمزاولة نشاط توزيع المنتجات النفطية السائلة إلى 36، بزيادة فاعل واحد مقارنة بمتم السنة الفارطة.

وبلغ حجم المبيعات الإجمالية من الغاز والبنزين، التي حققتها الشركات التسع، نحو 1,67 مليار لتر، بانخفاض قدره 2 في المائة مقارنة بنفس الفترة قبل سنة.

وبالانتقال إلى تحليل العلاقة بين تغير الأسعار المرجعية الدولية لمنتجات الوقود المكررة وتكاليف الشراء وأسعار التفويت وطنياً، سجلت السوق زيادة في الأسعار المرجعية الدولية للمنتجات المكررة خلال الأسابيع الستة الأولى، متبوعة بانخفاض كبير، وأكثر بروزاً على مستوى البنزين، اعتباراً من النصف الثاني من فبراير. وواكب هذا الاتجاه ارتفاعاً ملحوظاً في تكلفة شراء الغاز (0,12 درهم للتر) مقابل انخفاضها إزاء البنزين (ناقص 0,04 درهم للتر).

وهكذا، عمدت شركات التوزيع إلى تطبيق مجمل الانخفاضات في الأسعار الدولية على سعر التفويت المعني بالغاز، بالرغم من ارتفاع تكلفة الشراء. بالمقابل، كان تراجع سعر تفويت البنزين أعلى من انخفاض تكلفة الشراء بمقدار 9 سنتيمات.

أخيراً، بلغت هوامش الربح الخام التي حققتها الشركات التسع، خلال الفترة المذكورة، قرابة 1,24 درهم للتر للغاز و1,95 درهم للتر للبنزين، مسجلة مستويات أقل من متوسط الغاز (1,34 درهم للتر) وأعلى من متوسط البنزين (1,85 درهم للتر) المحققين خلال سنة 2024.

مجلس المنافسة



CONSEIL DE LA CONCURRENCE

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC



مجلس المنافسة

زاوية شارع الزيتون و محمد اليزيدي حي الرياض الرباط - المغرب

الهاتف : 05 37 75 28 10 - 05 37 75 62 16

www.conseil-concurrence.ma