

## انحصار سوق السيارات في بغداد

**Author: Nasir Kadhim**

ارتفاع اسعار الوقود والقيود على الاستيراد ادى الى الركود في شراء السيارات.

ازدهرت حالات امتلاك السيارات بشكل كبير بعد ان قامت سلطة التحالف المؤقتة بقيادة امريكا بالغاء ضرائب الاستيراد في العام 2003 في محاولة لبسط سياسة اقتصاد السوق الحر.

الا ان القرارات الحكومية الاخيرة بالسماح باستيراد السيارات المصنوعة بعد 2003 وتقليص الدعم الحكومي للوقود ادى الى وقف الحركة الحيوية في مبيعات السيارات.

قال احمد حسن، 38، موظف حكومي دخله 230 دولارا شهريا" كانت غلطي انني لم اشتر سيارة عندما كانت السيارات متوفرة وباسعار رخيصة، الان من الصعب شراء واحدة".

كان حسن يحملق في العشرات من السيارات الحديثة الغالية التي لا يستطيع شرائها وهو يحمل معه 3000 دولارا.

واضاف "كنت ارجب ان اجعل عائلتي سعيدة بشراء سيارة جديدة. كنا نحلم بها وباستعمالها في الذهاب الى عملنا، لقد سئمت المواصلات العامة".

كانت السيارات في زمن صدام تخضع لضرائب عالية وقيود على الاستيراد. ونتيجة لذلك، كان اقتناء السيارة من باب الترف، حيث يملكها معظم المسؤولين البعثيين واعضاء آخرين من النخبة.

ادى الحصار الاقتصادي في التسعينات الى افقار الكثير من العراقيين العاديين. الا ان الرواتب ارتفعت بعد رفع الحصار في عام 2003، وانتعش سوق السيارات.

تقدر مديرية المرور العامة ان عدد السيارات الموجودة في العراق قبل سقوط النظام باقل من مليون سيارة، ومنذ سقوط النظام الى الان تم استيراد مليون وربع المليون سيارة غالبا من الاردن ودبي.

في ديسمبر من عام 2005، خلقت الحكومة العراقية عقبة اساسية حينما رفعت اسعار البنزين من 20 دينارا الى 150 دينارا (حوالي 7 سنتات) للتر الواحد عملا بالاصلاحات التي اوصى بها صندوق النقد الدولي .

في الخريف الماضي، قررت الحكومة تحديد استيراد السيارات لاسباب امنية.

قال احد مسؤولي وزارة الداخلية الذي فضل عدم الكشف عن اسمه ان معظم السيارات القديمة والرخيصة تستعمل للتفخيخ، وان الحكومة كانت تسعى للحد من تلك الهجمات بمنع دخول تلك السيارات الى البلاد في المقام الاول.

السبب الاخر في الحد من كثرة السيارات على الطرق هو الاختناق المروري الذي سببه السياقة غير المنضبطة والطرق الرديئة وكثرة نقاط التفطيش التي تجعل حركة المرور تتوقف لساعات في بغداد.

قال العميد نجم عبد جابر الناطق باسم مديرية مرور بغداد " في العراق ازمة مرورية حادة. وكان قرار الحكومة صائبا في هذا الخصوص".

قال اصحاب معارض السيارات انه رغم التقلبات التي يعاني منها سوق السيارات، الا ان السيارات الاقتصادية في استهلاك الوقود مثل سيارات الكيا، الدايو، الهونداي، والاول لا يزال الطلب عليها عاليا.

قال محمد عواد صاحب معرض سيارات ان سعر الكيا من نوع سيفيا موديل 1993 كان 4000 دولار قبل ارتفاع اسعار البنزين، والان اصبح 5000 دولار.

يرفض اصحاب معارض السيارات اعطاء ارقام عن تقلب الاسعار التي اثرت على تجارتهم. هناك مؤشرات على انهم يتاجرون بالسيارات فيما بينهم او احباء السيارات القديمة للحفاظ على ازدهار السوق.

قال ستار ناصر، 37، تاجر سيارات " لا يمكن حساب حجم الخسائر لانه عندما كنا نستورد السيارات لم تكن تتابعها بدقة، لقد كانت فوضى".

في نفس الوقت، يحذر اصحاب المعارض ان القادم اسوأ منطلقين من عزم الحكومة على تحديد العرض وذلك بسحب الموديلات القديمة من الشارع.

وعلى اية حال، يقول الخبراء ان اصحاب المعارض يعتمدون الى نشر تلك الدعايات كي يزداد الطلب على السيارات القديمة وترتفع اسعارها بالتالي.

قال رعد محمد استاذ الاقتصاد في جامعة بغداد " يعمد التجار انفسهم لخلق تلك الدعايات لانعاش تجارتهم".

الا ان جهود اصحاب المعارض لتنشيط السوق لم تكن ناجحة بسبب تردي معدل دخل المواطنين التي تشكل بحدود 1250 دولارا سنويا والتي تجعل الحياة اعلى بقليل من خط الفقر. رغم ان اسعار السيارات الرخيصة هي اعلى بقليل من اسعارها قبل الصعود، فان سعر البنزين وحده يجعل شراء السيارة امرا غير واقعي بالنسبة للكثير.

قال ياسر محمد، 27، عامل باجور يومية "لا ارجب في شراء سيارة الان لانها ليست ضرورية وعديمة الفائدة. هناك زحام في كل مكان. وان امتلك سيارة، فمن اين لي بالنقود لشراء البنزين؟"

نصر كاظم صحفي متدرب في معهد صحافة الحرب والسلام في بغداد.

**Location:** Jordan

Iraqi Kurdistan

Iraq

**Source URL:** <https://iwpr.net/ar/global-voices/%D8%A7%D9%86%D8%AD%D8%B3%D8%A7%D8%B1-%D8%B3%D9%88%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D9%81%D9%8A-%D8%A8%D8%BA%D8%AF%D8%A7%D8%AF>