أسعار المواد الإنشائية ارتفعت عشرة أضعاف خلال عام واحد!

تحقيق- مهند الليلي

فسعر (٤٠٠٠) طابوقة او ما يسمى بدبل الطابوق هو (٤٠٠,٠٠٠) الف دينار، وسعر كيس الاسمنت (١٠,٠٠٠) دينار عراقي، وكل الاسعار الاخرى الاساسية في مواد البناء ارتفعت عشرة اضعاف خلال العامين الاخيرين، واذا استمر ترك الحكومة وعدم التفاتها لهذه المسألة سنجد انفسنا نواجه اسعاراً خيالية في مواد البناء، وعندها لن يستطيع أي مواطن ان يبني حتى ولا غرفة واحدة، الا اللهم اصحاب (الحواسم) كذلك الراسخون في التوريق من المستفيدين من عذاباتنا!

القدرة الشرائية للفرد العراقي تضعف امام غول الاسعار الرهيب الشره، اذا لم تتضافر الجهود وتصدق النيات.. لان السكن يبقى مسألة مهمة في حياة المواطن العراقي، فهو لا يستطيع ان يعمل او يبدع او ينتج الا اذا كان يعمل تحت سقف يحميه من طوارق الزمن وتقلبات الطبيعة.

> في العقود السابقة كان باستطاعة الكثيرين الحصول على دار سكن ، وفي احيان كثيرة كانت الحكومة تتبنى وتتكفل بسكن الموظفين والعاملين لديها ، وتدعم كل من يريد شراء ارض ليبني دار سكنه عليها ، اذ كانت سلفة المصرف العقاري تساعد على بناء الدار ، وهي تستقطع على اقساط مريحة ، وهناك عامل آخر ومهم جداً وهو سيطرة الدولة المطلقة على اسعار مواد البناء واصدار اجازات البناء والحصص وغير ذلك من الامور التي رأيناها في المراحل الاخيرة وعدم ترك الحبل على الغارب في مسألة الاسعار التي نراها الان.

*احذر مواد البناء المغشوشة كي لا يقع سقف بيتك عليك!

* اجور العمال تضاعفت هي الاخرى..

في سكلات الطابوق

في نهاية مدينة الصدر، وعلى الجانب الشرقي، هناك ساحة كبيرة لبيع المواد الانشائية، وفيما يأتي اسعار بعض المواد الانشائية فيها:

١- دبل الطابوق ٤٠٠,٠٠٠ الف دينار.

٢ -كيس السمنت بأنواعه التركي واللبناني ونوع اخر يسمى (المحكان) وهو سمنت (فل) يعبأ بأكياس بواسطة المحكان؛ وفي بعض الاحيان يلجا بعض ضعاف النفوس الى خلطة (بالزميج) النهري والذي يستعمل للحدائق المنزلية لان لونه مقارب للون الاسمنت الذي تصل الاسعار فيه الى ١٠,٠٠٠ الاف دينار للكيس الواحد.

٣- سعر البلوكة الواحدة (٧٥٠) ديناراً وسعر الف بلوكة يصبح (٧٥٠) الف دينار.

٤- سعر متر حديد سقف الشيلمان وهو ايضاً انواع، فهناك العراقي والايراني وغيرهما يصل الى ١٣٠٠٠ ثلاثة عشر الف دينار.

٥- سعر طن الشيش يصل الى المليون دينار، وهناك نوع ارخص مصنع من بقايا الحديد القديم، وهو نوعية رديئة وتتسبب في سقوط السقوف بعد فترة.

٦- سعر السيارة الواحدة المسماة (اللوري تك) من الرمل والحصى والجص ١٠٠,٠٠٠ مئة الف دينار وتصل الى ١٥٠,٠٠٠ مئة وخمسين الف دينار .

اما المواد التخمينية الاخرى مثل الكاشي والمرمر والحجر والزجاج والابواب والشبابيك فقد وصلت اسعارها الى حد لا تناسب الدخل الفردي للمواطن. فلماذا هذا التصاعد الجنوني في اسعار هذه المواد ومن المسؤول عنه؟ وهل يأتي يوم نرى فيه مواد انشائية مدعومة من الدولة لتحجم ازمة السكن ولا نقول القضاء عليها؟

في منطقة الاورفه لي ساحة مخصصة للمواد الانشائية في المنطقة، التقينا هناك السيد (عبد القادر الجوراني) وهو وسيط لبيع المواد الانشائية ومن القدماء العاملين في هذه الساحة قال:

- السبب في ارتفاع اسعار مواد البناء هو التوقف الحاصل في اغلب معاملنا بسبب ظروف الحرب الاخيرة، فاغلب معامل السمنت توقفت واخذ التجار يستوردون الاسمنت من الخارج، لذلك نلاحظ ارتفاع اسعاره، اما السبب الثاني فيعود لكثرة (المحوسمين) اذ حصل سحب (غير طبيعي) على مواد البناء. والسبب الثالث يعود الى ان الدولة اوقفت دعمها المعامل التي تنتج المواد الانشائية. معامل الطابوق التي بقيت تعمل او عادت للعمل بعد توقف تعتمد في شراء المواد الاولية من السوق المحلية، حتى ان النفط الاسود الذي يعتبر الطاقة الرئيسة لتشغيل تلك المعامل كانت الدولة في السابق تقدمه بأسعار مدعومة، اما الان فان هذا السياق غير معمول به.

ورداً على سؤال بشأن كثرة الوسطاء في الساحة التي تعد من عوامل ارتفاع الاسعار قال المواطن (عباس الميالي) احد وسطاء المواد الانشائية هناك:

قد يكون ذلك سبباً، لكنه سبب غير رئيس، والوسطاء الذين تراهم في الساحة لم يجدوا مكاناً يعملون فيه، ولو وجدوا عملاً آخر لما عملوا وسطاء في بيع المواد الانشائية، ولا ننسى ان في العراق وبعد مرحلة (الحصار) ولدت طبقة الوسطاء في كل تجارة وليس في مواد البناء فقط ولاسباب عديدة ومعروفة، ونحن الذين ترانا هنا اكثرنا خريجين وحملة شهادات لكنها البطالة لعنها الله!

ارتفاع الاجور

في الساحة نفسها كان المواطن (علي شلاكة) وهو (خلفة) بناء، جاء لشراء الطابوق، سألناه عن سبب ارتفاع اجور اعمال البناء اليومية لساعات عمل تبدأ من السابعة صباحاً وتنتهي عند الرابعة عصراً التي اصبحت (٢٥٠٠٠) دينار للخلفة، وللعامل غير الماهر باتت (١٠٠٠٠) دينارا! قال: يعلم الجميع ان مهنتنا من اصعب المهن، وصاحب الدار يطالب الخلفة بانتاج ملموس ويحاسبه اولاً باول، وطبيعة عملنا إنه شاق ومتعب ومكشوف في ساعات الصيف والشتاء ولا اعتقد ان اجورنا مرتفعة قياساً لما نقوم به اولاً، وثانياً فكل الاجور قد تضاعفت اليوم، وهناك مسألة اخرى هي ان عملنا غير مستمر فهناك عشرات الايام التي نجلس فيها في البيت او في المقاهي!

وبعد مداخلتنا له بشأن عدم وجود عمل ونحن نقرأ ونسمع يومياً عن عشرات المشاريع من بناء وترميم.. اجاب الخلفة (علي):

نحن مثلكم نسمع ونقرأ عن هذه المشاريع، لكن أين هي؟ وان وجدت فان هنالك اناساً مسيطرين عليها، وهؤلاء يأتون بأقربائهم ومعارفهم للعمل معهم! والحقيقة ان هناك (دهاليز) نجهلها نحن ويسلكها هؤلاء اغلبها دهاليز غير شرعية كإعطاء الرشوة او تخفيض الاسعار او عدم اتقان العمل بصورة صحيحة، اضافة الى الظاهرة الجديدة في العمل التي يلجأ اليها بعض عديمي الضمير والوجدان وهو استعمال مواد مغشوشة مثل السمنت المخلوط (بالزميج) والبلوك غير المطابق المواصفات المطلوبة. وهذه مسألة مهمة جداً فالكثير من المواطنين يلجأون الى المواد الرخيصة وغالباً ما تكون هذه المواد مغشوشة مما تسبب سقوط الكثير من الدور والعمارات على ساكنيها.. لكن هذا الموضوع للاسف لا يلقى عليه ضوء كاف من قبل وسائل الاعلام.. كما هو شان الاعلام في مصر.

مصلحة نقل الركاب في بابل ..هموم الماضي ومتاعب الحاضر

مكتب المدى / بابل / محسن الجيلاوي

قال السيد سامي شندل : كنت اول جاب ومراقب محطة عمل على هذا الخط وفي السنة نفسها تم تعيين (٢٠رياضيا) على ملاك المصلحة ليتأسس بذلك نادي المصلحة الرياضي بكراج رقم (٢) حاليا السوق العصري، منهم هادي الجنابي وفلاح عبد الحسن وجاسم الهندي وغيرهم ، وكان له جمهوره الذي دعمه وشجعه في جميع مبارياته ، وفي ١٧-٧-١٩٨٧ صدر امر من قبل معاون المحافظ (محسن الصفار) بالغاء مصلحة النقل في بابل ... واحيل قسم من موظفيها على التقاعد ونقل قسم آخر الى دوائر الدولة وانتهى بذلك النادي الرياضي .

واضاف السيد شندل : كان وراء صدورقرار الالغاء ايد خبيثة تسعى الى المنفعة المادية من خلال بيع ممتلكات المصلحة وهناك سبب آخر هو ان نسبة كبيرة من منتسبي المصلحة تم استدعاؤهم الى الخدمة في الجيش والجيش الشعبي اثناء الحرب العراقية –الايرانية مما اثر على عمل المصلحة وبشكل كبير جدا .

> تاسست مصلحة نقل الركاب في الحلة بتاريخ ٢٣-١١-١٩٥٥ في زمن متصرف اللواء (فاضل بابان) وكان عدد باصاتها ستة فقط . واهتمت ثورة ١٤تموز اهتماما بالغا بهذا الجانب الخدمي واصبحت باصات المصلحة تعمل على ثلاثة خطوط داخلية وخمسة خارجية بين الحلة والمدن والاقضية المجاورة ، وفي الذكرى الثالثة لثورة ١٤تموز تم فتح خط الحلة / كربلاء ..وفي عام ١٩٦٢ بلغ عدد الباصات ستة واربعين باصا نوع مرسيدس فيها كراسي درجة اولى وسعر الجلوس فيها (١٥فلسا) والثانية (١٠فلوس) ، وكثيرا ما كان هذا التصنيف يسبب مشاكل بين المفتشين والركاب . وفي عام ١٩٦٩ تم فتح خط الحلة / بغداد .

الحرب اثرت سلباً في النقل

وعن الاسباب الأخرى قال السيد شاكر الجبوري الذي كان يعمل مفتش خطوط في المصلحة : (ان انخفاض المردود المالي ، بسبب الحرب كان من اهم اسباب صدور قرار الالغاء .. ليس في بابل فحسب بل في عموم العراق، علما ان المصلحة في بابل كانت توفر مردودات مالية تزيد على تسديد نفقات الصيانة والتصليح ورواتب المنتسبين رغم قلة المنتسبين لانشغالهم في الحرب) .

ولعل قرار الالغاء جاء ضمن قرارات (ترشيق الدولة ونظام الفائض) الذي انتهجه النظام السابق والذي بموجبه تم بيع الكثير من الشركات والدوائر الانتاجية الى (اشخاص) اثروا كثيرا وربما كان لهم الدور الفاعل في صدور هذه القرارات .

ان صدور قرار الغاء مصلحة نقل الركاب في بابل قد انهى اهم مرفق حيوي كان يؤدي خدمات جليلة في توفير النقل للمواطنين الذين كانوا في امس الحاجة اليه داخل مركز الحلة وخارجها .

استعادة النقل حيويته

وفي اواخر التسعينيات تم فتح فرع للشركة العامة لنقل الركاب في بابل لتحل محل (المصلحة) بحافلات (التاتة) التي رحلت الينا من بغداد . قال السيد مهدي جلاب الشمري مدير الفرع : بعد سقوط النظام السابق وما تبعه من دمار وسرقة ونهب لمؤسسات الدولة بدأنا ببناء الشركة من جديد وباشرنا تقديم خدماتنا للمواطنين بتسيير الحافلات المبردة والحديثة لقسم من الاحياء السكنية وبسعر خمسين ديناراً للراكب الواحد جعلنا في خلاف دائم مع اصحاب سيارات النقل الاهلية . وخلال انتخابات الجمعية الوطنية قامت حافلات الشركة بنقل مئات الآلاف من الناخبين من والى المراكز الانتخابية داخل المحافظة وخارجها . وتعرضت واحدة منها الى عبوة ناسفة تم تدميرها بشكل كامل وتعطلت اثنتان مما كلف الشركة عدة ملايين ولم تسدد المفوضية العليا للانتخابات تكاليف الخسائر الناجمة عن دمار الحافلات على الرغم من المخاطبات الرسمية المستمرة . وقال عن الخطط المستقبلية في الشركة : (ان شركتنا هي شركة خدمية بغض النظر عن الربح والخسارة لذلك نسعى الى زيادة خدماتنا للمواطنين بفتح خطوط داخلية جديدة ونسعى كذلك الى فتح خطوط خارجية اهمها خط الحلة –بغداد وهذا مرهون بتوفير الجانب الامني على الخطوط الخارجية) .

وعن اهم معوقات العمل حالياً قال : (عدم توفر ساحة نظامية لوقوف الحافلات ، وهناك امر مهم هو ان المنتوجات النفطية تزودنا بوقود (الكاز) بسعر مضاعف ؟! على الرغم من اننا نأخذ من المواطن اجرة مقدراها (٥٠ ديناراً)، في حين ان اجرة سيارات النقل الخاص تصل الى (٢٠٠ دينار) احياناً داخل المحافظة ، لذا نطالب بتخصيص حصة ثابتة برغم ازمات الوقود وبالسعر الاعتيادي .. وهناك معاناة اخرى هي صعوبة الحصول على قطع الغيار بسبب الروتين الذي ازداد سوءاً في هذه الايام) . وفي ساحة وقوف الحافلات الوحيدة في المحافظة والقريبة من (جسر الهنود) تحدث سائق الحافلة سهيل نجم عبود : (نعاني كثيراً من الاختناقات المرورية بسبب غلق الشوارع والتجاوز على الشوارع .. لذلك على المسؤولين في المحافظة ايجاد الحلول لهذه المشكلة لأن الشارع ملك المواطن ولا يجوز التجاوز عليه) .

صراع النقل الخاص مع الحكومي

وقال السائق شهاب سرحان : (هناك مشكلة نعاني منها هي مضايقات سواق النقل الخاص لنا بكل انواعها .. والسبب هو فرق اجرة النقل وطرحنا هذه المشكلة وعلى جميع الاصعدة ولكن من دون جدوى)

وعن عملية الصيانة والادامة قال : (الحافلة مصدر رزقنا لذلك نحافظ عليها ونجري لها ادامة اسبوعية من ايرادات الحافلة) . المراقب علي قاسم مسعود تحدث قائلا: (الساحة موجود فيها شرطة F.P.S لحمايتها) وقبل صعود المواطن الى الحافلة تتم عملية تفتيش للاغراض والحاجات التي يحملها لضرورات امنية .. مما يدفع الكثير من المواطنين الى استقلال حافلاتنا وهو مطمئن لا سيما النساء وفي المناسبات الدينية يتم وضع الحافلات تحت تصرف قائد الشرطة في بابل حسب توجيه المحافظة والتنسيق مع ادارة الشركة للتقليل من الازدحام وبالسعر المقرر ومساهمة منا في الحفاظ على الجانب الامني وبهذه المناسبة ومن خلال (المدى) اوجه نداء الى جميع المواطنين للمحافظة على نظافة الحافلة وعدم العبث بكراسيها.

وعن اللقط والمفقودات قال : نحتفظ بها ونعلن عنها وعند اعطاء الوصف الكامل نعيدها الى اصحابها وفي احدى المرات عثر على محفظة نقود داخل الحافلة وعندما جاء المواطن واعطى الاوصاف الكاملة اعيدت اليه وكانت بداخلها (٧١ ورقة) فئة ١٠٠ دولار .

وقال السيد حيدر جبار محمد نائب رئيس اللجنة النقابية في الشركة : (يوجد حالياً في المحافظة ١٨ خطاً والشركة مستثمرة ٥ منهافقط لعدم وجود ساحة ثانية التي بواسطتها يمكن تسيير حافلاتنا الى مناطق المحاربين وحي الامام والبكرلي . كما نطالب وزارة النفط بأرسال حافلات اخرى لسد النقص الحاصل الان) .

وعند الصعود الى حافلة الخط العسكري تحدث المواطن الحاج كزار عبد نوح قائلاً : (انا افضل التنقل بحافلات الشركة لأنها مريحة وتتوفر فيها النظافة والسرعة والتبريد في فصل الصيف وبسعر ٥٠ ديناراً والاهم من كل هذا الاخلاق الحميدة التي يتمتع بها السائق بوصفه موظفاً يعمل داخل دائرته . اما المواطنة ام امير فقالت : (اهم شيء هو توفر الجانب الامني فيها والكثير من السواق ينقلون اطفالنا وطلابنا مجاناً وهذا شيء مفرح يخفف الكثير عن كاهل العائلة العراقية وانا اشكرهم على هذه الخطوة) .

(اما المواطن كريم حاتم فاقترح استمرار خط الحي العسكري الى نهاية الحي حتى يشمل جميع ساكني الحي) .

وعند طرح المقترح على مراقب المحطة قال : (هذا المقترح يعرضنا الى مشاكل لا تحمد عقباها مع اصحاب سيارات (نص ريم) في الاقل في الوقت الحاضر).

ان تفعيل ودعم الشركة العامة لنقل الركاب في محافظة بابل وكل المحافظات يجب ان يكون من اولويات عمل وزارة النقل في عهدها الجديد للتخفيف من ارتفاع اجور النقل عن كاهل المواطن ومساعدته في تجاوز جشع اصحاب المركبات الخاصة . وعلى الرغم من ان عدد باصات مصلحة نقل الركاب في الحلة قد بلغت في عام ١٩٦٢ ، ٤٦ باصاً لتقديم خدمتها للمواطنين غير كاف حينذاك فكيف الان وعددها لا يتجاوز نصف ذلك الرقم، فهي غير قادرة على تلبية حاجة مدينة عدد سكانها يتزايد .

الدعم الحكومي للمواد الأساسية
تدمير للاقتصاد وتأخير للتنمية

علاء خالد غزالة

من بين الكثير من الأوضاع الشاذة التي أصبحت قاعدة في العراق على يد النظام السابق تبرز مسألة الدعم الحكومي للمواد الأساسية التي تمس حياة المواطن، وبالذات المواد الغذائية. فقد درجت الدولة على توزيع المواد الغذائية والأدوية والملابس والأدوات الاحتياطية للسيارات وغيرها بأقل من أسعارها الحقيقية تحت طائلة الدعم الحكومي معتبرة ذلك إنجازا وتسهيلا لحياة المواطن.

وفي الحقيقة فان هذا الدعم لم يسهل حياة المواطن، بل جعلها أكثر صعوبة. فقد أصبح احتكار الدولة لقطاع التجارة، فضلاً عن القطاعات الأخرى، سلاحا فعالا للسيطرة على حياة المواطنين بشكل مباشر، وقتلت روح المبادرة الفردية والتنافس الحر، العاملين الرئيسين في تطوير الاقتصاد الوطني، وإقامته على أسس متينة تستطيع أن تساير الحركة الاقتصادية العالمية.

وحينما وجدت الدولة أنها ستعرقل الحركة الاقتصادية باستمرارها في تقديم الدعم، فتحت الباب أمام كمية محدودة ومنتقاة من التجار لممارسة عمليات الاستيراد والتصدير، وان كانت تحت إشراف الدولة أيضا. وخلق استمرار تقديم الدعم المادي للبضائع الأساسية مع وجود بضائع تجارية حالة من الازدواجية التي لم يستطع الشعب أبدا أن يفهمها. وكانت النتيجة أن غالبية الشعب العراقي اعتقدت بفشل نظام الاقتصاد الحر، لما شهده من ممارسات غير شرعية ولا إنسانية من الكثير من التجار الذين كانوا في الحقيقة ربائب للنظام نفسه.

ولما جاء الحصار الاقتصادي في التسعينيات كأحد نتائج السياسة المتهورة لهذا النظام، ابتدع فكرة البطاقة التموينية التي تعطي حصة لكل فرد من مجموعة محدودة من المواد الأساسية. ثم أصبحت تستغل سياسيا للضغط على فئات معينة من الشعب، والتهديد بقطعها، وتخفيض محتوياتها دون إيجاد البديل المناسب. ومع الإبقاء على مستوى الدخل الفردي متدنيا إلى ابعد حد، وغياب الحركة التجارية الفعالة، وتأخر الصناعة والزراعة بشكل مأساوي، لم يعد أمام المواطن البسيط سوى الاعتماد على هذه البطاقة التي تبقيه حيا، ولكن لا تقدم له أي شيء يليق بامكانات بلد ثري.

لقد صرف النظام البائد أموالاً طائلة في دعم البطاقة التموينية بدل أن يوفر فرص العمل، ويرفع الحالة المعيشية للمواطنين.. ومن المفجع أن جزءا كبيرا من تلك الأموال كان يذهب مصاريف إدارية، ورشاوى، وعقود وهمية، وشراء ذمم وتصرفات كثيرة غير شرعية، خصوصا بعد أن تبنتها الأمم المتحدة في برنامج النفط مقابل الغذاء، أو النفط مقابل الولاء إن شئت.

واليوم وبعد تحرر العراق من قبضة ذلك النظام الفاسد، يجدر بنا مراجعة وضع الدعم الحكومي، سواء للبطاقة التموينية أو للأشياء الأخرى التي تقدمها الدولة، كالوقود والخدمات البلدية والماء والكهرباء.. فهي تستنزف ثروة البلد في قضايا استهلاكية بدل أن توجه تلك الثروة الى بناء قاعدة اقتصادية متينة تحسن وضع الفرد وتوفر فرص العمل لشريحة واسعة من المواطنين. صحيح أن إيقاف التوزيع المجاني لمفردات البطاقة التموينية سوف يؤثر سلبا في بعض المواطنين العاجزين عن توفير ابسط مستلزمات المعيشة الكريمة، إلا أن ذلك يمكن تلافيه أو الحد منه بشكل كبير، بإيجاد نظام مدروس للضمان الاجتماعي للطبقة المعوزة، أو العاجزة عن العمل. سيما ان معظم دوائر الدولة لا تعمل الآن إلا بجزء بسيط من إمكانياتها، نظرا للظروف الأمنية ولطغيان العملية السياسية على كل ما سواها. يجب البدء بالتفكير حول كيفية رفع العراق إلى مستوى الأمم الناضجة، التي تعتمد شعوبها على جهودها الذاتية في كسب قوتها، وليس على اقتناء مستلزماتها الحياتية بشكل آلي.

ولا شك في أن إيقاف الدعم الحكومي سيسبب ارتفاعا في أسعار المواد الغذائية، والمواد الأخرى بشكل كبير، ولكنه قد لا يكون أمرا سيئا كما يبدو. فقد قال لي احد المحللين الاقتصاديين: إن ارتفاع الأسعار دلالة على قوة الاقتصاد، إذا رافقه ارتفاع في القدرة الشرائية.. ونلاحظ في هذا المقام أن الدول ذات الاقتصاد القوي كاليابان والولايات المتحدة وألمانيا والأمارات العربية المتحدة وغيرها تكون ذات مستوى أسعار أعلى من غيرها.. وبالتالي تستقطب رؤوس الأموال وتشجع التجارة وتزيد الاقتصاد قوة إلى قوته. وليس معنى ذلك أن كل ارتفاع للأسعار هو أمر جيد، فالارتفاع الناتج عن شحة المعروض هو أمر بالغ السوء. وتلك نقطة مهمة، فيجب قبل اتخاذ الإجراء الحاسم بوقف الدعم الحكومي التأكد من أن المعروض يزيد على الطلب المحلي لفترة مناسبة، مما يمنع الارتفاع الجنوني للأسعار.

ومن ناحية أخرى، فان المواطن سيسعى إلى استغلال البضاعة أو الخدمة التي يدفع تكلفتها الحقيقية بالشكل الامثل، ويرشد في استهلاك الطاقة، مما سيقلل الهدر المستمر للثروة الوطنية منذ عقود من الزمن. ويمكن أن يؤدي استقرار السوق المحلية بأسعار موازية للأسعار العالمية إلى زيادة الثقة بالاستثمار المحلي دون خوف من نكسة تسببها الدولة بتدخل غير محسوب في إدارة الدفة الاقتصادية.

إن استمرار الدعم الحكومي هو هدر لمقدرات البلد، وتأخير لعجلة التنمية، كما انه يكبح الحركة التجارية ويقيد الصناعة والزراعة بشكل كبير. ورغم أن هذا القرار لن يكون سهلا على أية قيادة، كما إن فهمه سيكون غاية في الصعوبة لمعظم أفراد الشعب، لكن اتخاذه سيكون خطوة تاريخية مهمة في رسم مستقبل العراق وبناء اقتصاده بشكل حضاري ومنفتح، بحيث لا تسيطر عليه الدولة فيصبح أداة للقهر والاستبداد من جديد.