

ارتفاع الأسعار يعيد فوضى التسعير إلى سوق السيارات ويفضح عجز الحكومة عن كبح الدولار وضبط السوق وتعميق التصنيع



الأحد 12 أبريل 2026 11:00 م

تشهد سوق السيارات في مصر موجة صعود جديدة بعد فترة قصيرة من التراجع النسبي، في مشهد يكشف أن الانخفاض السابق لم يكن تحولاً مستقرًا بقدر ما كان هدنة مؤقتة قبل جولة أحدث من الزيادات

وخلال مارس 2026 رفعت شركات ووكلاء أسعار عدد كبير من الطرازات، بينما سجلت بعض السيارات زيادات متتالية داخل الشهر نفسه، وسط ربط مباشر من العاملين في القطاع بين هذه التحركات وبين ارتفاع الدولار محليًا، وتعطل سلاسل الإمداد، وقفزة تكاليف الشحن والتأمين مع اتساع التوترات المرتبطة بالحرب في إيران واضطراب الملاحة الإقليمية

وفي الوقت نفسه عادت الزيادة غير الرسمية فوق السعر المعلن إلى الظهور بقوة، بما يكشف أن السوق لم يخرج أصلًا من أزمته الهيكلية، وأن المستهلك لا يواجه فقط أسعارًا أعلى، بل يواجه أيضًا غيابًا فعليًا للضبط والشفافية والقدرة على الوصول إلى سعر عادل

وتظهر البيانات المتاحة أن الأزمة لا تقف عند حدود الزيادات الرسمية، لأن نمو المبيعات نفسه لم ينجح في تهدئة الأسعار، بل سار بالتوازي معها على نحو يضاعف الضغط على المشتريين فقد سجلت مبيعات السوق في يناير 2026 نموًا بنسبة 39.1% إلى 14 ألف سيارة، مع صعود مبيعات الملاك إلى 10.9 ألف سيارة بزيادة 43.3%، وهو ما شجع جانبًا من التجار على التمسك بمستويات سعرية أعلى، مستفيدين من خوف المستهلكين من زيادات لاحقة وفي المقابل تواصل الحكومة الحديث عن التوسع في الإنتاج المحلي، لكن هذا الخطاب يصطدم بحقيقة أن السوق ما زالت شديدة الارتباط بالاستيراد وبأسعار العملة وبنفقات النقل، بما يجعل أي اضطراب خارجي ينتقل سريعًا إلى السعر النهائي داخل المعارض

زيادات مارس تكشف هشاشة السوق أمام الدولار والشحن

وبحسب البيانات المنشورة خلال مارس، طالت الزيادات عشرات الطرازات بقيم متفاوتة، بينما سجلت بعض السيارات زيادات متكررة داخل الشهر نفسه، كما حدث في عدد من الطرازات التي ارتفع سعرها بعشرات الآلاف من الجنيهات خلال أيام قليلة وأظهرت تقارير سوقية أن بعض الزيادات الرسمية تراوحت بين 10 آلاف و100 ألف جنيه، بينما سجلت طرازات أخرى زيادات أكبر في موجات لاحقة، وهو ما يؤكد أن السوق دخل مجددًا مرحلة تسعير سريع تحت ضغط التكلفة وعدم اليقين

ثم ربطت هذه التقارير بين الصعود الجديد وبين تراجع الجنيه أمام الدولار، لأن السيارات المجهزة محليًا نفسها تعتمد على مكونات مستوردة، بينما تتحمل السيارات المستوردة كامل أثر العملة والشحن والتأمين ومع تصاعد الحرب في إيران زادت حساسية السوق المصرية لأي تغير خارجي، خصوصًا مع ارتفاع علاوة المخاطر على النفط وتزايد المخاوف من اتساع الاضطراب في البحر الأحمر، بما يرفع كلفة النقل ويضغط على الأسعار النهائية داخل مصر

كما قال منتصر زيتون، عضو شعبة السيارات بالاتحاد العام للغرف التجارية، إن الحرب الإيرانية وارتفاع الدولار المحلي سببا ارتباكًا واضحًا في السوق، بينما أكد أسامة أبو المجد، رئيس رابطة تجار السيارات، أن التوقعات تميل إلى زيادات جديدة إذا استمرت التوترات العالمية وتكاليف الشحن والضغط الناتجة عن تحركات الدولار وتعاكس هاتان الشهادتان أن السوق لا يتحرك وفق منافسة منتظمة، بل وفق صدمات متلاحقة يدفعها المستهلك في النهاية

الزيادة غير الرسمية تعود مع نقص المعروض وغياب الرقابة

وبالتوازي مع الزيادات الرسمية، عادت الزيادة غير الرسمية فوق السعر المعلن إلى السوق بصورة حادة، بعدما سجلت تقارير صحفية وصولها في بعض الحالات إلى 350 ألف جنيه، وهو تطور يوضح أن السعر المعلن لم يعد هو السعر الحقيقي المتداول وتتحول هذه الزيادة إلى عبء مباشر على المشتري الذي يطلب التسليم الفوري، بينما تستفيد منها دوائر بيع غير منضبطة داخل سوق يفتقر إلى رقابة فعالة وحماية حقيقية للمستهلك

ويعود هذا المسار إلى نقص المعروض، لأن بعض الوكلاء خفضوا الكميات المطروحة أو أوقفوا الحجز على طرازات بعينها، وهو ما فتح الباب أمام سماسرة ومعارض لفرض زيادات إضافية خارج القوائم الرسمية وفي هذا السياق أشار أسامة أبو المجد إلى أن بعض السيارات شهدت زيادات سعرية تقترب من 15%، بينما وصلت الزيادة غير الرسمية على بعض الطرازات إلى 150 ألف جنيه، بما يؤكد أن الأزمة تجاوزت التسعير المعتاد إلى فوضى سوق كاملة

ولذلك لا تبدو المشكلة مجرد تغير في التكلفة، لأن عودة هذه الزيادة غير الرسمية تعني أن أجهزة الدولة لم تنجح في بناء سوق شفافة بعد سنوات من الاضطراب وعندما يدفع المواطن سعرًا أعلى من القائمة الرسمية فقط كي يحصل على سيارة دون انتظار، فإن الخلل لا يكون تجاريًا فقط، بل يكون نتيجة مباشرة لسياسات سمحت ببقاء السوق رهينة نقص العملة وتذبذب الاستيراد وضعف الرقابة على مسارات التوزيع والتسليم

التصنيع المحلي لا يحمي السوق ما دامت المكونات مستوردة

وفي المقابل تواصل الحكومة الترويج للتوسع في التصنيع المحلي باعتباره المخرج الرئيسي من تقلبات السوق، بينما تشير الوقائع إلى أن أثر هذا المسار ما زال محدودًا على المدى القصير فقد قال خالد سعد، الأمين العام لرابطة مصنعي السيارات، إن نسبة المكون المحلي في تجميع سيارات الركوب تصل حاليًا إلى 45%، مع استهداف رفعها إلى 60% خلال 5 سنوات، وهو ما يعني أن نسبة مؤثرة من المكونات لا تزال مرتبطة بالخارج

لكن هذه النسبة نفسها تكشف حدود الرهان الحكومي الحالي، لأن بقاء أكثر من نصف مكونات كثير من السيارات خارج دائرة التصنيع المحلي يجعل السوق خاضعًا لسعر الصرف ولسلاسل الإمداد الأجنبية ولتكاليف الشحن والتأمين وحتى مع دخول شركات جديدة وخطط توسع في التجميع، فإن الاعتماد المستمر على المكونات المستوردة يمنع أي استقرار سريع في الأسعار، ويجعل المستهلك معرضًا لنتائج كل أزمة خارجية قبل أن تصل السيارة إلى صالة العرض

ومع ذلك لم يمنع هذا الوضع نمو المبيعات، لأن جزءًا من الطلب الحالي تحركه رغبة المستهلكين في التحوط من زيادات قادمة لا الثقة في استقرار السوق وعندما ترتفع المبيعات بنسبة 39.1% في يناير 2026 رغم الصعود السعري، فإن ذلك لا يقدم دليلًا على تعافي السوق بقدر ما يقدم دليلًا على اتساع الخوف من المستقبل، وعلى فشل السياسات الرسمية في طمأنة المشتريين أو تثبيت قواعد عادلة للتسعير والتوافر

وهكذا تقف سوق السيارات في مصر أمام دورة جديدة من الصعود لا تفسرها الحرب وحدها ولا الدولار وحده، بل تفسرها بنية كاملة أبت القطاع معلقًا بين استيراد مكلف وتصنيع محلي ناقص ورقابة غير كافية ومع كل زيادة جديدة يتأكد أن الحكومة لم تنجح في حماية السوق من الصدمات، ولم تنجح في كبح الفوضى التي تنقل كل أزمة خارجية إلى جيب المواطن مباشرة، بينما يظل السعر العادل غائبًا ويظل المستهلك الطرف الأضعف في معادلة مختلة من بدايتها إلى نهايتها