

## في ظل الاستيراد العشوائي

# الشركة العامة للسيارات بين مطرقة القرارات وسندان التمويل الذاتي

القرار بتاريخ ١٦ / ٣ / ٢٠١٠ الذي الحق الاتي بنا كشركة تعمل بنظام التمويل الذاتي مصاريفها ٣٠ مليار دينار ندفع منها ٢٤ مليار ك (خردة) فضلا عن كونها مساهمة بتلوث البيئة بما تطرحه من عوادم.

٤١ مليار دينار لوزارة المالية، و١٢٥٥ مليار دينار ستوزع أرباحاً للمنتسبين، حيث كانت مبيعاتنا لعام ٢٠٠٨ ٨١٣ و ١١ الف سيارة، ومبيعاتنا لعام ٢٠٠٩ كانت ٤٤٥٦١ سيارة اي بزيادة قدرها ٣٠٠٪، مبيعاتنا للربع الأول من هذا العام ٢٠١٠ اي من تاريخ ١/١ - ٣/١ الف سيارة / ٢٠١٠ كانت ٨٣٦ الف سيارة وهذا يعني ان الشركة كانت تحقق ارباحاً بشكل تصاعدي الا ان القرار رقم ١٢١ قد قلص من ارباحنا بشكل كبير، مع العلم اننا كشركة وفرتنا اكثر من ٣٠ الف فرصة عمل للفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠١٠ ورفدنا السوق بالكثر من ٣٠ الف سيارة اجرة التي وفرت الرزق للكثير من العوائل، كما ساهمنا بتحسين نوعية السيارات التي كانت في الشارع وهذا مآثره الايجاب على تحسين البيئة بنسبة ٦٠٪.

ولدينا مشروع استيراد سيارات لاعضاء النقابات ومنها نقابة المعلمين، على غرار ما عملناه مع نقابة الصحفيين الذين استلموا السيارات منذ ٤ اشهر ونسبة الذين استلموا منهم ٤٠٪.

### معالجات للفساد المالي والإداري

وعن الرشوة والفساد الاداري اشار المهندس كريم الى ان القرعة اوجدتها للحد من الفساد الاداري والمالي وبتنظيم المسامرة والدلائل من ابتزاز المواطن كما نعمل على تعديل الموظفين وخاصة قسم التسويق كل ٦ اشهر للحد من ظاهرة الفساد الاداري وهي ليست بالظاهرة الجديدة بل بدأت منذ زمن الحصار عندما كان الموظف يطلب الرشوة بفتح الدرج امام المراجع ليضع (الرشوة) له انها وليدة سنوات ماضية وبقيت لحد الان بسبب ضعف الرقابة والمتابعة، فالموظف عندما يجد المسؤول يسرق ويهرب يلجأ الى السرقة ايضا ونحن قدامنا الآن بحالة ٤ موظفين الى هيئة النزاهة، لدينا ٥٠٠ موظف الذين يعملون منهم ٥٠٠ فقط، الموظف المسؤول يجب ان يدعم هناك ضعف في المعالجات في الحكومة المركزية و همها الوحيد القضاء على الارهاب فقط ولكن لا تعلم ان الارهاب الاقوى هو الفساد المالي والإداري.

قوانين تنظم استيراد السيارات، فمثلا استيراد سيارات المنوفست من قبل القطاع الخاص كان خطأ لأن أغلبها (سكراب) وهي الآن تعامل ك (خردة) فضلا عن كونها مساهمة بتلوث البيئة بما تطرحه من عوادم.

### حرمات طبقة الموظفين

ويوضح المهندس كريم ان الشركة تم شمولها بالقرار رقم ١٢١ لسنة ٢٠١٠ الصادر عن الامانة العامة لمجلس الوزراء الذي يخول شركتنا باستيراد جميع السيارات والمركبات من الشركات المصنعة او وكلائها الإقليميين حصراً، لكن الفقرة الثانية من القرار المذكور الزم شمول المركبات والسيارات المستوردة من الشركة انما والمباة الى القطاع الخاص باحكام قرار مجلس الوزراء رقم ٢١٥ لسنة ٢٠٠٩ واعتباراً من تاريخ ٦/١ / ٢٠١٠، والذي احدى فقراته تقول (لا يحق للشركة البيع للمواطنين الا بعد ترقيت قيد سيارة قديمة وتحول رقمها الى السيارة المراد اقتناؤها)، وهذا سيؤدي الى ارتفاع ارقام السيارات الى اكثر من ١٠ الاف دولار في حين كان سعر الرقم قبل القرار ٣ الاف دولار، وهنا سيسبب منه عدد محدود من المواطنين وسيظهر التجار والمضاربون لشراء سيارات قديمة والربح من خلال ارقامها، وحرمان طبقة الموظفين من اقتناء السيارة الجديدة مع العلم ان بعض سيارات الشركة لا يتجاوز سعرها ال ٧ الاف دولار.

وعن استيراد الشركة سيارات صالون هندية نوع (تاتا) الجاب المهندس كريم الى ان السيارة الهندية هي نانو وليست تاتا وقد اعلن عنها في الصحف وسعرها يتراوح بين ٢٠٠٠-٢٥٠٠ دولارا وهي ليست للتصدير، ولدينا مباحثات لاستيراد سيارات تاتا صالون لكن القرار رقم ١٢١ اوقف عملنا.

### سيارات بالأقساط

وأشار المهندس كريم الى ان طريقة البيع بالتقسيط طريقة متينة في اغلب دول العالم وكان لدينا مشروع قد اكتملت جميع شروطه لتوزيع ٣٦ الف سيارة صالون صيني يتراوح سعرها بين ١٣٢٨ مليون دينار تدفع على اربعة اقساط - ٢٥٪ في البداية و ٢٥٪ عند الاستلام والباقي يقسط بفائدة قدرها ١٩٥٪ للموظف، واطلقت رصاصة الرحمة على هذا المشروع بسبب قرار مجلس الوزراء رقم ١٢١ لسنة ٢٠١٠، وقد اتخذ هذا



معارض بالجملة

لم يعد اقتناء السيارة ظاهرة ترف او من كماليات الحياة ، بل صارت ضرورة ملحة في حياة اغلبنا، الا ان شراء السيارة بات لا يخلو من معوقات سواء الازدحام في شوارعنا او الروتين والانتظار، وصعوبة الحصول على سيارة من الشركة المعنية وذلك بإيجاد رقم قديم لها، حوارنا مع اصحاب السيارات ومدير عام شركة استيراد السيارات والمكائن والمعدات التابعة لوزارة التجارة بين ثنا الكثير.

### سيارة جديدة بأرقام قديمة

يشير مهندس السيارات عاصم جبار الى ان هناك العديد من القرارات التي صدرت قبل سنوات من جهات عديدة منعت استيراد السيارات الا بموديلات حديثة لا تتعدى عام ٢٠٠٦، الا ان هذا القرار قد حدد عدم استحداث ارقام جديدة لتلك السيارات المستوردة الا بعد بيع القديمة وتسقيط ارقامها واستخدامها في الجديدة، وعمل هذا القرار على رفع أسعار لوحات الأرقام بدلا من السيارات القديمة ما جعل البعض يبحث عنها عند شراء سيارة جديدة، وبالمقابل ارتفع سعر السيارة الحديثة التي تحمل ارقاما قديمة نظرا لعدم خضوعها لظاهرة التزوير التي نشطت منذ سنوات، ما دفع اصحاب المعارض الى البحث عن اصحاب الأرقام، وهناك مشكلة اخرى وهي اغراق السوق بالمستوردة، ما اضاف للشراع عبئا آخر إلى جانب الحواجز الكونكريتية وكثرة السيارات وغلق معظم الشوارع امام المركبات ما جعل الشارع تحت يافة الازدحام الدائم.

سائق سيارة الاجرة اوضح : في كل دول العالم بل وحتى في الدول العربية ودول الجوار اذا ما اردت ان تشتري سيارة جديدة فما عليك الا ان تدفع سيارتك القديمة مقدمة وتكمل عليها مبلغ السيارة الجديدة او ما نسميه ب (مروس).

ويوضح صاحب سيارة الاجرة ابو احمد ان في بداية عام ٢٠٠٣ وبعد سقوط النظام كانت اسعار السيارات متدنية الى درجة كبيرة وقد علمنا ان بعضها كان اما مسروقا او ان صاحبها قد سافر خارج العراق وتبقى مشكلة السنوية من اهم المشاكل التي تواجه المالك حيث تتداول السيارة بين العديد من الأشخاص من غير سنوية كما ان اغلبها مطلوب بالغرارات من قبل المرو.

### ارتفاع اسعار الأرقام

صاحب سيارة الاجرة التي اقتنتها الى الشركة العامة للسيارات عندما

المهندس الأقدم عدنان رضا كريم الذي أكد ان زيادة عدد السيارات في شوارعنا دليل الرقابة وزيادة القدرة التنافسية للمواطن وتحسين الظروف الاقتصادية للمواطن، الا ان العلة تكمن في شوارعنا التي لم يطرأ عليها اي تطوير منذ ٢٥ سنة، وان ٤٠٪ من شوارعنا مغلقة او مضيقة بفعل تواجد الحواجز الكونكريتية والسيارات ما أدى الى اختناقات، مضيفا ان المواطن لا يزال يرنو للحصول على تلك السيارات، ولو وزعنا معدل ١٠٠٠ سيارة في اليوم لما سدنا الحاجة الفعلية للمواطن التي أصبحت له اليوم اكثر من ضرورية، كما انها صارت في ظل أزمة البطالة مورد رزق للعائلة حيث تعمل بالأجرة، الطلب على السيارات كبير ونحن الآن نوفر ٣٠-٢٥٪ من الطلبات المقدمة البنا، قدنا بتسجيل ٩ الاف سيارة ولكن لدينا أكثر من ٣٠ ألف مسجل في بغداد والبصرة فقط، وسبق أن قلنا يجب ان نضع سياسة للحد من عشوائية استيراد السيارات. بين المهندس كريم ان الأمانة العامة لمجلس الوزراء قامت بتشكيل لجنة مؤلفة من ١٠ وزارات

ذات العلاقة منها وزارة الصناعة، البيئة، الصحة، البلديات إضافة للجنة تستعمل على وضع سياسة تسويقية واستيرادية للسيارات ولوضع الموازنة ما بين الشارع ومتطلباته والمواطن وحقوقه، مع الحفاظ قدر الإسكان على نظافة البيئة.

### التسقيط الرقمي

ويواصل المهندس كريم حديثه قائلاً: تعدد القرارات وتجاهلها وعدم إمكانية حل الأزمة بشكل مدروس تم شمولنا بالتسقيط الرقمي وهذا الخطأ الكبير الذي ارتكبته امانة مجلس الوزراء سيعرقل عملنا كشركة تعتمد التمويل الذاتي في عملها، ذلك ان التسقيط الرقمي ليس هو الذي سيحل مشاكلنا لان عدد السيارات المشمولة لا يغطي الرقم الموجود لدينا من السيارات ما سيؤدي الى ظهور السوق السوداء وتوفير السيارات لطبقة محدودة هي الطبقة الغنية دون الطبقة المتوسطة وهم شريحة الموظفين،



السيد العام مع المصيرة

والدليل ان التسقيط الرقمي لم ينجح في اقليم كردستان وصار الى ايجاد قانون ضريبي اي رسوم ضريبية مقدارها ٢٠٠ الف دينار للاسطوانة الواحدة اي ٨٠٠ الف دينار للسيارة ذات ال ٤ اسطوانات (الدفع الرباعي) وهذا ما سيشكل ايرادا للدولة يمكن الاستفادة منه في توسيع الطرق، ونرى الحل بالرجوع الى قرار قانون رسوم الضريبة متلما فعت كردستان لتجاوز جميع المعوقات،

وان مديرية المرور العامة هي التي اوجدت نظام التسقيط الرقمي، كما ان التعامل بشوائية وبطريقة غير مدروسة مع هذا الملف اوجد الفوضى الموجودة حاليا، فالاستيراد غير محصور بالشركة بل هناك من يستورد من القطاع الخاص، كذلك وزارة الصناعة، شركات اخرى في الدولة ما شكل الكثير من المشاكل في مسألة الاستيراد، فضلا عن كون القوانين شبه معطلة، وكذلك غياب

علم بمهمتي حديثي عن معاناته لدى استلامه سيارته الجديدة من بعض اصحاب النفوس الضعيفة الذين طالبوه بالرشوة، وهم من الشرطة ومن الحراس وصغار الموظفين في بعض مراكز التسليم التابعة للشركة، مع اشادته باخلاق المدير العام للشركة مبيتا ان الرجل لا يعلم بهم، ويشير المتحدث الى ان الرقم قد ارتفع سعره الى درجة كبيرة لا تتصفق فقد ارتفع من ١٠ اوراق الى ٤٠ ورقة.

بعد كل ما اورده المواطنين من ملاحظات كان لا بد لنا من زيارة الشركة المعنية باستيراد السيارات ثم تفرعت الى أربع شركات تم دمجها في عام ١٩٨٨ لتصبح الشركة العامة لتجارة السيارات والمكائن والمعدات، وهي تمارس الان جميع اختصاصات الشركات السابقة وفق القانون الخاص بها، مع العلم انها تعمل بنظام التمويل الذاتي.

### عشوائية الاستيراد

التقينا مدير عام الشركة المذكورة

## بعد ان وهبتهم عوائلهم سيارات فارهة

# أطفال ومراهقون يمهألون شوارع بغداد بالحوادث

### سواق الكيا

أي اجازة وأي قانون مروري يحاسب؟ هذا ما بدأ كلامه سائق السيارة الكيا باص منمنصر وهو يشير بيده الى الكثير من سواق الباصات المرابطة في كراج الباب الشرقي وغالبية سائقها من الشباب وفي أعمار لا تتجاوز ١٧ عشر عاما قائلًا، رجال المرور لا يحاسبوننا عن اجازات السوق بقدر محاسبتهم عن ربط حزام الأمان، وإذا كان الأمر كذلك فان غالبية السواق هم من الشباب الصغار سوف يتكون السباقه ويجلسون على مصابيح العاطلين عن العمل فالامر لا يتحدد عند سواق السيارات الباص فقط انما سيارات الاجرة أيضا الصغيرة والحديثة غالبية سائقها هم من الشباب وهم مسؤولون عن عوائل ومصاريف ودفع اجازات منازلهم، إضافة الى ان بعضهم يريدون توفير لقمة العيش لا السير بالشوارع باستهتار ورعونية فهناك من يضيق به الحال والبعض الآخر يصلو ويجول في شوارع بغداد.

### قانون المرور

وفي تصريح مدير العلاقات والإعلام لمديرية المرور العامة العميد نجم قال فيه: ان قانون المرور العامة الذي يحمل الرقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ حدد الفئة العمرية التي يُمنح عن سواها اجازات السوق وشروطا معينة منها اللياقة البدنية والصحية والتي تؤهل طالب الرخصة لقيادة السيارة وبعدها يخضع المتقدم لامتحان نظري. ومنذ عام ٤٩٩ لم تصدر المديرية أي اجازة سوق فضلا عن وجود نماذج الرخص علما ان المديرية تعاقدت مع شركة أمانية لتزويد المديرية بشبكة مركزية للمعلومات عن اجازات السوق، وأخيرا لا بد من العمل الجاد والإيجابي لحل هذه المشكلة التي بدأت تتفاقم وتنتشر بسرعة البرق في مجتمعنا، ومع الأسف ان يزعم البعض انتشار هذه الظاهرة الى الفئات الأمتية، فما علاقة ذلك بما يحدث بالساحة السياسية، فهل السياسة وتغيراتها تؤثر في السماح او عدمه للشباب صغار السن بسياسة السيارات الحديثة وجوبون الشوارع ويحصدون أرواح الناس وكثيرة هي الحوادث المرورية الشاهدة على ذلك، تقول لعوائل هؤلاء أين انتم من قول الشاعر (أولادنا أكبادنا تمشي على الأرض)؟

دفاع، وأول جملة يقولها (أين هي اجازات السباقه) وعندما تحدث حوادث مرورية يترجل السائق الصغير وعيناه مغرورقتان بالدموع ويبيكي لان عائلته سوف تحاسبه على صدم السيارة فإين كانت عائلته عندما أخذ السيارة وخرج بها الم يفكروا بالحوادث وما تسببه من موت ودمار للأخريين جراء سباقاتهم الرعناء. ونحن جل ما نستطيع فعله هو حجز السائق الصغير في مركز الشرطة حتى تتم تسوية الحادث بالطرق السلمية او بالجلو الى القانون في حالة حدوث أضرار مادية ومعنوية للأخريين.



حدث يقود السيارة

### رجال الأمن

السؤولية لا تتحملها العائلة فقط بل قواتنا الأمنية وشرطة المرور لها الأولوية في تلك المسؤولية لأنهم لم يحاسبوا الأولاد أثناء قيادتهم سيارات عوائلهم، لكن من الغريب وحسب ما يتحدث به همام مسؤول احد السيطرات الأمنية في شارع السعدون قائلا: إذا لم تكن العوائل تهتم لحياة أولادهم ومآلهم فما علينا نحن فعله سواء محاسبتهم بلغة الكلام وتأييدهم على فعلتهم، خصوصا ان القوانين المرورية بعد ٤٩٩ ٢٠٠٣ تركزت كل شي يسير على هواء فرجال

### سيارات الموت

يقول المواطن فلاح ويعمل سائق سيارة اجرة، سباقه السيارات من قبل الأولاد الصغار في العمر ليست بظاهرة جديدة على المجتمع العراقي، خصوصا لدى الناس الميسوري الحال اذا يقدمون مفاتيح سياراتهم الى أولادهم بمجرد ان يشبوا، لكن التجوال في السيارة يكون داخل الفراع الداخلية لمحتلهم اما ما يحصل الآن فهو العكس، السيارات يقودها الأولاد الصغار في العمر ويجوبون الشوارع العامة وبسرعة تخيف الآخرين فكم من حوادث اصطدام تحدث بسببهم وتبدأ المشاكل والمشاجرات وعندما يقانون الى مراكز الشرطة تبدأ توسلات ذويهم.

بينما تعلق المواطن بلفيس قائلة أحيانا كثيرة نشاهد في الشوارع أولادا لا تتجاوز أعمارهم الخمسة او السادسة عشرة وهؤلاء كبار مقارنة بالأعمار الأخرى التي تجوب الشوارع الفرعية وحتى العامة، وعندما يصدومون سيارات الآخرين، يزل يهدد ويتوعد فإلان وفلان، فضلا عن عدم احترامهم الغير ويتلفظون بكلمات غير لائقة بئانا، وهذا الأمر يشكل خطرا كبيرا على ثقافة المجتمع فكيف يتم التعامل بهم بالمثل ففي هذه الحالة سوف تصبح مجتمع ضوؤءا.

### يناس طارق

زحل مذعورا ييري ما أصاب سيارته الحديثة وفكر في ردة فعل أبيه حيال ما أصابها حينما يسمع يخبر اصطدام سيارته التي يصل سعرها إلى ٤ آلاف دولار، في تقاطع الصالحية المزدحم بعشرات السيارات لم يلبه احمد لكل ذلك وكان مسرعا ليصل البيت قبل ان يصحو والده من غفوة النوم ساعة الظهيرة، فقيل سويحات سرق احمد الذي يبلغ من العمر ١٤ عاما مفاطخ السيارة من دون علمه وذهب ليتجول مع أصدقائه دون اي رادع والنتيجة، كانت اصطدم سيارة والده وتضخم سيارات الآخرين ممن لم يكن لهم ذنب غير ان القدر وضع احمد وأمأاله أمامهم في شوارع تزدهم بسيارات من كل نوع وشكل وكانها تغزو شوارعنا المتعطشة الى التغير والتبليط والتوسيع لا إلى سواق صغار بالهمر.

هذه الظاهرة شاعت في شوارع بغداد في الفترة الأخيرة، فالكثير من الأطفال والمراهقين يقودون سيارات فارهة من دون رادع من عوائلهم او حتى رجال الأمن والمرور، فالامر هنا خطير جدا ولا نعلم كيف يمكن لوالد ان يضحي بابنه ان كان لا يابه لسيارته الحديثة، ففي تقاطع المنصور صبي لا يتعدى ١٣ عاما كان يودي بحياة العشرات من المواطنين عندما نفذ للسيطرة على السيارة الكامي ٢٠٠٩ وتوجه بها صوب إحدى السيطرات الأمنية، ولحسن حظ اصطدم السيارة بأحد الحواجز الكونكريتية وفي المقابل أطلق عيارات نارية في الهواء من قبل رجال السيطرة لأنهم لا يعلمون من