مـرة أخـرى « المدى » تفتح ملفات الفساد

العصر الذهبي للسيارات الإيرانية في الشركة العامة لتجارة السيارات

بدون حادث انقسمت نصفين!

يتحدث أصحاب معارض السيارات وسائقو "التاكسي" عن حادثة غريبة جرت قبل فترة، بشأن سيارة اجرة صفراء ، انفصلت الى نصفين دون ان تتعرض لاصطدام ، بل قطعت لوحدها دون تدخل خارجي !.
الحديث عن هذه السيارة جرى تداوله بين الكثير من الاشخاص ومعظمهم لم يصدقوا، حتى شاهدوا صورة هذه السيارة معروضة على شبكة الانترنيت في عدة مواقع.
لايخفى على الجميع تزايد عدد السيارات الايرانية في شوارع العاصمة والمحافظات الاخرى،لاسيما سيارة الـ"سايبا" التي اصبحت مضرب امثال ومادة خام لاطلاق النكت.بالمقابل تزداد الانتقادات الموجهة ضدها من حيث المتانة والمطابقة للمواصفات العراقية . وبحسب مصادر صحفية ايرانية كشفت ان الشركتين الإيرانيتين الكبيرتين في إنتاج السيارات "إيران خودرو" و "سايبا" زادتا من صادراتهما الى العراق وتفيد ارقام الجمارك الايرانية إن شركة "سايبا" قامت خلال الاشهر التسعة الاولى من العام الايراني الحالي بتصدير ١١ الفا و ٥٠٠ سيارة من طراز "برايد" و "ايران خودرو" وتصدير ٩٥٠٠ سيارة من طراز "سمند" الى العراق.
وتمكنت "سايبا" ومن خلال سيارتها الاكثر مبيعا من سيارة "برايد" من الاستحواذ على حصة ملفتة في اسواق السيارات زهيدة الثمن في السوق الداخلية وقد كررت نفس التجربة الان في السوق العراقية.

□ المدى / خاص

كتابنا وكتابكم !

الدخول المبالغ فيه باعداد السيارات الى العراق رافقه وجود حالات من الفساد المالي والاداري ، يشخصه لنا عدد من العاملين في الشركة العامة لتجارة السيارات، من خلال عدد من الوثائق التي حصلت عليها "المدى" توضح حالات تلاعب، وعدم وجود تدقيق وفحص حقيقي للسيارات الداخلة الى البلاد.
اول وثيقة ، هي كتاب موجه من شعبة الاستيراد في الشركة العامة لتجارة السيارات والمكائن ، يوضح انه وردت إلى ساحتي الخزن في مجمع سعد ومجمع كسرة وعطش التابعتين للشركة العامة ، سيارات نوع "سايبا" خصوصي ، عن طريق منفذ المنذرية الحدودي ، ولصالح الشركة العامة لتجارة السيارات ،ويؤكد الكتاب " بما انه ليس لدى شركتنا مكتب اخراج في منفذ المنذرية فقد قام المجهز بتخريج هذه السيارات عن طريق المكاتب الخاصة ، علما انه لايوجد لدينا اشعار شحن هذه السيارات عن طريق هذا المنفذ ".
ويشير هذا الكتاب الى ان السيارات لم تمر بالفحص ولا التدقيق لان الدخول يجب ان يكون عن طريق ميناء ام قصر كما جاء في العقد المبرم مع الشركة والجهة المنفذة ،ولكن تحول السيارات الى منفذ المنذرية الحدودي ، امر يدعو للشك ، كما تؤكد الوثيقة ذلك ، وتشدد على ان ليس لديهم الامكانية ولا الاوامر بتسلم سيارات من هذا المنفذ ، لذلك تركوا العجلات تدخل عن طريق المكاتب الخاصة .
ويشير العاملون هناك الى انه البضاعة الداخلة لن تكون سيارات بل ربما قد تكون اسلحة او لعب اطفال كما حدث في فضيحة وزارة الكهرباء الاخيرة التي جلبت رؤوس التوليد ومن ثم ظهرت بانها لعب اطفال . كما ان مرورها بمنافذ غير رسمية امر يدعو للشك والتأويل ويؤكد ان العملية تفوح منها رائحة الفساد كما يؤكد العاملون.
الكتاب همش عليه من قبل عدد من الموظفين والمدير العام بالموافقة وبعدم الممانعة بادخال هذه السيارات على اعتبار وحسب تهميش المدير بانها ستوزع في القرعة الرابعة.

شخص باربعة اسماء !

كما حصلت "المدى" على وثيقة اخرى تؤكد ان الجهات التي تقوم بتجهيز الشركة العامة بالسيارات، تعود لشخص واحد، حيث يؤكد مسؤولون هناك رفضوا ذكر اسمائهم لحساسية الموضوع ، وجود شخص واحد يحتكر توريد السيارات ، لكنه يقوم بوضع اسماء شركات مختلفة على اوراق التجهيز ، حتى لايكشف امره.
احدى المذكرات الداخلية الصادرة من الشركة العامة بتاريخ ٢١٠/٨/١٥ تؤكد وصول عشر سيارات نوع "ايسوزو" كابسات نفايات والمجهزة من قبل شركة طيب المكان ، موجودات حاليا في ساحة خزن كسرة وعطش . ويوجه الكتاب الى اللجنة الفنية بضرورة مطابقة المواصفات . وبما ان السيارات دخلت من منافذ غير رسمية لذلك لايوجد فحص ، ولكن الغريب جاءت الموافقة على الكتاب في جهته اليمنى موقعة من اللجنة الفنية مؤكدة ان السيارات مطابقة للمواصفات .
ومذكرة داخلية اخرى في تاريخ ٢٠١٠/١٠/٧ موجهة من قسم الاستيراد الى القسم الفني ، وهي عبارة عن مذكرة اخراج سيارات ، تؤكد وصول ثلاث سيارات (رأس تريلة) مجهزة من قبل شركة ابن البلد، والموجودات في ساحة كسرة وعطش ، وطالبت المذكرة باخذ رأي اللجنة الفنية لمطابقة المواصفات ، وجاء رأي اللجنة كسابقاتها بالموافقة والمطابقة للمواصفات،وطالبت باخراج السيارات،وتم استلامها من نفس الشخص وهو الجهة المجهزة ولكن باسم شركة مختلفة.
ومذكرة ثالثة موجهة أيضا من قسم الاستيراد الى اللجنة الفنية تطلب الراي في مدى مطابقة السيارات للمواصفات ،المذكرة بتاريخ ٢٠١٠/٧/٥ وهي عبارة عن عقد تجهيز شاحنة (رأس تريلة) موديل ٢٠٠٩ الى شركة مصافي الشمال، عن طريق شركة نبع الزمزم ، وتم وحسب المذكرة التجهيز وبشكل فوري ، ويشير المسؤولون هناك الى إن الشركة هي ايضا تعود للشخص نفسه ويمكن التأكد من خلال التوقيع نفسه.
كما يشير بعض العاملين في الشركة إلى أن اللجنة الفنية المكلفة بدارسة ومطابقة مواصفات السيارات ، تأخذ مبالغ الفحص من قبل الشركة المجهزة ، وهذا امر غريب على اعتبار ان اللجنة يمكن ان تعطى رشوة من قبل الجهة المجهزة لكي تقدم موافقة على المواصفات بدون فحص.

الدفاع المدني .. وصفقة مريبة

وثيقة أخرى تؤشر إلى وجود عقد مبرم مابين الشركة العامة لتجارة السيارات و وزارة الداخلية (مديرية الدفاع المدني) ، وفي كتاب بتاريخ ٢٠١١/٣/٩ موجه من قسم الاستيراد الى مديرية الدفاع المدني يوضح انهم تعاقدوا على تزويدهم بست عجلات الانقاذ الثقيل ، وهي قادمة بشكل "ترانزيت" من ميناء العقبة .
وفي مذكرة داخلية صادرة من شعبة استيراد السيارات موجهة الى القسم الفني بتاريخ ٢٠١١/٣/٢٨ ، اشارت إلى إنها أرسلت السيارات (ست عجلات ذات الحمل الثقيل) المجهزة من قبل شركة العبد الصالح والمبرمة مع مديرية الدفاع المدني لغرض مطابقتها مع المواصفات الموجودة في العقد.
وجاء رد القسم الفني من قبل اللجنة الفنية لدراسة ومطابقة المواصفات الفنية للسيارات الإنتاجية في تاريخ ٢٠١١/٣/٣٠ ، وهي مذكرة داخلية ايضا حول مطابقة المواصفات الفنية لعجلة الانقاذ الثقيل مع كرين عدد ٦ ، ويقول الكتاب اشارة الى هامشكم بتاريخ ٢٨ /٣ على مذكرة شعبة استيراد السيارات المرقمة ٨٩٣ في ٢٠١١/٣/٢٨ والخاص باجراء مطابقة المواصفات الفنية لعجلة الانقاذ الثقيلة المتعددة مع كرين نوع مرسيدس لصالح وزارة الداخلية،وبعد الاطلاع على المواصفات الفنية المرسلة تبين لدينا ما يأتي:
اولا : ان المواصفات الفنية غير مؤيدة من قبل الشركة المجهزة .
ثانيا : هناك موصفات فنية اختيارية ، لبعض المواصفات الفنية لم يتم تحديدها بشكل نهائي لغرض اعتمادها اثناء اجراء المطابقة الفنية .
ورغم اعتراضات اللجنة الفنية وعدم وضوح العقد الا انه تم تجهيز السيارات بقيمة ستة مليارات ومئتين واثنين وعشرين مليونا وستة آلاف دينار ، بمستند قبض حصلت (المدى) عليه .
ويشير مسؤول في الشركة لـ"المدى " رافضا ذكر اسمه ان المجهزين هم اشخاص مستفيدون ويحاولون قدر الامكان ان يجدوا سوقا لبضاعتهم الرديئة ، واتفقت غاياتهم مع بعض المسؤولين في الشركة الذين ينتفعون من رداءة العجلات المجهزة ، حتى يحصلوا على فوائد عالية.مؤكدا في الوقت نفسه ان بعض العاملين في الشركة ياخذون عمولة عن كل سيارة تباع من الشركة.
كما يذكر إن أسعار السيارات المجهزة من الاسكندرية ارخص من الاسعار التي تباع في فرع بغداد ،مرجحا بانها اقل بمبلغ ٤٠٠ دولار ، تضاف الى جيب المسؤولين في الشركة على حد قوله.مشيرا في الوقت نفسه إلى إن الشركة تتعامل مع شخص واحد يقدم أوراقا لأكثر من جهة مجهزة حتى تزداد الفائدة المقبوضة من الاطراف المستفيدة . موضحا ان من المفروض ان تقدم الشركة عطاءات تدرس من قبل لجنة خاصة وبعدها يصار الى مناقصة لترسو على احد الاطراف ، لكن هذا لايحدث ، ويقتصر الامر على ابرام عقد مشاركة بين الشركة والمجهز،ويعطى التجهيز لشخص بالاتفاق.
من جهة اخرى ينوه المسؤول بأنه وبموجب العقد يجب دخول السيارات من ميناء ام قصر ، واذا تغير المكان فيجب ان يتغير مبلغ النقل لان المسافة ارخص ، كما ان البضاعة ممكن ان تتغير كما حدث في صفقات الحليب الفاسد ، ورؤوس التوليد ، وهذا خطأ كبير وفيه ثغرات قانونية . معتبرا ان الجهة المجهزة للسيارات يمكن ان تتلاعب في المواصفات وتكون غير مطابقة لما جاء في العقد ، وهذا يأتي دور اللجنة الفنية التي يجب ان تقيم وتفحص المواد الداخلة ، ولكن في احيان كثيرة لا يتم الأخذ برأيها وتأتي موافقة المسؤول على ادخال السيارات بشكل مباشر.
وعن اسرار الشركة العامة لتجارة السيارات اكد احد الموظفين هناك لـ"المدى " ان احد المسؤولين السابقين في الشركة الذي احيل إلى التقاعد قبل عدة اشهر "نظرا لخدماته الجليلة"! كان يحصل على راتب شهري مقداره (سيارة اجرة صفراء) التي توزعها الشركة، وحسب قول الموظف ان المسؤول كان يحصل عليها عن طريق تسجيل سيارة في كل شهر باسم احد اقاربه ومن ثم تباع في المعارض الخارجية!ولم يتوقف الامر عند هذا الحد حيث يشير الموظف الى ان بعض العاملين في الشركة يتفقون مع اصحاب المعارض باستيراد سيارات لهم مقابل ارباح مجزية، اي ان الشركة اصبحت تعمل لحسابهم الخاص!مؤكدا ان السيارات المستوردة هي موديلات قديمة لايمكن ادخالها الى البلاد حسب قرار مجلس الوزراء الذي منع دخول السيارات ذات الموديلات القديمة، لكنها تسجل على انها موديلات حديثة.

سيارات غير مناسبة لأجوائنا !

من جانب آخر يرى عدد من المختصين في مجال السيارات ان المستورد منها والقادم من ايران غير مطابقة للمواصفات ولا تلائم الاجواء والطرق العراقية.
حيث يشير الميكانيكي ابو رائد إلى إن السيارات التي تقوم بتوزيعها الشركة العامة تفتقد الى ابسط مواصفات المتانة من حيث قوة تحملها للاصطدامات، كما أن المحرك الداخلي مصنوع لملائمة أجواء معينة، تكون نسبة الحرارة فيها لا تتجاوز الـ ٤٠ درجة مئوية وفي حالة الزيادة يتعرض المحرك الى العطل واحيانا الى الاشتعال، فضلا عن ان السيارة لا تدخل ضمن الفحص والرقابة انما من الجهة المستوردة الى المستخدم مباشرة.
ويؤكد ان اغلبية السيارات من نوع بيجو تأتي من المنشأ وهي تحمل عطلات، مثل "الاكسل" يكون معطلاً في احيان كثيرة ويجب تبديله،اضافة الى ان محركها يصاب بالعطل بعد مرور شهرين وتكلفة اصلاحه تتجاوز الـ٤٠٠ دولار.
وبشأن انواع السيارات التي توزعها الشركة العامة للسيارات أكد أصحاب المعارض أن أغلب الزبائن في الوقت الحاضر باتوا يفضلون السيارات المستوردة عن طريق الشركة العامة مثل(بيجو، روا، سايبا، سمند، شيري وغيرها) لأنها تكون جديدة وقطع غيارها متوفرة في الشركة.
ويشير محمد كاظم صاحب معرض سيارات في منطقة النهضة الى ان سيارات الاجرة الصفراء،أكثر رواجا في المعارض واسرع في البيع، على الرغم من انه يشير الى ان مواصفات تلك السيارات متواضعة فهي لا تحتوي على كيس الهواء(ايرباك) ونظام تغيير السرعة عادي(كير عادي) ومنظرها الخارجي غير مميز وقديم ولكن اكثر المشترين يريدون سيارات رخيصة ولا تحتاج إلى تصليح دائم، لان اكثر مايزعج السائق هو التصليح.
اما سيارات الـ (سايبا و سمند و شيري) فيؤكد ابو كريم إنها لا تتحمل الأجواء العراقية الحارة، وتجد الكثير منها عاطلة في فصل الصيف على جانب الطريق، وكذلك الكثير منها لايعمل التبريد فيها ويتعذر أصحاب "التاكسي" بانه "يدخن" ولا يستطيع تشغيل التبريد حتى لايتذمر الراكب.
اما بالنسبة الى ابواب السيارات فيوضح اصحاب معارض السيارات بانها غير محكمة و تتعطل فجأة.
والجدير بالذكر اننا كنا نود الاستئناس برأي الشركة العامة لتجارة السيارات وطرح الوثائق التي بحوزتنا عليهم، وسؤالهم عن مدى الاصرار في جلب سيارات قليلة الجودة، الا اننا فوجئنا بسلسلة طويلة عريضة من الاجراءات حتى يتم مقابلة احد المسؤولين. فعلينا الاعتذار لمن يطالبنا برأي المسؤول، لانه لا يريد الإجابة بكل الأحوال.

بعد أن وصلت معدلات مرعبة

وزير العمل يعرض تجربة العراق في معالجة البطالة خلال مؤتمر عربي !

□ بغداد /إيناس طارق
عدسة / أدهم يوسف

ثلاثة أرباع الشعب جائعون بسبب البطالة!

بدوره يقول حامد المطلك عضو القائمة العراقية في تصريح لـ(المدى) :ان ثلاثة أرباع الشعب العراقي يعاني من البطالة والجوع وعدم توفير القوت اليومي لعوائلهم ،مؤكدا ان العراق يعاني من بطالة كبيرة نتيجة سوء التصرف باموال الدولة وهدر المال العام ،اضافة الى وجود ٣ ملايين مهاجر عراقي في الخارج يعانون من البطالة والجوع والعوز، فكيف يمكن ان نعالج البطالة والفساد المالي والاداري المتغلغل في الوزارات؟ وما يتحدث به البعض من الوزراء والمسؤولين عن تحقيق نتائج ايجابية وتوفير فرص عمل للعاطلين هو اسلوب لتخدير الشعب فهل تم توفير الامن والاستقرار حتى يتم القضاء على البطالة . واضاف بكل صراحة الشعب العراقي يضم جيشا من العاطلين عن العمل منذ سنوات طويلة فهل عولجت في هذه الاشهر القليلة ونحن لا نعلم ؟ وكيف يصرح مسؤولون بذلك والجميع يعلم ان حجم المعاناة من قلة توفير ابسط مستلزمات الحياة اليومية كبير جدا ؟
وأوضح النائب عمار الشبلي من الائتلاف الوطني العراقي في تصريح لـ(المدى) قائلاً: ان الميزانية التشغيلية في العراق تبلغ ٧٠٪ يدفع منها رواتب للموظفين بضمنهم مليون وسبعمائة موظف في الدفاع والداخلية وهذه الميزانية هي الاكبر مقارنة بالدول الاخرى حيث عانى ويعاني العراق من بطالة سنوات طويلة نتيجة سياسة النظام الدكتاتوري التي كانت سياسة عسكرية لا مدنية.أعداد الخريجين زادت الآن ونتيجة لذلك زادت البطالة الى ثلاثة اضعاف وهنالك مفهوم خاطئ هو ان معالجة البطالة لا تتم إلا بالتعيين في القطاع العام، وأكد الشبلي في حديثه ان البطالة اذا اريدت ان تعالج في العراق فليسن قانون الاستثمار و يضع شرطاً على الشركات المستثمرة بتشغيل نسبة من الايدي العراقية في مشاريعها.

مليون و٥٠٠ الف عاطل عن العمل

من جانبها كانت وزارة العمل والشؤون الاجتماعية، قد أعلنت في شهر آب ٢٠١٠ " أن عدد العاطلين المسجلين في قاعدة البيانات التابعة لدائرة العمل من بين الخريجين ابتداء من عام ٢٠٠٣ ولغاية عام ٢٠٠٩ بلغ مليونا و٥٠٠ ألف " وهذا الرقم في تزايد ويكشف عن وجود فجوة كبيرة بين العرض والطلب في فرص العمل، اذا ما أخذ بنظر الاعتبار أعداد العاطلين من غير الخريجين. وحسب تقارير دولية اشارت الى ان عدد سكان العراق٢٥,٦٠٩ مليون نسمة تقريبا وتقدر الفئة العمرية في سن العمل ١٥-٦٥ عاما بحوالي ٥٦,٢٪ ، وفي حين تبلغ نسبة القوة العاملة من مجموع السكان ٢٧,٣٪، تقدر نسبة البطالة بنحو ٣٠٪من القوة العاملة بينما تشير تقديرات أخرى الى انها تصل نحو ٨٠٪ وهي نسبة مبالغ فيها و ليست بالضرورة أن تكون دقيقة كما أشارت بعض التقارير، وهذا التفاوت بين النسب المحددة في نسبة البطالة يعود إلى عدم توافر إحصائيات ومسوحات ديمغرافية دقيقة عن السكان وعدم شفافية البيانات المتعلقة بالبطالة، إلا إنها تدل على مدى حجم الطاقة البشرية المهدورة والمهمشة ويجسد خطورة البطالة باعتبارها مشكلة اجتماعية واقتصادية وسياسية بكل أبعادها ومضاعفاتها وهي تزداد اتساعا طالما إن فرص العمل الجديدة تعجز عن استيعاب الأعداد المتزايدة من طالبي العمل.

البطالة في العراق هي الأكبر بين الدول.. والمعالجات ناقصة ومبتسرة

شباب يبحثون عن فرص عمل

ولهذا فان خارطة البطالة في العراق غير واضحة المعالم إلا إنها تدل على وجود نسب شاسعة للعاطلين عن العمل وتنوع في تضاريس البطالة، ويؤكد مسح لوزارة التخطيط والتعاون الدولي العراقية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي في العراق ارتفاع نسبة البطالة في العراق.

نسبة البطالة في العراق ١٦%

وتساءل سعد المطلبي عضو دولة القانون في تصريح لـ(المدى) قائلاً: كيف يظهر العراق تجربة معالجته البطالة وهو يفوق الدول في نسبة البطالة حيث تبلغ النسبة ١٦٪ فعلى أي أساس عولجت ؟!وأردف قائلاً: المشكلة الاساسية ان الدولة العراقية غير قادرة على توفير الوظائف والاعمال للعاطلين عن العمل، ويمكن الحد من ذلك ولو بجزء يسير بفتح ابواب الاستثمار، أما أن نقول لا بطالة فهذا الكلام لن يصدقه احد .
وأكدت عضو الكتلة البيضاء عالية نصيف في تصريح لـ(المدى) قائلة : كيف نعرض تجربتنا بمعالجة البطالة والتظاهرات ترفع فيها لافتات تطالب بتوفير فرص عمل للعاطلين فأين المصداقية في هذا الكلام ؟! وأضافت البطالة أصبحت مرضا خطيرا لابد من وضع الحلول المناسبة له في المجتمع العراقي، فالناس تريد العمل من اجل العيش بكرامة واعتقد ان التظاهرات هي الاجابة الشافية لكل من يحاول ان يغطي على تقصيره بحق هذا الشعب .

١٠٠ يوم تظهر الحقيقة

وشدد النائب عادل براوري من التحالف الكردستاني في تصريح لـ(المدى) قائلاً: ان تشكيل الحكومة العراقية تم على اساس حكومة شراكة وطنية، لهذا فان المئة يوم سوف تبرز من قدم عملا ومن لم يقدم شيئا ، اما ان يستخدم البعض من المسؤولين الاعلام لطرح انجازات ومقترحات مستقبلية فهذا يمكن ان يكون ضمن التقييم النهائي اما بالنسبة لمعالجة البطالة فقد تكون بعض الوزارات بادرت بوضع معالجة لكن من المبكر ان نحكم الان لان لكل حادثة حديث .

٣٠% من العراقيين تحت خط الفقر

أما عضو جبهة التوافق محمد اقبال فقد علق في تصريح لـ(المدى) قائلاً: العراق وحسب التقديرات الدولية يعاني من بطالة تقدر ٣٠٪ وهم تحت خط الفقر المدقع فكيف عولجت البطالة والشباب يبحثون عن فرص عمل ؟ و اي تفاؤل سياسي يعلن عن معالجة هذا الموضوع والعراقيون يعانون من صعوبة العيش وتوفير قوتهم واين هي الدلائل التي تؤكد خلو العراق من البطالة ؟ نحن نحتاج إلى سنين طويلة للتخلص من البطالة ومظاهرها.
ويؤكد الكثير من المعنيين في الشأن الاقتصادي أن الدرجات الوظيفية التي أطلقتها الحكومة العراقية ضمن موازنة عام ٢٠١١ غير كافية للقضاء على البطالة، وان الأمر يحتاج الى تفعيل حقيقي للاقتصاد الوطني من خلال النهوض بقطاعاته التي ما زالت تعاني مشكلات كثيرة دون إجراءات ترتقي به إلى مستوى لائق.