

عشرات المليارات من الدولارات تهدر على سيارات غير صالحة



اضطر وليد إلى بيع مصوغات زوجته الذهبية لإتمام مبلغ شراء سيارة صينية من الشركة المستوردة، وهو بذلك حسب تقديره وما هو متعارف عليه، قد ضمن عدة أشياء، أولها سهولة تحويل الملكية والرقم، وثانياً فترة التصليح والصيانة والمواد الاحتياطية، فضلاً عن نوع السيارة التي يفترض أنها حديثة وبمواصفات جيدة. فيما اضطر علي إلى استئانة جزء من مبلغ شراء السيارة ودفعه الى شركة صيرفة على شكل أقساط شهرية، بما يجنيه من عمله بالسيارة حمل 2 طن صينية الصنع، وبالطبع هناك العشرات بل المئات مثل وليد وعلي كانوا يمتنون أنفسهم بوجود رزق يومي يوفّر لهم قوت عوائلهم ويسد احتياجاتهم ..

□ قسم التحقيقات

الشركات المستوردة تعتمد الغش والنوع الرديء... ومشروع صناعة وتجميع السيارات في خبر كان

معاناة أصحاب السيارات الصينية لم تتوقف عند هذا الحد، فالكثير منهم حمل الشركات المستوردة مسؤولية هدر أموالهم من خلال استيرادات رديئة وبيعها بأسعار مرتفعة.

المواطن الفقير الباحث عن رزق حلال، أما وسام ياسين، فقد ذكر، ما دخلت أي كراج تصليح أو حي صناعي أو ورشة تصليح سيارات، إلا وشاهدت سيارة صينية تشكو أعطالاً عدة، أما تجربته مع تلك السيارات فقد كانت مرة واحدة، فقط اشترى فيها سيارة لزوجته، لكن بعد شهرين من تسلمها، أخذت الأعطال تظهر بين يوم وآخر، الأمر الذي دفعه الى بيع السيارة بخسارة حدود ٢٥٠٠ دولار من ثمنها البالغ نحو ١٠ آلاف دولار. لكنه طرح سؤالاً، لنفترض غياب الرقابة الحكومية، لماذا يغيب الضمير عند الاستيراد ونختفي الأخلاق بالتعامل في مرحلة ما بعد الشراء من الشركة المستوردة؟

(صيني) صنع في العراق وبحسب مخصصين، أن الأموال التي تم بها استيراد سيارات صينية، تجمع في بلدان مجاورة كان بالإمكان بناء عشرات المعامل الإنتاجية بها إن كانت لصناعة السيارات أو موادها الاحتياطية أو

التي للأسف لم تكن بالمواصفات المعلنة عنها، ناهيك عن الأعطال الكثيرة. قاسم استعان بمركز الصيانة أكثر من مرة، لكن من دون جدوى، حتى اضطر الى التصليح في ورش القطاع الخاص التي لا تتوفر لديهم قطع الغيار الأصلية الخاصة بنوعية السيارة. الأمر الذي حمله صعوبة أخرى.

لا يتوقف الخلل بالسيارات الصينية بكل أنواعها على جزء من دون آخر، وكما يقول فهد الشوبلي (عطلاتها من الدعامية إلى الدعامية) حسب تجربته مع سيارات "جنبي" التي تصل الى سنوات، إذ اخض بالعلم بها والمتجارة أيضاً من خلال البيع والشراء. إذ عدّ السيارات الصينية بالتجارة الخاسرة، فحتى لو حافظ الشخص على السيارة بشكل

تام، بالنهاية سينخفض سعرها بحدود الربع حال ما تعرضت للبيع، إن كان في مواقع التواصل الاجتماعي أو معرض البيع المباشر. محملاً الجهات المستوردة من شركات ومجموعات تجارية عراقية السوق بسيارات لا تصلح للتقليل بين المدن القريبة، إن كان بسبب مواصفاتها الميكانيكية الرديئة أو حجمها وقوة المحرك وغير ذلك.

محمود العزاوي، لديه تجربة خاصة مع سيارة "جنبي" لخصها، بأن دشبول السيارة يعمل بالمزاج، فتارة تشغل أضوية أعطال معينة تختفي بعد ساعة لتظهر أضوية أخرى وهكذا، أما "الفيشي" فتحتاج إلى ضبط وتديل بشكل دائم، بسبب نوعيتها الرديئة. أما المشكلة الكبرى التبريد، الذي لا يمكن أن يعمل لربع ساعة بشكل جيد وصحيح.. محمود ألقى بلومه على جميع الجهات، إن كانت الحكومية التي يفترض أنها ترأب وتفحص ما يدخل ويستورد والشركات المستوردة التي تبحث عن الربح على حساب ما أنخره

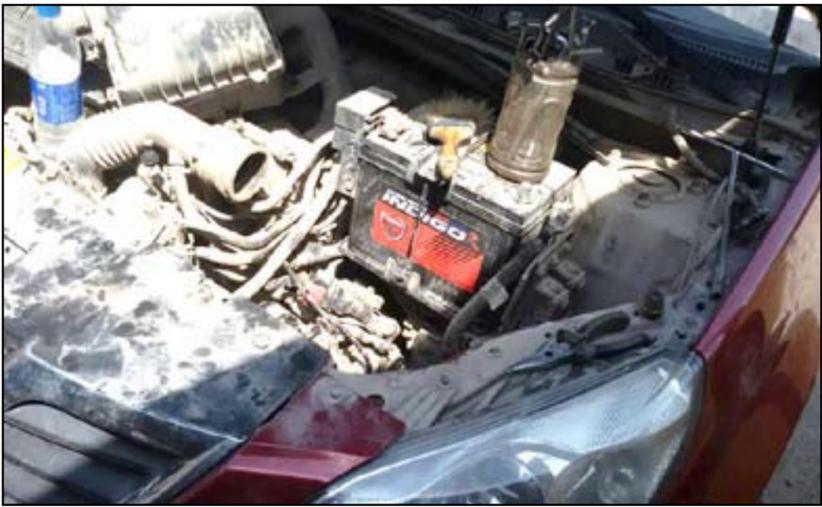
وبعد تبادل الحديث مع السائق عن تاريخ صنعها، ذكر أنها موديل ٢٠١٢، لكنه اشترىها على أنها موديل ٢٠١٤، وعن توفر سيارات بموديل آخر، ذكر السائق، إن تجد سيارة صينية أو سايبا بعد نزولها الى الشارع بأربع سنوات، فعمر هذه السيارات محدود لا يتجاوز الأربع أو الخمس سنوات من تاريخ صنعها، وهذا ما أكده المختص بالشأن المالي والصناعي أحمد خضير، حيث قال: ينبغي أن نعلم أن العمر الافتراضي للسيارات الحديثة سواء الصينية منها أو الكورية التي يكون ثمنها أقل من ٨ آلاف دولار لا يتعدى ٤ سنوات، أي تبدأ مشكلاتها بعد السنوات الأربع، شرط المحافظة على مواعيد الصيانة الدورية، أما السيارات التي تدوم مدة أكبر من ٦ سنوات، فسعرها أعلى، وهكذا بالنسبة لسيارات منخفضة المالى، أن السيارة وحسب المختص الساعي، تعاني أعطالاً عديدة، وربما يختص كل نوع من السيارات بعطل معين. يتم جلب كمية كبيرة من المواد الاحتياطية التي هي الأخرى لا تدوم طويلاً. محذراً من المخاطرة وشراء سيارة صينية من أي شركة مستوردة، إذ تعتمد أغلبها على استيراد أردا النوعيات وبأسعار مخفضة جداً تصل قيمتها الى ٥ آلاف دولار، لكنها تباع بضعف السعر على أنها صناعة مبنية وترخيص ياباني، وهذا غير صحيح. واصفا السيارة الصينية ك(الرقى) كل مشر وحظه.

ويجيب خضير عن الأموال التي تهدر على شراء السيارات الصينية، إن كانت عبر استيرادها كسيارات أو كمواد احتياطية استهلاكية، نظراً لكثرة عيوبها،

وبعد تبادل الحديث مع السائق عن تاريخ صنعها، ذكر أنها موديل ٢٠١٢، لكنه اشترىها على أنها موديل ٢٠١٤، وعن توفر سيارات بموديل آخر، ذكر السائق، إن تجد سيارة صينية أو سايبا بعد نزولها الى الشارع بأربع سنوات، فعمر هذه السيارات محدود لا يتجاوز الأربع أو الخمس سنوات من تاريخ صنعها، وهذا ما أكده المختص بالشأن المالي والصناعي أحمد خضير، حيث قال: ينبغي أن نعلم أن العمر الافتراضي للسيارات الحديثة سواء الصينية منها أو الكورية التي يكون ثمنها أقل من ٨ آلاف دولار لا يتعدى ٤ سنوات، أي تبدأ مشكلاتها بعد السنوات الأربع، شرط المحافظة على مواعيد الصيانة الدورية، أما السيارات التي تدوم مدة أكبر من ٦ سنوات، فسعرها أعلى، وهكذا بالنسبة لسيارات منخفضة المالى، أن السيارة وحسب المختص الساعي، تعاني أعطالاً عديدة، وربما يختص كل نوع من السيارات بعطل معين. يتم جلب كمية كبيرة من المواد الاحتياطية التي هي الأخرى لا تدوم طويلاً. محذراً من المخاطرة وشراء سيارة صينية من أي شركة مستوردة، إذ تعتمد أغلبها على استيراد أردا النوعيات وبأسعار مخفضة جداً تصل قيمتها الى ٥ آلاف دولار، لكنها تباع بضعف السعر على أنها صناعة مبنية وترخيص ياباني، وهذا غير صحيح. واصفا السيارة الصينية ك(الرقى) كل مشر وحظه.

ويجيب خضير عن الأموال التي تهدر على شراء السيارات الصينية، إن كانت عبر استيرادها كسيارات أو كمواد احتياطية استهلاكية، نظراً لكثرة عيوبها،

السيارة الصينية بكل أنواعها، تعاني أعطالاً عديدة، وربما يختص كل نوع من السيارات بعطل معين. يتم جلب كمية كبيرة من المواد الاحتياطية التي هي الأخرى لا تدوم طويلاً



محرر إحدى السيارات الصينية خلال الصيانة

الكماليات، فحتى العام ٢٠١٥ كان حجم التبادل التجاري بين البلدين قد ارتفع إلى ٣٠ ضعفاً، ووصل قيمة التبادل بينهما إلى ٣٠ مليار دولار.

عن ذلك يقول المختص بشؤون التجارة والاستيراد، مصعب العلوان، بعد التغيير عام ٢٠٠٣ برزت حاجة العراقيين بتعويض ما فاتهم أيام الحصار، ومع تبدد الإحلام بالعيش بمستوى يوازي دول الخليج، لجأ الكثير منهم الى البضائع الرخيصة التي تسد الحاجة، حيث وجدوا ضالّتهم في البضائع الصينية ومنها السيارات. لافتاً الى: التسهيلات الكبيرة التي تمنحها الشركات الصينية للتجار والمستوردين العراقيين وبشكل خاص مستوردي السيارات بأنواعها. عداً السوق العراقي الأهم والأوسع للسيارات الصينية نظراً لكلفتها المناسبة لشرائح كثيرة من المجتمع العراقي وسهولة إصلاح الأعطال فيها.

وذكر العلوان بحديثه ل(المدى) انه من المفترض أن يتم فتح مصنع لصناعة السيارات الصينية وتجميعها في العراق أسوة بالمصنع الموجود في إيران لإحدى شركات السيارات الصينية، وعلى ما اعتقد (اليفان)، مستدركاً: لكن الذي يبدو أن هناك إجراءات وربما صفقات حالت دون ذلك، منوهاً الى المصالح الاقتصادية للكثير من الأطراف المستفيدة من استيراد السيارات من الصين، الأمر الذي يعرقل افتتاح أي مصنع في العراق، إذ سيقلل من كلفة النقل والرسوم الكمركية.

كان من المفترض أن تبلغ القدرة الإنتاجية سنوياً ١٠ آلاف سيارة، ثم ستتوسع لتصل إلى ٢٠ ألف سيارة، وسيتم إنتاج سيارات النفع الرباعي من نمط X٦٠ والسيارات من أنماط ٦٣، ٣٢٠، سبق وأن أعلن مدير عام الشركة العامة لصناعة السيارات في الإسكندرية، المهندس عدنان أحمد زرين، إعلانه عن

المباشرة بتشغيل مصنع تجميع سيارات الشيمري الصينية لإنتاج سيارات التيكو والكوبن الأجر موديل ٢٠١٥ وبنسبة تجميع ١٠٠٪ وبطاقة إنتاجية تبلغ ٢٥ سيارة / اليوم. مبيناً: أن هذا المصنع سيغطي ما نسبته ٢٥٪ من حاجة السوق من سيارات الشيمري، مؤكداً تسويق الوجبة الأولى من سيارات التيكو والبالغة ٦٠ سيارة إلى وزارة التجارة، وأشار زرين، إلى أنه ستكون هناك قائمة بالأسعار وأرقام الشواصي وبعد إكمال المعاملة المستندة من قبل المواطن الراغب بالشراء والتي تتم عن طريق الشركة العامة لتجارة السيارات، يكون تسلم السيارة من مقر الشركة في الإسكندرية، مشيراً إلى أن الكلفة الإنتاجية لهذا الخط بلغت ٢٥ مليون دولار. وأضاف زرين، أن للشركة مشروعاً آخر يتمثل بمشروع نصب مصنع لإنتاج سيارات كيا، وتجري أعمال البنى التحتية والتهيئة لهذا المشروع في معمل الشركة الكائن في الحلة، حيث سيكون هناك نوعان لسيارات كيا، هي الصالون المتمثلة (سيرنتو - اوبتاما) وسيارات الكيا المحمل (٢ طن)، كما ذكر أيضاً بداية لإنتاج سيارات هونداي وبأربعة أنواع (فيرنا - اكسنت - النترا - سوناتا) وبنسبة تجميع ٤٠٪ من الممكن زيادتها، لافتاً إلى أن الكلفة الإجمالية لهذا المعمل بلغت ٢٠ مليار دينار.

كل ذلك مازال على الورق فقط دون أن يقتني أي مواطن سيارة كيا (صنع تجميع في العراق).



السيارات الصينية زبون دائم لورش التصليح والصيانة