الطيران المدني في العراق وآفاق تطوره

صافي الياسري

تخلفنا كثيراً فمتى نتقدم؟
متى نلتفت إلى النقل الجوي الداخلي ومتى نستعيد طائراتنا؟
طائرات دفع العراقيون ثمنها من دمائهم وأموالهم وقبرت قبل ان تسجل إلا ساعات طيران قليلة
طيارون عراقيون قدموا افكاراً لتطوير الطيران المدني فتم نفيهم خارج العراق
للطيران المدني في عموم العالم أهمية قصوى دفعت الحكومات إلى النظر إليه بعين الاهتمام ودفع آفاق تطوره إلى مديات أوسع وتنويع استخداماتها ، والاستفادة من تجارب الشعوب وابتكاراتها في هذا المجال، وتخصيص ميزانيات كافية لتغطية كلف الدراسات والبحوث التي تعنى بهذا الميدان، والعراق كان من الدول السباقة في المنطقة في تأسيس ركائز الطيران المدني، إلا انه تخلف كثيرا بسبب سياسة الأهمال التي اتبعها النظام السابق في هذا القطاع الحيوي، فقد تأسس الطيران العراقي عام ١٩٣١، وجمعية الطيران العراقية عام ١٩٣٣، والخطوط الجوية العراقية عام ١٩٤٦, هذه الدراسة المتواضعة لتقصي وضع الطيران في العراق ومقترحات لتطويره أعدت بالاشتراك مع نادي فرناس للطيران الذي قدمت إدارته مشكورة معلومات قيمة.

النقل الجوي الداخلي

الطيران العراقي منذ ولادته كان بلا أفق أو فكر يأخذ بعين الحسبان احتياجات المكان والعصر لدفع مؤسسة الطيران إلى الامام وفق قانون التحدي والاستجابة، فقد تأسس اسطول طائرات النقل الجوي الخارجي من دون الالتفات إلى احتياجات الداخل، برغم أنها احتياجات مهمة وضرورية فرضتها تنويعات البيئة والطبيعة الجغرافية العراقية. فرداءة الطرق، وانعدام الوسائل المتقدمة التي تربط المركز بالاطراف كان الحل المنطقي لها الربط الجوي الخفيف والمتوسط، ومن غير المقبول التحجج بضعف الاستثمار وقلة الموارد العامة، فقد تمكنت جمعية الطيران العراقية في الثلاثينيات من القرن الماضي من جمع تبرعات من المواطنين وبخاصة الموسورين منهم، مكنتها من شراء اربع طائرات ايطالية من نوع (بريدا).
لكن أحداً لم يفكر في احتياجات مواطني قلعة دزه ئي مثلاً، فظلوا محرومين من خدمة الانتقال السريع إلى بقية انحاء البلاد، وتسويق منتجاتهم الزراعية من الفواكه المتميزة من الشمال إلى الجنوب فبقيت البصرة بعيدة عن دهوك، وحرم البدوي أيضاً من خدمات النقل الجوي والطبيب الطائر وهي خدمة ابتدعتها دولة كينيا، وحرمت مساحات شاسعة من العراق من هذه الخدمات مما أفرز البطالة وعمق جذورها ونشر مدن الصفيح حول المدن العراقية ووطد الجهل والجوع والجريمة، واكتظاظ المدن بل اختناقها مما يسبب عدم القدرة على تلبية احتياجاتها من الخدمات الأساسية كالمواصلات والكهرباء والماء والمجاري والمدارس والمعاهد والجامعات، وكان بالإمكان معالجة العديد من هذه المشكلات بتوفير طائرات صغيرة ومتوسطة، وقد كانت متوفرة أيام النظام الملكي، لكنها ظلت مركونة في المطارات يتآكلها الصدأ نتيجة الإهمال وانعدام التخطيط.

تجارب دول العالم الثالث

كينيا: دولة افريقية فقيرة: اسست وحدة (الطبيب الطائر) لإيصال الخدمات الصحية إلى المناطق النائية والقرى التي لا يمكن الوصول إليها في الوقت المناسب بالوسائل التقليدية البرية لوعورة الأرض وكثافة الغابات وخطورتها، وقد استخدمت لهذا الغرض ٧ طائرات من نوع (سسنا) الصغيرة وأمنت بذلك تقديم خدمات صحية إنسانية عاجلة لكل رقعتها الجغرافية، وامتد نشاطها ليشمل دول شرق أفريقيا المجاورة.
النيبال: الدولة الآسيوية الواقعة على جبال الهملايا، وظفت طائرتي توربو بورتر PC-6. حمولة الواحد منها ألف كغم لتختصر الرحلة التي كانت تستغرق ٢١ يوماً إلى ٢٥ دقيقة!
وترفع تجارتها من الاعشاب الطبية مئات الاضعاف بعشرات الملايين من الدولارات.
مصر: عالجت مشكلة البطالة والاكتظاظ السكاني في المدن بالتوجه إلى استيطان المناطق الصحراوية وشنت حملة إعلامية واسعة لاقناع الشباب بالذهاب إليها، بعد ان زودتها المسابر في الاقمار الصناعية الروسية بمعلومات دقيقة عن مكامن مائية ضخمة في عمق الصحراء الغربية وأضافت الى صفحة الاستيطان واستثمار الموارد المائية الجوفية قاعدة خدمات جوية نشطة احرقت الغربة والنأي بآلة العصر السريعة (الطائرة).

المطر الاصطناعي والتعديل المناخي

أفتتح العالم بداية العشرينيات من القرن الماضي بوابة التدخل الاصطناعي للاستمطار بواسطة الطائرات، متحدياً المناخ والاجواء المتناقضة، ومن ابرز الأمثلة على ذلك المشروع التايلندي الدولي للاستمطار وفيه تعاونت الولايات المتحدة الاميركية وجنوب افريقيا ودول أخرى لإنجاح المشروع، وقد توصلوا إلى امكانية زيادة الهطول الطبيعي من ٦٥٦٠٠ متر مكعب قبل التدخل إلى ١٣٧١٠٠ متر مكعب بعد رش ١٢٠٠ كغم من كلوريد الصوديوم الرخيص بالطائرات أعلى الغيمة، وبكلفة ٢ سنت للمتر المكعب الواحد وبزيادة في الهطول المطري على تايلند بنسبة ١٢ إلى ٦٤٪ عما هو مسجل خلال ٤٠ عاماً، وهذا يعني فتح نهر متوسط من المياه في ذلك البلد، علماً ان المطر يعطي ضعف انتاجية المزروعات التي تسقى سريعاً، وقد توصلت إلى هذه النتائج اربع جامعات وثلاث وكالات جوية متخصصة تشرف على المشروع من ضمنها وكالة ناسا الأمريكية.
ونفذت روسيا مشروعاً ضخماً لاستمطار الغيوم مستخدمة طائرات مماثلة للطائرات المركونة باهمال في المطارات العراقية حتى تلفت.

القطاع السياحي

تزخر جزر البحر الأبيض المتوسط والكاريبي ومدن اميركا الجنوبية والشمالية، بالمطارات الصغيرة والمتوسطة لنقل السائحين بطائرات بسيطة لقضاء الاجازات والوصول إلى الأماكن المطلوبة بزمن قياسي، وفي العراق طبيعة متنوعة رائعة، ففي الشمال هناك الجبال والشلالات الخلابة والغابات والمساحات الخضر الجميلة، وفي الجنوب هناك الأهوار والمساحات المائية الواسعة، وهناك العتبات المقدسة والسياحة الدينية إليها من ارجاء البلاد يمكن ان تدفع الكثيرين للاستثمار في المجال السياحي حتى من خارج البلاد، ونحن نتحدث عن المستقبل وضرورة التخطيط له، فنحن نعلم واقع الحال الآن والانفلات الأمني المتزايد، برغم ان المناطق الشمالية والجنوبية تشهد هدوء واستقراراً في اوضاعها الأمنية بنسبة أعلى من مدن الوسط.

تجارب شخصية

ضاقت مدينة تكساس الاميركية بأربعة أخوة وضاقوا بها في خمسينيات القرن الماضي فاشتروا طائرة (سسنا) ١٨٠ وجعلوا منها عصاهم السحرية لاستثمار الصحراء، فهي طائرة صغيرة تتسع لستة ركاب، وحمولة ٧٠٠ كلغم وتعددت مهماتها فهي تبذر البذور وتسقي الزرع، وتسمد الأرض وتعفر، وترش المبيدات الحشرية وتنقل المحصول النادر إلى الأسواق وتتبضع للعمال من المدن القريبة وتنقلهم إلى مدنهم في اجازاتهم وهي أيضاً اسعافهم المنقذ في الحالات الطارئة، فنمت وازدهرت ارضهم ليستقدموا طائرة ثانية وثالثة، وآلات ووسائل جديدة، وشيئاً فشيئاً وصل استثمارهم إلى رقعة زراعية تفوق المساحة المزروعة في العراق!

كيف قامت شركة طيران الخليج العملاقة؟

هو بريطاني، وكان مدرباً للطيران في جمعية الطيران العراقية في الخمسينيات من القرن الماضي، وقبل انتهاء عقده مع الجمعية تفاوض لشراء احدى طائرات الجمعية الصغيرة من نوع (اوستر) وهي بمحرك واحد بدائية الصنع مبنية من أنابيب الالمونيوم المغطاة بقماش الغابرك والدوب، اشتراها وطار بها إلى البحرين حيث افتتح هناك مشروع (التاكسي الجوي) لربط الجزيرة بمدن الخليج الأخرى، وقد نجح في عمله فقدم بعد سنة ليشتري من الجمعية طائرة أخرى من النوع نفسه، وبعد سنة أخرى قدم ليشتري طائرة ثالثة لكنها هذه المرة بمحركين لتقوم على هذه الطائرات الثلاث قاعدة شركة طيران الخليج العملاقة، باتفاق حكومي بين دول مجلس التعاون الخليجي الست، بينما اهملت الحكومات المتعاقبة أية فكرة أو محاولة للنهوض بواقع الطيران في العراق، كما حصل مع أفكار ومقترحات الطيار محمد سبع والكابتن حسام علي العزاوي الذي نفي خارج العراق لأنه طرح افكاراً جريئة تخدم واقع الطيران في العراق وواجه المعاملة نفسها مهندس الطيران العبقري عبد العزيز الونداوي وغيرهم كثيرون كانت مبادراتهم تقتل وافكارهم تموت ويعاقبون بالفصل والتشريد والنفي خارج البلد.

الآفاق المفتوحة

العراق أرض بكر واعدة في هذا المجال، ومن الممكن تأسيس خدمة جوية ذات جدوى اقتصادية عالية، ويمكن فتح باب الاستثمار الخاص للمساهمة في بنائها لتسهم في خدمة عموم المجتمع ورفاهيته وهي غير مكلفة قياساً بالاستثمارات التي كانت مطلوبة أيام النظام البائد، فحسب معلومات نادي فرناس للطيران، كانت لدينا ١٠٠ طائرة خدمات مختلفة الأنواع والاحجام ومتعددة الاستخدامات، وهي موزعة على مؤسسات ودوائر رسمية خاملة وروتينية، احدى المؤسسات (ولم تورد إدارة النادي اسمها) كان لديها ٥٦ طائرة لا تستخدم منها سوى اثنتين أو ثلاث بينما تقبع البقية في المأوى بسبب اعطال دائمة برغم أنها طفيفة، مع كم كبير من المعدات وقطع الغيار المهملة ومطار يفوق بمساحته وامكاناته مطار العاصمة السويسرية برن، بملاك يزيد على ثلاثين طياراً ومهندساً وفنياً وإدارياً من دون اي ناتج يذكر لأنهم يدربون طالبين اثنين فقط ولا نريد ذكر الأسماء، بينما في المملكة الأردنية يدربون بست طائرات من نوع اردأ من طائراتنا ما بين ١٠٠ إلى ١٢٠ متدرباً ويقدمون خدمات إضافية أخرى بالطائرات نفسها وبملاك أقل.

حديث الأرقام

تصمم الطائرات الخفيفة والمتوسطة لإنجار ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ ساعة طيران سنوياً وتقل كلفة ساعة الطيران كلما اشتغلت الطائرة أكثر بسبب ارتباطها بالكلف الثابتة، فمثلاً إذا شغلت طائرة (سسنا) C172 لمدة ٢٥٠ ساعة سنوياً ستكون الكلفة ٦٧ دولاراً (الاحصائية لإدارة نادي فرناس) للسعة الواحدة، اما إذا شغلت ٥٠٠ ساعة فستكون ما بين ٢٣ و ٢٥ دولاراً أي أنها تنخفض إلى اقل من النصف، وبعملية حسابية أولية للطاقة الكلية لطائراتنا المائة مع حساب متوسط انتاجية ٧٥٠ ساعة سنوياً وبسرعة ٣٠٠ كيلومتر/ ساعة وعدد ركاب متاح للطائرة الواحدة ١٠ ركاب، تكون الطاقة الاجمالية خمسة وسبعين ألف ساعة طيران تتمكن من نقل سبعمائة وخمسين ألف راكب ونقلهم إلى مسافة ٣٠٠ كم في شتى الاتجاهات فتخيلوا نوعية الخدمة والجدوى الاقتصادية والربح المتحقق إذا ما شغلت هذه الطائرات بطاقتها الكاملة.
ويتحدث نائب رئيس نادي فرناس بحرقة فيقول، الطائرات هامدة تأكلها شمس الصيف المحرقة، وعنب سرسنك وبامرني وعمادية ودهوك تجف عناقيده على الاغصان لعدم توفر واسطة سريعة لنقله، ونقله بالعربات والشاحنات يعرضه للتلف، وواحات البادية ومجمعاتها السكنية التي انفقت الحكومة عليها الكثير لم تجد من يقطنها لبعدها عن الرقعة الجغرافية، وطائرات الانتونوف٢ و٢٤ و٢٦ راكدة باردة ودخلت المقابر قبل ان تسجل عداداتها إلا ساعات طيران قليلة، كذلك الاليوشن والدوف والهرن والسسنا ١٨٠ والياك ١٨ والسنجاب والزلن والبياجو، جميعاً لم يوجد لها وجود عملي لانها وضعت في يد لا تعرف قيمتها، بينما دفع العراقيون ثمنها اموالاً ودماء زكية ذهبت هدراً بسبب الإهمال المتعمد، فقد كانت تشطب الطائرة وترمى في المقابر لمجرد شراء طائرة جديدة والحصول على (كومشن وسفرة).
وقد اجرت لجنة متخصصة في نادي فرناس الجوي حسابات اولية بمعطيات قريبة من الواقع في امكانية خلق ارباح واضافات ايجابية كمساهمة من هذا القطاع في رفد الدخل القومي فتوصلت إلى امكانية المساهمة المباشرة بما قيمته ٣٠٠ إلى ٣٢٠ مليون دولار، بعدد الطائرات الموجودة، وامكانية رفع هذا الرقم إذا أدخل قطاع لتصفية الدهون ووقود (Av-Jas) واقامة قاعدة الادامات الثقيلة والوكالات المتخصصة بالطائرات والمعدات الجوية الدولية ليصل إلى قرابة النصف مليار دولار على مدى متوسط بين ٥ إلى ٧ سنوات، إضافة إلى المساهمات العملاقة في دفع الاقتصاد الوطني وتحريك عملية إلى الامام ونقل الخبرات واعطاء سمات حضارية للحياة.

دول الجوار وطائرات العراق

حين شعر النظام البائد بنذر الخطر تحدق به خطا خطوة بائسة بتوزيع عدد من طائراته الحربية وطائرات الخطوط الجوية العراقية على عدد من دول الجوار وتحديداً إيران والأردن ثم تونس، وتطالب دولة الأردن الشقيقة شقيقها العراق ليدفع لها (ارضية) بسبب طول مدة بقائها طائراته في مطارتها صارت قيمتها تفوق قيمة الطائرة العراقية التي تآكلت بسبب عدم صيانتها، فقد يئست منها ملاكات الخطوط الجوية العراقية من مهندسي الصيانة بسبب عدم توفير النظام ما تحتاجه هذه الطائرات من قطع غيار وبقائها مدة طويلة من دون استخدام.
وترفض إيران اعادة الطائرات الحربية العراقية لأسباب تتعلق بمتطلباتها وما تسميه (استحقاقات) الحرب العراقية الإيرانية، بينما يقال ان تونس استخدمتها ضمن خطوطها الجوية، ونرى ان من المناسب تشكيل لجنة من الجهات ذات العلاقة في وزارة الدفاع والخطوط الجوية العراقية والاستعانة بخبراء نادي فرناس الجوي وحتى بخبراء أجانب لدراسة موضوع هذه الطائرات دراسة موضوعية علمية دقيقة ومن جميع الجوانب وتؤشر جدوى اصلاحها واستعادتها أو بيعها أو الاستفادة منها كقطع غيار أو غير ذلك.
ومن المؤلم أننا كنا شهوداً على مجزرة الطائرات السمتية في منطقة الضلوعية، فقد كانت الساحة المجاورة لمركز شرطة المدينة تعج بشتى انواع المحركات، بينما تم تفكيك اجهزتها في بساتين المنطقة اخفاها طيارو قاعدة البكر، على أيدي خبراء تسللوا من الدول المجاورة والتقطوا منها ما أرادوا، وتركوا لحثالة اللصوص ان يحملوا هذه الطائرات إلى مصاهر الزعفرانية وخلف السدة لتتحول إلى سبائك المنيوم لا تبلغ قيمتها قيمة وجبة طعام في مطعم عراقي (رخيص) بينما دفع العراقيون اثمانها بملايين الدولارات، وهربت هذه السبائك ايضا إلى دول الجوار، ولا نريد ان نتحدث عن أجهزة الرادار التي سرقت هذه الطائرات ولا عن اجهزتها المتقدمة فقد كانت هناك اعداد من الطائرات الفرنسية الرئاسية الخاصة بنقل طواقم الحرس الخاص بصدام حسين وطائرة صدام نفسه.
وقد تمكنت طواقم نادي فرناس الجوي من انقاذ عدد من الطائرات وحملتها إلى مقرها في بغداد بجهود ذاتية جديرة بالذكر والتنويه، وهي طائرات تدريب تعرض عدد كبير منها للأذى لكن (كوادر) النادي تؤكد ان بالامكان اعادة هذه الطائرات إلى سابق عهدها.
وبامكان وزارة الشباب توفير الدعم لمشروع اعادة الحياة إلى هذه الطائرات التي جازف منتسبو نادي فرناس بحياتهم لنقلها من مواقع التفكيك والسرقة.

مقترحات

الموضوع يأخذ بتلابيب الدارس إلى زوايا وسماوات أخرى، انما الجدية والدقة والموضوعية هي التي تحكم اقلامنا وتضعنا على بوابة الصدق والمصارحة وعلى هذا نضع مقترحاتنا امام الجهات ذات العلاقة الآن ومستقبلاً:
١. ان يكون هناك اتجاه لتكوين شركة مختلطة ابتداء وصولاً إلى بناء شركة اقتصادية حرة تجمع فيها الطاقات المتبقية من طائرات ومعدات، وتحديث البنى الارتكازية من مطارات ووسائل اتصالات ومعدات أخرى.
٢. سد الفجوة العلمية التي لحقت بالملاكات العراقية والحاقها بالمستوى العلمي واستعادة سمعة العراق المعروفة عالمياً والتي ألحق بها النظام البائد أبلغ الضرر.
٣. دعوة الرأسمال الوطني للمساهمة في تنشيط هذا القطاع المربح وتجاوز العقلية الأمنية السابقة، وكذلك دعوة الاستثمارات الأجنبية وطمأنتها إلى ضمان مصالحها وتوفير الحماية لها.
٤. تكوين حلقة دراسية علمية من نقابتي المهندسين والاقتصاديين والجامعة التكنولوجية ووزارة التخطيط ونادي فرناس الجوي ومدير الطيران المدني والخطوط الجوية العراقية ومستشارين اجانب وخبراء مقترحين لوضع دراسات في هذا الميدان والنظر في استخدام الطيران لتطوير السياحة وبالاخص السياحة الدينية واستخدام (التكسي الجوي).
٥. نشر وعي الاستخدام الجوي الملائم في الحصة والنفط والمرور والزراعة وخدمة المناطق الحرة وتجارة الالكترونيات وغيرها من الخدمات الخاصة بمؤسسات القطاع العام والخاص والمواطنين افراداً.
واخيراً فان هذه الدراسة يمكن اغناؤها بالكثير من المعلومات والخطط والمقترحات البناءة في مجالها وهي ليست أكثر من نافذة على عالم واسع متناه في السعة.

تحت الضوء

الدولة العصرية والرقابة على المؤسسات

علي المالكي

هل يتمكن العراقيون، وبعد خوضهم تجربة الانتخابات من الشروع ببناء دولة عصرية، محكومة بناموس (الحداثة) الدائم؟
العملية الانتخابية واحدة من مميزات الدولة العصرية، ذلك ان الدولة ما لم تكن قادرة على اتاحة الفرصة لمواطنيها ممارسة اختيارهم الحر لمن يديرون شؤون الدولة، لن تكون دولة عصرية حتى إن اغرقت جغرافيتها بالتقانة الحديثة. وأوضح ان إجراءات الانتخابات يؤشر مباشرة فعالة في التوجه لعصرنة الدولة وتحديثها.
ولا دولة عصرية من دون آليات رقابة ومؤسسات رقابة، فالشرط الأولي للدولة العصرية هو اتساع فعل الرقابة على المؤسسات، وفي كل دول العالم العصرية يعثر المرء على اشكال فعالة من المؤسسات والنظم الرقابية التي تقوم عمل المؤسسات وتحسن من كفاءة الأداء ومن ثم انعكاس ذلك على رفاهية افراد المجتمع.
ومع الاعلان عن تأسيس هيئة النزاهة، واستحداث دائرة المفتش العام في وزارات الدولة وانشاء جمعيات حقوق الإنسان التي تراقب خروقات وانتهاكات تلك الحقوق، وتأسيس صحافة حرة فان مناخاً رقابياً جديداً قد شرع بالتأثير في الحياة العامة، ان هذا النزوع للرقابة يؤكد وعي من تصدى لإدارة البلاد، وعيه لضرورة عملية الرقابة، من اجل اعادة تشكيل الدولة العراقية على أسس عصرية، ويدرك المسؤولون أهمية وضرورة الرقابة من اجل إضفاء الشرعية على الدولة ان ديوان الرقابة المالية العراقية هو واحد من أرقى المؤسسات في الدولة العراقية، ويتبع في عمله آليات بمواصفات عالمية، وهذا بشهادة المؤسسات الرقابية العالمية، وهو أعلى سلطة رقابية على المال العام وحسن استخدامه، إلا ان هذا الديوان هو الآخر بحاجة إلى مراجعة امكانات تحديثه وعصرنته على نحو يتناسب والتحول الهائل في بنية مؤسسات الدولة العراقية الجديدة.
وحين نؤكد ان الرقابة على المؤسسات بشكل فعال هو احدى الميزات الأساسية للدولة العصرية فأننا لا نعني فقط بمعالجة الفساد الإداري والمالي، وإنما نؤكد ضرورة تفعيل الرقابة من اجل التكامل التدريجي لعمل مؤسسات الدولة أي رفع كفاءة الأداء.
ان الاشكال التي تظهر فيها جراثيم الفساد الإداري والمالي أو خلل أو ضعف كفاءة الاداء لا يمكن التصدي لها في الدولة العصرية إلا بتفعيل الرقابة على المؤسسات وعملية التفعيل تبدأ من مراجعة واقع المؤسسات الرقابية واستحداث آليات رقابية جديدة وفي كل المؤسسات وعملية التفعيل تبدأ من مراجعة واقع المؤسسات الرقابية واستحداث آليات رقابية، ان العديد من الوزارات والمسؤولين فيها، يحاولون التملص من الصحافة والصحفيين، وما زالوا يعملون بتعميمات النظام السابق التي لا تسمح لأي كان بالحديث إلى الصحفيين ثم من يضمن نزاهة دوائر التفتيش العام في المحافظات حين يكون ملاك تلك الدوائر من أبناء تلك المحافظات، ومعلوم لدى الجميع اثر العلاقات الاجتماعية والمجاملات في المجتمع العراقي، واعتقد ان من الضروري على المفتش العام وغيره في النزاهة الوطنية الاجابة على السؤال: من يراقب مؤسسات الرقابة في الدولة العراقية؟
ان صيغاً من قبيل (رقابة الضمير) ينبغي اقصاؤها من حياتنا العامة والشروع باتباع آليات جديدة للرقابة على المؤسسات وآليات العمل، والنفوس، وليتذكر الجميع ان لا شرعية لأي فعل ما لم يمر أو يجتاز (فلاتر) الرقابة.والآن يمكنني القول: نعم ان العراقيين قادرون على بناء دولة عصرية حقاً إذا ما استطاعوا تفعيل الرقابة على مؤسسات الدولة بدءاً من مجلس الرئاسة وانتهاء بأدنى مستوى في هرم الدولة العراقية.

كفى سرقة... كفى لا مبالاة

عامر القيسي

منذ سقوط نظام صدام في ٩/ ٤ وحتى الآن.. بتوالي السلطات.. لا تكف الصحافة العراقية ولا المسؤولون العراقيون ولا تقارير المنظمات الدولية عن الحديث، عن اختفاء أموال عامة وسرقات وتهريب لهذه الأموال، في ومن مختلف مؤسسات الدولة، وصفقات سرية غير شرعية وفساد إداري يزكم الأنوف، كل هذا يحدث أمام أعين الجميع والمعالجات حتى الآن لا تتعدى تشكيل اللجان التي نسمع عنها من دون أن نحصد شيئاً من نتائجها، وأمامنا بعض الأمثلة التي اقرها الجميع، ولا تحتاج إلى كثير اجتهاد للتأكد من صحة معلوماتها.
هناك ٩ مليارات دولار اختفت، هذا الاختفاء السحري والسري، حدث في (زمن) السيد برايمر والبحث جار للإمساك براس (الشليلة) كا يقال في المثل العامي.
بنوك الكثير من الدول، ومنها العربية، متخمة بالمليارات العراقية، وهي حق من حقوق شعبنا الذي حرمه منها المخلوع، ونحن نكتفي بالمطالبة بها عن طريق المراسلات أو اللقاءات الثنائية.. وهذه البنوك الرسمية، منها حتى، تمتنع عن إعادتها إلينا، بمختلف الحجج والتبريرات الواهية من دون أن تتخذ إجراءات حاسمة لإعادتها لا في زمن برايمر ولا مجلس الحاكم المنحل ولا حكومة التوافقات.
لجنة فنية في إحدى الوزارات، تؤكد في تقرير لها للوزير المعني بأن البضاعة التي تنوي الوزارة استيرادها غير صالحة للأجواء العراقية وستتعرض للتلف والعطل بعد اقل من شهرين (البضاعة بملياري دولار). لم يسمع أحد بهذه اللجنة، واصر وكيل الوزير على استيراد هذه البضاعة وبعد أقل من شهرين فعلاً، تلفت وعطلت، وتحولت إلى سكراب! لا احد يحاسب في الأقل وكيل الوزير الذي أصر على الاستيراد وأصر أيضاً على عدم الاستماع إلى نصيحة اللجنة الفنية المؤلفة من مهندسين عراقيين أكفاء!
أحدى المؤسسات صرفت مبلغ خمسمائة مليون دينار لأحد المشاريع، وبعد التدقيق أتضح ان قوائم الصرف الصحية لا تتجاوز مبلغ الـ(١٥٠) مليون دينار ولكن حتى لحظة الاكتشاف هذه يكون مبلغ الـ (٥٠٠) مليون دينار قد صرف من خزينة هذه المؤسسة ولا أحد يعرف كيف يستعاد الفرق!!
مبالغ كبيرة جداً ما زال العراق يتحمل وزرها، وهي مبالغ مخصصة إلى لجنة (انموفيك) ومهمة اللجنة تفكيك برنامج التسلح العراقي. وحسب احد التقارير، فإن هذه اللجنة تستنزف من المال العام العراقي عشرة ملايين دولار سنوياً. السؤال ما هي الأسلحة التي ينبغي على هذه اللجنة ان تفككها، بعد ان اصبح كل شيء تحت أشعة الشمس؟ وهل عراق اليوم هو نفسه عراق الأمس؟
يقول أحد تجار توريد سلع النفط مقابل الغذاء ان الرشاوى لم تختف مع انهيار النظام السابق فقد كانت العملة ١٠٪ وإن هناك اليوم من يطالب باعلى منها كما يقول الراشي نفسه.
من هم هؤلاء؟ لا أحد يدري. كيف يقومون بعقد الصفقات مع تجار وشركات من دون التحقيق بنزاهتهم ووطنيتهم وحرصهم قبل تسليمهم مثل هذه المسؤوليات؟
لماذا لا تتم محاسبتهم؟ واسئلة كثيرة عن أناس يتلاعبون بلقمة اطفالنا، ويمارسون انواعاً (مبدعة) من اللصوصية والاحتيال والنتيجة نفسها.
لا أحد يوقف هذا النزيف!
بعض المراقبين قالوا: ان مليارات الدولارات اختفت من الصندوق الاممي لبرنامج اعادة اعمار العراق. وهو الصندوق الذي حل محل برنامج النفط مقابل الغذاء.
هل تمت متابعة هذا (الفقدان)؟ هل شكلت لجنة خاصة لمتابعة أموال إعمار العراق القادمة من الدول المانحة؟ وإذا شكلت فلماذا لا نسمع عنها؟!
احد المطلعين على اجواء الصفقات المشبوهة يقول ان اجرة صبغ المتر الواحد بالنسبة لترميم المدارس، لآخر حلقة تنفيذية، خمس مئة دينار عراقي فقط. ولكن هل يعلم المواطن . المسروق ان هذا المتر نفسه محال أصلاً لشركة أجنبية بقيمة (١٣) ألف دينار.؟
لاحظوا الفرق لو أحيل هذا المتر إلى مقاول عراقي مباشرة فهذا يعني، إننا سنعيد مبلغ (١٢,٥٠٠) ألف دينار إلى خزنية الدولة عن كل متر وعليك ان تتصور ضخامة المبلغ المتسرب من بين أيادينا، إذا علمت ان عدد المدارس في العراق (١٣) ألف مدرسة!
هذا غيض من فيض، لما يجري من هدر لأموال الشعب العراقي التي نحن بأمس الحاجة إليها لأجل اعمار بلدنا. أموالنا تسرق ويحتال عليها وتهرب، فمن يتبنى إعادة أموالنا التي تعتبر من المهام الوطنية النبيلة؟
انه سؤال نوجهه إلى حضرة الحكومة القادمة التي اكتسبت شرعيتها عبر صناديق الاقتراع.