الرقم الدولي: ISSN 2075-7220

الرقم الدولي الالكتروني: ISSN 2313-0377

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية

مجلة علمية فصلية

محكمة تصدر

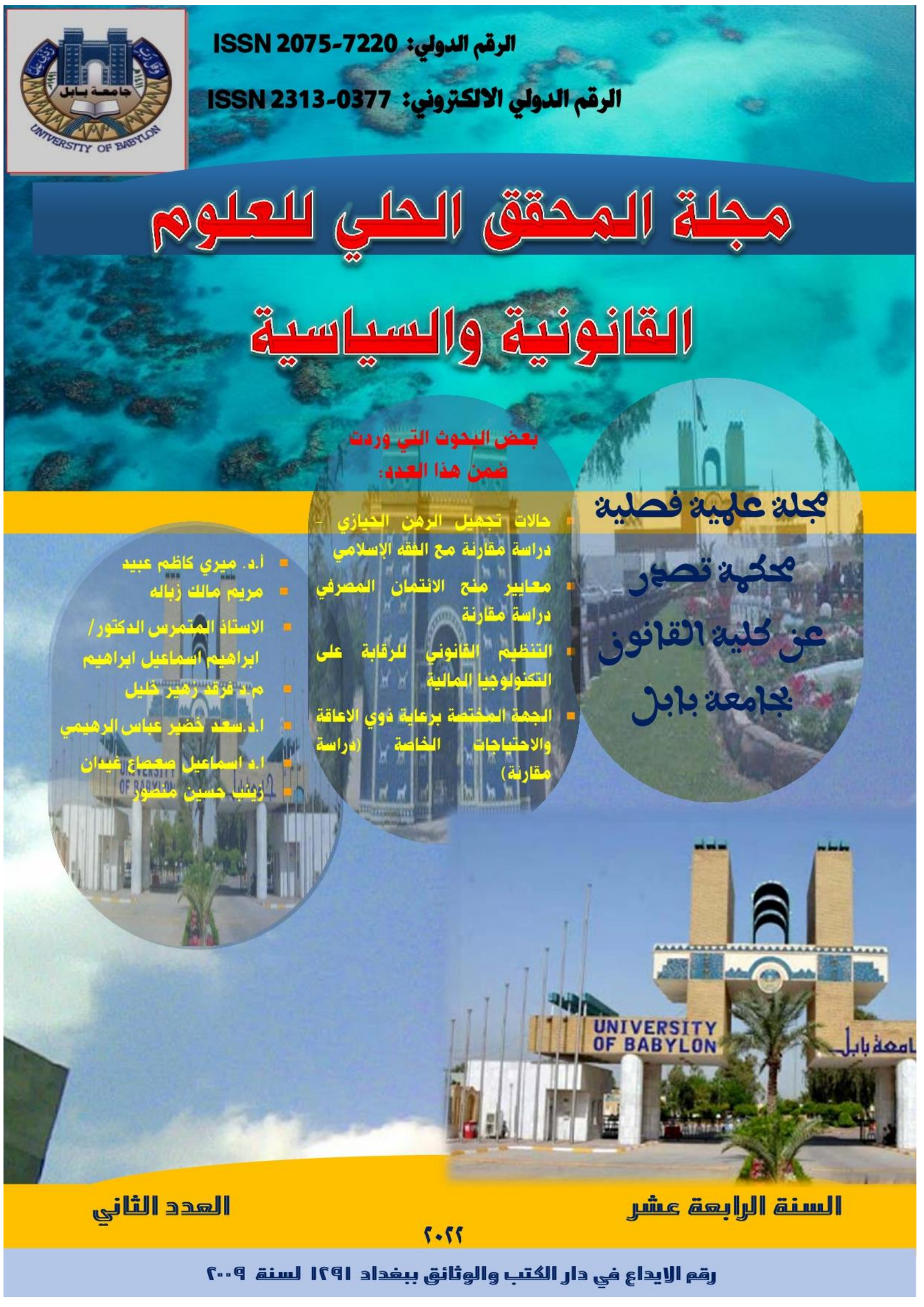
عن كلية القانون

بجامعة بابل

بعض البحوث التي وردت ضمن هذا العدد:

- حالات تجهيل الرهن الحيازي – دراسة مقارنة مع الفقه الإسلامي
- معايير منح الائتمان المصرفي دراسة مقارنة
- التنظيم القانوني للرقابة على التكنولوجيا المالية
- الجهة المختصة برعاية ذوي الاعاقة والاحتياجات الخاصة (دراسة مقارنة)

- أ.د. ميري كاظم عبيد
- مريم مالك زباله
- الاستاذ المتمرس الدكتور/ ابراهيم اسماعيل ابراهيم
- م.د فرقد زهير خليل
- ا.د.سعد خضير عباس الرهيمي
- ا.د اسماعيل صعصاع غيدان
- زينب حسين منصور



السنة الرابعة عشر

العدد الثاني

٢٠٢٢

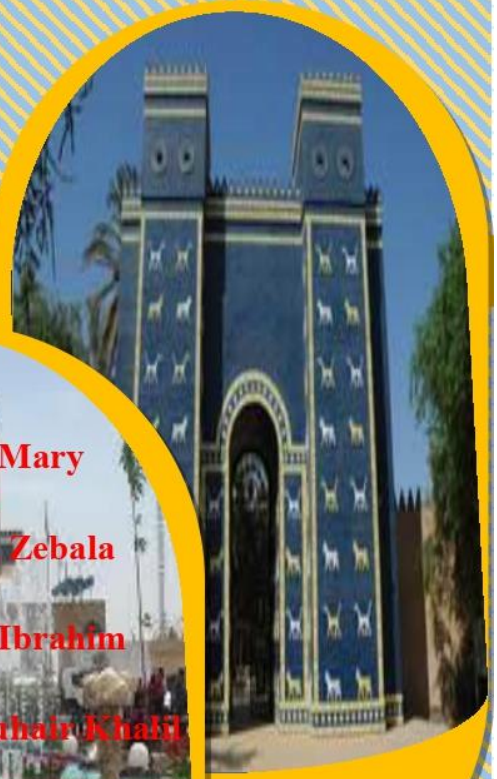
رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ١٢٩١ لسنة ٢٠٠٩

ISSN :2075-7220

ISSN ONLINE: 2313-0377

AL-Mohaqiq Al-Hilly Journal

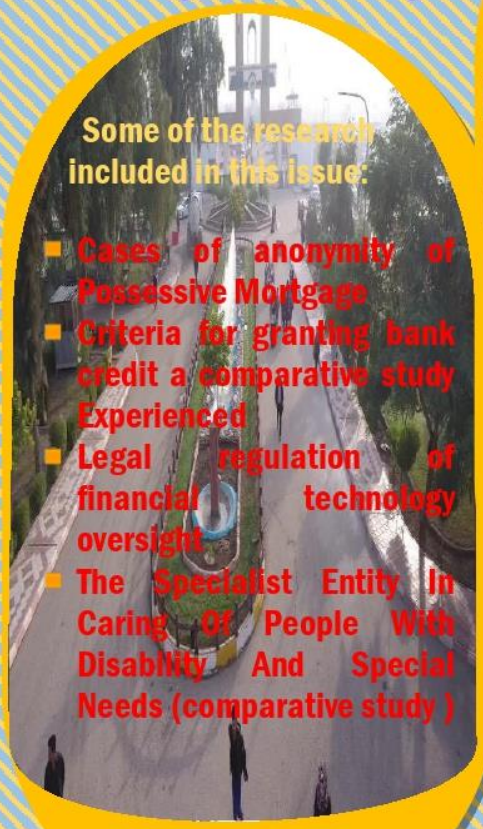
For Legal and political science



Quarterly Refereed and Scientific Journal

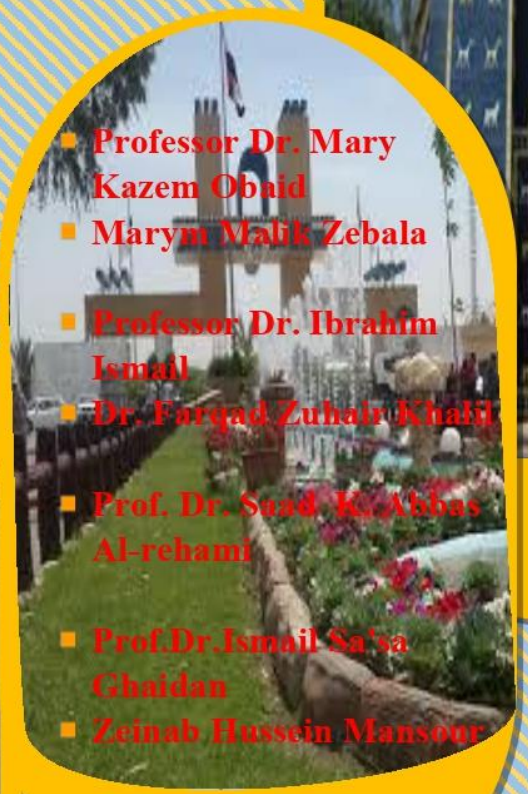
Issued By

College of Law in Babylon University



Some of the research included in this issue:

- Cases of anonymity of Possessive Mortgage
- Criteria for granting bank credit a comparative study Experienced
- Legal regulation of financial technology oversight
- The Specialist Entity In Caring Of People With Disability And Special Needs (comparative study)



- Professor Dr. Mary Kazem Obaid
- Marym Malik Zebala
- Professor Dr. Ibrahim Ismail
- Dr. Farqad Zuhair Khalil
- Prof. Dr. Suad K.Abbas Al-rehami
- Prof.Dr.Ismail Sa'sa Ghaidan
- Zeinab Hussein Mansour

Second Issue 2022 fourteenth Year

No. Deposit in the Archives office-office 1291 for the national Baghdad in 2009

الفهارس

ت	الموضوع	الباحث	الصفحة
١	حالات تجهيل الرهن الحيازي -دراسة مقارنة مع الفقه الإسلامي	أ.د. ميري كاظم عبيد مريم مالك زباله	٩-٣٥
٢	معايير منح الائتمان المصرفي دراسة مقارنة	ا.د.ابراهيم اسماعيل ابراهيم م.د فرقد زهير خليل	٣٦-٩٤
٣	التنظيم القانوني للرقابة على التكنولوجيا المالية	ا.د.سعد خضير عباس الرهيمي	٩٥-١٢٢
٤	الجهة المختصة برعاية ذوي الاعاقة والاحتياجات الخاصة (دراسة مقارنة)	ا.د اسماعيل صعصاع غيدان زينب حسين منصور	١٢٣-١٥٤
٥	توزيع حصيلة بيع الاموال المرهونة (دراسة مقارنة)	أ.د. منصور حاتم محسن ليث عباس منصور	١٥٥-١٨٧
٦	ابرام عقد الزواج بالوسائل المعلوماتية (دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي وقوانين الاحوال الشخصية)	أ.د سلام عبد الزهرة الفتلاوي أ.م انغام محمود الخفاجي	١٨٨-٢٢٨
٧	الاشكاليات القانونية بشأن اثبات مسائل الاحوال الشخصية باستخدام الوسائل المعلوماتية	أ.د سلام عبد الزهرة الفتلاوي أ.م انغام محمود الخفاجي	٢٢٩-٢٤٧
٨	دور مجلس الأمن في مكافحة الإرهاب وفق قرار مجلس الأمن رقم ٢٣٧٩(٢٠١٧)	أ. د. طيبة جواد حمد المختار علي عادل عبد الجاسم	٢٤٨-٢٧٢
٩	الاختصاص القضائي الوطني في الجرائم الإرهابية	أ. د. طيبة جواد حمد المختار علي عادل عبد الجاسم	٢٧٣-٢٩٩
١٠	دور مجلس حقوق الانسان في حماية الحقوق	ا.د طيبة جواد حمد المختار سلام حاتم بريهي شياع	٣٠٠-٣٢٤
١١	منح الترخيص المصرفي وإلغاءه في التشريع العراقي	أ.د.ذكرى محمد حسين الياسين ا.م.د رفاه كريم كربل	٣٢٥-٣٥٧
١٢	موقف التشريعات من التعامل بالمخدرات والمؤثرات العقلية (دراسة مقارنة)	أ.د. إسماعيل نعمة عبود م.م. صفاء عبد الواحد عبود	٣٥٨-٣٩٥
١٣	التنظيم القانوني للتصويت الالكتروني للاختيار أعضاء المجالس النيابية (دراسة مقارنة)	أ.د. حسين جبار النائلي بنين قاسم محمد	٣٩٦-٤٢٩
١٤	التفسيرعن طريق الدلالة العقلية للنص-دراسة مقارنة بأصول الفقه الاسلامي	ا.م.د محمد جعفر هادي م.م حسن ضعيف حمود	٤٣٠-٤٤٧
١٥	فكرة التفسير المتطور للقانون - دراسة مقارنة بأصول الفقه الاسلامي	ا.م.د محمد جعفر هادي م.م حسن ضعيف حمود	٤٤٨-٤٧٧
١٦	التزامات وحقوق المصرف في عقد توطين رواتب موظفي الدولة والقطاع العام (دراسة مقارنة)	ا.م.د رفاه كريم كربل علاء علي عبد الحسين	٤٧٨-٥٠١
١٧	اساس الالتزام بتخفيف الضرر في عقود التجارة الدولية	أ.م.د. ميثاق طالب عبد حمادي ايمان عباس مهدي	٥٠٢-٥٦٠
١٨	الاثار القانونية المترتبة على انتهاء عضوية رئاسة مجلس النواب	أ.م.د ليلى حنتوش ناجي علي راهي موسى	٥٦١-٥٩٢
١٩	الطبيعة القانونية للبيع المأذون به للأموال المحجوزة تنفيذيا (دراسة مقارنة)	أ.م.د إيناس مكي عبد زيد جبار أحميد الجبوري	٥٩٣-٦٢٠
٢٠	مفهوم صكوك التمويل -دراسة مقارنة-	أ.م.د نهى خالد عيسى احمد عباس جاسم	٦٢١-٦٦٨
٢١	جريمة افشاء معلومات خاصة بمجلس او مكتب مكافحة غسل الاموال وتمويل الارهاب -دراسة مقارنة-	ا.م.د حوراء احمد شاكر	٦٦٩-٦٩٨
٢٢	القانون واجب التطبيق على النفقة وفق بروتوكول لاهاي لسنة ٢٠٠٧	أ.م. د. زينة حازم خلف	٦٩٩-٧٣٠
٢٣	سلطة المحكمة الادارية العليا في اعادة التكييف القانوني للوقائع	ا.م.د علاء ابراهيم محمود م.د. اثير ناظم حسين	٧٣١-٧٧٧
٢٤	الشخصية المعنوية كأحد مفترضات التنظيم الاداري	فاتن عبد الجبار لفتة ا.م. قاسم عبد الجليل محسن	٧٧٨-٧٩٣
٢٥	الاطار القانوني لتطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ العراقية	م .م . دعاء رحمن حاتم م . م . هيثم علي كزار	٧٩٤-٨١٦

الاطار القانوني لتطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ العراقية

م .م . دعاء رحمن حاتم الجليحاوي

تدريسية في قسم القانون

الجامعة الاسلامية في الديوانية

م . م . هيثم علي كزار

جامعة بابل/رئاسة جامعة بابل

قسم المتابعة

الملخص

يعد قطاع النقل البحري من الركائز الاساسية في الاقتصاد القومي للدول التي تمتلك سواحل بحرية فقد ادى دورا رائدا في نقل الحضارات اذ تطورت السفن الى ناقلات عملاقة اكثر تنوعا وتقدما وظهرت سفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة فأصبحت الحاجة الى موانئ بحرية متطورة والى كفاءة ادارية عالية وشبكات نقل داخلية تصل الى مراكز الانتاج والاستهلاك تكون قادرة على الاستقبال والتعامل مع هذه السفن العملاقة فضلا عن وجود مراكز للتبادل الالكتروني للمعلومات.

وتلعب الموانئ العراقية دور كبيرا في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية الإقليمية والعالمية ولها أثر كبير على المردود الاقتصادي للعراق ويعاني قطاع الموانئ العراقي من مشاكل عديدة تشكل عقبة امام انشطته المختلفة إذ لا تتناسب امكانات الموانئ الحالية مع التطورات التي حصلت في اساطيل النقل البحري وانماط نقلها ممثلة بسفن الحاويات التي تتطلب خدمات موانئ متطورة مثل الكفاءة العالية للعاملين والانظمة الالكترونية الحديثة والرافعات المتخصصة الحديثة والسريعة الاداء وغيرها من المشاكل.

وعند الاطلاع على تقارير وزارة التخطيط والجهات ذات العلاقة فأنها تبين بان الموانئ العراقية بوضعها الحالي لا تشكل مصدرا لجذب السفن الحديثة وعلى اساس ذلك تتطرق الدراسة الى ضرورة اجراء تطوير للقوانين العراقية وتعديلها بما يشجع على تطبيق نظام الخصخصة وكذلك اجراء بعض عمليات التنمية لمرافق الموانئ ، والقوى العاملة فيه على اختلاف اختصاصاتها لتلبية متطلبات السفن الحديثة والحاجة المستقبلية إذ لا توجد قيود وطنية تجبر الناقل الاجنبي التعامل مع الموانئ العراقية ، إذ يبحث الاخير عن الميناء الكفوء الذي يحقق له مصالحه الاقتصادية.

إن رفع كفاءة الموانئ بما يتناسب مع متطلبات النقل البحري الحديث سيساعد وبدون شك على رفع كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ من خلال زيادة مستوى الحركة التجارية فيها فضلا عن زيادة ايراداتها بما يتواكب مع تطورات النقل البحري.

ولغرض تطوير إدارة وتشغيل الموانئ ، فنعتقد بان من المهم التوجه إلى زيادة دور القطاع الخاص في عملية ادارة الموانئ من خلال الخصخصة و تتطلب عملية تطوير الموانئ ايضا تشجيع الاستثمار الخاص عن طريق منح ظروف وامتيازات تشجيعية لإدارة وتشغيل الموانئ.

إن طول مدة الامتيازات وارتفاع حصص العوائد سيشجعان الشركات الخاصة بتخصيص استثمارات أكبر، ومن المهم ايضا كذلك إعداد خطة رئيسية لتطوير الموانئ وطرح مشاريع تطويرها الى مستثمري القطاع الخاص وجذب الشركات العالمية الكبيرة المختصة بتطوير الموانئ وضرورة الاسراع في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير لما يشكله من قفزة نوعية في مجال قطاع الموانئ في العراق وبالإضافة الى البنى التحتية .

حيث تعتبر عملية تنمية الموارد البشرية من النشاطات الهامة التي يجب العمل عليها خلال عملية التطوير، وعلى وجه الخصوص تنمية قدرات إدارة الموانئ، وتحسين معاهد التدريب للعاملين فيها ويسلط البحث الضوء الى بيان مفهوم الخصخصة واساسها القانوني وايضا يتضمن عرضا الى تجارب بعض الدول الاخرى في عملية خصخصة الموانئ .

المقـــــدمـــة

اولا . التعريف بموضوع البحث

يعتبر العراق من الدول المطلة على الخليج العربي ولدية عدة موانئ تطل على الساحل البحري وهي اربعة موانئ ميناء خور الزبير وميناء ام قصر وميناء ابو فلوس وميناء المعقل وأضيف اليها ميناء خامس قيد الانشاء وهو ميناء الفاو الكبير .

حيث تساهم هذه الموانئ بشكل كبير في دعم الاقتصاد الوطني العراقي كما تعتبر المنفذ البحري التجاري للبضائع في حالتي الاستيراد والتصدير في العراق .

وقد انشأ اول ميناء في البصرة عام ١٩١٩ بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى وقد تم تأسيس شركة عامة في وزارة النقل لإدارة الموانئ هي الشركة العامة لموانئ العراق عام ١٩٩٧ .

وعند دراسة النشاط الاقتصادي في العراق وما يعانيه من مشاكل عديدة في البنية الاقتصادية في ظل انعدام استراتيجية تنموية واضحة وما أعترى ذلك من تداعيات سلبية ادت الى فشل مسيرة التنمية ، وبسبب الاخطاء التي ارتكبتها الحكومات المتعاقبة في السياسة الاقتصادية أدت الى فشل مؤسسات الدولة والقطاع الخاص من النهوض الاقتصادي وقد طرح عدة خبراء في الاقتصاد والسياسة والقانون تحقيق النهوض الاقتصادي عبر العلاج بالخصخصة من خلال سن القوانين التي تنظمها ، وكذلك توجه فلسفة الدولة الاقتصادية نحوها وتعتبر الخصخصة أسلوب علاج لتطوير الاقتصاد في الدول النامية .

ثانيا . اهمية البحث

تكمن اهمية البحث في تسليط الضوء على الاطار القانوني لنظام الخصخصة وذلك بتحويل ادارة الموانئ الى القطاع الخاص مع احتفاظ الدولة بحق الاشراف الكامل على قطاع الموانئ، وذلك بسبب ما اصاب هذا القطاع من اهمال كبير خصوصا في فترة فرض الحصار الاقتصادي على العراق من عام ١٩٩١ الى عام ٢٠٠٣ بعد حرب الخليج الثانية لذلك فان العديد من الدول النامية اتجهت الى تطبيق نظام الخصخصة في ادارة قطاع الموانئ وحركة النقل البحري و تشجيع قطاع الاستثمار في الموانئ وتطوير البنى التحتية ومنها المملكة العربية السعودية .

ثالثا – مشكلة البحث .

تدور مشكلة البحث حول مدى امكانية تطبيق نظام الخصخصة كأسلوب حديث وناجح في ادارة الموانئ العراقية وذلك بسبب ما يعانيه قطاع الموانئ في العراق من سوء الادارة وقلت الخبرات وكذلك قلة الايرادات التي يحققها هذا القطاع لميزانية الدولة وكذلك بيان تجارب الدول الاخرى في تطبيق الخصخصة ومدى امكانية تطبيقها في ادارة قطاع الموانئ العراقي .

رابعا . منهجية البحث

سنقسم البحث على شاكلة مبحثين نخصص المبحث الاول لبيان مفهوم نظام خصخصة الموانئ و المبحث الثاني نخصصه لدراسة الخصخصة كنظام صالح للتطبيق في ادارة الموانئ العراقية .

المبحث الاول

مفهوم نظام خصخصة الموانئ

لغرض بيان مفهوم خصخصة الموانئ ، سنبين المقصود بمفهوم الخصخصة بشكل عام ثم نبين الاساس القانوني لتطبيقها وذلك في مطلبين نخصص المطلب الاول لتعريف الخصخصة وانواعها والمطلب الثاني الاساس القانوني لتطبيق نظام الخصخصة في العراق .

المطلب الاول

تعريف الخصخصة وانواعها

سنبحث هذا الموضوع في فرعين نخصص الفرع الاول لدراسة تعريف الخصخصة والفرع الثاني انواع الخصخصة

الفرع الاول

تعريف الخصخصة

اولا : التعريف اللغوي .

خصخصة ، اسم ، من مصدر خصخص ،

خصخصة : (فعل)

خَصْخَصْتُ، أُخَصْخِصُ، خَصْخِصْ، مصدر خَصْخَصَةٌ

خَصْخَصَ الشَّيْءُ : صارَ خاصّاً

خَصْخَصَ صاحِبَهُ: أَعْطاهُ شَيْئاً كَثيراً

خصخصَ: (فعل)

خصخصَ يُخصخص ، خَصْخَصَةً ، فهو مخصخِص ، والمفعول مخصخَص

خصخص الشَّركةَ نقلها إلى مجال العمل الخاصّ بعد أن كانت من اختصاص الدولة توسَّعت الدولةُ في عمليّة الخصخصة .

فيقال قامت الدولة بخصخصة معاملها اي بيع بعض معامل الدولة أو بعض منشآتها إلى القطاع الخاصّ من أجل تحسين الأداء فيها، أو تحويل شيءٍ ما من إشراف الدولة إلى إشراف التحكم الصناعيّ التجاريّ . [1]

ثانيا : التعريف الاصطلاحي .

الخصخصة بالمفهوم البسيط تعنى زيادة دور القطاع الخاص بالقدر الذي يتناسب مع إمكانياته وموارده في عملية التطوير وجعله شريكا في عملية التنمية الاقتصادية من خلال أهداف واضحة ومعروفه بدقة وأولويات يمكن ان تتخلى عنها الدولة دون أي تأثير على أنشطة القطاعات المختلفة ودورها الاقتصادي والاجتماعي .

أما عن تعريف الخصخصة اصطلاحا فإنه يثير صعوبات مردها تطور المفهوم الاقتصادي لهذه العملية، من حيث تعدد أشكالها أو أساليبها.

فإذا كانت الخصخصة عند نشأتها تعني نقل ملكية المشروعات العامة الى القطاع الخاص، فإن هذا المفهوم قد تطور في الوقت الحاضر، وبات يشمل فضلاً عن نقل الملكية نقل إدارة المشروعات العامة الى القطاع الخاص عن طرق عقود الإيجار وعقود الإدارة، فضلاً عن اعتبار إدارة المشروعات العامة وفق مبادئ وأساليب القطاع الخاص من قبل الدولة نفسها من ضمن أساليب الخصخصة ، ولذلك فإن هنالك تعاريف عديدة للخصخصة فقد عُرفت بأنها(نقل ملكية أو إدارة المؤسسة العامة إلى القطاع الخاص، سواء اتخذ ذلك شكل البيع المباشر أو التمليك أو المبادلة بالديون، ومن خلال عقود الإدارة والتأجير) [٢]

.

من خلال ما سبق يتضح بان الهدف من الخصخصة ، ليس مجرد نقل ملكية المشروعات العامة وإدارتها إلى القطاع الخاص بل الهدف منها هو توسيع نطاق المنافسة لأدارة الاقتصاد القومي بكفاءة عالية وفاعلية اكبر مع القطاع الحكومي والعمل على التنسيق بينهما[٣].

ويعرف برنامج الامم المتحدة الانمائي الخصخصة بانها تسويق انشطة القطاع العام مثل اخضاع عملية صنع القرار الاقتصادي الجزئي الى قوى السوق اي بمعنى بيع او تحويل ملكية القطاع العام الى القطاع الخاص وترك انشطة القطاع الجزئي تعمل وفقا لقوانين السوق وعدم تدخل الدولة فيها فهي تحول جزئي او كلي لمؤسسة انتاجية او خدمية كانت تملكها الدولة الى القطاع الخاص[٤].

اما تعريف الباحث للخصخصة (هي عملية نقل المشروعات العامة التي تملكها الدولة الى القطاع الخاص لغرض ادارتها وتطويرها مع احتفاظ الدولة بحق الرقابة عليها)

الفرع الثاني

انواع الخصخصة

سنوضح انواع الخصخصة من خلال الفقرات التالية .

اولا : الخصخصة الكلية .

ويشمل هذا النوع بيع المشروعات العامة المملوكة للدولة كلياً او جزئياً وتصفيتها، كما وتشمل ايضا حالة تخفيض مساهمة الدولة في رأسمال المشروعات العامة عن طريق زيادة مساهمة القطاع الخاص في رأسمال هذه المشروعات أو إدماج هذه المشروعات بالشركات الخاصة [٥].

ثانيا : الخصخصة الجزئية .

وفقا لهذا النوع فلا يتم نقل ملكية المشروعات العامة الى القطاع الخاص، وقد اطلق عليها البعض خصخصة الإدارة وأهم هذه الأساليب تتمثل بما يسمى عقود الإدارة وتأجير المشروعات العامة وعقود الامتياز، والتعاقد مع القطاع الخاص لتقديم الخدمات العامة ، ويدخل ضمن إطار هذه المجموعة أيضاً أسلوب آخر، يتمثل بالسماح للقطاع الخاص بممارسة أنشطة اقتصادية كانت حكراً على القطاع العام ([٦]).

ثالثا : خصخصة عقود الادارة

ووفقا لهذا النوع يتم إدارة المشروعات العامة وفق الأسس التي يعمل بها القطاع الخاص وتبقى الدولة محتفظة بملكية وإدارة المشروعات العامة وتعمل من جهة أخرى على إزالة وتبسيط القوانين التي تنظم إدارة هذه المشروعات ، وتخفيف بعض صور الرقابة الحكومية عليها وإلغاء الدعم الحكومي لهذه المشروعات ، وتحديد أسعار المنتجات أو الخدمات التي تقدمها[٧].

المطلب الثاني

الاساس القانوني لنظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي

يفترض بنا عند بيان الاساس القانوني في تطبيق نظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي ان نعطي نبذه تاريخية وقانونية عن تطبيق الخصخصة في الاقتصاد العراقي والتي سنقسمها الى

فرعين ، نخصص الفرع الاول لدراسة الاساس القانوني لنظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي قبل عام ٢٠٠٣ والفرع الثاني نخصصه لدراسة الاساس القانوني لنظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي بعد عام ٢٠٠٣ .

الفرع الاول

الاساس القانوني لنظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي قبل عام ٢٠٠٣

ارتبط التطور الاقتصادي في العراق بشكل عام بالأوضاع السياسية والاقتصادية التي سادت مراحل التطور والتي تركت بصماتها وعكست اثارها على مجمل عملية التنمية .

واذا اردنا ان نستعرض واقع الاقتصاد في تاريخ العراق الحديث نجد ان اما المدة الواقعة بين (١٩٢٠-١٩٥٨) فقد اتسمت بسيطرة القطاع الخاص شبه الكامل على تجارة العراق الداخلية والخارجية ، وكان تدخل الحكومة في هذا القطاع محدودا وفي عام ١٩٢٣ اصدرت الحكومة العراقية قانون التعرفة الكمركية تضمن عدد من الاعفاءات من الرسوم الكمركية مما شجع على استيراد بعض المكائن وادخالها للعراق .

وفي عام ١٩٢٩ صدر قانون تشجيع المشروعات الصناعية رقم ١٤ وفي عام ١٩٣٣ صدر قانون الضريبة الكمركية رقم ١١ وفي ١٩٣٦ تم تأسيس المصرف الزراعي الصناعي العراقي الذي ساهم بشكل واضح في تطور الصناعة وفي عام ١٩٤٠ انشطر هذا المصرف الى مصرفين مختصين فتم تأسيس المصرف الصناعي بموجب القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٤٠ (قانون تأسيس المصرف الصناعي) وتم تأسيس المصرف الزراعي بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ (قانون تأسيس المصرف الزراعي)[٨] .

وبعد التغيير السياسي في العراق عام ١٩٦٨ شهد القطاع العام توسعا ونموا في عمليات النفط والاستغلال الكامل للثروات النفطية ونجمت عنه تراكمات مالية عالية تحققت عنه استثمارات اقتصادية واجتماعية ومشاريع البنى التحتية وتوسيع الصناعات التحويلية وانشاء مشاريع في الصناعات المتقدمة مما ترك أثره في تكوين رأس المال الثابت فيها وتحقيق نمو اقتصادي غير من بنية النظام الاقتصادي والاجتماعي للقطاع العام[٩].

لقد ساهمت البرامج الاستثمارية الواسعة (المسماة بخطط التنمية الانفجارية) بعد تأميم النفط عام ١٩٧٢ في توسيع القطاع الصناعي العام مما قلص معه نسبيا للقطاع الصناعي الخاص.

لكن في عام ١٩٧٣ صدر القانون رقم ٢٢ باسم (قانون تنمية وتنظيم الاستثمار الصناعي للقطاعين الخاص والمختلط) الذي تضمن اعفاءات جديدة من الضرائب والرسوم الكمركية فيما يتعلق باستيرادات النشاط الخاص من المكائن والمعدات والمواد الاولية وهو يهدف الى تشجيع الاستثمار في القطاع الخاص(١٠).

وقامت الحكومة العراقية في عام ١٩٨٧ بتوسيع دور القطاع الخاص في النمو والتطوير الاقتصادي في البلاد ومن بين القوانين التشريعية المهمة التي اتخذت القانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٨٨ الذ اعطى المستثمرون العرب مجالا واسعا في الاعفاءات الضريبية والكمركية لمساعدتهم للمشاركة فالتطوير الاقتصادي للبلاد وخاصة الزراعة وقطاعي الخدمات والتصنيع.(١١)

وفي عام ١٩٨٩ اصدرت الدولة قانون رقم ٤٥ الذي تضمن تشجيع القطاع الخاص في مجال التجارة على وجه التحديد ، فتمت عملية نقل الملكية من القطاع العام للقطاع الخاص وتم فيها تحويل ٧٦ منشأة صناعية إلى القطاع الخاص ، وفيها أيضا وضعت تعليمات وضوابط تنظيم عملية البيع باتجاه عملية الخصخصة فوضعت لكل حالة شروطها ، وأتيحت فرصا متكافئة للجميع لتنظيم المشروعات المباعة الى القطاع الخاص .

وتم تحويل نشاط مشاريع القطاع العام التي تعمل في النشاط الاقتصادي إلى شركات ذاتية تعمل بالتنافس مع القطاع الخاص ، وتم بيع عدد من مشاريع القطاع العام غير الاستراتيجية إلى القطاع الخاص وتم تأسيس ١٦ شركة مشتركة وخاصة ، إضافة إلى شركات لإدارة فنادق شيراتون في بغداد والبصرة وشركة مشتركة لإدارة المركز السياحي في الحبانية .

وتركز دور الدولة في مجال الزراعة على البحث والتطوير ومنح الفلاحين القروض وتوفير البذور والاسمدة وقيامها ببيع العديد من مؤسسات الدولة الزراعية بالكامل الى القطاع الخاص.

وهناك عدة قوانين وقرارات اخرى صدرت التي زادت في توجه الدولة نحو الخصخصة ومنها قانون سوق بغداد للأوراق المالية رقم ٢٤ لسنة ١٩٩١ (١٢) .

– القرار ١٣٢ لسنة ١٩٨٧ بإطلاق رأس المال الأسمي للشركات الخاصة وتقديم تسهيلات ائتمانية ميسرة .

-القانون ٤٦ لسنة ١٩٨٨ الذي منح الاستثمارات العربية امتيازات عديدة واعفاءات ضريبية وكمركية لتشجيع مساهمتها في مشاريع التنمية العراقية في القطاعات الزراعية والصناعية والخدمية والسياحية والمقاولات الانشائية .... وغيرها .

-القانون٥٢ لسنة ١٩٨٨ الذي منح القطاع الخاص حق الاستيراد دون تحويل خارجي.

-القانون رقم ٧٤ لسنة ١٩٨٨ الذي أعفى المشاريع الخاصة من الضرائب والرسوم لمدة ١٠ سنوات .

-القانون ٤٥ لسنة ١٩٨٩ لتشجيع زيادة مساهمة القطاع الخاص في النشاط التجاري والوكالات التجارية للمساهمة في عملية التنمية([١٣]).

الفرع الثاني

الاساس القانوني لنظام الخصخصة في الاقتصاد العراقي بعد عام ٢٠٠٣

بعد أن كانت مسيرة عملية الخصخصة في العراق توصف بخصوصيتها المتميزة عن تجارب الدول الأخرى ، جاء احتلال العراق عام ٢٠٠٣ فقامت سلطة الادارة المدنية التابعة للاحتلال الأمريكي واصدرت مشروع قانون الاستثمار الأجنبي رقم ٣٩ لسنة ٢٠٠٣ الذي يعد الأساس الذي يسمح للشركات المتعددة الجنسيات بالعمل في العراق ضمن مشروع إعادة اعمار العراق ، وبقيت برامج الخصخصة محصورة في مجالات محدودة بعد احتلال العراق عام ٢٠٠٣ فتضمنت النواحي الآتية:

اولا – افتتاح بعض البنوك الأهلية الخاصة والتي كان بعضها موجودا قبل عام ٢٠٠٣.

ثانيا – الدعوة إلى اشراك الاستثمار الأجنبي المباشر في إعادة اعمار العراق .

ثالثا – ظهور العديد من الشركات الخاصة المحلية الكبرى والتي تساهم في إعادة اعمار العراق من خلال التعاقد مع الهيئات الحكومية والمنظمات الدولية .

رابعا – هذا فضلا عن توقف المعامل والشركات التابعة للقطاع العام عن العمل لأسباب امنية او تعرضها للدمار والسرقة أثناء وبعد العمليات العسكرية التي قامت بها القوات المتعددة الجنسية .

خامسا- في أيلول ٢٠٠٣ قامت وزارة الصناعة والمعادن بعرض ٣٥ معملا للإيجار من المعامل التابعة لها المتعرضة لنسبة أضرار قليلة وقد عرضت هذه المعامل بما يشمل الايجار الخطوط الانتاجية والمعدات والموجودات الثابتة والأراضي والأبنية والمنشآت المشيدة عليها

بموجب جرودات مؤيدة من المؤجر والمستأجر ، تحدد مدة الايجار باتفاق المؤجر والمستأجر على أن لا تقل عن خمس سنوات (١٤).

وفي آذار عام ٢٠٠٤ طرحت وزارة الصناعة والمعادن (أسلوب المشاركة المؤقتة) في تأهيل وتحديث مصانع الشركات التابعة للوزارة ونقل التكنولوجيا مع الشركات العربية والأجنبية المختصة ، وقد استعمل هذا الأسلوب في المعامل التي نسبة أضرارها كبيرة جدا استنادا لما تجيزه القوانين والتعليمات السارية ، حيث تنص الفقرة (ثالثا) من المادة ١٥ الفصل الرابع من قانون الشركات العامة رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧م على الآتي : ((للشركة حق المشاركة مع الشركات والمؤسسات العربية والأجنبية لتنفيذ أعمال ذات علاقة بأهداف الشركة داخل العراق)).

ويهدف هذا الأسلوب الى تأهيل وتطوير المعامل الانتاجية ، والارتقاء بالعائد الاقتصادي للمشروع وتعزيز الاقتصاد الوطني وتأمين السلع الحيوية التي تعتمد على المواد الاولية المحلية.

وتحدد مدة (المشاركة المؤقتة) بما لا يقل عن عشر سنوات قابلة للتمديد باتفاق الطرفين . (١٥)

إن استخدام هذا الأسلوب يتم في المعامل المتضررة فتكون حصة الدولة من نسبة الربح قليلة جدا بالمقارنة مع الطرف الآخر ، وعلى الرغم من ذلك فأن هذا الأسلوب يبقى للدولة ميزة احتفاظها لملكية المشروع ، كما أن كلا أسلوبي (الايجار والمشاركة المؤقتة) هما طريقة جديدة لتطبيق الخصخصة في العراق .

اما دستور جمهورية العراق لعام ٢٠٠٥ فقد جاءت نصوصه نحو تشجيع الدولة في الاخذ بنظام الخصخصة والتحول نحو القطاع الخاص واصلاح الاقتصاد العراقي حيث جاءت المادة (٢٥) منه بما يلي (تكفل الدولة اصلاح الاقتصاد العراقي وفق اسس اقتصادية حديثة وبما يضمن استثمار كامل موارده وتنويع مصادره وتشجيع القطاع الخاص وتنميته)(١٦)

ونصت المادة (٢٦) من الدستور (تكفل الدولة تشجيع الاستثمارات في القطاعات المختلفة وينظم ذلك بقانون) (١٧)

ولم يشر قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ الى امكانية ادارة الموانئ من خلال التعاقد مع شركة خاصة فقد عهد القانون الى المنشأة العامة للموانئ ادارتها وفق الطرق الحديثة (١٨)

اما قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل فلم يشر الى تطبيق نظام الخصخصة في نصوصه .

وقد اشار مشروع قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص الى التوجه نحو تطبيق نظام الخصخصة في ادارة الاقتصاد العراقي وتشجيع القطاع الخاص حيث نصت المادة الثانية منه يهدف هذا القانون الى ما يلي

١- وضع اطار قانوني ملائم لتنظيم عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص .

٢- الاسهام في انشاء البنى التحتية ومرافق الخدمات العامة وتحسين خدماتها من خلال اشراك القطاع الخاص في تمويل وتصميم وبناء وتنفيذ وصيانة هذه المرافق . (١٩)

المبحث الثاني

الخصخصة كنظام صالح للتطبيق في ادارة الموانئ العراقية

سنبحث هذا الموضوع عبر تقسيمه الى مطلبين نخصص المطلب الاول لبيان فوائد تطبيق نظام الخصخصة والمعوقات التي تواجه تطبيقه ، والمطلب الثاني لدراسة تجارب بعض الدول في خصخصة الموانئ .

المطلب الاول

فوائد تطبيق نظام الخصخصة و المعوقات التي تواجه تطبيقه

لمعرفة امكانية تطبيق نظام الخصخصة نقسم هذا المطلب الى فرعين نخصص الفرع الاول لدراسة فوائد تطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ العراقية ، والفرع الثاني نخصصه لدراسة المعوقات التي توجه تطبيق الخصخصة .

الفرع الاول

فوائد تطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ العراقية

لتطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ فوائد كبيرة لهذا القطاع نذكر اهمها :

اولا – تحسين مستوى الاداء من خلال تحويله من ميناء خدمات الى مالكي ميناء وذلك بهدف تشجيع المنافسة واعطاء دور اكبر لشركات القطاع الخاص في هذا المجال (٢٠).

ثانيا – تقليل النفقات المالية من قِبل الحكومة وحصولها على نسبة معينة من الأرباح من خلال تأجيرها المباني والأراضي والخدمات التشغيلية الأخرى للموانئ .

ثالثا – جذب خطوط ملاحية ومن ثم موارد جديدة لتمويل استثمارات الموانئ.

رابعا – قدرة القطاع الخاص على تحمل أعباء التمويل الضرورية لصيانة الميناء.

خامسا – سرعة اتخاذ القرارات في الحالات الطارئة ومرونتها مقارنة ببيروقراطية الإدارة الحكومية التي قد تأخذ فترة أطول مما يؤثر على فعالية القرار.

سادسا – طبيعة القطاع الخاص والمتمثلة في المنافسة التي تجعله يحاول الوصول إلى تقديم افضل الخدمات وبأسرع الأوقات.

ويلاحظ من النقاط الواردة أعلاه إنها تشترك في مسألة مهمة وهي الصلاحيات الواسعة للقطاع الخاص سواء كانت مالية أو إدارية ومن ثم شُبه الاستقلالية التي ساعدت على نجاح هذا القطاع في إدارة وتشغيل الموانئ ، وبهذا فأن استقلالية الشركة المتعهدة بعمليات الشحن والتفريغ مثلا منحها إمكانيات واسعة في إدارة هذا النشاط المهم في الميناء وذلك لقدرتها الواسعة في تجهيز وإصلاح معدات الشحن والتفريغ لمواجهة الشركات المنافسة، والتزامها بالاتفاق المبرم مع إدارة الميناء الذي ينص على إلزام الطرف المتعاقد بتجهيز الأرصفة بالمعدات بالشكل الذي يوازي الحركة التجارية في الميناء وكذلك أعمال الصيانة والتحديث(٢١).

الفرع الثاني

المعوقات التي تواجه تطبيق نظام الخصخصة

يواجه تطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ العراقية العديد من المعوقات والمشاكل العملية والقانونية والتي نوجزها بما يلي .

اولا – عدم تحديث المرافق والمعدات والمنشآت التي توجد في الموانئ العراقية بسبب قدم بناءها وكذلك بسبب الاهمال الذي تعاني منه ، حيث يعاني قطاع الموانئ العراقي من مشاكل عديدة اذ لا تتناسب امكانيات الموانئ الحالية مع التطورات الكبيرة التي حصلت في اساطيل النقل البحري وانماط نقلها مثل سفن الحاويات التي تحتاج الى كفاءة عالية للعاملين والانظمة الالكترونية الحديثة والرافعات المتخصصة ، ولغرض تطبيق نظام الخصخصة لابد

من اعادة تطوير متكامل للموانئ من خلال احالتها للقطاع الخاص وهو ما لجأت العديد من الدول لهذا النوع مثل السعودية والامارات حيث اثبت نجاحا ملحوظا (٢٢) .

ثانيا – المعوقات القانونية التي تقيد القطاع الخاص في الاشتراك في ادارة قطاعات الدولة لذلك تظهر الحاجة الملحة الى تعديل القوانين النافذة التي تمنع القطاع الخاص من العمل في هذه المجالات والتي تعتبرها القوانين العراقية انها مجالات خدمية محجوزة في اطار ادارة القطاع العام مثل قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ وقانون الشركة العامة لموانئ العراق التي تأسست عام ١٩٩٧ بموجب قانون الشركات رقم ٢٢ وكذلك قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ حيث ان النص في هذه القوانين على الخصخصة ودخول القطاع الخاص في منافسة القطاع العام في ادارة الموانئ يشكل خطوة اساسية نحو تطوير هذا القطاع وتطوير جودته وكفاءته (٢٣) .

المطلب الثاني

تجارب بعض الدول في خصخصة الموانئ

سنقوم بدراسة تجربة دولتين ، حيث نخصص الفرع الاول لدراسة تجربة المملكة المتحدة بريطانيا والفرع الثاني نخصصه لدراسة تجربة المملكة العربية السعودية .

الفرع الاول

المملكة المتحدة (بريطانيا)

لقد بدأت الخصخصة كسياسة اقتصادية وكبرنامج تنموي لبعض الحكومات منذ أوائل الثمانينات وكانت بريطانيا في مقدمة تلك الدول إذ كانت الاسباب في هذا الاتجاه هي إن ملكية الدولة للمشاريع الكبيرة وإدارتها لهذه المشاريع تخضع للعقلية البيروقراطية .

كما إن مشاركة القطاع الخاص يحكمها مبدأ أساسي هو المخاطرة والعائد لهذا فأن هذا السباق فجر الطاقات الإبداعية الكامنة عند رجال الأعمال مما دفعهم إلى تحسين أداء ما هو قائم . وفي إطار الموانئ فأن نظام خصخصة الموانئ البريطانية قد بدأ منذُ عام ١٩٨٢ ، وأصبحت عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ تقوم بها شركات من القطاع الخاص أما الخدمات الأخرى مثل الإرشاد والقطر وعمليات الإرساء فقد بقيت تحت سيطرة سلطة الميناء ، وفي عام ١٩٩١ تم

تحويل ملكية بعض الموانئ من القطاع العام إلى القطاع الخاص مثل مينائي (ميدواي Midway و تيلبري Tilbury) [٢٤] .

الفرع الثاني

المملكة العربية السعودية

لقد جاءت سياسة الخصخصة في المملكة العربية السعودية نتيجة لضغوط خارجية من صندوق النقد الدولي ، بالتزامن مع ما نص عليه قرار مجلس الوزراء عام ١٩٧٠ أُعدت استراتيجية الخصخصة في المملكة العربية السعودية للاستمرار في زيادة حصة القطاع الخاص وتوسيع مساهمته في الاقتصاد الوطني باتباع أفضل الوسائل المتاحة، بما في ذلك تحويل بعض أنواع النشاط الاقتصادي وتمكينه من القيام بدوره في الاستثمار والتمويل وفقاً لخطة التنمية الوطنية.

حيث نصت الأهداف العامة والأسس الاستراتيجية لخطة التنمية السابعة الصادرة بقرار مجلس الوزراء رقم (٥٨) على "زيادة مساهمة القطاع الخاص في عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية"، كما ينص الأساس الاستراتيجي الثالث على "الاستمرار في سياسة فتح المجال للقطاع الخاص لمزاولة كثير من المهمات الاقتصادية والاجتماعية شريطة أن يترتب على ذلك منفعة حقيقية في تخفيض التكلفة، وحسن الأداء، وتشغيل المواطنين، وزيادة مساهمة الشركات لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

وبالمقابل يبلغ عدد الشركات التي تم خصخصتها في المملكة العربية السعودية الى ما يقارب ١٣٢ شركة. وتعتبر شركة سابك من أول الشركات التي تم خصخصتها بموجب السجل التجاري رقم ١٠٤ بتاريخ ٤ يناير عام ١٩٧٧، فهي مصنفة من ضمن قائمة أكبر عشر شركات بتروكيماوية عالمية، وأكبر شركة صناعية غير بترولية في منطقة الشرق الأوسط [٢٥] .

وبالنظر للصبغة الإقليمية والدولية التي اكتسبتها الموانئ السعودية والتحول الملموس في الاقتصاد الوطني من اقتصاد مستورد ومستهلك إلى اقتصاد منتج ومصدر أصبح الانفتاح التجاري البحري عاملاً رئيسياً في تفعيل دور الموانئ السعودية وتوسيع دائرة تفاعلها مع حركة التجارة البحرية الدولية.

وتسابقت الموانئ باعتبارها بوابات التجارة والتنمية على تطوير تجهيزاتها لمواكبة المتغيرات السريعة في مجال التجارة البحرية، وكان من أهم هذه التطورات هو الانتقال السريع نحو استخدام الحاويات في التجارة البحرية.

بالإضافة إلى تضاعف حجم سعة سفن الحاويات مما يتطلب كفاية وقدرات عالية في الموانئ لاستقطاب مثل هذا النوع من السفن. ولمواكبة المستجدات الاقتصادية، والاستمرار في تطوير الموانئ وفق الخطط التنموية المتكاملة للمملكة العربية السعودية؛ فقد صدر الأمر السامي في العام ١٩٩٧ بإسناد جميع أعمال تشغيل وصيانة وإدارة الأرصفة والمعدات التابعة للموانئ السعودية إلى القطاع الخاص عبر توقيع عقود طويلة الأمد ، وقد أثمر هذا التوجه تطوراً ملحوظاً في الكفاءة التشغيلية للموانئ وضخ استثمارات كبيرة أدت إلى تحديثات متعاقبة للمعدات والتجهيزات ومعدلات أعلى لرضى العملاء والمستفيدين[٢٦] .

ودخلت الموانئ السعودية في عهد جديد لإخراجها من الإدارة الحكومية بإبرام أكبر عقد في هذا القطاع يتضمن خصخصة تطوير وتشغيل ميناء الدمام على ساحل الخليج ، حيث قامت الهيئة العامة للموانئ بالسعودية بتوقيع اتفاق بقيمة تتجاوز سبعة مليارات ريال (١.٩ مليار دولار) مع الشركة السعودية العالمية للموانئ "أس. جي. بي" لتشييد وتشغيل محطات للحاويات في ميناء بالدمام.

وذكرت الهيئة العامة لادارة الموانئ بالسعودية أن عقد الإسناد الجديد بميناء الملك عبدالعزيز بالدمام سوف يساهم في توفير أكثر من ٤ آلاف وظيفة في قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية، وذلك ضمن عمليات التطوير المستمرة التي تعمل عليها الهيئة في الموانئ السعودية [٢٧] .

وكشف رئيس الهيئة العامة للموانئ أن الهيئة تدرس بالتعاون مع مركز التخصيص الوطني ووزارة النقل ١٢ عقداً بنظام البناء والتشغيل والنقل لطرحها للقطاع الخاص. أشار إلى أن تجربة العقود التي تم توقيعها بنظام البناء والتشغيل والنقل كانت تجربة ناجحة، إذ فاقت إنتاجيتها النسب المتوقعة بنحو ١٠% خلال فترة الأشهر الستة التي تلت تشغيلها ، حيث كانت هيئة الموانئ قد وقعت عقد إسناد بنظام البناء والتشغيل والنقل (BOT)، مدته ٣٠ عاماً، لتحسين وتطوير الجزء الشمالي من ميناء جدة الإسلامي بالكامل، لتصبح المحطة الجديدة أكبر محطة حاويات في المملكة العربية السعودية، باستثمارات تبلغ ٦.٦ مليار ريال [٢٨] .

يتضح مما سبق بان المملكة العربية السعودية وبالرغم من خطط التنمية الكبيرة التي تملكها ومواردها المالية الضخمة جدا الى انها اتجهت نحو تطبيق نظام الخصخصة حيث اثبتت دراسات خبراء الاقتصاد إن قرار الخصخصة لمثل هذه القطاعات الحيوية يمثل خطوة صحيحة ومهمة في طريق إصلاح الاقتصاد الوطني ورفع معدلاته، وتخفيف العبء الاقتصادي على الحكومة وتطوير الخدمات المقدمة للمواطنين والمقيمين، إلى جانب توفير كثير من الوظائف للكوادر الوطنية.

الخاتمــة

اولا- النتائج .

١- ان دستور جمهورية العراق لعام ٢٠٠٥ قد اجاز تطبيق نظام الخصخصة لتطوير الاقتصاد وذلك كما لاحظنا في نص المادتين (٢٥ و ٢٦) من دستور العراق لسنة ٢٠٠٥ .

٢- أن المفهوم الاقتصادي للخصخصة هو أوسع من مفهومها القانوني لذلك فأننا لم نجد في التشريعات العراقية تعريفا وتنظيما كاملا لمفهوم الخصخصة من الناحية الاقتصادية فقد ركزت القوانين في نصوصها على ان الخصخصة هي عملية نقل الملكية من القطاع العام الى القطاع الخاص .

٣- ان الخصخصة تعتبر علاجاً لابد منه لمؤسسات القطاع العام في العراق من أجل تحويل وضعية الاقتصاد من الارتكاز على نشاط القطاع العام إلى اقتصاد حر تسوده المنافسة ويتعاون فيه القطاع الخاص بشكل أكبر وأفضل من ذي قبل .

٤- ان قطاع الموانئ العراقية في الوقت الحاضر لا تتناسب مع إمكانيات موانئ الدول المجاورة ولا يمكن أن تصلح لخدمة التجارة العراقية المستقبلية بالشكل المطلوب اذ ستعاني هذه الموانئ في المستقبل القريب من تكدس السفن والبضائع وعدم امكانية دخول السفن الكبيرة بسبب قلة عمق مستوى غاطس المياه والذي يبلغ ٩ امتار فقط .

٥- ان اغلب المشاريع التي تقوم بها الدولة بأدراجها في الموازنة الاستثمارية للدولة لتطوير الموانئ غير قادرة على استيعاب الضغط الكبير على الموانئ وذلك بسبب الازمات المالية التي تتعرض لها الموازنة العامة بين فترة واخرى .

ثانيا – التوصيات .

١- ندعو مجلس النواب العراقي الى اصدار قانون خاص للخصخصة وذلك انسجاما مع تجارب الدول الاخرى في هذا المجال وكذلك استجابة لتوجيهات صندوق النقد الدولي ويجب ان يتضمن القانون ضمانات كبيرة للمستثمرين وللقطاع الخاص بما يشجع الدخول في ادارة المرافق العامة الحيوية في الدولة .

٢- ندعو الى اعتماد دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام / ٢٠١٥ والصادر من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة و دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في العراق والصادرة من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي عام ٢٠١٥ من قبل الجهات والوزارات المختصة ووزارة التخطيط في وضع الخطط المستقبلية لغرض تطوير هذا القطاع والنهوض به وزياده إيراداته مع ضرورة تحديث هاتان الدراستان بصورة مستمرة من قبل الجهات المختصة وبالاستفادة من الخبرات الوطنية والاجنبية

٣- ندعو الى ضرورة الاشراف من قبل رئيس مجلس الوزراء شخصيا وبدعم جميع قطاعات الدولة المختلفة على انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير واعطاءه كامل الاهمية كونه شريان اقتصادي مستقبلي مهم جدا لقطاع الموانئ في العراق وللاقتصاد العراقي بشكل عام

٤- تحويل الشركة العامة لموانئ العراق الى شركة مساهمة وطرح نسبة منها للقطاع الخاص مع زيادة وارداتها ودخولها في منافسة مع القطاع الخاص وزيادة مخصصات واجور العاملين فيها لغرض تطوير اداءها في تحسين قطاع الموانئ .

٥- ندعو الى فتح افاق التعاون مع الدول الاخرى لغرض الاستفادة من تجاربها في مجال ادارة الموانئ وخصوصا الدول التي اتجهت الى تطبيق نظام الخصخصة في ادارة الموانئ .

قائمة الهوامش

[١])- معجم المعاني الجامع في اللغة العربية ، موقع على الانترنيت ، https://www.almaany.com/

[٢])– د. عقيل مجيد السعدي ، الاساس القانوني للخصخصة في ضوء التشريع العراقي دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء العلمية ، المجلد الخامس ، العدد الرابع ، لعام ٢٠٠٧ ، ص ٣ .

[٣]) – د . عباس كاظم الفياض ، الخصخصة وتأثيرها على الاقتصاد العراقي ، اطروحة دكتوراه ، كلية القانون والسياسة ، الاكاديمية العربية في الدنمارك ، لسنة ٢٠١٠ ، ص ٢٠ .

[٤]) – د . سمير عبود عباس ، د علاء الدين محمود كريم . م .م باسمة علي احسان ، الخصخصة وتحديد رؤى لإصلاح الاقتصاد العراقي ، بحث منشور في مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة العدد السادس والعشرون لسنة ٢٠١١ ص ١٣ .

[٥]) - د . عباس كاظم الفياض ، الخصخصة وتأثيرها على الاقتصاد العراقي ، اطروحة دكتوراه ، كلية القانون والسياسة ، الاكاديمية العربية في الدنمارك ، لسنة ٢٠١٠ ، ص ٢٥

[٦]) - د. عقيل مجيد السعدي ، الاساس القانوني للخصخصة في ضوء التشريع العراقي دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء العلمية ، المجلد الخامس ، العدد الرابع ، لعام ٢٠٠٧ ، ص ٤

[٧])– د . عبده محمد فاضل الربيعي ، الخصخصة وأثرها على التنمية بالدول النامية، مكتبة مدبولي، مصر، ط ١ ، ٢٠٠٣ ، ص ٣١ .

[٨])– د . حسين عجلان حسن ، القطاع العام في العراق بين ضرورات التطوير وتحديات الخصخصة ، بحث منشور في مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية ، العدد الحادي عشر ، لسنة ٢٠١٣ ، ص ١١ .

[٩])– د . حسين عجلان حسن . المصدر السابق ، ص ١٣ .

[١٠]) – د. سمير عبود عباس ، د علاء الدين محمود كريم م .م باسمة علي احسان ، مصدر سابق ، ص ٢١ .

[١١]) – د . كامل كاظم بشير الكناني ، المفهوم وامكانيات التطبيق في العراق ، نظرة في التحليل الاستراتيجي للإصلاح الاقتصادي ، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية . بحث منشور على الانترنيت https://www.researchgate.net/publication/332902041_alkhskhst_almfhwm_wamkanyat_alttbyq_fy_alraq_nzrt_fy_althlyl_alastratyjy_llaslah_alaqtsady

[١٢])- د . سمير عبود عباس ، د علاء الدين محمود كريم . م .م باسمة علي احسان ، مصدر سابق ، ص ٢٣ .

[١٣]) - عقيل مجيد كاظم عبد السعدي ، الأساس القانوني للخصخصة في ضوء التشريع العراقي ، دراسة مقارنة ، مصدر سابق ص ٨ .

[١٤])– عادل عبد الزهرة شبيب ، تجربة الخصخصة في العراق ، مقال منشور في موقع جريدة طريق الشعب على الانترنيت https://tareeqashaab.com/index.php/sections/articles/2333-2021-10-11-09-34-54

[١٥])- عادل عبد الزهرة شبيب ، اعادة الدور الريادي والاقتصادي للقطاع الخاص العراقي . مقال منشور في موقع مركز بغداد للتنمية القانونية والاقتصادية على الانترنيت ، https://bcled.org

[١٦])– ينظر ، المادة (٢٥) من دستور العراق لعام ٢٠٠٥ .
[١٧])- ينظر ،المادة (٢٦) من دستور العراق لعام ٢٠٠٥ .
[١٨])– ينظر ، قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .
[١٩])– ينظر ، المادة (٤) من مشروع قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص لعام ٢٠١٩ .
[٢٠])– ينظر ، تقرير دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق ، تقرير الشركة العامة للموانئ العراقية بالتعاون مع الوكالة اليابانية للتعاون الدولي ، لسنة ٢٠١٥ ، ص ٢١ .
[٢١])– م . عمار عادل شامل . د . حسين علي داوود ، مصدر سابق ، ص ٤٥ .
[٢٢])- رباب خليل ابراهيم ، د . بان صلاح عبد القادر ، حكم الخصخصة بمفهومها القانوني في التشريع العراقي ، دراسة مقارنة مع التشريع الفرنسي بحث منشور في مجلة العلوم القانونية ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، العدد السادس ، لسنة ٢٠١٩ ، ص ٣٤ .
[٢٣])- رباب ابراهيم خليل ، د . بان صلاح عبد القادر ، مصدر سابق ، ص ٣٦ .
[٢٤])- م . عمار عادل شامل . د . حسين علي داوود ، مصدر سابق ، ص ٤٨ .
[٢٥])– الدكتور . فايز عبد الهادي احمد ، الخصخصة ، دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية ، اصدارات المنظمة العربية للتنمية الادارية ، ط ١ ، ٢٠١١ ، ص ٤٣ .
[٢٦])- مرحلة التطور وعصر الخصخصة ، مقال منشور على موقع الهيئة العامة للموانئ السعودية على الانترنيت https://mawani.gov.sa/ar-sa/aboutus/pages/privatizationprogram.aspx

[٢٧])- الرياض تبدأ عهد خصخصة الموانئ السعودية ، مقال منشور في صحيفة العرب على الانترنيت ، https://alarab.co.uk

[٢٨])- «الموانئ»: خصخصة ١٢ عقداً بنظام البناء والتشغيل في ٢٠٢١ ، مقال منشور في صحيفة عكاظ على الانترنيت https://www.okaz.com.sa/economy/saudi/2052204

قائمة المصادر

اولا : الكتب .

١- د . عبده محمد فاضل الربيعي ، الخصخصة وأثرها على التنمية بالدول النامية، مكتبة مدبولي، مصر، ط ١ ، ٢٠٠٣ .
٢- د . فايز عبد الهادي احمد ، الخصخصة ، دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية ، اصدارات المنظمة العربية للتنمية الادارية ، ط ١ ، ٢٠١١ .

ثانيا : الرسائل والاطاريح .

١- د . عباس كاظم الفياض ، الخصخصة وتأثيرها على الاقتصاد العراقي ، اطروحة دكتوراه ، كلية القانون والسياسة ، الاكاديمية العربية في الدنمارك ، لسنة ٢٠١٠ .

ثالث : البحوث

١- د. عقيل مجيد السعدي ، الاساس القانوني للخصخصة في ضوء التشريع العراقي دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء العلمية ، المجلد الخامس ، العدد الرابع ، لعام ٢٠٠٧.

٢- د . سمير عبود عباس ، د علاء الدين محمود كريم . م .م باسمة علي احسان ، الخصخصة وتحديد رؤى لإصلاح الاقتصاد العراقي ، بحث منشور في مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة العدد السادس والعشرون لسنة ٢٠١١ .

٣- د . حسين عجلان حسن ، القطاع العام في العراق بين ضرورات التطوير وتحديات الخصخصة ، بحث منشور في مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية ، العدد الحادي عشر ، لسنة ٢٠١٣ .

٤- رباب خليل ابراهيم ، د . بان صلاح عبد القادر ، حكم الخصخصة بمفهومها القانوني في التشريع العراقي ، دراسة مقارنة مع التشريع الفرنسي بحث منشور في مجلة العلوم القانونية ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، العدد السادس ، لسنة ٢٠١٩ .

رابعا : الدساتير والقوانين .

١- دستور جمهورية العراق لعام ٢٠٠٥ .

٢- قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .

٣- مشروع قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص لعام ٢٠١٩ .

رابعا : التقارير

١- تقرير دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق ، تقرير الشركة العامة للموانئ العراقية بالتعاون مع الوكالة اليابانية للتعاون الدولي ، لسنة ٢٠١٥ .

خامسا : البحوث المنشورة على الانترنيت .

٥- د . كامل كاظم بشير الكناني ، المفهوم وامكانيات التطبيق في العراق ، نظرة في التحليل الاستراتيجي للإصلاح الاقتصادي ، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية . بحث منشور على الانترنيت https://www.researchgate.net/publication/332902041_alkhskhst_almfhwm_wamkanyat_alttbyq_fy_alraq_nzrt_fy_althlyl_alastratyjy_llaslah_alaqtsady

٦- عادل عبد الزهرة شبيب ، تجربة الخصخصة في العراق ، مقال منشور في موقع جريدة طريق الشعب على الانترنيت https://tareeqashaab.com/index.php/sections/articles/2333-2021-10-11-09-34-54

٧- معجم المعاني الجامع في اللغة العربية ، موقع على الانترنيت ، https://www.almaany.com/

٨- عادل عبد الزهرة شبيب ، اعادة الدور الريادي والاقتصادي للقطاع الخاص العراقي . مقال منشور في موقع مركز بغداد للتنمية القانونية والاقتصادية على الانترنيت ، https://bcled.org

٩- مرحلة التطور وعصر الخصخصة ، مقال منشور على موقع الهيئة العامة للموانئ السعودية على الانترنيت https://mawani.gov.sa/ar-sa/aboutus/pages/privatizationprogram.aspx

١٠- الرياض تبدأ عهد خصخصة الموانئ السعودية ، مقال منشور في صحيفة العرب على الانترنيت ، https://alarab.co.uk

١١- «الموانئ»: خصخصة ١٢ عقداً بنظام البناء والتشغيل في ٢٠٢١ ، مقال منشور في صحيفة عكاظ على الانترنيت https://www.okaz.com.sa/economy/saudi/2052204

Abstract

The maritime transport sector is considered one of the main pillars in the national economy of countries that have sea coasts. It has played a leading role in the transfer of civilizations, as ships have developed into giant tankers that are more diversified and advanced, and container ships with large tonnage have appeared, and the need for advanced seaports and high administrative efficiency and internal transport networks has become Reach production and consumption centers to be able to receive and deal with these giant ships, as well as having centers for electronic exchange of information Iraqi ports play a major role in activating and revitalizing the regional and global maritime traffic and have a significant impact on the economic return of Iraq. The Iraqi port sector suffers from many problems that constitute an obstacle to its various activities, as the capabilities of the current ports do not match the developments that occurred in the maritime transport fleets and their modes of transport represented by ships Containers that require advanced port services such as high efficiency of workers, modern electronic systems, modern and fast-performing specialized cranes and other problems. When reviewing the reports of the Ministry of Planning and the relevant authorities, it turns out that the Iraqi ports in their current state do not constitute a source of attracting modern ships. On the basis of that, the study addresses the need to develop and amend Iraqi laws in a manner that encourages the application of the privatization system as well as conducting some development processes for port facilities and manpower. It has different specializations to meet the requirements of modern ships and the future need, as there are no national restrictions forcing the foreign carrier to deal with Iraqi ports, as the latter is looking for an efficient port that achieves his economic interests. Raising the efficiency of ports in line with the requirements of modern maritime transport will undoubtedly help to raise the efficiency of the economic activity of the ports by increasing the level of commercial movement in them, as well as increasing their revenues in line with the developments of maritime transport For the purpose of developing the management and operation of ports, we believe that it is important to increase the role of the private sector in the port management process through privatization. The port development process also requires encouraging private investment by granting encouraging conditions and privileges for port management and operation. The length of the concessions period and the high share of returns will encourage private companies to allocate greater investments. It is also important to prepare a master plan for the development of ports and to present development projects to private sector investors, and to attract large international companies specialized in developing ports and the need to speed up the completion of the Faw port project, which constitutes a qualitative leap. In the port sector in Iraq, in addition to infrastructure Where the human resource development process is one of the important activities that must be worked on during the development process, in particular the development of port management capabilities, and the improvement of training institutes for its employees. Ports .

The legal framework for the application of the privatization system in the management of Iraqi ports

Doaa Rahman Hatem Al-Julehawi
Teaching in the Department of Law The Islamic University of Diwaniyah

Haitham Ali Kazar
University of Babylon / Presidency of the University of Babylon