

دور قطاع النقل في جلب الاستثمار الدولي وفق التشريعات العراقية

الأستاذ الدكتور جورج وديع عرموني

فاضل كاظم علي

قانون عام/الجامعة الإسلامية في لبنان

٠٧٧٠٢٧٧٩٩٣٩

The Role of Transportation sector in attracting international investment in accordance with Iraqi legislations

Fadhil kadhim Ali

PHD. Professor: George Wadih Aramouni

law /Islamic university in Lebanon- college of law

009647702779939

E-w.man94@yahoo.com

Abstract

Developing countries are witnessing increasing challenges in achieving economic development, especially in light of the changing features of the international economic environment and the resulting globalization and openness of markets. Foreign direct investment has become one of the most important alternatives available to the latter, to diversify financial resources and provide external financing, given the increase it provides. In production processes, reducing costs, providing job opportunities, obtaining hard currency, and maximizing revenues, not to mention its contribution to transferring the latest technological achievements to the host countries, this is what made it a subject of competition and competition between countries to attract more of it, especially the Arab countries because they enjoy a great location. Distinguished strategist .

Hence, attention was directed and searched for new factors to attract foreign direct investment projects, especially in the field of transportation infrastructure, because of its prominent role in promoting other economic sectors and the diversification of economic activities, in addition to its significant contribution to

increasing foreign direct investment flows. As for Iraq and elsewhere, This sector represents a great importance in the economic, service and commercial movement, making it the focus of attention of governments, and even the focus of attention of officials, investors and developers of this field. This sector, both public and private, and even mixed, needs to develop its activities through investment

المقدمة

تشهد الدول النامية تحديات متعاضمة في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية خاصة في ظل تغير ملامح البيئة الاقتصادية الدولية وما أفرزته من عولمة وانفتاح الأسواق، حيث أصبح الاستثمار الأجنبي المباشر من أهم البدائل المتاحة أمام هذه الأخيرة، لتنويع الموارد المالية وتوفير التمويل الخارجي، نظراً لما يقدمه من زيادة في عمليات الإنتاج، تخفيض التكاليف، توفير فرص العمل، الحصول على العملة الصعبة، وتعظيم الإيرادات، ناهيك عن مساهمته في نقل أحدث المنجزات التكنولوجية إلى الدول المضيفة، هذا ما جعله محل للتنافس والتسابق بين الدول لاستقطاب المزيد منه، لا سيما الدول العربية لكونها تتمتع بموقع استراتيجي مميز.

من هنا توجه الاهتمام والبحث عن عوامل جديدة لاستقطاب المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة، خاصة في مجال البنية التحتية للنقل لما لها من دور بارز في ترقية القطاعات الاقتصادية الأخرى، وتنوع الأنشطة الاقتصادية، فضلاً عن مساهمتها الكبيرة في زيادة التدفقات الاستثمارية الأجنبية المباشرة، أما في العراق وما يمثله هذا القطاع من أهمية كبرى في الحركة الاقتصادية والخدمية والتجارية تجعل منه محل اهتمام الحكومات، بل ومحط أنظار المسؤولين والمستثمرين والمطورين لهذا المجال، هذا القطاع بشقيه العام والخاص، بل وحتى المختلط، بحاجة إلى تطوير أنشطته عن طريق الاستثمار.

ومن هذا الطرح تتمحور لنا إشكالية الدراسة وكما يلي: أنه مع زيادة حجم هذه الصناعة وتطورها إلى أي مدى يساهم قطاع النقل في استقطاب الاستثمارات الأجنبية ومنح الحوافز الاستثمارية للمستثمرين في العراق؟ وينبثق من هذا التساؤل الرئيسي الأسئلة الفرعية التالية:

ما هو الدور التنموي لقطاع النقل؟ وما هو واقع النقل في العراق؟ وهل تساهم البنية التحتية، والبنية لهذا القطاع الكبير في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة؟ وهل يمنح العراق بموجب تشريعاته حوافز ومزايا استثمارية لجلب الاستثمار؟ على ضوء الإشكالية المطروحة يمكن صياغة الفرضيات التالية: يلعب قطاع النقل دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما تلعب البنية التحتية والوضع الأمني والواقع القانوني لقطاع النقل دور مهم في جذب الاستثمارات الأجنبية.

كما هناك حوافز ومزايا وضمانات يتمتع بها المستثمرون بموجب القوانين الجديدة. ولتحفيز الاستثمارات وجذبها وتقديم التسهيلات اللازمة مع حمايتها تشريعياً، يتطلب الأمر تحديد أحكام قانونية دقيقة تنظم قطاع النقل.

أسباب اختيار موضوع البحث

أصبح قطاع النقل بمختلف مجالاته عصب الحياة الاقتصادية خلال العقد الأخيرين، كذلك أصبح موضوع النقل الخارجي الآن يفرض نفسه في أخطر موضوعات القانون الدولي العام الجديد، هذا القطاع لا بد من استثماره بشكل جيد يتلائم مع حجمه وأهميته الاقتصادية وإدخال التحسينات اللازمة لتطويره عن طريق الاستثمار من خلال التشريعات والقوانين اللازمة التي تضمن جلب الاستثمار الدولي وتحمي المستثمرين الأجانب. وهنا سوف نبين تلك الأهمية وكما يلي:

١. ضخامة الأموال المستثمرة في شركات النقل العالمية والمحلية خاصة في مجال النقل الجوي والنقل البحري، وتزايد نسب مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالية. وضخامة أعداد المسافرين وتزايد حجم الحركة المنقولة نتيجة لتزايد أنشطة الشركات العابرة للقارات.
٢. التقدم الهائل والكبير في مجال تكنولوجيا صناعة الطائرات والسكك الحديدية، سواء في مجال الراحة أو السرعة أو الأمان، فضلاً عن تزايد حدة المنافسة بين شركات الطيران المدني في مجال نقل الركاب والبضائع، واعتبار ذلك عامل محفز لتسابق المستثمرين.
٣. تزايد أعداد العاملين في قطاع النقل، الأمر الذي أدى إلى أنتشار شبكة الطرق، وزيادة عدد الوحدات التي يتكون منه اسطوله الجوي والبري والبحري، وهو يمثل أهم المقاييس الحضارية التي يقاس بها تقدم الدول.
٤. تزايد رغبة الشركات والقطاع الخاص بالاستفادة من الفرص التجارية والاستثمارية التي تتوفر في قطاع النقل.

أهمية الدراسة

بأنها تناولت المواضيع التي قد تستفيد منها الجهات المختصة في قطاع النقل، وذلك من خلال الاستفادة مما طرح في هذه الدراسة من خلال تحديد المقصود بقطاع النقل ومجالاته، مع بيان الاستثمار، بالإضافة الى معرفة القواعد والمبادئ القانونية التي تحكم هذا القطاع والبحث عن الحوافز والتسهيلات الاستثمارية التي تمنح للمستثمرين الأجانب في هذا المجال.

خطة البحث

بناءً على ما أستفدناه من المادة العلمية في كل ما جاءت به المصادر والقوانين المختلفة، قد قسمنا هذا العمل إلى مبحثين:

- المبحث الأول تحدثنا فيه عن ماهية قطاع النقل وأهم مجالاته، وتم تقسيمه إلى مطلبين، تناولنا في الأول منه مفهوم قطاع النقل، أما في المطلب الثاني بحثنا فيه مجالات قطاع النقل.
- المبحث الثاني وتحدثنا فيه عن الاستثمار، وتم تقسيمه إلى مطلبين، تناولنا في الأول منه ماهية ومفهوم الاستثمار، فيما تناولنا في المطلب الثاني أهم تشريعات قطاع النقل والمزايا الاستثمارية فيها.
- ونختم هذه الدراسة بأهم ما توصلنا إليه من نتائج ومقترحات.
- وخلصت هذه الدراسة إلى الدور الفعال والإيجابي الذي يؤديه قطاع النقل في توفير مناخ استثماري ملائم، فضلاً عن مساهمته في زيادة التدفقات الاستثمارية الأجنبية والعربية المباشرة إلى المنطقة والذي بدوره يساهم بشكل كبير في دفع عجلة التنمية الاقتصادية لبلدنا الحبيب.

المبحث الأول

قطاع النقل ودوره التنموي

يعتبر النقل هو وسيلة الانتقال من مكان إلى آخر وقد استعمل الإنسان النقل منذ القدم، حيث تطورت وسائل النقل عبر الزمن من النقل، وصولاً إلى وسائل النقل الحديثة مثل الطائرات. وتوجد ثلاثة أنواع رئيسية للنقل: هي النقل البري، والمائي والجوي، ويعتمد النقل البري على مركبات ذات عجلات وخصوصاً السيارات والشاحنات والحافلات والقطارات، أما السفن والقوارب والبواخر فهي أهم المركبات المائية، وكما يعتمد النقل الجوي على الطائرات بصورة كلية^١. وقطاع النقل هو فئة من الشركات التي تقدم خدمات نقل الأشخاص أو البضائع ومن الناحية الفنية فهو مجموعة صناعية تابعة لقطاع الصناعة بحسب التصنيف الصناعي العالمي " GICS "، ويحتوي قطاع النقل على صناعات مختلفة مثل الشحن الجوي، والخدمات اللوجستية، وشركات الطيران، والبحرية، والطرق، والسكك الحديدية، والبنية التحتية للنقل بحد ذاته^٢. للنقل دور مهم لا مناص منه ضمن النشاطات الاقتصادية، حيث لا يمكن تحقيق النمو والتنمية مالم يتم الوصول الفعلي للمصادر والأسواق، فالنقل

^١ - معلومات عن النقل على موقع id.loc.gov. " id.loc.gov تاريخ زيارة الموقع، ٢٥-٢-٢٠٢٤.

^٢ - Transportation Sector, www.investopedia.com، تاريخ زيارة الموقع ٢٠-٢-٢٠٢٤.

يسهل تجوال الأشخاص والبضائع التجارية والخدمات والمصادر، كما يعزز الوصول إلى الأسواق المحلية والدولية، وبالتالي فإن تذليل العقبات أمام هذا القطاع، وفسح المجال أما الاستثمار له تأثير مباشر على التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد.

المطلب الأول

مفهوم النقل وأنواعه

النقل اصطلاحاً له تعاريف عدة تختلف باختلاف الباحثين والكتاب، ومنها تعريف بيشت (BECHT) الذي يعرف النقل بأنه حركة الأفراد والسلع من مكان لآخر^١. وتعددت وتباينت آراء الباحثين والهيئات الرسمية في إعطاء تعريف دقيق للنقل بحيث عرف بعضهم النقل على أنه ذلك النشاط المتعلق بحركة السلع. في حين أن قاموس "oxford" عرف النقل "Transport" على أنه أخذ أو حمل الناس أو البضائع من مكان إلى آخر عن طريق السيارة، أو الطائرة، أو السفينة^٢. كما عرّف أيضاً على أنه "النشاط الاقتصادي الذي يهدف إلى خلق المنافع وزيادتها عن طريق نقل وانتقال الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر"^٣. وعليه يمكن القول بأن النقل هو ذلك النشاط الاقتصادي الذي يهدف إلى تسهيل عملية نقل السلع والبضائع والركاب والمسافرين من مكان إلى آخر عبر وسائل النقل (البري، البحري، الجوي) داخلياً وخارجياً. وتعددت تصنيفات النقل حسب طبيعتها ولعل من أبرز التصنيفات الشائعة ما يلي:

الفرع الأول: النقل البري

ويتضمن نشاطات النقل عبر الطرق بالحافلات، السيارات، الشاحنات... الخ والقطارات، الميترو وكذلك التراموي، علماً إن القطارات تعد في البلدان الأخرى من وسائل النقل الأكثر اعتماداً نظراً للمرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل، سواء كان ذلك لنقل الأفراد أو البضائع من خلال الترابط السهل والسريع بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات والحافلات، كما تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال القدرة الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة. وتقوم في العراق شركات خاصة ومختلطة، وعامة بعملية النقل

١- عبده، سعيد، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٥.
٢- مكي، هشام، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة (الاتحاد الأوروبي كنموذج) ملتقى دولي، استراتيجيات وافاق تطوير قطاع النقل في إطار التنمية الوطنية. ٢٠١٣، ص ٣.
٣- السامرائي، محمد بدع صالح، قطاع النقل البري وأهميته في التنمية الاقتصادية مع دراسة تطبيقية عن العراق، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٩٦، ص ٨.

البري، إلا أن الشركات العامة التابعة إلى وزارة النقل العراقية هي من تتولى إدارة وتنظيم عملية النقل البري، وسوف ندرجها بالتفصيل أدناه وكما يلي:

١. الشركة العامة للنقل البري: وتأسست هذه الشركة عام ١٩٧٠ وهي شركة رائدة في مجال النقل والدعم اللوجستي ذات تاريخ حافل في هذا المجال منذ ٤٥ سنة، حيث كانت إحدى الشركات التابعة للمؤسسة العامة للتجارة الملحقة بوزارة الاقتصاد الملغاة، وبعدها صدر قرار بفك ارتباطها والحاقها بوزارة النقل^١. وبدأت الشركة بأسطول متواضع للنقل البري ورؤيا متواضعة محدودة، حتى أصبحت الآن الناقل الوطني المعتمد في العراق، التي تعمل بمعيتها ٤٥ شركة أهلية مؤتلفة معها ذات إمكانيات وتخصص كبير في مجال النقل البري. واستطاعت خلال السنوات المنصرمة من نقل الالاف من الأطنان من الحمولات متمثلة بـ (نقل مفردات البطاقة التموينية لصالح وزارة التجارة، نقل المعدات الكهربائية الثقيلة التخصصية لصالح وزارة الكهرباء، نقل المشتقات النفطية لصالح وزارة النفط، نقل صناديق الاقتراع للمفوضية العليا للانتخابات).

٢. الشركة العامة لنقل للمسافرين والوفود: وتم تأسيسها عام ١٩٣٨ وكانت تسمى مصلحة نقل الركاب وتم دمجها مع الشركة العامة لنقل الوفود استناداً لموافقة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بكتابها في العدد ش. ق/١٠/١٧/١٧/١٧/٢٤٤٩٩ في ٢٣/٩/٢٠٠٨، وتهدف الشركة إلى المساهمة في دعم الاقتصاد العراقي في مجال نقل المسافرين والوفود، واستخدام وسائل نقل متطورة وأمنة للنقل بين المحافظات وداخلها، والمساهمة في تقليص البطالة، وتوفير وسائل نقل بما يؤمن عدم حدوث أزمة نقل، والمساهمة في النقل الدولي والسياحي ونقل الزوار وتنظيم ذلك وإدارته حضارياً^٢.

٣. الشركة العامة لسكك حديد العراق: وهي الشركة الوطنية التي تقوم بتسيير رحلات القطارات في داخل العراق ومقرها في بغداد وهي مملوكة للحكومة العراقية، وتشكلت أول إدارة للسكك الحديد في العراق في أيلول من عام ١٩١٦ وكانت آنذاك تحت سيطرة الجيش البريطاني. ثم انتقلت إلى إدارة مدنية بريطانية عام 1920 ثم إلى تحولت إلى إدارة مدنية عراقية يوم ١٦ نيسان/أبريل 1936 والذي أصبح عيد السكك العراقية. أول رحلة تم تسييرها كانت من بغداد إلى سميكة الدجيل إلى الجنوب من

^١ - التقرير السنوي لتشكيلات وزارة النقل لعام ٢٠٢٢، دائرة التخطيط والمتابعة، قسم المتابعة، القسم الخاص بالشركة.

^٢ - المادة (٣) من النظام الداخلي للشركة العامة لنقل المسافرين والوفود، المصدر الوقائع العراقية، رقم العدد: ٤١٧٢ تاريخ: ٢٠١١/٠١/٠٣، رقم الصفحة: ١٥٥.

مدينة سامراء عام 1914 م. وتقوم الشركة حالياً بتسيير رحلات للقطار بين بغداد والبصرة، حيث سير أول قطار بينهما عام ١٩٢٠ م. ويتمثل نشاطها الرئيسي بنقل المسافرين والبضائع داخل وخارج العراق ومد خطوط سكك الحديد^١.

٤. الشركة العامة لإدارة النقل الخاص: وبدأت أعمالها كهيئة في عام ١٩٩٤ ومن ثم تحولت إلى شركة في عام ١٩٩٨. وتهدف إلى إدارة وتنظيم ومراقبة نشاط نقل الركاب والمسافرين داخل العراق وخارجه بواسطة سيارات الأجرة المعدة لنقل الركاب العائدة للقطاع الخاص، من خلال الإشراف على المرائب والساحات والخطوط. وتمارس لغرض التنسيق بين الشركة وقطاع النقل الاشتراكي والمختلط وبين القطاع الخاص بما يحقق أفضل خدمة لنقل المواطنين، وتحديد أجور نقل الأشخاص لخطوط بغداد والمحافظات وبين العراق والدول الأجنبية الأخرى^٢.

الفرع الثاني: النقل الجوي والبحري

إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط وسيلة النقل بين القارات والبلدان، وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، وإن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً، حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيقف حجم المسافرين من جهة، ويفوق البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة أخرى، وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم^٣. أما بالنسبة للنقل البحري فهو أيضاً لا يقل أهمية عن النقل الجوي من حيث ضخامة البضائع التي تنقل عبر هذا المجال، إلا أنه يختلف في حيثياته وأنظمتها وكذلك نسبة المسافرين عبره التي تعتبر ضئيلة بالنسبة إلى النقل الجوي، إلا أن ما يميزه ضخامة البضائع وحجمها قياساً بالشحن الجوي.

أولاً: شركات النقل الجوي

١. الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية: تأسست هذه الشركة في 1946/1/29، وكانت تابعة إدارياً إلى السكك الحديدية، وتعمل اليوم وفق أحكام القانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٨٨ والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبها وقانون النقل لسنة ١٩٨٣، واتفاقيات النقل الجوي المصادق عليها من قبل جمهورية العراق وبما لا يتعارض وأحكام قانون الشركات رقم ٢٢ لسنة

^١ - المادة (٣) من النظام الداخلي للشركة العامة لسكك حديد العراق، رقم التشريع ١٢، سنة التشريع ٢٠٠٠، تاريخ التشريع ٢٠٠٠-١-١.

^٢ - المادة (٣) من النظام الداخلي للشركة العامة لإدارة النقل الخاص.

^٣ - بوختانة، سمير، وزرقون، محمد، وبن عمارة، نوال، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد ٤(٦)، ٢٠١٧، ص ٤٩.

١٩٩٧. وتعد الشركة من الأعضاء المؤسسين لاتحاد النقل الجوي. وتهدف الشركة إلى القيام بعمليات النقل الجوي للمسافرين والبضائع والبريد داخل العراق وخارجه والقيام بالأعمال والخدمات الفنية والأرضية المتصلة بذلك وفق خطط التنمية والقرارات التخطيطية، وتمارس الشركة الأنشطة المذكورة وفق القوانين أعلاه.

٢. الشركة العامة لإدارة المطارات والملاحة الجوية: وتأسست هذه الشركة في عام ٢٠١٧ وبدأت عملها في ٢٠١٩ بأسم الشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية، ومن ثم صدر القرار المرقم ٢٣٦٨٩ لسنة ٢٠٢٣ من مجلس الوزراء بتحويلها إلى الشركة العامة لإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية، ويتمثل نشاط هذه الشركة بإدارة الحركة الجوية للأجواء العراقية، حيث تقوم بخدمات المراقبة الجوية للطائرات العابرة للأجواء العراقية الهابطة والمغادرة من وإلى المطارات العراقية المدنية منها والعسكرية.

ثانياً: شركات النقل البحري والنهري

وفيما يلي أهم الشركات العامة المتخصصة في هذا المجال:

١. الشركة العامة للنقل البحري: وتأسست بموجب القانون رقم ٧٦ لسنة ١٩٥٢ تحت أسم شركة النقل البحري العراقية، وكان الغرض من تأسيسها هو شراء واستئجار البواخر وقبول الوكالات البحرية عن الشركات الملاحية، وتم افتتاح فرع لها في محافظة البصرة عام ١٩٥٩ للقيام بأعمال الوكالات البحرية على البواخر والناقلات القادمة إلى الموانئ العراقية، وحدثت خلال المدد السابقة من عمر الشركة عدة تغييرات في هيكلها التنظيمي، إذ تأسست بموجب قانون وزارة النقل رقم ٦ لسنة ١٩٧٦ (الملغى) المؤسسة العامة للنقل المائي العراقية، وبعد ذلك سميت بالمنشأة العامة للنقل المائي العراقية. ومن ثم أصبحت بموجب قانون الشركات العامة رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧ الشركة العامة للنقل المائي العراقية، وأخيراً أصبحت الشركة العامة للنقل البحري بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٤٢ لسنة ٢٠٠٨، وفيما يخص ما تملكه الشركة من بواخر فقد تم في نهاية عام ٢٠١٢ استلام الباخرة بغداد، وأيضاً استلام ثلاث بواخر جديدة في بداية ومنتصف عام ٢٠١٤، إذ دخلت هذه البواخر الخدمة وتعمل بين موانئ البصرة ودبي^٢. وتمتلك الشركة حالياً (٨) بواخر ستة منها ساحلية تنقل للخارج وواحدة داخلية لتجهيز الوقود والماء وبأخرة داخلية تنقل في ميناء أم قصر.

^١ - التقرير السنوي لتشكيلات وزارة النقل لعام ٢٠٢٢، دائرة التخطيط والمتابعة، قسم المتابعة، القسم الخاص بالشركة.

^٢ - الشركة العامة للنقل البحري، التقارير السنوية (٢٠١٦: ١٢-١٦).

٢. الشركة العامة لموانئ العراق: وتعد أهم الشركات التابعة إلى وزارة النقل، وكانت بدايات تأسيسها تحت إشراف وزارة المالية في عام ١٩٢٢، وفي عام ١٩٣٩ تحولت مهمة الإشراف على الميناء إلى وزارة المواصلات والأشغال، وفي عام ١٩٥٦ أصبحت مصلحة الموانئ العراقية مستقلة بموجب قانون رقم (٤٠)، وفي عام ١٩٨٧ أصبحت الموانئ منشأة، ومن ثم في عام ١٩٩٧ تأسست الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات العامة. ويمتلك العراق حالياً خمسة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط، بالإضافة إلى العمل على إنشاء ميناء الفاو الكبير والذي يجري العمل فيه حالياً، ويبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية حالياً ٤٨ رصيفاً وبطاقة إنتاجية تبلغ (١٧,٥) مليون طن سنوياً، فضلاً عن محطة حاويات العراق والتي دخلت العمل حديثاً وعن طريق (الاستثمار) وتحتوي على رصيفين تخصصين ورافعتين كهربائيتين واثنين متنقلة (٥٠) طن^١.

٣. الهيئة البحرية العراقية العليا: وهي أحدث التشكيلات التابعة إلى وزارة النقل، حيث تأسست بموجب القانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩^٢. وتعمل هذه الهيئة على تنظيم عمل القطاع البحري وتطويره ووضع الخطط اللازمة لمراقبته، ورفع مستوى السلامة البحرية وحماية وتحسين البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري، بالإضافة إلى تعزيز دور القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار في مجال النقل البحري.

الخلاصة إن الشركات العامة التابعة لهذا القطاع تطبق قانون الشركات العامة رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧ والتشريعات النافذة ذات العلاقة بأهداف ونشاط الشركات لا سيما الاستثمارية منها، بالإضافة إلى إحالة المشاريع الاستثمارية إلى هيئة الاستثمار استناداً إلى قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦.

المطلب الثاني

دور قطاع النقل في جلب الاستثمار الأجنبي وتحقيق التنمية الاقتصادية

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة، سواء كان ذلك بشكل مباشر أو

^١ - الشركة العامة لموانئ العراق، التقارير السنوية، (٢٠١٧ : ٤-٥).

^٢ - نشر قانون الهيئة في جريدة الوقائع العراقية بالعدد ٤٥٥٤ في 2019/9/9.

غير مباشر، وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية، في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً فلزات المعادن، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره.

الفرع الأول: أهمية قطاع النقل ودوره في جلب الاستثمارات

يعد النقل أحد المرتكزات المهمة للبنى التحتية بحيث يعتمد نجاح أي نشاط عليه، لأنه حلقة الوصل بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانت زراعية أو صناعية أو ثقافية أو غيرها، بل إن نجاح العديد من النشاطات الاقتصادية والاجتماعية تتوقف على مدى كفاءة منظومة النقل، لذى فإن إنشاء أو تطوير منظومة النقل يجب أن يكون سابق لأية تنمية اقتصادية واجتماعية وعمرانية كونه محفزاً لها^١. إن للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية سواء كانت دولة أو إقليم أو مدينة، لذا نجد أن البرامج التي صممت لدفع عملية التنمية الاقتصادية إلى الأمام في البلدان الأقل تطوراً غالباً ما تؤكد على الاستثمار في تطوير وتحسين النقل، لأن مثل هذه الاستثمارات تعد أداة مهمة جداً في التنمية الاقتصادية في الفترة اللاحقة للحرب العالمية الثانية، مما شجع البلدان الأقل تطوراً على تخصيص ما بين ٢٠٪-٤٠٪ من الإنفاق الحكومي الكلي على الاستثمار في قطاع النقل من أجل تطويره وتحسين أدائه. إن للنقل دور فعال في التنمية الاقتصادية، ويتمثل بكونه له دور حركي، لأنه يسهل عملية انتقال الموارد غير المستغلة من خلال بناء وسائل النقل المختلفة للتنمية الصناعية والفلاحية في المستقبل، فهو العامل الذي يبدأ في المساعدة على النمو الاقتصادي^٢. لذا فإن الأهمية الاقتصادية لوظيفة النقل ستظهر بشكل واضح من خلال الحاجة لزيادة النمو الاقتصادي للدولة، أثر اكتشاف سلعة جديدة أو خلق سوق جديدة أو استعمال جديد لسلعة قديمة... الخ، وأخيراً نجد إن دور النقل في التنمية الاقتصادية لا يتحدد فقط بالمؤثرات أو التأثيرات الاقتصادية، بل هناك متغيرات أخرى غير اقتصادية، تتمثل في الأوضاع الاجتماعية والسكانية التي تمتلكها كل أمة^٣. ويتطلب إي نشاط اقتصادي الطرق ووسائل النقل المختلفة، لربط المواقع المختلفة فيما بينها، حيث

^١ - شبع، محمد جواد عباس، واقع النقل البري في مدينة النجف الأشرف، مجلة أدب الكوفة، جامعة الكوفة، المجلد ١، العدد ٦، ٢٠١٠، ص ٢٠٣.

^٢ - السيفو، فريد إسماعيل، دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة تكريت، المجلد ١، العدد ٢، ٢٠٠٥، ص ٩٨.

^٣ - القرشي، محمد صالح، والهيبي، أحمد حسين، مقدمة في اقتصاديات النقل، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٩٦، ص ٢٦.

إن أي تطور في شبكات الطرق يساعد في تخلف المناطق التي لا تصلها وسائل النقل وانعزالها. كما تتأثر وسائل النقل ببعضها البعض فتطوير الموانئ وإقامة الجديد منها يتطلب الاهتمام بزيادة حجم الطرق البرية في الأقاليم الموجودة فيها، حيث تتعاون معها في خدمة نقل البضائع وازدهار الحركة التجارية^١.

كل هذه الأهمية لقطاع النقل وغيرها وبكافة مرافقه لا بد وأن ينصب أولى اهتمام هذا القطاع على التركيز على جذب الاستثمار وخلق بيئة استثمارية صالحة من خلال توفير الضمانات القانونية وزيادة الحوافز الاستثمارية، لكي يتم النهوض بواقع هذا القطاع، ليتسنى للقطاعات الأخرى من جلب الاستثمارات هي الأخرى، بعدما تتطور شبكة الطرق والجسور ووسائل النقل الجوي والبحري والبري، الأمر الذي يفتح الباب على مصراعيه للمستثمرين وأمام كافة القطاعات والمجالات. لذا يجب التركيز على الحاجة المتزايدة لتوفير المصادر المالية وتنويع الأنشطة الاقتصادية في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية، وكذا مواكبة التطورات الاقتصادية الدولية للاندماج في الاقتصاد العالمي، وبالتالي التطرق إلى موضوع مهم يتعلق بتحليل مدى مساهمة البنية التحتية في جذب واستقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

الفرع الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية

يعتبر قطاع النقل الدعامة الأساسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما هذا القطاع من الدور الكبير والتأثير الواضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، سواء كان ذلك في الدول المتقدمة أو النامية، حيث أن تقدم الدول يمكن قياسه بمدى استخدام وسائل ونظم النقل، بحيث يعتبر هذا القطاع ذا أهمية كبيرة لتحقيق التنمية المتوازنة لكل القطاعات الاقتصادية وكذلك المساهمة في أحداث مصدر دخل جديد لخزينة الدولة بالإضافة إلى استحداث فرص عمل جديدة، علاوة على ذلك أيضاً يساهم هذا القطاع بفرعه البري خاصة بفك العزلة على التجمعات السكانية البعيدة، مما يؤدي إلى تنشيط الحركة السكانية وكذلك انتعاش الصناعات التقليدية ونقلها إلى المدن الحضرية^٢. وتتجسد أهمية قطاع النقل بصورة كبيرة جداً في الاقتصاد بصفة عامة، وفي عملية التنمية الاقتصادية بصفة خاصة، كذلك إن لهذا القطاع مساهمة حقيقية وفعالة في تحقيق التنمية الاقتصادية وذلك من خلال المساهمة في تشجيع مختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لخوض تجربة الاستثمار، كون إن أغلب الاستثمارات هي أجنبية ومن دول

^١ - عبد الوهاب، سحر محمد، النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر (دراسة جغرافية)، أطروحة دكتوراه، تخصص جغرافية، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٣٧٠.

^٢ - للمزيد عن موضوع دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، يراجع الرابط <http://almadpaper.netsub/06-405/p19.htm>.

مختلفة، حتى أن أغلبها شركات عابرة للقارات وتحمل أكثر من جنسية، هذا الأمر يحفز القائمين على هذا المرفق بالتفكير في تطوير هذا القطاع كونه الموصل الرئيس للاستثمار وجلبه للبلد. كذلك الاستفادة بالدرجة الأولى لتطوير وتحديث النقل العام قبل غيره من القطاعات. وهناك اهتمام كبير من قبل السلطات العمومية بمشاريع النقل حرصاً منها واهتماماً بهذا القطاع لا سيما بشقيه البحري والجوي، بحيث كان آخر مشروع استثماري بحري عالمي هو ميناء الفاو الكبير، بالإضافة إلى تطوير اسطول النقل الجوي ودعمه من خلال التعاقد مع شركة بيونك للطائرات. كما إن منح بعض المشاريع للشركات الأجنبية المستثمرة وذات الباع الطويل في مجال النقل سوف يساهم في توفير الخبرة للشركات الوطنية، والكوادر الحكومية العاملة في هذا المجال، مما سيساعدها في انجاز المشاريع الوطنية القادمة بنفسها.

إن أفضل الحلول التي تسهم في استقطاب الاستثمار الأجنبي وتوطينه في العراق لتحقيق التنمية المنشودة، هو الحلول القانونية والإدارية والاقتصادية بل وحتى الأمنية، والتي تضمن تدفق أكبر قدر ممكن من رؤوس الأموال الأجنبية نحو العراق، والاستثمار في هذا المجال للإسهام في إعادة إعمار البلد وتنشيط الحركة الاقتصادية والخدمية لا سيما في هذا القطاع، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية فيه، وهذا الأمر لا يتم إلا من خلال اتباع سياسة حوافز ناجحة لجذب المستثمرين إلى العراق يتم تضمينها قانونياً، وتوفير الحماية القانونية لاستثماراتهم على المستوى الداخلي والدولي.

المبحث الثاني

المزايا الممنوحة للاستثمار الدولي بموجب التشريعات العراقية

يعتبر الاستثمار من الوسائل المهمة في تنمية واستغلال الموارد الاقتصادية المتاحة في الاقتصاد المعاصر، وتهيئة الأرضية الملائمة للتنمية الاقتصادية، إذ لا بد من تنظيم وتوجيه تلك الاستثمارات بما في ذلك سياسات وإجراءات وحوافز جذب الاستثمار، وإزالة العوائق التي تحول دون تحقيق النجاح المستهدف، وتتسابق البلدان المختلفة على جذب الاستثمارات الأجنبية، وفي سبيل ذلك تكفل لهما ضمان العديد من الحوافز والتسهيلات والامتيازات، إلا أن تلك الحوافز والمزايا أحياناً لا يترتب عليها بالضرورة زيادة حجم الاستثمار الأجنبي، فلا يزال حجم الاستثمار الأجنبي في بعض الدول محدوداً رغم الحوافز التي تقدمها تشريعاتها. فجذب الاستثمار لا يتوقف على الحوافز والتسهيلات الاستثمارية فقط، وإنما هنالك عوامل كثيرة تؤثر في جذب الاستثمار؛ منها حجم السوق، توفر الموارد المادية والبشرية، ووضع الاستقرار السياسي، ومناخ وأشكال الاستثمار المتاحة، وإن

ضعف وعدم ملائمة أياً من هذه العوامل، يعد عائق من عوائق الاستثمار بل ويحد من أثر الحوافز الاستثمارية، فالحوافز قد تكون عوامل مشجعة للاستثمار الأجنبي، ولكن ليس جاذبه له^١. وعلى أية حال سوف نبحث هنا ماهية الاستثمار، وتعريفه وأهميته وأهدافه في المطلب الأول، بينما نخصص المطلب الثاني إلى مفهوم المزايا والحوافز الاستثمارية، مع الإشارة إلى قانون الاستثمار العراقي وعرض موجز لأهم تشريعات قطاع النقل في هذا المجال، وكما يأتي:

المطلب الأول

ماهية الاستثمار الدولي وأهدافه

إن ظاهرة الاستثمارات الدولية بدأت تنمو بصورة سريعة في العصر الحديث، ليس فقط من الناحية الكمية بل ترافقها تغيرات جذرية في التنظيم والأهداف والتوجهات الاستثمارية. فمن وجهة نظر الدول الرأسمالية المتقدمة والمنظمات والمؤسسات التابعة لها، فإن الاستثمارات الأجنبية تسهم في حل مشاكل المجتمع الدولي في عالمنا المعاصر، وذلك من خلال محاولة تضيق الفجوة الأخذة بالأتساع بين الدول النامية والمتقدمة، وتحقيق الاستقرار الاقتصادي وتوسيع التجارة الخارجية. أما في العراق فإن التجربة مع الاستثمارات الأجنبية تعد قاصرة نوعاً ما، لذا فهي بحاجة إلى الإعداد والتهيئة الإدارية والتنظيمية للكوادر والملاكات العاملة الواعية المتفهمة للمهمات الملقة على عاتقها، وأن تعرف بأهمية الاستثمار الأجنبي وأبعاده، ونتائجه الايجابية والسلبية على مستوى العراق^٢.

الفرع الأول: التعريف بالاستثمار وأهميته

إن من أهم التعاريف الشائعة للاستثمار الأجنبي المباشر هو "التعريف المعتمد لدى صندوق النقد الدولي" الذي عرف الاستثمار على أنه: "ذلك النوع من أنواع الاستثمار الدولي الذي يعكس هدف حصول كيان مقيم في اقتصادها على مصلحة دائمة في مؤسسة مقيمة في اقتصاد آخر، وتتطوي هذه المصلحة على وجود علاقة طويلة الأجل بين المستثمر المباشر والمؤسسة، بالإضافة إلى تمتع المستثمر المباشر بدرجة كبيرة من النفوذ في إدارة المؤسسة"^٣.

١- عبد الحسن، فلاح، السامرائي، هناء، الاستثمارات الأجنبية (المسوغات والأخطار)، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٩٨، ص ٦٧.

٢- المكصوسي، سلام حسن عجيل، الإعفاءات الضريبية ودورها في خلق الفرص الاستثمارية الدولية في العراق بالتطبيق في هيئة ضرائب واسط - هيئة استثمار واسط، بحث منشور، جامعة الجنان، كلية إدارة الأعمال، ٢٠٢٣، ص ١٩٢-١٩٣.

٣- بوخاري، صبرينة، وللوشي، محمد، أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على أداء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر، مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية 2/6، الجزائر، ٢٠١٤، ص ٦٤.

كما تعرفه منظمة التجارة العالمية على أنه: "عملية يقوم بها المستثمر المتواجد في بلد ما أي بلد الأم، حيث يستعمل أصوله في بلدان أخرى أي البلدان المضيفة، مع نية تسييرها"^١. بينما عرف قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل بالقانون رقم ٢ لسنة ٢٠١٠ في المادة (١) الفقرة (ن) الاستثمار على أنه "توظيف المال في أي نشاط أو مشروع اقتصادي يعود بالمنفعة المشروعة على البلد". كذلك من عرفه على أنه هو استخدام المال لجني المزيد من المال، أي لكسب الدخل أو زيادة رأس المال أو كليهما^٢.

أولاً: أهمية وأهداف الاستثمار الدولي

يهدف الاستثمار إلى تحقيق عدة أهداف وغايات مهمة، يمكن إيجازها أدناه وكما يلي:

١. الوصول إلى تحقيق نهضة تشمل أثارها جميع المواطنين، مما يؤدي إلى تحسين الخدمات، وتقليل البطالة، وتطوير المهارات الاقتصادية والفنية لجميع القطاعات لاسيما قطاع النقل. كما يساهم في تأهيل وتدريب العمالة الوطنية مما ينتج عنه قدرتها على المنافسة في سوق العمل المحلي والعالمي^٣.
٢. دعم الميزان التجاري وميزان المدفوعات^٤، وذلك من خلال التأثير على الحساب الجاري بطريق سلبي أو إيجابي.
٣. يساهم في نقل التكنولوجيا إلى الدول النامية، خاصة فيما إذا قامت الدول الجاذبة بتحسين وضبط القواعد القانونية، واقامة علاقات بين الشركات الأجنبية المصدرة للتكنولوجيا، وبين مراكز البحث والتطوير المحلية التابعة لها^٥.
٤. بناء وتطوير الهياكل الارتكازية للمجتمع بما يترك أثراً إيجابياً على الإداء الاقتصادي.

الفرع الثاني: الحوافز الاستثمارية

^١ - قادري، محمد الطاهر، وشليق، رابع، وبن علي، عبد القادر، واقع الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر ودوره في ترقية الصادرات خارج المحروقات، مجلة تنوير للدراسات الأدبية والإنسانية، ٢/١، الجزائر، ٢٠١٨، ص ١٣٦.

^٢ - النجفي، حسن، والأيوبي، عمر، معجم المصطلحات التجارية والمصرفية، مراجعة وإشراف محمد دبس، أكاديمي، بدون سنة نشر، بيروت، ص ٢٠٤.

^٣ - مصحوب، جاسم محمد، الاستثمارات الأجنبية وعلاقتها بالأزمة المالية في اقتصاديات دول جنوب شرق آسيا، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ٢٠٠٢، ص ٩٤.

^٤ - ميزان المدفوعات: هو سجل إحصائي مختصر لجميع المعاملات الاقتصادية (التجارية والنقدية والمالية) التي تتم بين المقيمين (الحكومة والأفراد والمشروعات) في بلد معين وبين المقيمين في الخارج من حومات وأفراد ومشروعات خلال سنة، وهو مؤشر لتعريف الحكومة بتغيرات المركز الاقتصادي للدولة في الاقتصاد الدولي. نقلاً عن: الحسنوي، كريم مهدي، مبادئ علم الاقتصاد، مطبعة أوفسيت حسام، ١٩٩٠، ص ٣٦٢.

^٥ - مهدي، مروة موفق، الضمانات والحوافز القانونية التي تقرها قوانين الاستثمار العربية للاستثمارات الأجنبية، رسالة ماجستير في القانون العام، مقدمة إلى كلية الحقوق-جامعة النهدين، بغداد، ٢٠٠٧، ص ٢٨.

إن هناك عوامل أخرى تؤثر في الاستثمار، على سبيل المثال عامل توفر الموارد البشرية والمادية، والاستقرار السياسي، وحجم السوق، ومناخ وأشكال الاستثمار المتاحة وعدم ملائمة أيًا من هذه العوامل يعتبر عائقاً يقف أمام حجم الحوافز المقدمة من قبل الدول للمستثمرين، فالحوافز قد تكون عوامل مشجعة للاستثمار الأجنبي، ولكن ليس بالضرورة أن تكون جاذبه له^١.

١. تعريف الحوافز الاستثمارية: إن مفهوم حوافز الاستثمار هو مجمل الأوضاع والظروف المكونة للمحيط الذي تتم فيه العملية الاستثمارية، وتأثير تلك الأوضاع والظروف سلباً أو إيجابياً على فرص نجاح المشروعات الاستثمارية، وبالتالي على حركة الاستثمارات واتجاهاتها، وهي تشمل الأوضاع والظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية، كما تشمل الأوضاع القانونية والتنظيمات الإدارية^٢. واتجهت الكثير من البلدان النامية إلى مراجعة وتحديث تشريعات الاستثمار، والانضمام إلى ساحة التنافس الشديد بين الدول لاجتذاب رؤوس الأموال والمزيد من الاستثمارات الأجنبية، والعمل على تشجيع رأس المال الأجنبي، وتقديم المزايا والتسهيلات والحوافز التي تساعد في جذب الاستثمارات الأجنبية. كذلك هذا العراق حذو هذه الدول، بموجب قانون الإستثمار العراقي الجديد رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٦: فالحوافز الاستثمارية هي (مجموعة إجراءات وترتيبات ذات قيم اقتصادية قابلة للتقويم تمنحها الدولة للمستثمرين سواء المحليين أو الأجانب وذلك لتحقيق أهداف محددة، كإغراء الأفراد أو الشركات للقيام بعملية الإستثمار وتوجيه الإستثمار نحو قطاعات غير مستثمر فيها، وتحقيق التوازن الجهوي للاستثمار من خلال منح حوافز استثمارية نحو المناطق غير المرغوب فيها)^٣.

٢. أنواع الحوافز الاستثمارية: تصنف الحوافز المقدمة من قبل الدول المضيفة لجذب الاستثمارات الأجنبية إلى ثلاثة أنواع من الحوافز سندرجها أدناه:

أ. الحوافز الضريبية: تؤثر المعاملة الضريبية تأثيراً مباشراً في العائد المتوقع من توظيف رؤوس الأموال، فإذا كان هذا العائد يخضع لعبء ضريبي مرتفع لا يمكن نقله إلى الغير، فإن هذا سوف يؤدي إلى تقليل نسبة الأرباح مما لا يشجع على انتقال رؤوس الأموال

١- عبد الحسن، فلاح، والسامرائي، هناء، الاستثمارات الأجنبية (المسوغات والأخطار)، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٩٨، ص ٦٧.

٢- عبد العزيز، وليد صالح، حوافز الاستثمار وفقاً لأحداث التشريعات الاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ١٠٩.

٣- محمد، طالبي، أثر الحوافز الضريبية وسبل تفعيلها في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، دراسة منشورة في مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة البليدة، العدد السادس، بدون سنة نشر، ص ٣١٦.

والعكس صحيح^١، لذلك يتم تقديم الحوافز الضريبية من قبل الدول المضيفة إلى المستثمر الأجنبي، بهدف تخفيض أعباء الضرائب عليه، وهناك عدة بنود تنصوي تحت هذا النوع من الحوافز مثل الإعفاءات الضريبية والإستثناءات من رسوم الإستيراد على المواد الخام، والمدخلات الوسيطة والسلع الرأسمالية وإعفاء أو تخفيض معدلات الرسوم الجمركية على الصادرات وكذلك إعفاء صادرات المشروعات في المناطق الحرة من الرسوم الجمركية وضرائب التصدير لمدة قد تصل إلى خمسة عشر عاماً ما بعد مرحلة تشغيل المشروع^٢. وعموماً فإن الفقه الضريبي المقارن يصنف الحوافز الضريبية إلى:

- الإعفاءات الضريبية: إن الإعفاء الضريبي هو إسقاط حق الدولة عن بعض المكلفين في مبلغ الضرائب الواجب السداد مقابل التزامهم بممارسة نشاط معين في ظروف معينة^٣، وبعد الإعفاء الضريبي أكثر أنواع الحوافز انتشاراً، وهو يعني أيضاً إعطاء المشاريع إجازة من التعامل مع دائرة الضريبة لعدة سنوات كفترة سماح مؤقتة إلى حين تجاوز هذه المشاريع الفترة الحرجة من حياتها.
- التخفيضات الضريبية: هي تقليص القيمة الضريبية المستحقة مقابل الإلتزام ببعض الشروط كإعادة استثمار الأرباح، ويتم استخدام التخفيضات الضريبية بناء على توجهات السياسة الإقتصادية والاجتماعية المستهدفة^٤.
- نظام الاستهلاك المعجل للأصول الرأسمالية: وهذا النوع من الحوافز الضريبية يعني إعطاء المستثمر حسماً من وعائه الضريبي، نتيجة استهلاك أصوله الرأسمالية، خلال فترة زمنية أقل من العمر الإنتاجي أو الافتراضي لهذه الأصول، بهدف تقليل ما يدفعه المستثمر في بداية عمر المشروع قدر الإمكان، وتشجيع المستثمر على التحديث والتطوير بشكل مستمر^٥.

١- المولى، سيد عبد، المعاملة التفضيلية الضريبية للاستثمارات الأجنبية المقررة في قوانين الاستثمار العربية، بحث ضمن كتاب دراسات حول ضمانات الاستثمار في قوانين البلاد العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1978، ص ٣٧٢.

٢- محمد، زيدان، الإستثمار الأجنبي المباشر في البلدان التي تمر بمرحلة انتقال، نظرة تحليلية للمكاسب والمخاطر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسينية بن بو علي بالشلف، العدد الأول، بدون سنة نشر، ص ١٢٠ وما بعدها.

٣- قدرى، عبد المجيد، المدخل إلى السياسات الاقتصادية الكلية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، ٢٠٠٥، ص ١٧٣.

٤- محمد، طالبي، أثر الحوافز الضريبية وسبل تفعيلها في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، مرجع سابق، ص ٣١٨.

٥- مراد، محمد حلمي، أصول الاقتصاد السياسي، الجزء الخامس، بدون دار نشر، القاهرة، ١٩٩٦، ص ٢٩٣.

ب. حوافز غير ضريبية (تمويلية): وتشمل هذه الميزة قيام الحكومات الدول بتزويد المستثمر الأجنبي بالأموال بشكل مباشر، وقد يكون التمويل في شكل منح استثمار أو تسهيلات ائتمانية، وهناك بعض التجارب لدول نامية في أمريكا اللاتينية وشرق آسيا والشرق الأوسط في هذا المجال، بحيث قامت حكومات تلك الدول بتقديم (حوافز تمويلية) وتظهر بعدة أشكال، مثل الإعفاء من الرسوم المحلية رسوم الاستيراد ورسوم المبيعات، وبشكل عام تعتبر الحوافز الضريبية جزء من الحوافز المالية التي تمنح لمالكي المشاريع بهدف جذبهم إلى بيئة الاستثمار الخاصة بعملية الانتاج والتصنيع مثلاً^١.

ت. حوافز أخرى غير مباشرة: تقوم العديد من حكومات الدول المضيفة بمنح تسهيلات للشركات الأجنبية المستثمرة كنزويدها بالأراضي، والبنية الأساسية، بأسعار أقل من أسعارها التجارية السائدة، كما قد تلجأ بعض حكومات الدول المضيفة إلى تخفيض الرسوم - أو الإعفاء منها نهائياً - الخاصة باستخدام المرافق العامة كالماء والكهرباء، وتخفيض قيمة الإجراءات للعقارات والأراضي الخاصة بمختلف المشاريع الإستثمارية الأجنبية، بالإضافة إلى إعفائها في بعض الأحيان من تطبيق قوانين العمل السائدة والمعمول بها في المشاريع الوطنية، وتسهم هذه الحوافز في تقليل كلف إنشاء المشروعات بشكل غير مباشر وإمكانية تحقيق معدل عائد مرتفع^٢.

المطلب الثاني

التشريعات القانونية وتسهيلات الاستثمارية

توجد الكثير من التشريعات العراقية التي وردت فيها مفردات الاستثمار، ومنح الضمانات الاستثمارية، إلا أنها لم تنظم عملية الاستثمار بالشكل الذي يواكب التطورات الجديدة التي حصلت في ثورة الاستثمارات الدولية وجلب الاستثمار الأجنبي، كون العراق حديث التجربة في هذا المجال، ألا أنه حديثاً تم تنظيم أحكام هذا المجال في قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل، ومنح الكثير من التسهيلات والمزايا والضمانات والحوافز الاستثمارية خاصةً إلى المستثمرين الأجانب، وحماية استثماراتهم ومواكبة القوانين الدولية التي تنظم هذا المجال، لغرض اللحاق بركب الدول التي نجحت في جلب الاستثمار وتطوير جميع قطاعاتها لا سيما قطاع النقل.

^١ - آل زيارة، كمال عبد حامد، دور الحوافز الضريبية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر مع الإشارة للتطبيقات التشريعية في العراق، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق، جامعة أهل البيت، كلية القانون، ٢٠١٠، ص ٤٨.

^٢ - أبو قحف، عبد السلام، اقتصاديات الاستثمار الدولي، المكتب العربي الحديث، الطبعة الثانية، الإسكندرية، ١٩٩١، ص ٢٤.

الفرع الأول: قانون الاستثمار العراقي

يتضمن قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل بالقانون رقم ٥٠ لسنة ٢٠١٥ العديد من المزايا والضمانات في أغلب أحكامه^١ التي تمنح للمستثمر بغض النظر عن جنسيته، سواء كان مستثمر عراقي أم أجنبي، وذلك تشجيعاً من الدولة لجلب المستثمرين، بحيث يتضمن هذا القانون تسهيلات لغرض تخصيص الاراضي اللازمة وتأجيرها لإقامة المشاريع بمقابل يحدد مع الجهات ذات العلاقة. كذلك توفير قروض ميسرة وتسهيلات مالية للمستثمرين بالتنسيق مع وزارة المالية والاستعانة بالمؤسسات المصرفية، على ان يستخدم المستثمر عدد من العراقيين العاطلين عن العمل يتناسب وحجم القرض^٢. ومساواة المستثمر الأجنبي بالمستثمر العراقي لأغراض مشاريع الاسكان وحق الاحتفاظ بالأرض لقاء مقابل يدفع لمالك الارض، وتسهيل تخصيص الأراضي اللازمة لإقامة المشاريع والتي يتم تملكها للعراقيين بعد اكمال المشروع^٣.

واخراج رأس المال الذي أدخله المستثمر للعراق مع عوائده وبعملة قابلة للتحويل بعدد تسديد التزاماته وديونه كافة وفق أحكام هذا القانون وتعليمات البنك المركزي العراقي، بالإضافة إلى ذلك يحق للمستثمر الأجنبي التعامل بالأسهم والسندات في سوق العراق للأوراق المالية، كذلك استئجار الاراضي اللازمة للمشروع أو المساطحة للمدة التي يكون فيها المشروع الاستثماري قائماً على أن لا تزيد عن خمسين سنة قابلة للتجديد. وللمستثمر التأمين على المشروع لدى شركة تأمين وطنية أو أجنبية، وفتح حسابات بالعملة العراقية أو الأجنبية أو كليهما لدى أحد المصارف في العراق أو خارجه^٤. كما يحق للمستثمر توظيف أو استخدام عاملين غير عراقيين في حالة عدم إمكانية استخدام عراقي يملك المؤهلات المطلوبة، ومنح المستثمر الأجنبي والعاملين في المشروع من غير العراقيين حق الإقامة في العراق وتسهيل دخولهم وخروجهم من وإلى العراق، كذلك للعاملين الفنيين والإداريين غير العراقيين في المشروع أن يحولوا رواتبهم وتعويضاتهم إلى خارج العراق بعد تسديد كافة التزاماتهم وديونهم تجاه الحكومة العراقية وسائر الجهات الأخرى^٥. كذلك يتمتع المشروع الحاصل على إجازة الاستثمار من الهيئة الوطنية للاستثمار أو هيئة الإقليم والمحافظة بالإعفاء من الضرائب والرسوم لمدة عشر سنوات من تاريخ البدء بتشغيل المشروع، واعفاء الموجودات

١- ينظر نص المواد (١٠-١١-١٢-١٥) وما بعدها من التعديل الثاني لقانون الاستثمار بالرقم ٥٠ لسنة ٢٠١٥.

٢- ينظر المادة (٩) من قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦.

٣- المادة (١٠) من نفس القانون.

٤- المادة (١١) من القانون.

٥- المادة (١٢) من قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦..

المستوردة لأغراض المشروع الاستثماري من الرسوم على ان يتم ادخالها إلى العراق خلال ثلاثة سنوات من تاريخ منح اجازة الاستيراد^١.

وكذلك تسهيل اجراءات حصول المستثمر على اجازة المشروع وأية إجازات تسهل تمتعه بالمزايا والاعفاءات^٢. وللهيئة الوطنية للاستثمار زيادة عدد سنين الاعفاء من الضرائب والرسوم على نحو يتناسب بشكل طردي مع زيادة نسبة مشاركة المستثمر العراقي في المشروع لتصل إلى (١٥) سنة إذا كانت نسبة شراكة المستثمر العراقي في المشروع اكثر من %٥٠، ولمجلس الوزراء اقتراح مشاريع قوانين لتحديد أو منح اعفاءات اضافية أو تقديم حوافز أو مزايا اخرى لأي مشروع وللمدد والنسب التي يراها مناسبة وفقاً لطبيعة المشروع وموقعه الجغرافي ومدى مساهمته في تشغيل الايدي العاملة ودفع عجلة التنمية الاقتصادية، لاعتبارات تقتضيها المصلحة الوطنية^٣. وأخيراً وحسب ما نصت عليه المادة (٢٢) يتمتع المستثمر الأجنبي بمزايا إضافية وفقاً للاتفاقيات الدولية المعقودة بين العراق ودولة المستثمر أو الاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف التي كان العراق قد انظم إليها^٤.

من خلال قراءتنا لهذه المواد نلاحظ ان قانون الاستثمار كان سخياً في منح الحوافز الاستثمارية للمستثمرين وذلك لغرض جذب الاستثمار إلى العراق، ومن حسنات هذا القانون هو منحه حوافز اضافية إلى المستثمرين الأجانب الذين يشركون المستثمرين العراقيين في المساهمة في رأس مال المشروع بنسبة %٥٠، وهو ما يساهم في دعم وتشجيع المستثمرين العراقيين، بل ويساهم في تشغيل الايدي العاملة العراقية. إلا أنه هذا لا يكفي لجلب المستثمرين، فالمستثمر الأجنبي خاصةً يحتاج إلى بيئة عمل مستقرة وسوق نشط وأمن وحماية قانونية.

الفرع الثاني: القوانين الناظمة لقطاع النقل

١. قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤: ورد تعريف للمستثمر في هذا القانون حيث نص على إن (المستثمر هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان ذلك لحسابه أو نيابة عن شخص آخر)^٥. كذلك بين هذا القانون مفهوم مستثمر

١- المادة (١٥) من نفس القانون.

٢- المادة (٢٠) من القانون.

٣- الفقرتين (ثانياً وثالثاً) من المادة (١٥) من القانون.

٤- ومن هذه الاتفاقيات (اتفاقية تشجيع وحماية الاستثمارات وانتقال رؤوس الأموال بين الدول العربية لعام ١٩٨٠، والاتفاقية العربية للتحكيم التجاري لعام ١٩٨٧)، نقلاً عن: الجزائري، هاشم رمضان، وعطية، وليد خالد، ومعروف، حسين عبد القادر، حوافز و ضمانات المستثمر في ظل قانون الاستثمار العراقي وبعض قوانين الاستثمار العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد ٢٣، المجلد السادس، جامعة البصرة، ٢٠٠٩، ص ٦٨ و ٨٣.

٥- ينظر نص المادة الأولى الفقرة (٧) من قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

المطار حيث نص على إن (مستثمر المطار هو أي شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار المطار وإدارته سواء بنفسه أو بواسطة تابعيه)^١. من خلال هذين النصين يتضح إن القانون تطرق إلى المستثمر بل أهتم في تنظيم شؤون عمله كما في الأحكام التالية التي سوف نبينها بالتفصيل، مثلاً فيما يتعلق بالحجز التحفظي على الطائرات لقد عالج هذا القانون هذه المسألة مع منح المستثمر بعض التسهيلات، حيث يتضح أنه في الحالة التي لا يكون فيها الحجز التحفظي على الطائرة محظوراً أو لا يجوز فيها توقيع الحجز ولم يدفع المستثمر بعدم جواز مثل هذا الحجز، فإن تقديم كفالة كافية يحول دون توقيع الحجز التحفظي أو يخول رفعه فوراً^٢. وفيما يتعلق بالحجز التنفيذي أنه لا يجوز إجراء الحجز التنفيذي على طائرة لدين استحق اداؤه على مالها أو مستثمرها إلا بعد استنفاد كافة إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين الأخرى الموجودة في الدولة وثبوت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن (أو الدائنين)^٣. أما المادة ٩٤ نصت على ما يلي: (على مستثمر أية طائرة مسجلة في الدولة تعمل في النقل الجوي التجاري أن يراعي في تشغيلها ما يلي: بالنسبة للتشغيل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه تطبق القوانين والأنظمة والتعليمات الوطنية بالإضافة إلى أحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقها المعمول بها في الدولة بالنسبة للتشغيل فوق أعالي البحار تطبق أحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقها إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا الباب أكثر تفصيلاً وأحكاماً فتكون الأولى بالتطبيق ما لم تتعارض مع الأحكام الدولية المتعلقة بذلك بالنسبة للتشغيل في إقليم دولة أجنبية والفضاء الذي يعلوه تطبق قوانين وقواعد وانظمة الحركة الجوية المعمول بها في تلك الدولة إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا الباب أكثر تفصيلاً وأحكاماً فتكون الأولى بالتطبيق ما لم تتعارض مع القوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها في تلك الدولة). أما فيما يتعلق بالمسؤوليات والضمانات المتعلقة باستثمار الطائرات الملقاة يتضح إن المشرع العراقي قد أحال هذا إلى اتفاقية وارسو وذلك في المادة ١٧٠ (تطبق اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢ تشرين الأول سنة ١٩٢٩ والاتفاقيات على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو حتى ولو كان النقل داخلياً).

٢. قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣: ينص هذا القانون على: (تطبق على النقل الدولي للشخص وللشياء والأمتعة بالسكك الحديدية أحكام اتفاقية نقل البضائع واتفاقية نقل المسافرين والأمتعة بالسكك الحديدية الدوليتين والبروتوكول الملحق بهما المصادق عليها بالقانون رقم (٣٦) لسنة ١٩٦٦، أو أية

١- ينظر نص المادة الأولى الفقرة (١٣) من نفس القانون.

٢- ينظر الفقرة (١) من المادة (٦٠) من القانون.

٣- المادة (٦٢) من القانون.

اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون^١. وكذلك تطبق على نقل الشخص والشيء والأمتعة بطريق الجو، حتى لو كان النقل داخلياً، أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ تشرين الأول ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين ١٠٥ و ١٠٦ و ١٠٧ لسنة ١٩٧٣ أو أية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون^٢. يتضح من خلال هذين النصين إن القانون فتح الباب أمام تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية بشأن النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية، وإن هذه الاتفاقيات تراعي حقوق وواجبات المستثمر والناقل وتمنحه بعض الامتيازات، وهذا يشير إلى إن هذا القانون أُنسم بالمرونة تجاه امتيازات المستثمر عندما أحال الموضوع إلى الاتفاقيات.

٣. قوانين الشركات العامة التابعة لوزارة النقل: كقانون الشركة العامة لموانئ العراق رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ والنظام الداخلي للشركة الصادر في عام ٢٠٠٠، فإنه لا يوجد ما يشير إلى الحوافز الاستثمارية، وإنما لها في سبيل تطوير وتنمية وتشغيل وتحسين أوضاع الموانئ والمرافئ عن طريق وضع القواعد واصدار القرارات اللازمة التي تكفل ذلك، كذلك وضع القواعد اللازمة لتشغيل الموانئ والمرافئ وفق النظم والأساليب الحديثة ووضع التعليمات الخاصة بذلك، وتوفير الخدمات والمستلزمات المتعلقة بعمل الموانئ، بالإضافة إلى بناء الأرصفة وأحواض التسفين واستغلالها وصيانتها، كذلك شراء أو استئجار أو استعارة أي سفينة أو مركب لاستعماله أو استغلاله للخدمات وأعمال الموانئ والمرافئ بموجب القوانين النافذة^٣. كما نلاحظ من خلال قراءتنا للقانون المذكور أنه يحيل أيضاً إلى قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بشأن عمليات الشحن والتفريغ للبضائع وذلك بموجب المادة (٧) من قانون الموانئ. كذلك قانون الهيئة البحرية العراقية العليا: من خلال بحثنا في قانون الهيئة نجد إن الفقرة (ثالثاً) من المادة (١) أشارت إلى الاستثمار، حيث نصت على ما يلي: (تعزيز دور القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار في مجال النقل البحري). من خلال التدقيق والتمحيص في قانون الهيئة تبين أنه لا يوجد إشارة لما يسمى بالحوافز الاستثمارية، وإنما فقط إلى تشجيع الاستثمار وتعزيز دور القطاع الخاص، وعليه يتحتم على الهيئة من خلال هذه المادة والمواد الأخرى أن تعمل على إقرار النظام الداخلي للهيئة ومنح المستثمرين المزايا والتسهيلات وفقاً للقانون لغرض تشجيع وجذب الاستثمار للارتقاء بعمل الهيئة. كذلك الأخذ بعين الاعتبار عند دراسة الاتفاقيات البحرية ورسم سياسة القطاع البحري في الدولة أن تراعي مسألة تشجيع الاستثمار

١- المادة ١١٣ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٢- المادة ١٢٦ من نفس القانون.

٣- ينظر نص المادة (٤) من قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥.

والتوصية بمنحة التسهيلات اللازمة. أما قانون الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية رقم (١٠٨) لسنة ١٩٨٨: ينص على: يتولى مجلس إدارتها تحقيق أهداف الشركة بموجب هذا القانون وأي هدف استثماري يحقق مبدأ الربح للشركة يراه المجلس ضرورياً^١. كذلك لمجلس الإدارة أن يتخذ ما يراه ضرورياً من القرارات لتحقيق أهداف الشركة وفقاً لأحكام هذا القانون وله على وجه التحديد الاختصاصات والصلاحيات ومن ضمنها تحديد أوجه استثمار أموال الشركة^٢. أما الشركات الأخرى كالشركة العامة لخدمات المطارات والملاحة الجوية والشركة العامة لسكك حديد العراق والشركة العامة للنقل البري هي الأخرى لا يوجد فيها ما يشير ما إلى مزايا وحوافز الاستثمار كون هذه الامتيازات لربما حديثة على بيئة العمل الاقتصادية لا سيما وإن أغلب قوانين هذا القطاع هي شرعت في فترة سابقة كانت الدولة فيها تستحوذ على أغلب القطاعات ولم تفتح الأفق الاقتصادية أمام المستثمرين والقطاع الخاص. وهذا الأمر يترك التفكير بجدية إلى تحديث القوانين ومراعاة بيئة الاستثمار وتوفير ضمانات وامتيازات أكثر لتحفيز المستثمرين وجلبهم وحمائيتهم. وهذا ما تجسد في قانون الاستثمار الجديد.

الخاتمة

في ضوء ما توصلنا إليه في هذا البحث، سوف ندرج أدناه الاستنتاجات ليتم على ضوءها وضع المقترحات والحلول وكما يلي:
أولاً: الاستنتاجات

كشفت الدراسة عن بعض أوجه القصور من خلال دراسة القوانين الخاصة بقطاع النقل، كما ظهر من خلال البحث الحاجة لضرورة إبرام اتفاقيات دولية جديدة خاصة على مستوى النقل الجوي والبحري، وكذلك إنشاء أجهزة أو وكالات حكومية متخصصة لتفعيل التعاون الدولي في هذا مجال جلب الاستثمار وتوفير المزايا والضمانات للمستثمرين الأجانب، وكذلك تحديث قوانين هذا القطاع بما يواكب التقدم الحاصل في هذا المجال، وسوف نتناول أهم ما توصلنا إليه بشكل تفصيلي وكما يلي:

١. ان قطاع النقل يعد من أهم المرافق العامة التي تأخذ حيزاً كبيراً في استراتيجيات الدولة، لذا ومنذ انطلاق هذا المرفق المهم، عكفت الدول على الاهتمام به وتنظيمه، من خلال وضع القوانين التي تنظم وتكفل أساليب عمله.

١- المادة ثالثاً الفقرة (١٢) من قانون الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية رقم ١٠٨ لسنة ١٩٨٨.

٢- المادة تاسعاً الفقرة (٤) من نفس القانون.

٢. قصور أغلب تشريعات قطاع النقل عن خلق بيئة جاذبة للاستثمار، بسبب قدم هذه التشريعات وعدم مواكبتها للتطورات الحاصلة في مجال تكنولوجيا النقل وثورة الاستثمار، بل إن بعض هذه التشريعات ليس فيها ما يشير إلى الاستثمار، كون أغلبها شرع في حقبة سابقة كانت تستحوذ على الحصة الأكبر في هذا القطاع وعدم إتاحة الفرصة للمستثمرين والقطاع الخاص من الدخول في هذا المجال. كما إن أغلب التشريعات ليس في قطاع النقل فحسب، بل في جميع القطاعات تتسم بالاتكال والإحالة على قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل، الذي وضع الحلول المناسبة لتنظيم الاستثمار وخلق البيئة الملائمة لجذبه عن طريق الحوافز الاستثمارية.

٣. هنالك مصلحة مشتركة بين المستثمر الأجنبي والبلد المضيف، لأن كلاهما يجلب الأرباح من عملية الاستثمار، كما إن البلد المضيف يعتبر الربح الأكبر، لأن نتاج عملية الاستثمار سوف تعود بالمنفعة على أرض هذا البلد، ويسجل لصالحه، من خلال ما أحدثه من تغييرات في مستوى البنية التحتية، وتطوير المهارات والقدرات، ورفع مستوى الرفاهية.

٤. إن الاستثمار الأجنبي يحفز وينشط الاستثمار المحلي في البلد، فالأول يمثل إضافات مباشره إلى التراكم الرأسمالي داخل البلد المضيف، من خلال زيادة عدد وقيمة وحجم المشاريع الإنتاجية والتجهيزات الرأسمالية.

ثانياً: المقترحات

١. العمل على تحديث وتشريع قوانين قطاع النقل بجميع أنواعه الجوي والبحري والبري، وكذلك العمل على تشريع قانون جديد لوزارة النقل وتشكيلاتها باعتبارها المنظم الرسمي والحكومي لنشاط هذا القطاع، من خلال إدخال المتطلبات الجديدة التي تواكب وتلائم التطورات الحاصلة في هذا المجال، لا سيما على المستوى الدولي، مع ضرورة التركيز والاهتمام بموضوع الاستثمار وجلبه عن طريق زيادة الحوافز الاستثمارية ووفقاً للقوانين الحكومية بهذا المجال لضمان عدم تعارضها مع قانون الاستثمار.

٢. من الضروري ربط حجم الاستثمار في قطاع معين، كقطاع النقل مثلاً، بإنتاجية ذلك القطاع واعتماد معايير وتجارب دولية في ذلك.

٣. تهيئة المناخات السياسية والأمنية والقانونية الشفافة والملائمة لجذب الاستثمارات الأجنبية في البلد وحمايتها قانونياً وأمنياً.

٤. رفع نسبة الاستثمار الحكومي من إجمالي الاستثمار لتوفير بنى تحتية ملائمة لجذب الاستثمار، ولا بد من دراسة الحوافز الضريبية لا سيما الإعفاءات منها قبل منحها ويفضل

منح الاعفاءات وبقية الحوافز حسب نوع الصناعة والنشاط الاقتصادي لتنمية القطاعات المطلوب دعمها تماشياً مع حاجة البلد بشكل عام .

٥. إزالة الصعوبات والمعوقات التي تحد من فاعلية قطاع النقل والعمل على تعديل القوانين، وتفعيل العمل بالاتفاقيات الدولية التي صادق العراق عليها في مجال النقل، بهدف زيادة الإنتاجية ودخول المنافسة في الأسواق الخارجية، وتنمية الموارد البشرية الوطنية والاهتمام بالبنية التحتية لغرض جلب الاستثمار.

المصادر

أولاً: الكتب والمراجع

١. أبو قحف، عبد السلام، اقتصاديات الاستثمار الدولي، المكتب العربي الحديث، الطبعة الثانية، الإسكندرية، ١٩٩١.
٢. الحسناوي، كريم مهدي، مبادئ علم الاقتصاد، مطبعة أوفسيت حسام، ١٩٩٠.
٣. عبد الحسن، فلاح، والسامرائي، هناء، الاستثمارات الأجنبية (المسوغات والأخطار)، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٩٨.
٤. عبد العزيز، وليد صالح، حوافز الاستثمار وفقاً لأحداث التشريعات الاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
٥. عبده، سعيد، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤.
٦. عجيل، طارق كاظم، شرح قانون الاستثمار العراقي، منشورات مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠٠٩.
٧. قدرى، عبد المجيد، المدخل إلى السياسات الاقتصادية الكلية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، ٢٠٠٥.
٨. القرشي، محمد صالح، والهيبي، أحمد حسين، مقدمة في اقتصاديات النقل، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٩٦.
٩. مراد، محمد حلمي، أصول الاقتصاد السياسي، الجزء الخامس، بدون دار نشر، القاهرة، ١٩٩٦.
١٠. النجفي، حسن، والأيوبي، عمر، معجم المصطلحات التجارية والمصرفية، مراجعة وإشراف محمد دبس، أكاديمي، بيروت، بدون سنة نشر.

ثانياً: المجلات العلمية

١. بو ختانة، سمير، وزرقون، محمد، وبن عمارة، نوال، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد ٤ (٦)، ٢٠١٧.
٢. بو زيدي، مسعودة، سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، سطيف، جامعة فرحات عباس، ٢٠١٠.

٣. بوخاري، صبرينة، وللوشي، محمد، أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على أداء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر، مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية 2/6، الجزائر، ٢٠١٤.
٤. الجزائري، هاشم رمضان، وعطية، وليد خالد، ومعروف، حسين عبد القادر، حوافز وضمانات المستثمر في ظل قانون الاستثمار العراقي وبعض قوانين الاستثمار العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد ٢٣، المجلد السادس، جامعة البصرة، ٢٠٠٩.
٥. السيفو، فريد إسماعيل، دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة تكريت، المجلد ١، العدد ٢، ٢٠٠٥.
٦. شبيب، محمد جواد عباس، واقع النقل البري في مدينة النجف الأشرف، مجلة أدب الكوفة، جامعة الكوفة، المجلد ١، العدد ٦، ٢٠١٠.
٧. قادري، محمد الطاهر، وشيلق، رابح، وابن عليّة، عبد القادر، واقع الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر ودوره في ترقية الصادرات خارج المحروقات، مجلة تنوير للدراسات الأدبية والإنسانية، ٢/١، الجزائر، ٢٠١٨.
٨. محمد، زيدان، الإستثمار الأجنبي المباشر في البلدان التي تمر بمرحلة انتقال، نظرة تحليلية للمكاسب والمخاطر، مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، العدد الأول، بدون سنة نشر.
٩. محمد، طالبي، أثر الحوافز الضريبية وسبل تفعيلها في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة البليدة، العدد السادس، بدون سنة نشر.
١٠. مكي، هشام، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة (الاتحاد الأوروبي كنموذج) ملتقى دولي، استراتيجيات وافاق تطوير قطاع النقل في إطار التنمية الوطنية. ٢٠١٣.

ثالثاً: الأطاريح والرسائل والبحوث

١. آل زيارة، كمال عبد حامد، دور الحوافز الضريبية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر مع الإشارة للتطبيقات التشريعية في العراق، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق، جامعة أهل البيت، كلية القانون، ٢٠١٠.
٢. السامرائي، محمد بدع صالح، قطاع النقل البري وأهميته في التنمية الاقتصادية مع دراسة تطبيقية عن العراق، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٩٦.
٣. عبد الوهاب، سحر محمد، النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر (دراسة جغرافية)، أطروحة دكتوراه، تخصص جغرافية، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، ٢٠٠١.
٤. مصعب، جاسم محمد، الاستثمارات الأجنبية وعلاقتها بالأزمة المالية في اقتصاديات دول جنوب شرق آسيا، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ٢٠٠٢.
٥. مهدي، مروة موفق، الضمانات والحوافز القانونية التي تقررها قوانين الاستثمار العربية للاستثمارات الأجنبية، رسالة ماجستير في القانون العام، مقدمة إلى كلية الحقوق-جامعة النهريين، بغداد، ٢٠٠٧.

٦. المولى، سيد عبد، المعاملة التفضيلية الضريبية للاستثمارات الأجنبية المقررة في قوانين الاستثمار العربية، بحث ضمن كتاب دراسات حول ضمانات الاستثمار في قوانين البلاد العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1978.

رابعاً: المواقع الإلكترونية

- Transportation Sector, www.investopedia.com

- معلومات عن النقل على موقع id.loc.gov . "id.loc.gov"

خامساً: الاتفاقيات القوانين.

١. اتفاقية تشجيع وحماية الاستثمارات وانتقال رؤوس الأموال بين الدول العربية لعام ١٩٨٠.
٢. اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي ١٩٤٤.
٣. اتفاقية وراسو لتوحيد قواعد النقل الجوي ١٩٢٩.
٤. قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦.
٥. قانون الشركات العامة رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧.
٦. قانون الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية رقم ١٠٨ لسنة ١٩٨٨.
٧. قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
٨. قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥.
٩. قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
١٠. قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩.
١١. قانون وزارة النقل والمواصلات رقم ٧ لسنة ١٩٩٤.