

محددات تمويل مشروعات البنية التحتية وفق نظام الـ BOT -دراسة نظرية-

The determinants of the financing of infrastructure projects according to the system of the BOT-the study of the theory

د. طلال زغبة - استاذ محاضر أ - جامعة المسيلة

zaghbatalal@gmail.com

د. محمد صلاح - أستاذ محاضر أ - جامعة المسيلة

slahmohamed83@gmail.com

ملخص:

لقد أفرز الواقع الإقتصادي نوعا جديدا من أنظمة التمويل الخاصة بمشروعات الدولة والتي كانت تحتكر إقامتها وتشغيلها بهدف تحقيق المنفعة العامة للمجتمع، ويتعلق الأمر بمشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT والتي كانت في مضمونها تركز على تمويل مشروعات البنية التحتية، ولقد شهد هذا الأسلوب انتشارا في كثير من الدول وخاصة النامية، حيث أنه أصبح أحد البدائل المهمة لتمويل وتنفيذ مشروعات البنية التحتية والتي كانت في العادة تُموّل عن طريق الموازنة العامة، أو عن طريق القروض العامة الخارجية، أو عن طريق التمويل الحكومي بواسطة المنح والهبات والإعانات الخارجية، أو عن طريق التمويل الجزئي بواسطة المنتفعين، أو التمويل المجمع للبنوك، حيث أن نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية بديلا ممكنا لتمويل مشروعات البنية التحتية في معظم دول العالم خاصة الدول النامية وهذا ما أفرزه الواقع العملي لهذا النظام، ويكون ذلك بعدة صيغ تُشتق منه.

Summary:

The economic reality has created a new type of financing systems for state projects that were monopolized by the establishment and operation of the project in order to achieve the general benefit of the community. This is related to BOT projects which were based on the financing of infrastructure projects. Especially developing countries, as it has become one of the important alternatives for financing and implementing infrastructure projects, which were usually funded through the public budget, through external public loans, or through government funding through grants, donations and subsidies. Yeh, or through partial funding by the beneficiaries, or the complex banks finance, as the construction, operation and transfer of ownership system, a possible alternative to finance infrastructure projects in most countries of the world, especially developing countries, and this is what Offersh the practical reality of this system, and have it in several formats derived from it.

تمهيد:

لقد كان تمويل مشروعات البنية التحتية يمثل عبئا ماليا على نفقات جميع الدول وخاصة الدول النامية، مما أدى إلى ظهور بعض التوجهات العالمية كإفراز للعولمة منها الشراكة بين القطاعين العام والخاص في عدة صيغ وأهما نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، وكما وأن سبق وأشرنا إلى أن مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية في مجال البنية التحتية تحتاج إلى أموال ضخمة وذلك حسب طبيعة المشروع وكبره وأهميته من جهة، ومن جهة أخرى فإن عملية التمويل تكون مستمرة ومتواصلة عبر مراحل تنفيذ العقد من البناء إلى التشغيل وأخيرا الصيانة والتسليم.

من خلال هذه الورقة البحثية سوف نحاول الإجابة على التساؤل التالي: "ما هي المحددات والضوابط المتعلقة بتمويل مشروعات البنية التحتية وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية؟"

وسيكون ذلك بالتطرق إلى الجوانب التمويلية لمشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية الممولة عن طريق القطاع الخاص، ويكون ذلك من خلال التطرق للضوابط التمويلية لهذه المشروعات أي ما يجب أن تتميز به هذه المشروعات ليتم تمويلها، ثم نتطرق إلى الانتقادات الموجهة لتمويل القطاع مشروعات البنية التحتية، ليتم التطرق فيما بعد إلى الفلسفة التمويلية لهذه المشروعات من خلال التطرق إلى القابلية التمويلية وكذا آليات تمويل البنية التحتية من قبل الحكومة، ثم نتطرق إلى الأساليب المعتمدة في تمويل مشروعات الشراكة مع القطاع الخاص في ظل البوت ثم نتطرق أخيرا إلى أهم المصادر المعتمدة في تمويل مشروعات الشراكة مع القطاع الخاص في ظل مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية. وعليه، نتبع الخطوات التالية:

المحور الأول: الضوابط التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT في مجال البنية التحتية.
المحور الثاني: الفلسفة التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT في مجال البنية التحتية.

المحور الأول: الضوابط التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT في مجال البنية التحتية.
تمثل الجوانب التمويلية في مشروعات الشراكة مع القطاع الخاص حجر الأساس في نجاح هذه المشروعات، فقبول التمويل من طرف البنوك وباقي مؤسسات التمويل والمساهمين يكون المشروع قابلا للتمويل من جهة، ومن جهة أخرى يجب توفر مجموعة من الشروط لقبول مؤسسات التمويل تمويل هذه المشروعات من خلال الخصائص التمويلية لها، وأخيرا نتطرق إلى الانتقادات الموجهة لتمويل القطاع الخاص مشروعات البنية التحتية.

أولا: أهمية تمويل مشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT.

كثيرا ما تنفذ مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT بمعرفة شركة جديدة يُنشئها مؤسسو المشروع خصيصا لهذا الغرض، ويصبح الكيان الجديد الذي يسمي شركة المشروع الوسيلة المستخدمة لجمع الأموال اللازمة لتمويل المشروع والذي يتمثل في أحد مشروعات البنية التحتية. وعادة ما لا يمثل مبلغ رأس المال الخاص المقدم من طرف شركة المشروع مباشرة من قبل المساهمين إلا جزءا من مجموع الاستثمار المقترح، ويستمد الجزء الأكبر من ذلك من القروض المقدمة إلى صاحب الامتياز من المصارف التجارية والمؤسسات المالية الدولية ومن عائدات توظيف السندات أو غيرها من الصكوك القابلة للتداول في سوق رأس المال.¹

وإن صعوبة الحصول على القروض الكافية للتمويل تكمن في أن شركة المشروع ليست مالكة للأصول التأمينية الكافية لتغطية مبالغ التمويل التي تضمن السداد في حالة إخلال الشركة في تنفيذ إلتزاماتها، فضلا عن أن الحكومة لا تقدم غالبا ضمانات مباشرة للممولين عند إخفاق شركة المشروع لأن التمويلات المصرفية التي تطلب لشركة المشروع في مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية تكون ضخمة وتمول عن طريق القروض المحلية والدولية.²

وتمويل مشروعات البوت يتمثل مع بقية المشروعات التقليدية والفارق في تمويل المشاريع في الحالتين (مشروعات تقليدية، مشروعات البنية التحتية وفق البوت) هو أن الأول يقوم على ضمانات بأصول مالية وعينية أما الثاني فيكون بضمان المشروع نفسه، أو بالأحرى بضمان القدرة على الحجز القانوني على إيرادات المشروع وتدفقاته النقدية وربما على

أصوله المادية أيضا في حالة عجز رعاة المشروع عن سداد الديون والفوائد المستحقة عليهم كاملة وفي نفس مواعيدها المحددة. وتعود أسباب ذلك إلى:³

- الأطراف الدائنة والمقرضة عادة ما تكون مهتمة ومعنية بإيرادات مشروعات الـ BOT وتدفعاتها النقدية أكثر اهتمامها بالأصول المادية للمشروع وذلك أن الإيرادات المتحصل عليها في مشروعات البنية التحتية وفق نظام الـ BOT تكون ضخمة بدرجة ملحوظة ؛
 - ملكية القطاع الخاص أو الرعاة لمشروعات الـ BOT تكون مؤقتة وغير دائمة وتنتهي بانتهاء فترة التعاقد وبدء إجراءات نقل الملكية إلى الحكومة ؛
 - أصول معظم مشروعات الـ BOT لا تكون صالحة للاستخدام بعيدا عن المواقع الأصلية التي تم إنشائها فيها، مما يعني الحجز عليها أو حتى مصادرتها لن يكون ذا جدوى حقيقية في رأي الدائنين.
- وعليه فإن تمويل مشروعات الـ BOT يمثل تمويلا تعاقديا، أي يركز بدرجة كبيرة للغاية على جدوى المشروع ودرجة الأمان المالي فيه بمعنى استقرار تدفقاته الإيرادية على نفس الأنماط التي كانت متوقعة خلال مراحل دراسة الجدوى المالية.
- والخلاصة أن عملية تمويل مشروعات الـ BOT هو نوع متخصص ومتميز من أنواع تمويل المشروعات بوجه عام. ولعل من أهم الخصائص المميزة لها:⁴

- التعامل التمويلي ينطوي على مشروعات مستقلة متميزة على أساس تدفقاتها النقدية والإيرادية وليس على أساس منتجاتها أو حتى الأسواق التي ستعمل بها ؛
- أنها تنطوي على العديد من العقود المتداخلة والموقعة مع أطراف أخرى، مثل الموردين، العملاء، المشترين، المقاولين، الجهات الحكومية... إلخ، وهي كلها عقود ذات أهمية كبيرة في دعم المشروعات من الناحية التمويلية والائتمانية ؛
- سوف يحاول رعاة المشروع بدورهم الاعتماد على إبرام عقود واجبة النفاذ مع أطراف ثالثة متخصصة (مقاولين، موردين، شركات صيانة... إلخ) لضمان تدنية درجة المخاطرة التي سيتعرض لها الرعاة أنفسهم، وربما لزيادة كفاءة المشروع التشغيلية ؛
- إن ضمان سداد ديون المشروع يتم على أساس تدفقاته النقدية والإيرادات وليس على أساس أصوله المادية أو العينية.

ثانيا: الطبيعة التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT في مجال البنية التحتية.

كما أشرنا سابقا إلى أن مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية غالبا ما تكون مشروعات بنية تحتية، وهذه الأخيرة تختلف عن باقي المشروعات التقليدية والتي تتطلب تمويلا مصرفيا، ويمكن إرجاع أسباب ذلك إلى:⁵

- ضخامة الإستثمارات المطلوبة لهذه المشروعات: تحتاج هذه المشروعات إلى استثمارات ضخمة تقدم على فترة طويلة نسبيا مما لا يتوافر لدى كثير من الجهات التمويلية والدول في بعض الأحيان، وفي بعض الحالات تحتاج إلى أكثر من جهة لكي يمكن تقديم هذه الإستثمارات ؛
- طول فترة تمويل هذه المشروعات: تحتاج هذه المشروعات على فترة زمنية طويلة*، وهو ما يؤدي في كثير من الحالات إلى زيادة التكاليف والتأخير في سداد القروض وزيادة الفوائد المطلوبة ؛
- طبيعة الضمانات المقدمة من هذه المشروعات: الضمانات التي تعتمد عليها الجهات مانحة القروض لا تتوافر في مثل هذه المشروعات لإختلاف طبيعتها عما إعتادت عليه إدارات منح الإئتمان في البنوك، وعليه فإن مشروعات الشراكة مع القطاع الخاص في البوت:⁶

1. المشروع لا يملك الأرض التي يقام عليها وتكون على شكل إمتياز أو منحة تقدمها الدولة للمشروع، وبالتالي لا يمكن الإعتماد عليها كضمانة يمكن رهنها لحساب الممول ؛
2. أن المباني والمنشآت في حالة تواجدها أيضا لا تعد ملكا للمشروع ويمكن فقط إستغلالها من قبل المشروع طوال فترة الإمتياز ولا تصلح إلا كرهن تجاري ؛

3. المعدات أو الأصول التي يقوم عليها المشروع تعود للدولة في نهاية الإمتياز بدون مقابل ولذلك لا يمكن الإعتماد عليها كضمان للمشروع ؛

4. المشروع له مدة محددة تنتهي بتسليمه للدولة، وبالتالي لا توجد مستحقات للملتزم في نهاية المدة ؛

5. تحتاج هذه المشروعات مصروفات تشغيلية مضافا إليها مصروفات للصيانة الدورية لكي يظل المشروع قائما يعمل بكفاءة ويسلم بالحالة التي تم الإتفاق عليها، بالإضافة إلى التأمين على المشروع ومعداته، ولذلك تعد المصروفات التشغيلية عالية نوعا ما.

- موارد النقد الأجنبي: تحتاج هذه المشروعات إلى مصادر تمويلية بالنقد الأجنبي لشراء المعدات والمستلزمات الضرورية من الخارج في فترة الإنشاء، وتحويل قيمة ناتج الأعمال، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على العملات الحرة في الداخل ويؤثر على ميزان المدفوعات، وقد تطلب ضمانات لتحويل المتحصلات إلى الخارج (ضمان مصرفي من الدولة) ؛
- التكنولوجيا المستخدمة: يشترط الموافقة على هذه المشروعات إستخدام تكنولوجيا متطورة، ويكون المستوى المستخدم في التنفيذ وفق المواصفات العالمية مما يؤدي إلى زيادة أعباء التكلفة، ويجب أن يؤخذ في الحسبان عند دراسة تقديم التمويل، وخاصة أن مشروعات البوت تسلم إلى الدولة بعد فترة طويلة من الزمن ؛
- الطلب على منتجات هذه المشروعات: تتمتع غالبية هذه المشروعات بمركز إحتكاري، يؤدي إلى زيادة الطلب على منتجاتها، وذلك فإن المخاطرة في تسويق منتجاتها غير قائمة إلا في حالة إتساع دائرة المنافسة، وضمنت الدولة في عقود بعض هذه المشروعات عدم منح إمتياز لمشروعات منافسة لها، وقد تقام بجانب مشروعات أخرى كما في حالات السكك الحديدية والطرق والمطارات ؛
- تسعير منتجات هذه المشروعات: من العوامل التي تؤخذ بالحسبان عند تقديم التمويل اللازم لمشروعات البنية التحتية أسعار منتجاتها، ومدى قدرة المشروع على تحديدها والسوق السائدة فيه والنسبة بين التكاليف والأسعار ويجب مراعاة العامل الإجتماعي ومدى قدرة المستفيدين على الدفع، وهل تقدم الدولة دعما لها أم لا؟. ونظرا إلى الحاجة إلى هذه الخدمات تسعى الدولة إلى أن تقدمها بأسعار قد تكون أقل من التكلفة أو مساوية لها أو بهامش ربح بسيط جدا، مما يجعل تسعير المنتجات ومدى قدرة المشروع على تحديدها من الأمور التي تتطلب دراسة عند تقديم التمويل ؛
- تنوع وتعدد الجهات المشاركة في مشروعات البنية التحتية: تتعدد الجهات المشاركة في مثل هذه المشروعات، ما بين موردين للمعدات (محليين أو أجانب)، ومواد خام، وجهات تمويلية ومساهمين وجهات رقابة وإشراف حكومية، مستهلكين للخدمات، ولذلك تعد العلاقات المتشابكة بين أطرافها من السمات المميزة والتي تؤخذ في الحسبان عند التمويل بخلاف المشروعات التي تتعامل مع جهة واحدة وتخضع لإشرافها. ولذلك فإن تعدد الجهات وتنوعها والتضارب القائم بين مصالحها يعد من الأمور الهامة عند التفكير في منحها التمويل، بالإضافة إلى إختلاف أغراض الحصول على التمويل ما بين قصير ومتوسط وطويل الأجل، حيث أنها بحاجة إلى هذه الأنواع المختلفة من الموارد التمويلية في آن واحد.

ثالثا: الشروط الواجب توفرها في مشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT.

تعد مشروعات البنية التحتية من أضخم المشروعات التي تحتاج إلى توفر مبالغ مالية ضخمة على خلاف المشروعات التقليدية، وتقديم التمويل لهذه المشروعات من الجهات الممولة وفي مقدمتها البنوك يتطلب توافر مجموعة من الشروط والتي من أهمها:⁷

- ضرورة وجود دراسة جدوى إقتصادية على درجة عالية من الكفاءة تأخذ في حساباتها أسوأ الحالات ويعاد دراستها بمعرفة البنوك المقرضة أو شركات التمويل ؛
- وضوح الخطة المالية للمشروع من حيث التكلفة والتمويل والسداد ورأس المال ؛
- التأكد من توافر المواد الخام والطاقة اللازمين للتنفيذ والتشغيل وتكلفتهم ؛
- وجود سوق واسعة للسلعة ؛
- كفاءة وقدرة وخبرة القائمين على التنفيذ في المواعيد المحددة والأخذ في الإعتبار التأخير والقدرة على تحمل الزيادة في التكلفة في حالة حدوثها ؛

- أن يكون المناخ السياسي والتشريعي في الدولة ملائم ومستقر وواضح وكذلك كفاءة الجهاز الإداري للمشروع وقيامه بتوفير كافة الموافقات الرسمية والتراخيص وإزالة أي عقبات في سبيل بدء المشروع ؛
- ضمان مخاطر أسعار الصرف (تغير في سعر العملة).

رابعاً: خصائص تمويل مشروعات البنية التحتية وفق نظام الـ BOT.

- إذا ما يمكن القول حول مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية في مجال البنية التحتية، فإن تمويل مثل هذه المشروعات يختلف بشكل تام عن باقي المشروعات الأخرى، ويرجع السبب في ذلك إلى الخصائص التالية:⁸
- التعامل التمويلي ينطوي على مشروعات مستقلة على أساس تدفقاتها النقدية والإيرادية وليس على أساس منتجاتها أو حتى الأسواق التي ستعمل بها ؛
- أنها مشروعات تنطوي على العديد من العقود المتداخلة الموقعة مع أطراف أخرى، مثل الموردين، العملاء، الجهات الحكومية ...، وهي كلها عقود ذات أهمية كبيرة في دعم المشروعات من الناحية التمويلية أو الائتمانية ؛
- إن ضمان سداد ديون المشروع يتم على أساس تدفقاته النقدية والإيرادات وليس على أساس أصوليه المادية أو العينية. وهذه التدفقات النقدية والإيرادية تحددها الإتفاقات التعاقدية الخاصة بالمشروع أو تحددها تقارير التنبؤ بمعدلات الطلب على منتجات المشروع، ولهذا فإن الأطراف الدائنة أو المقرضة لا تهتم بمدى متانة الموقف الائتماني لرعاة المشروع قدر الأقساط المستحقة عليهم وفقاً للعقود الموقعة سلفاً، وكذلك فإن المقرضون والدائنون يهتمون بمدى صحة وواقعية تقارير التنبؤ بالطلب على منتجات المشروع والتي عادة ما يتم إعدادها خلال مراحل دراسة الجدوى التسويقية للمشروع؛
- سوف يحاول رعاة المشروع بدورهم الاعتماد على إبرام عقود واجبة النفاذ مع أطراف ثالثة متخصصة لضمان تدنية درجة المخاطرة التي سيتعرض لها الرعاة أنفسهم، وربما أيضاً لزيادة كفاءة المشروع التشغيلية.

خامساً: الانتقادات الموجهة لتمويل مشروعات البنية التحتية عن طريق القطاع الخاص.

- هناك بعض الانتقادات الموجهة فيما يخص تمويل مشروعات البنية التحتية عن طريق القطاع الخاص من أهمها:⁹
- إن مشروعات البنية التحتية لا تكون مجالاً للإستثمار من قبل لقطاع الخاص، حيث أن التكاليف المرتفعة والفترة الزمنية الطويلة في عمليتي التصميم والتنفيذ، إضافة إلى إيرادات هذه المشروعات ترتبط بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية السائدة، وبالتالي فإن نسبة المخاطر فيها كبيرة، وليس من السهل إقناع القطاع الخاص بالمشاركة فيها ؛
- ارتفاع رسم الاستخدام المتوقع وذلك لاستعادة التكلفة المرتفعة لتنفيذ هذه المشروعات من المُستخدم مباشرة ؛
- هناك مجالات أخرى لمُستثمري القطاع الخاص أقل مخاطرة وتكلفة وأكبر عائداً، وبالتالي فإن القطاع الخاص يستطيع أن يفرض شروطاً تكون غير مقبولة لإمكان دخوله في المشاركة في مشروعات البنية التحتية ؛
- هناك اختلافات جذرية لأهداف إقامة مشروعات البنية التحتية بين القطاعين من الصعب أن يلتقيا ؛
- تتضمن التعاملات الخاصة بشراكة القطاع الخاص تعقيدات في بعض الجوانب القانونية والتنظيمية والإجرائية، كما ترتبط بها عناصر اجتماعية وأراء سياسية متضاربة ؛
- في الكثير من الأحوال قد يتطلب الأمر تنازلات من الجانب القطاع العام لإمكانية توفير الضمانات اللازمة للقطاع الخاص لتغطية احتمالات حدوث أية مخاطر ؛
- وجود تعارض بين القطاع العام والقطاع الخاص بسبب الاختلافات في الأهداف ؛
- ما لم تكن هناك قيود وتنظيمات محددة في عقد الامتياز، فإن القطاع الخاص يمكن أن يكون في وضع محتكر، وبالتالي سيحقق فوائد عالية على استثماراته، وقد يحدث ذلك في بعض الدول النامية نظراً لوجود ضئيل من الطرق البديلة التي يمكن استخدامها كبديل للطريق الذي سيتم تشغيله بواسطة القطاع الخاص بنظام الـ BOT ؛
- قد تضطر الحكومة لتقديم ضمانات عالية للقطاع الخاص لتسهيل منح عقود الامتياز.

المحور الثاني: الفلسفة التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام BOT في مجال البنية التحتية. من خلال هذا المبحث سنحاول التركيز على الأساليب المعتمدة في تمويل مشروعات البنية التحتية في ظل مشاركة القطاع الخاص وفق البوت، ليتم تحديد مدى استقرارية هذه الأساليب في تمويل مثل هذه المشروعات ويكون ذلك من خلال المصادر الأساسية في التمويل والتي تكون البنوك من أهمها. وذلك على النحو التالي:

أولاً: القابلية التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين في مجال البنية التحتية وفق نظام BOT.

إن الحديث عن قابلية المشروع للتمويل وخصوصاً إذا تعلق الأمر بأحد مشروعات البنية التحتية الممولة عن طريق القطاع الخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، تعني موافقة الجهات المسئولة عن التمويل تقديم التمويل اللازم للمشروع، وكما أن أشرنا سابقاً فإن هذه المشروعات تمول عن طريق الضمان بالسداد من الوفورات المحققة منه، ويتوقف الأمر على دراسة الجدوى والتي لها أهمية كبيرة في جذب المستثمر أو عزوفه، فيجب أن تكون دقيقة لأنها عامل أساسي يعتمد عليه المستثمر في اتخاذ قراره والمخاطرة بأمواله والدخول في المشروع من عدمه.

وإذا كانت دراسة الجدوى تشير إلى ضعف التدفقات فإن مؤسسات التمويل تعزف عن المشاركة والإقراض، وكذلك الحال إذا لم تتمكن تلك المؤسسات من الحصول على الرهن اللازم على أصول المشروع، فإنها لن تقدم على التمويل مهما كانت الأسباب والعقبات، وأن تكون تكلفة الخدمات مقبولة اقتصادياً واجتماعياً في آن واحد.

كما يجب أن نوضح إلى أن هناك تناسب طردي بين دراسة الجدوى وقبول أو عدمه لتمويل المشروعات، فكلما زادت المخاطر كلما كان هناك عزوف عن التمويل من طرف مؤسسات التمويل والعكس، ولكي تكون مشروعات البنية التحتية المنفذة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية قابلة للتمويل يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الاعتبارات، هي:¹⁰

- يجب أن تأخذ البنوك بعين الاعتبار مخاطرة تغير القوانين، والأصل في ذلك هو أن الإدارة هي التي يجب أن تتحمل هذه المخاطر؛
- لا يجب أن يكون مشروع البنية التحتية عرضة لفرض ضرائب إضافية عن باقي المشاريع، فالبنوك سوف تأخذ بعين الاعتبار مخاطر الضرائب العامة ولكنها لن تأخذ مخاطر الضرائب المعينة المميزة للمشروع؛
- يجب أن تكون هناك مساعي حسنة بين الحكومة ومساهمي القطاع الخاص لتقسيم المخاطر بينهم، كذلك لإبعاد تلك المخاطر عن مساهمي القطاع الخاص فهم ليسوا الطرف الوحيد المتحمل لتلك المخاطر الناجمة عن المشروع؛
- القطاع الخاص لا يجب أن يكون مسؤولاً كلياً عن تفاصيل تصميم المشروع فيجب أن تسند تلك المسؤولية للمقاول؛
- الأطراف الآخرين في عقود المشروع غير مسموح لهم بإنهاء هذه العقود، لأن البنك سوف يطبق حزمة الأمان على أسهم شركة المشروع أو موجوداتها لكي يكوم له الأولوية في حالة عدم إتمام أو إفلاس المشروع؛
- يجب على المساهمين بعدم توزيع أية أرباح أو تسديد أية قروض مستحقة للمساهمين على الشركة قبل سداد الدفعة الأولى من مبلغ القرض المستحق للبنوك ومؤسسات التمويل وعليهم عند الضرورة بزيادة رأس المال، وهذا الشرط تحرص عليه البنوك والجهات الحكومية؛
- بالنسبة للنواحي الإدارية فإن للمقرضين بمعرفة:
 1. حدود السلطات الإدارية داخل الدولة؛
 2. معرفة إيزان وثبات تلك الحدود.

- من الناحية التسويقية فإن بنظام الشراكة بين القطاعين وفق الـ BOT تؤمن وتتضمن في البناء العقدي بالتزام نقل المخاطر المترتبة بالناحية التسويقية والملحقة بالمشروع بعيداً عن شركة المشروع، وجهات الإقراض والتمويل سوف تحتاج إلى التأكد من أن عملية نقل المخاطر قد تمت بنجاح، ففي معظم العقود بنظام الـ BOT مخاطر تغير سعر الشراء تُنقل إلى المشتري كذلك تكلفة التوريد يتحملها في حالة تغير سعر المورد.

ثانياً: آليات تمويل مشروعات البنية التحتية.

قبل اللجوء إلى مشاركة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية قد كانت تمثل عبئاً مالياً على حكومات الدول خاصة النامية منها، فقد كانت مهمة بناء وتشغيل مشروعات البنية التحتية منوطة بالحكومة وذلك من الخزينة العامة لها قدر المستطاع، وكان ذلك يتم بعدة طرق هي:

- الإقتراض الداخلي: ويكون من خلال إصدار السندات الحكومية وطرحها، غير أن هذه الأخيرة لم تعد تجد الطلب الكافي لشرائها وذلك يرجع إلى الأسباب التالية:¹¹

1. إرتفاع نسبة التضخم في إقتصاديات الدول النامية ؛

2. إنخفاض الدخل النسبية للمواطنين في إقتصاديات هذه الدول ؛

3. غياب الوعي المصرفي والمالي لدى الكثير من سكان هذه الدول.

- الإقتراض الخارجي: ويكون في الغالب من مؤسسات التمويل الدولية كالبنك العالمي للإنشاء والتعمير ومؤسسة التنمية الدولية. وتعد هذه الأخيرة أحد المصادر التي تلجأ إليها الدول لتمويل مشروعات البنية التحتية نتيجة لإرتفاع تكاليفها وعدم قدرة الدول على تنفيذ كافة المشروعات العاجلة والضرورية عن طريق مواردها العامة فتلجأ إلى الإقتراض الخارجي، ويتم سداد خدمة الدين العام الناتج لهذه القروض عن طريق الموازنة العامة للدولة.¹²

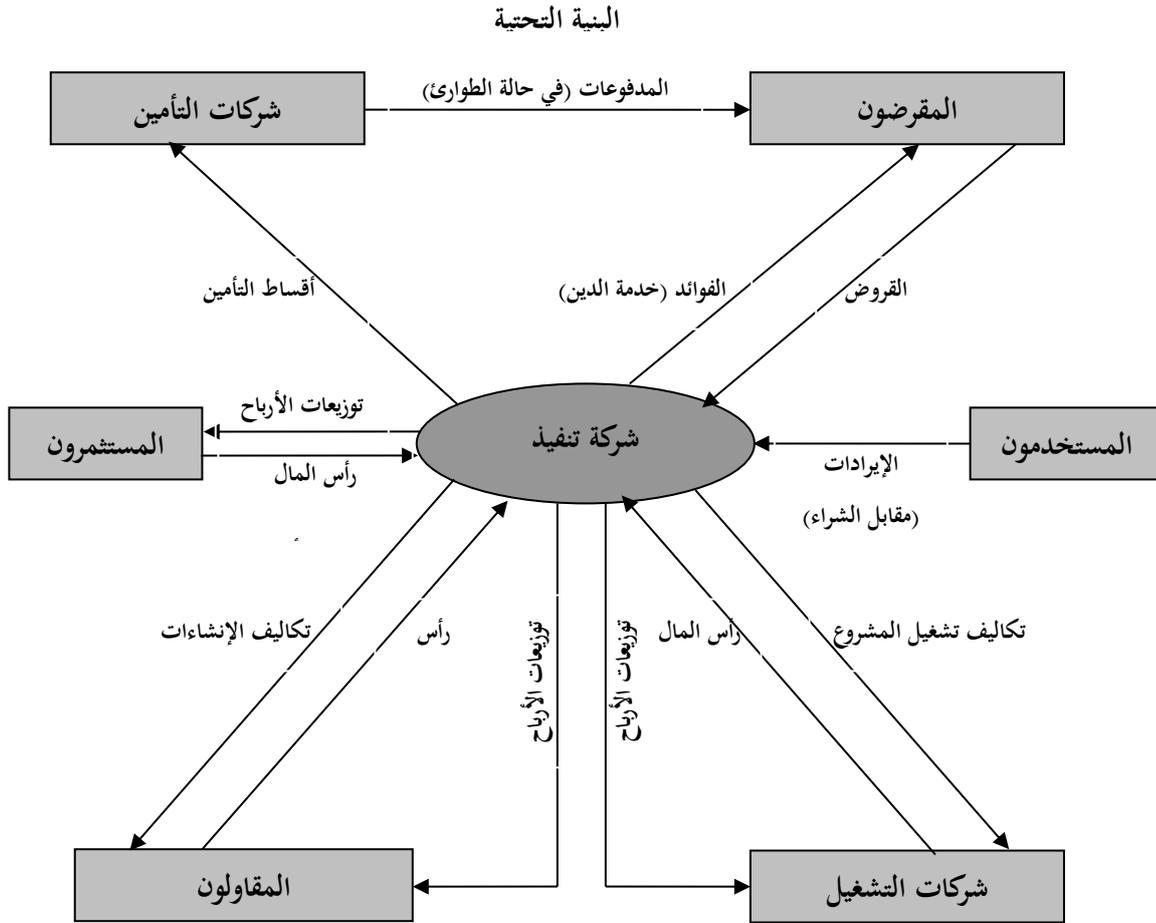
غير أن الطريق للحصول على هذه القروض كان صعباً لأنه لا يمنح إلا نسبة ضئيلة من القروض لهذه الدول، بالإضافة إلى أن هذه القروض كانت تخضع لإعتبارت تُصعب على الدول النامية الحصول عليها، فكثير من الدول في العالم تعرضت لأزمات إقتصادية نتيجة ثقل العبء المالي لهذه القروض وخاصة في فترة الثمانينات من القرن الماضي والتي شهدت إرتفاعاً للمديونية في الدول النامية وتوقف الكثير منها عن التسديد.

- التمويل عن طريق الضرائب والرسوم: تلجأ حكومات الدول إلى زيادة الضرائب والرسوم وفرض ضرائب جديدة عليهم، غير أن هذه الطريقة يجب اللجوء إليها بحذر نتيجة لما سوف تتلقاه من مقاومة المواطنين وحدوث بعض الإضطرابات السياسية في الداخل، كما يمكن حسب الإقتصادي "لافر": أن الضريبة تقتل الضريبة مما يعني أنها لا يجب أن تتجاوز حد معين في زيادة الضرائب.

ثالثاً: الأساليب التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام الـ BOT.

على العموم فإن هناك ثلاث أساليب أساسية لتمويل أي مشروع بنظام الـ BOT وهناك مصادر أخرى، والشكل التالي يوضح أهم التدفقات المالية التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية في مجال البنية التحتية كما يأتي:

الشكل رقم 1: أهم التدفقات المالية / التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام الـ BOT في مجال



المصدر: شكري رجب العشماوي وآخرون، معايير السلامة الاستثمارية ومشروعات BOT، مرجع سبق ذكره، ص 228.

1-3- رأس المال بنظام الملكية: أو الاكتتاب بالأسهم، وهو النوع الأول من رؤوس الأموال اللازمة لتمويل مشروع البنية التحتية بنظام الشراكة بين القطاعين وفق الـ BOT، ويمثل الإستثمارات الأولية التي يضحها ملاك المشروع أنفسهم، وهو نوع من رأس المال لا يضم مخاطرة كبيرة من الناحية المالية¹³، وذلك راجع إلى كون أن رعاة المشروع لا يمكنهم مقاضاة أنفسهم إذا لم يحصلوا على توزيعات الأرباح خلال فترة معينة حسب ما يتم الإتفاق عليه مع الأطراف الأخرى المساهمة في التمويل، ورأس المال بنظام الملكية لا يمثل إلا جزءاً من التكلفة الإجمالية للمشروع، وللحصول على باقي التكلفة لتمويل المشروع فعلى مؤسسي المشروع وغيرهم من المستثمرين تقديم مزايا أولية للدفع للمقرضين وغيرهم من مقدمي رؤوس الأموال وذلك للحصول على قروض تجارية أو الوصول على مصادر تمويل أخرى لتلبية إحتياجات المشروع من رأس المال¹⁴، إذا فإن مؤسسي المشروع يتحملون عادة أعلى درجة من المخاطرة المالية وفي نفس الوقت يملكون أكبر حصة من أرباح المشروع إلى أن يتم سداد قيمة الإستثمار الأولي. ومن الممارسات السابقة:¹⁵

- من الملاحظ أنه بصفة عامة وفي الأحوال العادية فإن كل من المقرضين والحكومة يرحبون بالمساهمات الإستثمارية الضخمة في رأس المال من جانب مؤسس المشروع لما في ذلك من مساعدة في تخفيف عبء خدمة الدين على التدفق النقدي لصاحب الإمتياز ويصلح كضمان لإلتزامات الشركات نحو المشروع؛
- عادة يتم الإستثمار بالأسهم بالحد الأدنى الذي يتم إستثماره في المشروعات بنظام الـ BOT. حيث أن الإستثمار بالأسهم يضم المستثمرون المحليون والحكومة والمقرضين والمنظمات الثنائية والمتعددة الأطراف وكذلك المستثمرون المؤسسون للمشروع؛

- عادة أن الشكل المألوف للأسهم في تمويل مشروعات الشراكة بين القطاعين بنظام البوت هو الأسهم العادية لا الممتازة، لأن الأسهم الممتازة وخاصة في المراحل الأولى تنقل كاهل المشروع لأن المراحل الأولى (مراحل الإنشاء) تحتاج إلى تقليل الإلتزامات للمشروع.

ما يمكن أن يُقال أصحاب رأس المال بنظام الملكية سيمكن أن يتحملوا خسائر في حالة تحقيق المشروع خسائر ضخمة أو أرباحاً ضئيلة، وفي نفس الوقت سوف يحققون أكبر أرباح ممكنة في حالة نجاح المشروع في تحقيق أرباح ضخمة تكفي لسداد كافة مستحقات المشروع.

2-3- رأس المال بنظام المديونية: هذا النوع من رؤوس الأموال عكس التمويل أو الإكتتاب بالأسهم وله الأولوية العليا بين الطرائق لتمويل الإستثمارات، والقرض يُستمد من عدة مصادر مثل مؤسسات التمويل المحلية والمستثمرين والوكالات المصدرة للإئتمان والمنظمات الثنائية والمتعددة وحاملي السندات وأحياناً الحكومة، وتستخدم في ذلك عادة أموال مُستمدة من ودائع قصيرة أو متوسطة الأجل تحصل عليها المصارف عوائد بأسعار فائدة عائمة، ولها عائد قصير لإستحقاقها ويكون في العادة أقصر من مدة المشروع.¹⁶

إذن رؤوس الأموال بنظام المديونية عكس رؤوس الأموال بنظام الملكية وذلك للأسباب التالية:¹⁷

- المديونية تملك أولوية على الملكية: بمعنى أن سداد الفوائد المستحقة على الديون يجب أن يأتي قبل دفع توزيعات الأرباح إلى مالكي المشروع ؛
- المديونية تمثل أعلى درجات المخاطرة بالنسبة للمشروع: ففوائد الديون أمر يجب سداده حتى لو إضطر المشروع للإقتراض من جديد أو لبيع بعض أصوله في حالة فشله في تحقيق أرباح ؛
- العائد على المديونية منخفض لكون الدائنين لن يحصلوا إلا على أقساط فائدة ثابتة ومحددة مسبقاً في كل الأحوال، ومعنى ذلك:

1. أرباح الدائنين تكون عادة منخفضة أو متوسطة، لأن المخاطرة التي يقومون بها تكون متدنية ؛

2. العكس بالنسبة لأصحاب رأس المال بنظام الملكية، أي ملاك المشروع وأصحاب شركة تنفيذ المشروع.

- المديونية منخفضة المخاطر بالنسبة لأصحابها من الدائنين أنفسهم: لأنهم يضمنون حصولهم على كافة مستحقاتهم في كل الأحوال، وإلا فإنهم مضطرون للحجز القانوني على إيرادات المشروع.

3-3- التمويل المختلط: ينظر إلى هذا الأسلوب كأحد مصادر التمويل التي يمكن إعتبارها أكثر مرونة من المديونية أو الملكية. والتمويل عن طريق الدين التابع له شخصية تجمع بين التمويل بالأسهم والتمويل بالقروض، وترتيب ذلك النوع من التمويل في الإستخدام يقع بين النوعين السابقين، وهذا النوع له الحد الأدنى من الأهمية مقارنة بالقروض التجاري ولكن له أعلى أولوية في حالة المقارنة بالتمويل عن طريق الأسهم.¹⁸

ومن أمثلة هذا النوع من رؤوس الأموال التي تمول مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية في مجال البنية التحتية، ما يلي:¹⁹

- القروض الفرعية: حيث يتم معاملتها على أنها حصص ملكية عادية في الربح، أما في حالة الخسارة فإن أصحابها لا يحصلون على أي عائد إلى غاية تحسن الظروف ؛
- الأسهم الممتازة: وهي تضمن لصاحبها الحصول على عائد محدد وثابت في حالة تحقيق المشروع خسائر متدنية، مع الحصول على معدلات عائد مرتفعة ومتغيرة في حالة نجاح المشروع في تحقيق أرباح مرتفعة ؛
- آلية المشاركة المتناقصة: وقد يلجأ لهذا النوع من التمويل كوسيلة لحل مشكلة التمويل بحيث يكون الممول شريك في المشروع تتناقص حصته تدريجياً بموجب عمليات السداد.

كما تجدر الإشارة إلى أن الأطراف المشاركة في المشروع ترى في هذا النوع من التمويل المزايا التالية:

- الأطراف الراعية للمشروع: القدرة على تمويل المشروع بديون أكبر وملكية أقل، ولكن في الوقت نفسه، وخاصة في حالة إستخدام نظام التمويل المختلط على نحو دقيق ومدروس، مع القدرة على تجنب دفع أقساط فوائد وخدمة دين ضخمة في السنوات الأولى الصعبة من عمر المشروع التي تتسم بأن التدفقات النقدية للمشروع تكون صعبة عادة من جهة، ومن جهة أخرى فلها القدرة على تنوع مخاطر المشروع وبالتالي تدنيها بشكل أو آخر على أساس التنوع المدروس للمخاطر؛

- المقاولين، الموردين وشركات الصيانة وغيرها؛ هي أن هذا النظام يدعم درجة المشاركة في مشروعات البوت ويسرع بعملية مشاركتهم تلك ؛
- الدائنين والمقرضين: فهذا النوع من التمويل يخفض درجة المخاطرة التي سيتحملونها بسبب إرتفاع نسبة تمويل المشروع بنظام الملكية.

رابعاً: المصادر التمويلية لمشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام BOT في مجال البنية التحتية.
من أهم المصادر المعتمدة في تمويل مشروعات البنية التحتية الممولة عن طريق القطاع الخاص نجد:

1- التمويل عن طريق المستثمرون المؤسسون.

يمكن الحصول على ديون تابعة عن طريق صناديق الإستثمار وشركات التأمين والبرامج الجماعية للإستثمار (الصناديق المشتركة) أو صناديق المعاشات، وتُقدم تلك المؤسسات على التمويل بما فيه من مخاطرة بغرض تحقيق أرباح مجزية لحرصها على تنوع مجالات الإستثمارات وبالتالي زيادة خبرتها وربحيتها، كذلك لأن تلك المؤسسات تتوافر لديها عادة مبالغ كبيرة متاحة للإستثمارات طويلة الأجل، مما يعدها مصدراً هاماً من مصادر رؤوس الأموال الإضافية التي من الممكن أن تشارك في مشاريع البنية التحتية بالإضافة إلى القروض والأسهم²⁰. وفي العادة فإن هذا النوع التمويلي من المؤسسات (المستثمرون المؤسسون) تتميز مساعده في:

1. تقديم قروض طويلة المدى على عكس البنوك التجارية ؛
 2. عدم اهتمامهم بأنشطة إدارة وتشغيل المشروع حتى في حالة إمتلاكهم حصص ملكية إستثمارية فيه.
- لكن المشكلة في المستثمرين المؤسسين تكمن في نقطتين:²¹
1. أنهم لا يفضلون الإستثمار في مشروعات الـ BOT في مراحل تنميتها وإنشائها وفي كافة المراحل المبكرة الأخرى، وإنما يفضلون الإستثمار في المراحل المتقدمة كالتشغيل والصيانة، وهذه النقطة في جوهرها تبرز لنا عدم إهتمامهم بإدارة وتشغيل المشروع لان كل ما يهمهم هو تحقيق معدل عائد جيد في النهاية ؛
 2. أنهم يفضلون عدم الإستثمار في مشروعات منفردة ومن دولة واحدة فقط، وغنما هدفهم الأساسي هو تنوع المخاطر من خلال تكوين ما يشبه المحفظة الإستثمارية المكونة من إستثمارات متنوعة في عدة مشروعات من الـ BOT من عدة دول مختلفة، الأمر الذي يحدث على وجه الخصوص مع صناديق الإستثمار الإعتيادية في الدول المتقدمة.

2 - التمويل عن طريق البنوك التجارية.

يعد تمويل مشروعات البنية التحتية وفق نظام الـ BOT أحد الآليات التي لقيت قبولا وتأييدا من طرف البنك الدولي كإستراتيجية لزيادة الكفاءة في مشروعات البنية التحتية من جهة ومن جهة أخرى خفض أعباء الموازنة العامة للدولة وذلك في الدول التي تأخذ بهذا النظام، كما انه يعمل على دعم وتنمية القطاع الخاص من جهة أخرى، ونتيجة تطور الجهاز المصرفي عالميا والإتجاه نحو الصيرفة الشاملة التي تعتمد على إعتبرات التنمية للتخلص من القيود التي تحد من نشاط البنوك، ودخول البنوك التجارية إلى أنشطة مستحدثة كانت تقوم بها مؤسسات أخرى وكذلك إتساع آفاق وأجال التمويل وعدم تقييد البنوك بوظائفها التقليدية أدى إلى التوجه نحو فتح آفاق جديدة في التمويل المصرفي.²²

كما أن المشروعات المنفذة بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية هي في الغالب مشروعات بنية تحتية، وكما سبق وأن ذكرنا فهي تحتاج إلى مبالغ مالية ضخمة، وعملية التمويل تعد الفكرة الأساسية وحجر الأساس في هذه المشروعات، لأنه يمثل العمود الفقري لهذه المشروعات التي تحتاج إلى مبالغ مالية ضخمة لتشييدها أو ترميمها وإعادة تشغيلها، وهذا يأتي في الغالب عن طريق الاقتراض من البنوك.

للحصول على قروض من البنوك لتمويل مشروعات البنية التحتية، فإن البنوك تتفاوض مع شركة المشروع والحكومة والأطراف الأخرى ذات الصلة بالمشروع كالموردين، وغالبا ما تعطى القروض لراعي المشروع على أساس حساب العائد من ذلك المشروع، بحيث تتنازل البنوك عن حقها في الرجوع على الأموال الخاصة لراعي المشروع، وتنتظر هذه البنوك إلى الوسائل التي تؤمن لها طرق الحصول على الأقساط في المستقبل.²³

ورغم المخاطر المرتفعة المرتبطة بمشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية، إلا أنها لقيت إقبالا من البنوك نظرا إلى ارتفاع أرباح البنوك من هذه المشروعات مقارنة بغيرها من المشروعات التقليدية، ولكن لتوجهات المنظمات الدولية وعلى رأسها البنك الدولي ومؤسساته التمويلية الدولية IFC ومنظمة اليونيدو UNIDO أثر قوي في اتجاه كثير من الدول إلى تبني هذه السياسة.²⁴

3 - التمويل عن طريق التأجير التمويلي.

يعد التأجير التمويلي أحد الوسائل التي يتم الإعتماد عليها في تمويل المشروعات متوسطة وطويلة الأجل، ويتميز هذا النوع من الوسائل التمويلية للمشروعات بالطابع التأجيري، حيث يقوم المؤجر بتمويل الآلات والمعدات التي يتطلبها المستأجر ويقوم بتأجيرها له، ويمكن للمؤجر التمويلي تمويل مشروع البنية التحتية بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية بعقد طويل الأجل غير قابل للإلغاء، بحيث تغطي الدفعات الإيجارية خلال مدة العقد الأموال المدفوعة والفوائد وتحقيق هامش من الربح، ويقترب من التغطية الكاملة للأصول في نهاية العقد.*

الإعتماد على هذا النوع من التمويل تقلل من تكلفة إنشاء المشروع ويمكن لشركة المشروع أن تغطي قيمة أقساط الأجرة من مقابل الأقساط الشهرية أو نصف سنوية التي تتقاضاها من الجهة الإدارية، كما أن هذه الوسيلة التمويلية تؤدي إلى عدم تجميد السيولة المتاحة لدى شركة المشروع إذ بدلا من أن تقوم هذه الشركة بشراء المعدات والآلات ودفع ثمنها بالكامل فإنها هنا لا تلزم سوى بدفع القيمة الإيجارية الدورية والتي هي أقل من قيمة الثمن الكامل.²⁵

4 - التمويل عن طريق أسواق رؤوس الأموال.

تعد شركات النفط والتعدين أول من قام بتطوير هذا النوع من التمويل، ويعتمد على التدفقات النقدية للمشروع مع عدم وجود حق الرجوع للمساهمين، وتجمع الأموال في سوق رأس المال بتوظيف الأسهم المفضلة وغيرها من الصكوك القابلة للتداول في الأحوال العادية على الجمهور، يتطلب الحصول على موافقة الجهات المختصة (هيئات الرقابة التنظيمية)، وكذلك الامتثال للمقتضيات المعمول بها في الاختصاص القضائي المعني، كما قد لا يكون للسندات وغيرها من الصكوك القابلة للتداول ضمان آخر غير الضمان العام والثقة العامة التي يحظى بها المصدر، وقد تكون مضمونة برهن أو بحق امتياز على ممتلكات معينة، وقد تكون إمكانية الوصول إلى أسواق رأس مال متاحة للمرفق العام القائم بالفعل، وذات السجل التجاري بقدر أكبر مما يتاح للشركات المنشأة خصيصا لبناء بنية تحتية جديدة مفتقرة إلى الائتمان المطلوبة وتشغيلها، إلا أن بعض أسواق الأوراق المالية تشترط على الشركة المصدرة أن يكون لها سجل تجاري معين لمدة محددة قبل السماح لها بإصدار صكوك قابلة للتداول²⁶. وقد تم الإتفاق بين الحكومة والشركة الراعية للمشروع على أنه يتم من طرف الشركة المستقلة طرح أسهمها في بورصة الأوراق المالية ليتمكن المساهمون الوطنيون والأجانب من تملك بعض الأسهم والحصص، كما أنه يمكن للحكومة أن تدخل كمساهم. وفي الحالات العادية تكون فرص الوصول إلى أسواق الأوراق المالية متاحة لشركات المشاريع ذات الخبرة السابقة بقدر أكبر مما يتاح لشركة المشروع المنشأة خصيصا لمشروعات الـ BOT الجديدة التي ليس لها خبرة سابقة في هذا المجال.²⁷

خاتمة:

يعد نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية من الأساليب الحديثة لتمويل مشروعات البنية التحتية، ويتضح ذلك جليا في كون أن هذا الأسلوب لا يعتمد في تمويله للمشاريع على الميزانية العامة للدولة من جهة، ومن جهة أخرى تبقى الدولة دائما هي مصدر الاستثمار في البنية التحتية والقطاع الخاص هو مصدر الإنشاء والتحديث والصيانة والتشغيل والإدارة، وعليه هناك توجه من قبل الدول النامية والمتقدمة في تنفيذ مشروعات البنية التحتية وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية الـ BOT-. كما يجب أن نشير إلى أن توفر مصادر التمويل يعد من الضرورات الأساسية لنجاح هذه المشروعات وتواصلها خلال مراحل العقد خاصة في مرحلة البناء وأثناء الصيانة، وما يمكن أن نستنتجه هو أن نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT هو آلية للتمويل في حد ذاته. إذن فإن:

- نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية هو صورة مستحدثة لعقد الامتياز الذي عُرف قديما وتطور عبر الزمن ليصل في صورته النهائية، وهو يتمثل في عقد بين طرفين أو أكثر أحدهما من القطاع العام أو الهيئات الممثلة له، والآخر يكون من القطاع الخاص في شكل إتحد أو غير ذلك ؛
- توفير الأطر القانونية والتنظيمية الملائمة لإقامة هيكل وتشغيل نظام الـ BOT على نحو يحقق المستهدف منه، ويضبط مسار العلاقات بين الأطراف المشاركة أثناء البناء والتشغيل وفي نهاية العقد وصيانة المشروع ونقله للدولة ؛
- تأسيس البنية التحتية بالشراكة مع القطاع الخاص الأجنبي وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT من شأنه أن يجلب العملة الصعبة لهذا الاقتصادي، كما تعد المشروعات الممولة عن طريق القطاع الخاص آلية فعالة لتشجيع سوق الأوراق المالية.
- وعليه نرى ضرورة إصدار قانون موحد لتنظيم عمليات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT في جميع المجالات وجميع القطاعات الفرعية وغيرها في الاقتصاد الجزائري لتأسيس البنية التحتية، وذلك من اجل وضوح قانون يحكم ويسير جميع عمليات الشراكة، كما رأينا سابق في التجربة المصرية والتي أصدرت لكل قطاع فرعي قانون خاص به، وإصدار ترسانة قوانين تصب في نفس المجال لتنظيم مشروعات الشراكة.

قائمة المراجع:

- أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، دار النهضة العربية، مصر، 2004.
- حمادة عبد الرزاق حمادة، عقود الشراكة PPP، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
- رشدي صالح عبد الفتاح صالح، " التمويل المصرفي للمشروعات "، مطبعة العشري، مصر، الطبعة الأولى، 2006.
- سمير عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية: BOT لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، الدار الجديدة، مصر، 2010.
- شكري رجب العشموي وآخرون، معايير السلامة الإستثمارية ومشروعات BOT: أسس-نماذج-حالات، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2007.
- طه محمد أبو العلا، عقود البوت "BOT" دراسة تطبيقية مقارنة على مشروعات الإمتياز، الدار الجديدة، مصر، 2009.
- عبد القادر فتحي لاشين وفريق خبراء، نظم المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية: بحوث ودراسات، القاهرة، مصر، 2010.
- عبد القادر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى الإقتصادية والإجتماعية لمشروعات الـ BOT، كلية التجارة. جامعة الإسكندرية، مصر، 2005.
- فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد الأول، 2010.
- فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد الأول، 2010.

الهوامش والإحالات:

- ¹ - طه محمد أبو العلا، عقود البوت "BOT" دراسة تطبيقية مقارنة على مشروعات الإمتياز، الدار الجديدة، مصر، 2009، ص 94.
- ² - فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد الأول، 2010، ص ص: 506-507.
- ³ - شكري رجب العشماوي وآخرون، معايير السلامة الإستثمارية ومشروعات BOT: أسس-نماذج-حالات، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2007، ص ص: 224-225.
- ⁴ - سمير عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية: BOT لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، الدار الجديدة، مصر، 2010، ص ص: 116.
- ⁵ - رشدي صالح عبد الفتاح صالح، " التمويل المصرفي للمشروعات "، مطبعة العشري، مصر، الطبعة الأولى، 2006، ص ص: 184-187.
- تصل الفترة الزمنية لمشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية إلى 99 سنة في بعض المشروعات مثل مشروع قناة السويس.
- ⁶ - أنظر: عبد القادر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى الإقتصادية والإجتماعية لمشروعات الـ BOT، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر، 2005، ص ص: 640-660.
- ⁷ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، دار النهضة العربية، مصر، 2004، ص 120.
- ⁸ - أنظر: - سمير عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية: BOT لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، مرجع سبق ذكره، ص 116.
- شكري رجب العشماوي وآخرون، معايير السلامة الإستثمارية ومشروعات BOT: أسس-نماذج-حالات، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2007، ص ص: 225-226.
- ⁹ - عبد القادر فتحي لاشين وفريق خبراء، نظم المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية: بحوث ودراسات، القاهرة، مصر، 2010، ص ص: 224-226.
- ¹⁰ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص ص: 123-124.
- ¹¹ - حمادة عبد الرزاق حمادة، عقود الشراكة PPP، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 329.
- ¹² - رشدي صالح عبد الفتاح صالح، " التمويل المصرفي للمشروعات "، مرجع سبق ذكره، ص 25.
- ¹³ - سمير عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية: BOT لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، مرجع سبق ذكره، ص 119.
- ¹⁴ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص 127.
- ¹⁵ - المرجع نفسه، ص ص: 127-128.
- ¹⁶ - فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد الأول، 2010، ص ص: 515-516.
- ¹⁷ - شكري رجب العشماوي وآخرون، معايير السلامة الإستثمارية ومشروعات BOT: أسس-نماذج-حالات، مرجع سبق ذكره، ص ص: 230-231.
- ¹⁸ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص 131.
- ¹⁹ - حمادة عبد الرزاق حمادة، عقود الشراكة PPP، مرجع سبق ذكره، ص ص: 332-333.
- ²⁰ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص 133.
- ²¹ - سمير عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية: BOT لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، مرجع سبق ذكره، ص 131.
- ²² - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص 118.
- ²³ - فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مرجع سبق ذكره، ص 508.
- ²⁴ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، مرجع سبق ذكره، ص 118.
- عند نهاية العقد بين المؤجر والمستأجر يتيح للمستثمر شراء تلك المعدات والإنشاءات بالقيمة السوقية لها، وعادة ما تتم الصفقة بين الطرفين حسب ما تم التعاقد عليه في عقد البناء والتشغيل والنقل خاصة في الإتفاقية بين شركة المشروع والمقاول وغير من الإتفاقيات ذات الصلة.
- ²⁵ - حمادة عبد الرزاق حمادة، عقود الشراكة PPP، مرجع سبق ذكره، ص 338.
- ²⁶ - فيصل عليان إلياس الشديفات، تمويل مشروعات البوت، مرجع سبق ذكره، ص ص: 518-519.
- ²⁷ - طه محمد أبو العلا، عقود البوت "BOT" دراسة تطبيقية مقارنة على مشروعات الامتياز، مرجع سبق ذكره، ص 98.