

نظام البوت ودوره في إدارة وتسيير المرفق العام - تجارب عربية-

مولاي على هوارى
أستاذ محاضر ب
جامعة معسكر

صلاح محمد
أستاذ محاضر أ
جامعة المسيلة

تسابت عبد الرحمان
أستاذ محاضر ب
جامعة معسكر

الملخص :

تعالج هذه الورقة البحثية موضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنى التحتية، وتركز على نظام البوت و الذي يعتبر من بين الأساليب المستخدمة بشكل واسع في الشراكة حيث أخذ مفهوم أهمية كبيرة ضمن اقتصاديات كل من الدول المتقدمة والدول النامية، حيث ركزت هذه الدراسة على تقييم بعض التجارب العربية الرائدة في استخدام البوت ، حيث خلصت الدراسة إلى أن تقنية البوت هي فعالة، كما لها أهمية كبيرة على المستويات الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية.

الكلمات المفتاحية: الشراكة بين القطاعين العام والخاص، البوت ،الدول العربية،الفعالية

الاقتصادية

Résumé:

Adresse ce document de recherche fait l'objet d'un partenariat entre les secteurs public et privé dans des projets d'infrastructure, en mettant l'accent sur le démarrage et le système, qui est parmi les méthodes utilisées largement dans le partenariat où il a conspet une grande importance dans les économies des deux pays développés et en développement, où cette étude a porté sur l'évaluation des Parmi les expériences arabes les plus importantes dans l'utilisation du bot, l'étude a conclu que la technologie bot est efficace et qu'elle revêt une grande importance aux niveaux économique, social et environnemental.

Mots-clés: partenariat public-privé, bot, pays arabes, efficacité économique

Summary :

This research paper addresses the issue of public-private partnership in infrastructure projects, and focuses on the bot system, which is widely used in the partnership, which is considered important in the economies of both developed and developing countries. Some of the leading Arab experiences in the use of bot, the study concluded that the bot technology is effective, and is of great importance at the economic, social and environmental levels.

Keywords: Public-Private Partnership, Bot, Arab Countries, Economic Effectiveness

المقدمة

حظي موضوع تمويل مشاريع البنية الأساسية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص باهتمام كبير على المستوى العالمي، بسبب بروز قطاع خاص أكثر كفاءة في مقابل تراجع دور القطاع العام، بسبب تراجع موارد الدول. إذ أن توافر البنية الأساسية التحتية بمختلف أنواعها يعتبر الحافز القوي للدفع بعجلة التنمية، ويكون ذاك عن طريق الشراكة مع القطاع الخاص، وذلك من خلال أساليب متعددة ومتنوعة لعل أهمها عقد البوت BOT حيث يتم ذلك بموجب عقد إداري يبرم بين الإدارة والملتزم لمدة محددة بقصد تأدية خدمات عامة لجمهور المنفعين به مقابل رسم محدد، فيضل المرفق محتفظا بصفة العمومية، وللدولة السلطة في ما يتعلق بتنظيم أعماله وإدارته وانقضائه.

ترجع جذور نظام (BOT) إلى ما يعرف بعقود الامتياز التي كانت منتشرة في أواخر القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين في فرنسا وغيرها من الدول، حيث استخدمت فرنسا هذه العقود لتنفيذ مشروعات السكك الحديدية ومحطات الكهرباء والتزود بمياه الشرب.

وفي منتصف الثمانينات وبالتحديد في عام 1984 تم تطبيق نظام BOT من خلال توقيع اتفاقية تنفيذ نفق المانش (The Channel Tunnel) الذي يربط بين فرنسا وبريطانيا، وذلك بين كل من الحكومتين البريطانية والفرنسية من جهة وبين شركة يورو تانال EuroTunnel من جهة أخرى. وبناء على ما سبق فإن الإشكالية التي تعالجها هذه الورقة العلمية تتمثل ما المقصود بعقد البوت؟ وما أساسه القانوني وتطبيقاته العملية لتفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومساهمته في التنمية الاقتصادية.؟.

للإجابة على الإشكالية الرئيسية نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما المقصود بنظام البوت وما أهميته؟
- ما أنواع مشروعات البنية الأساسية الممولة من طرف نظام البوت؟
- ماهي التحديات والمعوقات التي تواجه نظام البوت
- فرضيات الدراسة: تشمل الدراسة على الفرضيات الآتية :
- ضعف تمويل مشروعات البنية الأساسية من قبل الدول، هو الذي دفع إلى تبني استخدام عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية.
- اهتمام الدول بمنح التمويل لمشروعات البنية الأساسية عن طريق استخدام عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية، ساهم في تطوير هذه الأخيرة.

-أهمية الدراسة:تتجلى أهمية هذه الدراسة من خلال مدى أهمية و ضرورة وضع إطار نظري فيما يتعلق بموضوع الشراكة بين القطاعين العام و الخاص من ناحية، و من ناحية أخرى تساعد في دراسة مشاريع البنى التحتية للدول تحت عقد نظام البوت

-أهداف الدراسة:تهدف هذه الدراسة إلى محاولة الوقوف على جملة من العناصر يمكن ادراجها في النقاط التالية:

- التعرف على مصطلح عقد البوت

- التعرف على متطلبات عقد البوت

- التعرف على أهمية عقود البوت و أسباب اللجوء إليها.

وبغية الإلمام بمختلف عناصر الموضوع، تم تقسيم هذه الدراسة إلى المحاور الآتية :

- المحور I: التأصيل النظري لنظام البوت

- المحور II : تجارب الدول العربية في تطبيق نظام البوت

- المحور I: التأصيل النظري لنظام البوت :

تعريف عقد البوت :تعددت التعاريف حول أسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، والتي كانت في مضمونها تركز على إبراز دور القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية في صيغة تعاقدية مع أحد الجهات الحكومية، وسوف يتم التطرق لبعض التعاريف في هذا الشأن كما سيأتي:

- مصطلح عقد البوت BOT من الناحية اللغوية هو اختصار لثلاث كلمات انجليزية وهي Build وتعني

الإنشاء او البناء و Operate وتعني التشغيل والإدارة و Transfer وتعني النقل والمقصود بها في هذا

المصطلح نقل المرفق إلى الدولة في نهاية مدة العقد

ويمكن تعريفه أيضا بأنه «النظام الذي يتم بموجبه تمويل المشروعات الاستثمارية سواء كانت عامة أو خاصة، وإنشائها، وإدارتها، وصيانتها من قبل القطاع الخاص، الذي قد يكون شركة خاصة واحدة، أو عدة شركات خاصة محلية أو عالمية، تعمل من خلال شركة المشروع، التي تتعهد بإنشاء وتنفيذ، وإدارة، وصيانة المشروع لفترة زمنية معينة هي فترة الامتياز الممنوحة من قبل الدولة المضيفة، وتمكن هذه الفترة شركة المشروع من استرداد ما تكبدته من تكاليف في المشروع، بالإضافة إلى تحقيق نسبة مرضية من

الربح، بعدها تقوم شركة المشروع بنقل ملكية أصول المشروع للدولة المضيفة، وهي في حالة جيدة دون قيد أو شرط»¹.

لقد اشارت المنظمات الدولية الى عقد البوت في أكثر من مناسبة اذ عرفته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري (الاونسترال - uncitral) بأنه شكل من اشكال تمويل المشاريع تمنح بمقتضاه حكومة ما لمدة من الزمن احد الاتحادات المالية امتياز وعندئذ تقوم شركة المشروع ببناء وتشغيل وإدارة المشروع لعدد من السنوات وتسترد تكاليف البناء وتحقق ارباحا من تشغيل المشروع واستغلاله تجاريا وفي نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية المشروع الى الحكومة.²

حسب منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (UNIDO) : "هو نظام تعاقدى بمقتضاه يقوم القطاع الخاص بتنفيذ الإنشاء (شاملا التصميم والتمويل) لمشروع بنية أساسية وإدارية والإحتفاظ به، وفي خلال فترة الإدارة المحددة يحق له الحصول على مقابل الخدمات التي يقدمها من عوائد ورسوم وحقوق ملكية، بحيث لا تزيد عن المتفق عليه والمحدد في العقد ليتمكن القطاع الخاص من إسترداد إستثماراته ومقابل تكاليف الإدارة والصيانة للمشروع، بالإضافة إلى عائد مناسب، وفي نهاية المدة يقوم القطاع الخاص بنقل الملكية إلى الجهة الحكومية أو جهة خاصة أخرى جديدة من خلال مناقصة عامة " .³

ومما سبق نستخلص أن العناصر الأساسية لأسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية-BOT- تتمثل في:4

تصميم وإنشاء المرفق المتفق عليه بين القطاعين العام والخاص يكون على عاتق القطاع الخاص؛

تشغيل المرفق يكون من طرف القطاع الخاص بشكل تجاري خلال فترة التعاقد، وهذا يسمح له باسترجاع تكاليف البناء وتحقيق ربح مناسب؛

نقل أصل المشروع إلى المؤسسة الحكومية عند نهاية فترة العقد دون مقابل.

التطور التاريخي لظهور نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT.

يرى بعض الباحثين أن نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية ليس بالجديد، فقد يرجع بعض الباحثين الإقتصاديّين أن نشأة هذا النظام يرجع إلى عهد الروماني، حيث كانت تكاليف التصميم والبناء والتشغيل تتم بواسطة القطاع الخاص ثم يتم دفع التكاليف الخاصة بالمشاريع من قبل المنفعين من خدماتها⁵، لم

يعرف النظام بالتسمية الحالية - نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية -، ويرجع سبب تولي القطاع الخاص تشييد المشروعات في عهد الرومان إلى ترامي أطراف الإمبراطورية الرومانية من جهة، من جهة أخرى إلى كثرة المشاريع والتي تكلف كثير خاصة فيما يتعلق ببناء المسارح والأسواق والتي تكلف كثيرا، هذا ما أدى بالإمبراطورية الرومانية الإستعانة بالقطاع الخاص في ذلك الوقت.

المرحلة الأولى: تمتد هذه المرحلة من بداية القرن التاسع عشر إلى منتصفه، فظهور الثورة الصناعية أدى إلى التحول في النمط التنموي لكثير من الدول العظمى، فقد تم التحول من التجارة إلى الصناعة والتي زادت الحاجة إلى رؤوس أموال كبيرة وضخمة لتشييد المشروعات الصناعية، كانت المبادرات الفردية وتطور المشروعات الصغيرة الممولة من قبل الأفراد والأسر هي الأساس في بناء المشروعات الكبيرة مثل تزويد المدن بالفحم والغاز و البريد، وهكذا كان للقطاع الخاص دورا هاما في تمويل مشروعات البنية التحتية للدولة وذلك في مقابل تحقيق ربح معقول⁶؛

المرحلة الثانية: تمتد من منتصف القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الثانية، خلال هذه المرحلة ازدهرت مشروعات البنية التحتية بشكل كبير وإنشرت المطارات وطرق المواصلات والكهرباء وغيرها من الخدمات التي أدركت الحكومات أهميتها ولهذا فقد عهدت إلى المستثمرين بإقامة هذه المشروعات والإشراف عليها⁷، فقد تم التوجه إلى منح حق الإمتياز كما حدث في فرنسا سنة 1782، حيث قامت بلدية باريس بمنح حق إمتياز لشركة "بيريه الفرنسية" من أجل توريد المياه الصالحة للشرب لمدينة باريس⁸، وأصبح أسلوب "حق منح الإمتياز" بالإننتشار في الكثير من دول العالم كألمانيا والمملكة المتحدة وإيطاليا وغير ها، مقابل ذلك قامت هذه الدول بوضع القوانين الأساسية التي تهدف إلى حماية جمهور المستهلكين ولخدمة الإقتصاد الوطني للدولة⁹، وقد فتحت هذه التجربة المجال أمام الفرنسيين بأنفسهم للمشاركة والعمل وفق هذا النظام ومن أمثلتها مشروع قناة السويس، حيث قام المشروع على إمتياز منحتة الحكومة المصرية سنة 1756 من طرف "الخديوى سعيد" وكانت مدة الإمتياز 99 سنة¹⁰، تسلم المشروع المقاول الفرنسي "دليسيبس" الذي قام بإنشاء القناة وتشغيلها عبر شركة "قناة السويس البحرية"؛

المرحلة الثالثة: تمتد هذه المرحلة من نهاية الحرب العالمية الثانية حتى منتصف السبعينيات، حيث إنتشر الفكر القائل بتدخل الدولة في كل صور النشاط الإقتصادي، تولت الحكومات مسؤولية إقامة بنياتها التحتية والتي تدمرت أثناء الحرب العالمية الثانية مما أدى بقيام الدول والدول النامية خاصة المستعمرة

منها بتأميم مشروعاتها وهذا نتج عنه إحتكار القطاع العام الكثير من مشروعات البنية التحتية، وساعد على ذلك وجود موارد إقتصادية للدولة والتي تحصل عليها من فرض الرسوم الجمركية والضرائب المفروضة على أفراد المجتمع¹¹، هذا أدى إلى إهمال العمل بأسلوب "منح حق الامتياز" ؛

المرحلة الرابعة: إلى غاية بداية الثمانينيات من القرن الماضي حدث وأن تم العودة إلى تطبيق أسلوب "منح حق الإمتياز" لكن بصورة أكثر توسعا، حيث حصل تطور مهم على صعيد تطبيق هذا النظام وتمثل في:

1. أدركت حكومة "تاتشر" أن سياسة تدخل الدولة في الأنشطة الإقتصادية التي تنتهجها الدول والقيام بكافة مشروعات البنية التحتية غير قادرة على الوفاء بكل مطالب بناء الدولة الحديثة، وأن إقتصاد السوق وتحرير التجارة الدولية يتجه صوب إستغلال طاقات القطاع الخاص في القيام بأعباء مشروعات البنية التحتية مع تحقيق قدر مناسب ومعقول من الربح، ومثال ذلك توقيع إتفاقية لتنفيذ نفق المانش -نفق القنال- الذي يربط بين بريطانيا وفرنسا أسفل بحر المانش وذلك بين حكومة فرنسا وحكومة بريطانيا من جهة ومن جهة أخرى شركة "يورو تانال Euro tunnel"، حيث بلغت نفقات بناء المشروع 20 مليار دولار وتقوم شركة "يورو تانال Euro tunnel" بإستغلال المشروع لمدة 55 سنة وكانت مساهمة شركة المشروع بنسبة 19% من تكلفة الإنشاء¹².

2. في أوائل الثمانينيات، إجتماع رئيس الوزراء التركي الراحل "توجورت أوزال" بعد نجاحه في الإنتخابات البرلمانية برجال الأعمال والمستثمرين، وأصحاب شركات المقاولات من القطاع الخاص حيث شرح إستراتيجيته الجديدة في التنمية والإصلاح الإقتصادي وذلك من خلال إسناد المشاريع الجديدة في مجال البنية التحتية إلى القطاع الخاص على أساس نظام أطلق عليه نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT، وكان "توجورت أوزال" أول من أطلق هذه التسمية والفضل يعود له في ذلك¹³، وكان ذلك فضلا عن خصخصة شركات القطاع العام وعليه فقد صار نظام BOT تعبيرا عن النهج الإقتصادي في تركيا*. منذ ذلك الوقت شاع التعامل بنظام BOT في الكثير من دول العالم، ولم يخص الدول النامية أو الدول المتقدمة.

الفلسفة الإقتصادية التي يقوم عليها نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية - BOT - .

مسألة تطور دور القطاع الخاص في إدارة وإستثمار المرافق العامة لم يقتصر على مفهوم الشراكة العامة - الخاصة، إنما تعداه لمسألة تمويله لا بل إنشائه لمشاريع مرفقية غير موجودة تماما، وذلك في

إطار ما يسمى وفقا لمفهوم أنجلوسكسوني بنظام تمويل المشاريع، فهو نظام يقوم على تمويل من القطاع الخاص لمشاريع مرفقية كبرى أغلبها من مشروعات البنية التحتية¹⁴.

فمشروعات البنية التحتية تعد حجر الأساس لعملية التنمية الاقتصادية، ومع زيادة أعباء الدولة ومشكلاتها أدى إلى زيادة حجم الإنفاق العام وبالتالي من أهم نتائجه دخول الموازنة العامة لكثير من الإقتصاديات في عجز من جهة، ومن جهة أخرى عدم قدرة هذه الإقتصاديات من تلبية كافة خدمات المجتمع وخاصة خدمات البنية التحتية، فالبنى التحتية للإقتصاد تستلزم توفير مبالغ مالية كبيرة من أجل تنفيذها وصيانتها، كما أن الإستثمار في هذه المشروعات يتطلب أموال طائلة خاصة مع الطفرة التكنولوجية التي يشهدها العالم¹⁵، وقد تنوعت الأساليب والنظم التمويلية لتنفيذ وتمويل مشروعات البنية التحتية ويعد نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT من أهم وأحدث نظم التمويل التي يتم التعامل بها في دول العالم، فبمقتضى هذا الأسلوب سيكون على الحكومة أو أحد جهاتها أن تمنح أحد أطراف القطاع الخاص محلي أو أجنبي ترخيصا ببناء أو تحديث أحد المرافق العامة والتي عادة ما تكون أحد مشروعات البنية التحتية، وعليه فإن تطبيق هذا الأسلوب ينسجم مع مبادئ اقتصاديين أساسيين:

1. إبراز مسؤولية الدولة عن توافر الخدمات الجماعية لمسؤوليتها الكاملة عنها، وتجدر الإشارة إلى أن تقديم الخدمات العامة من قبل الدولة ينطلق من منظور فكري إقتصادي يرجع إلى فكر الإقتصاديين في القرنين السادس عشر والسابع عشر وهو الفكر الكلاسيكي الذي أرسى دعائمه آدم سميث في القرن الثامن عشر والفكر التعاوني والإشتراكي اللذين ظهرا في القرن التاسع عشر ؛
2. تعزيز دور القطاع الخاص بما فيه البنوك لجهود الدولة في هذا المجال لتدارك أوجه النقص في موارد المالية العامة بحث تستكمل عن طريق التوجه لإقتصاد السوق، والتوجه نحو التحرر من القيود التي تعوق الإستثمار وبروز ظاهرة العولمة.

ثالثا: الفلسفة القانونية التي يقوم عليها نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية - BOT -.

ومن الناحية القانونية يمكن توصيف أسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) بشكل إجمالي بأنه اتفاق بين طرفين، يتكفل أحد المتعاقدين (القطاع الخاص للقطاع العام، أو لقطاع خاص) إقامة مشروع بكافة متطلباته، ثم تشغيله لمدة محدودة، يسترد خلالها مصاريف إقامة المشروع، وأرباحه المفترضة من تأجير مرافق المشروع على العامة، ثم تسليم لصاحبه كاملاً من دون مطالبة بعوض. كانت الحكومات تضطلع بكافة المشاريع وتمويلها، الأمر الذي يرهق كاهلها، فهي المصدر الوحيد لتقديم

المشاريع والخدمات العامة، وتمويلها، جاء هذا العقد بديلاً عما كانت تعانيه الدول، وتضعف عن تنفيذه.¹⁶

وهو صيغة تمويلية، غالباً ما تكون مدة التشغيل عشرين عاماً، أو ثلاثين عاماً، وبعد انتهاء المدة المتفق عليها تعود الملكية لصاحب المشروع سواء من القطاع الخاص، أو القطاع العام من دون عوض. مثالان واضحا مشهوران لهذا النوع من العقود وهو فتح "قناة السويس" وفتح "قناة بنما"، هذان المشروعان اللذان شيئا وأصبحا مثالا مشاهداً لهذا النوع من العقود (BOT)، أصبح هذا النمط من العقود معتاداً بين الدول منذ عام 1950م.

خصائص عقود الـ BOT:

من خلال التعاريف السابقة يمكن استخلاص بعض الخصائص لنظام الـ BOT نذكر منها ما يلي:¹⁷ يبرم هذا العقد بين طرفين أحدهما الدولة والآخر القطاع الخاص كوسيلة لتمويل المشروعات العامة. تقوم الحكومة بمنح امتياز لشركة قطاع خاص كي تتولى عملية تمويل وإنشاء وتشغيل المشروع لفترة معينة عادة ما تتراوح بين 15 إلى 30 سنة امتياز على أن تتقاضى مقابلاً للخدمة التي تقدمها للجمهور خلال هذه الفترة. تقوم شركات القطاع الخاص بنقل أو تحويل ملكية المشروع إلى الدولة في نهاية فترة الامتياز، ويتعين أن تكون فترة الامتياز طويلة المدى حتى تكفي لاسترداد رأس المال المستثمر في المشروع وتحقيق معدل عائد معقول لشركة القطاع الخاص. إن الإستثمار بهذا النظام يؤدي إلى الزيادة في كفاءة استخدام موارد المجتمع، وذلك بإعتبار أن القطاع الخاص أكثر كفاءة في الإنتاج والتسويق من القطاع العام .

يحقق الإستثمار بهذا النظام أرباحاً مرتفعة للقطاع الخاص، تصل أحيانا إلى أكثر من 90 % . إقامة المشاريع الكبيرة من دون تكلفة على الدول: يلجأ إلى هذا النوع من العقود غالباً الحكومات والدول لإقامة مشاريعها الكبيرة ذات التكلفة العالية التي تعجز ميزانيتها عن تمويلها، هذا النوع من العقود يعفي الدولة من التكاليف العالية الباهظة.

استقطاب المهارات الفنية والكفاءات الإدارية الأجنبية

تتعدد مجالات استخدام هذا النظام، وأهمها مايلي:¹⁸

مشروعات البنية الأساسية المتعلقة بالمرافق العامة الأساسية التي تحقق عائدا إقتصاديا والتي يتعين عليها الإضطلاع بها، ولكن نظرا لعدم قدرة الحكومة على تمويل تلك المشروعات من إيراداتها العامة فإنها يعهد بها إلى القطاع الخاص، نظير تحقيق عائد معقول ومن أمثلة تلك المشروعات نجد الطرق، المطارات، محطات توليد الكهرباء، السكك الحديدية وشبكات الإتصالات .

المجمعات الصناعية: حيث تعهد الحكومة إلى القطاع الخاص بتمويل وإنشاء وإدارة هذه المجمعات عن طريق عقد إمتياز يحصل القطاع الخاص بموجبه على عائد المشروع خلال فترة زمنية معينة، وتنتقل بعدها ملكية هذه المجمعات إلى الحكومة بدون مقابل، إلا أن هذا النوع من المشروعات قليلا ما تلجأ إليه الحكومات في الوقت الراهن ربما لقدرة الحكومات على إنشاء هذا النوع من المشروعات ورغبتها في توجيه القطاع الخاص نحو مشروعات البنية الأساسية بشكل خاص، ومن أمثلة ذلك نجد مصانع الكيماويات والورق ...

تتمية وإستغلال الأراضي المملوكة بنظام البناء والتشغيل والتحويل حاجة عامة للمواطنين، ويساعد في تنظيم العائد من إستغلال أملاك الدولة الخاصة، ومن أمثلة تلك المشروعات التخطيط ومشروعات إستصلاح الأراضي الصحراوية ...

أنواع مشروعات البنية الأساسية الممولة من طرف نظام البوت: الجدول التالي يبين الصيغ المختلفة لعقد البوت

الجدول رقم: (01) يبين الصيغ المختلفة لنظام البناء والتشغيل والتحويل (BOT)

و هي الصورة الأساسية	B.O.	Build- Operate- Transfer	بناء- تشغيل- نقل للملكية
يتميز عن النوع الأساسي بأن فيه نقل ملكية المشروع مؤقتا للجهة المنفذة، والتملك هذا فيه محاذير سواء كانت الأرض وقفية أو حكومية	B.O.O.T B.O.T	Build- Own- Operate- Transfe	بناء- تملك- تشغيل- نقل للملكية
فيه يتولى منفذ المشروع تصميمه ويتولى تمويله وتشغيله بمبادرة منه بعد الاتفاق	D.B.F.O	Design- Build- Finance- Operate	تصميم- بناء- تمويل- تشغيل
فيه تظل الملكية القانونية للدولة ويقوم منفذ المشروع باستجاره منها واعادته إليها بعد انتهاء مدة الاجارة	B.L.T	Build- lease- Transfer	بناء- تأجير- نقل الملكية

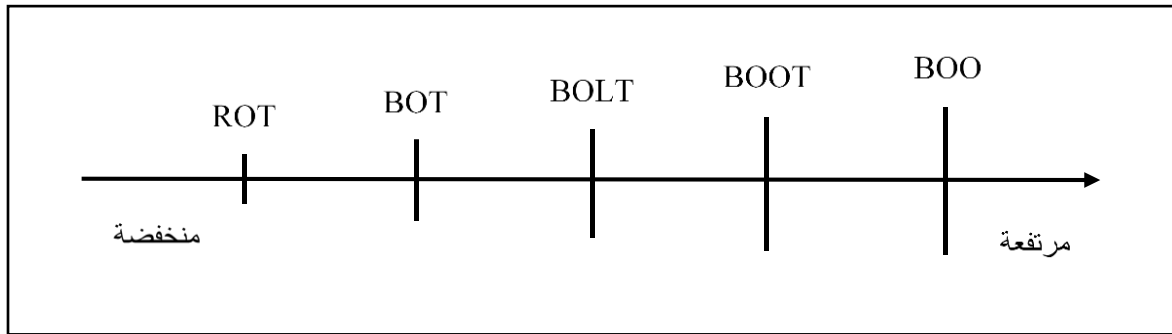
تأجير - تجديد - تشغيل - نقل الملكية	lease- Renovate- Operate- Transfer	L.R.O.T	وفيه تستأجر الجهة المنفذة للمشروع قائما وتتولى تجديده وتشغيله وتحصيل عوائده ثم تعيده للدولة في نهاية مدة الاجارة
بناء - نقل الملكية - تشغيل	Build- Transfer- Operate	B.T.O	وهو أيضا يتعلق بمشروع تقوم بإنشائه الدولة وتسلمه للقطاع الخاص لتشغيله وإدارته مع تحصيل عوائد
بناء - تملك - تشغيل	Build- Own- Operate	B.O.O	يتولى القطاع الخاص التصميم والإنشاء والإدارة بموافقة الدولة ويظل المشروع مملوكا للجهة المنفذة، وهو ملائم للمشروعات المؤقتة تصبح بعد فترة عديمة القيمة، وهو من قبيل الخصصة أو الملكية دون الاعادة
تحديث - تملك - تشغيل - نقل الملكية	Modernize- - Own- Operate- Transfer	M.O.O.T	تستخدم هذه الصورة في مشروع قائم يراد تحديثه وتطويره بتقنية ليست متاحة لدى الدولة، ويمتلكه منفذ المشروع مع اقتسام العوائد بينه وبين الدولة إلى حين اعادته
إعادة التأهيل - تملك - نقل الملكية	Rehabitate- Own- Transfer	R.O.T	تستخدم هذه الصورة في مشروعات متعثرة حيث يتولى القطاع الخاص إعادة هيكلتها
إعادة التأهيل - تملك - تشغيل	Rehabitate- Own- Operate	R.O.O	تشبه الصورة السابقة لكن المشروع لا يعود للدولة مرة أخرى وهو من قبيل الخصصة
بناء - تشغيل - تجديد الامتياز	Build- Operate- Renewal of Concession	B.O.R	في هذه الصورة يتم تجديد الامتياز للمشروع الذي أقامه القطاع الخاص وأداره ويتضمن وعدا بالتجديد بنفس الشروط أو بشروط أخرى محددة في الوعد
بناء - نقل الملكية - تأجير	Build- Transfer - lease	B.T.L	يتولى القطاع الخاص إنشاء المشروع الذي تكون ملكيته للدولة ويستأجره منها
تصميم - بناء - تشغيل - نقل الملكية	Design- Build- Operate- Transfer	D.B.O.T	تشبه الصورة الأساسية إلا أن المنفذ يتولى التصميم
بناء - تملك - تأجير - نقل الملكية	Build- Own- Lease- Transfer	B.O.L.T	تقوم الجهة المستثمرة ببناء المشروع وتملكه لفترة استجاره فترة ثانية ثم تعيده للدولة في نهاية المدة
تصميم - الترويج - بناء - تأجير - نقل الملكية	Design- Build- Promotion- lease - Transfer	D.P.B.L.T	تقوم الجهة المستثمرة بالتصميم والترويج للمشروع وإنشائه واستجاره من الدولة لفترة ثم تعيده لها
شراء - بناء - تشغيل	Promotion- Build- Operate	P.B.O	تقوم الجهة بشراء مشروع أنشئ بمعرفة الدولة ثم تشغيله ولا يعود للدولة وهو يشبه الخصصة

المصدر: صالح بن علي الشمراني، الضمان والتصرف في عقود البناء التشغيل والاعادة (BOT)، مجلة المجمع الفقه الإسلامي،

السنة 25، العدد 27، رابطة العالم الإسلامي، مكة المكرمة، العربية السعودية، 2012. ص: 09.

وبالتمتع في هذه الصيغ أو الصور نلاحظ أنها مركبة من عناصر لا تخرج في العادة الغالبة عن (البناء، التشغيل، تصميم، تأجير، تجديد، إعادة التأهيل الترويج، نقل الملكية)، كما أن هذه الصور منها ما يمنح فيها للقطاع الخاص حق الاستغلال دون الملكية في النهاية، ومنها ما يسمح بحق الملكية خلال فترة تشغيل المشروع ثم تسليم أو نقل ملكية المشروع للقطاع العام (الحكومة) أو يملك القطاع الخاص المشروع نهائيا حسب حالة العقد، إن إنشاء المشروعات العامة بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) قد يكون أحد صور الخصخصة، ولكنها خصخصة مقيدة بفترة زمنية معينة، وبشروط معينة وطبقا لمواصفات توضع من قبل الدولة.

الشكل رقم (01) يبين درجات خصوصية المشروعات حسب صيغ (BOT)



المصدر: سهيل قماز، تفعيل التأمين الهندسي للانشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاديات التأمين، جامعة سطيف 01، 2013/2014. ص: 18.

الأطراف الرئيسية المشاركة في إقامة مشاريع البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT).

هناك العديد من الأطراف المختلفة في مشروعات BOT، نذكر منها:¹⁹

❖ **الحكومة المضيفة:** يوجد عدد من الأدوار التي يجب أن تلعبها الحكومة عند قيامها بإنشاء مشروع بنظام البناء والتشغيل والتحويل، وأهمها مايلي :

إعداد الإطار القانوني الذي يعمل المشروع في نطاقه، ويتضمن تشريعات متعلقة بالإعفاء الضريبي، قوانين العمل، تحويلات الأرباح، الجمارك، حماية المستثمر الأجنبي ...

إعداد دراسة جدوى مبدئية توضح الجوانب المختلفة للمشروع، وطرح المشروع في مناقصة عامة .

إبرام إتفاقية إمتياز مع شركة المشروع مع توضيح كافة الحقوق والإلتزامات لكل طرف .

تعيين ممثل حكومي يراقب تنفيذ بنود العقد .

• **شركة المشروع:** وهي الكيان الذي يشكله القطاع الخاص لتنفيذ وتمويل وتشغيل المرفق طيلة فترة الترخيص، فهي الوحدة صاحبة الامتياز، وتكون هي المسؤولة عن إنجاز المشروع وتقوم بعملية

الاقتراض وإبرام العقود مع الأطراف المشاركة في إنجاز المشروع مثل الحكومة، شركات المقاوله ... إلخ.

- **الأطراف الأخرى:** تتمثل في المقاول وهو الشركة أو مجموع الشركات التي تستند إليها أعمال التشييد وبناء المرافق ويربطها بشركة المشروع عقد المقاوله الأساسي ويتخذ عادة شكل تسليم المفتاح وهناك ما أصطلح على تسميته بالمشغل وهي الشركة التي تتولى مسؤولية التشغيل التجاري للمشروع وإدارته هذا بالإضافة إلى مجموعة المستشارين في مختلف التخصصات التمويلية والتشريعية والهندسية وشركات التأمين ومجموع الموردين.

- **المراحل التي يمر بها نظام البناء والتشغيل والتحويل:** تمر مشروعات هذا النظام بخمسة مراحل نحصرها فيما يلي: ²⁰

❖ **المرحلة الأولى (مرحلة التخطيط والإعداد):** ويتم من خلالها مايلي :

- تحديد المشروع المزمع إنجازه تم دراسة الجدوى الاقتصادية له .
- تحديد مواصفات المشروع وطاقاته الإنتاجية وكذلك موقعه .
- إختيار مصادر المواد الخام وتحديد أسواق تصريف السلع المنتجة .
- إعداد الوثائق المتعلقة بالمشروع ودفاتر الشروط ودعوة الشركات المتنافسة للتحضير لتقديم العروض .
- ترسية منح المشروع على أحد المستثمرين (الشركة) الذي يقدم أفضل العروض وقيام الحكومة بإمضاء العقد معه .

❖ **المرحلة الثانية (المرحلة التمهيديّة للتنفيذ):** خلالها تقوم الشركة التي أخذت المشروع على عاتقها بمايلي :

- البحث عن موارد لتنفيذ المشروع من خلال توقيع إتفاقيات الحصول على قروض من البنوك المحلية أو الدولية .
- إبرام مجموعة من العقود (المقاولين لإنشاء المشروع، الموردين، نقل التكنولوجيا، التأمين، التشغيل والصيانة...).

❖ **المرحلة الثالثة (مرحلة التنفيذ الفعلي للمشروع):** ويتم فيها:

- وفاء المقاولين والموردين بتنفيذ إلزاماتهم وإقامة وحدات المشروع وتركيب معداته .

■ إعداد المشروع للإستغلال التجاري من خلال إجراء الإختبارات الأولية للتحقق من دقة التنفيذ ومراعاة المواصفات المطلوبة

■ تقوم الشركة بإستلام المشروع فعليا عن القائمين على تنفيذه .

■ من حق الحكومة عن طريق ممثليها في لجان إستلام المشروع متابعة تنفيذ المشروع بصورة فعلية ومنتظمة .

❖ **المرحلة الرابعة (مرحلة التشغيل والصيانة):** ويتم من خلالها تشغيل المشروع كليا والقيام بأعمال الصيانة الضرورية، حيث يتم تنفيذ نقل التكنولوجيا ونقل التكنولوجيا وتدريب العمال على وسائل تقنية حديثة

❖ **المرحلة الخامسة (مرحلة نقل ملكية المشروع إلى الدولة مانحة الإمتياز):** هذه المرحلة آخر مراحل المشروع، والتي ينتهي فيها امتياز شركة المشروع، وفيها: 21

تتأكد الجهة مانحة الامتياز (الدولة أو الحكومة) من أن المشروع بكافة أصوله في حالة جيدة من التشغيل؛

تقوم شركة المشروع بنقل ملكية المشروع بكل أصوله إلى الحكومة، سواء مقابل تعويض أو دون مقابل؛

يصبح بعد ذلك المشروع جزءا من القطاع العام تديره الدولة بمعرفتها ولحسابها، وقد تفضل الدولة تركه لشركة المشروع للاستمرار في تشغيله وصيانته سواء بتمديد الامتياز أو منح امتياز جديد لها أو لغيرها من المستثمرين.

تقييم عقود البوت: ان عقد البوت يحتل أهمية خاصة وكبيرة خاصة في الدول النامية التي تفتقر على القدرة على تمويل مشاريعها الاقتصادية وللتخفيف من العبء عن ميزانيتها , على الرغم من المزايا العديدة التي يتمتع بها هذا العقد الا انه كأى عقد لا يخلو من العيوب

أولاً : مزايا عقد البوت :22

توفير البنية الأساسية بموارد من القطاع الخاص بماله من مزايا تفوق ظروف القطاع العام وإجراءاته وبذلك تتحقق عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛

يترتب على قيام القطاع الخاص بتمويل مشروعات البنى التحتية التقليل من الإنفاق العام وتقليل الاقتراض الحكومي ، الأمر الذي قد يصاحبه انخفاض في عجز الميزانية العامة و في نسبة الدين العام . فهو يسمح بتخفيف العبء عن الموارد الحكومية المحدودة حيث يتحمل القطاع الخاص تمويل إنشاء وتشغيل هذه المرافق وتحمل مخاطر التمويل فيها؛

تنشيط أسواق المال، من خلال الأسهم والسندات أو من خلال وثائق الاستثمار التي يمكن أن تطرحها الشركات التي تؤسس لتنفيذ مشروعات الـ BOT؛

تقليل الإنفاق العام والاقتراض الحكومي، وهو ما يؤدي إلى انخفاض في عجز الموازنة وفي نسبة الدين العام، وبالتالي نجد أن هذا النظام يسهم في تقليل الحاجة إلى زيادة الضرائب لبناء مشروعات البنية التحتية الضرورية؛

يسمح التمويل عن طريق القطاع الخاص عموماً بنقل المخاطر المالية والتجارية وغيرها من المخاطر من الحكومة إلى القطاع الخاص، وهو ما يدفعه لحسن اختيار المشروعات والتأكد من مقومات نجاحها، وبالتالي يرفع من كفاءة الاستثمار ويزيد من القيمة المضافة الحقيقية. الأمر الذي يتولد عنه عدة مزايا أهمها عدم إقامة مشروعات غير اقتصادية العائد، أو لا يوجد طلب عليها، أو لا توجد حاجة عاجلة إليها؛

الاستفادة من خبرة القطاع الخاص: إن القطاع الخاص له مصلحة مباشرة في رفع مستوى الخدمات المقدرة للجمهور بكفاءة عالية إذ أن ذلك يحقق لها أكبر ربح مالي وهذا يؤدي بدوره إلى إشباع الحاجات العامة للمستهلك ، فالإدارة الخاصة تكون أكثر فاعلية وكفاءة من الإدارة العامة (الحكومة) مما يحسن من صورة الحكومات أمام المواطنين؛

يوفر البيئة المناسبة للتنمية الاقتصادية: إن لعقد البوت ميزة هامة حيث يوفر البيئة المناسبة للتنمية الاقتصادية من خلال النقل الأساليب التكنولوجية الحديثة والوسائل التقنية إلى الدول خاصة عندما تكون من الدول النامية؛

عيوب عقد البوت :جاءت في مايلي

قضية الأمن القومي بسبب سيطرة القطاع الخاص أو المستثمر الأجنبي على بعض المشروعات الإستراتيجية كالطرق، المطارات، الموانئ ؛

الإضرار بالعملة الوطنية : إن الدول التي طبقت وتعاقدت بنظام البوت ومارستها عمليا نلاحظ فيها لجوء المستثمر سواء كان اجنبيا ام وطنيا الى السوق المحلية للحصول على التمويل اللازم للمشروع بدلا من الخارج وأستخدام هذا التمويل الداخلي في استيراد الاجهزة والمعدات من الخارج ذلك يؤدي زيادة الطلب على العملات الاجنبية ، الامر الذي يؤدي لانخفاض قيمة العملة الوطنية بسبب زيادة الطلب على العملات الاجنبية ؛

أثر التطور التقني والتكنولوجي على المشروع خاصة في الفترة القريبة لانتهاه حق الامتياز، فلن يتواجد دافع لدى شركة المشروع في إحلال التكنولوجيا الجديدة المتطورة محل الأخرى، ويتجسد ذلك بصورة ظاهرة عندما يتحقق للشركة المنفذة ما ترغبه من أرباح؛

عند إجراء مقارنة بين تكلفة نظام BOT الاقتصادية والاجتماعية والسياسية على الدولة مقابل حصول الدولة على قروض لإنجاز المشروع والاستعانة بإدارة محترفة تظهر أن تكلفة BOT أعلى،

التنفيذ والإعداد والرقابة أيضا غالبا تكون باستشارات وخبرات أجنبية ؛

قضية التسعير حيث تحرص الجهة المنفذة على الربحية العالية وتتم معالجة ذلك بتحديد أسعار الخدمة؛

قد يؤدي عدم توفر الخبرة الكافية لدى المفاوض المحلي الى منح مزايا زائدة للطرف الأجنبي ، و هو ما يمثل عبئا إضافيا كان يمكن تجنبه في حالة توفر مثل هذه الخبرة. و لذا ينصح الاستعانة بخبراء محليين أو أجانب محايدین و متمرسين للتقليل من عبء عدم الخبرة؛

قد تحدث هناك زيادة في تكاليف الخدمة نتيجة للمغالاة في أسعار المدخلات من قبل المؤسسين ، كما قد تحدث هناك زيادة في تكاليف التمويل عما هو متاح في الحالات العادية؛

تتحمل الدولة مانحة الامتياز عبء المخاطر السياسية ، مما يضطرها إلى تقديم الدعم الحكومي لمثل هذه المشروعات ، مثل دفع مبالغ مالية مقابل تقديم الخدمة أو تقديم ضمانات مالية لكفالة التزام الجهة الحكومية المتعاقدة ، أو عن طريق تخصيص أراضي مجانية أو بمقابل زهيد لإقامة المشروع 23 .

المحور الثاني: تجارب الدول العربية في تطبيق نظام البوت B.O.T : لقد زاد التوجه العالمي في تطبيق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، لإقامة البنية التحتية في الدول المتقدمة و الدول العربية على حد سواء و قد اختلفت تجارب التطبيق من دولة إلى أخرى و سوف نتطرق إلى عرض بعض المشروعات العربية التي أنجزت في إطار هذا النظام لمعرفة المجالات الأساسية التي استخدمت فيها و المزايا التي حصلت عليها الدولة المضيفة من تلك المشروعات، ومن أهم الدول العربية نجد:

1- التجربة المصرية : تعتبر مصر من الدول العربية التي جرى فيها استخدام نظام B.O.T -

واشتقاقاته بكثافة، وفي مجالات مختلفة منها :مشروع إنشاء مطارين دوليين بمنطقة مرسى علم والعلمين ، ومدينة السويس، بالإضافة لمشروعات مختلفة في مجال الطاقة منها إنشاء محطة بنظام B.O.T- في الجزء الجنوبي في منطقة شمال غرب خليج السويس بقدرة - 240x2 ميغاوات

وبدأت التشغيل التجريبي في 2002/08/18 ²⁴ .

ويمكن توضيح أهم التجارب المصرية في إقامة مشروعات البنية التحتية وفق ال B.O.T وفق

الجدول التالي:

الجدول رقم (02): بعض مشروعات البنية التحتية وفق B.O.T في جمهورية مصر العربية

المشروع	الوصف	الهيئة التابعة لها	شركة المشروع	حجم الاستثمار
موانئ نهرية	مشروع إعداد وتطوير ميناء اثر لاستقبال والحاويات	وزارة النقل	الشركة المصرية لخدمات النقل والتجارة - إيجيترانش-	30 مليون جنيه
طرق	طريق القاهرة المزدوج بطول 120 كلم - العين السخنة)	وزارة النقل- الهيئة العامة للطرق الكبرى	المجموعة المتحدة لتنمية الطرق السريعة	470 مليون جنيه
حطة كهرباء سيدي كرير	محطة توليد حرارتان قدرة كل منها 325 ميغا وات	هيئة كهرباء مصر	شركة انتر جن حي بي ليمتد الأمريكية	420 مليون دولار أمريكي
محطة تزويد ميناء الشرب في السويس	تقع شمال خليج السويس ويتكون من أنابيب نقل للمياه بطول 120 كم ومحطات ضخ ومحطة معالجة مياه	وزارة السكن والمرافق	تقييم العطاءات	220 مليون دولار أمريكي
المرحلة الثالثة لمترو الإنفاق	الخط الثالث للمترو والمقترح تنفيذه بين امبابة وطريق صلاح سالم وتقرر مده حتى يصل إلى مطار القاهرة	وزارة النقل والمواصلات	قيد الدراسة من قبل الوزارة	-

المصدر: صلاح محمد، السياسات العمومية الحديثة لبناء وتحديث البنية التحتية - مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) نموذجاً، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم الاجتماعية، العدد 12، 2014، ص 142.

لم يتم تطبيق هذا النوع من التعاقدات في مصر دون مشاكل وعقبات زمن بين هذه العقبات منح الامتياز لمدد طويلة تصل في بعض الأحيان إلى 99 عاماً، وعدم وجود دراسات دقيقة لتسعير الخدمات مما يؤدي لاختلاف في أسعار نفس الخدمة المقدمة من عقد لآخر.

2- تجربة السودان

في السودان تم التعاقد سنة 1988 م بين الهيئة القومية للطرق والجسور وإحدى الشركات الخليجية لتنفيذ لتنفيذ طريق سريع بين مدينتي عطبرة وهيا بطول 274.7 كيلومتر بنظام (البوت)، إلا أن الشركة المتعاقدة لم تتمكن من تنفيذ تعهداتها، وهو نفس الفشل الذي صادف تعاقد آخر تم مع شركة خليجية أخرى لتأهيل 126 كيلومترا من الطريق السريع الرابط بين مدينة الخرطوم العاصمة ومدينة مدني في وسط السودان وذلك رغم الامتيازات والتسهيلات العديدة التي منحتها الجهة الحكومية المناحة الامتياز للمتعاقدين، وقد عزا المختصين في وزارة المالية السودانية الفشل إلى عدة أسباب يمكن إجمالها في " غياب القوانين المنظمة للتعاقد عن طريق (البوت) في البلاد، ومعارضة

الرأي العام المحلي لفكرة (البوت) نتيجة جهلهم بها، وعدم جاهزية الجهات الحكومية المتعاقدة وإعدادها للدراسات المصاحبة لتنفيذ مثل هذه المشاريع²⁵.

لقد أدت التجارب الفاشلة السابقة بالجهات الحكومية السودانية الراغبة في تنفيذ مشروعات عن طريق (البوت) للتأني والتمحيص حيث لوحظ ذلك في المفاوضات التي جرت لاحقاً بين الهيئة القومية للكهرباء مع إحدى الشركات الماليزية حيث قدمت هذه الشركة عرضها في مارس 1998 م لإنشاء محطة لتوليد 250 ميغاواط ديزل في جنوب مدينة الخرطوم العاصمة، ومن ثم استمر التفاوض بين الجهة الحكومية وهذه الشركة حتى مايو 2001 م (ثلاث سنوات) حيث تم التوقيع بالأحرف الأولى على اتفاقيتي (شراء الكهرباء) و (اتفاقية التنفيذ)، ومن المفترض أن يكون قد بدأ تنفيذ المحطة في 2004 م. بالإضافة للمشكلات والعقبات التي عدتها الدراسة التي أعدتها وزارة المالية السودانية بشأن أسباب عدم نجاح الاستثمارات المنفذة بطريقة (البوت) يلاحظ أنه لا توجد شفافية كافية في الإعلان عن المشروعات المقترحة تنفيذها بنظام البوت سواء عند طرح هذه المشاريع أو عند إبرام الاتفاقيات الخاصة بها؛

3- تجربة المملكة العربية السعودية

رغم أن الدولة قد وضعت التخصيص في أوليات برامجها الاقتصادية في العشر سنوات الأخيرة ، إلا أن هذا النظام لا توجد له تطبيقات كثيرة في السعودية مع توفر مقومات تطبيق هذا النظام ، وقد عهد مؤخراً إلى كونسورتيوم مكون من عدة شركات من القطاع الخاص الوطني إعادة تأهيل محطة معالجة مياه الصرف الصحي للمنطقة الصناعية بجدة وفقاً لنظام BOT - كما أن البنك الإسلامي للتنمية قام مؤخراً بالتعاقد مع وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف لإنشاء مبنى وقفي بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية. إن هنالك توجهاً يجرى الآن في السعودية لتنفيذ مشروعات ضخمة وطموحة تشمل مجالات السكك الحديدية وتوليد الطاقة وصيانة الطرق وغيرها²⁶.

4- تجربة المملكة الأردنية

الأردن كباقي الدول التي لحقت في ركب تطبيق نظام البناء والتشغيل والتحويل لتلبية حاجيات وإشباع رغبات المجتمع من إيجاد المرافق العامة التي تؤدي عملها بشكل جيد، ومن هذه المشروعات المنفذة بعقد البناء والتشغيل والتحويل في المملكة الأردنية تنفيذ مشروع شبكة الربط بين دول الخليج وسوريا وتركيا وأوروبا وما ورائها، مشروع طريق سريع مدفوع الأجر حيث تستمر فترة استغلاله مدة ثلاث سنوات ،وهي فترة جني الربح المرجو من المشروع لشركة المشروع. وذلك لمرور ثمانية ألف مركبة يوميا من هذا الطريق. ولتسهيل وتحسين خدمة الركاب فقد قامت الهيئة بتركيب مظلات لموقف التحميل والتنزيل على خطوط النقل العام.²⁷

الخاتمة :

يعد نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT أحد الأساليب الحديثة والذي تم الاعتماد عليه في كثير من الاقتصاديات، المتقدمة أو المتخلفة على حد سواء، فهذا النظام هو وليد التطورات التاريخية لنظام الامتياز الذي كان سائدا حتى في العهد الروماني، ويقوم هذا الأسلوب على ثلاث أساسيات تتمثل في عملية البناء لمشروع البنية التحتية من قبل القطاع الخاص ثم عملية التشغيل من قبل القطاع الخاص مع عدم تملك أصول المشروع ثم عملية نقل أو تحويل المشروع للقطاع العام وفق شروط معينة سيتم التطرق إليها في الفصل التالي. وقد توصلنا إلى أن هناك توجه من قبل الدول النامية والمتقدمة في تنفيذ مشروعات البنية التحتية وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT وفي جميع المجالات والمشاريع التي تتطلب أموال ضخمة مثل نفق المانش بين فرنسا وبريطانيا، لكن نجاح هذه المشروعات يتحتم على كل من الأطراف المشاركة في هذه المشروعات الوعي بالمسؤوليات المنوطة بكل طرف، كما يجب احترام المراحل الزمنية التي تمر بها هذه المشروعات وذلك تحت رقابة الحكومة. وتم التول لاهم النتائج التالية:

- 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 إتحاد أو غير ذلك ؛
- تحقيق الشفافية أثناء مراحل اختيار شركة المشروع يعد من العوامل المهمة لتحقيق نجاح للمشروع وضمان سلامته وفق ما تم التعاقد عليه من جهة، ومن جهة أخرى هو تكريس لمفهوم ومبادئ الحوكمة ؛
- توفير الأطر القانونية والتنظيمية الملائمة لإقامة هيكل وتشغيل نظام BOT على نحو يحقق المستهدف منه، ويضبط مسار العلاقات بين الأطراف المشاركة أثناء البناء والتشغيل وفي نهاية العقد وصيانة المشروع ونقله للدولة ؛
- تساعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT الدولة على مواصلة بناء هياكل اقتصادية جديدة خارج ميزانيتها العامة، فهي بذلك توجه موارد اقتصادية جديدة للمجتمع دون إحداث عجز في الميزانية ؛
- تواجه استثمارات الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT مجموعة من المخاطر يتحملها القطاع الخاص وذلك حسب ما تم التعاقد عليه وحسب ارتفاع العائد، أما المخاطر السياسية فالدولة هي التي تتحملها ؛
- إعداد الجدوى للمشروع وفق المعايير المعمول بها من شأنه أن يحقق عائد إيجابي للأطراف المشاركة في التأسيس والبناء والتشغيل، وكذا انعكاسه على التكلفة والعائد الاقتصادي والاجتماعي ؛

- تهدف مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية إلى توسيع قاعدة الاستثمارات خاصة فيما يتعلق بالاستثمار في المرفق العام ، فالحكومات تلجأ إلى هذا الأسلوب عندما تواجه صعوبات في استكمال مشروعات التنمية الكبرى والمتعلقة المرفق العام ؛

المراجع:

- ¹ وضاح محمود الحمود - عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B . O . T) - حقوق الادارة المتعاقدة والتزاماتها - ط1 - دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - 2010 - ص31-32 .
- ² د. مازن ليلو راضي - التطور الحديث لعقد الالتزام عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (B . O . T) - بحث منشور في مجلة كلية الحقوق - جامعة النهرين - المجلد الثامن - العدد 13 - ص151
- ³ 16-UNIDO: guide lines for infrastructure development through, build-operate-transfer(bot) projects 1996,p03.
- ⁴ : محمد صلاح، "السياسات العمومية الحديثة لبناء وتحديث البنية التحتية"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد: 12، جامعة المسيلة، الجزائر، 2014، ص: 186.
- ⁵ - رشدي صالح عبد الفتاح صالح، " التمويل المصرفي للمشروعات"، مرجع سبق ذكره، ص 56.
- ⁶ - عصام أحمد البهجي، عقود البوت BOT - الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 27.
- ⁷ - نفس المرجع، ص ص 27-28.
- ⁸ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، عقد البوت - دراسة في التنظيم القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الأول، العراق، 2010، ص 166.
- ⁹ - عصام أحمد البهجي، عقود البوت BOT - الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، مرجع سبق ذكره، ص 28.
- ¹⁰ - رشدي صالح عبد الفتاح صالح، التمويل المصرفي للمشروعات، مرجع سبق ذكره، ص 56.
- ¹¹ - عصام أحمد البهجي، عقود البوت BOT - الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، مرجع سبق ذكره، ص 28.
- ¹² - عبد القادر محمد عطية عبد القادر، دراسات الجدوى الاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات الـ BOT، الدار الجامعية، مصر، الطبعة الثانية، 2000، ص 661.
- ¹³ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، عقد البوت - دراسة في التنظيم القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، مرجع سبق ذكره، ص 166.
- نشير في هذا الصدد أن أول مشروع بنظام BOT في تركيا كان من خلال إقامة جسر "البوسفور".
- ¹⁴ - وليد حيدر جابر، التفويض في إدارة وإستثمار المرافق العامة - دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009، ص 471.
- ¹⁵ - أحمد رشاد محمود سلام، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية -BOT- في مجال العلاقات الدولية الخاصة، دار النهضة العربية، مصر، 2004، ص 61.
- ¹⁶ - عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، عقد البناء والتشغيل وإعادة الملك، تاريخ التصفح: 31/01/2013، من على الموقع: <http://www.almoslim.net/node/126358>
- ¹⁷ بالاعتماد على
- بسيط نسرين، تمويل البنى التحتية-دراسة حالة الجزائر- رسالة ماجستير في العلوم المالية، جامعة الجزائر، 2012، ص 53
- مصطفى عبد المحسن الحبشي "الوجيز في عقود البوت B.O.T" دار الكتب القانونية، مصر المحلة الكبرى، 2008، ص ص: 21-23.
- شرباق رفيق، نظام " بناء تشغيل تحويل (B.O.T)" كبديل لتمويل مشروعات البنية التحتية، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، العدد 04، ديسمبر 2016، ص 203.
- ¹⁸ عبد اللطيف نايف، عقود التزام المرافق العامة البوت -البناء والتشغيل والتحويل-، مجلس شورى الدولة، العراق، (دون سنة نشر)، ص 07.
- ¹⁹ : اعتمادا على :
- محمد صلاح، مرجع سبق ذكره، ص: 190.
- كمال العقرب، نادية بلوكاري، "إشكالية تمويل البنية التحتية في ظل انخفاض أسعار النفط في الجزائر"، الملتقى الدولي الثاني حول: متطلبات تحقيق الإقلاع الاقتصادي في الدول النفطية في ظل انهيار أسعار المحروقات، جامعة ألكلي محند أولحاج -البويرة-، يومي 29-30 نوفمبر 2016، ص: 09.
- ²⁰ روليت العبود، نظام البناء والتشغيل والنقل لتشييد مشروعات البنية التحتية، جامعة دمشق، (دون سنة نشر)، ص 15.

²¹- Janssen, R., De Graaf, R., Smit, M. and Voordijk, H. "Why local governments rarely use PPPs in their road development projects: Understanding the barriers", International Journal of Managing Projects in Business, Vol. 9 No. 1, (2016), pp : 33 – 52.

²² اعتماد على العديد من المراجع منها

Janssen, R., De Graaf, R., Smit, M. and Voordijk, H. "Why local governments rarely use PPPs in their road development projects: Understanding the barriers", International Journal of Managing Projects in Business, Vol. 9 No. 1, (2016), pp : 33 – 52.

عبد القدر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى التجارية و الاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات B.O.T ، مرجع سبق ذكره ، ص 646 .

²³ سعيد عبد العزيز عثمان ، دراسة جدوى المشروعات ومشروعات B.O.T بين النظرية و التطبيق ، الدار الجامعية ، الإسكندرية، 2006 ، ص ص 588-590

²⁴ صلاح محمد، البشير عبد الكريم، أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية - تجارب دولية وعربية مختارة-، مجلة أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد 17، جوان 2015، ص -198..

²⁵ بن حمودة فاطمة الزهراء، مرجع سابق ص 239.

²⁶ صلاح محمد، البشير عبد الكريم، مرجع سابق ، ص ص 198-199.

²⁷ هارون خلف عبد الدلو، عقد البناء والتشغيل والتحويل وتطبيقاته في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير في الفقه المقارن من كلية الشريعة والقانون بالجامعة الإسلامية، غزة، 2015، ص 95.