

عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) كنظام للشراكة العمومية الخاصة في مشاريع البنية التحتية

نزينة علال طالبة دكتوراه

المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة

ملخص:

يعتبر نظام B.O.T من الأنظمة الحديثة التي تعتمد عليها الدول لتنفيذ المشاريع الضخمة في البنية التحتية وغيرها، بعد أن تبين أن اشتراك القطاع الخاص في هذه المشاريع يوفر الوقت والجهد والكلفة، إذ تمنح شركة متخصصة امتيازاً لبناء مشروع معين وتنفيذه وتشغيله، بعد أن تكون الدولة قد قررت خطوطه العريضة وأهدافه، وتتولى الشركة الخاصة القيام بجميع خطوات المشروع من إنشائه إلى تشغيله واستثماره لحسابها الخاص لمدة معينة من السنوات وفي نهاية المدة المحددة تقوم الشركة بإعادة أصول المشروع إلى الدولة في حالة جيدة للاستمرار في تشغيله واستثماره، بدون مقابل أو بمقابل متفق عليه.

الكلمات المفتاحية: عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، B.O.T- امتياز بناء مشروع وتشغيله وتحويله-الشراكة العمومية الخاصة.

Abstract

The BOT system is one of the modern systems adopted by countries to implement large projects in infrastructure and others, after it has been shown that private sector participation in these projects saves time, effort and cost. A specialized company grants a concession to build, implement and operate a particular project after the state has decided its broad lines and objective, The private company undertakes all the steps of the project from its establishment to operation and investment for its own account for a certain period of time. At the end of the specified period, the company returns the assets of the project to the State in good condition to continue its operation and investment, free of charge or at an agreed price

مقدمة

تعتبر الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية من أهم مقومات التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، فالمطارات والموانئ والطرق والجسور ومحطات إنتاج الكهرباء ومعالجة المياه هي من العناصر الأساسية للبنية التحتية التي لا يمكن لأي نهضة اقتصادية أن تقوم بدونها، حيث أنها تقدم خدمات أساسية وضرورية لجميع أفراد المجتمع.

جرت العادة في الدول النامية على أن يقوم القطاع العام باحتكار الاستثمار في مجال البنية التحتية، إلا أنه نظرا عن عجز القطاع العام عن تلبية ارتفاع الطلب عن خدمات البنية التحتية بسبب زيادة النمو السكاني والتطور الاجتماعي وعدم توفر الامكانيات التمويلية لدى العديد من الدول، جعلها تلجأ للشراكة مع القطاع الخاص.

يعتبر عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية Build, Operate and Transfer الذي يرمز له اختصارا بنظام B.O.T من أهم الأنظمة المستحدثة للاستثمار في قطاع البنية التحتية للدولة في العالم، إلا أن المشرع الجزائري لم يضع إطارا قانونيا محددًا لهذا النوع من العقود، بالرغم من أهميته، حيث إعتبره أحد أشكال عقود الامتياز دون أن يكون له كيان قانوني مستقل، رغم التعديلات التي مسّت المنظومة القانونية خاصّة صدور المرسوم 15-247 المتعلق بتفويضات المرفق العام، ما يجعل تنظيمها يفتقر لعنصر الدقة، مقارنة بالمكانة التي أولتها التشريعات المقارنة لهذا النوع من العقود.

ومنه نطرح الاشكالية التالية: ما مدى فعالية نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية كأسلوب تمويلي تعاقدي لإقامة استثمارات البنية التحتية في تحقيق التنمية المستدامة؟

للإجابة على هذه الاشكالية اتبعنا المنهج الوصفي والذي يتلاءم وطبيعة هذه الدراسة وقد اتبعنا في ذلك خطة ثنائية مكونة من مبحثين، نتطرق في المبحث الأول إلى الإطار المفاهيمي لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T في مشاريع البنية التحتية، أما في المبحث الثاني فنبين أثر تطبيق عقد البناء والتشغيل وتحويل الملكية B.O.T على التنمية المستدامة .

المبحث الأول- الإطار المفاهيمي لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T في مشاريع البنية التحتية

يرى جانب من الفقه أنّ عقود البوت ليست بالصيغة الجديدة كأسلوب لإنشاء واستغلال مرافق البنية الأساسية، فهي عقود قديمة وموجودة أصلا إذ يرجع تاريخ نشأتها إلى منتصف القرن التاسع عشر، ففي مصر مثلاً طبقت بمناسبة انجاز قناة السويس عام 1872، وفي فرنسا كذلك في نفس السنة استخدم هذا الأسلوب بمناسبة عقد إمتياز المياه، ويرى جانب آخر من الفقه أنّ أول ظهور لعقد البوت، يعود إلى بداية الثمانينات من القرن الماضي، ويعد الرئيس التركي الراحل (توركأت أوزال) أول من استخدم هذا المصطلح للدلالة على عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية، بمناسبة تنفيذ مشروع جسر البوسفور، ومن هنا شاع التعامل بهذا النوع من العقود في مختلف دول العالم حتى بلغ أوجه في نهاية القرن الماضي وخصوصا بعد أن أصبحت الخصخصة عاجزة عن القيام بمثل هذه المشاريع¹.

المطلب الأول- تعريف عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية في مشاريع البنية التحتية

للإحاطة بمفهوم عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية في مشاريع البنية التحتية نقوم بتعريف البنية التحتية، ثم نتطرق إلى بيان تعريف عقد البوت .

الفرع الأول- تعريف وخصائص البنية التحتية

تعرف البنية التحتية بأنها: " مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كتقديم خدمات النقل العام"، وتتشكل البنية التحتية من الطرق والمطارات والموانئ والسكك الحديدية، ومحطات توليد الكهرباء، ومحطات مياه الشرب وشبكاتها، وشبكات الغاز الطبيعي والصرف الصحي والاتصالات ومرافقها، بالإضافة إلى الخدمات الصحية².

ومنه نستنتج أنّ البنية التحتية تتميز بمجموعة من الخصائص³ وهي كالاتي:

- تعود منافع وخدمات مشاريع البنية التحتية على كافة أفراد المجتمع سواء بطريق مباشر أو غير مباشر، كما أنها لا تمس قطاع اقتصادي دون غيره وإنما تشمل الكثير من قطاعات الاقتصاد، ومن حق أي فرد أو جماعة الانتفاع بها .
- تتميز مشاريع البنية التحتية بصفة الاحتكار الطبيعي مما يوجب على الدولة حماية المستهلكين من أية تجاوزات محتملة من طرف المحتكر، وعادة ما تكون خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير وبالتالي فإنّ أسعارها يتم تحديدها في السوق المحلي وتكون إيراداتها مقومة بالعملة المحلية، ممّا قد يجعلها في بعض الأحيان غير ذي

جاذبية في نظر المستثمرين الأجانب نظرا لمخاطر سوق الصرف ومخاطر القابلية للتحويل، وغالبا أيضا ما تكون شركات البنية التحتية تتطلب رؤوس أموال ضخمة، وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى وتتميز بفترات استرداد طويلة، مما يجعل بعض المستثمرين يطلب ضمانات للإيرادات المستقبلية.

- يتم تحديد أسعار خدمات المنافع العامة من قبل الحكومة، ويجب توفير الخدمة لكل من يطلبها وبالسعر المحدد من طرف الحكومة.

من خلال ما سبق يتبين أنّ البنى التحتية ذات طبيعة خاصة وتحتل مكانة مهمة، وتهتم الدولة بتنميتها وتطويرها نظرا لأهمية الخدمات التي تقدمها وضرورة توافرها بصفة مستمرة لأفراد المجتمع، وقدرتها على إشباع رغباتهم واحتياجاتهم.

الفرع الثاني- تعريف وخصائص عقد البناء والتشغيل وتحويل الملكية

يعتبر عقد البناء والتشغيل وتحويل الملكية B.O.T من الأساليب الجديدة للشراكة بين القطاعين العام والخاص، فماذا يقصد به؟

مصطلح البوت⁴ B.O.T ليس اصطلاحا قانونيا، وليس له تعريف قانوني متفق عليه⁵، وهو اختصار لثلاث مصطلحات انجليزية تعني على التوالي:

- Build، وتعني بناء وإقامة المشروع.
- Operate، وتعني تشغيل واستغلال المشروع
- Transfer، وتعني نقل وتسليم ملكية المشروع إلى الإدارة التي طلبت إنشاء هذا المشروع.

لم تعرّف أغلب التشريعات الوطنية عقد البوت ومنها التشريع الجزائري، في حين هناك دول أخرى وحرصا منها على مواكبة التطورات الاقتصادية الدولية وجذب الاستثمارات في مجال مشروعات البنية التحتية قامت بإصدار قانون ينظم التعاقد على وفق صيغة البوت، ومنها على سبيل المثال، المشرع التركي في القانون رقم 3996 لسنة 1994 والمتعلق بعقد البوت إذ عرفت المادة 3/أ منه عقد البوت بأنّه نموذج تمويلي خاص لتطوير المشروعات، يتطلب تكنولوجيا عالية ورأس مال مستثمر عال، يتمكن المتعهد من خلاله من استعادة قيمة استثماراته عن طريق إلزام المانح أوالمستفيدين شراء الخدمات أوالمنتجات خلال مدة إدارته⁶.

كما عرفت عقود البوت بأنها "صور جديدة ومستحدثة من العقود الإدارية تستهدف القيام بمشاريع ضخمة، تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات الوطنية أوالأجنبية، للقيام بإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها الخاص مدّة من الزمن، على أن تلتزم بنقل ملكيته إلى الدولة أو إدارتها العامة أومؤسساتها العامّة بعد انقضاء المدة المتفق عليها"⁷.

ومنه يمكن تعريف عقد البوت بأنه اتفاق تعهد بمقتضاه الدولة أوأحد الأشخاص المعنوية العامة إلى أحد الأشخاص المعنوية الخاصّة سواء كانت وطنية أوأجنبية أوشركة، بإنشاء مشروع على نفقته لإشباع الحاجة العامة للأفراد، ويولى إدارته لمدة معينة وبشروط معينة وتحت إشراف الدولة ورقابتها، ثم يحيل المشروع إلى الدولة بحالة جيدة عند نهاية المدة⁸.

يمكن تلخيص مميزات نظام البوت في النقاط التالية⁹:

- يبرم عقود البوت بين طرفين، أولهما شخص من القطاع العام وثانيهما شخص من القطاع الخاص سواء كان وطنيا أو أجنبيا.
- الهدف من إبرام هذه العقود هو إنشاء مشاريع البنية التحتية أو مرافق عامة إقتصادية.
- ملكية الجهة الإدارية المتعاقدة للمرفق العام طوال مدة العقد، مما يمنحها حق الاشراف والرقابة على شركة المشروع طوال مدة العقد.
- يتولى المستثمر بتمويل إنشاء وتشغيل المشروع محل العقد، بصفة كلية وأحادية، وقد تكون مشاركته في التمويل جزئية بنسب محددة في العقد.
- يتم تنفيذ العقد في شكل امتياز يمنح لمدة محددة وعادة ماتكون طويلة نسبيا، يقوم خلالها المستثمر باستثمار المشروع عن طريق بيع خدمات المشروع أو سلعه إلى الجمهور بالأسعار والجودة المتفق عليها مع الإدارة، وذلك لتمكين المستثمر من تغطية نفقات إنشائه للمشروع أو صيانتة أو تحديثه، بالإضافة إلى الحصول على أرباح كنتيجة لاستغلال المرفق.
- يلتزم المستثمر في نهاية مدة العقد بإعادة المشروع إلى الجهة الإدارية المانحة، بدون مقابل كأصل عام، وبحالة جاهزة للتشغيل.

المطلب الثاني- الأنظمة المتاحة أمام القطاع الخاص للمشاركة في تمويل مشاريع البنية التحتية من خلال نظام ال B.O.T

من بين الصيغ التعاقدية لنظام البوت ماينصب على مشاريع جديدة (الفرع الأول) ومنها تتعلق بمشاريع قائمة بحاجة إلى تحديث أو تجديد (الفرع الثاني).

الفرع الأول-الصيغ التعاقدية المنصبة على مشاريع جديدة

تتم الشراكة بين القطاعين العام والخاص بغرض إقامة مشاريع تنموية جديدة على العديد من الصيغ والأشكال في إطار تعاقدتها بنظام البوت، نذكر منها:

- نظام البناء والإيجار ونقل الملكية (B.L.T) وفي هذا الشكل تقوم شركة المشروع ببناء المشروع، ثم تأجيره لشركة أخرى لإدارته وتشغيله خلال مدة العقد، أوقد تقوم بتأجيره للدولة مقابل حق إنتفاع وعائد تحصل عليه¹⁰.

- نظام البناء والتملك والتشغيل (B.O.O) يعد هذا النظام من المشروعات التي يستثمر فيها القطاع الخاص دون أن يكون هناك أجل لانتهائها، بل يمتلكها القطاع الخاص، وهذا النظام ينتهي فيه المشروع تلقائيا بانتهاء فترة الامتياز، حيث تكون مرتبطة بمشروع آخر، ومن أمثلته أن تمنح الحكومة مستثمر معين حق التنقيب عن البترول، فيتطلب تنفيذ هذا الامتياز إنشاء طرق معينة أو جسور، لتسهيل عمليات الانتقال، وعندما ينتهي الامتياز الأصلي تنتهي أهمية هذه المشروعات بالتبعية¹¹.

- عقد التصميم، البناء، التمويل والتشغيل (D.B.F.O) وفيه يقوم المقاول الذكي بالمبادرة، حيث يكتشف فرصة إقامة مشروع جديد، ويقوم بإقناع الحكومة به، وعندما يسند إليه يقوم بتصميم المشروع وبنائه وتمويله وتشغيله¹².

الفرع الثاني- الأشكال التعاقدية المنصبة على مشاريع قائمة

- عقد التحديث، التملك، التشغيل والتحويل (M.O.O.T)، يكون المشروع قائما وموجودا لكنه تقادم تكنولوجيا، فتتعهد الشركة بتحديثه Modernize، وتتولى تشغيله لفترة محددة ثم تعيده إلى المالك وهو القطاع العام¹³.

- مشروعات تأهيل، تملك، تشغيل (R.O.O)، فإذا أصبحت المشروعات غير إقتصادية بحكم التآكل الذي تم في أصولها، يقوم القطاع الخاص بإصلاح وتطوير Rehabilitate هذه المشروعات، تملكها، تشغيلها¹⁴.

المبحث الثاني- أثر تطبيق عقد البناء والتشغيل وتحويل الملكية B.O.T على التنمية المستدامة

تعتبر حكومات الدول في أغلب الأنظمة الاقتصادية هي الكفيل للمواطن في توفير الخدمات العامة حتى أصبح ذلك مع مرور الوقت عبئا كبيرا عليها، ومن هنا كان نموذج عقد B.O.T هو الملجأ الذي يتناسب مع تلك الدول سواء كانت نامية أو متقدمة، حيث ثبت نجاح المشاريع المقامة فيها¹⁵.

وتعرف التنمية المستدامة بمفهومها الشامل والعام على أنّها عبارة عن نشاط شامل لكافة القطاعات سواء في الدولة أم المنظمات أم مؤسسات القطاع العام أو الخاص أو حتى الأفراد، حيث تشكل عملية تطوير وتحسين ظروف الواقع، من خلال دراسة الماضي والتعلم من تجاربه، وفهم الواقع وتغييره نحو الأفضل، والتخطيط الجيد للمستقبل، وذلك عن طريق الاستغلال الأمثل للموارد والطاقات البشرية والمادية بما في ذلك المعلومات والبيانات والمعارف التي يمتلكها المقيمون على التنمية، وتشمل التنمية كافة مجالات الحياة، فتشمل التنمية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والانسانية والنفسية والطبية والتعليمية وغيرها¹⁶.

والتنمية المستدامة مصطلح اقتصادي اجتماعي يعني تطوير وسائل الانتاج بطرق لا تؤدي الى استنزاف الموارد الطبيعية لضمان استمرار الانتاج للأجيال القادمة " تلبية احتياجات الجيل الحالي دون اهدار حقوق الاجيال القادمة"¹⁷.

المطلب الأول- الخوافر التنموية لعقد البناء والتشغيل وتحويل الملكية B.O.T

استطاع نظام ال B.O.T بكل صيغه، أن يفرض أهميته على الواقع الاقتصادي في العديد من الدول، ذلك أنّ طبيعة العلاقة بين نظام ال B.O.T والتنمية المستدامة

تفترض ظهور حالة من التوازن النفعي بين الدول من جهة، والمتعاقد معها وفق نظام ال B.O.T من جهة أخرى، فنجد هذا النظام يحقق فوائد عملية لجميع الأطراف، فمن ناحية الدولة فقد نقلت من خلال هذا النظام على عاتقها مهمة بناء بعض المشاريع الأساسية اللازمة، ومن ناحية القطاع الخاص، نلاحظ أنه قد أتيحت له فرصة إقامة مشاريع وإدارتها بأدواته وتقنياته الحديثة، بالإضافة إلى تقاضيه عوائد مالية لقاء انتفاع المواطنين بها، ومن ناحية المجتمع نجد أنّ المواطنين قد استفادوا من مشاريع حديثة وجديدة وتختلف في تقنياتها وحدثاتها عن مشاريع الحكومة مقابل تقديم رسوم للقطاع الخاص.

الفرع الأول- الحوافز التنموية لنظام ال B.O.T للدولة المضيفة

تعتبر مشاريع البوت جاذبة ومغرية للقطاع الحكومي لكون هذه الآلية توفر له امكانية إقامة أو تحديث أو إعادة تأهيل مرافق هامة وحيوية دون تكبد الدولة لأموال طائلة، يمكن توجيهها لقطاعات أخرى أقل جاذبية للاستثمار، عدا ذلك فالدولة غير معنية بمخاطر المشروع، وإن كان لها دور جوهري في توفير الضمانات السياسية والقانونية للمشروع¹⁸، ويمكننا تلخيص مزايا عقد ال B.O.T للدولة المضيفة في النقاط التالية¹⁹:

- تخفيف العبء المالي عن الميزانية العامة للدولة
- خلق فرص عمل جديدة
- الاستفادة من خبرة القطاع الخاص
- نقل التكنولوجيا الحديثة

● بقاء المشروع في ملكية الدولة وتحت رقابتها

الفرع الثاني- الحوافز التنموية لنظام ال B.O.T للدولة المضيفة بالنسبة للمتعاقدین

إنّ أي استثمار لابد وأن يتضمنّ قدرا من المخاطر، وجاذبية أي مشروع استثماري محورها قلّة ما يحتويه من مخاطر، ونظام ال B.O.T من العقود ذات المخاطر المسبقة لأي مستثمر، وبالتالي إمكانية التحكم فيها والعمل على تقليل آثارها متوفرة، إمّا مخاطر منصبة على اقتصاديات المشروع أو مخاطر فنية أو خاطر قانونية، وعقد ال B.O.T من الناحية القانونية معقّد وتترتب عليه التزامات قانونية كثيرة كما أنّ الإعداد لها يتطلب مفاوضات طويلة خصوصا في حالة المشاريع الضخمة كمشاريع توليد الطاقة، ورغم هذا التعقيد إلّا أنّه قد يكون منفر للقطاع العام لكنّه مطلوب بالنسب للمستثمر، كما أنّ بنود عقود ال B.O.T تتضمن النص على إشكالات وحالات النزاع العقدي وأهمّها القوة القاهرة²⁰.

فضلا عما تتيحه عقود البوت للمستثمرين من أرباح طائلة، يكون بمقدورهم الاقتراض من مؤسسات التمويل على أساس الإيرادات المتوقعة من المشروع كضمان²¹.

المطلب الثاني- نماذج عملية لنجاح نظام ال B.O.T في تحقيق التنمية المستدامة
إنّ تجارب الدول في تطبيق مشروعات ال B.O.T كثيرة جدا ولكننا آثرنا اختيار التجربة المصرية والتركية.

الفرع الأول- التجربة المصرية لنظام ال B.O.T

يرى البعض أنّ أقدم تجربة لنظام البوت في الشرق الأوسط هي التجربة المصرية وتمثل في حفر قناة السويس البحرية والتي قامت بتنفيذها الشركة العالمية لقناة السويس وكان مؤسسها الفرنسي المشهور (فرديناند دليسبس) وقد حصلت على امتياز لحفر القناة سنة 1854 وتم افتتاحها في 17 نوفمبر 1869²².

وحديثاً لجأت مصر لمشروعات البوت لما تتميز به من اعفاء ميزانية الدولة من تحمل التكاليف، فقد كانت دائماً تعاني من العجز في الميزانية نتيجة الديون المتراكمة وفوائدها التي تزيد مع الوقت، كما استطاعت في الربع قرن الأخير أن تحل مشكلة الكهرباء غير أنّ هذا الحل كان عن طريق الحصول على عدد من القروض من المصادر الدولية مثل البنك الدولي والبنك الإفريقي للتنمية وغيرها من المصادر لتمويل محطات الكهرباء الجديدة، وتعتبر مشروعات الطاقة الكهربائية بنظام البوت في مصر من أنجح المشروعات في الدول النامية²³.

كذلك قامت الوزارة المصرية بطرح مشروعات انشاء الطرق وتمويلها وتنفيذها بطريق البوت ومثالها طريق السلوم وادي نظرون 508 كم، إلا أنّ مشروعات الطرق لم تلق إقبالا كبيرا من المستثمرين بعكس محطات الكهرباء لأنّ الطرق السريعة لا تدر من الدخل ما يكفي المستثمر²⁴.

الفرع الثاني- التجربة التركية لنظام ال B.O.T

تطمح تركيا لأن تكون واحدة من أفضل الاقتصادات أداءً في العالم، وبناء عليه فقد وضعت أهدافاً واضحةً ضمن خطتها لعام 2023 وذلك مقارنةً بأدائها قبل عشرين عام، وقد وضعت الحكومة التركية خطة إستراتيجية لمشاريع ضخمة في مجال النقل والطاقة والبنية التحتية حيث

تجاوزت تكلفة بنائها المائة مليار دولار، حيث صرح رئيس الوزراء (بينالي يلدريم) في نوفمبر 2017 بوجود ستة مشروعات ضخمة في العالم من أصل عشرة تنتمي إلى تركيا²⁵.

تعتمد تركيا اعتمادًا كبيرًا على خطط الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) لتمويل مشاريعها الكبرى، وأهمها مشاريع البنية التحتية، وتعتمد لتمويلها أربعة أنواع من العقود، يخضع كل منها لقواعد مختلفة، ويحتل ال BOT المرتبة الأولى بنسبة 47 ٪ من المشاريع، ويأتي الامتياز بعد ذلك²⁶.

أحد الأمثلة على هذه المشاريع ممر أوراسيا الذي يعمل تحت مضيق البوسفور ويربط بين كل من الجانب الأوروبي والآسيوي من اسطنبول، افتتح رسميا في 20 ديسمبر 2016، يمتد نفق أوراسيا المخصص للمركبات على مسافة 14,6 كم، 3,4 كم منها تحت قاع مضيق البوسفور، إضافة إلى جزء في الطرف الأوروبي، وآخر في الجانب الآسيوي، وهو مزود بآلية مقاومة للزلازل، والذي يمكن 90 ألف سيارة من العبور خلاله ذهابا وإيابا بين طرفي مدينة إسطنبول، وقد قلّص مدّة الرحلات من 100 إلى 15 دقيقة، وتم إنجازه من طرف شركات وطنية تركية بمشاركة العديد من الشركات العالمية الأمريكية والبريطانية والهولندية والألمانية والإيطالية والفرنسية اعتمادًا على نظام B.O.T لتمويل البناء وتشغيله²⁷.

الخاتمة

هدفت الدراسة إلى أهمية الاستثمار عن طريق نظام ال B.O.T في قطاع البنية التحتية ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، وضرورة إشراك القطاعين العام والخاص في

إقامة مثل هذه المشاريع، مع تقديم تجربة تركيا ومصر وقد توصلت الدراسة إلى ما يلي:

- يختص نظام ال B.O.T وتفرعاته بمشاريع البنية الأساسية التي تحتاج إلى تمويل من القطاع الخاص قد لا تستطيع الدولة توفيره، نظرا لأنها معنية بتوفير خدمات أساسية أخرى لا يمكن الاستغناء عنها، كما يتميز بأن أصول المشاريع المنفذة بهذا الأسلوب تؤول إلى ملكية الدولة.

- الاعتماد على نظام ال B.O.T يمكن أن يساهم بشكل فعال في تحقيق التنمية المستدامة من خلال تخفيف الأعباء المالية على ميزانية الدولة لتنفيذ مشاريع البنية التحتية.

- عدم وجود تشريع خاص في الجزائر ينظم نظام ال B.O.T بكافة مراحله.
- يجب أن يكون للمشروع طبيعة اقتصادية سواء صناعية أو تجارية، فمن الضروري أن يكون لإقامة هذا المشروع مثل هذا المشروع عائد مالي مناسب، وإلا فلن يكون هناك دافع أمام القطاع الخاص ليدخل في مشاريع تحقق ربح ضعيف.

- أثبتت الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تركيا ومصر فعاليتها، حيث اعتمدت عليها في إقامة العديد من مشاريع البنية التحتية على رأسها قطاع الطاقة، والنقل.

- لا تستطيع أي دولة تحقيق أهدافها التنموية التي يحققها نظام ال B.O.T إلا من خلال تعزيز محبة الوطن لدى المسؤولين للعمل من أجل المصلحة العامة.

التوصيات:

- ضرورة توافر البيئة القانونية الملائمة لتنظيم هذا النظام وتسييره، وذلك بسن التشريعات التي تسمح بتطبيقها بيسر بدون عراقيل.
- ضرورة دعم الدولة لهذه المشروعات خلال كافة مراحل تنفيذها: والمقصود بالدعم هنا هو الدعم السياسي والإداري من خلال إزالة العوائق البيروقراطية.

الهوامش:

- 1 - أبو بكر أحمد عثمان، عقود البوت ومتطلبات تطبيقها في العراق، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، العراق، المجلد 10، العدد 38، 2008، ص 354، 355.
- 2 - رشيد فراخ، كريمة فرحي، تنفيذ مشاريع البنية التحتية بنظام BOT كآلية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية- نماذج تطبيقية-، مجلة التواصل في الاقتصاد والادارة والقانون، الجزائر، عدد 2017، 51، ص 297.
- 3 - المرجع نفسه، 298، 299.
- 4- مصطلح BOT أو B.O.O.T يعبران عن الأمر ذاته، حيث أنّ هناك من الفقهاء من يضيف حرفا آخرالO، وهو الحرف الأول من كلمة Own والتي تعني التملك، وقد وقع خلاف بين الفقهاء في عبارة "نقل الملكية" حيث وجد الغالبية أنّها غير دقيقة على اعتبار أنّ الدولة هي صاحبة الملكية، وما ينتقل للقطاع الخاص هو الحيازة فقط، للمزيد أنظر: صبوع صهيب، النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 4-7.
- 5- شامشة هاجر، عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي -، ص 8 .
- 6 - علي صباح خضير الجناي، الطبيعة القانونية لعقد البوت B.O.T، مجلة كلية الاسلامية الجامعة، 2015، ص 551.
- 7- بولقواس سناء، أهمية التحكيم كأسلوب لحل منازعات عقود البوت في إنشاء وتسيير المرافق العامة ومخاطره على الدول المضيفة، المجلة الجزائرية للعلوم للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، ص 139.
- 8- يوسف محمود، عدنان العريدي، نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد 30، العدد 3، 2008، ص 180.

- 9 - صبوع صهيبي، النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT وتطبيقاته في الجزائر، المرجع السابق ذكره، ص15-18.
- 10- بولقواس سناء، المرجع السابق الذكر، ص 140.
- 11 -محمود مصطفى الزعائر، سياسة التخاصية دراسة قانونية اقتصادية تطبيقية لخصخصة المشروعات العامة في الأردن ومصر، بدون جزء، بدون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص180.
- 12 -نفس المرجع، ص 182.
- 13-حصايم سميرة، المرجع السابق الذكر، ص 21.
- 14 -محمود مصطفى الزعائر، المرجع السابق الذكر، ص 182.
- 15 -أحمد هادي أحمد ديك، عقد ال B.O.T وأثره على التنمية المستدامة "دراسة تطبيقية اليمن"، رسالة مقدمة لاستكمال نيل درجة الماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2018، ص 63.
- 16-مفهوم التنمية المستدامة ، <https://mawdoo3.com/> مفهوم التنمية المستدامة، اطلع عليه بتاريخ 20 جوان 2019، على ساعة 14:00.
- 17 -أحمد هادي أحمد ديك، المرجع السابق ذكره، ص 65.
- 18 -أحمد هادي أحمد ديك، المرجع السابق ذكره، ص74
- 19 -علي صباح خضير الجنابي، المرجع السابق الذكر، ص 556، 557.
- 20 -أحمد هادي أحمد ديك، المرجع السابق ذكره، ص 74، 75.
- 21 -حصايم سميرة، المرجع السابق ذكره، ص 35.
- 22 -رشيد فراح، كريمة فرحي، المرجع السابق ذكره، ص 306.
- 23 -أحمد هادي أحمد ديك، المرجع السابق ذكره، ص 87.
- 24 -المرجع نفسه، ص 88.
- 25-من أضخم المشاريع التركية عليك التعرف عليها، <https://www.fanarrealty.com/5-big-projects-of-turkey>، اطلع عليه بتاريخ 21/جوان/2019، على الساعة 23:50.
- 26 -Les Partenariats Public-Privé en Turquie، <https://www.ccift.com/actualites/n/news/les-partenariats-public-prive-en-turquie.html>، consulté le 21\juin\2019، A 01: 30.
- 27 -سعود وسيلة، فرحات عباس، الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنشاء مشاريع البنية التحتية في تركيا، مجلة البشائر الاقتصادية، ص 215.