

# المخاطر الاقتصادية والمالية لمشروعات الـ B.O.T مع التعرض لتجارب عربية

إعداد

١- محمد محمود عبد الله يوسف

باحث دكتوراة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - جامعة القاهرة

مدرس مساعد بكلية التخطيط العمراني - جامعة القاهرة

يمكن القول إن مشاركة القطاع الخاص في تنفيذ مشروعات اقتصادية كبرى وملحة قد لاقت قبولاً كبيراً في العقد الأخير ، وحظيت بدعم الحكومات المختلفة سواء في الدول النامية أو في الدول الصناعية على حد سواء لما لها من مزايا كبيرة كما حظي هذا الاتجاه بدوره بتأييد القطاع الخاص لما له من منافع مالية كبيرة في مجال البنية التحتية و لقطاع المقاولات والتمويل والخدمات والتوريد والتصنيع وإلا لما أقبل القطاع الخاص على هذه المشاركة إلا ان هناك مخاطر مالية واقتصادية قد تنشأ عن هذه العقود التي تعد صورة من صور المشاركات بين القطاعين العام والخاص ويمكن إبراز ذلك كما يلي:

## ١- تعريف مشروعات الـ B.O.T وعرض نماذج مصرية

أكثر طرق القطاع الخاص شهرة وفعالية هي مشروعات B.O.T وهناك العديد من المشروعات الضخمة عالمياً التي تمت بنظام B.O.T ولعل أبرزها مشروع نفق المانش بين إنجلترا وفرنسا EURO TUNNEL . ويستخدم تعبير B.O.T منذ فترة وجيزة ولقد شاع استخدامه ليعبر عن عائلة كبيرة تشتمل على عدد من الأنواع من العقود وهذه العقود عادة بين طرفين أحدهما الحكومة أو الدولة التي تريد تنفيذ مشروع ما والطرف الثاني من القطاع الخاص المحلي أو الدولي وهذا العقد يشمل على حقوق وواجبات كل طرف بحسب نوع العقد أو الامتيازات ،

### ١-١ تعريف مشروعات الـ B.O.T

تشمل هذه العائلة أو هذه المجموعة على :

#### 1. B.O.T (Build , operate and transfer )

البناء والتشغيل ونقل الملكية .

هذا العقد يكون بين طرفين الأول الحكومة والطرف الثاني القطاع الخاص الذي يقوم بالبناء والتشغيل لفترة ثم نقل الملكية للطرف الأول .

#### 2. B.O.O.T (Build , operate , owns and transfer )

البناء والتشغيل والتملك ثم نقل الملكية .

هو نظام تعاقد يكون طرفه الأول الحكومة وطرفه الثاني القطاع الخاص الذي يقوم ببناء المشروع ويقوم باستغلاله لفترة محدودة يكون خلالها هو نفسه المالك ويأخذ كل عائدات المشروع خلال تلك الفترة وفي النهاية ينقل ملكية المشروع وحيازته للطرف الأول (الحكومة).

### 3.B.O.O (Build , operate and own )

البناء والتشغيل والامتلاك .

هو نظام تعاقد يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء والتشغيل والتملك .

### 4. B.O.L.T ( Build , operate ,lease and transfer )

البناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية .

هو نظام تعاقد يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية بعد فترة .

### 5. B.T.O ( Build , transfer and operate

البناء ونقل الملكية والتشغيل وهو نظام يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء ونقل الملكية ثم القيام بالتشغيل .

### 6.M.O.T ( Maintain , operate and transfer

التحديث أو التطوير والتشغيل ونقل الملكية .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص بتحديث وتطوير المنشأة محل العقد وإدارتها لفترة ثم نقل الحيازة إلي القطاع العام .

### 7.B.L.T (Build , lease and transfer

البناء والتأجير ونقل الملكية وفي هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء المنشأة والمشروع وتأجيره لفترة ثم ينقل الحيازة للقطاع العام .

### 8. B.O.R (Build , operate and renew concession )

البناء والتشغيل . وتجديد الامتياز .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء وتشغيل المشروع وتجديد الامتياز .

### 9. D.B.F.O ( Design , Build , finance and operate )

التصميم والبناء والتمويل والإدارة .

يقوم القطاع الخاص بتصميم المنشأة أو المشروع وبنائه وتمويله وإدارته .

### 10. R.O.T ( Rehabilitate , operate and transfer )

إعادة التأهيل والصيانة وتشغيل ونقل الملكية .

في هذا العقد تعطي الحكومة القطاع الخاص المسؤولية وتحمل كل المخاطر للإصلاح (إعادة تأهيل ) والارتقاء بالاستثمارات الموجودة وتطبيق تقنيات جديدة ثم تشغيل ونقل الملكية .

### 11.O.M ( Operation and maintenance )

التشغيل والصيانة .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص بالتشغيل والصيانة .

### 12. Concession

عقد الامتياز

يكون للقطاع الخاص حق حيازة منشأة أو مشروع وإدارتها واخذ العوائد منها لفترة الامتياز .

ولقد كانت وزارة الكهرباء من أوائل الوزارات بمصر التي اتجهت إلى تمويل بناء محطات كهرباء في مناطق التعمير الجديدة معتمدة على نظام b.o.t أو التعاقد للبناء والتملك لفترة أو الاستغلال ثم إعادة المشروع بعد

فترة محددة ، ولقد تم طرح مشروعين لإسناد عقدين الأول محطتين لشركات أمريكية وفرنسية والملاحظ أن عدد المتقدمين للوزارة للتعاقد كان كبيرا وكذلك لوحظ أن المجموعتين اللتان فازتا بالمشروع كانتا بأسعار أقل من المتوقع

وتبعت وزارة الكهرباء وزارة النقل والمواصلات التي بدأت بدورها في طرح عدد من الطرق السريعة التي كانت مدرجة بخطة الوزارة وتعذر تنفيذها لعدم وجود الميزانيات الخاصة لذلك بالتالي أصبح البديل المتاح هو القطاع الخاص عن طريق B.O.T .

كذلك طرحت وزارة النقل مشروعات أخرى مثل مشروع محطة حاويات في ميناء السويس ومرسى اليخوت في شرم الشيخ ، كما قامت الوزارة بطرح عدد من المشروعات لإنشاء مطارات بنظام B.O.T مثل مطار مرسى عام الذي أسند إلى شركة كويتية .

كذلك قامت وزارة الإسكان والمرافق بطرح مشروعين لتوفير مياه للشرب بمنطقتين من مناطق التنمية الجديدة هما منطقة شرقي بور سعيد وجنوبي السويس .

كذلك نجد أن المدن المليونية مثل القاهرة والجيزة والإسكندرية والتي تواجه الكثير من المشكلات نتيجة لتركز السكان بهم أخذت فكرة مشروعات B.O.T وبدأت في تنفيذها لحل بعض مشكلاتها ، فمثلا نجد أن محافظة الجيزة هي الأولى التي بدأت بهذا البرنامج وطرحت عقداً لبناء موقف سيارات بنظام B.O.T وتبعتها محافظة القاهرة .

وينبغي أن تقوم سياسة الدولة على تشجيع الاستثمارات الخاصة على الأجل الطويل والعمل على توفير الحماية لتلك الاستثمارات من خلال وجود قواعد تشريعية وقوانين تضمن بعض العناصر الأساسية ، ويتعرض نظام B.O.T لعدد من المخاطر التي تثير المسؤولية القانونية لأحد أطراف عقد إنشاء المشروع ، ولذلك يجب العمل على تجنب التعرض لها من البداية ، وأبرز هذه المخاطر ما يلي :

١ . المخاطر الناتجة عن عدم استكمال تنفيذ المشروع طبقاً للمواصفات المحددة له والتي تنتج عن عدم الالتزام بعقد الإنشاءات .

٢ . المخاطر التي تتعلق بسلوك إدارة وتشغيل المشروع حتى إتمام التسليم .

٣ . مخاطر حدوث عجز أو عدم كفاية الموارد اللازمة للتشغيل ، وكذلك عمليات النقل والتوزيع .

٤ . المخاطر التي تتعلق بالبيئة .

٥ . المخاطر السياسية

١-٢ نماذج من مشروعات B.O.T في مصر :

يوضح الجدول الآتي مشروعات b.o.t في مصر والشركات المنفذة وحجم الاستثمارات :

المشروع	الوصف	الهيئة العامة	شركة المشروع المنفذة ل b.o.t	الاستثمارات (مليون دولار)
محطة كهرباء سيدي كبرير	محطتنا توليد حراريان قدرة كل منها ٣٢٥ ميغا وات	هيئة كهرباء مصر	شركة انترجن جي بي ليمتد الأمريكية	٤٢٠

٤٢٥	هيئة كهرباء فرنسا	هيئة كهرباء مصر	محطة حرارية بطاقة ٣٢٥ ميغاوات	محطة كهرباء السويس
٤٢٥	هيئة كهرباء فرنسا	هيئة كهرباء مصر	محطة حرارية تعمل بالنفط والغاز	محطة كهرباء شرقي بورسعيد
-	-	هيئة كهرباء مصر	محطة بقدرة ٧٥٠ ميغاوات	محطة كهرباء سفاجا
-	-	هيئة كهرباء مصر	محطة بقدرة ٦٠٠ ميغاوات	محطة كهرباء شمال القاهرة
٣٥	شركة كويتية باسم "سماك مرسى علم"	هيئة الطيران المدني	مطار يتألف من ممر طوله ٣ كم ومبنى للركاب وبرج مراقبة مع مساحة ٢٤ كم ٢ محطة به .	مطار مرسى علم
٢٥٦	شركة مصرية "كيلسو للاستثمارات"	هيئة الطيران المدني	في الساحل الشمالي ويتضمن العقد تطوير مساحة ٦٤ كم ٢ محطة به .	مطار العلمين
	ناسكو السعودية	هيئة الطيران المدني	في جنوبي سيناء	مطار دهب
٢٥٦	الدلتا الخليج (delta gulf)	هيئة الطيران المدني	يتضمن تطوير مساحة ٦٠ كم ٢ محطة به على ساحل سيناء ..	مطار راس سدر
٣٥٠	-	هيئة الطيران المدنية	يتصل مع المبنى رقم ٢ الموجود ويهدف لزيادة الطاقة الاستيعابية إلى ١١ مليون مسافر بدلا من ٧ مليون .	مبنى لركاب ٣ في مطار القاهرة
٣٥٠	-	هيئة الطيران المدنية	تطوير وتوسيع مطار الغردقة الدولي ويتضمن تخصيص ١٦ مليون م ٢ حول المطار بجانا	تطوير مطار الغردقة الدولي
٨٨	-	هيئة الطيران المدنية	في الصحراء الغربية	مطار الواحات البحرية
-	-	الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر	مساحة تخزين ٣٢٠٠٠٠ م ٢م ورصيف ميناء بطول ١٠٠٠ م	محطة قرب السويس
-	-	الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر		ميناء جنوب السويس
٢٢٠	تقييم العطاءات	وزارة الإسكان والمرافق	تقع شمال خليج السويس ويتكون من انابيب نقل للمياه بطول ١٢٠ كم ومحطات ضخ ومحطة معالجة مياه	محطة تزويد ميناء الشرب في السويس
٢٣٥	المقاولون العرب عثمان احمد وشركاه	محافظة الجيزة	جراج بطول ١ كم من ميدان سفنكس وحتى ميدان الدكتور مصطفى محمود	جراج تحت الأرض
-	-	وزارة النقل والمواصلات	الإسكندرية - الفيوم/الفيوم - اسوان/ديروط- القرافرة / الخارجة - شرق العوينات	مشروعات طرق
-	قيد الدراسة من قبل الوزارة	وزارة النقل والمواصلات	الخط الثالث للمترو والمقترح تنفيذه بين امبابه وطريق صلاح سالم وتقرر مده حتى يصل إلى مطار القاهرة .	المرحلة الثالثة لمترو الأنفاق
-	قيد الدراسة	وزارة التموين	فندق ٥ نجوم على مساحة ٢٠٠٠ م ٢م بالهيئة العامة للمعارض والأسواق الدولية	فندق

جدول (١) مشروعات B.O.T في مصر. المصدر : محمد محمود عبدالله يوسف، مصادر تمويل الاستثمارات البلدية في مجالات التخطيط العمراني والحركة والنقل ومدى تطور هذه الاستثمارات في مصر، مؤتمر التخطيط العمراني وقضايا الحركة والنقل والمرور في الدول العربية، المعهد العربي لاثراء المدن، سوريا ، حماة ، ٢٠٠٥ . نقلاً عن مركز بحوث الإسكان.

والقوانين المصرية التي تحكم عملية إبرام عقود الامتياز B.O.T يمكن تلخيصها فيما يلي :

١ . القانون رقم ١٠٠ لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٧٦ بإنشاء هيئة كهرباء

مصر .

٢. القانون رقم ٢٢٩ لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٨٦ بإنشاء الطرق العامة

٣. القانون رقم ٣ لسنة ١٩٩٧ في شأن المرافق العامة وإنشاء وإدارة واستغلال المطارات .

٤. القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٨ بإضافة مادة جديدة إلى القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ في شأن المواني  
التخصيصية.

### ١-٣ التكييف القانوني لعقد الـ **B.O.T** :

❖ هو عقد إداري مركب لا تسري عليه القواعد المدنية في جميع نواحيه .

يشمل هذا العقد طائفتين من النصوص :

- ❖ نصوص تعاقدية تخضع للقانون المدني أي لا يجوز نقضها أو تعديلها إلي باتفاق الطرفين .
- ❖ نصوص تنظيمية تتعلق بتنظيم المرفق في ذات ووضعه طرق لإدارته وتملك السلطة الإدارية بموجب سلطاتها ومن غير موافقة الملتزم نقضها أو تعديلها بما يتفق مع المصلحة العامة وتحت الرقابة القضائية .

### القواعد الواجب مراعاتها في عقود الـ **B.O.T**

أ - القواعد الضابطة لسير المرفق العام :

- ❖ سير المرفق العام بانتظام وإضطـراد .
- ❖ قابلية المرفق للتغيير حتى يتلاءم مع أي ظروف جديدة .
- ❖ مساواة المنتفعين أمامه .

ب - طرق إدارة المرافق العامة

### ❖ عناصر عقد الـ **B.O.T** :

- ❖ عقد مبرم مع جهة الإدارة .
- ❖ محل العقد هو المرفق العام ذا صفة اقتصادية .
- ❖ له مدة معينه ولا يجوز أن يكون إبدية .
- ❖ يلتزم الملتزم في نهاية المدة أن يعيد المرفق إلي الدولة في حالة صالحة لاستمرار التشغيل .
- ❖ يلتزم الملتزم بالتزامات معينه قبل جهة الإدارة والمنتفعين .
- ❖ طريقة الحساب المالي وأسلوب المحاسبة للمشروع
- ❖ شروط الأداء .
- ❖ ضمانات منع الاحتكار .
- ❖ مدي المساندة الممكنة من جانب الحكومة المضيفة
- ❖ شرح تسديد الديون وتصدير الأرباح .
- ❖ شروط الصيانة والتشغيل .
- ❖ إليه نقل الملكية إلي الجهة الحكومية عند إنتهاء فترة الامتياز.

## حقوق الملتزم:

- ❖ الإفراء باستغلال المرفق العام عن طريق الامتياز .
- ❖ قيام الدولة بتمكين الملتزم من أن يقوم بالأعمال اللازمة لإدارة المرفق واستغلاله .
- ❖ يتقاضى رسوم من المنتفعين مقابل انتفاعهم .
- ❖ الحق في التوازن المالي للعقد .
- ❖ ببذل عناية الشخص المعتاد في إدارة المرفق واستغلاله .
- ❖ تتدخل الإدارة لوجوب استمرار سير المرفق العام باضطرار .
- ❖ تتدخل الإدارة لإعادة التوازن المالي للعقد طالما قام الملتزم بالتزاماته وذلك من خلال النظريات التالية

### ١ - نظرية عمل الأمير :

مؤداها أن يصدر من السلطة العامة ودون خطأ من جانبها عمل أو إجراء أو قانون ينجم عنه الإخلال بالتوازن المالي للعقد .

### ٢ - نظرية الظروف الطارئة :

ظروف لم يكن في وسع المتعاقد أن يتوقعها وإذا وقعت فلم يكن في مقدوره أن يدفعها .

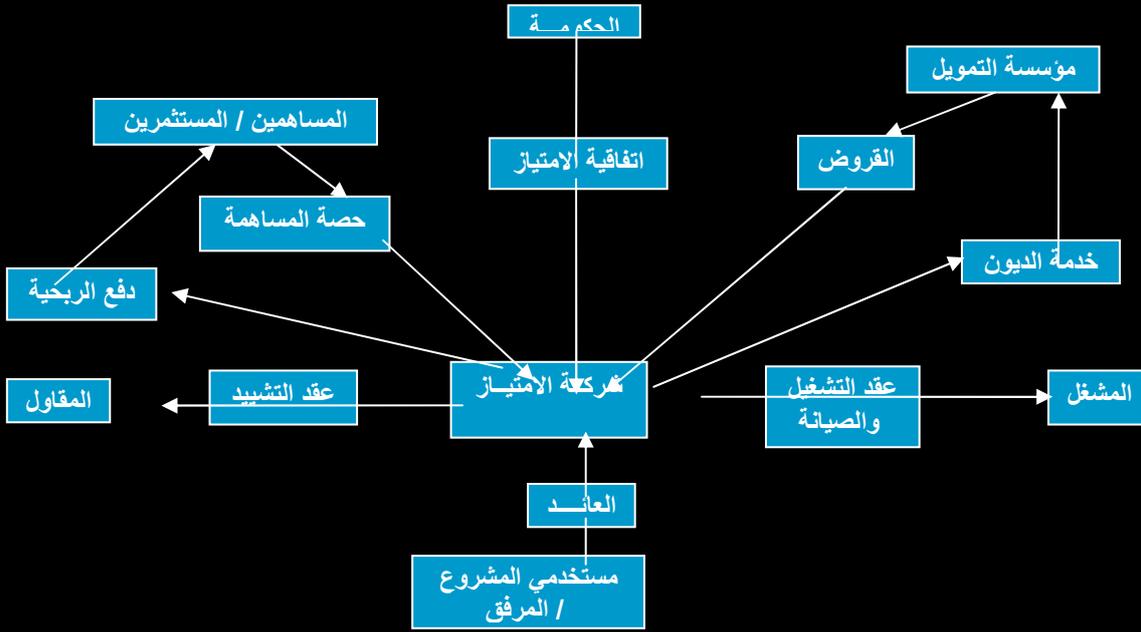
### ٣ - نظرية الصعوبات المادية غير المتعاقدة :

الصعوبات المادية ذات الطبيعة الاستثنائية الخالصة ( كوجود عيوب خفيه في التربة ) .

### ٤ - نظرية الإثراء بلا سبب .

❖ هيكل عقود البوت

## هيكل عقود البوت



### ٢- المخاطر الاقتصادية والمالية لمشروعات الـ B.O.T

تنشأ مخاطر مالية واقتصادية عن مشروعات الـ B.O.T ويمكن التعرض لذلك على النحو التالي:

#### ١-٢ أسباب نشوء المخاطر المالية لمشروعات الـ B.O.T

يمكن تعداد أهم المشكلات التي عدم تنفيذ اتفاقيات (البوت) ونشوء مخاطر مالية واقتصادية في بعض الدول العربية على المستويين المركزي والمحلي (البلدي) والتي يمكن بلا تحفظ تعميمها على معظم التجارب العربية فيما يلي:

١- عدم وجود قانون (نظام) أو تشريع خاص ينظم عقود البوت:

إن المشكلات التي واجهت تطبيق هذا النظام في مصر والسودان ولبنان وغيرها كان يمكن تفادي الكثير منها ما لو تم وضع قوانين خاصة بإنفاذ نظام (البوت) ، إن غياب مثل هذه التشريعات يؤدي في كثير من الأحيان إلى قيام المستثمرين باستغلال ضعف البنيات القانونية

واعتماد الدول على أنماط التشريع التقليدية في تحقيق مكاسب ضخمة على حساب إقتصادات هذه الدول. الأمر الذي يجعلنا نرى أن تحذو الدول العربية حذو الدول التي نحت هذا المنحى لأهميته في وضع ضوابط من شأنها تقليل المشكلات الكثيرة التي يمكن أن تنجم من تنفيذ هذه العقود تحت مظلة قوانين (أنظمة) المشتريات الحكومية التقليدية.

٢- عدم مواءمة البيئات القانونية لإنفاذ عقود البوت:

ذلك أن كثير من الأنظمة والقوانين العربية السارية تعود إلى عهد الدولة المتدخللة الأمر الذي يستوجب إعمال يد التعديل والتطوير في هذه الأنظمة والقوانين على نحو يشجع مشاركة القطاع الخاص الوطني والأجنبي في النشاط الإقتصادي. إن القوانين والأنظمة كل متكامل ولا يمكن بأي حال انتهاج سياسات الخصخصة أو انفاذ أنماط التعاقد الحديثة مثل اتفاقيات البوت مالم يتم إجراء تعديلات في كافة القوانين والأنظمة بلا استثناء ، حيث "تعتبر التهيئة القانونية أهم أسس التخطيط السليم للخصخصة ، وإهمال مثل هذه التهيئة يؤدي إلى عقبات عديدة وإلى بطء في تنفيذ الخصخصة . ولقد وجدت الأبحاث في بلدان أمريكا اللاتينية أن الخصخصة كثيراً ماتبدأ بدون أن تكون التشريعات المساعدة قد انجزت ، ويكون من الصعب فرض هذه التشريعات بعد انجاز الخصخصة" .

٣- غياب الشفافية:

تشير التقارير التي تصدرها المنظمة العالمية للشفافية إلى تدني نسبة الشفافية في كثير من الدول العربية، ومن جملة ثمانية عشرة دولة من الدول العربية التي شملتها المسوحات التي أجرتها هذه المنظمة نالت اثنتي عشرة دولة معدلات شفافية متدنية . إن غياب الشفافية عامل ذو تأثير سالب في جذب القطاع الخاص للمشاركة في التنمية الإقتصادية ، وفيما يتعلق بالمشاريع المنفذة عن طريق نظام (البوت) تعتبر الشفافية من العوامل المؤدية إلى تقليل المشاريع المنفذة بنظام (البوت) لكون هذا النوع من التعاقدات يحتاج إلى الكثير من المعلومات والبيانات التي يستند عليها المستثمر في تقييم فرص نجاح المشروع من عدمه ، كما أن غياب الشفافية في إجراءات طرح وترسية وتنفيذ المشروعات المنفذة وفق هذا النظام يقلل من فرص نجاح المشروعات لعدم وجود منافسة حقيقية شفافة في اختيار الشريك الأفضل من القطاع الخاص. هذا الوضع يتطلب تعزيز الشفافية وتدعيمها على نحو يجعل بيئات الإستثمار في الدول العربية أكثر جذباً.

٤- مغالاة المستثمرين في تقدير التكاليف الاستثمارية للمشروعات والهدف من ذلك فرض أسعار عالية على مستخدمي المشروعات بعد الانتهاء منها .

٥- قد يترتب على تشغيل بعض المشروعات أضرار بالأوضاع البيئية وهذا يقتضي من جانب الحكومات وضع اشتراطات تتعلق بالتوازن البيئي تكون كأحد شروط منح الامتياز .

٦- إن بعض المستثمرين قد يلجأون إلى استخدام معدات قديمة أو تكنولوجيا متأخرة نسبياً مما قد لا يوفر الجوانب الفنية اللازمة لخلق كوادر جديدة قادرة على استيعاب المستحدثات الفنية ونقلها .

٧- إن بعض المستثمرين تحت شعار عدم التدخل يجمعون عن الالتزام بحقوق العمال من تأمينات وضممان وتأمين صحي .

- إمكانية إهمال المستثمرين في صيانة المشروعات كلما قربت مدة انتهاء فترة الامتياز.

٢-٢ صور المخاطر المالية والاقتصادية لهذه المشروعات منها أضرار بسبب عدم الالتزام بتطبيق التشريعات أو القرارات الحكومية سواء كانت على مستوى الاقتصاد الوطني أو المستوى القطاعي أو على مستوى المشروع وتتمثل على سبيل المثال في مخاطر عدم السداد مقابل الانتفاع بخدمات المشروع أو تأجيل السداد ومخاطر تتعلق بالمنافسة وعدم فتح المجال أمام المشروعات الخاصة وذلك لوجود منافسة من جانب المشروعات الحكومية أو السماح بتأسيس مشروعات متماثلة للمشروع قبل انقضاء مدة الامتياز ومخاطر ركوص الحكومات عن إتمام التعاقد بالإضافة إلى مخاطر إلغاء الامتياز أو السعي لتغير شروطه وإعادة التفاوض بشأنه قبل انقضاء مدته .

ولمواجهة هذه المخاطر ظهرت الحاجة إلى ضرورة توفير ضمانات من جهات أخرى كبديل ولو مؤقت للخيار الأمثل وهو إزالة تلك المخاطر كلية بالإضافة إلى الضمانات التي تقدمها حكومات البلدان المانحة من خلال أنظمة متعددة الآليات المتعلقة بضمان الاستثمار والقروض وضممان الصادرات وشركات التأمين الخاصة .

وترى المؤسسة العربية لضمان الاستثمار في دراسة لها إلى أن تحقيق المنافع المحتملة لقيام القطاع الخاص بتوفير البنية الأساسية تحقيقاً كاملاً من عدمه مسألة تعتمد على الكيفية التي تقوم بها الحكومات بتوزيع المخاطر فيمكن للحكومات أن تزيد المنافع بواسطة تحمل تبعه المخاطر التي تستطيع السيطرة عليها ولكن ينبغي لها أن تتجنب عادة تحمل المخاطر الأخرى وبهذه الطريقة يجد المستثمرون حوافز جيدة يتم بموجبها اختيار المشاريع بعناية وإدارتها بكفاءة حيث تتحمل الحكومات في الكثير من مشاريع البنية الأساسية الخاصة تبعه مخاطر من المفروض ان يتحملها المستثمر وبإمكان الحكومات اتخاذ اجراءات لتحسين بيئة توزيع المخاطر من خلال الالتزام بالشفافية في التعامل والافصاح عن المعلومات وتنفيذ قواعد وتشريعات العمل من

خلال تنفيذ جيد يراعي المصلحة العامة بالتوازي مع حقوق المستثمرين.

## ٢-٣ نماذج من المخاطر المالية والاقتصادية لمشروعات الـ B.O.T

١- تعتبر مصر من الدول العربية التي جرى فيها استخدام نظام "البوت" واشتقاقاته بكثافة، وفي مجالات مختلفة منها: مشروع إنشاء مطارين دوليين بنطقتي مرسى علم والعلمين ، و مشروع معالجة مياه الشرب بمدينة العاشر من رمضان ومدينة السويس ، بالإضافة لمشروعات مختلفة في مجال الطاقة منها إنشاء "محطة بنظام الـ " BOT " في الجزء الجنوبي في منطقة شمال غرب خليج السويس بقدرة ٢٤٠×٢ ميجاوات وبدأت التشغيل التجريبي في ٢٠٠٢/٨/١٨ م.

لم يتم تطبيق هذا النوع من التعاقدات في مصر دون مشاكل وعقبات ، وإذا كانت مسألتي التأميم والمصادرة قد أصبحتا غير واردتين لإعتبارات كثيرة ، إلا هنالك مشكلات أخرى واجهت تطبيق نظام البوت ، ومنها على سبيل المثال "اتجاه المستثمرين إلى المصارف المحلية لإقراض العملات الأجنبية اللازمة لتمويل المشاريع المنفذة بنظام البوت واستخدامها في استيراد احتياجات المشاريع من الخارج مما يؤدي إلى انكماش الأرصدة الأجنبية لهذه المصارف وبالتالي ارتفاع أسعار هذه العملات في السوق المحلية وما ينجم عن ذلك من تأثيرات اقتصادية سلبية، وكذلك تحويل المستثمرين الأجانب لأرباحهم من هذه المشاريع لخارج الدولة دون قيود ، ومنح الإمتياز لمدد طويلة تصل في بعض الأحيان إلى تسع وتسعين عاماً ، وعدم وجود دراسات دقيقة لتسعير الخدمات مما يؤدي لإختلاف في أسعار نفس الخدمة المقدمة من عقد لآخر" .

## ٢-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 البوت كما أن البنك الإسلامي للتنمية قام مؤخراً بالتعاقد مع وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف لإنشاء مبنى وقفي بنظام البوت . إن هنالك توجهاً يجري الآن في السعودية لتنفيذ مشروعات ضخمة وطموحة تشمل مجالات السكك الحديدية وتوليد الطاقة وصيانة الطرق وغيرها ، بيد أننا نرى أن تقوم المملكة بإستباق الزمن ووضع أنظمة خاصة بتنفيذ

المشروعات عن طريق نظام (البوت) حتى تتفادى المشكلات التي واجهتها الدول العربية التي سبقتها في تطبيق هذا النظام.

### ٣- لبنان:

اشتهر نظام "البوت" في هذا القطر العربي على نحو لا مثيل له في الدول العربية الأخرى ، حيث اقترن بالنقاشات الحادة التي جرت في البرلمان اللبناني وعلى صفحات الصحف حول أحد العقود التي أبرمت لتشغيل رخصة هاتف سيار وفقاً لنظام البوت، وهو العقد الذي أثار إعطاً شديداً في الأوساط اللبنانية، وهنالك تطبيقات عديدة لنظام البوت تمت في لبنان منها إقرار مجلس الوزراء اللبناني في عام ١٩٩٥م للمخص النظام التعاقدى وعقد تنفيذ أوستراد(طريق سريع) الحدث - الحدود السورية لينفذ وفقاً لنظام "البوت". (٣١) ويمكننا تلخيص المشكلات التي واجهت تطبيق نظام البوت في لبنان في غياب التشريع القانوني المنظم لمثل هذه التعاقدات ، واتفق بعد التعاقدات للشفافية مما خلق رأي عام مضاد لهذه التعاقدات.

### ٤- السودان:

في السودان تم التعاقد سنة ١٩٨٨م بين الهيئة القومية للطرق والجسور وإحدى الشركات الخليجية لتنفيذ لتنفيذ طريق سريع بين مدينتي عطبرة وهيا بطول ٤، ٢٧٤ 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 ١٢٦ كيلومتراً من الطريق السريع الرابط بين مدينة الخرطوم العاصمة ومدينة مديني في وسط السودان وذلك رغم الإمتيازات والتسهيلات العديدة التي منحها الجهة الحكومية المناحة الإمتياز 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 الخلي لفكرة (البوت) نتيجة جهلهم بها، وعدم جاهزية الجهات الحكومية المتعاقدة وإعدادها للدراسات المصاحبة لتنفيذ مثل هذه المشاريع".

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 ١٩٩٨م لإنشاء محطة لتوليد ٢٥٠ ميغاواط ديزل في جنوب مدينة الخرطوم العاصمة

، ومن ثم استمر التفاوض بين الجهة الحكومية وهذه الشركة حتى مايو ٢٠٠١م (ثلاث سنوات) حيث تم التوقيع بالأحرف الأولى على اتفاقيتي (شراء الكهرباء) و (اتفاقية التنفيذ) ، ومن المفترض أن يكون قد بدأ تنفيذ المحطة في ٢٠٠٤م .

بالإضافة للمشكلات والعقبات التي عددها الدراسة التي أعدها وزارة المالية السودانية بشأن أسباب عدم نجاح الإستثمارات المنفذة طريقة (البوت) يلاحظ أنه لا توجد شفافية كافية في الإعلان عن المشروعات المقترح تنفيذها بنظام البوت سواءً عند طرح هذه المشاريع أو عند إبرام الإتفاقيات الخاصة بها .

#### المراجع :

- (١) محمد محمود عبدالله يوسف، مصادر تمويل الاستثمارات البلدية في مجالات التخطيط العمراني والحركة والنقل ومدى تطور هذه الاستثمارات في مصر، مؤتمر التخطيط العمراني وقضايا الحركة والنقل والمرور في الدول العربية، المعهد العربي لانماء المدن، سوريا ، حماة .٢٠٠٥ .
- (٢) هاشم عوض عبد المجيد، الإشكاليات القانونية التي تواجه تطبيق إتفاقيات البوت "BOT" كآلية للخصخصة في الدول العربية