

نظام الاستثمار الـ BOT

أشكاله و إشكالاته

استعراض لتجارب عالمية في قطاعات النقل وفق الـ BOT

مثال توضيحي لإقامة اتوستراد مدفوع بنظام الـ BOT

MÉTHODES D'INVESTISSEMENT PAR BOT Ses formes, ses exigences et ses défis Retour d'expériences mondiales dans les secteurs des transports Un exemple illustratif de création d'une autoroute par BOT	BOT INVESTMENT METHODS Its forms, requirements and challenges Global feedback in the transportation sectors CASE STUDY: ESTABLISHING A HIGHWAY BY BOT
--	--

1. مقدمة:

بما أن النقل هو شريان الحياة الاقتصادية والصناعية والاجتماعية، ولتتمكن الدولة من المنافسة في المجالات الاقتصادية والصناعية محلياً وإقليمياً وعالمياً، يجب أن تكون تكلفة النقل أقل ما يمكن وبكفاءة تشغيلية والإنتاجية بأعلى ما يمكن. وبما أن إقامة وإنشاء مشروعات البنية الأساسية للنقل من المشاريع الضخمة التي تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة نسبياً، ولما كانت تلك رؤوس الأموال المتاحة للاستثمار تتسم دائماً بالندرة مقارنة بمتطلبات الاستثمار فقد بدأت الهيئات المسؤولة عن البنية التحتية للنقل في البحث عن مصادر بديلة للاستثمارات للمساهمة في تطوير وتحسين بنى النقل الأساسية، من خلال التمويل الخاص (Private Funding) للمشروعات الذي أضحي من الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الحكومات لتنفيذ مشروعات القطاع العام، في ظل سياسة عامة تقلل دور القطاع العام في تقديم الخدمات للأفراد، وبالتالي التخفيف من الضغط على الموازنة العامة للدولة، وزيادة مشاركة القطاع الخاص في مشاريع القطاع العام التنموية والمستدامة.

ويختلف نظام التمويل الخاص (Private Funding) عن نظام الخصخصة (Privitisation) بأنه في حالة التمويل الخاص يبقى للقطاع العام دور الحارس لمطالب المستخدمين للخدمة. ويعتبر تمويل البنية الأساسية بنظام الـ BOT : بناء Build – تشغيل Operate – إعادة الملكية (نقل الملكية) Transfer، أحد المصادر لتمويل مشروعات البنية الأساسية للنقل ضمن نظام التمويل الخاص.

2. تعريف الامتيازات المسماة BOTs و أهدافها :

في إطار السياسة العامة للدولة لتعزيز تدفق الاستثمارات ورفع مستوى الخدمات وفتح أفق جديدة غير نمطية للاستثمار ولتخفيف الأعباء المالية عنها وإنشاء المزيد من البنى التحتية الضخمة ذات التكلفة الاقتصادية المرتفعة فقد تجد الطريقة الأمثل ل طرح مشروعات إنشاء واستثمار عدد منها (كالاتوسترادات السريعة أو الخطوط الحديدية والمرافئ ...) على المستثمرين والمؤسسات المالية الوطنية والعالمية لتمويلها وتنفيذها بنظام الاستثمار الـ BOT لقاء منحهم حقوق امتياز على هذه المشاريع لفترة محددة، تؤول بعدها ملكية المشروع وكل المنشآت الثابتة التي أقامها المستثمر للحكومة دون مقابل أو تعويض ويتعين على المستثمر المحافظة على المشروع و المنشآت الواقعة عليه وجعلها صالحة للاستخدام طوال فترة الامتياز.

وفيما يلي عدد من أشكال الامتيازات المسماة BOTs :

BOT : بناء - Build - تشغيل - Operate - إعادة الملكية (نقل الملكية) Transfer : وهو النظام الأكثر شيوعاً ، ويتم في هذا النظام توفير التجهيزات أثناء فترة الامتياز ، وهناك عدة صور من هذا النظام :

BOO : بناء - امتلاك - Own - تشغيل : حيث يحافظ المستثمر على ملكية التجهيزات إدارتها أدياً من خلال توكيل مفتوح

DBOT : تصميم Design - بناء - تشغيل - والتنازل عن الملكية إلى الطرف الرئيسي : وهو نظام مثل BOT ، ولكن المستثمر يتولى أيضاً التصميم

BOOT : بناء - امتلاك - تشغيل - بيع Sell عند نهاية فترة الامتياز تدفع الدولة القيمة المتبقية

BOTT : بناء - تشغيل - تدريب Training - تنازل : كما في BOT على أن المستثمر مطالب بتوفير التدريب قبل التنازل عن التجهيزات (ينطبق أساساً على الدول النامية)

ROT : تجديد Refurbish - تشغيل - تنازل : تقوم الشركة المسؤولة بتجديد مشروع متهالك (عادة بنية أساسية) ، ويكون ذلك عادة في وقت أقصر من اتباع الأساليب التمويلية العادية

DBO : تطوير Develop - بناء - تشغيل : تقوم الشركة التي تتولى المشروع بافتراض عدم وجود مخاطر تجارية مبدئياً ، ولكنها تكون مسؤولة مالياً عن بناء النظام وتشغيله دون وضع مواصفات أداء من المانح في المرحلة الأولى ، ثم تقوم الشركة بعد ذلك بقبول مخاطر تجارية متنامية وشرطية من المانح في الفترات التالية ، وذلك بوضع اللوائح المناسبة وإدخال قوى السوق في الحساب

DBFO : تصميم - بناء - تمويل Finance - تشغيل (وهو النظام السائد في كل من المملكة المتحدة وفنلندا)

وعلى الرغم من التشابه في الناحية التعاقدية بين مختلف أنماط الـ BOTs ومنح الامتيازات Concession ، إلا أن كل منهما يتمتع ببيئة متميزة عن الآخر ، ففي حالة الـ BOTs يكون التركيز على حرف " B " والذي يرمز لمرحلة الإنشاء ، ويرأس التجمعات المالية Consortiums في هذه الحالة يكون مقال إنشاءات بمستوى عالمي. بينما يكون التركيز في منح الامتيازات أكثر على إدارة المنشأة، وهو عادة إدارة أحد المرافق الاستراتيجية أو المحلية الضخمة، ودائماً ما يقود التجمع المالي Consortium فيها شركة عالمية معروفة وذات سمعة مميزة. وبالرغم من أنه عادة ما ترمز الـ BOTs إلى المشروعات القائمة بذاتها ومن بدايتها في قطاع النقل، فإن منح الامتيازات عادة ما يتم بهدف التوسع وتشغيل المرافق المستثمرة على الواقع بشكل أمثل.

إن أهم الأهداف الرئيسية لمشروعات نظام الـ BOT في قطاع النقل يمكن تلخيصها بما يلي:

- إيجاد مصادر جديدة لتمويل مشروعات البنية الأساسية للنقل
- نقل مسؤولية مشروعات البنية الأساسية للقطاعين الخاص و الدولي
- نقل المخاطرة في مشروعات البنية الأساسية من القطاع العام إلى القطاعين الخاص و الدولي
- إبراز منافع أساليب إدارة القطاع الخاص للمشروعات بالاستفادة من الخبرات الدولية
- إنشاء وإقامة صناعة بنية أساسية للنقل من قبل القطاع خاص بالتعاون مع المؤسسات الدولية.

3. مزايا الـ BOT في مشاريع النقل:

فيما يلي استعراض لأهم مزايا الـ BOT في مشاريع النقل :

أ- الكفاءة خلال مراحل الإنشاء والتشغيل

بإعطاء القطاع الخاص مسؤولية التمويل والتصميم والتنفيذ والتشغيل للمشاريع النقلية سينظر جدياً في التزاماته على مدى عمر المشروع مع الأخذ بالاعتبار جميع المخاطر المتوقعة في كل مرحلة من مراحل المشروع.

فمثلاً هناك علاقة وطيدة بين طريقة بناء وتصميم الطريق وتكاليف التشغيل، ومن ثم فإن القطاع الخاص بكونه المصمم والمنفذ والمشغل في الوقت نفسه، سيحاول ضمان أن المشروع يتم تحقيقه بأقل تكلفة ممكنة وبأقصر مدة ممكنة مع تقديم الخدمة في أفضل صورة لمستخدمي المشروع.

ومن ناحية أخرى فإن التأخيرات والأعطال الناتجة من إغلاق بعض أجزاء المشروع عن الاستخدام ينتج عنها عقوبات مالية يتحملها المشغلون بنظام " BOT ". وهذه العقوبات المالية تتم بخصم جزء من الرسوم المتفق عليها في العقد. لذا الحرص دائماً على تقديم الخدمة في أفضل صورة.

ب - الوصول إلى مصادر جديدة للتمويل :

من خلال جذب استثمارات القطاع الخاص في مشاريع البنية الأساسية للنقل لسد النقص المستمر في حجم الموارد المالية المتاحة وسياسات تقليل الإنفاق العام.

ج- مواجهة المخاطر من البداية أو نقلها إلى القطاع الخاص والدولي :

تساهم مشاريع "BOT" في إدراك الحكومة لمخاطر المشروع من البداية، حيث أن عمليات المناقشة الخاصة بعقود امتياز مشاريع "BOT" يجبر الحكومة على مواجهة هذه المخاطر ، بينما في حالة إجراء نفس المشاريع بواسطة القطاع العام فإنه كلما يتم تدارك هذه المخاطر من البداية .

من وجهة نظر القطاع العام فإنه يرغب في تقليل المخاطر التي يتحملها ، ومن ثم فإنه يتم إسناد المشروع إلى القطاع الخاص وبالتالي تجنب التكاليف التي قد تؤثر على الميزانية العامة. ويقترح أن يقوم القطاع العام بحساب المخاطر وإعداد تقرير عنها قبل عرض المشروع للتمويل بواسطة القطاع الخاص أو الدولي. يمكن أن تسفر عملية موازنة المخاطر على نقل وتحمل القطاع العام لجميع المخاطر وبالتالي تزداد منافع القطاع المستثمر في هذه الحالة كجهة منفذة، أو مشغلة للمشروع.

د- تخفيف أعباء التمويل عن دافعي الضرائب :

تساهم مشاريع BOT في تخفيف أعباء التمويل عن دافعي الضرائب، حيث أن تمويل القطاع العام لمشاريع البنية الأساسية يتم من خلال زيادة الضرائب بدرجة ملحوظة في الدول المتقدمة وربما بدرجة أعلى منها بكثير في الدول النامية نتيجة لضعف وعدم كفاءة إدارات الضرائب في تلك الدول.

هـ- ظهور وتولد مفاهيم وأفكار جديدة :

تضع عقود الـ" BOT " على عاتق القطاع الخاص مسؤولية كبيرة في الإنشاء والتشغيل والصيانة للمشروع المقترح بالإضافة إلى تمويل كافة التكاليف وهذه المسؤولية تزيد من قدرته على الإبداع.

على سبيل المثال من الممكن أن ترتقي بعض المشاريع من كونها غير ناجحة عملياً إلى مشاريع ناجحة بدرجة كبيرة نتيجة لما يتميز به المستثمر من تشجيع للإبداع والتطوير ليس فقط في التكنولوجيا ولكن أيضاً في النواحي الإدارية والتجارية.

ح- الفوائد التي تعود على الدولة:

1. فتح مجالات جديدة للاستثمار الغير نمطي وتوفير مصادر تمويل غير تقليدية لمشروعات البنى التحتية كالطرق والجسور والسكك الحديدية والمرافئ الجافة والمحطات اللوجستية....

2. تخفيف الأعباء المالية التي تقع على كاهل موازنة الدولة فيما لو تبنت هكذا مشروعات ضخمة.

3. نقل المخاطر الخاصة بالتمويل والتصميم والإنشاء والتشغيل إلى القطاع الخاص وعدم تأثر ميزانية الدولة بشكل مباشر بتلك المخاطر

4. إتاحة فرصة للمستثمرين والمؤسسات المالية لتشغيل أموالهم نظير عائد مجزي

5. الاستفادة من الكفاءة الإدارية العالية للقطاع الخاص وقدرته على توفير أجود وأعلى مستويات الخدمة وفي الوقت نفسه ترشيد التكاليف إلى أقصى الحدود

6. خلق محاور جديدة للتنمية الزراعية والصناعية والسياحية وزيادة الإنتاجية

7. الحد من البطالة بتوفير فرص عمل بمشروعات استصلاح الأراضي وزراعتها في الأراضي الغير مستثمرة نهائياً.

8. تخفيض الكثافة السكانية في مراكز المدن

9. إنعاش حركة السياحة في مختلف المناطق النائية نتيجة ربطها بطرق وقطارات سريعة

10. خلق محاور ربط حرة مباشرة بين المحافظات خالية من التقاطعات مع توفير أعلى درجات الأمان .

ط. الفوائد التي تعود على المستثمرين:

- أ- تحصيل الرسوم مقابل استخدام المرفق (الطريق أو المترو أو السكة أو المرفأ..)
- ب- الدعاية والإعلانات في المرفق المستثمر (جانبي الطريق وفي محطات المترو ..)
- ت- تنمية الأراضي المتاحة حول المرفق المستثمر من خلال إقامة المشروعات السياحية الترفيهية كمحطات الخدمة الشاملة على الطريق وإنشاء الاستراحات المزودة بالملاعب والمساحات الخضراء ونشاء والفنادق والقرى السياحية وكذلك من خلال إنشاء المراكز العلاجية المختلفة وتنشيط السياحة الدينية والتاريخية ومن خلال استصلاح الأراضي الجديدة وإقامة مشاريع التصنيع الزراعي ومشاريع الإنتاج الحيواني ومن إقامة المشاريع الصناعية العملاقة والمدن العمرانية الجديدة.

4. سلبيات تمويل مشروعات النقل من قبل القطاع الخاص:

من أهم سلبيات تمويل القطاع الخاص وفق نظام BOT لمشاريع النقل ما يلي:

1. مشاريع التنمية الأساسية في مجال النقل لها بعض الخصائص غير الجذابة Unattractive وذلك من وجهة نظر القطاع الخاص، فالاستثمارات فيها عالية التكاليف، وكذلك نسبة المخاطر فيها مرتفعة، هذا بالإضافة إلى أنه لا يمكن تقسيم المشروع إلى وحدات صغيرة يمكن إدارتها بسهولة، كما تحتاج لمرحلة إعداد طويلة جداً لكل من عمليتي التخطيط والتنفيذ مما يفرض قيوداً على الميزانية المخصصة للمشروع .
2. إن تكاليف التمويل بواسطة القطاع الخاص دائماً أعلى منها في القطاع العام لارتفاع أسعار الفائدة على القروض وزيادة نسبة الحوافز التشجيعية للعاملين. ونظراً لكون القطاع الخاص يستثمر أموالاً معرضة للعديد من المخاطر فإنه يحاول استخدامها بكفاءة لتحقيق عائد مناسب لما يتحمله من مخاطر. وقد يتوازن ارتفاع تكاليف التمويل بواسطة القطاع الخاص مع الكفاءة العالية للخدمة التي يقدمها.
3. وجود تعارض بين القطاعين العام والخاص بسبب الاختلاف في الأهداف، ففي الوقت الذي يهدف فيه القطاع الخاص إلى تحقيق أعلى عائد على استثماراته فإن الحكومة تهدف إلى تحقيق أعلى منفعة اجتماعية Social Welfare من المشروع .
4. ما لم تكن هناك قيوداً محددة في عقد الامتياز، فإن القطاع الخاص يمكن أن يكون في وضع المحنكر، وبالتالي سيحقق فوائد عالية على استثماراته. وقد يحدث ذلك في بعض الدول النامية نظراً لوجود عدد ضئيل جداً من الطرق البديلة التي يمكن استخدامها كبديل للطريق الذي تشغله القطاع الخاص طبقاً لنظام BOT .
5. قد تضطر الحكومة لتقديم ضمانات عالية جداً للقطاع الخاص لتسهيل منح عقود الامتياز. فعلى سبيل المثال الضمانات التي تصرفها الحكومة في حالة حدوث أي تغييرات غير متوقعة على أسعار الصرف Exchange Rate وكذلك ضمانات توفير الحد الأدنى لأحجام المرور على للطريق أو السكة Minimum Traffic .
6. مشاريع BOT تتطلب وقتاً طويلاً جداً لإعداد عقود الامتياز (قد يصل إلى 3- 4 سنوات) ويتطلب ذلك من الحكومة تكاليفاً ضخمة جداً لكل من المستشارين القانونيين والماليين مقارنة بالطريقة التقليدية للتمويل (المنافسات) ويمكن للحكومة أن تعتبر ذلك ثمناً لرفع تكاليف التمويل من على كاهلها ، ولكن للأسف فإن الحكومة قلما تحسب هذا الثمن على ميزانها قبل اتخاذ أي قرار.
7. جودة الخدمة المقدمة بواسطة القطاع الخاص: على الرغم من أن القطاع الخاص قد يكون مؤهل لتوفير خدمة عالية الجودة ، إلا أن الحكومة قد لا ترغب في وضع نفسها في موقف توفير خدمات مختلفة الجودة طبقاً لقدرة المستخدم على الدفع، لأن مثل هذه الخدمات ينظر لها على أنها منتج عام أو خدمة عامة للجمهور Public Service يتم دفع ثمنها من حصيللة الضرائب التي يدفعها أفراد الشعب.

5. الأطراف الرئيسية في نظام الـ BOT " والعلاقة بينهم :

يشارك في نظام الـ BOT ثلاثة أطراف رئيسية هي : الكفلاء و الشركات صاحبة الامتياز و الممولون.

أ- الكفلاء :

وعادة ما يكون وكيلاً عن الحكومة ويتضمن كل من :

➤ وزارة النقل : مؤسسة (الطرق / الموانئ/ السكك الحديدية.....)

➤ وزارة المالية : هيئة أو وكالة المخصصة .

ويمكن اشراك أكثر من هيئة أو مؤسسة .

وتتضمن أهداف الكفلاء الآتي :

1. الحصول على مكون جديد محسن لنظام النقل .
2. تحرير عبء تمويل التكاليف الرأسمالية عن كاهل الحكومة .
3. توزيع تكاليف الإنشاء على فترة أطول من الزمن .
4. إبراز منافع أساليب القطاع الخاص.
5. تحويل المخاطر إلى القطاع الخاص .
6. مخاطر عدم القدرة على تغطية التكاليف الخاصة بالتحضير للمشروع .
7. مخاطر التأخير.
8. مخاطر هندسية أثناء التنفيذ.
9. مخاطر متعلقة بهيكل الإيرادات المتوقعة .
10. نقل التكاليف إلى المستهلك (المستخدم) بعيداً عن دافعي الضرائب

ب- أصحاب الامتياز :

عادة ما تتكون من عدة منظمات

➤ شركات الإنشاء.

➤ شركات التشغيل.

➤ شركات محلية وأجنبية .

➤ بنوك الموردين (شركات الوقود ، مصانع المركبات) .

وتتضمن أهداف أصحاب الامتياز الآتي :

1. تحقيق أعلى ربح ممكن
2. توظيف العمالة والمعدات الرأسمالية
3. الاستثمار في مشروعات طويلة الأجل
4. تطوير بنية أساسية لصالح المشروعات الأخرى والمكاسب التخصصية .

ت- الممولون :

عادة ما يكونون خليط من عدة أطراف معظمهم من البنوك :

➤ البنوك المحلية

➤ البنوك الأجنبية

➤ وكالات التنمية الدولية

➤ البنوك الإقليمية

➤ مستثمرون آخرون

وتكمن أهداف الممولين فيما يلي:

1. توليد ربح والحصول على أعلى نسبة من العائد على الاستثمارات الموجهة للمشروع
2. الحصول على عائد أعلى من المشروعات التي بها نسبة قليلة من المخاطر
3. الحصول على عائد أعلى من ديون الملكية المتاحة.

يمكن استعراض فوائد نظام الطرق الاستثمارية الـ BOT بما يلي:

- 1- فتح آفاق جديدة لمجالات الاستثمار الغير نمطي
- 2- تخفيف الأعباء المالية التي تقع على كاهل موازنة الدولة
- 3- إتاحة فرصة للمستثمرين والمؤسسات المالية لتشغيل أموالهم نظير عائد مجزي
- 4- خلق محاور جديدة للتنمية الزراعية و الصناعية والسياحية
- 5- زيادة الإنتاج الزراعي
- 6- الحد من البطالة بتوفير فرص عمالة جديدة بمشروعات استصلاح الأراضي وزراعتها
- 7- تخفيض الكثافة السكانية في المدن الرئيسية بانتقال الأيدي العاملة للمشروعات الجديدة خارج المدن.

6. المخاطر التي يتحملها القطاع الخاص في مشروعات الـ BOT

سيتم التركيز على الأنواع المختلفة من المخاطر التي يتحملها القطاع الخاص في مشروعات نظام الـ BOT والتي تتطلب أن يقوم القطاع الخاص بقبولها كمخاطر تحيط بالمشروع المقترح ، وتتلخص هذه المخاطر في الآتي:

1- مخاطر التصميم Design Risk

تكون الشركة الموكول لها المشروع بنظام الـ BOT مسؤولة ومسؤولية كاملة عن تنفيذ المشروع المقترح (طريق – جسر – سكة .. الخ) وهي بذلك تكون متحملة للمسؤولية الكاملة للتصميم وما يتبعه من تكاليف خلال عمر المشروع خاصة في حالة عجز التصميم للمشروع عن الوفاء بالخدمة المطلوبة .

2- مخاطر الإنشاء Construction Risk

تتحمل الشركة الخاصة الموكول لها مشروع الـ BOT مخاطر عدم التأكد التي تحيط بتكاليف الإنشاء الخاصة بمشروع البنية الأساسية المعني ، فقد تحدث زيادة أو ارتفاع في هذه التكاليف مع الزمن . وتشمل هذه المخاطر كل الأحداث الغير مرئية في وقت التعاقد مثل التغيرات في الطقس أو الظروف الغير مواتية للطقس التي تؤثر سلباً على تكاليف الإنشاء . ويستثنى من ذلك تغيرات التكاليف التي تنشأ نتيجة تغيرات إدارية في الهيئات الحكومية المسؤولة عن البنية الأساسية أو التغيرات في القوانين الحكومية.

3- مخاطر البرنامج بأكمله Programme Risk

هذا النوع من المخاطرة يشمل المسؤولية الكاملة لشركة القطاع الخاص عن تنفيذ وتشغيل وصيانة المشروع المقترح وتقديم الخدمة النهائية للعميل كما هو متفق عليه في عقد الـ BOT .

4- مخاطر المرور والإيراد Traffic and Revenue Risk

من أكبر أنواع المخاطر وهو حجر الزاوية بالنسبة لعقود الـ DBOT وذلك لأنه مرتبط بالإيراد المجمع من المشروع سواء كان طريق أو خط ترام أو أي نوع آخر من المشروعات . فعدد المركبات التي تستخدم الطريق مثلاً سوف يؤثر على قيمة التكاليف الإنشائية وتكاليف الصيانة لهذا الطريق وكذلك سوف يؤثر مباشرة على حجم الإيراد المجمع من هذا الطريق ShadowTolls ويرتبط ذلك كله بمدى القدرة على عمل توقعات بحجم المرور المستقبلي وما يحيط هذه العملية من صعوبات خاصة وأن توقعات حجم المرور التي تستخدم طريق ما ترتبط بالعديد من العوامل مثل معدل النمو الاقتصادي والتوزيع العمري للسكان، حيث يلزم في هذه الحالة التنبؤ بمدى استخدام الأفراد للطريق مقابل دفع رسوم يحصلون في ظلها على رحلات أسرع أو رحلات مريحة أو أكثر أمان .

5- مخاطر الصيانة Maintenance Risk

تكون الشركة الخاصة في نظام الـ BOT والموكول لها البنية الأساسية مسؤولة عن تقييم وتنفيذ جميع أعمال الصيانة في المشروع (طريق – جسر - سكة...) فمثلاً بالنسبة للطرق الجديدة يدخل هذا النوع من المخاطر عند إعداد التصميم الأساسي للطريق. بالنسبة

للطرق المقامة بالفعل فإن الشركة تحدد مسؤوليتها عن الصيانة خلال فترة التعاقد مع الكفيل . ومن ثم فإن الشركة الخاصة عليها أن تتضمن وتأخذ في اعتبارها جميع حالات الازدياد والمخاطر التي قد تحيط بعمليات صيانة المشروع المقترح وذلك عند بداية التعاقد.

6- مخاطر المعارضين على المشروعات **Protestor Risk**

إن النمو المتزايد في الاهتمام بقضايا البيئة أدى إلى خلق طائفة من المعارضين لبناء مزيد من المنشآت النقلية (طريق – جسر - سكة...) في بعض البلدان المتقدمة . وتصل الأمور أحياناً إلى حد أن هؤلاء المعارضين يقفون حائلاً دون تنفيذ مشروعات الطرق مما يتبعه من آثار وتأخيرات في تنفيذ المشروع المقترح وعليه فهذا الخطر أصبح مصدرراً من مصادر التكلفة الإضافية لعملية الإنشاء.

7- مخاطر العيوب المكتشفة مؤخراً **Latent Defect Risk**

حينما يكون مشروع الـ BOT عبارة عن طريق موجود بالفعل والشركات تتقدم بنظام الـ BOT للإشراف والتشغيل لهذا الطريق ففي هذه الحالة يراعي المتقدمون للمشروع حالة الطريق عند استلامه فيقومون بفحصه بجهازهم الفني قبل التعاقد وذلك لاكتشاف أية عيوب هندسية في التصميم أو في الإنشاء . ولكن هناك بعض العيوب التي قد لا تظهر وقت الفحص الفني للطريق وعليه فهناك خطورة تواجهها هذه الشركات لأنه من المحتمل أن تظهر بعض العيوب مؤخراً في الطريق . وكما هو الحال في حالة المخاطر التي قد تنجم من المعارضين على إنشاء الطريق فهنا لا بد للشركات الخاصة المتقدمة للمشروع بنظام الـ BOT أن تأخذ استعداداً لأخذ هذه المخاطر في الاعتبار بدءاً من وجود العيوب بنسبة 100% إلى عدم وجودها على الإطلاق . ومستقبلاً يشترط في المتقدمين للتعاقد أن يكونوا على استعداد لتقبل مخاطر ظهور عيوب هندسية في الطريق بنسبة 100%

8- مخاطر التلوث البيئي : **Environmental Risk**

لما كان للنقل عامة آثار كبيرة نسبياً على البيئة مثل التلوث الهوائي والضوضاء وتلوث المياه والتداخل البصري والاهتزازي الناتجة من وسائل النقل المختلفة فإن مسؤولي البنية الأساسية للنقل أصبحوا مشغولين بهذه الآثار وبالتالي فعليهم إدخال الاعتبارات البيئية في اختياراتهم للمشروعات مثل بناء الطرق وصيانتها وبناء المطارات الجديدة . وقد دفع هذا إلى أن التقييم الاقتصادي لمشروعات البنية الأساسية يجعل الآثار البيئية للمشروع أحد المكونات الرئيسية للمنافع والتكاليف المتوقعة من المشروع .

9- مخاطر التخطيط **Planning Risk**

إن خبرة القطاع الخاص تعد ضئيلة فيما يخص المسؤولية عن مشروعات البنية الأساسية في مرحلة التخطيط . ففي هذه المرحلة هناك العديد من حالات عدم التأكد التي تخص مرحلة التخطيط للمشروعات من الأفضل أن يتحملها القطاع العام . ولكن العيب الوحيد لهذا هو أن التصميم النهائي للمشروع يحدد دائماً من خلال مرحلة التخطيط للمشروع ومن ثم فإن هذا إذا ترك للقطاع العام قد يلغي أي تصميم آخر للمشروع قد تقدمه شركة القطاع الخاص المتقدمة للمشروع . وهنا فإنه من الأفضل للشركة الخاصة أن تكون شريكة في مرحلة التخطيط حتى تصمم لنفسها مآثره مناسب وفي سبيل ذلك فإنها تتحمل حالات عدم التأكد المحيطة بمرحلة التخطيط .

10- المخاطرة (عدم التأكد) في مشروعات الـ BOT **Risk Allocation**

إن عقد الـ BOT يضع على عاتق القطاع الخاص مسؤولية كبيرة في الإنشاء والتشغيل والصيانة للمشروع المقترح وكذلك التمويل للتكاليف التي تخص كل مرحلة من هذه المراحل . وهذه المسؤولية الملقاة على عاتق القطاع الخاص تزيد من قدرته على الإبداع والتجديد . وبديهي أن قيام القطاع الخاص بهذه الوظائف يحمل معه بعض من عدم التأكد في القدرة على تقديم الخدمة المطلوبة بالشروط المحددة ولكن عقد الـ BOT يجعل عدم التأكد والمخاطر هذه مأخوذة في الاعتبار بحيث أنه إذا عجز المتعاقد بنظام الـ BOT عن الوفاء بالتزاماته فإن الكفيل قادر على مجازاته بعدم دفع ما اتفق عليه في العقد من مدفوعات مالية .

وتقوم شركة القطاع الخاص الموكول لها المشروع بنظام الـ BOT بأخذ جميع حالات عدم التأكد في الاعتبار عند التعاقد وبهذا النظام فإن أي خطر غير متوقع يقع على عاتق القطاع الخاص وهذا يوضح مدى أهمية دراسة وتحليل مخاطر عدم التأكد المرتبطة بكل مرحلة من مراحل المشروع (البناء – التشغيل – الصيانة) بدقة من قبل القطاع الخاص.

7. نماذج من التجارب العالمية لمشاريع الـBOT في قطاعات النقل:

1-7. التجربة الفرنسية في الطرقات الفرنسية السريعة :

لم تكن فرنسا تملك عام 1955، أكثر من 80 كلم من الطرقات السريعة، فقررت يومها اللجوء إلى إسناد الامتيازات و تطبيق نظام السير مقابل استخلاص عائد يعاد استثماره في هذا القطاع . وفعلاً ما إن مضت 35 سنة حتى كان النجاح كبيراً: فقد تم افتتاح 5700 كلم من الطرقات السريعة قامت ببنائها و استغلالها 9 شركات صاحبة امتياز. 8 منها ذات رأس مال مشترك. و قد كُلفت جميعها بانجاز حوالي 4000 كلم إضافية خلال السنوات الخمس عشرة التالية. لقد أثبتت العملية نجاحاً منقطع النظير في جميع البلدان التي تبنت نظام امتياز بناء الطرقات مقابل جمع الرسوم من المستفيدين. إن إلغاء عائق الميزانيات السنوية وتحويل المسؤولية إلى الشركات صاحبة الامتياز، من شأنه أن يسمح بالانجاز السريع و ضمن شروط جيدة. هذا ما تبين عجز الدولة على صنعه بنفسها. لأجل ذلك يجب احترام قواعد الـBOT، وهذا ليس سهلاً حين يكون أحد الأطراف قويا بقوة الدولة.

المرحلة الأولى (1955 - 1970) "الكل العام"

سمح القانون الصادر بتاريخ 1955/4/18 بقبول مبدأ الامتياز وافتتاح الطرقات السريعة مقابل رسوم يدفعها المستفيدون، ولكن الدولة كانت حتى ذلك التاريخ المنفذ الوحيد لهذا النوع من المشاريع، و قد احتفظت بحق الإشراف الكلي على مجمل القطاع.

- ظلت المتحكم الوحيد بالتمويل حيث أن ما ينوف عن 40% من تمويل هذه المشاريع كان مصدره الميزانية العامة للدولة و الباقي قروض أسندت بضمانة الدولة نفسها. تودع هذه الأموال في الصندوق الوطني للطرقات السريعة برئاسة مصلحة الطرقات.
- بقي التمويل خاضعاً لنظام الميزانية السنوية.

- خمس من الشركات التي تم إنشاؤها كانت مشتركة و ذات رأس مال محدود جداً، وهو ملك السلطة المحلية التي يقتصر دورها على تحصيل الرسوم و إجراء الحسابات. تلعب دور المقاول فيما يتعلق بالإنشاء و الصيانة، و قد سمح هذا النظام بالوصول إلى وتيرة بناء تعادل 150 كلم في السنة و انتقلت فرنسا خلال 15 سنة من 85 كلم إلى 1125 كلم من الطرقات السريعة.

المرحلة الثانية مبادئ الامتياز الخاص بعد عام 1970

اعتبر فتح المجال أمام القطاع الخاص لامتياز الطرق سريعة هو أحد أهم ابتكارات الإصلاح الذي أدخل في عام 1970. بسبب ضخامة الاستثمارات و حجم المخاطر و ترتيبات التمويل المعقد جداً.

يعتمد النظام الفرنسي على أربعة عناصر أساسية:

A. عقد طويل الأجل:

شكلت رؤوس الأموال التي استثمرها القطاع الخاص في بادئ الأمر بشكل سندات جزءاً مهماً (10% من التكلفة الإجمالية للشبكة) . إن امتيازاً لفترة طويلة وحده كفيل بالحصول على جدوى اقتصادية ملائمة. و قد حددت هذه المدة بـ 35 سنة.

B. قاعدة تعريفية واضحة:

غالباً ما يحقق أصحاب الامتياز استثماراً ذي أجل طويل جداً. يشكل تنامي العائدات مع الزمن بالنسبة لهم عاملاً حاسماً بالنسبة للمخاطر التي يتحملونها، بحيث تعتمد هذه العائدات على التعرّف و على حجم حركة السير. فتقع على مالك حق الامتياز مسؤولية توقع حركة السير و التعرّف.

و تترك لاتفاقية الامتياز مسؤولية تحديد التعرّف في حدود متفق عليها بحيث لا تتجاوز السقف الذي حدده العقد و تكون مرتبطة بمعدل التضخم. ولكن الدولة الفرنسية -للأسف- لم تحترم هذه القاعدة أبداً و استندت إلى ما لديها من سلطات فيما يخص تحديد التعرّف وهذا فعلاً ما قامت به حينما عمدت إلى زيادة حصتها كل سنة.

C. القواعد المتكيفة للمحاسبية:

تكون النفقات أكبر من العائدات ببداية الامتياز، وهذا الفرق ينعكس بعد بضع سنوات ثم تتناقص مع قرب نهاية الامتياز. و يزيد الدخل مع زيادة حركة السير و ارتفاع الرسوم، التي تزيد بشكل متناسب مع معدل التضخم.

يبدأ الامتياز بمرحلة خسارة، تتبعها مرحلة أرباح يمكن من خلالها الحكم على مدى جدوى المشروع الاقتصادية. يجب أن تتكيف القواعد المحاسبية مع هذا الوضع الخاص، فتأخذ الخطة المحاسبية للامتياز بعين الاعتبار فتكون النتائج ايجابية على المدى المتوسط و تنقل ما يعتبر (عادة) خسائر إلى السنوات التالية. النقطة الوحيدة التي يجب التقيد بها هي عدم توزيع أي أرباح للأسهم إلا بد استيعاب كل الخسائر.

D. مساهمة الدولة في تحمل مخاطر التمويل :

لم يكن ميلاد شركات الامتياز الخاصة ممكنا في تلك الفترة، لولا تشجيع الدولة المتمثل في تحمل جزء كبير من مخاطر التمويل. فالتجربة الفرنسية في مجال امتياز الطرقات السريعة وخاصة تلك التي تملئها تطورات حركة المرور كانت ضعيفة و غير مشجعة خاصة بالنسبة للمقرضين القادرين على تمويل قرابة 90% من قيمة هذه المشاريع. وهذا ما حمل الدولة في فرنسا على تقديم ضمانات بقيمة 60% من القروض التي تم تحصيلها. ولا بد من الإشارة إلى العديد من الحالات الواجب إشراك السلطة العامة مانحة الامتياز فيها في تحمل مخاطرها. هي قادرة على التأثير في حركة السير بسياساتها الإدارية للمرور و للاستثمار.

2-7. استعراض الخبرة البريطانية في الاستفادة من التمويل بواسطة القطاع الخاص:

هناك العديد من الأمثلة والتي تؤكد أن نقل إدارة التنمية الأساسية للنقل في بريطانيا من قبضة القطاع العام إلى القطاع الخاص أدت إلى التحسين والنمو والنجاح لهذه المشروعات.

1-2-7. المطارات وخطوط الطيران

يعد مطار هيثرو بلندن أكثر المطارات حركة ومشغولية على مستوى العامل ، كما يعتبر مطار جاتويك بلندن أيضاً ثامن مطار مستوى العالم من حيث حجم الحركة ولقد كان لبريطانيا القيادة الأولى في خصخصة المطارات والتي بدأت عام 1987 . ومنذ ذلك الحين تم خصخصة ستة مطارات أخرى كان يتم تشغيلها من قبل السلطات المحلية . كذلك فإن شركات الطيران البريطانية تتنافس بنجاح في الأسواق الأوروبية وبقية دول العالم ، وهذه الشركات مستمرة في كسب الأسواق بدون أية دعم مالي من قبل الحكومة . ففي عام 1987 قامت الحكومة البريطانية بخصخصة خطوط الطيران البريطانية وهي الآن أحد أكبر الشركات تحقيقاً للربح على مستوى العالم . وفي الحقيقة فإن نشاط خطوط الطيران البريطاني يعمل بنجاح مع وجود أكثر من 50 شركة طيران.

2-2-7. الموانئ

استفادت الموانئ أيضاً من عملية الخصخصة وحرية التجارة، فالعديد من موانئ بريطانيا الآن متطورة تكنولوجياً، وتأتي في مقدمة دول العالم في مجال تطور الموانئ. ويتم نقل أكثر من 60% من منقولات الموانئ في بريطانيا بواسطة القطاع الخاص. ولقد أدت الخصخصة إلى زيادة كفاءة الموانئ بسبب التنافس وحسن الإدارة التجارية وبالتالي استطاعت أن تحقق منافع كثيرة لمستخدمي الموانئ.

3-2-7. سكك حديد بريطانيا

حُصصت السكك الحديدية البريطانية وحولت للقطاع الخاص. إذ تهدف الحكومة من ذلك إعطاء عمليات تشغيل القطارات إلى مشغلين من القطاع الخاص وفصل ملكية الخطوط الحديدية عن عمليات التشغيل وكذلك جلب العديد من المنافع لدافعي الضرائب والمستخدمين. وبدأت تظهر آثار الخصخصة في السكك الحديدية في صورة زيادة حجم الاستثمارات عربات النقل والخطوط الحديدية وكذلك مستوى الخدمة الأفضل بكثير من ذي قبل ويتلاءم مع مطالب المستخدمين -سيتم إنجاز دراسة حول هذه التجربة -.

4-2-7. تشغيل التوكسي السرفيس بالمملكة المتحدة

حوالي 93% من خدمات التوكسي المشترك الآن في بريطانيا تؤول ملكيتها للقطاع الخاص و80% منها يقدم خدمات تجارية بدون أية دعم يذكر من قبل الحكومة. وهذه الخدمات التجارية أدت إلى مزيد من الخدمات التي تلائم مطالب الأفراد وكذلك مزيد من الاستثمارات في مركبات النقل.

3-7. التجربة الباكستانية :

شجعت باكستان الاستثمارات الأجنبية بمنح حوافز للاستثمارات المحلية الأجنبية ولجأت إلى تنفيذ برنامج الخصخصة، وإعادة تنظيم اقتصادها القومي لتحقيق الرقابة على الصرف والمدفوعات.

ويلاحظ أن باكستان حققت معدل نمو مستقر بلغ 5% في المتوسط خلال السنوات الأخيرة إلا أنها لا زالت تعاني من فجوة بين المدخرات والاستثمارات .

تتمثل الميزة الأساسية لنظام الـ BOT في باكستان في تجزئة التمويل على المساهمين من القطاع الخاص، وتتيح ما سبق تدني المخاطر من خلال توزيعها على أكبر عدد من المساهمين وفقاً لحصصهم التمويلية ويتمثل ممولو المشروعات في الشركات المالكة للأصول الثابتة والتي تسعى إلى الحصول على عائد.

ويلاحظ أن باكستان قامت بتطبيق نظام الـ BOT في إنشاء العديد من المشروعات أهمها:

قطاعات الطاقة والاتصالات وخطوط النقل البري وقطاع الموانئ وإنشاء مرافئ جافة.

وتعتبر إنشاء مشروعات المياه والطاقة والصحة بالريف من أبرز تجارب الـ BOT في باكستان. إذ تم تنفيذ مشروع رشوان للطاقة الكهربائية بطاقة مبدئية قدرها 2800 كيلو وات تزداد إلى 4200 كيلو وات بعد ذلك على أن يتصل بها نظام توزيع ونقل الطاقة.

8. خطوات ومراحل طرح مشاريع النقل الطرقي بنظام الـ BOT

إن مفهوم نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية هو شكل من أشكال تمويل المشروعات تمنح بمقتضاه حكومة ما – لفترة محددة من الزمن – أحد الاتحادات المالية الخاصة والتي يطلق عليها اسم شركة المشروع ، امتياز الدراسة وتطوير وتنفيذ وتشغيل مشروع معين تقترحه الحكومة أو الهيئة أو شركة المشروع وعندئذ تقوم شركة المشروع بتصميم وبناء وتملك وتشغيل وإدارة المشروع تجارياً لعدد من السنوات (حسب الفترة التي يتفق عليها) .

وغالبا ما تكون كافية لتسديد الشركة تكاليف البناء إلى جانب أرباح مناسبة من العائدات المتأتمية من تشغيل المشروع واستغلاله تجارياً أو من مزايا أخرى تمنح لها ضمن عقد الاتفاق والذي يطلق عليه عقد الامتياز أو الالتزام في نهاية مدة الامتياز تنقل ملكية أو " حق الامتياز " المشروع إلى الحكومة المانحة دون مقابل وبحالة فنية جيدة .

1- مرحلة إعداد كراسة الشروط والمواصفات الملانمة للمشروع

تشمل المحاور التالية:

أ- المحاور الفنية:

- وصف المشروع والرسومات التوضيحية من قطاعات وتحديد الخدمات ... الخ
- متطلبات التصميم والإنشاء والإدارة والتشغيل والصيانة لمختلف مكونات المشروع
- البرامج التنفيذية للإنشاء والصيانة
- برامج ضبط الجودة للتصميم والإدارة والتشغيل
- الدراسات المرورية
- الرسوم المقترح تحصيلها على الطريق وطرق مراقبتها خلال فترة الالتزام
- التكلفة الإجمالية للمشروع

ب- المحاور المالية:

- الهيكل التمويلي للمشروع وتركيبه رأس المال ويجب أن يبين المستثمر أن أكثر من 75% من رأس المال هو تمويل خارجي
- التكاليف التفصيلية للمشروع
- التأمين على المشروع ضد المخاطر المختلفة
- التدفقات المالية للتمويل (ذاتي – قروض – النسبة المئوية بينهم – عوائد أخرى)

ت- المحاور التنموية:

- مصفوفة المشروعات المقترحة
- البرامج التنفيذية وخطة التشغيل (تخطيط - تصميم - إنشاء - استثمار - صيانة)
- مساحات الأراضي المطلوبة لمشروعات التنمية
- الدراسات الاقتصادية للمشروع والقيمة المضافة والفوائد التي تعود على الاقتصاد الوطني
- دراسة تقييم الأثر البيئي وأسس المحافظة عليها

ث- الأمور القانونية:

- الوضع القانوني للمجموعة المشاركة (أصحاب الامتياز والممولون)
- مدد الالتزام للمشروع التي يجب ألا تزيد مدة الالتزام عن تسع وتسعين سنة لنلا يملكه...
- ضمانات التمويل حيث يتم اختيار الملتزم في إطار من المنافسة العلنية حيث يطرح المشروع بمناقصة عالمية وتتقدم الشركات بنبذة تاريخية عن أعمالها، للتحقق من مصداقية الشركة وإمكاناتها
- مدة الدراسات التفصيلية
- الوضع القانوني للأراضي المطلوبة من أجل مشروعات التنمية
- طلبات المجموعة لتنفيذ مشروع الطريق أو سكة أو مترو

2- مرحلة تأهيل المجموعات الاستثمارية المشاركة:

- الوضع القانوني للمجموعة المشاركة وقيمة رأس مال المجموعة
 - الهيكل التنظيمي وتوزيع الاختصاصات السمعة والمصداقية
 - الخبرة السابقة: الاستشاريون وخبرتهم وعدد ومستوى المشاريع التي أنجزوها
- ## 3- مرحلة الدراسات التفصيلية وتقديم العروض الفنية والمالية والتنموية من قبل المستثمرين المؤهلين
- أ- مرحلة التقييم وقبول أفضل العروض:

يتم تقييم العرض الفني والمالي للمستثمر مع الأخذ في الاعتبار البنود التالية:

- مدة تنفيذ المشروع
- التكلفة الإجمالية للمشروع
- فترة الامتياز
- المساحات المطلوب استغلالها وثمان هذه المساحات وبعدها عن مركز المدينة

ب- دراسة جدوى اقتصادية كاملة :

تتضمن القيمة المضافة والفوائد التي تعود على الاقتصاد الوطني من حيث تأثير المشروع على :

- الإنتاج الزراعي والصناعي
- استخدام العمالة والحد من البطالة
- تنمية السياحة
- تخفيض الكثافة السكانية في مركز المدينة
- الأثر البيئي

4- مرحلة التفاوض مع أفضل المستثمرين للوصول إلى مذكرة تفاهم والتعاقد

أ- إعداد المستندات التعاقدية

تشمل العقود الرئيسية وما تبعه من ملاحق فنية ومالية وقانونية وقواعد الإشراف والمتابعة للمشروع في مراحلته المختلفة، وبعد ذلك يتم التقييم والدراسات التفصيلية والتنفيذ والإدارة والتشغيل حتى إعادة ملكية المشروع وخدماته للدولة في نهاية مدة الالتزام. وكذلك متابعة

المشروعات التنموية في مساحات الأراضي الممنوحة في الأماكن الخاصة بجوار المدينة أو في الأماكن المعزولة البعيدة لضمان تحقيق التنمية الحقيقية والتي هي أساس نجاح المشروعات من ناحية وتحقيق هدف الدولة من ناحية أخرى

ب - أطراف التعاقد في نظام الـ BOT :

➤ الحكومة المضيفة:

بغرض تحفيز القطاع الخاص لتمويل المشروع تقوم الحكومة المضيفة بتوفير أنواع مختلفة من الدعم للمشروع ويشمل ذلك تشريعات خاصة أو إعفاءات من القواعد المالية المعمول بها في الضرائب وقانون العمل والهجرة والرسوم الجمركية وتحويل العملة وتحويل الأرباح إلى الخارج وحماية الاستثمار الأجنبي وبمجرد اختيار شركة المشروع تقوم الحكومة المضيفة أو أحد أجهزتها بإبرام عقد امتياز بالمشروع مع الشركة صاحبة المشروع

➤ الشركة صاحبة المشروع :

الشركة الخاصة صاحبة المشروع هي صاحبة الامتياز الخاص بالمشروع بنظام BOT والتي تم اختيارها بواسطة الحكومة المضيفة لإنشاء وتشغيل المشروع. ويتم تكوين معظم شركات المشروع بواسطة اتحاد ما بين مجموعة من أشخاص القطاع الخاص لتقوم بإعداد دراسات الجدوى والتقدم للمشروع. وقد تكون شركة المشروع شركة ذات مسؤولية محدودة أو شركة مساهمة وشركة المشروع هي الكيان الذي يقوم بإبرام الاتفاق التعاقدى اللازم.

➤ جهات التمويل:

قد تكون جهات التمويل منشأة مصرفية استثمارية أو مؤسسة إقراض دولية أو غيرهم من المستثمرين المؤسسين أو حتى المستثمرين من القطاع العام.

➤ المقاول:

في مشروع الـ BOT يكون العقد الرئيسي هو عقد الامتياز يليه في المرتبة عقد المقاوله وهو العقد الذي يبرم مع المقاول لمواصلة التشغيل في بعض أجزاء المشروع .

ج - العقود المتعلقة بالمشروعات المنشأة بنظام الـ BOT :

الامتياز هو عبارة عن عقد عهدهت الحكومة بمقتضاه إلى شركة المشروع القيام بإنشاء وتشغيل المرافق العامة . ولذلك فإن الاتفاق الخاص بالامتياز هو حجر الزاوية بالنسبة لأي مشروع بنظام BOT أي أنه يعد بمثابة العقد الرئيسي وبجانبه توجد مجموعة من العقود المتصلة بالاتفاق الخاص بالامتياز ومنها على سبيل المثال :

- العقد الخاص بشركة المشروع التي تكونت بواسطة مجموعة (كونسورتيوم) من المستثمرين
- العقد المبرم مع المستشار الذي يقوم بدراسة الجدوى
- العقد المبرم مع المهندس المشرف على تنفيذ الأعمال
- العقد المبرم مع مورد المهمات
- العقد المبرم مع المقاول الذي يقوم بتصميم وتنفيذ الأعمال.
- العقد المبرم مع المقاول الذي يقوم بتشغيل وصيانة الأصول
- العقد الخاص بشراء الأرض
- العقد الخاص بالتأمين

قد يحتاج المشروع إلى عقود أخرى ويتوقف ذلك على نوع المشروع مثلاً كالعقد الذي يبرم مع مورد الوقود في مشروع إنشاء محطة توليد القوى الكهربائية أو عقود الطرق الاستثمارية التي تمثل مجموعة من العقود الإدارية والتجارية وما يتنوع منها من ملحقات.

9- دراسة حالة لعقد انشاء طريق سريع بنظام الـ BOT :

لقد استخدم مفهوم الـ BOT حتى الآن في المقام الأول لتنفيذ مشاريع كبيرة تتعلق بالبنية الأساسية خاصة في مجالات توليد الطاقة والنقل (مياه - كهرباء - صرف - طرق - سكك - مطارات - موانئ ...).

فيما يلي نبين ما يتضمنه ملف عقد طريق منشأ بطريقة الـ BOT :

الفصل الأول : يشمل التمهيد والغرض من المشروع والتعاريف الملزمة لأطراف التعاقد والوثائق التعاقدية

الفصل الثاني : وهي المواد الخاصة بإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وخدمة الطريق كعقد الالتزام ومدته وحقوق وواجبات أطراف التعاقد واشترطات إعادة ملكية مشروع الطريق وخدماته للدولة في نهاية مدة الالتزام

الفصل الثالث : مسؤولية الملتزم في تحويل المشروع بالكامل وحقوقه في الاستثمار الناجم عن تنمية الأراضي المحيطة وحقوق الملكية

الفصل الرابع : تضمن النصوص القانونية المألوفة في عقود الالتزام والتنمية طويلة المدى والممثلة في :

- الآثار والثروات الطبيعية
- احترام الالتزامات التعاقدية
- القوى القاهرة وحالاتها ونسب التعويض
- القواعد المتبعة لمواجهة الظروف الطارئة التي تخل بالتوازن التعاقدية
- الإعفاءات الضريبية المقررة بالقوانين
- الإعفاءات الجمركية
- مبدأ المعاملة التفضيلية
- القواعد المتعلقة بتأثير التشريعات اللاحقة
- حالات وقواعد التحكيم في حال النزاع
- القوة الإلزامية للاتفاق

10- الخلاصة:

تتجه الحكومات لتشجيع استثمارات القطاع الخاص في مشاريع البنية الاستراتيجية للنقل نتيجة للتنافس المستمر في حجم الموارد المالية المتاحة لبناء المنشآت النقلية (كالطرق والسكك والمرافئ وصيانتها)، وكذلك سياسة تقليل الإنفاق العام، وبالتالي فإن تمويل القطاع الخاص أو (و) الدولي لمشاريع البنية التحتية يهدف إلى مساعدة القطاع العام في تقديم الخدمة المطلوبة وكذلك الاستفادة من مهارتهما وخبرتهما في صيانة وتشغيل شبكات النقل العام (الطرق، سكك ...).

لكل من الحكومة والمستثمر (القطاع الخاص أو القطاع الدولي) أهداف مختلفة تماماً تم استعراضها بالتفصيل أعلاه، يجب الأخذ في الاعتبار بها في حالة تنفيذ أي مشروع بنظام الـ BOT كي يحقق المشروع منافع إيجابية للمتعاقدين وبالتالي للمجتمع بأكمله. يجب أن يكون هنالك هيكل تنظيمي مناسب لضمان حفظ حقوق المستخدمين أثناء فترة الامتياز. وكما يتوجب تحديد أو مناقشة هذا الهيكل قبل توقيع عقد الامتياز وفي الوقت الذي تكون فيه الحكومة صاحبة اليد العليا في عملية المناقشة. وفي النهاية، يجب إجبار الشركة صاحبة الامتياز على أن يكون فكرها الاستثماري بعيداً كل البعد عن عملية الاحتكار (ما أمكن) احتكار الخدمة المقدمة للمستخدمين بحماية ورعاية الدولة.

يعتبر نظام البناء والتشغيل والتحويل (BOT) طريقة حديثة لتوفير التمويل لإقامة مشروعات البنية الأساسية اللازمة للمجتمع من خارج الموازنات العامة الحكومية، حيث يتولى المستثمرون من الأشخاص الطبيعيين أو القطاع المستثمر في هذا النظام سواء أكانوا من المستثمرين المحليين أم أجنبى بناء المشروع وتمليكه وتشغيله لفترة زمنية يقوم بعدها بتحويل ملكية المشروع للحكومة بدون مقابل وبحيث يحقق المستثمر الذي يمول المشروع عائداً كافياً في الفترة التي تسبق تحويل الملكية إلى الحكومة، يغطي قيمة استثماراته وربحية مناسبة، ويؤدي خدمة مجتمعية ضرورية و نوعية.

والله ولي التوفيق

المراجع :

- خلدون كـُراز - طرق طرح المنشآت النقلية نوات التكلفة الباهظة بنظام الـ BOT مع تقديم للخبرة الفرنسية في مجال الطرق السريعة المؤتمر الأردني العالمي الأول للنقل - عمان الأردن 2007.
- خلدون كـُراز رسالة دبلوم الدراسات العليا- عنوان الأطروحة الطرق الأجدى لطرح مترو دمشق بنظام الـ BOT في كلية الهندسة المدنية - قسم هندسة النقل والمواصلات - جامعة دمشق - سوريا- عام 2001