



دور الصكوك الإسلامية

في تمويل مشاريع البنية التحتية وفق مشاريع (BOT)

The Role of Islamic Sukuk in financing infrastructure projects according to (BOT)

الدكتور أحمد محمد الجيوسي

قسم العلوم المالية والمصرفية - كلية الأعمال

جامعة فيلادلفيا

Ahmjay1@yahoo.com

<https://orcid.org/0000-0002-5885-6982>

الدكتور عز الدين نايف عنانزة

قسم العلوم المالية والمصرفية - كلية الأعمال

جامعة فيلادلفيا

الملخص:

تعتبر مشروعات البنية التحتية (من شبكات الطرق، والسكك الحديدية، والموانئ، والمطارات، والمستشفيات، ومحطات توليد الكهرباء ومحطات تحلية مياه الشرب، وشبكات الصرف الصحي، وغيرها) الركيزة الأساسية أو حجر الزاوية في تنمية المجتمعات وتطورها، ومن المسلم به أن القيام بمثل هذه المشروعات يتطلب تمويلاً ضخماً قد يتجاوز في بعض الأحيان موازنات بعض الدول، خصوصاً الدول النامية التي تعاني من تزايد فاتورة المديونية، واستمرار العجز في موازنتها، الأمر الذي يتطلب منها البحث عن البدائل التمويلية المناسبة لإنشاء هذه المشاريع الضرورية دون أن تتحمل مزيداً من أعباء المديونية، ودون أن تلجأ لخصخصة مشروعاتها العامة.

وعليه فإن نظام "البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT): Build, Operate and Transfer" يمكن أن يكون بديلاً مناسباً لإنشاء مثل هذه المشروعات، دون أن تتحمل الدولة مزيداً من أعباء القروض، أو الاضطرار لخصخصة مشروعاتها العامة بشكل يفقدها ملكية هذه المشروعات، ويوقعها تحت رحمة القطاع الخاص المحلي أو الأجنبي، ودون أن يؤثر على سيادتها بسبب القروض الدولية المجحفة في كثير من الأحيان.

وتأتي هذه الورقة البحثية لبيان مدى الاستفادة من الصكوك الإسلامية في تمويل مشروعات البنية التحتية وفقاً لنظام (BOT)، الأمر الذي يجنب الدولة أخطار المديونية والخصخصة معاً، ويحفظ لها سيادتها واستقلاليتها في آن واحد. وسوف يتم تقسيم هذه الورقة إلى أربعة مباحث بالإضافة إلى المبحث التمهيدي والخاتمة مع النتائج والتوصيات وعلى النحو المبين تالياً:

1. المبحث الأول: التعريف بنظام "البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT"، وأهميته، ومجالات استخدامه.
2. المبحث الثاني: الآثار الاقتصادية للتمويل بنظام BOT.



3. المبحث الثالث: الصكوك الإسلامية واستخدامها في تمويل مشروعات البنية التحتية وفقاً لنظام BOT.
4. المبحث الرابع: نماذج وتجارب عربية ودولية في تمويل المشروعات بنظام (BOT).
5. الخاتمة والنتائج والتوصيات.

هذا والله تعالى أسأل أن يكون في هذه الورقة البحثية إضافة إلى بناء مكتبة الاقتصاد والمصارف الإسلامية، إنه ولي ذلك والقادر عليه.

الكلمات المفتاحية: الصكوك الإسلامية، البنية التحتية، التنمية، مشاريع البناء والتشغيل والنقل.

Abstract:

Infrastructure projects (i.e: railways, airports, hospitals, drinking water ... etc.) require huge funding that may exceed the budgets of some countries, especially developing countries which suffer from an increasing debt bill and persistent deficit in their budgets, which requires them to search for appropriate financing alternatives to establish these necessary projects without bearing more burdens of indebtedness and without resorting to privatization of their public projects.

Accordingly, the “Build, Operate and Transfer: (BOT)” system can be a suitable alternative for establishing such projects, without the state bearing more burdens of loans, or having to privatize its public projects in a way that it loses ownership of these projects, and puts them under Mercy of the local or foreign private sector, without affecting its sovereignty as a result of unfair international loans.

This paper comes to demonstrate the extent of benefiting from Islamic sukuk in financing infrastructure projects according to the (BOT) system, which avoids the dangers of indebtedness and privatization at the same time, and preserves its sovereignty and independence at the same time. This paper will be divided as shown below:

1. Introduction to the BOT system: Importance, and areas of use.
2. The economic effects of BOT financing.
3. Islamic sukuk in financing infrastructure projects according to the BOT system.
4. Examples of projects financed according to (BOT) system.

Keywords: Islamic Sukuk, infrastructure, development, Build-Operate-Transport projects.

المبحث التمهيدي

المقدمة:

تعتبر التنمية الاقتصادية من أبرز الأهداف التي ترنو لتحقيقها كل المجتمعات، ولا يمكن تحقيقها إلا بوجود البنية التحتية أو الأساسية، التي تعتبر شرطاً مسبقاً و لازماً للتنمية؛ فالبنية الأساسية "إن لم تمثل المحرك بالنسبة للنشاط الاقتصادي، فهي تمثل عجلاته" (تقرير البنك الدولي عن التنمية، 1994: 25). ومن أبرز الأمثلة على مشاريع البنية الأساسية: تشييد وبناء المطارات والموانئ، ومحطات توليد الكهرباء ومحطات تحلية مياه الشرب، وإنشاء شبكات الطرق والسكك الحديدية، ومشاريع نقل الغاز بواسطة الأنابيب، وغيرها من الخدمات المحورية، وهذه بدورها تحتاج إلى مبالغ طائلة قد تتجاوز موازنات بعض الدول لتتمكن من إنجازها، وعندئذ يمكن اللجوء لتمويل إنشائها من موارد غير موارد الدولة، ومن بين هذه الموارد: التمويل وفقاً لنظام "البناء والتشغيل ونقل الملكية Build, Operate and Transfer: (BOT)" بحيث تعهد الدولة للقطاع الخاص (المحلي أو الأجنبي) بإنشاء واحد أو أكثر من مشروعات

البنية التحتية المدرة للدخل على نفقته الخاصة، على أن تعطى هذه الجهة حق الامتياز فترة من الزمن، تقوم خلالها بإدارة المشروع وتشغيله والاسترباح منه، ثم تقوم بنقل ملكية هذه المشاريع إلى الدولة بحالة جيدة بعد أن تكون قد استردت رأسمالها وحقت قدرًا مناسباً من الأرباح، ودون أن تدفع الدولة شيئاً مقابل ذلك.

الإطار النظري للدراسة

مشكلة الدراسة: تتلخص مشكلة الدراسة في التعرف على إمكانية استخدام الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنية التحتية وفق نظام (BOT)، باعتبار أن هذه المشاريع تتطلب أموالاً طائلة، وقد تكون الصكوك الإسلامية الأداة الأنسب لتمويلها، بدلاً عن أدوات التمويل التقليدية.

أهمية الدراسة: تأتي أهمية هذه الدراسة من كونها تسلط الضوء على واحدة من أبرز أدوات التمويل الإسلامية (الصكوك)، ومدى الاستفادة منها في تمويل المشروعات الضخمة، كبديل مقترح لأدوات التمويل التقليدية؛ مثل القروض الدولية والتمويل بالعجز، لما لهما من آثار سلبية على الاقتصاد الوطني ومساس بسيادة الدولة.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على نظام الـ (BOT)، وأهميته، وآثاره الاقتصادية، ومدى إمكانية الاستفادة من الصكوك الإسلامية في تمويلها، ومن ثم التعرف على بعض النماذج والتجارب الدولية في هذا المجال.

فرضية الدراسة: تقوم فرضية الدراسة على أن الصكوك الإسلامية تعتبر أداةً كفؤةً وفعالةً، يمكن الاعتماد عليها في تمويل المشروعات الضخمة، ومنها المشروعات القائمة على نظام الـ (BOT)، نظراً لطبيعة هذه المشروعات التي تحتاج مبالغ طائلة لتمويلها، وقدرة الصكوك على القيام بهذا الدور من خلال قدرتها على جذب المدخرات.

منهجية الدراسة: سوف يعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي والاستقرائي بالرجوع إلى الأدبيات (من كتب وأطروحات وأبحاث وتقارير ومقالات) التي تناولت موضوع مشاريع البناء والتشغيل والنقل (BOT)، وأهميتها وآثارها

الاقتصادية، بالإضافة إلى طرق تمويلها، ومدى كفاءة الصكوك الإسلامية كأداة من أدوات التمويل الإسلامي في تمويل هكذا مشروعات، واستعراض بعض التجارب العربية والدولية في هذا المجال.

الدراسات السابقة:

1. دراسة (الجبوسي، 2019م) ، بعنوان: التمويل باستخدام الصكوك الإسلامية، تناول فيها الباحث دور الصكوك الإسلامية في تمويل التنمية بطريقة تحفظ التوازن بين الاقتصاد الحقيقي والمالي، وتحقق المقاصد الربحية والتنموية في آن واحد، على مستوى العالم الإسلامي وعلى المستوى العالمي. مستعرضاً بعض التجارب العربية والدولية باستخدام الصكوك الإسلامية كأداة من أدوات التمويل.

2. دراسة (عثماني ومناصرية، 2017م) ، بعنوان: أهمية الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنية التحتية تجارب عربية وعالمية مختارة، تناول فيها الباحثان أهمية الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنية التحتية مع الإشارة إلى بعض التجارب العربية والعالمية، وتوصلت الدراسة إلى أن الصكوك الإسلامية تتمتع بخاصية تقاسم المخاطر مما يؤهلها لقيادة برامج تمويل البنية التحتية بكفاءة، بالإضافة إلى دورها في تمويل المشاريع التنموية عند قصور التمويلات الحكومية.

3. دراسة (بدروني، وباده، 2016م) ، بعنوان: صيغ التمويل الإسلامي كتوجه حديث للسياسة المالية للمؤسسة في الجزائر، حيث استعرض الباحثان دور الصكوك الإسلامية كأداة تمويلية تتيح المشاركة الشعبية في دعم وتنمية موارد الوقف الإسلامي، مع التطبيق على حالة الجزائر.

4. دراسة (الشديفات، 2010م) ، بعنوان: تمويل مشروعات البوت. تركزت الدراسة حول أهمية تمويل مشروعات (البوت)، ودور كل من البنوك، ورأس المال المشارك، والاكتتاب بالأسهم، والقروض، في تمويلها، كون التمويل هو الركن الأساس في النظام المالي لهذه المشروعات. واعتمد الباحث على المنهج القانوني التحليلي (من خلال عرض الآراء المختلفة المتعلقة بمصادر التمويل)، والمنهج التطبيقي (عرض أبرز التطبيقات العملية بهذا الخصوص).

5. دراسة (السيد، 2009م) ، بعنوان: حقيقة نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، تناولت الباحثة في دراستها التعريف بالنظام، والأطراف الرئيسية فيه ومجالاته، والآثار الاقتصادية الايجابية والسلبية للنظام، كما تناولت علاقة نظام (البوت) بالوقف الإسلامي، واستشرف آراء الفقهاء القدامى لطبيعة العقد، وانتهاءً بالتخريج الفقهي للعقد.
6. دراسة (صالح، 2008) ، بعنوان: دور الصكوك الإسلامية في تمويل المشروعات التنموية، هدفت الدراسة إلى تسليط الضوء على الخلفيات الأساسية للصكوك الإسلامية، ودورها في تعبئة الموارد المالية لتمويل المشروعات التنموية، ورصد بعض التجارب الإسلامية في هذا الخصوص، واعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي المعتمد على البيانات الثانوية كالتقارير والكتب والدوريات والأوراق العلمية والمهنية المتصلة بالموضوع، وصولاً إلى بعض النتائج منها: أن استخدام الصكوك يعتبر أفضل نسبياً من أدوات الدين التقليدية، وهناك تجارب برهنت قدرة الصكوك على تمويل المشروعات التنموية الكبرى، إلا أنها لا تخلو من بعض المخاطر التي تحد من الاعتماد عليها.

المبحث الأول

التعريف بنظام "البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT", وأهميته، ومجالات استخدامه

المطلب الأول: التعريف بنظام (BOT):

تعددت التعريفات التي أوردتها الدراسات الأدبية لنظام البناء والتشغيل والنقل (BOT)، والمشروعات القائمة على أساسه، وإن كانت جميعها تتشابه في المحتوى والمضمون إلى حد كبير، نذكر من هذه التعريفات على سبيل المثال لا الحصر:

1. نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) هو اتفاق بين الحكومة والقطاع الخاص، على أن يقوم القطاع الخاص ببناء أحد المشروعات، مثل محطات توليد الطاقة وتشغيله لفترة من الزمن، ومن ثم إعادة نقل ملكيته للحكومة. (Businessdictionary.com).
2. أو هو شكل من أشكال تمويل المشاريع؛ بحيث تحصل جهة من جهات القطاع الخاص على امتياز من الحكومة لتمويل مشروع معين بناءً على عقد الامتياز الذي يتيح لها بناء المشروع وتشغيله لفترة من الزمن تمكنها من استرداد نفقات الاستثمار، ومن ثم نقل ملكيته للجهة مانحة حق الامتياز. (Wikipedia.org).
3. أما البنك الدولي فقد عرف المشروعات القائمة على أساس (BOT) بأنها: "شكل من أشكال الامتيازات يقصد به عادة المشروعات الجديدة، وهو أن يقوم طرف خاص أو اتحاد شركات (Consortium) بتمويل وبناء وتشغيل وصيانة مرفق ما لفترة محدودة، وبعد ذلك ينقل المرفق إلى الدولة أو هيئة عامة أخرى". (تقرير البنك الدولي عن التنمية، 1994: 25).
4. في حين عرفت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بأنها: "شكل من أشكال تمويل المشاريع، تمنح بمقتضاه حكومة ما مجموعة من المستثمرين، يشار إليها بالاتحاد المالي للمشروع، امتيازاً لبناء مشروع معين، وتشغيله وإدارته، واستغلاله تجارياً لعدد من السنين تكون كافية لاسترداد تكاليف البناء، إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من العائدات المتأتية من تشغيل المشروع، واستغلاله تجارياً، أو من أي مزايا أخرى تمنح لهم ضمن عقد الامتياز، وفي نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية حيازة المشروع إلى الحكومة دون أي تكلفة، أو مقابل تكلفة مناسبة يكون قد تم الاتفاق عليها مسبقاً في أثناء التفاوض على منح امتياز المشروع" (عبدالله ورسن، 2014).
5. وهي المشروعات التي تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات، وطنية كانت أم أجنبية، وسواء أكانت شركة من شركات القطاع العام أم القطاع الخاص، وتسمى (شركة المشروع)، وذلك لإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها مدة من الزمن ثم نقل ملكيته إلى الدولة أو الجهة الإدارية. (البنان، 2016).

يلاحظ من التعريفات السابقة أن هذا النظام هو أسلوب تمويلي يخفف عن كاهل الحكومات مسؤولية إنشاء البنى التحتية للمشروعات، (التي تقع مسؤولية إنشائها وصيانتها وإدامتها أساساً على عاتق الحكومات) ويوكل أمر إنشائها لشركة أو مجموعة شركات من القطاع الخاص المحلي أو الأجنبي. وليس بالضرورة أن تكون الجهة المنفذة للمشروعات هي الجهة الممولة لها؛ فقد تمولها من مصادرها الخاصة، وقد تلجأ إلى مصادر التمويل الخارجية بأنواعها. يضاف لذلك أن هذا النظام يختلف عن نظام الخصخصة الذي يفقد الدولة ملكية المشروعات العامة التي يتم تخصيصها؛ فهو عبارة عن خصخصة مؤقتة لفترة من الزمن تعود بعدها ملكية المشروع للدولة مانحة الامتياز.

وأما إجراءات تنفيذ عقد (BOT) وخطواته فيمكن إجمالها على النحو المبين تالياً: (أبو سليمان، 1431هـ، بتصرف)

(1) الاتفاق بين الحكومة وشركة خاصة بحيث تمنح الحكومة هذه الشركة حق امتياز لبناء مشروع معين، وتقوم الشركة بتشغيله لمدة معينة، تمكنها من استعادة رأسمالها، وسداد التزاماتها، وتحقيق قدر كاف من الأرباح.

(2) بعد انتهاء المدة المنفق عليها تقوم الشركة بتسليم المشروع وإعادة تملكه إلى الحكومة من غير عوض.

(3) تتحمل الشركة بموجب هذا العقد كل تكاليف إقامة المشروع وصيانتها وإدامتها، ومن ثم إعادته للحكومة بحالة جيدة .

(4) يمكن أن تضع الحكومة بعض الشروط التي تضمن حداً أدنى من الجودة وسلامة المشروع ومرافقه، ليكون صالحاً وبحالة تشغيلية جيدة عند انتهاء المدة واستلامه من الشركة؛ إذ إن مرافق المشروع سوف تضعف كلما طالت مدة العقد، ولكن وضع مثل هذه الشروط يضمن تحقيق السلامة والجودة المطلوبة.

المطلب الثاني: أهمية نظام (BOT):

تمتاز مشروعات البنية التحتية بأهميتها البالغة، نظراً لتعلقها بمشروعات خدمية ضرورية، ذات مساس مباشر بحياة المجتمع بكافة أطيافه، ولا يمكن الاستغناء عنها بحال من الأحوال، كشبكات الطرق، ومياه الشرب، وشبكات الصرف

الصحي وغيرها. بل إن وجودها ينعكس على جودة الحياة ونوعيتها؛ وتحسين خدمات البنية الأساسية من شأنه أن يعزز الرفاه الاجتماعي والاقتصادي للمجتمع. كما أن هذه المشروعات تمتاز بضخامة حجم الاستثمارات اللازمة لإنشائها وتمويلها، مقابل بطء الإيرادات المتأتية منها (في حال وجودها)، الأمر الذي يضع الحكومات أمام تحديات كبيرة في تأمين التمويل اللازم للنهوض بها.

ومن هنا تأتي أهمية نظام عقود (BOT) في أنها تقدم حلاً لمشكلة تمويل هذه المشروعات، دون أن تضطر الدولة إلى اللجوء للاقتراض، أو فرض المزيد من الضرائب على مواطنيها، أو تحميل الموازنة العامة مزيداً من الأعباء، فضلاً عن تمكين الحكومة أو الجهة الإدارية من تقديم خدمة أساسية للمواطنين بإنشاء المرافق العامة. (البنان، 2016) . يضاف لذلك أن هذا النظام يمكن القطاع الخاص من المساهمة والمشاركة في خطط التنمية، وتنفيذ مشروعات البنية التحتية.

وقد استطاعت بعض الدول في العصر الحديث أن تنهض بمرافقها العامة، وتكفل لمواطنيها حياة مريحة، وذلك بتنفيذها مشاريع كبيرة ضخمة دون أن ترهق ميزانيتها. ومن الأمثلة على الدول التي أجرت هذا العقد في إنجاز مشاريعها: الهند، كرواتيا، اليابان، تايوان، الجمهورية الصينية، ماليزيا، الفلبين، هونج كونج، كندا، استراليا، ونيوزيلندا. (أبو سليمان، 1431هـ) .

المطلب الثالث: مجالات استخدام نظام (BOT):

على الرغم من الرأي القائل بأن نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية ليس جديداً بل هو قديم؛ تعود نشأته على شكل عقود امتياز المياه (ببريه إخوان) في فرنسا، ومشروع قناة السويس الذي يعد أول مشروع بنظام (BOT) في مصر (البنان، 2016، بتصرف) ، إلا أنه يعتبر من العقود المستحدثة، التي جاءت لتلبية احتياجات الدول والمجتمعات، في

النهوض بمسؤولياتها، والقيام بواجباتها، في إنشاء وتطوير مشروعات البنية الأساسية العامة المتشعبة والمتعددة، التي تخدم المجتمع بكل أطيافه، فهي تكاد تغطي معظم المجالات والمشروعات.

ومن أهم المجالات التي تعمل فيها عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية ما يأتي (البنان، 2016 / السيد، 2009، بتصرف / عبدالله ورسن، 2014، بتصرف):

(1) مشروعات البنية الأساسية المتعلقة بالمرافق العامة، والتي كانت الدولة تضطلع بالقيام بها أساساً؛ كالمطارات، والجسور، ومحطات توليد الكهرباء، وشبكات الصرف الصحي، وشبكات الاتصالات.

(2) المجمعات السكنية، حيث يعهد إلى القطاع الخاص بإنشاء هذه المجمعات وإدارتها ثم إعادتها بعد انتهاء مدة العقد إلى الدولة.

(3) المجمعات الصناعية، كمصانع الكيماويات، ومصانع الورق والألومنيوم وغيرها.

(4) استغلال واستصلاح الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة كإقامة مشروعات التنمية العمرانية أو استصلاح الأراضي الزراعية أو الصحراوية، أو إقامة مشروعات الري.

غير أن واقع الحال يشير إلى أن المجال الرئيس الذي طبقت فيه هذه العقود كان متركزاً حول بناء المرافق العامة الواردة في النقطة الأولى الآنف ذكرها، وهو ما يؤيده التقرير الصادر عن البنك الدولي بقوله: إن تطبيق هذا النظام يكون أكثر سهولة في الأنشطة التي تسمح بالمنافسة، مثل الاتصالات السلكية واللاسلكية، والكهرباء والغاز، والسكك الحديدية، والموانئ (عندما تتبع سياسات مناسبة بشأن الرسوم). (تقرير البنك الدولي عن التنمية، 1994: 140).

ومن أبرز الأمثلة على المشروعات التي تم تنفيذها بنظام البناء والتشغيل والنقل (BOT):

(1) قناة السويس (في مصر) وقناة بنما (في أمريكا الجنوبية): حيث يشكلان مثالان واضحا للمشاريع التي تم تشييدهما وفقاً لهذا النوع من العقود (BOT)، وأصبح هذا النمط من العقود معتاداً بين الدول منذ عام (1950م). وفيما

يتعلق بمشروع قناة السويس فقد قامت به شركة فرنسية برئاسة (دي لسبس) عام (1854م) على أساس فتح القناة، وبناء مرافقها، ومن ثم تشغيلها، على أن تعود للحكومة المصرية بعد تسعة وتسعين عاماً، وقد استغرق بناء القناة عشر سنوات، بمساهمة حوالي مليون عامل مصري، وتم افتتاحها عام (1869). أما قناة بنما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي، فقد تم تشييدها وافتتاحها من قبل الولايات المتحدة الأمريكية عام (1914) بعد أن اشترت أمريكا حقوق القناة من الفرنسيين. (أبو سليمان، 1431هـ / ويكيبيديا، بتصرف).

(2) ميناء سواكن الجديد في قطر، حيث تم إنشاؤه بتكلفة (4) مليار دولار عبر نظام (BOT). وجرى اتفاق مع شركة سوما التركية لإنشاء مطار الخرطوم الجديد بتكلفة (5ر1) مليار دولار، واتفاق آخر في ولاية الخرطوم مع شركة زادنا السودانية لتنفيذ البنيات التحتية بمنطقة الجيلي الصناعية ومدينة الصناعات الغذائية بالسبلوقة (غرب أم درمان). (عبد الله، 2018).

(3) مشروع ميناء الحمداية في الجزائر، ولاية تيبازة: والذي يعتبر أكبر ميناء بالجزائر، ومن أهم الموانئ في البحر الأبيض المتوسط، حيث يتربع على ما مساحته (1000) هكتار، ويعتبر أول منشأة يتم تمويلها وفقاً لنظام (BOT) منذ استقلال الجزائر، وبلغت تكلفته حوالي (3.2) مليار دولار؛ تم تقاسمها بين المجمع العمومي الوطني للخدمات المينائية بالشراكة، بحصة (51%)، ومجموعة (CSCOC) وشركة (CHOC) الحكوميتين بحصة (49%)، وسيتم انجاز المشروع خلال (7) سنوات وسيوضع حيز الخدمة على مراحل بعد (4) سنوات من الانجاز. (بدروني وبادة، 2016، ص61).

المبحث الثاني

الآثار الاقتصادية للتمويل بنظام (BOT)

المطلب الأول: الآثار الايجابية لنظام (BOT):

يعمل نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية باتجاهين؛ من حيث كونه أداة تمويلية، وأداة استثمارية في آن واحد؛ فهو أداة تمويلية للدولة المضيفة أو مانحة الامتياز، وأداة استثمارية للشركة أو الشركات التي ستقوم بتنفيذه وتشغيله. وعليه فإن هذا النظام يحقق مكاسب ومزايا لكلا الطرفين؛ فأما بالنسبة للشركة المستثمرة فإنها تضمن لأموالها استثماراً طويلاً الأجل، في بيئة توفر حداً أدنى من الاستقرار في التشريعات والقوانين، وتعطيها حق الامتياز طوال فترة حياة المشروع، بالإضافة إلى العوائد المجزية التي ستحصل عليها الشركة بناءً على دراسات الجدوى التي قامت بها.

وأما بالنسبة للدولة المضيفة فإنها توفر لرعاياها إنشاء مشروعات البنية الأساسية، دون أن تتحمل عبء تمويلها، لا سيما إذا كانت الدولة تعاني من عجز في موازنتها، ومديونية ترهق كاهلها، ومواطنين أثقلتهم الضرائب والأعباء، ولم يعد بوسعهم تحمل المزيد. هذا عدا عن المكاسب التي تحققها الدولة على مستوى الاقتصاد الكلي والتي ينعكس أثرها على تحسين مستويات التنمية، والرفاه الاقتصادي والاجتماعي، والحد من البطالة وزيادة نسبة التشغيل، بالإضافة إلى تطوير سوق رأس المال.

وبشكل عام يمكن تلخيص الآثار الايجابية للنظام على النحو التالي:

(1) على مستوى التشغيل والعمالة: فإن إقامة مشروعات البنية التحتية، وإنشاء مرافق جديدة يمكن أن تحرك الجمود الاقتصادي في البلد، وتسهم في خلق المزيد من فرص العمل للمهندسين والعمال والفنيين وغيرهم، كما أنها تشجع المواطنين على إنشاء مشاريع جديدة لتقديم الخدمات المساعدة لشركة المشروع، مما يؤدي إلى زيادة المشاريع الوطنية الجديدة وتنشيط صناعات أممية وخلفية تخلق مزيداً من فرص العمل والتوظيف. (السيد، 2009، بتصرف).

(2) على مستوى التمويل: فإن نظام (BOT) يعتبر مورداً جديداً للحكومة، يخفف العبء عن مواردها، ويتيح لها الحصول على مشروعات جاهزة ومرافق حيوية دون أن تتحمل أية أعباء مالية؛ لأن القطاع الخاص سوف يقوم بتمويل إنشاء وتشغيل هذه المرافق، وتحمل مخاطر تمويلها، مما يتيح للدولة أن تتفرغ لتمويل المشروعات والمرافق الأكثر إلحاحاً والأكثر أهمية. ويرى البعض (البنان، 2016) أن هذه العقود تزداد أهميتها إذا كانت شركة المشروع مستثمراً

أجنبياً، مما يعني إدخال استثمارات جديدة بتمويل خارجي، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين ميزان المدفوعات، وخفض العجز في الموازنة العامة، وتعزيز حصيلتها من النقد الأجنبي.

(3) مساهمة القطاع الخاص في تنفيذ خطط التنمية، وتعزيز الرفاه الاقتصادي والاجتماعي: لأن تبني هذا النظام من قبل الدولة يهيئ البيئة المناسبة للتنمية الاقتصادية، ويجذب مؤسسات القطاع الخاص لتنفيذ مشروعات البنية التحتية، والمشاركة في تنفيذ خطط التنمية. ومن جهة أخرى فإن المشروعات القائمة وفق هذا النظام تمثل استثماراً حقيقياً يقدم للاقتصاد قيمة مضافة، ينعكس أثرها على رفع مستويات الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية، وتقلل مخاطر تمويل هذه المرافق إلى القطاع الخاص، ويخفف أعباء خدمة الدين العام.

(4) الاستفادة من خبرات القطاع الخاص في تقديم الخدمات العامة: حيث يذهب البعض إلى أن الإدارة الخاصة دائماً أكثر فاعلية وكفاءة من الإدارة الحكومية مما يحسن من أداء هذه الخدمات (البنان، 2016). وقد تكون المرافق العامة التي يوفرها القطاع الخاص أكثر كفاءةً، وأحسن جودةً، لأن أرباحه تتوقف بشكل كبير على جودة الخدمات التي يقدمها. ولعل شبكات الطرق السريعة بين المدن في الدول الغربية والتي أنشأتها شركات القطاع الخاص وفق هذا النظام خير شاهد على ذلك.

(5) نقل التكنولوجيا والاستفادة من الخبرات والمهارات الأجنبية في تدريب العمالة الوطنية: لا شك أن الدول الأجنبية متقدمة في مجالات الصناعة والتكنولوجيا، وتمتلك من الكفاءات والخبرات والمهارات ما لا يتوفر في غيرها من الدول النامية، وإن قيام الشركات الأجنبية بالاستثمار في الدول النامية وفق هذا النظام سوف يؤدي إلى استقطاب المهارات الفنية والكفاءات الإدارية وانتقال التكنولوجيا للبلد المضيف، وبتيح فرصة مواتية لتدريب العمالة الوطنية.

المطلب الثاني: الآثار السلبية لنظام (BOT):

قد يؤدي انجاز البنية الأساسية على أسس تجارية وتنافسية إلى توفير الخدمات المطلوبة لتلبية أهداف اجتماعية؛ من قبيل النمو الاقتصادي، والإقلال من الفقر، وحماية البيئة، بطريقة أكثر كفاءة وفاعلية، إلا أنها لا تخلو من بعض

المشاكل المصاحبة لها، والتي لا تستطيع الأسواق أن تضمن حلولاً لها؛ ذلك أن توريد الكثير من خدمات البنية الأساسية خاصة السلع العامة سوف يتسم بالقصور إذا ما ترك شأن توفيرها للأسواق وحدها. وقد تؤدي التفاعلات السوقية إلى تخصيص خدمات بنية أساسية للفقراء أقل مما ينشده المجتمع، ومن غير المحتمل أن يحدث توقع كامل للعواقب البيئية المصاحبة لتوفير البنية الأساسية. (تقرير البنك الدولي، 1994: 95 بتصرف).

وقد أشار نفر من الاقتصاديين إلى وجود بعض السلبيات المصاحبة لنظام (BOT) من بينها: ضعف الائتمان لدى الشركة المتعاقدة؛ فقد تكون الشركة التي تتعاقد مع الدولة وفق النظام تعاني ضعفاً في ذمتها الائتمانية، فتلجأ إلى السوق المحلية للاقتراض من أجل الحصول على التمويل اللازم للمشروع، واستيراد المعدات والأجهزة اللازمة من الخارج، بدلاً من تحويل الأموال من الخارج لاستثمارها في السوق المحلية. هذا بالإضافة إلى عدم قدرة الشركة المتعاقدة على تنفيذ التزاماتها، مما يؤدي إلى فشل المشروع، وما يتبعه من مشاكل على الصعيد الاقتصادي والاجتماعي والعمالة وغيرها. (عبد الله، 2018، بتصرف). وقد أشار أحد الباحثين (تاج الدين، 2006) إلى عدم نجاح تجربة (BOT) كوسيلة لتمويل مشروعات الطرق في السودان، وأن التجربة لم تحقق الأهداف المرجوة منها لوجود العديد من الثغرات وعدم أخذ المخاطر في الحسبان.

من ناحية أخرى يرى البعض ضرورة أن يقتصر حق الانتفاع في تمويل مشروعات (BOT) على الشركات المحلية والوطنية، حتى تعود الأرباح المتأتية من هذه المشروعات إلى داخل الدولة (عبد الهادي، 2000)، لأن الواقع يشير إلى أن غالبية الشركات المتعاقدة وفق هذا النظام هي شركات أجنبية أو عالمية، وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تحويل الأرباح وهروبها للخارج، مما يؤدي إلى اختلال في ميزان المدفوعات والتأثير على حجم السيولة في السوق المحلية" (عبد الله، 2018).

المبحث الثالث

الصكوك الإسلامية واستخدامها في تمويل مشروعات البنية التحتية وفقاً لنظام (BOT)

المطلب الأول: التعريف بالصكوك الإسلامية:

عرفت هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية [AAOIFI] الصكوك بأنها: وثائق متساوية القيمة تمثل حصصاً شائعة في ملكية أعيان أو منافع أو خدمات أو في موجودات مشروع معين أو نشاط استثماري خاص، وذلك بعد تحصيل قيمة الصكوك وقفل باب الاكتتاب وبدء استخدامها فيما أصدرت من أجله. (هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية AAOIFI، المعيار الشرعي رقم 17، ص 235-237).

كما عرفها مجلس الخدمات المالية الإسلامية في ماليزيا [IFSB] بأنها شهادات، يمثل كل منها حق ملكية نسبة مئوية شائعة في موجودات عينية، أو مجموعة مختلطة من الموجودات، أو في موجودات مشروع محدد أو نشاط استثماري. (مجلس الخدمات المالية الإسلامية في ماليزيا [IFSB]، 2009م).

المطلب الثاني: الصكوك الإسلامية كأداة تمويلية فعالة:

لما كانت مشروعات البنية التحتية تتطلب أموالاً طائلة، تستنزف النصيب الأكبر من موازنات الدول، وتشكل عبئاً على مواطنيها من خلال الضرائب المتزايدة التي يتم فرضها، كان لا بد من البحث عن مصادر تمويل بديلة تخفف العبء عن كاهل المواطن، ولا تؤثر على موازنة الدولة، نظراً لضخامة المبالغ التي تحتاجها مثل هذه المشروعات. فقد جاء بتقرير البنك الدولي "أن الدول النامية تنفق على البنية الأساسية نحو (200) مليار دولار في السنة، يتأتى معظمها من إيرادات الضرائب الحكومية التي تشكل حوالي (90%) منها، وهو عبء يتقل كاهل المالية العامة (تقرير البنك الدولي، 1994: 115). ولا يقف الأمر عند هذا الحد، بل إن الاحتياجات التمويلية لتلبية الطلب العالمي على مشاريع البنية التحتية حول العالم من سنة (2007) وحتى سنة (2030) تقدر بحوالي (53) تريليون دولار، كما جاء في

التقرير الصادر عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية سنة (٢٠٠٦ - ٢٠٠٧) حول البنية التحتية. (عثماني ومناصيرية، 2017، بتصرف).

والجدول التالي يبين الاحتياجات الاستثمارية لمشاريع البنية التحتية على المستوى العالمي للأعوام (2030-2015):

جدول (1) الاحتياجات الاستثمارية لمشاريع البنية التحتية على المستوى العالمي للأعوام (2030-2015)

وحدة النقد: (مليار دولار)

مرافق البنية التحتية المعدل السنوي للاستثمارات للأعوام (2030-2015) المبلغ الإجمالي للاستثمار للأعوام (2030-2015)

جدول (1) الاحتياجات الاستثمارية لمشاريع البنية التحتية على المستوى العالمي للأعوام (2030-2015)		
وحدة النقد: (مليار دولار)		
المبلغ الإجمالي للاستثمار للأعوام (2030-2015)	المعدل السنوي للاستثمارات للأعوام (2030-2015)	مرافق البنية التحتية
1800	120	الإنفاق الرأسمالي على المطارات
630	40	الإنفاق الرأسمالي على الموانئ

4060	270	إنشاء السكك الجديدة ويشمل الصيانة
1800	155	نقل وتوزيع النفط والغاز
8290	585	الإجمالي

المصدر: 1. عثمانى، حسين، ومناصيرية، خولة (2017) مع بعض التعديلات.

2. OECD, International Future Programme, Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, Main Findings, P (10). Retrieved: 06-02-2019, on: <https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49094448.pdf>

وعلى ضوء ما تقدم فإن عملية التنمية الاقتصادية تتطلب تضافر الجهود بين مختلف مؤسسات الدولة جنباً إلى جنب مع مؤسسات المجتمع المدني، والمشاركة الشعبية. وهناك ما يشير إلى أن "القطاع الخاص قد شارك في تمويل مشروعات جديدة للبنية التحتية في حوالي (82) دولة، بتمويل إجمالي قدره (308) مليار دولار" (الجلالي، د.ت) . وبناءً عليه، يرى الباحث أن الفرصة مواتية لأن يقوم القطاع الخاص بتنفيذ مشروعات البنية الأساسية بدلاً من الحكومات، ويمكن أن يكون ذلك من خلال صكوك التنمية والتي هي "عبارة عن صكوك لجذب واستقطاب الودائع قصيرة الأجل بهدف استخدامها في مشاريع تنموية، تهدف إلى إدارة السيولة في الاقتصاد الكلي وتغطية جزء من العجز في موازنة الدولة ... باستخدام مدخرات الأفراد في المجتمع، فضلاً عن إيجاد مجالات جديدة للاستثمار وتمويل مشاريع البنية التحتية" (بدروني وبادة، 2016) .

وتعتبر الصكوك من أنجح الأدوات للنهوض بهذه المهمة؛ لأنه يمكن توجيه حصيلة الاكتتاب بها نحو الاستثمار الحقيقي المباشر، والذي يكون فيه قيمة مضافة للمجتمع ويسهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وقد أثبتت الصكوك الإسلامية نجاحها في أن تكون أداة تمويلية فاعلة، ولاقت رواجاً كبيراً، لا على مستوى العالم الإسلامي

وحسب، بل وعلى المستوى العالمي، وأسهمت بإحداث نقلة نوعية في عمليات التمويل المختلفة، خصوصاً بعد الأزمة المالية العالمية (2008م)، وليس أدل على ذلك من الدراسات التي تتوقع أن ينمو حجم الصكوك المصدرة على المستوى العالمي ليصل إلى حوالي (250) مليار دولار بحلول عام (2020م). (الجيوسي، 2019).

وبالإضافة إلى العائد المادي الذي يمكن أن يحققه أفراد المجتمع من خلال اكتتابهم بالصكوك لتمويل مشروعات البنية التحتية، فإن قيامهم بتمويل هكذا مشروعات يمكن أن يحقق عدداً من مقاصد الشريعة الإسلامية، والتي من أبرزها: (أبو سليمان، 1431هـ، بتصرف).

1. تلبية حاجة المجتمع والإسهام في توفير سبل الراحة للفرد والجماعة بأسلوب حضاري.
 2. تنمية الأموال واستثمارها بطرق مشروعة فيما يفيد المجتمع الإنساني وتقادي الوقوع بمحذور الربا، لان طبيعة هذا العقد تختلف عن طبيعة التمويل بالقروض
 3. تخفيف الأعباء المالية عن الدول وبخاصة الفقيرة منها. بالإضافة إلى توفير الخبرات اللازمة لتأهيل المجتمعات النامية في أعمال الإنشاء وخدمات الصيانة.
 4. الحد من الخلاف والخصومة؛ من خلال صياغة العقود بشكل دقيق، يفصل الحقوق والواجبات لكافة الأطراف بما يمنع الخصومة، وهو المعتاد في مثل هذه العقود؛ إذ كلما كانت بنود الاتفاق دقيقة، مفصلة، محكمة توضح حقوق كل طرف في العقد، يكن هذا أدى إلى منع الخصومة فإذا صحت أركان العقد وشروطه، وخلا من المحذور في فقه المعاملات، وحقق العقد المقاصد الشرعية، والمصالح الشخصية التي لا تتعارض والمبادئ الشرعية، وخلا من المحظورات الشرعية كلاً وجزءاً، فإنه ينتج عن هذا صحة العقد وما يترتب عليه من آثار.
- وخلال العقود الأخيرة تزايد الاعتماد على الصكوك الإسلامية كمصدر من مصادر تمويل البنى التحتية، ولعل ذلك يعود لمجموعة من الأسباب، منها: (عثماني ومناصيرية، 2017 / صالح، 2008).

1. الحاجة لرؤوس الأموال الضخمة لتمويل المشروعات التنموية الكبرى، خاصة مشاريع الطاقة والبتترول والغاز الطبيعي، بالإضافة إلى مشروعات التشييد والإعمار العقاري.
2. وجود ضوابط شرعية ومحاسبية وممارسات ذات طبيعة منمطة تنظم إصدار الصكوك التعامل بها.
3. وجود قوانين وتشريعات توطر لصناعة التصكيك .
4. النجاح الكبير والقبول الواسع لتجربة الصكوك، نظراً لارتفاع عوائدها مقارنةً مع الأدوات التمويلية الأخرى.
5. الدعم الحكومي من خلال تشريع القوانين النازمة للصكوك الإسلامية، أو من خلال إصدارها بواسطة البنوك المركزية والمساهمة في تغطيتها.
6. خاصية تقاسم المخاطر مما يجعل منها أداة متميزة في تمويل مشاريع البنية التحتية.

المبحث الرابع

نماذج وتجارب عربية ودولية في تمويل المشروعات بنظام (BOT)

المطلب الأول: التمويل بالطرق الاعتيادية:

يأخذ تمويل مشروعات البنية التحتية من قبل القطاع الخاص الصور الرئيسة التالية: (السحبياني، 2016) :

(1) التمويلات المجمعنة أو المشتركة عبر تحالف عدد من المصارف التجارية.

(2) الصناديق الاستثمارية المتخصصة في تمويل إنشاء مرافق البنية الأساسية.

(3) صناديق الملكية الخاصة بما في ذلك صناديق الادخار والتقاعد.

(4) السندات .

وهناك تجارب عديدة على مستوى العالم أسندت فيها مهمة القيام بمشروعات البنية التحتية إلى القطاع الخاص، سواء بنظام البناء والتشغيل والنقل، أم بنظام الإدارة أو الإجارة، وغيرها من الأساليب آفة الذكر. وعلى سبيل المثال لا الحصر نذكر بعضاً من هذه النماذج:

1. تجربة كوت ديفوار (ساحل العاج) المتعلقة بحق امتياز إمدادات المياه: وهي من أبرز الأمثلة على الشركات الخاصة التي تقدم خدمات عامة، إذ تقوم شركة (SODECI) بإمدادات المياه بواسطة شبكات المواسير في أبيدجان منذ ما يزيد عن خمسة عقود، وتقدم خدمات بمستوى قريب من المستويات السائدة في البلدان الصناعية، وتكلفة على المستهلكين لا تزيد عن مثيلاتها في البلدان المجاورة ذات الظروف الاقتصادية المماثلة، وتعتبر سنداتها من الأوراق الرئيسية التي يجري التعامل بها في سوق أبيدجان المالية، وتوزع أرباحاً على حملة أسهمها، كما تدفع ضرائب للحكومة عن نشاطها منذ قيامها. (تقرير البنك الدولي، 1994: 83، بتصرف).

2. خط مترو ساو باولو (في البرازيل): بموجب عقد مدته (30) سنة يكون فيه القطاع العام مسؤولاً عن بناء الخط، بينما يكون القطاع الخاص مسؤولاً عن التشغيل والصيانة وتوريد القطارات وكل ما يلزمها من إشارات وإرشادات على الطرقات. (worldbank documents).

3. وطبق مثل هذا الأسلوب جزئياً في بريطانيا لخصخصة شركة الاتصالات، ومثلها أيضاً نفق خليج سدني (Sydney) في استراليا، ومعبّر جسر دارتفورد (Dartford) في المملكة المتحدة، بالإضافة إلى مشروع طريق الشمال والجنوب السريع في ماليزيا الذي اكتتب فيه صندوق التقاعد للموظفين بقيمة (250) مليون دولار. (الشديفات، 2010، بتصرف).

4. وفي الأرجنتين تم منح حقوق امتياز تشغيل السكك الحديدية ومرافق المياه، وتشغيل شبكات مترو الأنفاق في بيونس آيرس، وكذا الحال في كل من نيوزيلاندا وتتنانيا حيث تم تحويل إدارات الطرق السريعة إلى شركات للمرافق العامة (تقرير البنك الدولي، 1994: 56-83).

5. بالإضافة إلى: ميناء روتردام (في هولندا)، والذي يعتبر أكبر ميناء في أوروبا، ومضيق البوسفور (في تركيا)، وميناء الحاويات في (مرسين)، بالإضافة إلى مشروعات البنية التحتية في كل من فنلندا والسويد والدنمارك والنمسا وسويسرا. (OECD, Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, P: (11)).

المطلب الثاني: التمويل بالصكوك الإسلامية:

بعكس التمويل عن طريق الاقتراض، فإن الصكوك الإسلامية تمتاز بخاصية تقاسم المخاطر، لأن حامل الصك يتحمل مخاطر المشروع وخسائره إن وجدت، فكما أنه يحصل على العائد المتأتي من المشروع، فعليه تحمل خسائره ومخاطره وفقاً لقاعدة (الغنم بالغرم)، فعند التمويل بواسطة الصكوك تضمن الدولة مشاركة الطرف الآخر في تحمل الخسائر، كما أن الدولة غير مجبرة على إرجاع قيمة الصكوك لأن قيمتها تصبح جزءاً من رأس المال المستثمر.

وهناك العديد من التجارب المعاصرة، التي استخدمت فيها الصكوك الإسلامية، لتمويل المشروعات المختلفة على مستوى العالم، وربما تحت مسميات مختلفة، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

1. التجربة التركية: تعتبر التجربة التركية من أولى التجارب على مستوى العالم في استخدام الصكوك؛ فقد أصدرت الحكومة التركية سندات مشاركة عام (1984م)، بمبلغ (200) مليون دولار، لتمويل جسر البوسفور (جسر السلطان محمد الفاتح). (سعد الله، د.ت).

2. التجربة السودانية: إذ تعتبر السودان من أوائل الدول العربية تجربة في هذا المجال، حيث قامت بإصدار أكثر من نوع من الصكوك والشهادات الاستثمارية، لتمويل مشروع مصفاة البترول، ومشروعات البنى التحتية في قطاعات الصحة، والتعليم، والمياه، ومطار الخرطوم الجديد. (شرياق، 2013 / الجورية، 2009: 179 / شركة السودان للخدمات المالية المحدودة، 2015).

3. التجربة القطرية: لتمويل مدينة حمد الطبية، حيث قامت قطر بإصدار صكوك إسلامية عام (2003م)، بقيمة (500) مليون دولار، مدتها سبع سنوات عن طريق بيت التمويل الكويتي (القره داغي، د.ت).

4. التجربة السعودية: وهناك أكثر من حالة، فعلى سبيل المثال: تمويل مطار الملك عبد العزيز في جدة، حيث أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني صكوكاً بقيمة (4) مليارات دولار لإنشاء المطار. كما أصدرت الشركة السعودية للكهرباء صكوكاً بقيمة (1.75) مليار دولار لتمويل مشاريع الطاقة والكهرباء. (عثماني ومناصيرية، 2017). وهناك صكوك كرافان السعودية بحجم (98) مليون ريال، وهو عملية تصكيك لتمويل أسطول سيارات أجرة. (صالح، 2008).
5. تجربة الإمارات العربية المتحدة: حيث قامت دائرة الطيران المدني بالاتفاق مع بنك دبي الإسلامي ومجموعة من البنوك الإسلامية بإصدار صكوك إجازة بقيمة مليار دولار لتوسعة مطار دبي. (عثماني ومناصيرية، 2017). كما تم تمويل مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة في دبي بمبلغ تجاوز (2.8) مليار دولار عبر صكوك إسلامية مصدرة بواسطة بنك دبي الإسلامي. (صالح، 2008).
6. التجربة النيجيرية: لتمويل مشاريع بناء المدارس، حيث تم إصدار صكوك إسلامية بمبلغ (62) مليار دولار عام (2013)، لبناء مجموعة من المدارس تتسع الواحدة منها لما يقارب الألف طالب.
7. التجربة الأمريكية: لتطوير مكامن النفط في ولاية لويزيانا، حيث قامت إحدى شركات الغاز الأمريكية بإصدار صكوك إسلامية بقيمة (166) مليون دولار لتطوير مكامن نفطية في لويزيانا الأمريكية (عبيد وجعار، 2008).
8. التجربة الاندونيسية: لتمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية، حيث قامت شركة (BT Indosat) بإصدار صكوك إسلامية بقيمة (31.4) مليون دولار لتمويل المشروع.
9. التجربة الماليزية: حيث تعتبر ماليزيا أكبر سوق للصكوك الإسلامية، وتستحوذ على ما يعادل ثلاثة أرباع الصكوك الإسلامية العالمية. (عثمان، 2009). وقد أثبتت الصكوك الماليزية تفوقها في إنشاء وتطوير البنية التحتية، وهناك أكثر من تجربة في هذا المجال: ففي عام (٢٠٠٨) تم تمويل مشروع الطريق السريع الذي يربط بين مدينة لبيهاريا كيمونج ومدينة شاه علم بمدينة سيلانجور الماليزية، بموجب عقد امتياز لمدة (40) سنة من خلال إصدار صكوك بقيمة (700) مليون رينجت ماليزي. ومن الأمثلة على المشروعات التي قامت على فكرة الصكوك الإسلامية

أيضاً مطار كوالالمبور؛ حيث تم إصدار الصكوك مقابل بيع المطار لحملة الصكوك لمدة (10) سنوات. (بدروني وقوريش، 2012). وهناك أيضاً صكوك شركة "خزانة" الماليزية بحجم (750) مليون دولار. (صالح، 2008). ومثلها أيضاً صكوك الإحسان الماليزية التي تعد الأولى على مستوى العالم لتمويل البرامج التعليمية في مدارس الأطفال، بقيمة (26) مليون دولار. (صحيفة CNN بالعربي، 2015).

10. وفي الجزائر: فهناك مقترح لتمويل مشروع توسعة مطار (8) ماي (1945م) الدولي بمدينة سطيف، من خلال صيغة المشاركة المنتهية بالتمليك كصيغة للصكوك الإسلامية، التي يمكن تطبيقها في مشروع المطار، ويرى بعض الباحثين أن الصكوك الإسلامية وبالتحديد صكوك المشاركة المتناقصة (المنتهية بالتمليك) تعتبر الأداة الأنسب لتوفير السيولة لمختلف مشاريع التنمية، وخصوصاً مشروع المطار، وأنه يمكن استخدام صكوك المشاركة المتناقصة لتطوير المطار. (بني عامر والعيقة، 2014م)

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة:

مما تقدم يتبين بجلاء ووضوح أن الصكوك الإسلامية قادرة على تمويل مشروعات البنية التحتية، بل ربما تكون الأكثر كفاءةً وفعاليةً، لأن حملة الصكوك يجدون طريقة شرعية لاستثمار أموالهم وتشغيلها، بعيدة كل البعد عن الربا المحرم، فيحصلون على عائدٍ مجزٍ، ويسهمون في نفس الوقت بتحقيق مقاصد الشريعة، وخدمة مجتمعهم واقتصادهم، بل والأجر والثواب من الله إن اقترنت النية في أن تكون هذه المشروعات لخدمة العامة؛ فإن كان في إزالة الأذى عن الطريق صدقة، فما بال من ينشئ طريقاً، أو يشق قناةً، أو يبني سداً، فصاحب الاستثمار مأجورٌ ما دام في أمر مشروع.

ويكيف عقد (البوت) على أساس عقد الامتياز، أو حسب عبارات الفقهاء عقد الإجارة مع إعطاء حق التصرف بالأرض بكل أوجه الانتفاع، ثم الوعد بالهبة والتبرع بكل ما بناه الشخص للدولة، وله مثل في الفقه الإسلامي في باب الوقف، حيث كان الموقوف يعطى لمن يصلحه، أو يعمره لعدة سنوات، لتعود بعد ذلك إلى جهة الوقف. (القره داغي، د.ت). كما أن تمويل مشروعات البنية الأساسية بنظام (BOT) عن طريق الصكوك يلقي عن كاهل الحكومات عبء تمويلها من موازنتها، وتوجيه المبالغ التي كانت مخصصة لتمويلها لمشروعات أخرى قد تكون أكثر إلحاحاً، مما يعزز رفاهية المجتمع الاقتصادية والاجتماعية، ويرفع مستوياتها.

ثانياً: النتائج:

1. تعتبر مشروعات البنية التحتية أو الأساسية حجر الزاوية بالنسبة للتنمية الاقتصادية في كل المجتمعات، فهي السكة التي تسير عليها عجلة التنمية، وبدونها تبقى المجتمعات تراوح مكانها.
2. يتطلب تمويل مشروعات البنية الأساسية مبالغ طائلة، قد تتجاوز قدرة بعض الدول، وهي تتطلب تضافر جهود المجتمع المحلي والقطاع الخاص للنهوض بهذه المسؤولية.
3. تمويل هذه المشروعات عن طريق نظام البناء والتشغيل والنقل (BOT) يقدم حلاً ناجعاً لكلا الجانبين: الحكومة، والقطاع الخاص على حدٍ سواء، بل ويحقق أهدافاً اقتصادية واجتماعيةً لكليهما.
4. تعتبر الصكوك الإسلامية أداةً تمويلية كفاءةً وفاعلاً في عملية التمويل، نظراً لقدرتها على تجميع كم هائل من فوائض الأموال لدى أفراد المجتمع ومؤسساته، وقدرتها على إدراج عائدٍ مجزٍ لحملتها، وتخفيف العبء عن الموازنة العامة للدولة.
5. هناك تجارب عديدة على المستوى العالمي لتمويل مشروعات البنية التحتية بنظام (BOT)، خلال استخدام الصكوك الإسلامية، أثبتت نجاحها، وساهمت في توسعها وانتشارها.

ثالثاً: التوصيات:

1. حث الحكومات في الدول الإسلامية النامية بشكل عام، وحكومة المملكة الأردنية بشكل خاص بضرورة تبني إقامة مشاريع البنية الأساسية وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، لما له من أهمية بالغة في تخفيف العبء التمويلي عن الموازنة العامة التي أثقلت كاهلها المديونية المتنامية منذ عشرات السنين.
2. توجيه مؤسسات التمويل الإسلامي، ومؤسسات المجتمع المحلي، والأفراد، في الدول الإسلامية عامة والأردن خاصة، للتوجه نحو الصكوك الاستثمارية وتأسيس شركات المشروع، التي ستتولى تنفيذ مشروعات البنية التحتية المدرة للدخل وفقاً لنظام (BOT)، وبذلك تحقق عائداً متوافقاً مع أحكام الشريعة الإسلامية، وتضمن استثماراً طويل الأجل لحصيلة الاكتتاب بالصكوك المصدرة.
3. نشر ثقافة الاستثمار، وبت الوعي الادخاري والاستثماري، وتشجيع القطاع الخاص، على المساهمة في تمويل مشروعات البنية التحتية من منطلق القيام بوظيفة الاستخلاف في المال وعمارة الأرض (التممية)، وتحقيق بعضاً من مقاصد الشريعة الإسلامية كواجب يؤجر عليه.
4. صياغة التشريعات والقوانين الناظمة لعملية إصدار الصكوك الإسلامية وفقاً للمعايير الشرعية، وصياغة عقود البناء والتشغيل والنقل بطريقة تحفظ للدولة سيادتها (في حال تنفيذ المشروعات من قبل شركات أجنبية)، ويضمن لها بقاء المشروعات في حالة تشغيلية جيدة بعد انتهاء مدة الامتياز الممنوحة للشركات المنفذة لها.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

المراجع

1. أبو سليمان، عبد الوهاب إبراهيم، عقد البناء والتشغيل وإعادة الملك (البوت)، مجلة المسلم الالكترونية، 20 ربيع الثاني، 1431هـ، على الموقع: <http://www.almoslim.net/node/126358>. Retrieved: 28-01-2019. والموقع: <http://almoslim.net/node/147139>. Retrieved: 28-01-2019
2. بدروني، عيسى، وبادة، فاروق، (2016)، صيغ التمويل الإسلامي كتوجه حديث للسياسة المالية للمؤسسة في الجزائر (عرض نموذج تطبيقي لتمويل مشروع وطني عن طريق الصكوك الإسلامية)، مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة، العدد (2) سنة (2016)، ص ص (67-55).
3. بدروني، هدى، وقوريش، نصيرة، (2012)، أهمية الصكوك الإسلامية في تمويل بعض المؤشرات الاقتصادية للتنمية المستدامة: بالإشارة إلى حالة التجربة الماليزية، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد (8)، العدد (10)، ص (87-118).
4. البنان، حسن محمد علي، عقد التزام المرفق العام BOT في: مبدأ قابلية قواعد المرافق العامة للتغيير والتطوير، ص ص (145-163) على الموقع: <http://www.almerja.com/reading.php?idm=42191>. Retrieved: 28-01-2019.
5. البنك الدولي للإنشاء والتعمير، (1994)، البنية الأساسية من أجل التنمية، مؤشرات التنمية الدولية، تقرير عن التنمية في العالم (1994)، الطبعة الأولى، ترجمة: مركز الأهرام للترجمة والنشر، القاهرة، ص (9). على الرابط: [http://documents.albankaldawli.org/curated/ar/525721468337911803/pdf/131840WDR0ARABIC0Bo\(x8246B01PUBLIC1.pdf](http://documents.albankaldawli.org/curated/ar/525721468337911803/pdf/131840WDR0ARABIC0Bo(x8246B01PUBLIC1.pdf). Retrieved: 04-02-2019
6. بني عامر، زاهرة، والعيقة عبد الحق، دور الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنى التحتية، دراسة حالة مشروع توسيع مطار 8 ماي 1945 الدولي بسطيف، بحث مقدم إلى المؤتمر الدولي حول منتجات وتطبيقات الابتكار والهندسة المالية بين الصناعة المالية التقليدية والصناعة المالية الإسلامية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس الجزائر، (5-6) ماي (2014م).
7. تاج الدين، عبد الرحمن الزاهي ساعد، (2006)، أثر التمويل بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية على اقتصاديات الدول النامية : دراسة حالة قطاع الطرق في السودان في الفترة من 2000 - 2006، رسالة ماجستير، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، كلية الدراسات التجارية، الخرطوم.
8. الجلاي، محمد، نظام البناء والتشغيل والنقل لتشييد مشروعات البنية التحتية، محاضرات متاحة على الشبكة العنكبوتية، الرابط: <https://www.kantakji.com>. Retrieved: 0-02-2019

9. الجبوسي، أحمد محمد، (2019)، التمويل باستخدام الصكوك الإسلامية، مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد (27)، العدد (1)، ص ص (74-96).
10. السحبياني، محمد بن إبراهيم، (2016م)، دور الصكوك السيادية وشبه السيادية في تمويل مشروعات البنية الأساسية المدرة للدخل، ورقة عمل مقدمة لمنتدى تونس الدولي حول الصكوك (الندوة الدولية حول الصكوك الإسلامية في خدمة التشغيل)، 28-30 نوفمبر، (2016م)، تونس.
11. سعد الله، رضا، الصكوك الإسلامية: مدخل عام، ورقة بحثية تم تنزيلها عن الموقع الإلكتروني: <https://kantakji.com/media/175704/sukuk-introduction-ge%CC%81ne%CC%81rale-.pdf>
12. السيد، ناهد علي حسن، حقيقة نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT، (2009)، الدورة التاسعة عشرة، مجمع الفقه الإسلامي، منظمة المؤتمر الإسلامي، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.
13. الشديفات، فيصل عليان، (2010)، تمويل مشروعات البوت، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (26)، العدد الأول.
14. شركة السودان للخدمات المالية المحدودة، (2015)، تقييم أداء الصكوك الحكومية في السودان وأثره على الاقتصاد الوطني للفترة من 1998 حتى 2012، تقرير صادر عن الشركة. أنظر الموقع الإلكتروني: <http://www.shahama-sd.com/ar/content/tqyym-d-lskwk-lhkwm-fy-lswdn-wthrh-l-lqtsd-lwtny-llftr-mn1998m-wht-2012m>
15. صالح، فتح الرحمن علي محمد، (2008)، دور الصكوك الإسلامية في تمويل المشروعات التنموية، ورقة بحثية مقدمة لمنتدى الصيرفة الإسلامية، بيروت، الجمهورية اللبنانية.
16. صحيفة CNN بالعربي، (6 حزيران، 2015)، أنظر الموقع: <https://arabic.cnn.com/business/2015/06/06/malaysia-islamic-sukuk-ihsan>
17. عبد الله، رحاب، (2018)، التمويل عبر (البوت): تحريك جمود الاقتصاد، (تقرير)، جريدة الأحداث كما تراها العين، صحيفة الكترونية، العدد الصادر بتاريخ: 2018-3-30م.
18. عبد الهادي، حسين، (2000)، الحكومة المصرية أعدت تقريراً عن إيجابيات النظام وسلبياته، ضوابط لازمة لمشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT، جريدة البيان الاقتصادي، العدد الصادر في: 12 مايو، 2000. على الرابط: <https://www.albayan.ae/economy/2000-05-12-1.1050631.Retrieved: 05-02-2019>

19. عبدالله، فيحاء، ورسن، عماد، (2014)، أنموذج مقترح لقاعدة محلية محاسبية لمعالجة مشاريع الاستثمار وفق نظام البناء والتشغيل والتحويل: دراسة تطبيقية في الشركة العامة للأسمنت الجنوبية، معمل اسمنت كربلاء، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة، العدد الخاص بالمؤتمر العلمي المشترك. بالإحالة على: (United Nation Commission, 1996:3).
20. عبيد، سامي، وجعاز، عدنان هادي، الدور التمويلي للمصارف الإسلامية (التمويل بالصكوك): تجربة ماليزيا، العلوم الاقتصادية، العدد الثامن والثلاثون، المجلد العاشر، آذار، (2015م). . بالإحالة على: فتح الرحمن، صالح علي محمد ، دور الصكوك الإسلامية في تمويل المشروعات التنموية.
21. عثمان، عبد القوي ردمان محمد، (2009)، الصكوك الإسلامية وإدارة السيولة، ورقة بحث، المؤتمر الرابع للمصارف والمؤسسات المالية الإسلامية، دمشق، سوريا. انظر الموقع: [/https://islamicmarkets.com/publications](https://islamicmarkets.com/publications)
22. عثمان، حسين، ومناصرية، خولة، (2017)، أهمية الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنية التحتية: تجارب عربية وعالمية مختارة، المجلة الأردنية في الدراسات الإسلامية، المجلد (13)، العدد (3).
23. القره داغي، علي، الصكوك الإسلامية ودورها في التنمية وتمويل البنية التحتية، الموقع الرسمي لفضيلة الدكتور على الرابط: <http://www.qaradaghi.com/chapterDetails.aspx?ID=473>
24. القره داغي، علي، التمويل الإسلامي لمشاريع البنية التحتية، الموقع الرسمي لفضيلة الدكتور على الرابط: <http://www.qaradaghi.com/chapterDetails.aspx?ID=473>
25. مجلس الخدمات المالية الإسلامية، (IFSB) Islamic Financial Services Board، ماليزيا، المعيار رقم (7) متطلبات كفاية رأس المال للصكوك والتصكيك والاستثمارات العقارية، يناير. 2009م، ص (3). الموقع: http://www.ifsb.org/standard/ar_IFSB-7.pdf. Retrieved: 22-01-2019
26. <http://documents.worldbank.org/curated/en/995241468337913618/pdf/594610PUB0ID1710Bo.x358282B01PUBLIC1.pdf>. Retrieved: 28-01-2019
27. <http://www.businessdictionary.com/definition/build-operate-transfer-contract.html>. Retrieved: 28-01-2019



OECD, (2011), International Future Programme, Strategic Transport Infrastructure Needs to .28
2030, Main Findings, P (10). Retrieved: 06-02-2019, on:
<https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49094448.pdf>

Wikipedia, <https://en.wikipedia.org/wiki/Build%E2%80%93operate%E2%80%93transfer>. .29
.Retrieved: 10-01-2019