



جامعة ابن خلدون - تيارت -



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

في شعبة: العلوم التجارية تخصص: مالية وتجارة دولية

عقود البوت (BOT) ودورها في النهوض بالبنية

التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر

الأستاذ المشرف:

د: بوجلة إيمان

إعداد الطلبة:

- بالخنوس محمد

- بن يمينة أحمد

لجنة المناقشة:

الصفة	الدرجة العلمية	إسم ولقب الأستاذ:
رئيسا	أستاذ محاضر -أ-	د. عثمانى أمينة
مقررا	أستاذ محاضر -ب-	د. بوجلة إيمان
مناقشا	أستاذ محاضر -أ-	د. معسكري سمراء
مناقشا	أستاذ محاضر -ب-	د. ضالع دليلة

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ:

السنة الجامعية : 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

الوالدين الكريمين حفظهما الله

زوجتي العزيزة وبناتي

إخوتي كل باسمه

كل الأهل والأقارب

جميع أصدقائي

كل من علمني حرفا

إليك أنت قارئ هذه المذكرة

بالحنوس محمد

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:
الوالدين الكريمين حفظهما الله
زوجتي العزيزة وأولادي
إخوتي وأخواتي كل باسمه
كل الأهل والأقارب
جميع أصدقائي
كل من علمني حرفا
إليك أنت قارئ هذه المذكرة

بن يمينة أحمد

شكر وتقدير

أسمى معاني الشكر والعرفان من قلب فائض بالمحبة والاحترام، نرفعها بعد الله سبحانه وتعالى لكل من

ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل.

وأخص بالذكر الأستاذة المشرفة د.: "بوجلة إيمان" على كل ما قدمته من توجيهات ومعلومات

ساهمت في إثراء هذه الدراسة. فجزاها الله عنا خير الجزاء.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، وإلى كل أعضاء هيئة تدريس بقسم العلوم

التجارية .

المحتويات:

قائمة الجداول

قائمة المختصرات

5-1.....	مقدمة.
	الفصل الأول: مفاهيم عامة حول عقود البوت.
6.....	تمهيد الفصل:
7.....	المبحث الأول: ماهية عقود البوت.
7	المطلب الأول : نشأة وتطور عقود البوت.
9.....	المطلب الثاني : تعريف عقود البوت.
11.....	المطلب الثالث :عناصر عقود البوت.
13.....	المبحث الثاني: صور عقود البوت وتميزها عن غيرها من العقود.
13.....	المطلب الأول :صور عقود البوت.
16.....	المطلب الثاني :تميز عقود البوت عن غيرها من العقود.
19.....	المطلب الثالث :مزايا وعيوب عقود البوت.
23.....	المبحث الثالث: المسار التعاقدي لعقود البوت.
23	المطلب الأول :الإجراءات السابقة للتعاقد.
24.....	المطلب الثاني :طرح المشروع للتعاقد.

28.....	المطلب الثالث :إبرام العقد وتكوينه.....
31.....	خلاصة الفصل :.....
	الفصل الثاني: البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.
32.....	تمهيد الفصل :.....
33.....	المبحث الأول: عموميات حول البنى التحتية.....
33.....	المطلب الأول: تعريف البنية التحتية.....
36.....	المطلب الثاني: خصائص البنى التحتية وأهميتها.....
38.....	المطلب الثالث: المتطلبات المالية للبنى التحتية.....
40.....	المبحث الثاني: أساليب ومصادر تمويل مشاريع البنية التحتية.....
40.....	المطلب الأول :مصادر التمويل التقليدي للبنى التحتية.....
43.....	المطلب الثاني :مصادر التمويل الحديثة للبنى التحتية.....
46.....	المطلب الثالث: تحديد أسعار تشييد مشاريع البنية التحتية.....
52.....	المبحث الثالث: عموميات حول البنية التحتية للتجارة الخارجية.....
52.....	المطلب الأول :نبذة حول التجارة الخارجية.....
57.....	المطلب الثاني :البنية التحتية للتجارة الخارجية.....
60.....	خلاصة الفصل:.....

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.	
تمهيد الفصل:.....	61
المبحث الأول: تطبيقات عقود البوت في الجزائر.....	62
المطلب الأول: كيفية تطبيق عقود البوت في الجزائر.....	62
المطلب الثاني: التجربة الجزائرية في مجال عقود البوت.....	64
المطلب الثالث: دور وأهمية عقود البوت في إنجاز مشاريع البنى التحتية في الجزائر....	66
المبحث الثاني: واقع البنية التحتية في الجزائر.....	68
المطلب الأول: تأسيس البنية التحتية في ظل البرامج التنموية في الجزائر 2001-2019	
.....	68
المطلب الثاني: وضعية وحجم البنية التحتية في الجزائر.....	74
المطلب الثالث: جودة البنية التحتية في الجزائر.....	77
المبحث الثالث: الاعتماد على عقود البوت كأسلوب لتمويل مشاريع البنى التحتية في الجزائر.....	81
المطلب الأول: تمويل مشاريع البنى التحتية باستخدام الشراكة بين القطاع العام والخاص.....	81
المطلب الثاني: حاجة الجزائر للشراكة بين القطاعين العام والخاص.....	83
المطلب الثالث: التحديات التي تواجه الاستثمار وفق أسلوب البوت في الجزائر.....	84

فهرس المحتويات:

86.....: خلاصة الفصل:

87..... خاتمة.

قائمة المراجع

ملخص البحث

قائمة الجداول:

الصفحات	عنوان الجدول	رقم الجدول
69	توزيع المخصصات المالية السنوية كبرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي	الجدول رقم: (3،1)
70	توزيع المخصصات المالية السنوية للبرنامج التكميلي لدعم النمو	الجدول رقم: (3،2)
72	توزيع المخصصات المالية السنوية لبرنامج دعم النمو الاقتصادي	الجدول رقم: (3،3)
73	توزيع المخصصات المالية السنوية لبرنامج توطيد النمو الاقتصادي	الجدول رقم: (3،4)
78	درجة جودة البنية التحتية في الجزائر مقارنة ببعض الدول العربية	الجدول رقم: (3،5)
79	جودة المؤشرات الفرعية للبنية التحتية في الجزائر لسنة 2019	الجدول رقم: (3،6)

قائمة المختصرات: عقود البوت وصوره

المختصرات	المعنى
B.O. T	عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية Build Operate Transfer
B.O.O.T	عقد البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية Build Own Operate Transfer
B.O.O	عقد البناء والتملك والتشغيل Build Own Operate
D.B.F.O	عقد التصميم والبناء والتمويل والتشغيل Design Build Finance Operate
B.T.O	عقد البناء والتحويل والتشغيل Build Transfer Operate
B.O.R	عقد البناء والتشغيل وتجديد عقد الامتياز Build Operate Renwal of concession
M.O.O.T	عقد التحديث والتملك والتشغيل والتحويل Modernize Own Operate
B.O.L.T	عقد البناء والامتلاك المرحلي والتأجير التمويلي والتحويل Build Own Lease& Transfer
L.R.O.T	عقد الايجار والتحديد والتشغيل ونقل الملكية Lease Renwal Operate& Transfer
B.R.T أو B.L.T	عقد البناء والايجار والتحويل Build Rent& Transfer ou Build Lease& Transfer

تعتبر البنية التحتية القاعدة الأساسية التي تعتمد عليها الحياة الاقتصادية بمختلف نشاطاتها، وذلك لما تلعبه من دور هام في توفير المناخ الملائم للمؤسسات الاقتصادية من أجل ممارسة نشاطاتها المختلفة بكل كفاءة وفعالية، كما تساهم على المستوى الطويل في تحسين مستوى الإنتاجية و تحفيز سوق العمل، بالإضافة إلى جذب الاستثمارات الأجنبية و بالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية و تطوير التجارة الخارجية للدولة.

فتطوير التجارة الخارجية في أي دولة بما فيها الجزائر يعتمد على مدى توافر بنية تحتية ملائمة تكون أساسا لتبادلات السلع و الخدمات عبر الحدود المزمع القيام بها أو القائمة ،لأنه متى توافرت بنية تحتية مناسبة من طرق كانت أو جسور أو وسائل نقل بمختلف أنواعها فهذا يشكل سببا كافيا لازدهار المبادلات التجارية الدولية، و كذا لإقبال المستثمرين الأجانب، فوجود و تطوير البنية التحتية بشكل مستمر يسهل من كل العمليات الضرورية التي تتطلبها الإستثمارات الأجنبية بعد توفير البيئة القانونية اللازمة لانتشار الإستثمارات الأجنبية فيها من جهة ، و من جهة أخرى فالإستثمارات الاستراتيجية طويلة المدى في تخطيط خدمات البنية التحتية وتطويرها وتمويلها وتشبيدها وتشغيلها وصيانتها بشكل كفاء ومستمر، مطلب إقتصادي أساسي لنمو الاقتصاد الوطني.

يتطلب إنجاز مشاريع البنية التحتية وتطويرها في الجزائر أموالا كبيرة قد ترهق كاهل ميزانية الدولة، لاسيما مع ما تعانیه هذه الأخيرة من عجز بعد انهيار أسعار البترول، فإنه كان لزاما عليها التوسع في الاعتماد على عقود البوت كأسلوب تعاقدى وتمويلي لإنشائها خاصة بعد عمليات التحديث التي قام بها المشرع الجزائري على مستوى النصوص القانونية لتوفير بيئة قانونية مناسبة للاعتماد عليها، ليس فقط في ظل الأزمات ولكن حتى في حالة الظروف العادية بالسماح للقطاع الخاص المحلي والأجنبي بأن يكون شريكا لها في ذلك، في ظل الإنفتاح على إقتصاد السوق و تكريس مبدأ المنافسة.

أمام عدم تواجد بنية تحتية متطورة أو غير مناسبة مع حجم تطلعات الدولة لتمكين صادراتها بمختلف أشكالها للوصول لأسواق الدول المتقدمة، و بسبب وجود عجز في ميزانية الدولة وعدم قدرتها على توفير التمويل اللازم لذلك، سنحاول من خلال هذا البحث الإجابة عن الإشكالية التالية :

كيف يمكن أن يكون لعقد البوت دور في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر؟
و قصد التحكم في الإشكالية و استيفاء الإجابة عليها تم تقسيمها إلى مجموعة من الأسئلة الفرعية
على النحو التالي:

✓ ما هو عقد البوت (البناء، التشغيل، والتحويل) و ما عناصره و صورته؟

✓ ماهي البنية التحتية و من يقوم بتشبيدها؟

✓ كيف يتم تمويل البنية التحتية؟

✓ ما واقع البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر؟

✓ ما مدى مساهمة عقد البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر؟

فرضيات البحث: للإجابة على إشكالية البحث، تم اقتراح الفرضيات التالية :

✓ ساهمت عقود البوت في النهوض بالبنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

✓ هناك العلاقة بين تمويل مشاريع البنية التحتية و حجم التجارة الخارجية، فكلما زاد و ارتفع حجم

التجارة الخارجية زاد الإنفاق على مشاريع البنية التحتية.

أسباب اختيار الموضوع:

يمكن إرجاع دوافع اختيار موضوع عقود البوت و دورها في النهوض بالبنية التحتية للتجارة الخارجية

الجزائر إلى مجموعة من الإعتبارات من بينها :

✓ أهمية عقد البوت و مدى مساهمته في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

✓ محاولة إظهار دور مشاريع البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي.

✓ دور عقد البوت في إنجاز مشاريع البنية التحتية الكبرى و التي تشكل عائقا لدى الدولة في إنجازها

من حيث المتطلبات المالية الهائلة التي تحتاجها عند تشبيدها.

✓ معرفة التجربة الجزائرية في اعتماد هذا النوع من العقود في تشييد البنى التحتية.

✓ الإطلاع على واقع مشاريع البنية التحتية في الجزائر.

أهداف البحث:

نسعى من خلال هذا البحث إلى معرفة ما يلي:

- ✓ محاولة التعرف على عقود البوت و مجالات تطبيقها في الجزائر.
- ✓ دور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية.
- ✓ محاولة التعرف على مصادر و طرق تمويل البنى التحتية.
- ✓ التعرف على حجم البنية التحتية في الجزائر.
- ✓ محاولة التعرف على مصادر و طرق تمويل البنى التحتية.
- ✓ مدى مساهمة البنى التحتية في الجزائر في تطوير التجارة الخارجية.
- ✓ دور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية

أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في تحقيق ما يلي:

- ✓ توضيح نظام البوت (بناء وتشغيل ونقل الملكية) كسياسة عمومية خاصة.
- ✓ توضيح دور نظام البوت (بناء وتشغيل ونقل الملكية) في تمويل البنية التحتية.
- ✓ توضيح دور نظام البوت (بناء وتشغيل ونقل الملكية) في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية.

حدود الدراسة:

تتمثل الحدود المكانية في بلد الجزائر، أما الحدود الزمانية فتتضمن الفترة الممتدة من 2001 إلى 2019

أدوات ومنهج الدراسة:

لمعالجة مشكلة البحث و دراسة مختلف أبعاده، تم الإعتماد على المنهج الوصفي لوصف متغيرات الدراسة و المنهج التحليلي لبيان دور عقود البوت في النهوض بالبنية التحتية للتجارة الخارجية. المنهج الوصفي: نقوم بوصف مختلف المفاهيم المتعلقة بعقود البوت و البنية التحتية للتجارة الخارجية. المنهج التحليلي: يتعلق بدراسة العلاقة بين عقود البوت و البنية التحتية للتجارة الخارجية من خلال جمع البيانات و المعلومات التي تساعد على وصف المشكلة المدروسة و تحليلها للوصول إلى نتائج محددة.

الدراسات السابقة:

إن الإشارة إلى الدراسات السابقة و التي تناولت موضوع عقود البوت في الجزائر، البنية التحتية للتجارة الخارجية

نذكر منها:

✓ شماشمة هاجر، عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية و تطبيقاته في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون الإدارة العامة ،كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم الحقوق ،جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي - ،سنة 2013-2014.

تناولت الدراسة مفهوم عقد البوت كيفية نشأته ،توصلت الدراسة أن عقد البوت وسيلة ناجحة لجلب الاستثمارات الأجنبية ويساهم في التنمية الاقتصادية للدولة

✓ وليد مصطفى الطراونة ، التزامات المتعاقد مع الإدارة في عقود البوت، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، قسم القانون العام كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، سنة 2014 .

تناولت الدراسة تميّز عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية عن غيرها من العقود المشابهة حيث تكتسب هذه العقود أهمية كبيرة من الناحيتين العلمية والعملية حيث كثر اللجوء إليها في كثير من الدول لما توفره من تفرص لتحقيق التنمية وإقامة المشاريع الكبرى التي تتطلب مبالغ ضخمة في إنجازها.

✓ قوال شيخ ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجستية في الجزائر ،مذكرة ماستر، تخصص الامداد والنقل الدولي ،جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ،الجزائر، 2018.

تناولت الدراسة أهمية البنية التحتية في تطوير التجارة الخارجية في الجزائر وطرق تمويلها، بحيث تأخذ مصادر تمويلها قسامين تقليدي وحديث كما يعتبر عقد البوت أحسن ممول للبنى التحتية في حالة إنجازها وبالتالي النهوض بالتجارة الخارجية للدول.

و من خلال هذه الدراسات كان علينا لزاما اثناء هذا البحث بالتطرق لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر والاطلاع على واقع البنية التحتية في الجزائر ومدى قدرتها على المنافسة والنهوض بالتجارة الخارجية و كذلك تجربة الجزائر في مجال تطبيق عقود البوت وكيفية تمويلها في ظل الظروف الاقتصادية الراهنة من خلال انجاز وتشديد مشاريع البنى التحتية الكبر التي لها القدرة على تطوير اقتصاد البلد .

صعوبات البحث:

أثناء القيام بهذا البحث صادفنا مجموعة من العراقيل نذكر منها:

- ✓ ندرة المراجع النظرية المتخصصة في البنية التحتية للتجارة الخارجية.
- ✓ أغلب المراجع الحديثة المتوفرة أجنبية وإن عاجلت حالات تطبيقية فإنها حتما محصورة على البلدان المتقدمة أي تختلف عن البلدان النامية وبالتالي عن حالة الجزائر.
- ✓ قصر المدة الزمنية الممنوحة لإنجاز البحث التي لا تسمح بالتعمق في الموضوع بالقدر المرغوب والمطلوب.

هيكل البحث:

تمشيا والإشكالية المطروحة، سيتم الإجابة عنها من خلال ثلاثة فصول، حيث تم التطرق في الفصل الأول إلى الإطار العام لنظام عقود البوت (بناء وتشغيل ونقل الملكية) من تعاريف وعناصره، والفصل الثاني تم تناول عموميات حول البنية التحتية و ما تتطلبه من صيغ وطرق لتمويلها مع التركيز على البنية التحتية للتجارة الخارجية، ثم في الفصل الثالث تم توضيح تطبيقات نظام عقود البوت (بناء وتشغيل ونقل الملكية) في الجزائر، مع التطرق إلى واقع البنية التحتية في الجزائر، كما تم تناول الإعتماد على نظام البوت كآلية لتمويل مشاريع البنى التحتية في الجزائر مع أخذ الشراكة بين القطاعين الخاص و العام كنموذج ناجح في إنجاز مشاريع البنية التحتية و مدى مساهمتها في تطوير التجارة الخارجية.

تمهيد الفصل :

يعتبر عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية الـ **B.O.T** من بين أهم الآليات المشجعة للإستثمار و أحد الطرق المستحدثة في إنشاء و تسيير المرافق العامة و التي تعتمد و تلجأ إليها بعض الدول خاصة في ظل نقص الإمكانيات المادية لتمويل مشاريعها، حيث تقوم هذه الدول بإنشاء بنيتها التحتية و إنجاز مشاريعها الكبرى دون أي تكاليف، زد على ذلك نقل التكنولوجيا الحديثة و المتطورة و تأهيل اليد العاملة المحلية للقيام بمثل هذه المشاريع و تسييرها مستقبلا .

لذلك و من أجل إعطاء نظرة موسعة عن هذا النوع من العقود الإدارية كان لابد علينا التطرق لعدّة

نقاط من خلال تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث على النحو التالي :

المبحث الأول : ماهية عقود البوت (B.O.T) .

المبحث الثاني : صور عقود البوت (B.O.T) و تميزها عن غيرها من العقود .

المبحث الثالث : المسار التعاقدى لعقود البوت (B.O.T) .

المبحث الأول : ماهية عقود البوت (B.O.T)

نظرا لعدم قدرة الدول التي تعاني عجزا من حيث الإمكانيات المادية للقيام و النهوض بالبنية التحتية الأساسية للبلد و إنشاء المرافق العامة الكبرى و تفاديا للإستدانة الخارجية لأجل ذلك، كان لزاما الإعتماد على عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية و التي تعرف بإسم عقود البوت B.O.T، حيث تقوم هذه الدول بتقديم ترخيص أو إمتياز لشركة خاصة وطنية كانت أو أجنبية لإنجاز المشاريع المتفق عليها من أول خطوة إلى غاية إستكمالها و من ثم قيام هذه الشركة بإستغلال هذه المشاريع لمدة زمنية محدودة لاسترداد تكاليف الإنجاز و تحقيق هامش من الربح ثم تحويله و إعادته للدولة بشرط أن يكون في حالة جيدة لتتمكن من إستغلاله هي الأخرى.

المطلب الأول : نشأة و تطور عقود البوت (B.O.T)

على الرغم أن عقود البوت تظهر بأنها صورة جديدة من أجل إنجاز المشاريع الضخمة التي تكلف الدولة ميزانية كبيرة إلا أنه يوجد إختلاف حول ظهور هذا النوع من العقود ، فمنهم من أكد أنه نشأ و تطور في ظل النظام الأنجلوساكسوني ، و اعتبره آخرون أنه ليس نظاما تعاقديا مبتكرا في كليته حيث ترجع جذوره إلى ما يعرف بعقود الإمتياز التي كانت منتشرة في أواخر القرن التاسع عشر و بداية القرن العشرين في فرنسا و غيرها من الدول و بالتالي هو تطبيق عصري للإمتياز الذي أوجده النظام الرأسمالي كإطار قانوني تم من خلاله إستغلال ثروات الدولة، و قد استخدمت فرنسا هذه العقود لتنفيذ مشروعات السكك الحديدية و محطات الكهرباء والتزويد بمياه الشرب¹.

حيث منحت فرنسا إمتيازاً إلى (بيريه اخوان) عام 1872 لتوزيع المياه في باريس في حين يعتقد بعض الكتاب في الولايات المتحدة الأمريكية أن مشروع قناة السويس في مصر أول مشروع يقام بنظام البناء و التشغيل و نقل الملكية في العالم، حيث منحت مصر سنة 1854 السيد "فيرناند دوليبس" "

¹شماشمة هاجر، عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT) و تطبيقاته في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون العام، تخصص قانون الإدارة العامة، كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي-، سنة 2013-2014، ص:21

و بموجب الفرمان الصادر في 1854/09/30 حق إمتياز حفر قناة السويس لمدة تسعة و تسعين عاما ، و هو أول مشروع قريب من نظام (البوت) قبل أن يقر المشرع المصري هذا النظام بنص تشريعي¹ . و قد اختلفى هذا الأسلوب تقريبا منذ ثلاثينات القرن العشرين و خاصة بالنسبة لمشروعات البنية التحتية ، و اقتصر تطبيقه في مجال التنقيب عن الثروات الطبيعية و خاصة البترول، و في منتصف الثمانينات 1984 تم العمل به و ذلك بتوقيع إتفاقية إنشاء نفق المانش الذي يربط بين فرنسا و بريطانيا ، و ذلك بين كل من الحكومتين البريطانية و الفرنسية من جهة وشركة " يوروتانال " من جهة أخرى² . و أصل تسمية هذا النوع من العقود بهذا الإسم أي عقد البوت ترجع إلى بداية الثمانينات، و ذلك من خلال البرنامج الإنتخابي لرئيس الوزراء التركي الراحل "تورجوت أوزال" و قد تضمن هذا البرنامج استراتيجية تعتمد على إسناد تنفيذ المشروعات المتعلقة بالبنية التحتية إلى القطاع الخاص وفق مقارنة تعتمد على إشراك هذا الأخير في العملية التنموية³ .

و نجد بأن بعض الدول العربية قد إعتمدت على هذا النوع من العقود و نذكر منها لبنان التي تبنته في مشروع تجهيز إستثمار مغارة (جعيتا)، بحيث صدر بتاريخ 1993/11/18 قرار رقم 186 عن وزير السياحة اللبناني يتعلق بإستثمار مرفق (جعيتا) السياحي من طرف شركة (ماباس) الألمانية و المكون من مغارتين و استراحة و مطاعم و مواقف للسيارات، أما في الكويت ففي سنة 1970 طرحت الدولة قسائم في مناطق متميزة من وسط المدينة لإقامة مواقف للسيارات متعددة الأدوار و أسواق تجارية، و فيما يخص الجزائر فنجدها قد لجأت إلى هذه العقود في أغلب مشاريع إنشاء و تشغيل محطات تحلية مياه البحر ،

¹ وليد مصطفى الطراونة، التزامات المتعاقد مع الإدارة في عقود البوت (BOT)، مذكرة ماجستير في القانون العام، قسم القانون العام كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، سنة 2014، ص:16

² شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص:22

³ صبوع صهيب، النظام القانوني لعقد البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT) و تطبيقاته في الجزائر، مذكرة ماجستير، فرع الإدارة العامة، القانون و تسيير الإقليم، جامعة الإخوة منتوري-قسنطينة-، سنة 2012-2013، ص:08

و ذلك بتعاقد الوكالة الوطنية لتنمية الإستثمار و الشركة الجزائرية للطاقة مع الشركات الإسبانية " إينما و أكواليا " منذ سنة 2004، و من أهم مشاريعها إنشاء و تشغيل و صيانة محطة تحلية مياه البحر لمدة 25 عاما بمستغانم¹ .

المطلب الثاني : تعريف عقود البوت (B.O.T)

لغويا كلمة البوت B.O.T هي إختصار في اللغة الإنجليزية لـ :

BUILD, OPERATE , TRANSFER و التي معناها البناء، التشغيل و نقل الملكية.

أما إصطلاحا فقد حرص الكثير من الشراح الذين تصدروا تعريف نظام البناء و التشغيل و إعادة المشروع B.O.T على التأكيد أنه أحد أساليب التمويل، كما حرصوا على إظهار دور الدولة أو الحكومة كمتعاقد أساسي في هذا النظام .

فوجد أن منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية "يونيدو" تعرفه على أنه إصطلاح أو صياغة لاستخدام القطاع الخاص ليقوم بمشروعات التنمية الأساسية التي كانت من قبل حكرا على القطاع العام ، فتمويل المشروع هو زاوية الأساس لمفهوم " B.O.T " ² .

و عرفت عقود البوت على أنها "صور جديدة و مستحدثة من العقود الإدارية تستهدف القيام بمشاريع ضخمة ، تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات الوطنية أو الأجنبية للقيام بإنشاء مرفق عام و تشغيله لحسابها الخاص لمدة معينة من الزمن، على أن تلتزم بنقل ملكيته إلى الدولة أو إدارتها العامة أو مؤسساتها العامة بعد إنقضاء المدة المتفق عليها " ³ .

¹ حميدة زينب مولاي عمار و بوزيد كيجول، الطبيعة القانونية لعقود البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT)، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، المجلد 10، العدد 2 (2017)، ص: 440-441

² ماهر محمد حامد، النظام القانوني لعقود الإنشاء و التشغيل و إعادة المشروع BOT، ب ط ، دار النهضة العربية القاهرة، سنة 2005، ص: 18

³ بولقواس سناء، الطرق المستحدثة في إنشاء و تسيير المرافق العامة -عقود البوت نموذجاً-، أطروحة دكتوراه في العلوم القانونية، تخصص قانون إداري و إدارة عامة، كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة باتنة 01، سنة 2016-2017، ص: 11

عرفت أيضا على أنها " تلك المشروعات التي يقوم القطاع الخاص بتمويلها على أن تظل ملكية الحكومة أو إحدى هيئاتها للمشروع قائمة، و يقوم القطاع الخاص بتصميم و بناء و إدارة المشروع طوال فترة الإمتياز ، على أن يقوم برد ذلك المشروع عند إنتهاء تلك المدة في حالة جيدة، و بدون مقابل " ¹ .

و قد ذهب مجمع الفقه الإسلامي إلى أن المقصود بهذا العقد هو : "إتفاق مالك أو من يمثله مع ممول (شركة المشروع) على إقامة منشأة و إدارتها، و قبض العائد منها ، كاملا أو حسب الإتفاق خلال فترة متفق عليها بقصد إسترداد رأس المال المستثمر مع تحقيق عائد معقول ، ثم تسليم المنشأة صالحة للأداء المرجو منها " ² .

تعريف آخر لعقود البوت هو : "نظام من نظم تمويل مشروعات البنية التحتية ، حيث تعهد الدولة إلى شخص من أشخاص القانون الخاص يطلق عليه في العمل شركة المشروع بموجب إتفاق يبرم بينهم يسمى الترخيص تلتزم شركة المشروع بمقتضاه بتصميم و بناء مرفق من مرافق البنية التحتية ذات الطابع الإقتصادي و يرخص لشركة المشروع بتملك أصول هذا المشروع و تشغيله بنفسها أو عن طريق الغير و يكون عائد تشغيل المرفق خالصا لها على نحو يمكنها من استرداد تكلفة المشروع و تحقيق هامش من ربح طوال مدة الترخيص و تلتزم شركة المشروع بنقل ملكية أصول المشروع إلى الدولة عند نهاية الترخيص بالأوضاع و الشروط المتفق عليها" ³ .

من التعاريف السابقة يمكن لنا تعريف عقد البوت على أنه عقد بين القطاع الخاص و القطاع العام المتمثل في الدولة أو الحكومة على إنشاء مرفق معين على أن يكون تصميمه و إنشائه أو تشييده على عاتق القطاع الخاص و من ثم إستغلاله و تشغيله لمدة معينة من الزمن لاسترجاع تكاليف إنشائه و تحقيق هامش من الربح ثم إرجاعه بعد إنقضاء هذه المدة في حالة جيدة للدولة حتى تتمكن من إستغلاله من جديد .

¹ بولقواس سناء، مرجع سابق، ص: 11

² أحمد بشناق، توظيف عقد البناء و التشغيل و النقل BOT في إنشاء المرافق العامة ،دراسة فقهية، الجامعة الأسمرية الإسلامية، ليبيا، ص: 314

³ محمد صلاح و البشير عبد الكريم، أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية-تجارب دولية و عربية مختارة- أبحاث إقتصادية و

إدارية، جامعة محمد خيضر بسكرة- كلية العلوم الإقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، العدد السابع عشر، جوان 2015، ص: 178

المطلب الثالث: عناصر عقود البوت (B.O.T)

من أجل قيام هذا العقد الذي بين أيدينا و المتمثل في عقد البوت كان لابد من وجود أطراف أو عناصر لذلك و تتمثل هذه الأخيرة في :

1- الحكومة المضيفة : و هي المالكة الحقيقية للمشروع، و هي التي تقوم بإعداد الإطار القانوني الذي يعمل المشروع في نطاقه، و القيام بإعداد دراسة جدوى مبدئية توضح الجوانب المختلفة للمشروع ، و لكنها تتنازل مؤقتا عن هذه الملكية و ذلك بمنح حق ترخيص إقامة المشروع، تحديد مدّة الترخيص، ضوابط وشروط إستخدامه و العلاقة بينهما و بين الشركة المالكة مؤقتا للمشروع¹.

أو هي المالكة الضمنية و الحقيقية للمشروع ، و التي تقف خلف المشروع تسانده و تؤيده و تحل مشاكله ، و باعتبارها أنها التي تمتلك الأراضي و المرافق ، و هي بموجب ملكيتها الأصلية تقوم بتنازل مؤقت عن هذه الملكية بمنح حق و إمتياز إقامة المشروع، و تحدد مدّة الإنتفاع به، و تحدد أيضا ضوابط و شروط إستخدامه، كما تحدد العلاقة بينها و بين الشركة المالكة مؤقتا للمشروع².

2- شركة الإمتياز أو شركة المشروع : و هي الشركة التي تتولى تصميم، بناء و تشغيل، و إدارة المشروع و إقامته بالشكل الذي تم الإتفاق عليه، كما تتولى قبل ذلك التفاوض مع الدولة للوصول إلى عقد الإمتياز أو إتفاقية المشروع³.

تعتبر شركة المشروع الطرف الرئيسي الثاني في عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية، و هي التي تلتزم بأن تبني و تشغل و تنقل ملكية المشروع بعد إنتهاء مدّته إلى الدولة مرة أخرى و بحالة جيّدة ، و قد تكون هاته الشركة محلية أو أجنبية .

¹ منجبة بورحلة و مهري عبد المالك، نظام BOT (بناء و تشغيل و نقل الملكية) كآلية لدمج القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، مجلة

التكامل الإقتصادي ، جامعة العربي التبسي -تبسة-، المجلد 07، العدد 04، ديسمبر 2019، ص: 49

² محسن أحمد الحضيري، مشروعات البنية الأساسية الممولة ذاتيا من القطاع الخاص، سلسلة إصدارات البحوث الإدارية 4، أكاديمية السادات للعلوم

الإدارية، سنة 2009، ص: 37

³ المرجع نفسه، ص: 38

على أن ذلك يتم عادة عبر شبكة أو سلسلة من التعاقدات التي تبرم في إطار العقد الرئيسي و بين متعاقدين آخرين ، و يعتمد نجاح عقد البوت في تحقيق هدفه على ترابط هذه العقود و عدم تعارضها¹.

3- المرفق العام (المشروع): المرفق العام هو عنصر المحل في عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية ، أي محل العقد الذي تسعى الإدارة من خلال التعاقد مع المستثمر إلى إنشائه و إقامته بهدف تقديم الخدمة للجمهور، و الإنتفاع به و سد و إشباع الحاجيات العامة ، كمرفق الأمن و الدفاع و مرفق الصحة و مرفق الكهرباء ، و هي من المهام و الوظائف الأساسية للدولة .

و يتوجب في المرفق أن يقدم خدمات لجمهور المنتفعين به من دون أن يكون القصد تحقيق الربح كهدف أساسي، و إن كان تحقيق الربح غير مستبعد إذا ما تمت إدارة المرفق عن طريق القطاع الخاص، إلا أنّ الأصل أن تتم إدارة المرفق العام و الإشراف عليه من قبل جهة إدارية عامة سواء كانت مرافق عامة قومية إقليمية تسد حاجات عامة لجميع السكان في الدولة كالعدالة و الأمن و الدفاع ، في حين أن المرافق الإقليمية تسعى إلى إشباع حاجات عامة في إقليم و منطقة معينة.

أو مرافق عامة إدارية و إقتصادية تقدم خدمات و تسد حاجات ليست ذات صفة إقتصادية، بل هي إدارية بحتة كمرفق الصحة على سبيل المثال في حين أن المرافق الإقتصادية تهدف إلى تقديم خدمات إقتصادية خالصة كالكهرباء و الغاز و المياه².

¹ جابر جاد نصار، الإستثمار الأجنبي في المرافق العامة الإقتصادية وفقا لعقود ال BOT البناء و التشغيل و نقل الملكية، كلية الحقوق

—جامعة القاهرة—سنة 2003، ص:10

² وليد مصطفى الطراونة، مرجع سابق، ص:22

المبحث الثاني : صور عقود البوت (B.O.T) و تميّزها عن غيرها من العقود

لعقود البناء و التشغيل و نقل الملكية BOT العديد من الأشكال و الصور إلا أنه لكل شكل من هذه الأشكال نظام تعاقدى خاص به يختلف عن غيره، و أيضا لعقود البوت ما يميّزها عن غيرها من العقود الأخرى فنجد أنه هناك أوجه تشابه و إختلاف بينهم ، كما أن لعقود البوت محل دراستنا الحالية عدة مزايا و عيوب أيضا، و سنتناولها في هذا المبحث على شكل ثلاثة مطالب.

المطلب الأول : صور عقود البوت (B.O.T)

من خلال الدراسات السابقة فإننا نتميز العديد من الصور لعقود البناء و التشغيل و التحويل يمكننا التطرق إليها على النحو التالي :

1- عقد البناء و التملك و التشغيل و نقل الملكية (BOOT) Build-Own-

Operate-Transfer

في إطار هذا العقد فإن شركة المشروع تقوم ببناء المرفق و تملكه و إدارته و تشغيله طيلة مدّة العقد وتختلف هذه الصورة عن عقد B.O.T في إتاحة ملكية المشروع للشركة المشيّد للمرفق مدّة العقد، بينما يميّز آخرون بينهما على إعتبار أنّ الفرق الأساسي في ذلك يكمن في ملكية المشروع وقت إنشائه وتشغيله، حيث تكون هذه الملكية لشركة المشروع في عقد BOOT ثم تنقل للدولة بعد إنتهاء مدة الإمتياز¹.

2- عقد البناء و التملك و التشغيل (BOO) Build-Own-Operate

في هذا العقد من العقود لا يلتزم المستثمر بتحويل المشروع إلى المالك ، حيث أنّ هذا العقد لا يتضمن عنصر نقل الملكية Transfer ، فهو شكل من أشكال الخوصصة و لكن قد ينتهي بإنهاء العمر الافتراضي للمشروع أو تعويض الدولة للمالك عن الحصص الملكية².

¹ جابر جاد نصار، مرجع سابق، ص:13

² صبوع صهيب، مرجع سابق، ص:20

3- عقد التصميم و البناء و التمويل و التشغيل (DBFO) Design-Build-Finance-

Operate

في هذا النوع من العقود تتفق الحكومة مع المستثمر لإقامة مشاريع البنية التحتية أو إنشاء المرافق العامة بحسب الشروط الفنية و التصميمات التي تقوم الحكومة بتحديدتها للمستثمر من خلال أجهزتها الإستشارية و يقوم المستثمر بإنشاء المشروع و البحث عن مصادر التمويل بنفسه و يعمل على تشغيل المشروع حسب المعايير التي تحددها الحكومة ، و لا تنتقل ملكية المرفق أو المشروع إلى الحكومة بعد إنتهاء مدّة الإمتياز لأن الحكومة تحصل على مقابل الأرض و أيضا على نسبة من الإيرادات مقابل منح الإمتياز¹

4- عقد البناء و التحويل و التشغيل (BTO) Build-Transfer-Operate

يقصد بهذا النوع من العقود تعاقد الحكومة مع المستثمر الخاص على بناء المشروع أو المرفق العام ثم التخلي عن ملكيته للحكومة التي تبرم معه عقد آخر لإدارة و تشغيل المشروع خلال فترة الإمتياز و ذلك مقابل الحصول على إيرادات التشغيل ، و بذلك تصبح الحكومة مالكة ابتداء و ليس في نهاية فترة الإمتياز كما في عقد BOT² .

5- عقد البناء و التشغيل و تجديد عقد الإمتياز (BOR) Build-Operate- Renwal

of concession

وفق هذه الصورة يتم التعاقد بين الدولة و القطاع الخاص على بناء مشروع ، ثم تشغيله فترة العقد مع إمكانية تجديد تشغيله فترة العقد مع إمكانية تجديد تشغيله لفترة أخرى ، و يلاحظ على هذه الصورة أنها تختلف مع عقد البناء و التشغيل و التحويل من حيث أنّ لها طبيعة تفاوضية و متجددة باستمرار الحاجة إلى تجديد العقد ، و ذلك تبعا لتطور التكنولوجيا المستخدمة أو عند إكتشاف مصادر جديدة من المواد

¹ وليد مصطفى الطراونة، مرجع سابق، ص:40

² حمدي عبد العظيم، دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروعات الإستثمارية و مشروعات البوت (B.O.T) ، الطبعة الرابعة، سنة 2006،

ص:229

المتعلقة بالمشروع ، أمثلته شركات الإتصال و الكهرباء و الطرق الخاصة بالمطارات....التي لا يمكن إستمرارها دون متابعة التطور التكنولوجي أو زيادة المستهلكين أو المستفيدين من المشروع ¹.

6- عقد التحديث و التملك و التشغيل و التحويل (MOOT) Modernize-Own-

Operate

تعهد الشركة الخاصة في هذا النوع من العقود بتحديث المشروع و تطويره تكنولوجيا وفقا لمعايير عالمية و تتولى تشغيله لفترة معينة ثم تعيده في نهاية الفترة إلى المالك دون مقابل ، إلا أنه يقتضي على الهيئة الخاصة بتدريب العاملين في القطاع العام على التجهيزات و البرامج الحديثة قبل مدة من التحويل، و يساهم هذا العقد في نقل التكنولوجيا الحديثة إلى القطاع العام ².

7- عقد البناء و الإمتلاك المرحلي و التأجير التمويلي و التحويل (BOLT) Build-

Own-Lease& Transfer

هذا النوع من العقود يصلح لإنشاء المشروعات التي تحتاج آلات و معدات رأسمالية لتشغيلها ، كما تصلح في حال كانت الشركة المشرفة على المشروع غير قادرة على تشغيله، فتقوم بتأجيره لشركة أخرى لتشغيله و إدارته خلال فترة الإمتياز . أو قد تقوم الحكومة بتأجير المشروع مقابل حق إنتفاع و عائد تحصل عليه ³.

8- عقد الإيجار و التجديد و التشغيل و نقل الملكية (LROT) Lease-Renwal-

Operate& Transfer

وفقا لهذا العقد فإن شركة المشروع تقوم بإستئجار مشروع قائم من الجهة الحكومية ثم تجدد و تحدثة و تشغله فترة العقد ثم تعيده مرة أخرى إلى الجهة الإدارية بصورته الحديثة دون مقابل ⁴.

¹ هارون خلف عبد الدلو، عقد البناء و التشغيل و التحويل و تطبيقاته في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة و القانون، الجامعة الإسلامية بغزة، سنة 2015، ص: 28.

² شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص: 53.

³ أمل نجاح البشبيشي، نظام البناء و التشغيل و التحويل B.O.T، سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الأقطار العربية، العدد الخامس و الثلاثون، نوفمبر/تشرين الثاني 2004-السنة الثالثة-، ص: 06.

⁴ هاجر فخار، دور عقود البوت في إنشاء و تسيير الأملاك الوطنية العمومية الإصطناعية (تطبيق عقود البوت في الجزائر)، مجلة صوت القانون، جامعة لويسني علي البليدة 2، المجلد السابع، العدد 01، ماي 2020، ص: 600.

9- عقد البناء و الإيجار و التحويل (BRT) أو (BLT) Build-Rent&

Transfer or Build-Lease& Transfer

هذا النوع من العقود له طبيعة خاصة تستمد خصوصيتها من خصوصية المنفعة التي تحققها للأفراد و هي خصوصية ترتبط بالمكان و ترتبط أيضا بالعائد المتولد عنها ، حيث يقوم المشروع على قابلية للتأجير سواء كان إيجارا سنويا قابلا للتجديد أو طوال فترة الإمتياز ، مثل إقامة طريق حيوي سريع¹ .

المطلب الثاني : تميّز عقود البوت (B.O.T) عن غيرها من العقود

إن التشابه الحاصل بين عقود الـBOT مع بعض العقود الأخرى أدى إلى الخلط بين هذه الأخيرة فوجب علينا تبيان ما يميّز بينهم ، حيث نجد العديد من الإختلافات يمكن ذكرها :

1- تميّز عقد الـB.O.T عن عقد الأشغال العامة :

عقد الأشغال العامة هو عبارة عن إتفاق بين الإدارة و أحد الأفراد أو الشركات بقصد القيام ببناء أو ترميم أو صيانة عقارات لحساب شخص معنوي عام بقصد تحقيق منفعة عامة ، في نظير المقابل المتفق عليه و وفقا للشروط الواردة في العقد .

و يميّز هذا العقد عن عقد الـB.O.T كون أنّ عقود الأشغال العمومية يقتصر دور المقاول في بناء أو ترميم أو صيانة مرفق عام و ينتهي دوره بمجرد نهاية الأشغال محل العقد، و هو ما يختلف عن عقد الـB.O.T الذي يقوم فيه المستثمر أو المتعهد أو شركة المشروع بإدارة و تشغيل المرفق قبل إعادته إلى الحكومة عند إنتهاء المدّة المتفق عليها ، و في عقود الأشغال العامة ينتفي عنصر المدّة مثلما هو في عقد الـB.O.T ، فالمقابل المالي الذي يتحصل عليه المقاول في العقد الأول يتقاضاه بمجرد الإيفاء بالتزاماته التعاقدية من الإدارة ، أما في عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية فإن شركة المشروع تحصل المقابل المالي خلال فترة زمنية محددة و متفق عليها في العقد على شكل رسومات تتقاضاها من جمهور المنتفعين² .

¹ محمد دمان ذبيح، عقد البوت: ماهيته و مزاياه، مجلة الإحياء، كلية الشريعة و الإقتصاد-جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة-

المجلد 20، العدد 25، جوان 2020، ص: 445-446

² صبوع صهيب، مرجع سابق، ص: 29-31

2- تميّز عقد الB.O.T عن عقد الخصخصة :

عقد الخصخصة عقد إداري تبرمه الإدارة (الدولة) مع شخص من القطاع الخاص يتم بموجبه بيع مشروع تملكه الدولة ، و ذلك خلال نقل ملكية المشروع إلى أحد الأشخاص سواء بصورة كلية أو جزئية ، فإذا ما كان نقل الملكية قد تمّ بصورة جزئية فإن الإدارة أو الدولة تبقى مساهما في رأس مال المشروع و شريكا فيه لكن إدارتها لهذا المشروع تكون مفيدة بنسبة ما تملكه ، أما إذا كان نقل ملكية المشروع قد تمّ بصورة كلية إلى الطرف الآخر إنتهت علاقة الإدارة بهذا المشروع نهائيا ¹.

و يتميّز هنا عقد الB.O.T عن عقد الخصخصة كونه يقوم صاحب المشروع بتسيير المرفق المنجز لمدة زمنية محددة ثم ينتقل إلى الدولة .

3- تميّز عقد الB.O.T عن عقد الشراكة :

يعرف عقد الشراكة على أنه عقد طويل المدى ، بمقتضاه تشارك مؤسسة من القطاع العمومي مع مؤسسة من القطاع الخاص بتمويل أو غير تمويل إنجاز و تشغيل منشأة عامة ، و يمكن أن يكون موضوعه خدمة مرفق عام، و ينص العقد على النتائج المنتظرة و تحديد المسؤوليات و الإستثمارات و المخاطر و الأرباح و الهدف من كل هذا تحسين نوعية الخدمات المقدمة للمواطنين .

و يختلف العقدين بينهم فيما يخص تحمل المخاطر المالية و التشغيل و الإدارة و نجد أنها تقع على عاتق شركة المشروع في عقود البوت عاى أن تتمكن كل العائدات التي يديرها المشروع طوال الفترة التعاقدية و ذلك لتحقيق الأرباح و تغطية تكاليف المشروع، أما في عقود الشراكة تنص على تقاسم المخاطر و الإستثمارات و الأرباح ، بالإضافة إلى أن المقابل المالي في عقود الشراكة يتحدد في شكل ثمن مجزأ تدفعه الإدارة بصفة دورية شهرية أو نصف سنوية طوال مدة العقد ².

4- تميّز عقد الB.O.T عن عقد تسليم المفتاح في اليد :

يعرف هذا العقد على أنه عقد يتولى بموجبه أحد الطرفين إقامة مصنع و تسليمه جاهزا للتشغيل للطرف الثاني بما يستتبع إنتقال المعارف الفنية إلى المتلقي من خلال الإداريين القائمين على إنشاء المصنع

¹ هاجر فخار، مرجع سابق، ص:599

² شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص:55

بما يقدمونه من معارف فنية كاملة و رسوم هندسية و خطط تفصيلية إضافة إلى تدريبهم لعمال المتلقي على تشغيل المصنع و صيانتته¹.

و يكمن الاختلاف الجوهرى بين هذين العقدين حول المراحل المتعلقة بتنفيذ كل منهما، فعقد البوت يمر بثلاثة مراحل و هي البناء و التشغيل و نقل الملكية ، بينما عقد تسليم المفتاح باليد فيمر بمراحل مختلفة تتمثل في التصميم و التشييد و التجهيز و التسليم، أي يلتزم المقاول بإتمام عمليات بناء المشروع و توريد الآلات و الأجهزة و تركيبها و تجريبها و الإعداد للتشغيل ، إضافة إلى تقديم المعونة حتى تمام تشغيل المصنع بكامل طاقته مع تدريب العمال، في عقد الـ B.O.T غالباً ما تكون الجهة المتعاقدة مع شركة المشروع جهة إدارية ، بينما في عقد تسليم المفتاح في اليد غالباً ما تكون الجهة المتعاقدة مع شركة المشروع من القطاع الخاص، في عقد الـ B.O.T غالباً ما يكون المشروع موضوع الإلتزام مرفقاً من المرافق العامة، بينما في عقد تسليم المفتاح في اليد غالباً ما يكون مشروع الإلتزام في نطاق الأعمال الصناعية التي تعود للقطاع الخاص ، ينتهي عقد تسليم المفتاح في اليد بإكمال المشروع و تسليمه جاهزاً للإستعمال، بينما في عقد الـ BOT يكون العقد لمدة طويلة قد تصل إلى تسعة و تسعون سنة ، و في عقد البنا و التشغيل و نقل الملكية يتولى المتعهد إدارة المشروع و تشغيله خلال مدة العقد بينما في عقد تسليم المفتاح باليد تنتقل إدارة المشروع فور إنجازه إلى المستثمر².

5- تميّز عقد الـ B.O.T عن عقد الإيجار التمويلي :

يتضمن عقد الإيجار التمويلي مزيجاً مركباً من عدّة عقود أهمها عقد الإيجار و عقد الوكالة و عقد وعدالبيع بينما لا يتضمن عقد الـ B.O.T هذا المزيج المركب من العقود، يخيّر المستأجر في نهاية مدة العقد إما بشراء الآلات و المعدات و العقارات أو بإعادتها إلى المؤجر بينما لا خيار للمقاول أو الملتزم ، بل هو يمتلك المشروع في أثناء مدة العقد ثم يلتزم في نهاية مدة العقد بإعادة تملكه إلى الإدارة المختصة³.

¹ صبوع صهيب، مرجع سابق، ص:33

² المرجع نفسه، ص:36

³ هاجر فخار، مرجع سابق، ص:599

المطلب الثالث : مزايا و عيوب عقود البوت (B.O.T)

من البديهي عند اعتماد أي نظام قانوني أو سياسة خاصة فإنه هناك مزايا تجذبنا إليها و تميزها عن غيرها و لها عيوب ننفر منها بسبها ، وكذلك عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية لا تختلف عن هذه الأنظمة حيث تبين من خلال الدراسات العلمية الدولية من طرف الباحثين الإقتصاديين و القانونيين أنّ الدول النامية اعتمدت هذه السياسة لإنجاز المشاريع ذات التكلفة الكبيرة و التي لا تستطيع تحملها لوجود عدّة مزايا لهذه العقود و هذا لا يعني أنها تخلو من العيوب و يمكن التطرق إليهما فيما يلي :

1- مزايا عقود البوت (B.O.T) :

كما ذكرنا سابقا فإن لعقود البناء و التشغيل و نقل الملكية عدّة مزايا جعلت من الدول النامية ذات الميزانيات المحدودة اعتمادها و منها :

✓ معالجة قصور التمويل الحكومي : إن مسألة تمويل المشروعات و مشروعات البنية التحتية هي الدافع الرئيسي في لجوء الكثير من الدول النامية لنظام B.O.T لمعالجة قصور التمويل الحكومي و التخفيف من عبء ميزانياتها العامة، حيث يؤدي لجوء الحكومة إلى أسلوب الشراكة بين القطاعين العام و الخاص وفق نظام B.O.T إلى هيكل موازاتها العامة، ويكون ذلك من خلال عدم اللجوء إلى الصرف من الميزانية العامة للدول أو مواردها السيادية أو إحتياطاتها النقدية من أجل بناء و صيانة هذه المشروعات التي تحتاج إلى مبالغ مالية ضخمة¹.

✓ توفير بنية تحتية تساهم في دفع عملية التنمية الإقتصادية و الإجتماعية : لا شك أن البنية التحتية الجيدة تساعد على تحقيق نهضة إقتصادية و عمرانية يلزم لتحقيقها توافر العناصر اللازمة من مصادر طاقة رخيصة مثل الكهرباء و الغاز، مع توافر إتصالات جيدة و طرق و وسائل نقل تربط بين المناطق المختلفة بالإضافة إلى مياه شرب نظيفة و صرف صحي مناسب مما يجعل الحياة أكثر رفاهية².

✓ إقامة مشروعات و مرافق جديدة : هذه العقود تؤدي إلى إقامة مشروعات و مرافق جديدة ، مما يؤدي إلى إتاحة مزيد من فرص العمل و ضخ أموال جديدة إلى السوق مما يقلل من نسبة التضخم و يحد

¹ محمد صلاح و البشير عبد الكريم، مرجع سابق، ص: 185

² المرجع نفسه، ص: 186

من البطالة، فضلا عن كونها تؤدي إلى خلق قاعدة صناعية و خدمية جديدة مثل إنشاء الطرق أو محطات الكهرباء أو المياه أو الأنفاق و غير ذلك من المشروعات التي تتم عبر هذه العقود¹.

✓ نقل المخاطر من الحكومة إلى القطاع الخاص: يسمح التمويل عن طريق القطاع الخاص عموما بنقل المخاطر المالية و التجارية وغيرها من المخاطر من الحكومة إلى القطاع الخاص و هو ما يدفعه لحسن إختيار المشروعات و التأكد من مقومات نجاحها ، و بالتالي يقلل من الفاقد و يرفع من كفاءة الإستثمار و يزيد من القيمة المضافة الحقيقية ، الأمر الذي يتولد عنه عدّة مزايا².

✓ المساهمة في نقل التكنولوجيا و تدريب العاملين عليها : توفر عقود الـ B.O.T فرصا مناسبة لنقل التكنولوجيا إلى الدول النامية، لأنه من مصلحة القطاع الخاص الذي يكلف بإنشاء المرافق العامة و تشغيلها أن يستخدم التكنولوجيا الحديثة في هذه العمليات توسيعا لنشاطه ، خبرته و سمعته على الصعيد الدولي وصولا إلى زيادة انتشاره ، تفعيل خبرته و تطويرها و اكتساب نجاحات متواصلة و متابعة على الصعيد الدولي³.

✓ القضاء على مشكلة البطالة : تسعى الدول المضيفة لاجتذاب الإستثمار بنظام الـ B.O.T أملا في تحقيق عوائد كثيرة منها الحد من مشكلة البطالة، فقامت بفتح الباب أمام هذه الإستثمارات من خلال ما انتهجته من قوانين و سيايات مشجعة له على أمل خلق فرص جديدة للعمل ، بالإضافة إلى كل ما يرتبط بهذه الفرص من مكاسب ، و جدير بالذكر أن الدولة المضيفة قد وضعت في اعتبارها عددا من آثار الـ B.O.T على العمالة الوطنية منها :

أ- إن وجود الإستثمار بنظام الـ B.O.T بكونه استثمارا مباشرا حقيقيا يؤدي إلى خلق علاقات تكاملية بين أوجه النشاط الإقتصادي في الدولة من خلال تشجيع المواطنين على إنشاء مشاريع لتقديم الخدمات المساعدة و اللازمة لشركة المشروع مما يؤدي إلى زيادة عدد المشاريع الوطنية الجديدة، و تنشيط صناعات أمامية و خلفية ينشأ عنها خلق فرص جديدة للعمل.

¹ جابر جاد نصار، مرجع سابق، ص:18

² أمل نجاح البشبيشي، مرجع سابق، ص:09

³ محمد دمان ذبيح، مرجع سابق، ص:447

ب- إن أداء شركة المشروع للضرائب المستحقة على أرباح الشركة يؤدي إلى زيادة عوائد الدولة و التي تؤدي بدورها إلى زيادة تمكن الدولة من التوسع في إنشاء مشاريع استثمارية مختلفة ، و بالتالي خلق فرص عمل جديدة .

ت- إن التوسع و الإنتشار الجغرافي لاستثمارات الـ B.O.T في الدولة يؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة في المناطق التي ينزح إليها ¹ .

2- عيوب عقود البوت (B.O.T) :

على الرغم أن عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية تشمل عدّة مزايا جعلت الكثير من الدول إعتماؤها إلا أن هذا لايعني أنه ليس بها عيوب و سلبيات كثيرة، و لكن يمكن إيجاد حلول لهذه السلبيات من أجل تحقيق أكبر منفعة و الأخذ بهذا النموذج من العقود، و أهم هذه العيوب و السلبيات وهي :

✓ تهديدات الأمن القومي بسبب سيطرة القطاع الخاص أو المستثمر الأجنبي على بعض المشروعات الإستراتيجية كالمطارات و الطرق ² .

✓ لجوء المستثمر سواء أكان أجنبيا أم محليا إلى السوق المحلية للحصول على التمويل اللازم للمشروع بدلا من تحويل هذه الأموال من الخارج ثم بعد ذلك يستخدم هذا التمويل الداخلي لاسترداد المعدات والأجهزة من الخارج، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على العملات الأجنبية و الضغط على السيولة المتاحة في السوق الداخلي ، الأمر الذي يؤدي إلى إنخفاض قيمة العملة الوطنية و زيادة الطلب على العملات الأجنبية ³ .

✓ ارتباط عقود البوت بالإحتكار فشركة المشروع تشتترط ذلك حتى تضمن سيطرتها على السوق و ضمان عدم منافستها، حتى تستطيع أن تسترد ما أنفقته من أموال. و يترتب على ذلك ما يترتب على الإحتكار من أضرار و مساوئ و إذا لم يرتبط المشروع بالإحتكار فإن الدولة المضيفة تلتزم بشراء الخدمة

¹ محمد دمان ذبيح، مرجع سابق، ص: 448

² محمد صلاح و البشير عبد الكريم، مرجع سابق، ص: 188

³ جابر جاد نصار، مرجع سابق، ص: 19

التي يقدمها المشروع كما يحدث في محطات الكهرباء أو تضمن حدا أدنى من التشغيل كما يحدث في المطارات و الطرق ¹ .

✓ طول مدة العقد حيث أن مدة التعاقد في عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية تمتد إلى فترات زمنية طويلة، و هو أمر في غاية الخطورة ، لما ينتج عنه من تقييد لأجيال متعاقبة يتوجب عليها الإلتزام بنتائج العقد، كما أن المدة تصبح طويلة جدا بالنسبة لإعادة ملكية المشروع إلى الدولة كما لو امتدت مدة العقد إلى تسع و تسعين سنة، و ما يترتب على ذلك من تأخير كبير في استفادة الدولة من عوائد المشروع مما يلحق الضرر بالمصلحة الإقتصادية للدولة ² .

✓ التنمية البشرية و الكوادر و الخبرات الوطنية غالبا تحرم من الإدارة و الخبرة إذا كان المنفذ جهة أجنبية حيث تفضل عمالتها الخارجية ³ .

✓ ضعف سيطرة الدولة ، ذلك أن طول مدة التعاقد في عقود البناء و التشغيل و نقل الملكية و اتصاف الأعمال الحكومية بالبيروقراطية قد يؤدي إلى تراجع سيطرة الحكومة على مراحل المشروع المختلفة، مما يحول دون تأكدها في مطابقة المشروع للمواصفات المتفق عليها، و المعايير المعمول بها في الدولة، و هو ما يؤثر سلبا على حسن سير المشروع و الخدمات التي ينتظر أن يقدمها ⁴ .

¹ جابر جاد نصار، مرجع سابق، ص:20

² وليد مصطفى الطراونة، مرجع سابق، ص:35

³ محمد صلاح و البشير عبد الكريم، مرجع سابق، ص:188

⁴ وليد مصطفى الطراونة، مرجع سابق، ص:36

المبحث الثالث : المسار التعاقدى لعقود البوت (B.O.T)

وجب على الحكومة أو الدولة المضيفة الراغبة في تطوير بنيتها التحتية أو إنشاء مرافق عامة تطمح لإنشائها وفق عقود البوت ، أن تقوم في بادئ الأمر بتحديد المشروع الذي تريده و ذلك بتقدير الطلب على خدمات هذا المشروع و تحديد الأولويات بالنسبة للحاجة الملحة إليه تبعاً لدراسات علمية و إقتصادية و فنية، و من ثم إجراء دراسة الجدوى للتحقق من إمكانية وصول المشروع للأهداف المرجوة منه و كذا تغطية النفقات، و في الأخير إبرام العقد مع شركة المشروع التي ستقوم بالتنفيذ.

المطلب الأول : الإجراءات السابقة للتعاقد

قبل إختيار الشركة التي ستقوم على إنشاء المشروع و التعاقد معها ، كان لابد على الحكومة إختيار و تحديد المشروع في حد ذاته الذي تودّ إنشائه و تشغيله وفق عقد البوت في المرحلة الأولى ثم تليها المرحلة الثانية و المتمثلة في إعداد دراسة الجدوى، و ذلك بتحليل المشروع من حيث حجمه، موقعه، الإختبارات اللازمة له، حجم العائد الأساسي له و مدى ربحيته.

1- تحديد المشروع :

تعتبر مرحلة تحديد المرفق أو المشروع المراد إنجازه بعقد البوت أهم مرحلة تستند إليها كل المراحل الأخرى، و نجاح إنجاز مشروع المرفق العام فيها مرتبط بمدى نجاح الدولة في التخطيط له في هذه المرحلة، و تكون البداية في ذلك بتحديد المرفق و مدى ضرورة أن يستند للقطاع الخاص بمهمة تنفيذه عن طريق عقود البوت و هو ما تقوم به الدولة المضيفة عن طريق أجهزتها التخطيطية¹.

حيث تقوم الدولة باختيار المشروع بناء على دراسات و أسس علمية و إقتصادية و فنية، و لذلك فإنه من العناصر الأساسية التي تحكم عقود البوت مراعاة عنصر المكان الذي سيتم فيه إنشاء المشروع و ما يتوفر عليه من موارد و إمكانيات ظاهرة أو مستقبلية يمكن أن تظهر أو يتم إجراؤها في هذا المكان، و الشيء الثاني هو عنصر التوقيت أو المدة الزمنية التي يستغرقها لإقامة المشروع².

¹ بولقواس سناء، مرجع سابق، ص:106

² شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص:66

و غالبا ما تكون الجهة الإدارية هي من تقوم بتحديد المشروع المرغوب فيه و أسلوب تمويله، إلا أنّ هذا لا يعني أنّ شركة المشروع لا تستطيع تحديد هذا المشروع المزمع إقامته.

2- دراسة جدوى المشروع:

بعد تحديد الدولة المضيفة للمشروع المراد إنجازه و يجب عليها القيام بإجراء دراسة الجدوى لهذا المشروع و قيامها بتحليله من كل الجوانب، و تعرّف دراسة الجدوى على أنّها " مجموعة الأسس العلمية المستمدة من علوم الإقتصاد و المحاسبة و بحوث العمليات، و التي تستخدم في تجميع البيانات و دراستها و تحليلها، بقصد التوصل إلى نتائج تحدد مدى صلاحية هذه المشروعات من عدّة جوانب قانونية و تسويقية و بيئية و مالية و إجتماعية " ¹.

و تعتبر دراسة الجدوى بمثابة خطوة تعتمد عليها الجهة الإدارية صاحبة المشروع في إجراء المقارنات بين البدائل التمويلية المختلفة لهذه المشاريع كما تعتبر محددًا لجدوى اللجوء لأسلوب البوت من عدمه. و تنقسم مواضيع دراسة الجدوى للمشاريع وفق عقود البوت إلى عدّة أقسام و هي: "دراسة الجدوى القانونية و البيئية و تتضمن الأساس الدستوري و الأساس التشريعي، دراسة الجدوى التسويقية، دراسة الجدوى الفنية للمشروعات و دراسة الجدوى الإجتماعية ".

المطلب الثاني: طرح المشروع للتعاقد

بعد الإستقرار على المشروع المراد إنجازه و دراسة الجدوى و قبل تحديد شركة المشروع، لابد من طرح المشروع للتعاقد و غالبا ما تعتمد الدولة في ذلك بإعداد مناقصة لتلقي العروض و العطاءات من قبل المستثمرين، متبعة في ذلك الإجراءات المنصوص عليها في قانون الصفقات العمومية، كما يمكن للدولة او الحكومة على صيغة أخرى لإبرام الصفقات و تتمثل في الإتفاق المباشر مع أحد المستثمرين و التفاوض معه على إنجاز أحد المشاريع عن طريق عقد البوت، و سنتطرق إلى أساليب إختيار شركة المشروع لإبرام عقد البوت على النحو التالي :

¹ ماهر محمد حامد، مرجع سابق، ص: 72

1- أسلوب المناقصة :

هو أسلوب تتبعه الدولة المضيفة من أجل إختيار أحسن العروض المتاحة على الطاولة لأن هدفها الأساسي إقامة مشروع بأقل التكاليف و بجودة فنية عالية، و يمكن تعريفه وفقا للمشرع الجزائري من خلال المادة 26 من المرسوم الرئاسي 236/09 : " هو إجراء يستهدف الحصول على عروض عدّة متعهدين متنافسين مع تخصيص الصفقة للعارض الذي يقدم أفضل عرض"¹.

و من أجل الوصول إلى إتفاق نهائي و إختيار شركة المشروع تجنب إتباع عدّة إجراءات تنافسية و بكل شفافية بداية بالإعلان عن المناقصة مرورا بتقديم العروض و وصولا إلى فتح و تقييم العروض.

أ- الإعلان عن المناقصة : يعتبر الإعلان عن المناقصة من الإجراءات المهمة و الأساسية بالنسبة لقانون المناقصات و المزايدات، و لا يتعدى الإعلان عن المناقصة أن يكون مجرد الدعوة للتعاقد، حيث أنه لا يمثل إيجابا تتقدم به الحكومة إلى المتعاقد معها، و يتم بمقتضاه توجيه الدعوة إلى كل الملتزمين للإشتراك بالمناقصة و التعاقد مع الإدارة، و هو يتضمن الدعوة للإطلاع على الشروط الموضوعية التي يتم على أساسها تقديم العروض إلى الجهة الإدارية المانحة للإمتياز، و يجب أن يتضمن الإعلان عن المناقصة البيانات الإلزامية و هي تسمية المصلحة المتعاقدة و عنوانها و رقم تعريفها الجبائي، كيفية المناقصة، شروط التأهيل أو الإنتقاء الأولي، موضوع العملية، قائمة موجزة بالمستندات المطلوبة مع إحالة القائمة المفصلة إلى أحكام دفتر الشروط ذات الصلة، مدة تحضير العروض و مكان إيداعها و مدة صلاحية العروض و إلزامية كفالة التعهد، و يجب تقديمها في ظرف مزدوج مختوم مكتوب عليه عبارة " لا تفتح "².

ب- تقديم العروض من قبل المستثمرين : بعد إعلان الجهة الإدارية عن المناقصة يأتي الدور على المستثمرين الراغبين في التعاقد و إنجاز المشروع بتقديم عروضهم للظفر به ، و قد يكون ذلك من خلال عرض فردي "شركة" أو عرض مشترك بين عدّة أطراف متحدين ماليا فيما بينهم .

و يكون ذلك وفقا للشروط و المواصفات الواردة بدفتر الشروط و يتعيّن على مقدم العطاء أو العرض يلتزم بالمواعيد و الإجراءات التي تحددها الجهة الإدارية، و عليه أن يحدد في عرضه مصادر تمويل المشروع و ذلك

¹ شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص: 69

² المرجع نفسه، ص: 70

عن طريق خطة مالية تحدد مصادر هذا التمويل و الضمانات التي تكفل تنفيذها، كما يجب أن يتضمن عرضه الخرائط و الرسومات الخاصة بالمشروع و خطط التنفيذ و مراحه الزمنية¹، و من الأمثلة على ما يتضمنه العرض² :

✓ **خطة إدارة المشروع** : يتضمن الهيكل التنظيمي له، و خبرات فريق العمل الرئيسي في كل نشاط من أنشطة الهيكل التنظيمي و الجدول الزمني لتنفيذ جميع مراحل المشروع وخطة مراقبة تطبيق المعايير البيئية.

✓ **المكون الفني للعرض** : و يتضمن وصفا تفصيليا للمكونات الرئيسية للمشروع و يوضح فيه التكنولوجيا المستخدمة، الرسومات التخطيطية و الهندسية للمشروع، خطة التشغيل و الصيانة، تسجيل المعلومات و حفظها، قطع الغيار ...

✓ **المكون السعري للعرض** : و يتضمن أسعار بيع الخدمات و معدلات الإستهلاك.

✓ **المكون التجاري للعرض** : يتضمن خطة التمويل و الترتيبات اللازمة لإنشاء و تشغيل المشروع، نسبة المكون المحلي للمعدات و الخدمات الرئيسية.

ث- تقييم العروض و اختيار المتعاقد : بعد تقديم العطاء تعكف الحكومة بمسئاريها في المجالات

المختلفة على دراسة العطاءات التي تم تقديمها و تقييمها، ثم اختيار أفضلها من حيث التكلفة و نوعية التكنولوجيا المنقولة، و وفورات الصرف الأجنبي و العمالة المستخدمة و شروط التمويل و غير ذلك³.

و يستلزم القانون أن يتم تقديم العروض في الوقت المحدد و المعلن عنه في المناقصة و هنا تمارس عملية الرقابة الداخلية للصفقات العمومية، و قد تم غساند هذه المهمة إلى لجنة فتح الظرفة و لجنة تقييم العروض و هذا ما جاء في المادة 121 و 125 من المرسوم الرئاسي 236/10 و ذلك من أجل تحديد و اختيار أفضل المتقدمين للمناقصة طبقا للشروط المحددة في دفتر الشروط .

2- أسلوب الإتفاق المباشر أو أسلوب التراضي : يعتبر أسلوب الإتفاق المباشر أو أسلوب التراضي

ثاني أسلوب تعتمده الدولة المضيفة لإبرام الصفقات عن طريق عقود B.O.T، حيث نجد أنها تتفق مع أحد

¹ صبور صهيب، مرجع سابق، ص: 88

² المرجع نفسه، ص: 88

³ ماهر محمد حامد، مرجع سابق، ص: 81

المستثمرين الذي تراه مناسب من أجل إنجاز مشروعها و قد عرّف المشرع الجزائري التراضي في نص المادة 27 من المرسوم الرئاسي 98/11 على أنه : " إجراء تخصيص صفقة لمعامل واحد دون الدعوة الشكلية إلى المنافسة " ¹.

من خلال هذا التعريف نلاحظ بأن الجهة الإدارية المشرفة على إبرام مثل هذه العقود تكون لها حرية كبيرة في اختيار المستثمر المناسب دون اللجوء لإجراءات الطريقة الأولى " أسلوب المناقصة " و يلاحظ أن هذا الأسلوب أكثر فائدة للدولة من الناحية الاقتصادية، و يعد أسلوب الإتفاق المباشر من الأساليب المناسبة لإبرام عقود الدولة الخاصة بتنفيذ المشروعات التي يغلب عليها طابع السرية مثل مشروعات القوات المسلحة و الشرطة.

و قد تعتمد الجهة المانحة للإمتياز على هذا الأسلوب في كثير من الحالات يمكن ذكرها على سبيل المثال لا الحصر ² :

- ✓ إذا كانت العطاءات المقدمة من الشركات الأجنبية، لا تحوز إقناع الدولة الراغبة في التعاقد سواء كان من ناحية الثمن المقترح للتكاليف أو غير ذلك من شروط تتطلبها هذه الشركات .
- ✓ في الحالات التي توجد فيها إتفاق تعاون بين الدولة الراغبة في التعاقد و دول أخرى، بمقتضى هذا الإتفاق يشترط الإستعانة بالشركات التابعة لهذه الدولة .
- ✓ إذا كان المشروع المزمع تنفيذه تقوم تنفيذه تقوم بتمويله هيئات تمويل معينة أو بعض الدول فإن هذه الهيئات و الدول المقرضة و المانحة للتمويل قد تشترط الإستعانة بشركات محددة بالإسم، فيكون لزاما على الدولة إتباع هذه الطريقة للتعاقد المباشر مع هذه الشركات.
- ✓ إذا كان المشروع المزمع تنفيذه يتطلب الإستعانة ببراءات إختراع أو تراخيص صناعية، أو تكنولوجيا متطورة لا تملكها إلا شركات معينة .
- ✓ التعاقد مع شركات معينة سبق لها تنفيذ مشروعات في الدولة بقدر كبير من الكفاءة و الدقة، أو

¹ شماشمة هاجر، مرجع سابق، ص:74

² ماهر محمد حامد، مرجع سابق، ص:88-89

لتنفيذ بعض التعديلات على مشروع سبق لها تنفيذه، أو القيام بتنفيذ بعض الأعمال التكميلية لمشروعات سبق لها الإنتهاء من تنفيذها .

✓ بالنسبة لتنفيذ بعض المشروعات ذات الطابع السري و المتعلقة بالأمن القومي للبلاد مثل المشروعات التي تقوم بتنفيذها أجهزة الدفاع و الشرطة .

المطلب الثالث: إبرام العقد و تكوينه

بعد اختيار أفضل العروض المقدمة من طرف المستثمرين و الإستقرار عليه، تأتي المرحلة الثانية و التي لا تقل أهمية عن سابقتها و هي إبرام عقد البوت من أجل الشروع في العمل و إنجاز المرفق المراد إنشاؤه و سنتطرق في هذا المطلب إلى كيفية إبرام العقد و مكوناته فيما يلي :

1- التفاوض :

أول شيء تقوم به الجهة المانحة للإمتياز من أجل إنجاز مشروع ما، و بعد إختيار و تحديد شركة معينة هو التفاوض على العقد و تبيان وجهة نظر كل طرف منهما و مناقشة شروط العقد، و يعرف التفاوض بأنه " تبادل الإقتراحات و المساومات و المكاتبات و التقارير و الدراسات الفنية، بل و الإستشارات القانونية التي تتبادلها أطراف التفاوض ليكون كل منهما على بينة من أفضل الأشكال القانونية التي تحقق مصلحة الأطراف، و للتعرف على ما يسفر عنه الإتفاق من حقوق و إلتزامات لطرفيه " ¹.

و غالبا ما تبدأ مرحلة التفاوض بالجانب الفني و المتمثل في خطة التشغيل و الصيانة و المفاوضات القانونية لتحديد شروط التعاقد و أحكامه، و إعداد الصيغة القانونية للجوانب الفنية لإدراجها ضمن بنود العقد. و الهدف من هذا كله هو الحصول على إتفاق يرضي الطرفين و تحقيق الأهداف المسطرة بأقل جهد ممكن و بدون نشوب منازعات بينهما.

و قد تختلف مدة المفاوضات من قصيرة إلى طويلة حسب الظروف و ملاسبات العقد المزمع إبرامه، حيث نجد أن العقود التي تبرمها الدولة تبدأ بها المفاوضات منذ الوهلة الأولى لرغبتها في إبرام العقد و التي تخرجها للواقع العملي من لحظة تقديم العروض للمستثمرين لأجل تقديم العطاءات، فيمكن للتفاوض أن

¹ ماهر محمد حامد، مرجع سابق، ص: 90

يتتهي منذ البداية حيث تكفي الدولة باختيار أفضل عرض و إبرام العقد النهائي مع صاحبه، كما يمكن أن تكون مفاوضات طويلة و مراطونية قد تتطرق لعدة مواضيع تتعلق بالأمر الفنية و القانونية و قد تتجاوز ذلك لتصل حتى لمسائل التمويل و التأمين و المسائل البيئية و السياسية .

و عقود البوت B.O.T ترتكز على التبنّي الكامل لفكرة الحرية التعاقدية، لأنّ التفاوض على العقد لا يحدث إلا عندما تتجه إرادة الطرفين إلى الدخول في التفاوض بهدف إبرام عقد معيّن، إذ أن الطرفين لا يدخلون في التفاوض إلا بعد ما تتكون لديهم إرادة حقيقية عارمة على التفاوض، و كل متفاوض يبقى طيلة فترة المفاوضات متمتعاً بكامل حريته في إبرام العقد من عدمه.

و تنتهي المفاوضات إلى صياغة نصوص العقد متضمنة مواعيد التنفيذ و مدّة العقد و أسلوب التشغيل ، الصيانة و الضمانات البنكية و مصادر التمويل، و حدود الغرامات المالية و الضمانات القانونية و تحديد القضاء للفصل في المنازعات و بيان القانون الواجب التطبيق، و بعد الإتفاق يتم إبرام العقد النهائي بينهما¹

2- إنعقاد العقد و مكوناته :

بانتهاج مرحلة التفاوض و الإتفاق بين الطرفين (الجهة الإدارية و شركة المشروع) يأتي الدور على إبرام عقد البوت النهائي و هذا ما نصت عليه المادة 13 من المرسوم التنفيذي 417/04: " تدخل هذه الإتفاقية حيّز التنفيذ بمجرد التوقيع عليها. حرر ب... في... السلطة المانحة للإمّياز، صاحب الإمّياز"².

و نظرا لخطورة هذا الإمّياز أوجب المشرع الجزائري ضرورة المصادقة على هذه الإتفاقيات بموجب مراسيم ، و قد نصت المادة 03 من المرسوم التنفيذي 308/96: "يصادق على إتفاقية منح الإمّياز الخاص بالطرق السريعة بمرسوم يتخذ في مجلس الحكومة، بناء على تقرير مشترك بين الوزراء المكلفين على التوالي بالداخلية و المالية و الطرق السريعة"³.

زد على ذلك أنّ بعض القوانين تشترط لمنح الإمّياز ترخيص من مجلس الوزراء و إقتراح من المجلس

الوطني للإستثمار .

¹ بولقواس سناء، مرجع سبق ذكره، ص: 118

² شمشة هاجر، مرجع سبق ذكره، ص: 79

³ المرجع نفسه، ص: 79

الفصل الأول : مفاهيم عامة حول عقود البوت (B.O.T)

و يتكون عقد البوت B.O.T من وثيقتين مهمتين هما ¹ :

أ- إتفاقية الإمتياز : و هي أقصر جزء من عقد الإمتياز حيث تقتصر على تحديد الأطراف بدقة ، و ضبط مضمون الإتفاق الذي يتمثل في إلزام الإدارة بمنح المرفق العام لشركة المشروع لإنشائه و تسييره ، و إعادته ، و ذلك وفقا لما يحدده دفتر الشروط.

ب- دفتر الشروط : و يعرف على أنه " دعوة للتعاقد و ليس إيجاب ، فالإيجاب هنا يتقدم به العارض و إن كان معالم الإيجاب و شروطه تتحدد بناء على الشروط التي قررتها الإدارة في دفتر الشروط " و يحتوي دفتر الشروط على نوعين من الشروط :

✓ شروط تنظيمية : و تتعلق بإنشاء و تسيير المرفق ، و توضع من طرف الإدارة بدون تدخل شركة المشروع و يجب عليه أن يتقبلها كما هي دون مناقشة.

✓ شروط تعاقدية : و تتعلق بالعلاقة بين أطراف العقد مثل المدة ، الضمانات و الإمتيازات و شروط نهاية العقد... الخ.

¹ شماسة هاجر، مرجع سابق، صص:80-81

خلاصة الفصل :

من خلال هذه الدراسة نستخلص أن عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية الـ **B.O.T** هو عقد بين الدولة الأم مانحة الإمتياز وأطراف خاصة يطلق عليها مصطلح شركة المشروع سواءا كانت محلية أو أجنبية من أجل إنجاز مشروع معين و القيام عليه منذ إبرام العقد بين الطرفين و تولى مهمة الإنجاز إلى غاية تسليمه نهائيا و بدون أي مقابل و في حالة جيدة تمكن من إستغلاله مرة أخرى، و قد قمنا بإلقاء نظرة عن نشأة و تطور هذا النوع من العقود و الذي لا يعد من العقود الحديثة كما يتخيله البعض، بل يمتد إلى أواخر القرن التاسع عشر ، و التطرق إلى تعريفاته، العناصر المكونة له، تميزه عن غيره من العقود المشابهة له، ذكر مزاياه و عيوبه و مساره التعاقدي و كل ما يسبقه من إجراءات و كيفية طرح المشروع وصولا إلى إبرام العقد و تكوينه .

و كل هذا من أجل القيام بالبنية التحتية و إنجاز مرافق عامة تقدم خدمات للجمهور للإنتفاع به و إشباع حاجياتهم ، و لهذا سنتطرق في الفصل الثاني إلى البنى التحتية و مساهمتها في التجارة الخارجية و ذلك من خلال بعض العموميات للبنى التحتية كتعاريفها و خصائصها و متطلباتها المالية و عقد التشييد من إبرام للعقد و تحديد الأسعار و تغييرها ...

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

تمهيد الفصل:

تعتبر البنية التحتية عنصر أساسيا في الحياة الاقتصادية لأي دولة، كما أن توفرها بالمستوى المطلوب يعد عاملا مهما للنهوض بالاقتصاد الوطني وتحقيق التنمية في جميع القطاعات.

و عليه سيتم التطرق من خلال هذا الفصل الذي تم تقسيمه إلى ثلاث مباحث إلى المفاهيم الأساسية للبنية التحتية من خلال إبراز عموميات حول البنية التحتية، تحديد خصائصها و مدى أهميتها في تحقيق التنمية الاقتصادية للدول، بالإضافة إلى ذلك توضيح المتطلبات المالية الضرورية التي تحتاجها عند إنجازها ، مع إبراز أساليب وطرق تمويلها المختلفة وكيفية تحديد أسعارها عند القيام بتشبيدها بعد المرور من اجراءات التشريع المعمول بها في ابرام الصفقة العمومية، كما سيتم التطرق إلى نبذة عن التجارة الخارجية من تعاريف و أسباب قيامها، وصولا إلى البنية التحتية للتجارة الخارجية.

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المبحث الأول: عموميات حول البنى التحتية

تشكل البنى التحتية أساسا أوليا لمساهمة كافة القطاعات في النشاط الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة، وتعرف على أنها منظومة الخدمات الموجهة بصفة مباشرة لخدمة الإنسان والاقتصاد حيث تقع على عاتق هذه البنى إنجاز الاستثمارات كتشديد المباني والتجهيزات بالإضافة إلى القيام بالأشغال العمومية من إنجاز الطرقات وترميم المطارات والموانئ، ولا يمكن تصور حدوث تنمية اقتصادية واجتماعية في أي مجتمع دون وجود بنية تحتية متقدمة.

المطلب الأول: تعريف البنية التحتية

التعريف الأول:

اختلفت الرؤى والتعريفات بشأن البنية التحتية، بحسب طبيعتها والغرض منها والهدف الذي تساهم في تحقيقه فإما أن تكون ذات طبيعة اقتصادية أو اجتماعية أو تجمع الإثنين معا، ويمكن تعريفها من الناحية الاقتصادية حيث تتمثل في مشروعات تتطلب بنية هندسية طويلة الأجل وتقوم بواسطة معدات وتسهيلات وخدمات تستخدم في النتاج والمعيشة.¹

التعريف الثاني:

" تمثل البنى التحتية المرافق العامة والمتمثلة في إقامة محطات توليد القوى الكهربائية، والاتصالات السلكية واللاسلكية والبريد ومحطات معالجة المياه وتوصيلها عبر الأنابيب، الصرف الصحي، والغاز بتوصيلاته ومشاريع الأشغال العامة التي تشتمل تشييد وبناء الطرق والجسور والسدود والقنوات ومشاريع النقل العام التي تتضمن تشييد وبناء المطارات والموانئ والسكك الحديدية ونحوها، إضافة إلى مشاريع خدمات التعليم والصحة و الأمن و الدفاع " ².

¹ محمد صلاح، السياسات العمومية الحديثة لبناء وتحديث البنية التحتية، مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد12، جامعة المسيلة، الجزائر، 2014، ص:132-144

² أحمد بن حسن بن أحمد الحسني، دراسة شرعية اقتصادية لخصخصة مشاريع البنية التحتية بأسلوب البناء والتشغيل ثم الإعادة بأسلوب البناء والتشغيل ثم الإعادة، ب ط، جامعة أم القرى، السعودية، 2000، ص:9

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

التعريف الثالث:

" يمكن تعريف مشاريع البنية التحتية " بأنها عبارة عن الهياكل التي تدعم الأنشطة البشرية وتشمل الأنظمة المادية والاجتماعية والايكولوجية والاقتصادية والتكنولوجية، مثل النقل، إنتاج الطاقة وتوزيعها، شبكات الاتصال، إدارة الموارد المائية، إدارة المخلفات، وجميع المرافق التي تدعم المجتمعات الحضرية والريفية، بما في ذلك تنمية الموارد المستدامة وحماية البيئة".¹

و يمكن أن تتوزع مشاريع و استثمارات البنى التحتية على العديد من المعايير المختلفة حيث تركز بعض المشاريع الاستثمارية على تحفيز النمو الاقتصادي بينما تستهدف مشاريع استثمارية أخرى على تحسين فرص الفقراء للحصول على الخدمات الرئيسية ، و يمكن أن تكون مشاريع البنية التحتية عبارة عن مشروع عملاق فردي أو عبارة عن مئات المشاريع الصغيرة الأخرى و يمكن في المقابل أن تتم عملية تصميم و تنفيذ المشاريع مركزيا أو لا مركزيا و يمكن أن تكون مشاريع البنية التحتية بطبيعة الحال عالية المخاطر أو قليلة المخاطر.

التعريف الرابع :

و يمكن تعريف البنى التحتية : " بأنها مجموعة من المرافق العامة الضرورية والخدمات الأساسية التي تتطلبها حياة السكان من جهة ، وعمليات الإنتاج الاقتصادي من جهة أخرى في منطقة معينة " ² و يعتبر هذا المفهوم أكثر شمولاً للبنى التحتية في الوقت الحاضر، إذ يشمل بنيتين :

- **البنية التحتية الصلبة** : و التي تمثل البنية الأساسية من منشآت و تجهيزات الأساسية من مباني ، طرق، مطارات و موانئ بجانب سكك الحديد، نظام الصرف الصحي، و تمديدات المياه و غيرها.

- **البنية التحتية المرنة** : و هي تشمل على تكنولوجيا المعلومات و القوانين و الأنظمة التي تنظم المال و الاستثمار ، بل و حتى القوانين الخاصة بالعقوبات، لأن كل ذلك يدخل ضمن شبكة أساسية لتحقيق البنية التحتية من خلال تشجيع الاستثمار للوصول إلى التنمية .

¹ رحمة غزالي ، زينب غزالي ، البنية التحتية كأحد متطلبات صناعة السياحة وترقيتها في الجزائر ،مجلة الريادة لاقتصاديات

الأعمال، العدد03، جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، جانفي 2020، ص: 144-162

² بشوتي أسماء، شويح محمد، تأسيس البنية التحتية الجزائرية في ظل البرامج التنموية ، العدد02، جامعة البليدة2، الجزائر، ديسمبر 2019، ص

ص: 201-216

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

و لقد شهد مفهوم البنية التحتية مراحل عدة إلى أن وصل إلى ما هو عليه و تتمثل هذه المراحل في :¹

- **المرحلة الأولى:** مرحلة النشأة و كانت في فرنسا في القرن التاسع عشر حيث ارتبط مصطلح البنية التحتية بالمنشآت العسكرية *military installations* و قد استمر هذا المفهوم إلى النصف الأول من القرن العشرين.

- **المرحلة الثانية :** مرحلة ما بعد النصف الأول من القرن العشرين إلى أواخره، فيها تطور مفهوم البنى التحتية إلى معنى الأشغال العامة مثل الطرق و الشوارع، الجسور، النقل الجماعي، المطارات و الخطوط الجوية، إمدادات المياه، الموارد المائية و إدارة المياه ، معالجة النفايات الصلبة و التخلص منها ، توليد الطاقة الكهربائية و نقلها، الاتصالات و إدارة النفايات الخطيرة .

- **المرحلة الثالثة :** في السنوات الموالية للقرن العشرين فيها توسع مفهوم البنية التحتية ليشمل الإطار الداخلي لأي نظام تقني أو منظمة تجارية.

و إجمالاً يتضح بأن البنى التحتية تشمل كل من المنشآت، الخدمات و التجهيزات الأساسية التي يحتاجها المجتمع مثل : وسائل المواصلات كالطرق و المطارات، سكك الحديد، وسائل الاتصالات كالجوال، الأنترنت و البريد بالإضافة لنظام الصرف الصحي و قنوات المياه بل و يتعدى كل ذلك إلى أن يمتد إلى البنية الفكرية، و لذلك فإن كل ما يصرف في هذا المجال يدخل ضمن مصطلح البنى التحتية، كما يمتاز هذا الأخير بضخامة الإنجاز الذي قد يتجسد في مشروع واحد أو في مجموعة من المشاريع، ذات درجات مخاطرة متفاوتة و بهذا يتضح شمول البنية التحتية على كل ما هو ضروري للنهضة العمرانية و الاقتصادية والاجتماعية .

¹ قوال شيخ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجستية في الجزائر، مذكرة ماستر، تخصص الامداد والنقل الدولي، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2018، ص:9

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المطلب الثاني : خصائص البنى التحتية و أهميتها

بعد عرض مفهوم البنى التحتية يجدر تبيان أبرز خصائصها وتحديد أهميتها حتى يتسنى لنا توضيح

ماهيتها :

1- خصائص البنى التحتية : تتمثل خصائص البنى التحتية في عناصر عدة أهمها:¹

أ- الثبات : وهي من أهم الخصائص التي يستند إليها في تقدير الدور الإنتاجي لرأس المال العام مقارنة لرأس المال الخاص الذي يتميز بعدم الثبات والحركية أينما كان هناك ربح ، بعكس البنى التحتية العامة التي تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة.

ب- عدم القابلية للتجزئة : يعني أن تكلفة الفصل بين رؤوس الأموال العمومية مرتفعة جدا وفي بعض الدول تستدعي إلى فتح المجال أمام القطاع الخاص في إنشائها لعدم قدرتها على استغلال بشكل كامل.

ج- عدم القابلية للإحلال : أي ارتفاع تكاليف تمويل أو إحلال هذه البنية التحتية إلى استعمالات أخرى.

بالإضافة إلى ما ورد هناك خصائص مشروعات البنية التحتية أخرى نذكر منها:²

✓ كبر حجم الاستثمارات المطلوبة ، وبالتالي يعجز ممول واحد عن تمويل المشروع في كثير من الأحيان.

✓ كثرة عدد مستهلكي الخدمات التي يقدمها المشروع وتنوع دخولهم.

✓ ارتباط هذه المشروعات بخدمات ضرورية لا يمكن الاستغناء عنها ، مثل المياه ، الكهرباء، الطرق ، تغير المستوى المطلوب من هذه الخدمات مع تطور النمو في المجتمع ، مما يزيد من الطلب على هذه الخدمات و تستمر الحاجة إلى هذه المشروعات .

ضرورة التطوير المستمر للخدمة بما يواكب التطور العلمي والتكنولوجي لتقديم خدمة عصرية تلي حاجات الجمهور .

¹ بابا عبد القادر ، نسمن فطيمة ، أثر تمويل البنى التحتية على النمو الاقتصادي في الجزائر ، العدد 06 ، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم ، الجزائر ، سبتمبر 2016 ، ص ص: 218-234

² مانع صبرينة ، بن منصور ليليا ، إسهامات الشراكة العمومية الخاصة وفق نظام البوت في تمويل وتنفيذ مشروعات البنية التحتية ، العدد 7 ، جامعة عباس لغرور خنشلة ، الجزائر ، 2017 ، ص ص: 163-178

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

2- أهمية مشاريع البنى التحتية :¹

تحتل خدمات البنية التحتية بأهمية كبيرة من قبل سكان المدن في الآونة الأخيرة ، ويعود السبب في ذلك لتزايد حاجة الإنسان لتلك الخدمات وخاصة بعد التطور في مستوى التحضر الذي تعيشه المجموعات البشرية وتطور التقنيات والأساليب المستخدمة في تقديمها وتوفيرها، فضلا عن اختلاف وتباين مستويات اصنافها في المكان، ونتيجة لتسارع نمو المدن وتطورها وارتفاع مستويات التحضر الذي جعل أمر توفرها بأشكالها وانواعها أمرا ضروريا واساسيا بل أصبح توفرها من مقاييس ومعايير وسمات التحضر التي تمر به الدول، والمهم في ذلك أن تكون الخدمات بكفاءة و كفاية و نوعية و كمية كمعايير تطور حضاري وتكنولوجي.

أما بخصوص أهمية البنى التحتية في تحقيق التنمية الاقتصادية فتأتي من أنها تكون أساسا لتدفق الاستثمارات تلقائيا مع تدفق الأنشطة الاقتصادية في الدول المتقدمة على وجه الخصوص نتيجة لتوفر خدمات البنى التحتية وما يترتب عنها من اتساع الطاقة الاستيعابية، وفي نفس السياق تؤكد دراسة أمريكية أجريت على عناصر البنية التحتية والإنتاجية في الاقتصاد الأمريكي خلال فترة(1971-1985) على أن الانخفاض في معدل الإنفاق على مشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الأمريكي هو المسؤول على الانخفاض الحادث في الإنتاجية الكلية، بمعنى وجود علاقة طردية بين الإنفاق على مشروعات البنية التحتية و زيادة الإنتاجية الكلية.

¹ الأزهرية عزة ، سارة ميسي، محمد الأمين ميرة، البنى التحتية مفاهيم وأساسيات، العدد02، جامعة الوادي، الجزائر، ديسمبر2018، ص ص:233-

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المطلب الثالث : المتطلبات المالية للبنى التحتية

من خلال التعاريف الواردة في المطلب الأول يتضح أن البنى التحتية تلمس مختلف مجالات المرافق العامة من إقامة محطات توليد القوى الكهربائية، الاتصالات السلكية و اللاسلكية و البريد، محطات معالجة المياه وتوصيلاتها عبر الأنابي، الصرف الصحي، الغاز و توصيلاته، مشاريع الأشغال العامة التي تشمل تشييد وبناء الطرق، الجسور ومشاريع النقل العام التي تتضمن تشييد وبناء المطارات والموانئ والسكك الحديدية ونحوها، إضافة إلى مشاريع خدمات التعليم و الصحة و الأمن و الدفاع؛ وكل هذه المشاريع يمثل تمويلها عبئا ماليا وخاصة الدول النامية نظرا لمتطلبات البنى التحتية المادية والبشرية، فالأولى تشمل مصاريف اقتناء المواد الأساسية لإنجاز المشاريع أي كل المواد الأولية للبناء بجانب آلات الحفر، الهدم و الرفع.

أما الثانية فتشمل أجور كل الأطر الساهرة على دراسة جدوى المشروع من تقنيين سامين في مجال الأشغال العمومية، الإنارة... وغيرهم.¹

الذين يختلف تخصصهم باختلاف مجال البنى التحتية إلى جانب اليد العاملة المتخصصة والمؤهلة للبناء. ولقد اعتادت الحكومة أو القطاع العام في الماضي ي على إقامة، بناء وتشغيل وحتى صيانة هذه المشاريع وتمويلها من خزينتها على قدر استطاعتها أو تمويلها عن طريق الاقتراض؛ بموجب ان ملكية البنى التحتية تعود لها، ومن هنا يمكن أن نلمس نشاط الدولة في الحياة الواقعية والمتمثل في الإنفاق العام الذي يضم مجموع ما تنفقه بمختلف هيئاتها من أموال بقصد إشباع حاجات عامة، وفقا لما يرسمه القانون المنظم لهذه الهيئات و في الحدود التي يرسمها؛ و يمكن تصنيف نفقات البنى التحتية ضمن النفقات الاقتصادية.

التي يقصد بها النفقات الموجهة لتحقيق الأغراض الاقتصادية بصورة أساسية ويسمى هذا النوع من النفقات بالنفقات الاستثمارية أي النفقات المتعلقة بالثروة الوطنية، حيث يكون الهدف من ورائها زيادة الإنتاج الوطني وخلق رؤوس أموال جديدة؛ وتشمل هذه النفقات على كل ما ينفق على مشاريع الصناعة، الكهرباء، الري الصرف... الخ إضافة إلى كافة الإعانات الاقتصادية التي تمنحها الدولة للمشاريع العامة،

¹ لطفى زعباط ، المكونات الأساسية لميزانية الدولة وأسباب العجز الميزاني ،حالة الجزائر ، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، تخصص تخطيط، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير خروية ،الجزائر ،2003، ص:36

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

وهذا ما يبرر الكم الهائل من الأموال المنفقة لإنجاز هذا النوع من المشاريع الذي يعكس حقيقة أهمية وضخامة البنى التحتية.¹

من خلال هذا العرض يتضح ان لهذا النوع من النفقات أهمية كبيرة في الدول النامية ويرجع ذلك إلى أن الدولة تقوم بنفسها بعملية التكوين الرأسمالي نظرا لكونها تحتاج إلى نفقات كبيرة من جهة ولأنها لا تحقق عائد مباشر من جهة أخرى ، و لهذا فان القطاع الخاص لا يقوى عليها ولا يرغب في القيام بها مثل الطرق وسائل النقل ، الطاقة ، الري ، والصرف وغيرها من مرافق البنى التحتية.

¹ لطفى زعباط ،مرجع سابق ،ص:37

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المبحث الثاني: أساليب و مصادر تمويل مشاريع البنية التحتية

تمثل مشاريع البنية التحتية دعامة أساسية في دفع عجلة التنمية لأي دولة كانت، غير أن ضخامة التمويل الذي تحتاجه صار يشكل عبئا ماليا كبيرا على الدولة، مما توجب عليها البحث عن أساليب و طرق بديلة لتمويل وتشيد هذه المشروعات سواء كان محليا أو أجنبيا.

المطلب الأول: مصادر التمويل التقليدي للبنى التحتية

يقصد بالتمويل التقليدي للبنى التحتية التمويل الحكومي (العمومي) عن طريق الإنفاق الحكومي والذي يعتمد على مصدرين أساسيين هما: الإيرادات العامة والاقتراض الحكومي، بالإضافة إلى الإعانات المختلفة والإصدار النقدي الجديد، وتعتبر مهمة تمويل البنى التحتية مسؤولية الدولة عن طريق الإيرادات العامة.

كما يقصد بالإيرادات العامة على "أنها مجموعة الدخول التي تحصل عليها الدولة من مصادر مختلفة من أجل تغطية نفقاتها العامة وتحقيق التوازن الاقتصادي والاجتماعي"¹ و تتمثل الإيرادات العامة في العناصر الثلاثة التالية: الضرائب والرسوم، الأملاك الوطنية (الدومين)، القروض.²

1-الضرائب والرسوم:

أ- تعريف الضريبة: تعرف الضريبة "بأنها اقتطاع مالي تأخذه الدولة جبرا من الأفراد دون مقابل بهدف تحقيق مصلحة عامة".

ب- أنواع الضرائب: و من اهم التقسيمات التقليدية للضرائب التي شاع استخدامها في مؤلفات المالية العامة والتشريعات الضريبية هي الضرائب المباشرة والضرائب الغير المباشرة.

✓ **الضرائب المباشرة:** يمكن تعريف الضريبة المباشرة على " أنها تلك الضريبة التي تفرض على واقعة وجود عناصر الثروة من دخل و رأس مال".

¹ محرزى محمد عباس، اقتصاديات المالية العامة، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص:115

² قاضي نجاة، شويرب جلول، واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الاندماج في الاقتصاد الرقمي، الملتقى الوطني الثالث حول المستهلك و الإقتصاد الرقمي، المركز الجامعي عبد الحفيظ بالصفوف ميلة، 23 و24 أبريل 2018، ص : 1-115

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

✓ **الضرائب الغير المباشرة:** وهي التي تفرض على وقائع تمثل إنفاقا أو تداولاً لعناصر الثروة، وترتبط هذه الضرائب باستخدام الأموال أو إنفاقها وتعتبر الضرائب الغير المباشرة من أقدم الأشكال الضريبية المستخدمة في معظم دول العالم.

ج- الرسوم والتمن العام: تعرف الرسوم بأنها " فريضة مالية من شخص معين مقابل خدمة خاصة ذات طابع إداري، تؤديها له الدولة أو نفع خاص يعود عليه منها".¹

أما التمن العام يعرف بأنه "إيراد عام تأخذه الإدارة نظير خدماتها و هو يتحدد عادة طبقاً للعرض والطلب أعمالاً لمبدأ المنافسة".

في حين تسدد الإتاوة مقابل امتياز فردي فهي مبلغ من المال يفرض على ملك العقار بنسبة المنفعة التي عادت عليه من الأعمال التي قامت بها الدولة أو الهيئات الدولية.

2- الأملاك الوطنية (الدومين):²

أ- تعريف الدومين: يقصد بمصطلح الدومين (DOMAIN) جميع أملاك الدولة العقارية والمنقولة والصناعية أو التجارية التي تملكها الدولة والتي تدر إيراداً مالياً يمول الخزينة، وهذا اللفظ مصطلح فرنسي الأصل تم تداوله في الأدبيات العربية للتعبير عن أملاك الدولة.

ب- تقسيم الأملاك الوطنية: ويمكن تقسيم الأملاك الوطنية إلى نوعين أساسيين هما: أملاك الوطنية العامة والأملاك الوطنية الخاصة (الدومين الخاص).

✓ **الأملاك الوطنية العمومية (الدومين العام):** ويقصد بها الأموال التي تملكها الدولة (أو الأشخاص المعنوية العامة الأخرى) ملكية عامة وهي تخضع للقانون العام وتخصص للنفع العام مثل الطرق والشواطئ البحر والأنهار والموانئ والحدائق العامة، وتشمل الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية والأملاك الوطنية الاصطناعية.

¹ قاضي نجاة ، شويرب جلول ،مرجع سابق ،ص ص:1-15

² المرجع نفسه، ص ص:1-15

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

✓ الأملاك الوطنية الخاصة (الدومين الخاص) : ويقصد به بالملكية الخاصة "الأموال التي تملكها الدولة ملكية خاصة ومعدة للاستعمال الخاص، وتحقيق نفعاً خاصاً للفئة التي تستخدمها، ومن ثم تخضع لأحكام القانون الخاص.

و تنقسم الأملاك الوطنية الخاصة عادة إلى ثلاث أشكال هي :

الدومين العقاري (ممتلكات الدولة العقارية)، الدومين الصناعي والتجاري، الدومين المالي.

3- القروض :

أ- تعريف القروض العامة : يمكن تعريفها بأنها "المبالغ المالية التي تحصل عليها الدولة من الغير، مع التعهد بردها إليه مرة أخرى عند حلول ميعاد استحقاقها وبدفع الفوائد مدة القرض وفقاً لشروطه".

ب- أنواع القروض العامة : تنقسم القروض العامة إلى عدة أقسام ويمكن تصنيفها إلى ثلاث معايير أساسية هي :

✓ النطاق المكاني للإصدار: تنقسم إلى قروض داخلية (وطنية) وخارجية (أجنبية).

✓ حرية الاكتتاب في القرض: وفق هذا المعيار تقسم القروض العامة إلى قروض اختيارية وقروض إجبارية.

✓ توقيت القرض: تشمل القروض المؤقتة والقروض المؤبدة.¹

4- الإصدار النقدي الجديد : عندما تعجز وسائل التمويل السابقة عن توفير مبالغ نقدية كافية لتغطية النفقات العامة، تلجأ الدولة إلى زيادة وسائل الدفع عن طريق الإصدار النقدي الجديد أو التوسع في الائتمان المصرفي ويعني الإصدار النقدي خلق كمية من النقد الورقي تستخدمه الدولة في تمويل نفقاتها العامة، أما التوسع في الائتمان المصرفي فإن الدولة تقترض من البنوك التجارية التي تستطيع خلق نوع جديد من نقود الودائع وبالتالي إضافة كمية جديدة إلى وسائل الدفع.

5- الإعانات المالية : تشكل الإعانات عموماً أحد المصادر التي تغذي خزينة الدولة من المال وقد تكون الإعانات داخلية مستوفاة من مواطني الدولة من إيمانهم بضرورة دعم حكومتهم مالياً، غير أن هذه الإعانات ليست ذات حجم مؤثر بقدر كونها غير منتظمة، وقد تكون الإعانات متأتية من أفراد ومنظمات أو دول أجنبية.²

¹ قاضي نجاة ، شويرب جلول ،مرجع سابق ،ص ص:1-15

² المرجع نفسه، ص ص:1-15

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المطلب الثاني: مصادر التمويل الحديث للبنى التحتية

يتميز هذا التمويل بمشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية بإمكانية هذا القطاع في توفير مصادر جديدة للأموال، كما يتميز بانخفاض فترة تطوير المشاريع، انخفاض تكاليف التطوير، كفاءة تشغيل المشاريع والاستجابة لاحتياجات المستهلكين بالإضافة إلى التسعير الكفء لخدمات البنية التحتية وتوفير مصادر إيرادات جديدة للدولة، وهناك طرق عديدة لمشاركة القطاع الخاص منها:¹

1- الطرق التي تنهي ملكية الدولة: هنالك العديد من الأشكال لإنهاء ملكية الدولة تتراوح بين البيع المباشر للمستثمرين والتصفية أهمها:

أ- البيع المباشر للمستثمرين : تقوم الدولة ببيع كامل أو جزء من الشركة مباشرة إلى القطاع الخاص وهي من أكثر الطرق استخدامات في عمليات الخصخصة على المستوى الدولي وتأخذ أشكالاً مختلفة كالبيع بالمزاد العلني أو البيع لمستثمر استراتيجي.

ب- بيع الأسهم للجمهور في الأسواق المالية : غالباً ما تقوم الدولة باللجوء إلى هذه الطريقة في خصخصة الشركات التي تتمتع بوضعية مالية جيدة وذات الحجم الكبير حيث يتم عرض أسهم الشركة للبيع بسعر ثابت، تتميز هذه الطريقة بدرجة عالية من الشفافية.

ج- البيع للعاملين والإدارة : يمكن أن تأخذ هذه الطريقة أشكالاً مختلفة ولكن يصح إدراجها تحت عنوان واحد وهو "الخصخصة الداخلية"، حيث ينتج عنها تملك إدارة الشركة والعاملين فيها كامل الشركة أو حصة فيها.

د- نظام القسائم (الكوبونات) : تعتمد هذه الطريقة على توزيع كوبونات أو قسائم مجانية أو بمقابل مبلغ معين للمواطنين الذين يمكنهم استبدالها بأسهم في الشركات التي يتم خصخصتها أو بيعها في السوق.

هـ- التصفية : يمكن أن تلجأ الدولة إلى خيار تصفية شركة عامة وبيع أصولها بدلاً عن بيعها كمشروع قابل للاستمرار وعادة ما يتم ذلك عندما يفوق مجموعة الإيرادات المتوقعة من بيع مختلف الأصول الإيرادات المتوقعة من بيع الشركة كوحدة واحدة.

¹ ضويفي حمزة ، بوكريدي عبد القادر، تقييم تنافسية الاقتصاد الجزائري وفق معيار جودة البنية التحتية، مجلة جديد الاقتصاد، العدد01، جامعة

تيسمسيلت، الجزائر، 2020/12/31، ص:100-122

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

2- الطرق التي لا تنهي ملكية الدولة : و هذا النوع من الطرق يتضمن ما يلي:¹

أ- إصلاح شركات القطاع العام : وذلك إما بالقيام بإعادة الهيكلة وإجراء تغييرات في شركات القطاع العام بما يسمح برفع كفاءتها، أو من خلال الاعتماد على مبدأ الإدارة التجارية الأمر الذي يؤدي إلى إلغاء الدعم المقدم من الحكومة، وبذلك تصبح هذه الشركات عرضة أكثر من السابق لقوانين وشروط السوق، بالإضافة إلى خضوعها لقيود مالية أكثر صهوبة، ما يسمح بتحويلها في مرحلة لاحقة إلى شركة مساهمة.

ب- خصخصة الإدارة : يتمثل الغرض الأساسي من خصخصة الإدارة في تعزيز كفاءة شركات القطاع العام وذلك بتحسين إدارتها من خلال إدخال مفاهيم وتقنيات إدارة القطاع الخاص، ويمكن خصخصة الإدارة من خلال عقد الإدارة، التأجير أو الامتياز.

ج- التعاقد : تقوم المؤسسة العامة في حالة التعاقد بإبرام عقد مع شركة خاصة لتقديم بعض الخدمات المحددة بدلا عنها، وتبقى ملكية الأصول لها.

د- المشروعات المشتركة : تتوزع ملكية المشروع في هذه الحالة بين القطاعين العام والخاص، وعادة ما يكون الشريك من القطاع الخاص شركة أجنبية تعمل على توفير رأس المال والتكنولوجيا الحديثة لتشغيل المشروع، كما يعمل الشركاء على توحيد مواردهم في سبيل تحقيق أهداف معينة ومحددة، وتكون العلاقة بين الطرفين في النوع من القيود معرفة بدقة تامة.

هـ- الامتياز: يتم من خلال عقود الامتياز التي تمنحها الدولة إلى شركة خاصة، وعلى عكس عقود التأجير يكون صاحب الامتياز مسؤولا عن كافة النفقات الرأسمالية والاستثمارات، ويتم استرجاع الأصول من قبل القطاع العام عند نهاية فترة الامتياز وذلك حسب الحياة الافتراضية للأصول، وتتحدد إيرادات صاحب الامتياز بما يضمن له تغطية نفقات التشغيل وخدم الديون واستهلاك استثماراته وتتضمن عقود الامتياز العديد من الطرق أبرزها:²

✓ نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)

✓ عقد البناء والتملك والتشغيل والإعادة (BOOT)

¹ ضويفي حمزة ، بوكريدي عبد القادر، مرجع سابق ، ص ص:100-122

² المرجع نفسه، ص ص:100-122

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

✓ عقد التصميم، البناء، التمويل والتشغيل (D.B.F.O)

✓ عقد البناء و التأجير والتحويل (BRT)

✓ عقد التأجير، التجديد، التشغيل ونقل الملكية (L.R.O.T)

✓ عقد البناء، نقل الملكية والتشغيل (B.T.O)

✓ عقد البناء، الملكية والتشغيل (B.O.O)

✓ عقد التحديث، التمليك، التشغيل ونقل الملكية (M.O.O.T)

و قد تم التطرق إليها بالتفصيل في الفصل الأول .

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المطلب الثالث: تحديد أسعار تشييد مشاريع البنية التحتية

من أجل تشييد البنى التحتية تقوم الدولة بإبرام الصفقات العمومية والتي عي عبارة عن عقود مكتوبة في مفهوم التشريع المعمول به، تبرم بمقابل مع متعاملين اقتصاديين وفق الشروط المنصوص عليها، لتلبية حاجات المصلحة المتعاقدة في مجال الأشغال واللوازم والخدمات والدراسات.¹

بحيث تبرم هذه الصفقات العمومية قبل الشروع في تنفيذ الخدمات، ولا تصح الصفقات ولا تكون نهائية إلا إذا وافقت عليها السلطة المختصة، ولضمان نجاعة الطلبات العمومية والاستعمال الحسن للمال العام، يجب أن تراعي في الصفقات العمومية مبادئ حرية الوصول للطلبات العمومية والمساواة في معاملة المترشحين وشفافية الإجراءات ضمن احترام أحكام التشريع.

✓ إجراء الصفقة : تبرم الصفقات العمومية وفقا لإجراءات طلب العروض الذي يشكل القاعدة العامة أو وفق إجراء التراضي، يمكن أن يكون طلب العروض وطنيا أو دوليا.²

و بعد استيفاء جميع إجراءات الصفقة العمومية حسب التشريع المعمول به يتم تحديد أسعار تشييد البنية التحتية على النحو التالي:

أولاً: تحديد الأسعار:

تحدد أسعار البنى التحتية وفق أسعار إبرام الصفقات العمومية، لهذا يجدر بنا التطرق إلى القواعد المختلفة لتسعير الصفقات العمومية حسب تنوع طرق الإبرام وتنوع مواضيع الإبرام.

يدفع أجر المتعامل المتعاقد وفق الكيفيات الآتية:

✓ بالسعر الإجمالي و الجزائي .

✓ بناء على قائمة سعر الوحدة .

✓ بسعر مختلط .

¹ المادة رقم 02 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مؤرخ في 2 ذي الحجة 1436 الموافق 16 سبتمبر 2015، العدد 50، ص: 5

² المرجع نفسه، ص: 12

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

يمكن للمصلحة المتعاقدة مراعاة لاحترام الأسعار، تفضيل دفع مستحقات الصفقة وفق صيغة السعر الإجمالي و الجزائي.¹

و يمكن كذلك أن تحدد سعر صفقة عمومية استثناء، بصفة مؤقتة في الحالات الآتية:²

✓ الصفقات العمومية للإشراف على انجاز أشغال مبرمة على أساس كلفة العرض المطلوب.

✓ الصفقات العمومية المبرمة بالتراضي البسيط في حالة الاستعجال الملح.

✓ خدمات تكميلية في إطار صفقات الأشغال.

كما يحق للمصلحة المتعاقدة في إطار الصفقات العمومية المعقدة المبرمة على أساس نجاعة يتوجب بلوغها، أن تدرج في الصفقة بندا تحفيزيا يسمح بالحصول من المتعامل المتعاقد على أحسن علاقة جودة سعر آجال.

1- السعر الإجمالي و الجزائي :

الصفقات العمومية التي تقوم على أساس هذا السعر يكون فيها الانجاز المطلوب من طرف المتعامل المتعاقد محدد بشكل دقيق في دفتر الشروط أين يتم تحديد سعرها بشكل إجمالي وجزائي، والمتعامل المتعاقد يشرع في العادة إلى تفكيك هذا السعر إلى كشف كمي تقديري يهدف لتحديد سعر الخدمات الإضافية والتكميلية أو الخدمات بالنقصان وتقييم الخدمات المنجزة وحسابها.

على المصلحة المتعاقدة في الصفقات العمومية أن تختار هذه الطريقة في التسيير المالي للصفقة للأسباب و الفوائد التالية، و إن لم تتوفر يجدر التحلي عنها :

✓ إلزام المتعامل المتعاقد على دراسة قبلية لموضوع الصفقة قبل أن يلتزم بمحتويات العقد.

✓ إن المعرفة القبالية للمبلغ الإجمالي للصفقة ووضعها كبنء متعاقد عليه، تمكن المتعامل المتعاقد من إصدار

طلب تخفيض رخصة البرنامج واستعمال الأموال الفائضة لأغراض أخرى دون اللجوء إلى تجميدها طيلة

مدة انجاز الصفقة التي قد تأخذ سنين.

2- السعر بناء على سعر الوحدة : يطبق السعر الوحدوي في الصفقة في حالة عدم إمكانية معرفة

الكميات إلا بشكل تقديري، فالدفع في هذه الحالة يكون بتطبيق البنود المتعلقة بتغير الأسعار إن وجدت

¹ المادة 96 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص: 27

² المادة 97 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص: 27

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

لغرض تحديد المبلغ الإجمالي للصفقة، والفائدة من تبني هذا السعر تكمن في :
✓ تثبيت متغيرة تدخل في التحكم في مبلغ الصفقة وحتى إن تغير السعر فسيخضع للتثبيت دوما بتطبيق بنود تغير الأسعار.
✓ الحصول على إمكانية ضبط السعر الإجمالي فور ضبط الكمية المستلمة، وبالتالي يكفي تبرير الكمية لتبرير مبلغ الصفقة¹

3- السعر المختلط:

الصفقة العمومية هنا يكون جزء منها قابل للتحديد الدقيق المسبق؛ وهو ما يسمح بوضع مبلغ إجمالي وجزافي لهذا الجزء وجزء آخر لا يمكن تحديده إلا بالقياس بعد تنفيذ الهدف، وبالتالي يتحدد المبلغ الإجمالي لهذا الجزء بتطبيق السعر بناء على سعر الوحدة.

على المصلحة المتعاقدة للصفقة العمومية أن يكون متحكما في كل العناصر التي تدخل في التأثير على تحديد سعر الصفقة، لهذا يجب وضع على مستوى كل لجنة صفقات، خلايا دراسات السوق تكون مكلفة بمتابعة تطور كل العناصر التي تتداول في السوق وتأثر في السعر ومن أهم أهداف هذه الخلية :
✓ إنشاء بنك معلومات لمتابعة آخر تطور الأسعار في السوق الداخلية والخارجية.

✓ التنبؤ بالتغيرات التي قد تحدث على الأسعار بالاعتماد على التقنيات المستعملة في الاقتصاد القياسي.
✓ تقديم الخبرة اللازمة بخصوص الأسعار المقدمة من طرف المتعامل المتعاقد وإسناد الرأي إلى لجنة الصفقة.
✓ الاحتكاك المباشر بالسوق ومعرفة دائمة بالتطورات التي تحدث في سوق العمل، التطورات التي تحدث في سوق السلع والبضائع، التطورات التي تحدث في مجال النقل بأنواعه، القوانين الداخلية والخارجية التي قد تؤثر في الأسعار ونسبة الربح المرخص بها.

كما توجد أشكال إضافية يمكن أن تتخذها أسعار الصفقات العمومية والتي تؤثر بشكل مباشر في تسيير الصفقة ماليا والتي نص عليها قانون الصفقات العمومية والتي تؤثر بشكل مباشر في

4- السعر المغلق :

الذي لا يتغير طيلة المدة التعاقدية في الصفقة.

¹ المادة 96 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص: 27

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

5- السعر القابل للمراجعة :

أحيانا تتغير الاسعار بالزيادة وأحيانا تتغير بالنقصان ففي حالة توقع انخفاض الأسعار يتوجب إدخال بند بمراجعة الأسعار حسب التركيبات المعمول بها قانونا.¹

وعندما يكون السعر قابلا للمراجعة يجب أن تحدد الصفقة صيغة أو صيغ مراجعته، وكذلك كفاءات تطبيق هذ الصيغة، أو الصيغ الخاصة بالمراجعة.

6- السعر القابل للتحسين:

إن الوقت الذي يمكن أن يستغرق إلى غاية إبرام الصفقة وتبليغها الأمر بالخدمة ابتداء من تاريخ انتهاء أجال صلاحية العروض يمكن إعادة تحسين هذه الأسعار.

ثانيا: تغيير الأسعار

إن ما تحتاج إليه المصلحة المتعاقدة في مجال التسيير المالي للصفقة العمومية هو التعامل مع ظاهرة تغير الأسعار ومعرفة جيدة لتقنية مراجعتها في حالة ذلك لتفادي أخطاء، قد تكون مؤثرة جدا أثناء عملية الدفع وحتى تحديد المبلغ الإجمالي للصفقة وحالة تغير الأسعار.

و بسبب استحالة توقع بدقة تغير هذه الأسعار فان التعامل المتعاقد يمكنه اللجوء في حالات استثنائية غير متوقعة إلى تغيير محتوى العقد فيما يخص هذا الجانب وذلك بالاعتماد على طريقتين :
تحيين الأسعار و مراجعة الأسعار؛ وما يجب توضيحه والإشارة إليه بصورة متعمقة هو فهم أن شريعة المتعاقدين هي العقد، وبالتالي لا يمكن اللجوء إلى المساس بيند الأسعار إلا إذا احتوى العقد على بند يتيح الفرصة باللجوء إلى عملية مراجعة أو تحيين أسعار الصفقات العمومية إذا اقتضى الأمر كما رخص بذلك قانون الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، إذن ما هو التحيين وما هي المراجعة للأسعار؟

1- تحيين الأسعار :

يمكن قبول تحيين الأسعار التي يحددها مبلغها، إذا كان يفصل بين التاريخ المحدد لإيداع العروض وتاريخ الأمر بالشروع في تنفيذ الخدمة، أجل يفوق مدة تحضير العرض زائد ثلاثة (03) أشهر وكذلك إذا

¹ المادة 97 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص:27

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

تطلبت الظروف الاقتصادية ذلك، الصفقات العمومية المبرمة عن طريق التراضي البسيط غير قابلة للتحيين.¹

و إذا تجاوز مدة صلاحية العروض يعطي للمتعهد المعني الحق في تحيين الأسعار حسب الشروط المنصوص عليها.

فإن ورد في الصفقة العمومية بند ينص على تحيين الأسعار، فتطبيق هذا البند يتوقف على الشروط الآتية:²
✓ يحدد مبلغ التحيين بتطبيق صيغة مراجعة الأسعار دون الجزء الثابت، التي ينبغي أن تستعمل كمرجع باستثناء الحالات المبررة كما ينبغي حتى وإن كانت الأسعار غير قابلة للمراجعة.

✓ لا يمكن تطبيق تحيين الأسعار إلا على الفترة التي تتراوح بين تاريخ آخر أجل لصلاحية العرض وتاريخ تبليغ الأمر بالشروع في الخدمات التعاقدية.

غير أنه يمكن السماح بتحيين الأسعار في حالة التأخر في بداية تنفيذ الصفقة العمومية إذا لم يتسبب في ذلك المتعامل المتعاقد، وتطبق هذه الأحكام كذلك على الصفقات المبرمة بأسعار ثابتة وغير قابلة للمراجعة.

2- مراجعة الأسعار:

يكون السعر قابل للمراجعة عند التقدم في تنفيذ الصفقة؛ ويراد بذلك الأخذ بعين الاعتبار تغير الشروط الاقتصادية وبهذا فالأسعار المحددة في الصفقة تخضع إلى تغييرات بتطبيق تركيبة المراجعة، وينص قانون الصفقات العمومية على أن أسعار الصفقة لا تخضع لأي تغيير في حالة إبرام هذه الصفقة بأسعار مغلقة و غير قابلة للمراجعة مع ضرورة الإشارة إلى ذلك كبنء في عقد الصفقة العمومية.

عندما يكون السعر قابلاً للمراجعة فإنه لا يمكن العمل ببند مراجعة الأسعار في الحالات الآتية :

- ✓ في الفترة التي تغطيها صلاحية العرض.
- ✓ في الفترة التي يغطيها بند تحيين الأسعار عند الاقتضاء.
- ✓ أكثر من مرة واحدة كل ثلاثة (03) أشهر.

¹ المادة 98 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص: 27

² المادة 100 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص: 27

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

كما لا نستطيع العمل بند مراجعة الأسعار إلا بعنوان الخدمات المنفذة فعلا دون سواها حسب شروط الصفقة، والصفقات العمومية التي لا يمكن أن تتضمن صيغا لمراجعة الأسعار هي الصفقات العمومية المبرمة بأسعار ثابتة وغير قابلة للمراجعة.¹

كما يجب أن تراعى في صيغ مراجعة الأسعار الأهمية المتعلقة بطبيعة كل خدمة في الصفقة من خلال تطبيق معاملات وأرقام استدلالية تخص "المواد" و"الأجور" و"العتاد".² وتتمثل المعاملات التي يجب مراعاتها في صيغ مراجعة الأسعار فيما يأتي:

✓ المعاملات المحددة مسبقا والواردة في الوثائق المتعلقة باستشارة المؤسسات، باستثناء الحالات المبررة كما ينبغي.

✓ المعاملات المحددة باتفاق مشترك بين الأطراف المتعاقدة عندما يتعلق الأمر بصفقة عمومية مبرمة حسب إجراء التراضي البسيط.

ويجب أن تشمل صيغ مراجعة الأسعار على ما يأتي:

✓ جزء ثابت لا يمكن أن يقل عن النسبة المنصوص عليها في العقد فيما يخص التسبيق الجزائي، ومهما يكن من أمر لا يمكن أن يقل هذا الجزء عن خمسة عشر في المائة (15%).

✓ حد استقرار التغيير في الأجور قدرة خمسة في المائة (5%).

✓ الأرقام الاستدلالية "الأجور" و"المواد" المطبقة ومعامل التكاليف الاجتماعية.

¹ المادة 101 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص:28

² المادة 102 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 القسم الثاني الأسعار، مرجع سابق، ص:28

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

المبحث الثالث: عموميات حول البنية التحتية للتجارة الخارجية

تعتبر البنية التحتية ركيزة أساسية في تنمية اقتصاديات الدول لما لها من أهمية كبيرة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية وزيادة حجم المعاملات التجارية خارج الدولة، كما تكمن أهمية الاستثمار في البنى التحتية في تنشيط الحركة التجارية الخارجية من زيادة كفاءة النشاط الاقتصادي وتنويعه وزيادة الدخل الفردي والوطني وتعزيز الازدهار والنمو وبالتالي يجب توفير بنية تحتية ملائمة من اجل تسهيل النشاط الاقتصادي.

المطلب الأول: نبذة حول التجارة الخارجية

إن التجارة الخارجية لأي بلد هي صورة من صور علاقتها مع باقي الدول وعلى التحديد فهي تبين الصلة القائمة بين البلد وبين إنتاج دول العالم، ولذلك تؤدي التجارة الخارجية دورا هاما في الاقتصاد الوطني مثل ما تؤديه في الاقتصاد العالمي وسيتم التطرق في هذا المطلب للمفهوم الواسع للتجارة الخارجية.

مفهوم التجارة الخارجية:¹

مهما اختلف النظم السياسية في دول العالم المختلفة ، فإنها لا تستطيع إتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة ولفترة طويلة من الزمن ن ذلك لأن ظروفها الاقتصادية والجغرافية لا تمكنها من ذلك، ومهما يكن ميل أي دولة إلى تحقيق هذه السياسة فإنها لا تستطيع أن تعيش في عزلة عن الدول الأخرى ، إذ أن الدول كالأفراد ليس بإمكانها أن تنتج كل ما تحتاجه من السلع ، وإنما يقتضي الامر ان تخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الطبيعية والاقتصادية لأن تنتجها ثم تبادلها بفائض منتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها داخل حدودها، أو تستطيع إنتاجها ولكن بتكلفة مرتفعة ن يصبح عندها الاستيراد هو الحل الأفضل هذا يمكن تعريف التجارة الخارجية بـهدة تعاريف منها :

التعريف الأول: " عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل ".²

¹ جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان 2006، ص:11

² حمدي عبد العظيم، إقتصاديات التجارة الدولية، ب ط، دار النهضة العربية، بيروت، 2000، ص:13

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

التعريف الثاني: "أنها فرع من فروع علم الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية والتبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي، في صورته الثلاث المتمثلة في انتقال السلع والخدمات والأفراد ورؤوس الأموال".¹

فالتجارة بصفة عامة هي العلاقة المتواجدة بين كل الاعوان الاقتصاديين في مختلف الدول، أي انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال من بلد إلى آخر". أما تقليديا استعمال كلمة تجارة خارجية تعني "التصدير والاستيراد".²

فمصطلح "استيراد" مستعمل لتمثيل أو تبين عملية شراء المنتجات الآتية من الاعوان الاقتصاديين خارج البلد إذا الواردات هي "تلك العمليات المتعلقة بالسلع والخدمات يؤديها بصفة نهائية الغير المقيم للمقيم إذا كان متواجدا داخل الحدود الإقليمية أو خارجها، حيث تمثل الواردات إنفاقا محليا على السلع والخدمات المنتجة في الخارج".

أما مصطلح "تصدير" مستعمل لتبيين عملية البيع المنطلقة من التراب الوطني للسلع والخدمات نحو الأسواق الأجنبية وفق شروط محددة بين المتعاملين، إذا الصادرات هي تلك العمليات المتعلقة بالسلع التي يؤديها بصفة نهائية المقيم لغير المقيم في البلد بغض النظر على حالة الغير المقيم إذا كان متواجدا في الحدود الإقليمية للبلد، أو خارجها بصفة أخرى تمثل الصادرات إنفاقا أجنبيا على السلع والخدمات المنتجة داخل الوطن، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الدخل الوطني.

من خلال ما سبق يمكن النظر من زاويتين مختلفتين للتجارة الخارجية :

المعنى الضيق و يشمل:

- الصادرات والواردات المنظورة (السلع).

- الصادرات والواردات غير المنظورة (الخدمات).

المعنى الواسع و يشمل:

- الصادرات و الواردات المنظورة.

¹ حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير،

تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، جامعة محمد خيضر يسكرة 2013، ص:10

² سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التأطير والتنظيم، ب ط، الدار المصرية اللبنانية، الجزء الأول، القاهرة، 1993، ص:36

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

- الصادرات والواردات غير المنظورة.

- الحركة الدولية لرؤوس الأموال.

- الهجرة الدولية للأفراد.

و يطلق الاقتصاديون على المعنى الضيق التبادل التجاري الخارجي مصطلح "التجارة الخارجية" وعلى المعنى الواسع مصطلح "التجارة الدولية"¹.

و كتعريف شامل لمفهوم للتجارة الخارجية يمكن القول أنها: "عملية تبادل السلع ماديا أو انتقال رؤوس الأموال، التي تنشأ بين الأفراد وبين الحكومات أو بين منظمات اقتصادية عبر الحدود السياسية للدولة، إما داخلة إليها وتسمى "الواردات" أو خارجة منها تسمى "الصادرات"، كما تأخذ أيضا شكل خدمات تؤدي من رعايا دولة إلى دولة أخرى، وتسمى الخدمات التي تؤدي للغير بـ "الصادرات غير المنظورة"، وتسمى الخدمات التي يتم تلقيها من الغير بـ "الواردات غير المنظورة"².

أولا : أسباب قيام التجارة الخارجية

ترجع أسباب قيام التجارة الخارجية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو بما يسمى مشكلة الندرة النسبية، حيث دولة ما لا تستطيع أن تكتفي ذاتيا بصورة شاملة ولمدة طويلة، من خلال أنها لا تستطيع أن تنتج كل ما تحتاجه وذلك لأن الظروف البيئية والجغرافية والاقتصادية لا تمكنها من ذلك، ومن هنا تظهر أهمية مبدأ التخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الاقتصادية لإنتاجها ثم تبادلها بمنتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها أو تستطيع لكن بتكلفة مرتفعة مما يجعل الاستيراد مفصلا، ومنها تظهر أهمية التخصص وتقسيم العمل بين الدول المختلفة إن المنطق الذي تقوم عليه التجارة الخارجية لا يختلف عن ذلك الذي تقوم عليه التجارة الداخلية فكلاهما نتيجة طبيعية لقيام التخصص وتقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة إلى قيام التبادل.³

¹ موسى سعيد وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص:13

² مجدي محمود شهاب وآخرون، أساسيات الاقتصاد الدولي، ب ط، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1998، ص:19

³ يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الخارجية، ب ط، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر، 2010، ص:15-16

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

و من خلال مما سبق يمكن حصر أسباب قيام التجارة الخارجية:¹

- **التخصص الدولي** : في السابق قلنا إن الدولة لا تستطيع أن تعتمد على نفسها كلياً في إشباع حاجات أفرادها وذلك بسبب التباين في توزيع الثروات الطبيعية والمكتسبة بين العالم ولذلك يجب على كل دولة أن تخصص في إنتاج بعض السلع التي تؤهلها طبيعتها وظروفها وإمكاناتها الاقتصادية أن تنتجها بتكاليف أقل وبكفاءة عالية.

- **اختلاف تكاليف الإنتاج** : يعد تفاوت تكاليف الإنتاج بين الدول دافعا للتجارة بينها وبالذات في الدول التي تمتلك ما يسمى باقتصاديات الحجم الكبير، وهذا الإنتاج الواسع يؤدي إلى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع دولة أخرى تنتج بكميات ليست وفيرة وبالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الأولى ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية.

- **اختلاف ظروف الإنتاج** : فبعض المناطق ذات المناخ الموسمي تصلح لزراعة الموز والقهوة، فيجب ان تخصص بهذا النوع من المنتجات الزراعية وتستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنפט الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج.

- **اختلاف الميول والأذواق** : فالمواطن الجزائري يفضل المنتجات الأجنبية حتى لو توفر البديل الجزائري منها وتزداد أهمية هذا مع زيادة الدخل الفردي في الدولة.

ثانيا : أهمية التجارة الخارجية

تكمن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير، وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الأسواق المادية للسلع (الإنتاج، الدخل، العمالة)، وعلى الأسواق النقدية والمالية (أسواق النقود والصرف الأجنبي).²

¹ موسى محمد سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص:17

² طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات، ب ط، دار وائل للنشر، الأردن، 2004، ص:14

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

كما تلعب التجارة الخارجية دورا مميزا في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية إذ يمكن من خلال هذا الدور تحديد الملامح الأساسية للدولة، والجوانب والمظاهر والأشكال الأساسية لعلاقتها مع الدول الأخرى، و يتمثل هذا الدور الهام للتجارة الخارجية في المجالات التالية :

1- المجال الاقتصادي:¹

تسعى التجارة الخارجية في المجال الاقتصادي إلى تحقيق التالي:

- ✓ تعتبر منفذا لتصريف الإنتاج عن حاجة السوق المحلية، حيث يكون الإنتاج المحلي أكبر مما تستطيع السوق المحلية استيعابه، والاستفادة من ذلك في تعزيز الميزانية من الصرف الأجنبي.
- ✓ تساعد في الحصول على مزيد من السلع والخدمات بأقل تكلفة، نتيجة لمبدأ التخصص الدولي الذي تقوم به.
- ✓ تشجيع الصادرات يساهم في الحصول على مكاسب في صورة رأس مال أجنبي، يلعب دورا في زيادة الاستثمار وبناء المصانع وإنشاء البنية التحتية خاصة في الدول النامية، وبالتالي النهوض بالتنمية الاقتصادية.
- ✓ تعتبر مؤشرا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدول على التصدير ومستويات الدخل فيها، وكذلك قدرتها على الاستيراد وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية.
- ✓ نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة.

✓ تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب.

2- المجال الاجتماعي:²

تسعى التجارة الخارجية في المجال الاجتماعي إلى تحقيق :

- ✓ زيادة رفاهية الأفراد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجال الاستهلاك.

¹ عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية، ب ط، دار الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2000، ص: 373

² رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص: 16

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

- ✓ تحقيق التغييرات الضرورية في البنية الاجتماعية الناتجة عن التغيير في البنية الاقتصادية.
- ✓ الارتقاء بالأذواق وتحقيق كافة المتطلبات والرغبات وإشباع الحاجات.
- ✓ إمكانية الحصول على أفضل ما توصلت إليه العلوم والتقنيات المعلوماتية وبأسعار رخيصة نسبياً.
- ✓ التأثير المتزايد للتجارة الخارجية على حياتنا اليومية.

3- المجال السياسي:¹

تسعى التجارة الخارجية في المجال السياسي إلى تحقيق ما يلي:

- ✓ تعزيز البنى الأساسية الدفاعية في الدول من خلال استيراد أفضل وأحسن ما توصلت إليه العلوم والتكنولوجيا.
- ✓ إقامة العلاقات الودية وعلاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها.
- ✓ العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود وتقصير المسافات، فهي تحاول أن تجعل العالم بمثابة قرية صغيرة كونية واحدة، وبذلك تكون قد استفادت من التكنولوجيا الحديثة ومسالك التجارة الخارجية العابرة للحدود.

المطلب الثاني: البنية التحتية للتجارة الخارجية

من خلال ما سبق من تعاريف للبنية التحتية هي مجموع المرافق والخدمات الضرورية للمجتمع مثل النقل والاتصال أما في التجارة الخارجية يكون مفهوم البنية التحتية أوسع وأشمل، لأنه يشمل كل المرافق التي تسهل النقل والاتصال وتبادل السلع والخدمات وتسهل عملية الوصول لأطراف التجارة الخارجية والدولية. و يمكن تصنيف البنى التحتية حسب كل قطاع (البنى التحتية الإدارية، البنى التحتية التعليمية، البنى التحتية الاجتماعية والثقافية... إلخ، أما في مجال التجارة الخارجية يمكن تصنيفها على النحو التالي :

- البنى التحتية الاقتصادية للتجارة الخارجية:²

إن البنى التحتية الاقتصادية هي قلب المنشآت القاعدية، إذ تفترض النظريات الجديدة للنمو الاقتصادي، و تشمل البنى التحتية الاقتصادية ما يلي:

¹ رشاد العصار وآخرون، مرجع سابق، ص:13

² بابا عبد القادر، نسمن فاطيمة، مرجع سابق، ص:218-234

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

1- قطاع النقل :

يعد قطاع النقل بفروعه وأنشطته المختلفة مكونا هاما من مكونات البنية التحتية للتجارة الخارجية، نظرا لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة والتجارة والسياحة وغيرها، حيث ينقسم قطاع النقل إلى:

أ- **النقل البري** : ويكون عبر الطرق والسكك الحديدية، حيث تعتبر شبكات الطرق وسيلة مرنة للاتصال والترابط بين المناطق الجغرافية سواء بالنسبة لنقل الافراد أم البضائع، ونظرا لازدياد الاعتماد عليها من سنة لأخرى تتجه معظم الدول إلى تهيئة وتطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية .

أما النقل عبر السكك الحديدية تبرز أهميته من خلال القدرة الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وسرعة عالية، وكذا تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها ، وهذا ما نلاحظه في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود سكك الحديد فيها.

✓ **السكك الحديدية** : أي مدى كفاءة خطوط السكك الحديدية، بمعنى سرعة نقل السلع الداخلة والخارجة، وازدواجية خطوط السكة الحديدية.¹

ب- **النقل البحري** : يعتبر النقل البحري من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل إذ أن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما يساعد على استعمالها في التنقل والمسافات الطويلة، إضافة إلى الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء الانتقال ما بين القارات، وعليه فالدولة تولي اهتمام كبير بتشديد وبناء الموانئ التي تعبر إحدى الحلقات الأساسية والفعالة في المنظومة التجارية.

✓ **الموانئ** : ويقصد هنا كفاءة الموانئ في استيعاب حجم التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)، كذلك مدى تطور تجهيزاتها خاصة فيما يتعلق بسرعة التعامل مع البواخر الواصلة والخارجة منها.²

¹ عبد الرحمن يسري أحمد، الاقتصاديات الدولية، ب ط، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص:152

² المرجع نفسه، ص:152

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

ج- النقل الجوي: أصبح النقل الجوي في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة للنقل بين القارات وإنما أيضا بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الافراد فقط بل نقل البضائع أيضا، وعليه تسعى الدولة إلى توفير البنية التحتية الأساسية للنقل الجوي والمتمثلة في المطارات المكلفة غالبا.

✓ **المطارات :** أي تسهيل تنقل المستوردين خاصة إلى أماكن تواجد سلعهم في الموانئ وأماكن التخزين والاطلاع عليها، وكذلك تسهيل توقيع عقود الشراء والبيع وتوصيل الشيكات والأموال.

2- قطاع الاتصالات : منذ حوالي عشرون عاما كان قطاع الاتصالات في معظم بلدان العالم مبنيا على إطار مؤسسي تتولى من خلاله وزارة الاتصالات وضع السياسات والتشريعات المنظمة ومتابعة إصدار القوانين وتتولى مؤسسة تابعة للوزارة بتنفيذ هذه السياسات من خلال خطط لتطوير البنية التحتية وتشغيل الشبكات وتقديم خدمات الاتصالات ، ومع التطور المتسارع في تكنولوجيا الاتصالات ، وتنوع وعولمة العديد من الخدمات ، لم يعد هذا النموذج الاحتكاري صالحا ولاسيما وأن التكيف السريع مع المتغيرات أصبح شرطا أساسيا، وبالتالي تبلور دور الدولة في مهمة وضع السياسات والتشريعات والقوانين ،بينما تولت سلطة تنظيمية مستقلة مهام تفعيل السياسات وتطبيق القوانين ووضع القواعد التنظيمية لمقدمي الخدمات وإعطاء التراخيص لهم .

3- قطاع الطاقة و الموارد المائية : تتمثل مصادر الطاقة في كل من الكهرباء والغاز والبنزين بالإضافة إلى الطاقة الشمسية والطاقة النووية وغيرها، حيث تسهر العديد من دول العالم على الأنفاق على هذا القطاع الاستراتيجي نظرا لأهميته في الاقتصاد والحركة التجارية، وتسخر لذلك مبالغ طائلة ضمن نفقاتها العامة.

أما البنية التحتية للموارد المائية فتتمثل في إنشاء السدود أو حفر الآبار، أو تحلية المياه أو تصفية المياه المستعملة يعد ضروريا لضمان أمن وتلبية احتياجات المستهلكين أو المستثمرين مما يساعدهم في العملية التجارية¹.

¹ بابا عبد القادر ، نسمن فاطيمة ، مرجع سابق ، ص:218-234

الفصل الثاني : البنية التحتية ومدى مساهمتها في التجارة الخارجية.

خلاصة الفصل:

تم التعرف من خلال هذا الفصل إلى مختلف التعاريف الأساسية و المتمثلة في تعريف البنية التحتية التي تتركز على تشييد المرافق الأساسية من محطات توليد الكهرباء، النقل من بناء المطارات والموانئ، السكك الحديدية و شق الطرقات، كما اشتمل الفصل كذلك على أساليب و مصادر تمويل مشاريع البنى التحتية التي تتجسد من خلال توفير الأموال اللازمة في أوقات الحاجة عند تشييد البنية التحتية بالرغم من صعوبة الحصول عليها داخليا أو خارجيا، كما تم التعرف على الإجراءات المعمول بها في تحديد أسعار تشييد البنى التحتية مع إمكانية تغييرها أو تحيينها خلال مدة إنجازها.

كما تم التعرف على دور ومساهمة البنية التحتية في التجارة الخارجية كتحقيق النمو والازدهار الإقتصادي و الإجتماعي للدول و هنا تكمن أهمية الاستثمار في البنى التحتية من أجل تلبية تطلعات الإقتصادية المستقبلية للدول و كسب مراكز تنافسية في الإقتصاديات العالمية، لذا أصبح لزاما الإهتمام بالإستثمار في البنى التحتية هدفا تسعى إلى تحقيقه جميع الدول المتقدمة و النامية.

و عليه سيتم التطرق في الفصل الثالث إلى واقع البنية التحتية في الجزائر و تطبيقات عقود البوت فيها، واعتمادها كأسلوب لتمويل مشاريع البنية التحتية.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

تمهيد الفصل :

من أجل تطوير الإقتصاد الوطني و النهوض بمختلف قطاعاته هناك عدّة آليات يجب اتباعها بهدف إنجاح هذه العملية، و من بين هذه الآليات إقامة مشاريع البنية التحتية من خلال إبرام عقود البوت التي تسمح بترقية الإستثمار و تشييد بني تحتية حديثة.

و عليه سيتم التطرق من خلال هذا الفصل إلى دراسة تحليلية لدور عقود البوت في النهوض بالبنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر، حيث سيتم التعرف على كيفية تطبيق عقود البوت في الجزائر مع إبراز التجربة الجزائرية في هذا المجال من هذه العقود، مع إبراز أهمية عقود البوت في إنجاز مشاريع البنية التحتية في الجزائر.

و كذلك نتطرق إلى واقع البنية التحتية في الجزائر بداية من تأسيسها إلى غاية حجم ووضعية البنية التحتية في الجزائر مع تبيان جودتها مقارنة ببعض الدول المجاورة.

وفي الأخير سنتناول كيفية الاعتماد على عقود البوت في إنجاز مشاريع البنية التحتية ومدى مساهمتها في تطوير التجارة الخارجية للجزائر مع الأخذ الشراكة بين القطاعين العام والخاص كنموذج في إنجاز وتمويل البنى التحتية وفق نظام عقود البوت مع توضيح مختلف الصعوبات التي تواجه تطبيق هذه العقود والسلبيات المترتبة على تطبيقها.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المبحث الأول : تطبيقات عقود البوت في الجزائر

لا يزال إنشاء وتشغيل وإدارة المرافق العامة التي تقدم الخدمة للجمهور الشغل الشاغل للدولة ، ولم تتحل الدولة يوما عن مسؤولياتها تجاه هذه المشاريع التي تمس البنية التحتية الأساسية للدولة، إلا أنه وفي ظل العولمة وتحرير التجارة الدولية بين الدول فقد ازدادت الأعباء على الدول مما أثقل كاهلها وأصبحت لا تستطيع تمويل كافة مشاريع البنية الأساسية وإدامة تشغيلها بشكل يوفر الخدمات المطلوبة، وكون هذه المشروعات، وبسبب قلة الموارد الدولية وعدم قدرتها على مواكبة تطورات العصر فقد وجدت الدولة أن أفضل السبل لإدامة عمل المرافق العامة هي اللجوء إلى عقود البوت والذي هو نظام تعهد بمقتضاه الدولة إلى أحد أشخاص القانون الخاص بإنشاء واستغلال مشروع معين لفترة محددة على أن تنقل ملكية المشروع بدون مقابل أو بمقابل متفق عليه إلى الدولة.

المطلب الأول : كيفية تطبيق عقود البوت في الجزائر

تباينت أساليب تسيير الأملاك الوطنية العمومية في الجزائر ما بين تسيير مباشر، أو تسيير مختلط (أي بصورة استثنائية تمنح امتياز للخواص للتسيير)، وذلك حسب طبيعة النظام السياسي الذي انتهجته الدولة، بيد أن صدور قانون 90-30 المتعلق بالأملاك الوطنية ثم صدور القانون 14-08 المعدل لقانون 90-30 حدد موقف المشرع في طريقة تسيير الأملاك، حيث تبنى المشرع الجزائري نظام التعاقد مع الخواص لإنشاء الأملاك الوطنية العمومية الاصلطناعية من خلال المادة 64 مكرر من القانون 08-14 المعدل لقانون 90-30 التي تنص على "يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية، المنصوص عليها في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، بمنح شخص معنوي أو طبيعي، يسمى صاحب الامتياز، حق

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل منح امتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز"¹ و قد أكد على ذلك من خلال الأمر رقم 08-04 المحدد لشروط و كفاءات منح امتياز على الأراضي التابعة للأملاك الخاصة للدولة الموجهة لإنجاز مشاريع استثمارية، ويبدو أن المشرع الجزائري قد نص على عقد البوت عند التعاقد الدولة مع الخواص لإنشاء أو تسيير بعض الأملاك العمومية الاصطناعية وذلك في قوانين المتفرقة، حيث نص في المادة الثامنة من القانون رقم 2000-05 "تقوم الدولة بإنشاء المحطات الجوية وإنجازها وتشغيلها واستغلالها، ويمكن أن يكون إنجازها أو استغلالها محل امتياز يمنح لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري"، كما يمكن إنجاز واستغلال محطة جوية أو مطار أو محطة طوافات بغرض فتحها للملاحة الجوية العمومية، موضوع امتياز تمنحه السلطة المكلفة بالطيران المدني.²

إن البنى التحتية ذات طابع تجاري يشترط في خضوعها أن يكون تمويلها كلياً أو جزئياً من طرف الدولة، وهو ما يدل على أن المشرع قد وقع في خلط في تنظيم أحكام عقود البوت والعقود المشابهة له، لأننا نرى الاختلاف الجوهرى ما بين تفويض خدمة مرفق عام وعقد البوت هو تمويل الدولة كلياً أو جزئياً، لهذه العقود من الخزينة العمومية.

و يتجلى من الواقع العملي أن أغلب العقود التي تبرمها الجزائر مع المؤسسات الأجنبية بصيغ الإنشاء، والتشغيل تكون بمساهمة رأس مال الوطني بنسبة كبيرة وهو الأمر الذي يعتبر من التطبيقات الخاطئة لعقود البوت، كونها تتناقض مع الفلسفة التمويلية لهذا النظام.³

¹ هاجر فخار، مرجع سابق، ص: 594-614

² المرجع نفسه، ص: 594-614

³ المرجع نفسه، ص: 594-614

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المطلب الثاني : التجربة الجزائرية في مجال اعتماد عقود البوت

لقد تم تطبيق عقود البوت في الجزائر على الطريق السيار شرق - غرب باعتباره أضخم مشروع خاضته الدولة الجزائرية في ميدان المنشآت القاعدية، إذ ترمي منظومة النقل إلى تلبية حاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية ومستعملي الطريق في آن واحد لا سيما في مجال نقل السلع والبضائع مما يحقق انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في الوطن، وعليه ونظراً لتزايد عدد السيارات والشاحنات والحافلات تم التفكير في توسيع شبكة الطرق وعصرنتها بإنشاء طريق سيار يمتد من الحدود الشرقية إلى الحدود الغربية الجزائرية.¹

و بسبب كلفته الباهظة كان لا بد من البحث عن آليات بديلة لتمويله بغرض تخفيف العبء على ميزانية الدولة.

و من بين الآليات إشراك القطاع الخاص في هذا المشروع باعتماد مشروع البوت، إذ تكفلت بمتابعة إنجازه الوكالة الوطنية للطرق وبضمان حسن تسييره الشركة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات ومن مزايا هذا المشروع أنه قلل من حوادث المرور ووفر الراحة والطمأنينة لدى مستعملي الطريق السيار وريح الوقت عند التنقل لمسافات بعيدة وبعث الاقتصاد المحلي والوطني، كما ساهم في تطوير السياحة.

كما تم استخدام عقد البوت في تمويل مشاريع البنية التحتية في الجزائر في مجال الكهرباء والغاز حيث نصت المادة الثانية من قانون الكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات على أن الامتياز حق تمنحه الدولة لمعامل يستغل بموجبه شبكة و يطورها فوق إقليم محدد و لمدة محددة، بهدف بيع الكهرباء أو الغاز الموزع بواسطة القنوات، و إذا كانت عملية استغلال الكهرباء و الغاز لا تتم إلا بواسطة منشآت تقنية مخصصة لهذا المجال فإنه يمكن لأي شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الخاص أو العام أن ينجز و يستغل المنشآت الجديدة لإنتاج الكهرباء بشرط الحصول على رخصة استغلال.

¹ بومزير باديس، عقود البوت وتطبيقاتها في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 2، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، جوان 2012، ص 95 -

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

و في هذا الإطار أبرمت شركة سونلغاز(فرع ولاية سكيكدة) و الوكالة الجزائرية للطاقة (AEC) عقدا مع مجموعة (SNC LAVALIN) و هي شركة كندية من أجل إنشاء وتشغيل محطة لتوليد الكهرباء لمدة 12 سنة بقيمة 600 مليون دولار أمريكي مع إمكانية تجديد العقد لنفس المدة، غير أن أغلب عقود البوت التي تبرمها الجزائر مع الشركات الأجنبية تكون بمساهمة رأس المال الوطني بنسبة معتبرة، وهو ما يعتبر من التطبيقات الخاطئة لعقود البوت مع الفلسفة التمويلية لنظام البوت.¹

و من تجارب الجزائر في عقود البوت نجد في مجال تحلية مياه البحر عن طريق إزالة الأملاح من المياه، فتحول المياه المالحة إلى مياه عذبة صالحة للشرب والزراعة والصناعة وغيرها من الأغراض، وبالرجوع لإحكام قانون المياه.

نجد أن إقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية أو تلبية الحاجيات الخاصة تخضع لنظام امتياز استعمال الموارد المائية، لإذ يمنح الامتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص يقدم طلبا بذلك، يوجه طلب الامتياز لإقامة هياكل تحلية مياه البحر إلى الوزير المكلف بالموارد المائية بالنسبة للهياكل المنجزة لغرض المنفعة العمومية، وإما إلى الوالي المختص إقليميا بالنسبة للهياكل المنجزة لتلبية الحاجات الخاصة، وفي هذا السياق تم إبرام اتفاقية استثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع حامة واطر ديزاليناشن (Hamma Water desalination)، تتعهد بموجبه تلك الاتفاقية شركة المشروع بانجاز مصنع لتحلية مياه البحر بالحامة الواقعة في الجزائر العاصمة بسعة تقدر ب: 200000م³ في اليوم الواحد، و بقيمة إجمالية تقدر ب: 256مليون دولار أمريكي.²

¹ بومزير باديس، مرجع سابق، ص ص: 95-112

² المرجع نفسه، ص ص: 95-112

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المطلب الثالث : دور وأهمية عقود البوت في إنجاز مشاريع البنى التحتية في الجزائر

وضعت عقود البوت من أجل أن تكون أداة جديدة ومناسبة لتلبية طلبات القطاع العام لإقامة المشاريع البنى التحتية، فهي توفر البديل من الدعم المالي للسلطات العمومية بهدف إنشاء المشاريع، بحيث يعتبر مشكل التمويل المالي من أكبر المشاكل التي تعاني منه أغلب الدول النامية رغم ما تملكه من ثروات باطنية، إضافة إلى مشاكل المديونية الخارجية وعدم التحكم في التكنولوجيا الحديثة واللجوء إلى الاقتراض الخارجي بهدف تمويل وتغطية إنجاز المشاريع الجديدة التي لم تنجز بعد، أو تكملة المشاريع التي هي في إطار الانجاز فهذا يعتبر أمر غير ايجابي لأنه يؤدي إلى تفاقم نسبة المديونية الخارجية، وبالتالي تعتبر عقود البوت كأفضل وأحسن الحلول للخروج من هاته المشاكل، وعليه ومما سبق تظهر لنا الأهمية البالغة لعقود البوت في انجاز مشاريع البنى التحتية من جهة وكذا تجنيب الحكومة من الإنفاق العمومي الكبير والمتزايد من انجاز هذا النوع من المشاريع من جهة أخرى.¹

وسنبين في هذه الجزئية المبررات التي دفعت مختلف الدول ومن بينها الجزائر إلى اللجوء إلى هذا النوع من العقود، ثم بعدها نعطي أهم الايجابيات التي يحتوي عليها عقود البوت.

ومن أهم الأسباب والمبررات التي تدفع الدولة إلى اللجوء إلى إبرام عقود البوت هي كالاتي:²

- ✓ الايجابيات المتعددة التي تقدمها هذه العقود للدولة من خلال التقليل من الإنفاق العام، فهي قد تساهم إلى تقليل نسبة ذلك إلى أقل حد ممكن بحيث أن معظم الدول تلجأ إلى عقود البوت بهدف تقليل العبء على مواردها المالية المحدودة والمقيدة مما يساعدها على الإنفاق في مجالات أخرى تكون أكثر أهمية.
- ✓ كما يساعد على الاستخدام الفعال لموارد الدولة العمومية، وذلك بهدف تجنب اللجوء إلى الاقتراض الخارجي الذي يتميز بالتلاعب في الحصول على القروض.

¹ مبارك بن الطيبي، سليمان قنقارة، عقد البوت وأثره في ترقية الاستثمار وانجاز مشاريع البنى التحتية الحديثة، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، جامعة أدرار، الجزائر، ديسمبر 2019، ص: 129-140

² المرجع نفسه، ص: 129-140

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

✓ تقسيم المخاطر التي تنتج عن هذه العقود بطريقة عادلة بين طرفي العقد مما يساعد على تحملها وتجاوزها بهدف إنجاح إقامة المشاريع، ويكون ذلك عن طريق نقل جزء من هذه المخاطر للقطاع الخاص لتحملها والتي لا يمكن للدولة تحملها لوحدها.

✓ حاجة الدولة إلى تنمية اقتصادية ومواكبة التطورات الحديثة خاصة في المجال التكنولوجي بحيث أن معظم الدول يستحيل عليها القيام بذلك بسبب عدم سيطرتها وتمكنها من الاستغلال الأمثل مما يدفعها للبحث عن المساعدة من شركاء حواص يتمتعون بهذه المواصفات سواء باستيراد رؤوس الأموال أو بنقل التكنولوجيا أو الخبرات الإدارية والمهنية المتطورة، حيث أن معظم المشاريع الكبرى المتعلقة بالبنية التحتية تتسم بالكفاءة والفعالية في تقديم هذه الخدمات في أسرع وقت وبنوعية جيدة وذلك نتيجة للتغيير التقني والاقتصادي والإداري المتسارع وضغوطات المنافسة المتزايدة التي يمكن للشريك الخاص التكيف معها ومع متطلباتها.

✓ عجز تسيير المرافق العامة بالأساليب القديمة خاصة المرافق العامة ذات الطبيعة الاقتصادية، الأمر الذي يؤثر سلبا على مرد ودية المرفق، مما يؤثر بدوره على تحقيق المصلحة العامة.

✓ وأيضاً ضعف معدل الاستقلال المالي للجماعات المحلية مقارنة مع المهام الاقتصادية الموكلة إليها بموجب القوانين المعتمدة في النظام اللامركزي، والتي عادة لا تستجيب إلى متطلبات تمويل البنية التحتية مما يؤدي إلى العجز في تلبية حاجات الأفراد المحلية، كما أنه لا يمكن إنكار عجز الحكومة في تسيير القطاع العام الاقتصادي الذي يتطلب التأقلم مع مختلف التحولات وأيضاً ضعف المراقبة المالية على المؤسسات والمقاولات العمومية للفروع التابعة لها.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المبحث الثاني : واقع البنية التحتية في الجزائر

تعتبر البنية التحتية القاعدة الرئيسية التي تعتمد عليها الحياة الاقتصادية بمختلف نشاطاتها، وذلك لما تلعبه من دور هام في توفير المناخ الملائم للمؤسسات الاقتصادية لممارسة نشاطاتها المختلفة بكل كفاءة وفعالية، كما تساهم على المدى الطويل في تحسين مستوى الإنتاجية، تحفيز سوق العمل، وزيادة الربحية، بالإضافة إلى جذب الاستثمارات الأجنبية وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية. و من هذا المنطلق اعتمدت الدولة الجزائرية على سياسة الإنفاق العام كخيار رئيسي للرفع من مستوى الهياكل القاعدية الوطنية في شتى المجالات كالنقل، الأشغال العمومية، الموارد المائية، الاتصالات السلكية و اللاسلكية.

المطلب الأول: تأسيس البنية التحتية في ظل البرامج التنموية في الجزائر 2001-2019

تميزت الفترة الممتدة ما بين 2001-2016 بإرتفاع نفقات الاستثمار العام، حيث قفزت المخصصات المالية من 652,5 مليار دينار جزائري سنة 2001 (يمثل 15% من الإنتاج الداخلي الخام) إلى 1482 مليار دينار جزائري سنة 2005 (يمثل 20% من الإنتاج الداخلي الخام) إلى 3114 مليار دينار جزائري سنة 2010 (يمثل 26% من الإنتاج الداخلي الخام) إلى 2685 مليار دينار جزائري سنة 2014 (يمثل 14% من الإنتاج الداخلي الخام) وفي الأخير إلى 1443 مليار دينار جزائري سنة 2016 (يمثل 8,2% من الإنتاج الداخلي الخام)، كما يفسر هذا الارتفاع في النفقات التجهيز بانطلاق مجموعة كبيرة من البرامج التنموية مع إعطاء الأولوية لمشاريع الهياكل القاعدية.¹

1- تأسيس البنية التحتية في ظل برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (2001-2004):

يعتبر برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي أداة من أدوات السياسة الاقتصادية والمتمثلة في سياسة الإنفاق العام، حيث بدأ هذا البرنامج سنة 2001، ليغطي الفترة ما بين 2001-2004 وقد أنشئ هذا البرنامج في الأساس من أجل دفع عجلة النمو في الجزائر مركزين على المشاريع القاعدية الداعمة للعمليات

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

الإنتاجية والخدماتية، كما جاء مكملا للبرامج العادية المسجلة ضمن مختلف الميزانيات السنوية للفترة 2001-2004.¹

و من أهداف برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي رد الاعتبار للمنشآت القاعدية خاصة تلك التي تسمح بإعادة انطلاق النشاطات الاقتصادية وتحسين تغطية حاجات السكان في مجال تنمية الموارد البشرية، حيث يتضمن هذا البرنامج غلafa ماليا قدره 2654 مليار دينار جزائري يتوزع على مختلف القطاعات وسأخذ على سبيل المثال الهياكل الاقتصادية والإدارية كما يلي:

الجدول رقم (3،1): توزيع المخصصات المالية السنوية لبرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي

الوحدة: مليون دينار جزائري

المجموع	2004	2003	2002	2001	القطاعات
654.436,80	121.471.00	201.439.00	190.232,50	141.294,30	الهياكل الاقتصادية والإدارية
254.917,00	37.697,20	77.442,00	76.255,80	63.522,00	الطرق
37.711,40	7562,40	10.908,00	9551,00	96.600,00	الموانئ
50.554,00	15.056,00	17.562,00	10.535,00	7401,00	المطارات
116.397,00	13.218,00	39.388,00	38.670,00	25.121,00	السكك الحديدية
194.857,40	47.847,40	56.139,00	55.220,70	35.650,30	الهياكل الإدارية

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

بالنظر إلى هذا الجدول والتمعن فيه نرى أن توزيع المخصصات المالية لبرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي يتبين لنا حصول قطاع الهياكل الاقتصادية والإدارية على غلاف مالي معتبر قدره 655 مليار دينار جزائري، حيث يمثل هذا المبلغ نسبة 24,60% مقارنة بقطاعات أخرى، مما يدل على اهتمام الدولة الجزائرية في انجاز مشاريع الهياكل القاعدية (الطرق، الموانئ، المطارات، السكك الحديدية، الهياكل الإدارية) مما يعطي دفعة قوية لعملية الإنعاش الاقتصادي.

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

2- تأسيس البنية التحتية في ظل البرنامج التكميلي لدعم النمو (2005-2009):

جاءت هذه البرامج مكتملة لما سبق إقراره وتنفيذه في إطار برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي، حيث

تمثل هذه البرامج مجتمعة مجموع الاستثمارات العمومية المقررة للفترة 2005-2009.

و من أهداف هذا البرنامج التكميلي لدعم النمو ما يلي:

✓ امتصاص البطالة

✓ تثمين الموارد البشرية

✓ تحسين المستوى المعيشي للمواطنين

✓ مواصلة الجهود لتطوير الهياكل القاعدية.

و يتضمن هذا البرنامج غلafa ماليا قدره 13.989,00 مليار دينار جزائري موزعة على مختلف القطاعات

وسنأخذ الغلاف المالي المخصص للبنية التحتية المبين في الجدول أدناه: ¹

الجدول رقم (2,3): توزيع المخصصات المالية السنوية للبرنامج التكميلي لدعم النمو

الوحدة: مليون دينار جزائري

المجموع	2009	2008	2007	2006	2005	القطاعات
5.879.990,2	1.194.549,7	601.881,3	1.274.464,3	2.133.748,9	675.346,20	الهياكل الاقتصادية والإدارية
2.662.561,2	443.054,1	323.532,6	434.102,6	1.093.152,2	386.719,7	الطرق
115.362,8	12.464,8	12.209,00	20.440,00	52.000,00	18.249,00	الموانئ
100.036,4	17.324,9	7944,00	20.904,00	23.652,00	28.411,5	المطارات
2.103.893,8	533.625,0	18.924,00	613.612,00	747.354,8	170.378,00	السكك الحديدية
898.136,2	168.080,9	237.471,7	185.405,7	217.589,9	89.588,00	الهياكل الإدارية

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

من خلال هذا الجدول بلغت قيمة المخصصات المالية المتعلقة بقطاع الهياكل القاعدية حوالي 5880 مليار دينار جزائري، حيث يمثل هذا المبلغ نسبة 42% من القيمة الإجمالية للبرامج التنموية للفترة 2005-2009 حيث يفسر حصول قطاع الهياكل القاعدية على حصة الأسد من إجمالي النفقات الاستثمارية بمواصلة الجهود الرامية إلى الرفع من مستوى البنية التحتية كأولوية قصوى للنهوض بالاقتصاد الوطني، وهذا في ظل البجوحة المالية التي شهدتها الجزائر بسبب ارتفاع أسعار البترول خلال تلك الفترة.

3- تأسيس البنية التحتية في ظل برنامج دعم النمو الاقتصادي (2010-2014):

استلزم برنامج الاستثمارات العمومية الذي وضع للفترة الممتدة ما بين 2010-2014 مبلغ 14.628 مليار دينار جزائري من النفقات بهدف استكمال المشاريع الكبرى الجارية إنجازها على الخصوص في قطاعات السكة الحديدية والطرق والمياه، بالإضافة إلى إطلاق مشاريع جديدة.

ومن أهداف هذا البرنامج نجد ما يلي:

✓ مواصلة الجهود الرامية إلى تطوير الهياكل القاعدية

✓ تحسين المستوى المعيشي للمواطنين

✓ الترويج للعمليات التي من شأنها تطوير المناطق المتأخرة اقتصاديا¹

ويتضمن هذا البرنامج غلافًا ماليًا قدره 14.628 مليار دينار جزائري يتوزع على مختلف القطاعات وسنأخذ الجانب المتعلق بالبنية التحتية في هذا البرنامج حسب الجدول المبين أدناه :

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

الجدول رقم (3.3): توزيع المخصصات المالية السنوية لبرنامج دعم النمو الاقتصادي

الوحدة: مليون دينار جزائري

المجموع	2014	2013	2012	2011	2010	القطاعات
5.736.863,0	896.458,7	918.738,9	1.490.169,8	1.034.664,3	1.396.831,3	الهياكل الاقتصادية والإدارية
2.153.277,5	244.024,8	251.395,8	583.146,7	554.784,3	519.876,0	الطرق
121.010,3	5611,0	5146,2	28.805,0	49.214,1	32.234,0	الموانئ
75.124,4	10.278,4	25.217,0	24.436,0	3763,0	11.430,0	المطارات
1.725.748,0	175.435,0	308.517,0	439.639,0	199.060,0	603.097,0	السكك الحديدية
1.661.752,8	461.109,5	328.462,9	414.143,1	277.842,9	230.194,3	الهياكل الإدارية

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

يعد هذا البرنامج أضخم برنامج تنموي يطبق في الجزائر منذ الاستقلال بمبلغ يصل إلى 14628 مليار دينار جزائري، ومن خلال الجدول يلفت انتباهنا قيمة المخصصات المالية المتعلقة بقطاع الهياكل القاعدية والتي وصلت إلى 5737 مليار دينار جزائري يمثل هذا المبلغ نسبة 39% من القيمة الإجمالية للبرنامج، حيث يقارب هذا المبلغ القيمة المرصودة لقطاع الهياكل القاعدية للفترة السابقة 2005-2009 مما يدل على منح السلطات العمومية أهمية بالغة لهذا القطاع والمشاريع المتعلقة به، والتي تمكن من رفع أداء البنية التحتية في كامل الوطن.

4- تأسيس البنية التحتية في ظل برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2015-2019):

هو برنامج للاستثمارات العمومية خاص بالفترة 2015-2019، حيث يندرج ضمن مواصلة سلسلة مخططات الاستثمارات العمومية التي انطلقت ببرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي للفترة 2001-2004، ثم البرنامج التكميلي لدعم النمو 2005-2009 الذي دعم بالبرامج الخاصة بالتنمية الاقتصادية، وفي الأخير برنامج دعم النمو الاقتصادي 2010-2014.¹

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

ويتضمن هذا البرنامج غلافًا ماليًا قدره 4125 مليار دينار جزائري للسنتين الأوليتين، تتوزع على الهياكل القاعدية للبنى التحتية كما يلي:

الجدول رقم (3،4): توزيع المخصصات المالية السنوية لبرنامج توطيد النمو الاقتصادي

الوحدة: مليون دينار جزائري

المجموع	2016	2015	القطاعات
1.661.222,7	333.984,7	1.327.238,0	الهياكل الاقتصادية والإدارية
329.819,9	102.198,0	277.621,9	الطرق
27.513,3	862,0	26.651,3	الموانئ
40.491,3	927,0	39.564,3	المطارات
459.842,0	19.100,0	440.742,0	السكك الحديدية
803.556,2	210.897,7	592.658,5	الهياكل الإدارية

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

تتميز هذه الفترة باتخاذ السلطات العمومية إجراءات تقشفية حدت من مستوى الإنفاق العام مقارنة بالسنوات السابقة، وهذا ما تؤكدُه قيمة المخصصات المالية المعتمدة التي انخفضت من مبلغ 2682 مليار دينار جزائري إلى مبلغ 1443 مليار دينار جزائري ويعود سبب ذلك إلى انخفاض العوائد النفطية التي تعتمد عليها الدولة في تمويل إنجاز المشاريع الكبرى، وبالتالي انخفاض قيمة المخصصات المالية المرصودة للبنى التحتية.¹

¹ بشوتي أسماء، شويح محمد، مرجع سابق، ص: 201-216

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المطلب الثاني: وضعية و حجم البنية التحتية في الجزائر

أولاً: وضعية البنية التحتية في الجزائر:

تعني البنية التحتية في الجزائر وضعية كارثية رغم المبالغ المالية المرصودة لها حيث احتلت الجزائر المرتبة 105 عالمياً من حيث البنية التحتية، حسب تقرير شروط التنافسية الاقتصادية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي "دافوس" والذي يعتبرها أحد شروط التنافسية الاقتصادية وأحد العوامل الأساسية لتحفيز المستثمرين على جلب استثماراتهم، وهذا نظراً لهشاشة بناها التحتية وفي مقدمتها الطرق.

و هذا بسبب النقائص التي لوحظت في إنجاز مشاريع المنشآت القاعدية العمومية مثل التكاليف الباهظة والتأخرات المسجلة في تسليمها وعدم احترام مقاييس الإنجاز في ظل ضعف الرقابة على إنجازها.¹ و رغم أن الجزائر رصدت أموالاً كبيرة لإنجاز البنية التحتية من خلال البرامج التي انطلقت منذ سنة 2001، حيث بلغت حجم الاستثمارات 200 مليار دولار خصص خلال الفترة المتراوحة بين سنة 2005 - 2010 و كان نصيب كبير منها وجه لإنجاز البنية التحتية ورغم أن هذا الحجم الكبير للاستثمارات مكن من تعزيز المنشآت القاعدية الضرورية للتنمية الاقتصادية، حيث تم تسجيل تقدم ملحوظ في إنجاز شبكة الطرقات وتحديث الموانئ وكذا توسيع وتحديث شبكة السكك الحديدية لكن بقي هذا غير كافي وبعيدا عن المطلوب، كما تم تخصيص غلاف مالي كبير خلال الفترة ما بين 2010-2014 المعزز ببرامج خاصة لولايات الجنوب والهضاب العليا، هذا بالإضافة إلى الغلاف المالي الذي خصص في إطار المخطط الجديد 2015-2019 .

و وجه جزء كبير من هذه المخصصات المالية إلى إنجاز البنية التحتية لكن رغم هذا ما تزال البنية التحتية في الجزائر ضعيفة بالمقارنة بالدول المجاورة فهي بحاجة إلى المزيد من الاستثمارات ويعزو ذلك إلى

¹ بلوكاريف ناديه، العقرب كمال، إشكالية تمويل استثمارات البنية التحتية في ظل انخفاض أسعار النفط في الجزائر، مجلة المشكلة الاقتصادية والتنمية، العدد 01، المركز الجامعي تيبازة، الجزائر، ديسمبر 2021، ص ص: 1-17

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

ضعف الكفاءة في تخصيص تلك الموارد وارتفاع تكاليف انجاز بعض مشاريع البنية التحتية وارتفاع تكاليف صيانتها وعلى سبيل المثال الطريق السيار شرق غرب الذي ابتلع أكثر من 20مليار دولار.¹

ثانيا: حجم وضعية البنية التحتية في الجزائر:

على الرغم من النقاشات التي طرحت حول أهمية الاستثمار في البنية التحتية، إلا أننا لا مجال للحديث عن استقطاب للاستثمارات الأجنبية، ولا عن تطوير التجارة الخارجية دون توفير البنية التحتية الكفيلة بتحقيق ذلك، والجزائر كغيرها من الدول اهتمت بالإنفاق على إنشاء وتطوير بنيتها التحتية، وعليه سنفصل في حجم هذه الأخيرة كما هو مبين أدناه على النحو التالي:¹

- **الطرق** : 112039 كلم (المرتبة 40 عالميا، الثانية إفريقيا) بما في ذلك 29573 كلم من الطرق الوطنية.
- **المطارات** : 36 مطار منها 16 دولية.
- **الموانئ** : 45 مرفق بحري منها 11 ميناء تجاري، ميناءين للنفط، 31 ميناء للصيد وميناء واحد للترفيه، 2200 إشارة بحرية.

✓ أكثر من 53 كم من الأرصفة.

✓ أكثر من 59 من أرصفة الموانئ.

✓ أكثر من 1500 هكتار من مخطط مائي.

✓ أكثر من 790 هكتار من الأراضي البحرية.

✓ 31 أرصفة بحرية للنفط و الغاز.

- **السكك الحديدية**: يبلغ طول شبكة خطوط السكك الحديدية 4498 كلم منها 3854 كلم خط مستغل و 2380 كلم طول آخر في طور الإنجاز ثلاثة وحدات هي:

✓ الطريق الشمالي بخط عادي، يربط عنابة، قسنطينة، الجزائر العاصمة، وهران، مع امتداداتها إلى الحدود

الشرقية (تونس) والغربية (المغرب).

¹ بلوكاريف نادية، العقرب كمال، مرجع سابق، ص: 1-17

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

✓ خط للتعدين مع فروعه ينقل الودائع المنجمية: الحديد إلى الوزنة وبوخضرة والفوسفات إلى جبل العنقد.

✓ اختراق نحو الهضاب العليا والجنوب وطريق الهضاب العليا يربط بين مدينتي تبسة، عين مليلة، عين التوتة، مسيلة، والتي ستضاف إلى التحويلات الخاصة.

- طول الخط المزدوج: 553 كلم

- طول الخط الأحادي: 3217 كلم

- طول الخط المكهرب: 323 كلم

- النقل : مترو واحد في الجزائر بطول 5,9 كلم مع ثلاثة امتدادات بطول 4,9 كلم في طور الإنجاز.

✓ 03 ترامواي (الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، و 04 في طور الإنجاز (ورقلة، سيدي بلعباس، سطيف).

✓ سيارات الركاب: 416

✓ العربات: 10873

✓ عربة قطار مكهربة: 64

✓ قطارات الديزل: 17

✓ قاطرات المازوت: 261

✓ القاطرات المكهربة: 14 قاطرة².

¹ سناء بولقراس، حسين بوخيرة، تطوير وتمويل البنية التحتية في الجزائر وحثمية التوجه لعقد البوت لتطوير التجارة الدولية، الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، جامعة عباس لغرور، الجزائر، 02-03 ديسمبر 2019، ص: 7
2 المرجع نفسه، ص: 8

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المطلب الثالث: جودة البنية التحتية في الجزائر

تقاس جودة البنية التحتية في الجزائر من خلال مؤشر مركب من محورين رئيسيين هما:¹

1- البنية التحتية للنقل : ويشمل هذا المحور المستوى العام للبنية التحتية ومدى ترابط شبكة الطرق البرية وجودة البنية التحتية للطرق وكفاءة خدمات النقل بالسكك الحديدية، وجودة البنية التحتية للسكك الحديدية وترابط شبكة النقل الجوي، وجودة خدمات النقل الجوي، ترابط شبكة الشحن البحري، كفاءة خدمات الموانئ البحرية.

2- البنية التحتية للمرافق : مثل الحصول على نسبة الكهرباء من طرف السكان، جودة إمدادات الكهرباء، نسبة السكان الذين يحصلون على المياه الصالحة، كفاءة توزيع المياه، البنية التحتية للكهرباء والمياه وتشمل هذا المحور مؤشرات لقياس جودة إمداد الكهرباء والمياه.

- موقع الجزائر في مؤشر جودة البنية التحتية:

يعكس هذا المؤشر مدى توفر البنية التحتية الجيدة في مختلف المناطق في الدولة والتي من شأنها تقليل المسافات بين المناطق وإدماج وإيصال الأسواق الوطنية إلى الأسواق العالمية بتكلفة قليلة، كما يقيس مرتبة الدولة في مستوى تطور البنية التحتية، حيث شمل مؤشر جودة البنية التحتية 141 دولة حول العالم في سنة 2019 منها 14 دولة عربية، من أصل 22 دولة والجدول أدناه يوضح جودة البنية التحتية للجزائر مقارنة ببعض الدول العربية التي شملها التقييم.²

1 ضويفي حمزة، بوكريدي عبدالقادر، مرجع سابق، ص: 100-122

2 المرجع نفسه، ص: 100-122

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

الجدول رقم(5.3): درجة جودة البنية التحتية في الجزائر مقارنة ببعض الدول العربية (منطقة شمال إفريقيا)

لسنة 2019

الترتيب العربي لسنة 2019	البلد	الدرجة من: 0-100	المرتبة من 141
01	مصر	73,10	52
02	المغرب	72,60	53
03	الجزائر	63,80	82
04	تونس	62,70	85
05	موريطانيا	32,40	137

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

من الجدول نلاحظ تصدر مصر ترتيب الدول العربية (منطقة شمال إفريقيا)، التي تضمها المؤشر وحصولها على المرتبة 52 عالميا من أصل 141 دولة، في حين حصلت الجزائر على المرتبة 82 عالميا وحصولها على درجة إجمالية متوسطة بلغت 63,80 مقارنة بمصر والمغرب.

- تنافسية الاقتصاد الجزائري في مؤشر الفرعي لجودة البنية التحتية :

لا يختلف الاقتصاد الجزائري عن باقي اقتصاديات العالم في حجم ما ينفقه على مشاريع البنية التحتية، فهو يعتبر أداة لسياسة المالية للحكومة في ظل انخفاض مساهمة القطاع الخاص، وانخفاض العائد الذي تولده مشاريع البنية التحتية سواء كانت مشاريع إنشاء أو صيانة، لكن بالمقارنة بالإنفاق على البنية التحتية وحسب التقارير السنوية لمؤشرات التنافسية العالمية التي توضح مدى ملائمة البيئة الداخلية لجذب الاستثمارات الأجنبية في أغلب دول العالم والتي تعتبر جودة البنية التحتية إحدى المعايير المعتمد عليها لترتيب المؤشر الكلي لتنافسية البلدان، حيث احتلت الجزائر المركز 82 عالميا في جودة البنية التحتية بـ63,80 نقطة من مئة وفقا لتقرير التنافسية العالمية الذي يقيم القدرات التنافسية لـ141 دولة لسنة 2019 الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي.¹

¹ ضويغي حمزة، بوكريديد عبدالقادر، مرجع سابق، ص: 100-122

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

و الجدول أدناه يوضح جودة المؤشرات الفرعية للبنية التحتية في الجزائر لسنة 2019 :

الجدول رقم (3،6): جودة المؤشرات الفرعية للبنية التحتية في الجزائر لسنة 2019

البنية التحتية الإجمالية لسنة 2019	النسبة %	المرتبة من 141
البنية التحتية للنقل	43,40	94
ترابط شبكة الطرق البرية	87,20	33
جودة البنية التحتية للطرق	50,50	68
كثافة شبكة السكك الحديدية	4,20	92
كفاءة خدمات النقل بالسكك الحديدية	46,30	48
ترابط شبكة النقل الجوي	50,90	67
كفاءة خدمات النقل الجوي	49,70	102
ترابط شبكة الشحن البحري	10,40	85
كفاءة خدمات الموانئ البحرية	48,00	82
البنية التحتية للمرافق	84,20	73
الحصول على الكهرباء % من السكان	99,10	77
جودة إمدادات الكهرباء % من الطاقة المنتجة	88,40	96
السكان الذين يحصلون على المياه الصالحة	89,40	64
كفاءة توزيع المياه	59,60	79

المصدر: المديرية العامة للميزانية - وزارة المالية -

من الجدول نلاحظ أن مؤشر جودة البنية التحتية يتكون من مجموعة المؤشرات الفرعية مقسمة إلى قسمين أساسيين البنية التحتية للنقل والبنية التحتية للمرافق وفيما يتعلق بالبنية التحتية للمرافق تحصلت الجزائر على 84,20 نقطة في سنة 2019 بمرتبة 73 من أصل 141 دولة، أما فيما يتعلق بالمؤشرات البنية التحتية للنقل حصلت الجزائر على 43,40 نقطة من مئة في سنة 2019 محتلة المرتبة 94 من 141 دولة، حيث يبقى قيمة مؤشر أقل من المتوسط، ويتكون هذا المؤشر من مؤشرات فرعية كما هو مبين في الجدول المبين سلفاً، وبشكل عام نجد أن الجزائر تحتل مرتبة متدنية لا تعكس البتة حجم التمويل و الموارد

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المخصصة لهذا القطاع خلال البرامج التنموية، و لعل من بين الأسباب التي أدت إلى عدم كفاءة البنية التحتية للنقل حسب رأي الباحثين عدم استدامة البنية التحتية و ذلك بسبب عدم كفاءتها و الصمود في وجه الكوارث الطبيعية بسبب نقص الصيانة الدورية، و كذلك انتشار الفساد و ضعف عمليات المراقبة وغياب الشفافية و المساءلة و المحاسبة في انجاز مشاريع البنى التحتية، هذه الأمور وغيرها أثرت على جودة البنية التحتية في الجزائر بالرغم من ضخ كميات هائلة من الأموال في هذا المجال، الأمر الذي أثر على تنافسية الإقتصاد الجزائري.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المبحث الثالث: الإعتماد على عقود البوت كأسلوب لتمويل مشاريع لإنجاز البنى التحتية في الجزائر

تواجه الجزائر تحديات كبيرة لتوفير التمويل اللازم للإنفاق الحكومي من أجل تطوير و توسيع البنية التحتية اللازمة للنهوض بالتجارة الخارجية، و في ظل تساؤل الإيرادات العمومية و تزايد الطلب على الخدمات العامة، و في هذا الإطار نستعرض أسلوب عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) كآلية جديدة لتمويل القطاعات و إقامة المشروعات الكبرى كونها القاعدة الأساسية لتحقيق التطور المنشود للتجارة الخارجية للجزائر، ولهذا سوف نتطرق إلى الشراكة بين القطاع العام و الخاص كنموذج لتمويل مشاريع البنية التحتية من أجل إنجازها وفق نظام عقود البوت في الجزائر و ذلك للنهوض بالتجارة الخارجية.

المطلب الأول : تمويل مشاريع البنى التحتية باستخدام الشراكة بين القطاعين العام والخاص

تشير التجارب البلدان المختلفة إلى أن مشاريع البنية التحتية الاقتصادية هي المرشحة في العادة للشراكة بين القطاعين العام والخاص أكثر من مشاريع البنية التحتية الاجتماعية وذلك لعدة أسباب نذكر منها :

✓ إن مشاريع التي تتمتع بالسلامة المالية وتعالج اختناقات واضحة في مسار البنية التحتية مثل: مشاريع الطرق، السكك الحديدية، الموانئ، الطاقة هي على الأرجح المشاريع ذات معدلات العائد المرتفعة وبالتالي تتمتع بالجاذبية للقطاع الخاص.

✓ رسوم الاستخدام تكون مجدية ومحبذة أكثر في مشاريع البنية التحتية الاقتصادية.

✓ مشاريع البنية الاقتصادية عادة ما تحظى بأسواق أكثر تطورا تجمع بين التشييد وتوفير الخدمات ذات الصلة مثل: (بناء وتشغيل وصيانة طريق برسوم المرور)، مقارنة بمشاريع البنية التحتية الاجتماعية. و عليه زاد الاهتمام بموضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر في السنوات الأخيرة، خاصة بعد تزايد الضغوطات على الموازنة العامة للدولة، وعدم قدرة الدولة على تحمل الأعباء المسندة إليها، في ظل غياب التمويل اللازم لتمويل خدمات بنية التحتية.¹

¹ منجية بورحلة، مهري عبد المالك، نظام البوت كآلية لدمج القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية في الجزائر، مجلة التكامل الاقتصادي، العدد 04، جامعة العربي التبسي، الجزائر، ديسمبر 2019، ص: 45-56

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

و من أهم المشاريع التي تم إطلاقها في إطار عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص بنظام البوت في كل من قطاع البناء والأشغال نجد ما يلي:

1- قطاع البناء والأشغال(النقل) :

من خلال سياسات العمومية المتبناة في الجزائر فقد امتلكت الجزائر أكثر من 104 ألف كلم طرق وطنية تتركز كثافتها في الشمال أكثر من الجنوب ومن أبرزها نجد:

أ- الطريق السيار شرق غرب : والذي يبلغ طوله 1216 كلم،والذي يربط حدود البلاد شرقا من تونس وغربا مع المغرب،و قد أعلن إنشائه عبر مناقصة دولية محددة يوم 23 جويلية 2005،ليتم الإعلان بعدها لصالح المجمعين الصيني والياباني،بعد تنافس أمريكي وفرنسي وألماني وبرتغالي،حيث كلف المجمع الصيني(سي تي كسي آر سي سي) بإنجاز شطري الوسط والغرب من الجزائر العاصمة إلى حدود ولاية الشلف،و من حدود ولاية الشلف إلى الحدود المغربية،و قد تم إنجاز العديد من الأشرطة حتى قبل الآجال الرسمية المحددة،بينما كلف المجمع الياباني من طرف شركة كوجال اليابانية بإنجاز الشطر الشرقي ليعبر بولاية الطارف باتجاه الحدود التونسية،و ذلك بالشراكة مع مؤسسة الطرق السريعة الجزائرية.

ب- شبكة السكك الحديدية : هي الأخرى أخذت نصيبا من المشاريع التنموية ومن الشراكة،فقد أبرمت الحكومة الجزائرية عدة اتفاقيات شراكة من بينها:

✓ الشراكة الجزائرية السويسرية بين المؤسسة الوطنية للنقل والسكك الحديدية وشركة " ستادلر " الألمانية بهدف صناعة وتركيب عربات القطار بالجزائر.

✓ وكذا مترو الجزائر العاصمة الأول مغاريا والثاني افريقيا،والذي توالى عدة شركات في انجازه من بينها التكتل المكون من ثلاث شركات:شركتان فرنسيتان "سيميس وفينبشي" والاسبانية "كاف"،على أن تقوم باستغلاله مؤسسة "مترو الجزائر" بالإدارة الجزائرية مع مؤسسة "إدارة وسائل النقل الباريسية".¹

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

المطلب الثاني : حاجة الجزائر للشراكة بين القطاعين العام والخاص

بالنسبة للجزائر رغم أن القانون الوضعي لا يعرف تسميته نظام مشاريع البناء والتشغيل ونقل الملكية (التحويل) إلا أن هناك نصوصا تشريعية وأخرى تنظيمية، قد أوردت ذكر الطبيعة القانونية لبعض العقود المشابهة له على أنها معاملات ذات طابع إداري طالما أن الدولة تكون طرفا فيها، و في ظل الظروف الإقتصادية و المالية التي تعيشها البلاد و حالة استثمارات الهياكل القاعدية الموجودة وحاجة تطوير هذه الإستثمارات، أصبح من الضروري الإستثمار في مشروعات نظام البوت في مجالات من بينها:²

- في مجال النقل بالسكك الحديدية:

يعتبر النقل بالسكك الحديدية أحد أهم وسائل النقل المعتمدة عليها لتدعيم وتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة، فهناك ضرورة قائمة لتطوير شبكة الخطوط الحالية وإعادة بعث الخطوط التي كانت مستغلة من قبل وإقامة خطوط جديدة.

- في مجال الطرق البرية:

إضافة لمشروع الطريق السيار شرق غرب كأحد أهم المشاريع من الحدود التونسية إلى الحدود المغربية مرورا بمناطق التل، يعد الاستثمار في إقامة طرق أخرى دون شك على فك العزلة على مختلف المناطق السهلية³.

- في مجال تشييد المطارات:

بحكم الامتداد الشاسع للتراب الوطني وبالرغم من وجود عدد كبير من المطارات المحلية والدولية، هناك ضرورة لفتح مطارات أخرى خاصة في جنوب البلاد أين يمكن أن يتواجد عدد كبير من المستثمرين الأجانب لخدمة تنمية اقتصادية مستدامة وتحقيق التوازن الجهوي.

¹ منجية بورحلة، مهري عبد المالك، مرجع سابق، ص: 45-56

² بن حمودة فاطمة الزهراء، الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتحديث الهياكل القاعدية وفق نظام البوت، مجلة دراسات في الاقتصاد والتجارة والمالية، العدد 01، جامعة الجزائر 3، الجزائر، سنة 2016، ص: 227-246

³ المرجع نفسه، ص: 227-246

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

- في مجال تشييد محطات الكهرباء:

إن الحاجة لوجود طاقة كهربائية متوفرة ليس من أجل الاستهلاك الداخلي للعائلات والقطاعات الاقتصادية ولكن لإمكانية التصدير للخارج لدول الجوار في إطار شبكة الدعم الدولية للطاقة.

- في مجال تدعيم شبكة الاتصالات:

في إطار تدعيم الشبكة الوطنية للاتصالات الهاتفية الثابتة والنقل، يتطلب على الجزائر تطوير هذا القطاع لما له من فائدة لفك العزلة و لتفعيل القطاعات الاقتصادية.

- في مجالات أخرى للمشاريع الكبرى:

و هي جد متعددة مثل مشروعات مترو الأنفاق في المدن الكبرى، مشروعات بناء المستشفيات، مشروعات بناء الملاعب والمركبات الرياضية، مشروعات تهيئة المناطق الحرة.¹

المطلب الثالث : التحديات التي تواجه الاستثمار وفق أسلوب البوت في الجزائر

يعاني تطوير الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر من عدم وجود قانون خاص بالشركات بين القطاعين العام والخاص حيث لا يأخذ قانون الصفقات العمومية بعين الاعتبار خصوصيات عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص والقوانين القطاعية (الكهرباء، والمياه والنقل والأشغال العمومية)، في نفس الوقت غياب الإطار القانوني الذي ينطبق على جميع القطاعات.

اعتمدت الجزائر في عام 2015 لوائح محددة للصفقات العمومية تنطبق على تفويضات الخدمة العمومية، وهو شكل من أشكال الشراكة بين القطاعين العام والخاص يسمح للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون العام والمسؤولين عن خدمة عامة أن يعهدوا بإدارة هذه الأخيرة للطرف الخاص مع ضمان أجره

¹ بن حمودة فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص: 227-246

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

خلال تشغيل الخدمة العامة، بالإضافة إلى ذلك، تجدر الإشارة إلى أن قانون الجماعات المحلية يسمح للبلديات بتفويض إدارة عدد معين من الخدمات العامة.¹

كما لا يوجد قانون خاص بالامتيازات في الجزائر، يغيب فيه تحديد مسؤوليات أطراف الشراكة ما يجعل نقطة تحمل المخاطر مضللة وغير واضحة ما نتج عنه تحمل الدولة الجزائرية لها وهذا يزيد من إقبال ميزانية الدولة وجعلها أما مخاطرة عدة.

و من آثار السلبية لنظام مشاريع البوت في الجزائر نذكر منها:²

✓ حرمان الدولة من الاستفادة بخيرات مواردها لمدة طويلة من الزمن، بالإضافة إلى خروج الشروات الاقتصادية للخارج في صورة مدفوعات للخارج.

✓ نجد أن بند إمكانية تجديد حق الامتياز الذي قد يتواجد في العديد من الاتفاقيات لصالح مؤسسة المشروع يمثل ثغرة خطيرة لاستنزاف موارد الدولة دون مقابل.

✓ أثر التقدم التكنولوجي التقني على المشروع خاصة في الفترة القريبة من لانتهاؤ حق الامتياز، فلن يتواجد دافع لدى مؤسسة في إحلال التكنولوجيا الجديدة المتطورة محل الأخرى، ويتجسد ذلك بصورة ظاهرة عندما يتحقق للمؤسسة المنفذة ما ترغبه من أرباح.

✓ ضعف الناحية الأمنية بسبب خطورة ترك هذه المشروعات الهامة تحت أيدي أجنبية، الهدف الوحيد الذي يحكم آلية عملها هو تحقيق الأرباح الرأسمالية.

✓ فترات الامتياز طويلة المدى قدرها تسعة وتسعون سنة تمثل أجيال مما يعني حرمان ثلاثة أجيال من امتلاك المشروع.

¹ بوطاعة وسيلة، محمد حداد، دور اسلوب البوت في تمويل التنمية المحلية في الجزائر، مجلة الباحث الاقتصادي، العدد 01، جامعة الجزائر

03، الجزائر، سنة 2021، ص ص: 490-507

² بن حمودة فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص ص: 227-246

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لدور عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر.

خلاصة الفصل :

إن تحقيق تنمية شاملة تلمس كافة جوانب الدولة، و توفير بنية تحتية فعالة للنهوض بالتجارة الخارجية لأي دولة، يستلزم تعاوناً كبيراً بين القطاعين العام والخاص، و ذلك لضخامة تمويل مشاريع البنية التحتية التي أصبحت تشكل عبئاً مالياً على ميزانيات الدول، مما جعلها تبحث عن أساليب و آليات حديثة لتكون مصادر تمويل هذه المشروعات الضخمة، لهذا يعتبر نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT من بين هذه الأساليب الحديثة التي تساهم في مشاركة الدولة القطاع الخاص لبناء وتشبيد وتمويل وتشغيل مشروعات البنية التحتية، و ليتم بعد فترة معينة تحويل أصول المشروع للدولة، و منه مساعدة الدولة في النهوض بعملية التنمية الإقتصادية.

خاتمة :

لقد بات مؤكداً على حكومات دول العالم الثالث ومن بينها الجزائر العمل على ترسيخ أكثر لمبدأ الإعتماد على نظام عقود البوت (البناء، التشغيل، والتحويل) فيما يخص مجال إنجاز و إنشاء مشاريع البنية التحتية، من أجل تطوير تجارتها الخارجية و النهوض بها، في ظل التغيرات التي تطرأ على العالم نتيجة للتأثيرات السلبية لمختلف الأزمات المالية و الإقتصادية العالمية.

بحيث تعتبر عقود البوت (البناء، التشغيل، والتحويل) أحد الحلول التي تمكن و تساعد الدولة على إنجاز مرافق البنى التحتية الضخمة دون أن يؤثر ذلك على ميزانيتها العمومية من خلال الإعتماد على القطاع الخاص في تمويل المشروع سواء كان محلياً أو أجنبياً، و العمل على تخفيف العبء المالي للدولة من خلال تمويل تلك المشاريع، و هذا يعتبر أهم سبب يجعل الدول تلجأ إلى التعاقد في إطار هذا النوع من العقود الذي يعد حل لمشكل تمويل إنجاز منشآت البنى التحتية التي تساهم بشكل كبير في النهوض بالتجارة الخارجية للدول خاصة الجزائر و تعمل على تحقيق التنمية الإقتصادية المرجوة.

إختبار الفرضيات:

- بالنسبة للفرضية الأولى: نجد أن عقود البوت تعد أسلوباً وآلية حديثة في تمويل مشاريع البنية التحتية إذ تساعد الدولة على إنجاز مرافق عامة ضخمة تساهم في تطوير التجارة الخارجية لأي دولة.
- بالنسبة للفرضية الثانية: البنى التحتية تشكل القاعدة الأساسية للنهوض بباقي المشاريع التنموية اقتصادية أو اجتماعية، كما تعزز فرص التنمية وتحقيق النمو، وعليه فإن الإنفاق على مشاريع البنى التحتية الضخمة والأساسية يعود بالفائدة على الدول من حيث حجم تجارتها الخارجية من خلال جذب الاستثمارات الأجنبية.

النتائج:

- ✓ على الجزائر إدراك أهمية العلاقة بين ضرورة تطوير بنيتها التحتية وتطوير تجارتها الخارجية، وعليها بذل الجهود لضمان ذلك من خلال التوسع في إنشاء وتطوير بنيتها التحتية.
- ✓ عقد البوت هي أحد الأساليب التمويلية المبتكرة والمعول عليها الآن لتمويل انجاز مشاريع البنية التحتية لضمان تنمية اقتصادية محلية ووطنية.
- ✓ على الجزائر مادمت انفتحت على القطاع الخاص أن تسعى دائما من الاستفادة من ذلك لأقصى قدر في إنشاء البنية التحتية وتطويرها، بالاعتماد على عقد البوت وبذلك تتفادى السلبيات التي وقعت فيها دول أخرى بسبب احتكار القطاع العام وتدخله في كل المجالات.

التوصيات:

- ✓ حتى ولو كان الاعتماد على عقد البوت حلا جيدا لتنفيذ مشاريع البنية التحتية تشجيعا لتوفير متطلبات التجارة الخارجية، لكن لن تكون ذات جدوى ما لم تستند لدراسات جدوى اقتصادية دقيقة ومحكمة من جهة.
- ✓ انتشار الفساد سيجعل عقد البوت عديم الجدوى وغير منتجا لآثاره كأسلوب تعاقدى تمويلي لإنشاء البنية التحتية الأساسية لتطوير التجارة الخارجية.
- ✓ يتعين الإطلاع على التجارب الدولية الناجحة التي استثمرت في عقد البوت لإنشاء وتحديث بنيتها التحتية لتطوير وتحفيز تجارتها الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية.
- ✓ تفعيل دور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية من خلال مساهمته في انجاز وتمويل مشاريع البنية التحتية.
- ✓ تفادي سيطرة المستثمر الأجنبي على مشروع البنية التحتية بوضع بنود في عقد البوت تسمح بنقل الخبرة الفنية والتكنولوجية العالية إلى الدولة بعد انتهاء المشروع ومدة الامتياز.
- ✓ الاستثمار في البنى التحتية من خلال بناء المشاريع القادرة على الصمود في وجه الكوارث الطبيعية والبيئية.

✓ الاعتماد على الآليات الحديثة في تمويل البنية التحتية من خلال الشراكة بين القطاع العام والخاص الأمر الذي يؤدي إلى توفير مصادر جديدة للأموال والرفع من كفاءة الاقتصاد الوطني.

آفاق البحث:

يعتبر نظام عقود البوت من أهم العقود في إقامة وتحديث مشاريع البنية التحتية، ولقد لقي قبولا كبيرا في كثير من دول العالم لما له من أهمية في تخفيف العبء المالي خاصة الدول النامية وكذلك في دفع عجلة التنمية الاقتصادية وجذب الاستثمارات الأجنبية مما ينعكس على تنمية و زيادة حجم التجارة الخارجية، وعليه جعلنا من هذا الموضوع بحثا مفتوحا لدراسات وبحوث أخرى التي من شأنها أن تساهم في إثراء هذا البحث:

- ✓ دور وأهمية عقود البوت في انجاز البنية التحتية.
- ✓ أثر عقود البوت في تطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية.
- ✓ الشراكة بين القطاعين العام والخاص تمثل استراتيجية مثلى لتمويل البنى التحتية.

قائمة المراجع:

قائمة المراجع:

أولا : باللغة العربية

1-الكتب:

- أحمد بن حسن بن أحمد الحسيني، دراسة شرعية اقتصادية لخصخصة مشاريع البنية التحتية بأسلوب البناء والتشغيل ثم الإعادة بأسلوب البناء والتشغيل ثم الإعادة، ب ط، جامعة أم القرى،السعودية،2000
- جابر جاد نصار، الإستثمار الأجنبي في المرافق العامة الاقتصادية وفقا لعقود ال BOT البناء و التشغيل و نقل الملكية، كلية الحقوق –جامعة القاهرة-سنة 2003
- جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان 2006
- حمدي عبد العظيم، إقتصاديات التجارة الدولية،ب ط، دار النهضة العربية، بيروت، 2000
- رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط،دار المسيرة للنشر والتوزيع،عمان،2000
- سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التأطير والتنظيم،ب ط، الدار المصرية اللبنانية، الجزء الأول، القاهرة، 1993
- طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات،ب ط، دار وائل للنشر، الأردن، 2004
- عبد الرحمن يسري أحمد، الاقتصاديات الدولية،ب ط، الدار الجامعية، الإسكندرية،2001
- عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية،ب ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية،2000
- ماهر محمد حامد،النظام القانوني لعقود الإنشاء و التشغيل و إعادة المشروع BOT،ب ط ،دار النهضة العربية القاهرة،سنة 2005
- مجدي محمود شهاب وآخرون، أساسيات الاقتصاد الدولي،ب ط، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1998

قائمة المراجع:

محززي محمد عباس، اقتصاديات المالية العامة، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر
2008،

-موسى سعيد وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2004،
-موسى محمد سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، ب ط، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن
2001،

-يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الخارجية، ب ط، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع،
الجزائر، 2010،

2- أطروحات الدكتوراه ورسائل الجامعية:

أولاً: أطروحات الدكتوراه:

-بولقواس سناء، الطرق المستحدثة في إنشاء و تسيير المرافق العامة -عقود البوت نموذجاً-
،أطروحة دكتوراه في العلوم القانونية، تخصص قانون إداري و إدارة عامة، كلية الحقوق و العلوم
السياسية قسم الحقوق، جامعة باتنة 01، سنة 2016-2017

ثانياً: رسائل الجامعية:

-حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل
التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية
والتسيير، جامعة محمد خيضر يسكرة 2013

-شماشمة هاجر، عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT) و تطبيقاته في الجزائر، مذكرة
ماجستير في القانون العام، تخصص قانون الإدارة العامة، كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم
الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي -، سنة 2013-2014

-صبوع صهيب، النظام القانوني لعقد البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT) و تطبيقاته في
الجزائر، مذكرة ماجستير، فرع الإدارة العامة، القانون و تسيير الإقليم، جامعة الإخوة منتوري-
قسنطينة-، سنة 2012-2013

-قوال شيخ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجستية في الجزائر، مذكرة ماستر، تخصص
الامداد والنقل الدولي، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم الجزائر، 2018

قائمة المراجع:

- لطفي زعباط ، المكونات الأساسية لميزانية الدولة وأسباب العجز الميزاني ،حالة الجزائر رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، تخصص تخطيط، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير خروبة ،الجزائر ،2003
- هارون خلف عبد الدلو، عقد البناء و التشغيل و التحويل و تطبيقاته في الفقه الإسلامي،رسالة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة و القانون، الجامعة الإسلامية بغزة، سنة 2015
- وليد مصطفى الطراونة ،التزامات المتعاقد مع الإدارة في عقود البوت (BOT)،مذكرة ماجستير في القانون العام، قسم القانون العام كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، سنة 2014

3-المقالات العلمية:

- الأزهرية عزة ،سارة ميسي ،محمد الأمين ميرة، البنى التحتية مفاهيم وأساسيات ،العدد02، جامعة الوادي ، الجزائر ،ديسمبر2018
- محمد صلاح ،السياسات العمومية الحديثة لبناء وتحديث البنية التحتية، مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية ،العدد12، جامعة المسيلة ،الجزائر ،2014
- أمل نجاح البشبيشي، نظام البناء و التشغيل و التحويل B.O.T، سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الأقطار العربية، العدد الخامس و الثلاثون، نوفمبر/تشرين الثاني 2004-السنة الثالثة
- بابا عبد القادر ، نسمن فطيمة ،أثر تمويل البنى التحتية على النمو الاقتصادي في الجزائر ،العدد 06، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم ،الجزائر، سبتمبر 2016
- بشوتي أسماء، شويح محمد، تأسيس البنية التحتية الجزائرية في ظل البرامج التنموية ، العدد02، جامعة البليدة2، الجزائر، ديسمبر2019
- بلوكاريف نادية،العقريب كمال، إشكالية تمويل استثمارات البنية التحتية في ظل انخفاض أسعار النفط في الجزائر،مجلة المشكلة الاقتصادية والتنمية،العدد01،المركز الجامعي تيبازة،الجزائر،ديسمبر2021
- بن حمودة فاطمة الزهراء،الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتحديث الهياكل القاعدية وفق نظام البوت،مجلة دراسات في الاقتصاد والتجارة والمالية،العدد01،جامعة الجزائر3،الجزائر،سنة2016

قائمة المراجع:

- بوطاعة وسيلة، محمد حداد، دور اسلوب البوت في تمويل التنمية المحلية في الجزائر، مجلة الباحث الاقتصادي، العدد 01، جامعة الجزائر 03، الجزائر، سنة 2021
- بومزبر باديس، عقود البوت وتطبيقاتها في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 2، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، جوان 2012
- حمدي عبد العظيم، دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروعات الإستثمارية و مشروعات البوت (B.O.T)، الطبعة الرابعة، سنة 2006
- حميدة زينب مولاي عمار و بوزيد كيجول، الطبيعة القانونية لعقود البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT)، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، المجلد 10، العدد 2 (2017)
- رحمة غزالي، زينب غزالي، البنية التحتية كأحد متطلبات صناعة السياحة وترقيتها في الجزائر، مجلة الريادة لاقتصاديات الأعمال، العدد 03، جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، جانفي 2020
- ضويفي حمزة، بوكريدي عبد القادر، تقييم تنافسية الاقتصاد الجزائري وفق معيار جودة البنية التحتية، مجلة جديد الاقتصاد، العدد 01، جامعة تيسمسيلت، الجزائر، 2020/12/31
- في إنشاء المرافق العامة، دراسة فقهية، الجامعة الأسمرية الإسلامية، ليبيا، ص: BOT314 أحمد بشناق، توظيف عقد البناء و التشغيل و النقل
- مانع سبرينة، بن منصور ليليا، إسهامات الشراكة العمومية الخاصة وفق نظام البوت في تمويل وتنفيذ مشروعات البنية التحتية، العدد 7، جامعة عباس لغرور خنشلة، الجزائر، 2017
- مبارك بن الطيبي، سليمان قنقارة، عقد البوت وأثره في ترقية الاستثمار وإنجاز مشاريع البنى التحتية الحديثة، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، جامعة أدرار، الجزائر، ديسمبر 2019
- محسن أحمد الحضيري، مشروعات البنية الأساسية الممولة ذاتيا من القطاع الخاص، سلسلة إصدارات البحوث الإدارية 4، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، سنة 2009
- محمد دمان ذبيح، عقد البوت: ماهيته و مزاياه، مجلة الإحياء، كلية الشريعة و الاقتصاد-جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة-، المجلد 20، العدد 25، جوان 2020
- محمد صلاح و البشير عبد الكريم، أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية- تجارب دولية و عربية مختارة- أبحاث إقتصادية و إدارية، جامعة محمد خيضر بسكرة- كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، العدد السابع عشر، جوان 2015

قائمة المراجع:

-منجية بورحلة و مهري عبد المالك، نظام BOT (بناء و تشغيل و نقل الملكية) كآلية لدمج القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، مجلة التكامل الإقتصادي، جامعة العربي التبسي-تبسة-، المجلد 07، العدد 04، ديسمبر 2019

-هاجر فخار، دور عقود البوت في إنشاء و تسيير الأملاك الوطنية العمومية الإصطناعية (تطبيق عقود البوت في الجزائر)، مجلة صوت القانون، جامعة لونيبي علي البليدة 2، المجلد السابع، العدد 01، ماي 2020

4-الجرائد الرسمية:

-المرسوم الرئاسي رقم 15-247 يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مؤرخ في 2 ذي الحجة 1436 الموافق 16 سبتمبر 2015، العدد 50

5-المؤتمرات والملتقيات:

-سناء بولقراس، حسين بوخيرة، تطوير وتمويل البنية التحتية في الجزائر وحثمية التوجه لعقد البوت لتطوير التجارة الدولية، الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، جامعة عباس لغرور، الجزائر، 02-03 ديسمبر 2019

-قاضي نجاة ، شويرب جللول، واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الاندماج في الاقتصاد الرقمي، الملتقى الوطني الثالث حول المستهلك والاقتصاد الرقمي، المركز الجامعي عبد الحفيظ بوالصوف ميلة، 23 و24 أبريل 2018

ملخص البحث:

تناولت الدراسة موضوع عقود البوت وعلاقته بتطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية ، وهدفت إلى تسليط الضوء على العلاقة بين حجم التجارة الخارجية في الجزائر ومدى توفر بنية تحتية أساسية وكيفية النهوض بها ،بالإضافة إلى مدى مساهمة عقود البوت في حل مشكلة تمويل انجاز البنى التحتية اللازمة لتطوير التجارة الخارجية في الجزائر.

توصلت الدراسة إلى ضرورة توجه الجزائر إلى انشاء بنى تحتية أساسية من أجل النهوض بتجارتها الخارجية وذلك بالاعتماد على عقود البوت لما لها من أهمية بالغة في رفع العبء عن الحكومة في تمويل وإنجاز تلك المشاريع.

الكلمات المفتاحية: عقد البوت ، البنية التحتية للتجارة الخارجية ، تمويل التجارة الخارجية، التجارة الخارجية للجزائر.

Résumé : L'étude a abordé le sujet du rôle des contrats BOT dans le développement de l'infrastructure du commerce extérieur.

L'étude visait à mettre en évidence la relation entre le volume du commerce extérieur de l'Algérie et l'état de ses infrastructures de base et comment les promouvoir , en outre l'apport des contrats BOT dans le financement et la réalisation des infrastructures ,nécessaires pour le développement du commerce extérieur en Algérie.

L'étude a conclu que l'Algérie devrait aller vers la mise en place d'infrastructures de base afin de promouvoir son commerce extérieur, en s'appuyant sur les contrats BOT en raison de leur grande importance dans la réduction de la charge du gouvernement dans le financement et la mise en œuvre de ces projets.

Mots clés: Le Contrat BOT, L'infrastructure Du Commerce Extérieur , Le financement Du Commerce Extérieur, Le commerce Extérieur En Algérie.

Abstract : The study dealt with the concept of BOT contracts and its relationship with the development of the infrastructure of foreign trade.

The study aimed to shed light on the relationship between the volume of foreign trade in Algeria and the reality of its basic infrastructure and how to promote it, in addition to the contribution of BOT contracts in solving the problem of financing the necessary infrastructure for the development of foreign trade in Algeria.

The study concluded that Algeria should move towards the establishment of basic infrastructure in order to promote its foreign trade, by relying on BOT contracts and because of their great importance in reducing the burden on the government in financing and implementing these projects.

Keywords: Bot Contract ,Foreign Trade Infrastructure ,Foreign Trade Financing ,Foreign Trade In Algeria.