

آليات الاستثمار في البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص -التمويل الاسلامي كنموذج مقترح-

Mechanisms for investing in infrastructure through public-private
partnerships - Islamic Finance Suggested Model-

خيرة مسعودي¹ عائشة بوعامر²

Bouameur Aicha Messaoudi kheira

¹ مركز البحث (CRSIC) الأغواط ، الجزائر ، k.messaoudi@crsic.dz

² مركز البحث (CRSIC) الأغواط ، الجزائر ، a.bouameur@crsic.dz

تاريخ النشر: 2022-03-31

تاريخ القبول: 2022-03-19

تاريخ الاستلام: 2022-02-20

ملخص:

نحاول من خلال هذه الورقة البحثية توضيح أهمية الاستثمار في البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص، حيث تهدف إلى بعدان أساسيان. الأول يخص أسباب و مبررات تعزيز الاستثمار في البنية التحتية عن طريق هذه الشراكة ، الثاني توضيح الآليات المقترحة لتعزيز هذه الشراكة، مما يمهد الطريق لمقدمي رأس مال التمويل الإسلامي ليصبحوا شركاء لتطوير البنية التحتية وبالتالي المساهمة في التنمية المستدامة، حيث توصلنا إلى أن الآليات التمويلية المقترحة تعتبر من أهم الآليات التمويلية لمرونتها وسهولة تطبيقها من جهة، و إمكانية مرافقتها للتمويل التقليدي في المشاريع الضخمة من البنية التحتية من جهة أخرى، فهذان النوعان من التمويل يكملان بعضهما البعض لسد فجوة العجز في تمويل مشاريع البنية التحتية.

الكلمات المفتاحية: شراكة القطاع العام والخاص؛ تمويل إسلامي؛ بنية تحتية؛ الاستصناع؛ الاجارة.

تصنيف JEL: G32؛ G30؛ G3.

Abstract:

through this research paper, to clarify the importance of investing in infrastructure through partnership between the public and private sectors, as it aims at two main dimensions. The first concerns the reasons and justifications for promoting investment in infrastructure through this partnership, the second is to clarify the proposed mechanisms for strengthening this partnership, which paves the way for Islamic finance capital providers to become partners for infrastructure development and thus contribute to sustainable development, as we concluded that the proposed financing mechanisms are considered One of the most important financing mechanisms for its flexibility and ease of application on the one hand, and the possibility of accompanying traditional financing in large infrastructure projects on the other hand, these two types of financing complement each other to bridge the gap in financing infrastructure projects. **Keywords: Public-private sector partnership ; Islamic finance ; Infrastructure.istisnaa. ijara**
JEL Classification Codes : G32؛ G30؛ G3.

1. مقدمة:

مما لاشك فيه اليوم أن البنية التحتية تلعب دورا رئيسيا في تحقيق التنمية المستدامة لمختلف دول العالم، بحيث يساعد الاستثمار في البنية التحتية على رفع معدلات النمو الاقتصادي، و يوفر فرصا اقتصادية جديدة وتسهيل الاستثمار في رأس المال البشري وتوليد فرص عمل جديدة، مما يؤدي إلى تحقيق الاستقرار الاقتصادي، كما أن التوسع في الاستثمار في تشيد هذه البنية التحتية خاصة في الخدمات الاقتصادية والاجتماعية تتطلب نفقات كبيرة لا يمكن لميزانية أي حكومة تحملها، ونظرا إلى حجم الموارد المالية المطلوبة لسد الفجوة القائمة في الاستثمارات في البنية التحتية، فقد أصبحت مشاركة القطاع الخاص في تحقيق هذا الهدف ضرورة ملحة، خاصة في الدول النامية.

يمكن أن تكون آليات التمويل الإسلامي مناسبة بوجه خاص لمشاريع البنية التحتية من منطلق مبادئها القائمة على الأصول الحقيقية من جهة و الاستناد إلى مبدأ تقاسم المخاطر في الأنشطة المشروعة من جهة أخرى، مما يجعلها أن تكون ملائمة تماما في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال البنية التحتية، هذا بالإضافة إلى تعدد الآليات وصيغ التمويل الإسلامي التي تتسم بالمرونة، والتي يمكن تخصيص كل نوع منها حسب طبيعة المشروع المراد الاستثمار فيه.

1.1. الإشكالية:

استنادا إلى ما سبق يمكن طرح التساؤل الرئيسي التالي: كيف يستطيع التمويل الإسلامي المساهمة في تعزيز استثمار البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص؟ وتندرج تحت هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية التالية:

- ما مدى مساهمة الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص؟ و ما هي أهم مشاكل وتحديات الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص التي تعاني منها الدول النامية؟.

- فيما تتمثل مبررات تعزيز التمويل الإسلامي في الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص؟ وماهي الآليات والصيغ الإسلامية التي يمكن الاعتماد عليها لنجاحها في البلدان النامية؟ وللإجابة عن السؤال السابق ارتأينا تقسيم ورقتنا البحثية إلى المحاور التالية:

- أهمية الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص.
- تحديات الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص في الدول النامية.
- مبررات تعزيز التمويل الإسلامي في الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاعين.
- آليات التمويل الإسلامي لتعزيز استثمار مشاريع البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين.

2.1 أهمية الدراسة:

تكمن أهمية بحثنا في التعرف على أهم مشاكل و تحديات الاستثمار في البنية التحتية التي تعاني منها الدول النامية، وطرح أحد الحلول الممكنة للتغلب على هذه التحديات وذلك بإبراز أهم آليات التمويل الإسلامي التي يمكن الاعتماد عليها في تمويل مشاريع البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول النامية.

3.1 أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى ما يلي :

- توضيح أهمية الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاعين العام والخاص؛
- التعرف على أهم المشاكل التي تعاني منها الدول النامية في مجال البنية التحتية؛
- إبراز أهم الأسباب التي جعلت التمويل الإسلامي كأحد الحلول المقترحة لهذه المشاكل؛ و التعرف على بعض هذه الآليات ومدى توافقها لمرافقة التمويل التقليدي.

4.1 منهج الدراسة:

من أجل الإجابة عن الإشكالية المطروحة أعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال سرد بعض التعاريف والمفاهيم للبنية التحتية و توضيح بعض الصيغ الإسلامية المناسبة لهذه لمرافقة التمويل التقليدي لاستثمار هذه البنية التحتية.

2. أهمية الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص:

إن استدامة النمو الاقتصادي وتعزيز استثمار البنية التحتية يشكلان مصلحة مشتركة لكل من القطاعين العام والخاص. فالاستثمارات في البنية التحتية المستدامة تعود بالنفع على جميع الاقتصادات، فهي تسهم في زيادة القدرة الإنتاجية، وترفع معدلات النمو الاقتصادي.

1.2 مفهوم البنية التحتية:

تعتبر فرنسا أول من استخدمت مصطلح البنية التحتية، حيث كان ذلك في عام 1927 م، والذي تعني به مجموعة الطرق والجسور وخطوط السكك الحديدية وما شابههم، حيث تم استخدامها في تطبيق نظام اقتصادي في المجال التجاري والصناعي والخدمي... إلخ (يوسف، 2020، الصفحات 78-79).

1.1.2 تعريف البنية التحتية:

هناك عدة تعريفات خاصة بالبنية التحتية ومن بينها هي:

- هي مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والشركات التي تتولى تشييدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة. (قاضي، 24/23 أبريل 2018، صفحة 2)

- هي البنية أو التركيبة التحتية أو الأساسية و هذا المصطلح يطلق على الشركات والخدمات والتجهيزات الأساسية التي يحتاجها المجتمع مثل وسائل المواصلات كالطرق والسكك الحديدية، ووسائل الاتصال كشبكة الهاتف والانترنت والبريد، وشبكات المياه ونظام الصرف الصحي، والصحة والتعليم..... وغيرها من المرافق العامة. (عبد الصمد سعدون ، 2014، صفحة 106).

من خلال التعاريف السابقة يمكننا القول بأن البنية التحتية تتضمن عدة قطاعات، قطاعات اقتصادية واجتماعية وإدارية، بحيث يندرج تحت القطاعات الاقتصادية (الاتصالات، الكهرباء، الطرق، النقل البحري، النقل الجوي، السكك الحديدية، الخدمات البلدية، المياه...)، أما القطاعات الاجتماعية فتتمثل في الصحة والتعليم، أما القطاعات الادارية فتشمل الأجهزة الادارية في الدولة (أحمد ، 2019، صفحة 5).

2.1.2 مصادر تمويل البنية التحتية:

إن تمويل البنية التحتية يتم تقليديا من ثلاث مصادر: وفورات عمليات الهيئات الحكومية المحلية، والمنح من المستويات العليا الحكومية، والافتراضات، إلا أن مصادر التمويل هذه تواجه قيودا ومعوقات فموازنات الهيئات الحكومية تعاني من ضغوط كبيرة في التمويل عمليات تقديم الخدمات الأساسية، بما في ذلك الصيانة الكافية للبنية التحتية الحالية، وغالبا ما تضطر الحكومة لاستخدام مواردها الذاتية في تمويل مشاريعها من البنية التحتية (Peterson, 2010, p. xi).

3.1.2 أهمية الاستثمار في البنية التحتية:

في جميع أنحاء العالم، تشارك الحكومات في بناء بنية تحتية جديدة أو بديلة وصيانة أو تحديث أو وقف تشغيل البنية التحتية القائمة، ويمكن أن تسهم البنية التحتية بشكل كبير في تطوير الاقتصاد الوطني. ومن بين أهم أهداف الاستثمار في البنية التحتية يأتي الطلب على الاستثمار في البنية التحتية من الحاجة إلى الحفاظ عليها أو تحديث أو استبدال البنية التحتية القائمة؛ تعتبر حافزا للنمو الاقتصادي؛ تدعيم التنمية الاقتصادية خاصة بالدول النامية.

2.2 تعريف الشراكة بين القطاعين العام والخاص ps3 :

يعد مفهوم الشراكة بين القطاع العام والخاص حديث نسبيا في النظرية والأنشطة الاقتصادية، ومن بين هذه التعاريف:

- **مجموعة البنك الدولي:** تعرفها بأنها عقد طويل الأجل يبرم بين طرف خاص وقطاع عام لتوفير خدمة أو مشروع عام، يتحمل بموجبه القطاع الخاص مخاطر ومسؤوليات إدارية كبيرة، وترتبط فيه الأتعاب بمعايير حسن الأداء. (داود، 2018، صفحة 8) أما اللجنة الأوروبية اعتمدت على أربعة معايير يتم بموجبها تعريف الشراكة بين القطاعين العام والخاص وهي: (الاقتصادي، 2014، صفحة 11):

- **مدة العقد:** تكون طويلة نسبياً؛
 - **طريقة تمويل المشروع:** الذي يمول جزءاً منه القطاع الخاص؛
 - **الدور الهام الذي يلعبه الفاعل الاقتصادي:** في تصميم المشروع وإنجازه وتفعيله وتمويله. بينما يتركز اهتمام الشريك العمومي على تحديد الأهداف التي ينبغي بلوغها (المصلحة العمومية، جودة الخدمات، سياسة التسعير)؛
 - **تقاسم المخاطر:** بين القطاعين العام و الخاص.
- ومن خلال التعريفين السابقين يتضح لنا أن مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص يتطور باستمرار، وأنه يمكن أن يتلاءم مع طبيعة وتعقيد العمليات التي يتعين إنجازها.

3.2 الإسهامات الاقتصادية للاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص:

إن الهدف الأساسي من الشراكة بين القطاعين العام والخاص هو تحقيق اقتصاد مستدام، ويمكن تمييز هذه الأهداف في النقاط التالية: (مجد، الصفحات 5-6).

- إدخال كفاءات القطاع الخاص إلى الخدمات العامة؛
- إشراكه في تحمل المخاطر؛
- تنفيذ مشروعات الاستثمار في الوقت المحدد و بالميزانية المحددة؛
- تقادى تدهور الأصول و المنشآت الضرورية للخدمات العامة نتيجة للصيانة غير الفعالة؛
- إدخال الابتكارات على تصميم المشروع بالنسبة للأصول و التشغيل و الصيانة؛
- نقل المخاطر التي يمكن إدارتها أفضل بواسطة القطاع الخاص (التصميم و الإنشاء و التمويل و الصيانة) بعيداً عن الموارد المحدودة للحكومة.

من خلال الأهداف السابقة يتضح أن القطاع العام ليس منافسة للقطاع الخاص بل محفز له ومشجع على زيادة استثماراته، باعتبار أن مشاريع الشراكة بين القطاعين تركز على البنية التحتية والخدمات العامة المتوقع من الحكومة تقديمها و لا تهدف الحكومة منها إلى الربح بل توفير الخدمات العامة ذات جودة و بالتكاليف منخفضة من جراء قيام القطاع الخاص بإنتاجها، بالإضافة إلى أن رؤية البنك الدولي للشراكة بين القطاع العام والخاص تهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث يبرز دور الدولة في اتخاذ القرار ورسم السياسات أما دور القطاع الخاص هو تنفيذ المشاريع والمشاركة في أدائها، ويمكن حصر المساهمات الاقتصادية للشراكة في النقاط التالية: (المالية، 2010)

- توزيع المخاطر الناجمة عن إقامة المشاريع بين أكثر من طرق هم أطراف الشراكة؛
- توفير رأس المال القطاع الخاص وما يمتلكه من الخبرة في إدارة المشاريع؛
- تخفيف المشاكل المالية التي يعاني منها القطاع العام؛ تعزيز مبادئ الإفصاح والشفافية؛
- تبني مناهج عمل أكثر استراتيجية من قبل الشركاء ممثلا في تقديم افكار استراتيجية أفضل ومنهج تنسيقي أفضل وصياغة وتنفيذ أفضل؛
- تولية البعد الاقتصادي اهتماما أوسع في السياسات ذات العلاقة وإدارة المشاريع على أسس اقتصادية بما يحقق المكاسب الاجتماعية والاقتصادية والتوصل إلى الحلول المرنة ؛
- إعطاء الشرعية والمصادقية للمشروع من خلال مشاركة الجماعات؛
- الشراكة تفتح حيز اقتصادي لدخول ليس فقط المؤسسات الكبيرة بل أيضا الصغيرة والمتوسطة إلى أسواق كانت مستبعدة منها أو غير مستقرة و بإمكانها تشجيع المنافسة والابتكار.

3 مشاكل وتحديات الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص في الدول النامية:

تختلف تحديات تمويل البنية التحتية باختلاف القطاع سواء العام أو الخاص:

3.1 تحديات تمويل البنية التحتية في القطاع الخاص:

وتتمثل فيما يلي: (ذباح ، 2017، صفحة 128):

- **الاحتكار:** هو أحد أهم المشاكل الاقتصادية الناجمة عن مشاركة القطاع الخاص في تمويل مشاريع البنية التحتية.
- **عدم قابلية بعض البنية التحتية للتصدير:** ما يعني أن تحدد أسعارها في السوق المحلي وتكون إيراداتها مقومة بالعملة المحلية، مما يجعلها في بعض عديمة الجاذبية في نظر المستثمر الاجنبي نظرا لمخاطر سوق الصرف ومخاطر قابلية التحويل.
- **حجم شركات البنية التحتية:** تكون غالبا شركات البنية التحتية ذات احجام كبيرة، تتطلب استثمارات أولية ضخمة وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى وتتميز بفترات استرداد طويلة، مما يصعب من تمويل مشاريع البنية التحتية وقد يقوم بعض المستثمرين بطلب ضمانات بالنسبة للإيرادات المستقبلية.
- **مشاكل سياسية:** إضافة إلى المشاكل الاقتصادية، هناك مشاكل أخرى سياسية حيث تجعل الدولة رهينة للشركات (الأجنبية) خاصة إذا ما استخدمت تكنولوجيا متطورة لتشغيلها، وتكون الدول المضيفة (النامية) عاجزة عن توفير اليد الفنية الملائمة لتشغيل تلك التكنولوجيا.

2.3 تحديات تمويل البنية التحتية في القطاع العام: (ذباح ، 2017، الصفحات 128-129):

- **قلة الخبرة التخطيطية:** يقصد بها قلة خبرة السلطات المحلية في مجال التخطيط، مما ينعكس ذلك سلباً على تخطيط وتوفير الخدمة، فضلاً عن الجهل باستخدام التقنيات الحديثة في إدارة منشآت البنية التحتية ومعالجة المشاكل التي تتعرض لها.
- **سوء الإدارة:** يكون العامل الأساسي في عدم توفير الخدمات بأنواعها، ما يعني أن معوقات إنشاء المشاريع تتعلق بطبيعة الإدارة المسؤولة عن ذلك لا بغنى وفقير الدول للموارد.
- **توفير الغطاء المالي:** يحتاج قطاع البنية التحتية لرؤوس أموال ضخمة، ففي حال تبني القطاع العام لها تؤثر على الموازنة العامة ما يجبر السلطات على تخفيض نفقاتها، وينعكس ذلك على موظفي القطاع.

تعاني العديد من الحكومات من نقص القدرات المالية التي تمكنها من الوفاء بتلك الاحتياجات وحدها ومن هنا يجب أن يلعب القطاع الخاص دوراً أكبر للمساعدة على سد هذه الفجوة. (هيجيلي، 2019)، فالعديد من الدول النامية تعاني من وجود فجوات كبيرة في تغطية تمويل البنية التحتية. وراجع إلى التوسع في الاستثمار في البنية التحتية في الخدمات الاقتصادية والاجتماعية، (لفي خواكيم، 2018)، إذ أن حوالي 1.06 مليار شخص يعيشون بدون كهرباء، كما لا يزال 4.5 مليار شخص يفقر إلى خدمات الصرف الصحي، والموانئ والمطارات والطرق (البنك الدولي، الشراكات بين القطاعين العام والخاص، 2018)، لذلك ارتأينا تقسيم هذه الاحصائيات حسب كل منطقة كما يلي: (The World Bank Group، 2017، الصفحات 9-11)

3.3 عجز البنية التحتية في الدول النامية الآسيوية:

تشير بعض الدراسات في تقرير لبنك التنمية الآسيوي لسنة 2017 أن البلدان النامية في آسيا ستحتاج إلى استثمار 26 تريليون دولار في الفترة ما بين 2016 إلى 2030، أي ما يعادل 1.7 تريليون دولار في السنة، وذلك للحفاظ على معدل النمو بالمنطقة والقضاء على الفقر، وستكون هناك حاجة إلى 22.6 تريليون دولار أو ما يعادل 1.5 تريليون دولار في السنة خلال الفترة ما بين سنتي 2016-2030، بحيث سيكون تقسيم هذه المخصصات كما يلي:

- مقدار 14.7 تريليون دولار مخصصاً للطاقة؛
- مقدار 2.3 تريليون دولار خصص للاتصالات؛
- مقدار 8.4 تريليون دولار خصص للنقل؛
- مقدار 800 مليار دولار خصص للمياه والصرف الصحي،

وللاشارة فإن المنطقة الآسيوية استثمرت سنة 2017 ما يعادل 881 مليار دولار سنويا في البنية التحتية (في 25 دولة والتي تمثل 96 في المائة من سكان المنطقة).

4.3 عجز البنية التحتية في الدول النامية الأفريقية:

تعاني كل من شمال إفريقيا و جنوب الصحراء أفريقيا الكبرى من عجز ضخم في البنية التحتية. بحيث تتجاوز الاحتياجات من البنية التحتية لجنوب أفريقيا الصحراء 93 مليار دولار سنويا، وذلك وفقا لتقرير صادر عن البنك الدولي سنة 2010، و يتم توفير أقل من نصف هذا المبلغ، مما يترك فجوة تمويل تزيد على 50 مليار دولار سنويا لسدها.

و تؤدي حالة البنية التحتية السيئة في جنوب الصحراء أفريقيا الكبرى (الكهرباء والماء والطرق وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات...الخ) إلى خفض النمو الاقتصادي الوطني بمقدار 2 بالمائة كل عام وتقليل الإنتاجية بنسبة تصل إلى 40 في المائة، وحسب بعض الخبراء سيتكلف تنفيذ برنامج لتلبية احتياجات البنية الأساسية لأفريقيا حوالي 93 مليار دولار في السنة (أي حوالي 15 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة).

بعض ثنائيات هذا المجموع تتعلق بالنفقات الرأسمالية، والثالث المتبقي للتشغيل و الصيانة. و يرتبط حوالي 40 في المائة من إجمالي احتياجات الإنفاق بالطاقة، مما يعكس عجز أفريقيا الكبير على وجه الخصوص بحوالي ثلث احتياجات الاستثمار في الطاقة (حوالي 9 مليارات دولار في السنة) ومن أهم العناصر التي يرتبط بالمياه المتعددة الأغراض، وتخزين الطاقة المائية وإدارة الموارد المائية، وإمدادات المياه والصرف الصحي ومن ثم النقل.

ومن خلال الجدول أدناه سوف نحاول التوضيح أكثر حسب التصنيف العالمي للبنية التحتية لأعضاء مختارين من الدول النامية و أعضاء مختارين من منظمة المؤتمر الإسلامي، وهذا حسب التقرير الصادر عن البنك العالمي لسنة 2017، بحيث هذا التصنيف ركز على: البنية التحتية الشاملة، والطرق، والبنية التحتية للسكك الحديدية، البنية التحتية للميناء، البنية التحتية للنقل الجوي، الخطوط الجوية المتاحة، تزويد الكهرباء، اشتراكات الهاتف المحمول ، خطوط الهاتف الثابت.

الجدول 1: التصنيف العالمي للبنية التحتية لأعضاء مختارين من اقتصادات دول النامية.

أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي				جميع اقتصادات الدول النامية، باستثناء أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي				
متوسط مرتبة	معدل مرتبة	أدنى مرتبة	أعلى مرتبة	متوسط مرتبة	معدل مرتبة	أدنى مرتبة	أعلى مرتبة	
88	84	140	2	81	82	139	26	البنية التحتية الشاملة
86	83	140	1	84	81	139	19	الطرق
70	68	107	13	63	64	108	16	البنية التحتية للسكك الحديدية
81	80	140	3	85	83	139	7	البنية التحتية للميناء
86	84	139	2	83	82	140	6	البنية التحتية للنقل الجوي
72	77	136	5	85	82	140	2	الخطوط الجوية المتاحة مقعد كم / أسبوع، الملايين
103	90	140	10	79	79	138	17	تزويد كهربائي
85	73	136	2	78	74	140	8	اشتراكات الهاتف المحمول / 100 تعداد السكان
98	95	140	22	74	76	137	7	خطوط الهاتف الثابت / 100 نسمة
97	88	140	14	71	70	122	14	مؤشر التنافسية العالمية

المصدر: البنك الدولي، 2017، ص 23.

ما يلاحظ من خلال الجدول أعلاه:

- انخفاض الرقم يعبر عن البلد الذي لديه أفضل بنية تحتية في العالم. والعكس كلما ارتفع الرقم في الجدول كلما انخفض ترتيب الدولة في البنية التحتية.

فحسب التصنيف العالمي للبنية التحتية، فإن الترتيب المتوسط لأعضاء الدول في منظمة المؤتمر الإسلامي في البنية التحتية الشاملة هو 88 و هو أقل من المتوسط البالغ 81 في البلدان النامية الأخرى. كما هو موضح أعلاه.

كما يشير هذا الجدول إلى أن أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي يحتاجون إلى استثمارات كبيرة في البنية التحتية في جميع المجالات. لأن أدنى ترتيب لأعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي هو في إمدادات الكهرباء، حيث المرتبة المتوسطة في هذا المجال هي 103، ثم تليها خطوط الهاتف، حيث

تحتل المرتبة 98، مع ظهور الهواتف المحمولة، بنقلص الحاجة إلى خطوط ثابتة، الذي يحتل متوسط الدول المرتبة 85، هذا من الجهة، ومن جهة أخرى تحتل دول أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي فئة أفضل أداء في مجال السكك الحديدية، مقارنة بالمجالات الأخرى حيث يبلغ متوسط المرتبة 70، على الرغم من أنها تظل أقل تصنيف مقارنة بجميع الاقتصادات الدول النامية الذي يحتل توسطها المرتبة 63. هذا بالإضافة إلى أن جل المراتب الدنيا في دول أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي والتي تعادل المرتبة 140.

ونظر إلى الحجم الكبير في فجوات العجز في البنية التحتية، كما يوضحها الجدول أعلاه، فتحتاج حكومات هذه الدول إلى الحفاظ على أولوية عالية في استثمارات البنية التحتية حتى في حالات العجز المالي الذي يؤدي بدوره لجوء الحكومات إلى خفض أو تأجيل الإنفاق على البنية التحتية لتمويل عجز الموازنة الحكومية، مما يخلق الحاجة إلى زيادة الإنفاق على البنية التحتية في المستقبل مع تقليل الكفاءة و الجودة في البنية التحتية.

لهذا يمكننا القول أن هذه الدول تحتاج الموارد المالية الكافية لتغطية هذا العجز، بالإضافة إلى الخبرة للتغلب على تحديات البنية التحتية الخاصة بها، و تحقيقاً لهذه الغاية، يمكن أن تساعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص عن طريق التمويل الإسلامي في سد الفجوات في البنية التحتية لدى أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي باعتبار جل أعضاء هذه الدول هي دول نامية.

ومن خلال هذه الاحصائيات البسيطة التي حاولنا شرحها سواء بالنسبة للدول النامية الأسيوية أو الأفريقية بما فيها دول أعضاء منظمة المؤتمر الإسلامي فإن كلاهما يعانيان من عجز في كبير في امداد مشاريع البنى التحتية خلال السنوات الماضية وحتى المقبلة، لذلك تبقى هذه الدول تبحث عن الحلول الناجعة.

4.مبررات تعزيز التمويل الاسلامي في الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص:

يمكن أن يكون التمويل الإسلامي مصدراً مكملاً للشراكة، بالنظر إلى مرونة أدوات التمويل الإسلامي في تمويل البنية التحتية، وذلك من خلال المبررات التالية:

1.4. فلسفة الاقتصاد الإسلامي القائمة على ملكية للأصول الحقيقية وتقاسم الأرباح:

بما أن مشاريع البنية التحتية تدخل في نظر الفقه الإسلامي ضمن المقاصد العامة للشريعة الإسلامية وتحتل مرتبة الضروريات العامة أو الحاجيات الملحة، فحينئذ ينبغي على المصارف الإسلامية أن يكون الاهتمام بها على رأس سلم الأولويات، إضافة إلى أن تمويلها يتفق مع فلسفة الاقتصاد الإسلامي القائمة على الملكية، والمشاركة ووجود الأصول الحقيقية، (الداعي، 2016).

ومن أهم العوامل التي ساعدت على إنتشار التمويل الإسلامي هو قدرته على التعامل مع المخاطر الإستثمارية عبر الاعتماد على مبدأ المشاركة في الربح والخسارة معاً، بخلاف التمويل التقليدي الذي تحفه نسبة كبيرة من المخاطر، كما أن ميزة التمويل الإسلامي تكمن في إرتكازه على قيم العدالة الاجتماعية والاقتصادية، ما يجعله أداة شراكة بين القطاعين، (الدولي، 2020).

هذا بالإضافة أن بعض التقارير الاقتصادية التي أثبتت تجاوز أصول صناعة التمويل الإسلامي العالمي في الآونة الأخيرة حاجز التريليوني دولار وتوقعها أن تصل إلى حوالي 3.5 تريليون دولار بحلول عام 2021، مما يعكس ذلك دورها في تمويل مشروعات البنية التحتية (جمعية البنوك اليمنية، 2020)، مع هذا النمو، تم توسيع تطبيقه في العديد من المجالات التجارة والعقارات والتصنيع والخدمات المصرفية والبنية التحتية، وغير ذلك كثير (البنك الدولي و البنك الدولي، تقرير محكم التوقيت عن تعبئة التمويل الإسلامي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، 2017)

2.4. عجز التمويل التقليدي عن سد فجوات العجز لتمويل البنى التحتية:

مع الحاجة الهائلة للبنية التحتية تأتي مسألة العجز في التمويل من أصعب الأمور، بحيث أصبح التمويل العام التقليدي (التمويل العادي) لا يكفي لدعم الحاجة إلى زيادة الاستثمار في البنية التحتية على مستوى العالم. لذلك يبحث صناع القرارات الاقتصادية حول العالم كمجموعة البنك الدولي وغيرها من المنظمات متعددة الأطراف بكل الطرق وبشكل متزايد للبحث عن حلول مبتكرة لجلب المزيد من التمويل لتطوير البنية التحتية وتعزيز التنمية الاقتصادية لبلدانها الأعضاء وبالتالي المساهمة في تحقيق هدف التنمية المستدامة. (The World Bank Group، 2017، صفحة 8)

3.4. تحديات البنية التحتية في بعض الدول النامية:

كما ذكرنا سابقاً فإن جل الدول النامية تعاني من عجز كبير في البنية التحتية، وتمويلها بالطرق العادية أصبح صعباً، فإن إعداد مثل هذه المشروعات يتسم بالضعف، بحيث تقتصر الاستثمارات الفعلية في البنية التحتية على حجم الطلب لكل دولة، فمنذ عام 2012 عرفت الدول النامية انخفاضاً إجمالياً في استثمارات القطاع الخاص في البنية التحتية مخلفاً مليارات البشر دون خدمات أساسية، مثل الكهرباء والمياه النظيفة والصرف الصحي... الخ (فلاحي، نهج لبناء مشروعات البنية التحتية، 2017).

4.4. توافق تعزيز التمويل الإسلامي في الاستثمار في البنية التحتية بالشراكة بين القطاع العام والخاص:

إن تطبيق التمويل الإسلامي على مشاريع البنية التحتية يعد أمراً طبيعياً، وذلك راجع لطبيعة هياكل التمويل الإسلامي المدعومة بالأصول الحقيقية، وتركيزها على تقاسم المخاطر يجعلها ملائمة تماماً لشراكات تنمية البنية التحتية بين القطاعين العام والخاص، ولتوضيح الفكرة أكثر يمكن تلخيص كيفية عمل إعادة توزيع الأصول عن طريق التمويل الإسلامي في سياق مشاريع البنية التحتية في النقاط التالية: (The World Bank Group، 2017، صفحة 23)

- إن أساس هياكل التمويل الإسلامي هو طبيعتها المدعومة بالأصول الحقيقية إلى جانب تقاسم المخاطر. وبالنظر إلى طبيعة مشاريع البنية التحتية التي تمتاز بطول مدة أجالها والاستقرار بشكل عام للاستثمار فيها، فإنها تتيح معدلات عوائد مستقرة و طويلة الأجل لمقدمي رأس المال، وذلك بما يتناسب مع المخاطر التي قد يتعرضون لها.
- لا تقتصر حلول التمويل الإسلامي بأي حال على الدول المسلمة فقط، بل يمكن تطبيقها في أي بلد بحيث يتلاءم مع البيئة القانونية والتنظيمية المحلية لهذا البلد. وبقدر ما يمكن رأس المال المتوافق مع الشريعة الإسلامية، يمكن أن تعمل على تخفيف فجوات البنية التحتية وتعزيز التنمية الاقتصادية في جميع أنحاء العالم.
- لا يوجد أي شرط بأن يكون أي مشروع شراكة بين القطاعين العام و الخاص معاملة متوافقة تماماً مع أحكام الشريعة الإسلامية، بحيث يمكن لرأس المال الإسلامي أن يعمل مع مجموعات من رأس المال التقليدي لمعالجة فجوات البنية التحتية في الدول النامية، وبعبارة أخرى، يمكن أن ينظم التمويل الإسلامي إلى المشاريع العالمية الكبرى .

مع كل هذا و بالنظر إلى السمات المميزة لهياكل التمويل الإسلامي و طبيعتها المدعومة بالأصول الحقيقية إلى جانب تقاسم المخاطر، فهي تتسق كلياً معها ويمكن أن تعمل بشكل جيد في هذه الشراكة للبنية التحتية، ولتوضيح الفكرة أكثر سوف نختصرها في الجدول التالي:

الجدول 2: توافق مبادئ التمويل الإسلامي و الشراكة بين القطاع بين القطاعين للبنية التحتية:

المبادئ الأساسية للتمويل الإسلامي	مبادئ إقامة مشاريع الشراكة ps3 للبنية
يجب ربط العائد بالأرباح المحققة فعلاً	تسمح مشاريع الشراكة 3ps الخاصة بالبنية
يعني الأرباح المستمدة من المشروع	التي تحتية تحمل جزء من المخاطر بين الأطراف
الممول مع تقاسم المخاطر في حالة	المشاركة في المشروع بما في ذلك الممولين.

يصبح أصحاب التمويل الاسلامي شركاء في المشروع.	تسمح مشاريع الشراكة 3ps الممولين بالأدوات الإسلامية بأن يصبحوا طرفاً في المشروع، وليس مجرد مقرضين فقط.
يجب أن تكون المعاملات خالية من المضاربة أو القمار	مشاريع الشراكة 3ps الخاصة بالبنية التحتية في الأصل هي خالية بطبيعتها من المضاربة
يحظر عدم اليقين بشروط العقد وما يتعلق بالمشروع، لأن محرمة شرعا.	في الغالب تسمح مشاريع الشراكة ps3 اليقين أو العلم بشروط عقد المشروع بشكل جيد (مثل المبلغ المقطوع، مدة الانجاز، تاريخ
في الشريعة الاسلامية لا يُسمح بالاستثمارات الغير مشروعة أي المتعلقة بالكحول والمخدرات والقمار والأسلحة والأنشطة المحظورة الأخرى	تستثني مشاريع الشراكة ps3 الخاصة بالبنية التحتية الاستثمارات المتعلقة بالكحول والمخدرات والقمار والأسلحة والأنشطة المحظورة الأخرى.

- Source: The World Bank Group. 2017.p 24.

من خلال الجدول أعلاه : لو قمنا بمقارنة بسيطة ما بين المبادئ الأساسية للتمويل الإسلامي و مبادئ اقامة مشاريع الشراكة بين القطاعين للبنية التحتية، نجد هناك تقارب كبير بينهما وإن اختلفا في الجوهر إلا أن التوجهات العامة لا يختلفان كثيرا ويرميان لنفس الهدف، وبالتالي فإن طبيعة الشراكة بين القطاعين العام والخاص المرتبطة بالأصول الحقيقية والتي تركز على تقاسم المخاطر تجعلها فرصة استثمار مثالية للتمويل الإسلامي.

5.4. توافق أهداف التمويل الإسلامي و الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

يمكن أن يكون مسعى أهداف مساهمة التمويل الإسلامي للبنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص هي أبرز مبررات بأن يكون التمويل الإسلامي المصدر المكمل والمناسب لتمويل البنية التحتية خاصة في الدول النامية. وبين الأهداف ما يلي: (The World Bank Group، 2017، صفحة 25).

- تعزيز المعرفة حول أفضل طرق التمويل الإسلامي من أجل الشراكات بين القطاعين التي يمكن أن تدعم بنجاح توفير البنية التحتية.
- تم استخدام الشراكات بين القطاعين، بنجاح لتوجيه رأس المال الخاص لاستثمارات
- البنية التحتية على مستوى العالم. و نفذت العديد من الدول النامية مخططات الشراكة
- بين القطاعين العام والخاص، لتقديم مشاريع وخدمات البنية التحتية الأساسية.

- منذ أكثر من أربع عقود، برز التمويل الإسلامي كأحد أهم المصادر لتمويل مجموعة واسعة من مشاريع البنية التحتية على غرار مشاريع تنموية أخرى ، من خلال الشراكات بين القطاعين ، بحيث يوفر إمكانية توسيع مصادر التمويل اللازمة لتلبية استثمارات البنية التحتية الضخمة في الدول النامية، ومن خلال هذه الأهداف يمكن تكون احدى المبررات الهامة لتعزيز التمويل الاسلامي للبنية التحتية في الدول النامية.

5. آليات التمويل الإسلامي لتعزيز مشاريع البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

هناك تقسيمات للصيغ الإسلامية حسب نوع البنية التحتية وهي:

1.5. تقسيم صيغ التمويل الإسلامي حسب نوع البنية التحتية:

بما أن البنية التحتية نوعان الصلبة (الطرق، الجسور،....) والمرنة (الأنظمة والخدمات)، وبما أن لكل نوع خصوصيته فإن صيغ التمويل قد تختلف بالنسبة له، لذلك خصص لكل نوع بصيغته الاستثمارية وعقوده التمويلية كما يلي: (الداغي، 2016).

1.1.5. صيغ تمويل البنية التحتية الصلبة:

تنقسم هذه الصيغ إلى ما يلي:

- **التمويل بالصيغ المباشرة:** يمكن تمويل مشاريع البنية التحتية الصلبة من الطرق والجسور ونحوهما بالصيغ المباشرة الآتية: عقد الاستصناع، عقد البوت ، عقد المراجعة والمساومة، عقد الإجارة الموصوفة في الذمة، الإجارة المنتهية بالتملك. المشاركة، و المضاربة ،
- **التمويل عن طريق الصكوك الإسلامية:** في هذه الحالة يمكن تمويل مشاريع البنية التحتية الصلبة من الطرق والجسور ونحوهما عن طريق الصكوك الإسلامية.

2.1.5. صيغ تمويل البنية التحتية المرنة (الأنظمة و الخدمات):

تشمل الأنظمة والخدمات الأساسية التي يقوم عليها المجتمع، مثل وسائل الاتصالات كشبكة الهاتف، والإنترنت والبريد، و تكنولوجيا المعلومات، وكل ما يتعلق بالوعي التنموي، والتعليمي والتربوي، و الابدلوجي ...

إن كثيراً من العقود السابقة التي ذكرناها للبنية التحتية الصلبة تصلح لتمويل بعض أنواع البنية التحتية المرنة مثل وسائل الاتصالات كشبكة الهاتف، والانترنت، والبريد، ومثل الأجهزة الخاصة بالتكنولوجيا الخاصة بالمعلومات، وأما الخدمات، والتعليم والصحة، وغيرها فتصلح لها عقود الإجارة

الواردة على المنافع والخدمات، وكذلك صكوكها الخاصة بها، منها: إجارة المنافع و الخدمات؛ صكوك إجارة الخدمات؛

2.5. الآليات الإسلامية المقترحة لتمويل البنية التحتية:

يمكننا إختيار بعض هذه الطرق على سبيل المثال كحل لمشاكل الاستثمار في البنية التحتية في الدول النامية.

1.2.5. عقد الإجارة:

الإجارة هو عقد منفعة مباحة معلومة، مدة معلومة من عين معلومة، أو موصوفة في الذمة أو عمل بعوض معلوم (محمد مكرم ، 2010، صفحة 27) ، بحيث تكمن أهمية عقد الإجارة كعقد مناسب لتمويل مشاريع الشراكة بين القطاعين للاستثمار في البنية التحتية، لكون إمكانيته تمويل الأصول الثابتة والمعدات الرأسمالية والأصول المنقولة، مثل الآلات والمعدات اللازمة للمشاريع، هذا من جهة ومن جهة أخرى يمكن أن تستفيد من تمويل عقد الإجارة كل من الحكومات و شركات القطاع الخاص بما في ذلك شركات ذات الغرض الخاص في حالة وجود مشروع لتوليد الطاقة أو توريدات الغاز وغيرها من المشاريع.

وبالتالي يتيح التمويل الاسلامي لتمويل مشاريع الشراكة بين القطاعين للاستثمار في البنية التحتية باستخدام تمويل الإجارة في الحالات التي ترغب فيها الحكومة في الاحتفاظ بحق ملكية أصول المشروع، بسبب الطبيعة العامة للأصول، وفي سياق تمويل مشاريع الشراكة بين القطاعين للاستثمار في البنية التحتية، تتولى الشركات ذات الأغراض الخاصة دور المستأجر، أي أنها تدخل في عقد إيجار مع مؤسسة التمويل الإسلامية حتى تتمكن من انجاز أي مشروع معين، في المقابل يكون دفع الإيجار للممولين بالطرق الشرعية (التمويل الإسلامي)، وبهذا يكون عقد الإجارة آلية من آليات التمويل الاسلامي الأنسب في القضاء على العجز المالي الذي قد تواجهه الحكومات الاسلامية خاصة في الدول النامية في مجال البنية التحتية. (The World Bank Group، 2017، صفحة 25)

2.2.5. عقد الاستصناع:

هو عقد مع صانع على عمل شئ معين في الدقة، أي العقد على شراء ما يصنعه الصانع وتكون العين والعمل من الصانع. (محمد مكرم ، 2010، صفحة 24)، بحيث يعتبر عقد الاستصناع آلية من آليات التمويل الاسلامي المناسبة لمشاريع الشراكة بين القطاعين للاستثمار في البنية التحتية خاصة إذا تعلق الأمر بالمشاريع الضخمة وطويلة الأجل، لأن هذه المشاريع تحتاج إلى أن تبنى وفقا لمواصفات محددة، كما يسمح عقد الاستصناع تمويل مسبق لبناء مشاريع معينة. بحيث أن الإستصناع هو عملية بيع يتم فيها تنفيذ الصفقة قبل وجود الأصل ليطالب المشتري من الشركة المصنعة أو مقاول تقديم أصل

محدد وفقاً لمواصفات المشتري وتسليمه في تاريخ التسليم المتفق عليه مسبقاً مقابل سعر متفق عليه كذلك مسبقاً، والذي يجب دفعه إما بمبلغ إجمالي أو أقساط، أما عن مدة العقد في هذا النوع من التمويل فيكون متوسط أو طويل الأجل، وهذه الميزات الخاصة بعقد الاستصناع نجدها تتلائم كثيراً مع عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

كما يمكن للمشروعات الضخمة ترتيب صكوك مشروعة لها تتوافر فيها الشروط الشرعية، والتقنية والفنية، وهذا ما تم تحقيقه في بعض البلاد الإسلامية مثل ماليزيا، والبحرين، وقطر وغيرها، والواقع أن الصكوك هي الصيغة الأهم في تمويل البنية التحتية، لاستيعابها للتمويلات الضخمة، وإمكانية مشاركة أكثر من جهة فيها (الداعي، 2016).

6. خاتمة:

في الأخير يمكننا القول أن تعزيز الاستثمار في البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول النامية، من المواضيع الهامة التي يمكن طرحها باستمرار لإيجاد الحلول للمشاكل والتحديات التي تواجهها هذه الدول، وذلك من منطلق أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص قد تلعب دوراً مهماً في سد فجوة تغطية العجز في تمويل البنية التحتية. بحيث أنها تمثل اتفاقيات تعاقدية طويلة الأجل التي يتحمل فيها القطاع الخاص قدراً كبيراً من المسؤولية المالية الإدارة هذا من جهة، و بأن تكون آليات التمويل الإسلامي هي إحدى الطرق الناجعة والمناسبة لدعم و تطوير البنية التحتية في الدول النامية من جهة أخرى،

كما توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التالية:

- التمويل الإسلامي شريك مناسب ودائم لمشاريع الشراكة بين القطاعين في مجال البنية التحتية، ومن السمات الهامة و المميزة لآليات التمويل الإسلامي أن طبيعتها مدعومة بالأصول الحقيقة عكس التمويل التقليدي القائم على الأصول الوهمية؛
- يعتبر استثمار البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين بآليات التمويل الإسلامية، من أهم الآليات التمويلية لمرونتها وإمكانية تطبيقها لتمويل مجموعة واسعة ومتعددة من المشاريع من بينها الطرق، وتوليد الكهرباء، والمطارات، والموانئ البحرية.
- إمكانية مرافقة التمويل الإسلامي للتمويل التقليدي في المشاريع الضخمة من البنية التحتية، فهذان النوعان من التمويل يكملان بعضهما بعضاً لسد فجوة العجز في تمويل مشاريع البنية التحتية في الدول النامية، وتتعدد أدوات التمويل الإسلامي ويمكن تطبيقها في الأجل القصير والمتوسط والطويل بتكييفها مع متطلبات الحاجة.

- تشمل صيغ التمويل الأدوات والأساليب التي تمت المشروعات بما يلزمها من أموال، وهي متنوعة ويمكن تطبيقها في الأجل القصير والمتوسط والطويل بتكييفها مع متطلبات الحاجة وفق إطار الشريعة الإسلامية.
- من أهم خصائص التمويل الإسلامي الطبيعة الاستثمارية للتمويل والتمتع بالعديد من المزايا الاقتصادية والاجتماعية، بالإضافة إلى ترسيخ مبدأ المشاركة بين أطراف التمويل وتحمل الخسائر معا؛
- عقد الاستصناع وعقد الإجارة هي إحدى الآليات المناسبة والهامة لمرافقة التمويل التقليدي لتعزيز الاستثمار في البنية التحتية للشراكة بين القطاعين العام والخاص؛
- على الدول النامية خاصة الإسلامية منها (شمال إفريقيا، والمناطق الآسيوية) والتي تعاني من وجود فجوات وعجز في تمويل مشاريع البنية التحتية، الإسراع في التفكير وتطبيق تبني فكرة مرافقة آليات التمويل الإسلامي جنباً إلى جنب مع التمويل التقليدي.

7. قائمة المراجع:

- George E. Peterson. (2010). تحرير الأراضي لتمويل مشروعات البنية التحتية في المدن. الاتجاهات وخيارات السياسات. البنك الدولي.
- أحمد عبد الوهاب. (2019). الانفاق على البنية التحتية بين الوضع الراهن والمأمول. القاهرة: المركز المصري للدراسات السياسات العامة.
- The World Bank Group. (2021). *Mobilizing Islamic Finance for Infrastructure Public-Private Partnerships*.
- البنك الدولي. (2017). تقرير محكم التوقيت عن تعبئة التمويل الإسلامي للشركات بين القطاعين العام والخاص. تم الاسترداد من <https://blogs.worldbank.org/ar/ppps/timely-report-mobilizing-islamic-finance-ppps-ar>.
- البنك الدولي. (2018). الشركات بين القطاعين العام والخاص.
- البنك الدولي. (2020). دعم البنك الدولي يعزز الثقة في التمويل الإسلامي. تم الاسترداد من https://menafn.com/updates/pr/2020-03/14/AN_e6c37ddf-dimage_story.jpg.

- المجلس الاقتصادي. (2014). مشروع القانون رقم 12-86 المتعلق بعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص. المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 11. المملكة المغربية.
- أمين لكل. (2014). الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في الجزائر -دراسة حالة شركة المياه والتطهير لوهران (مذكرة ماجستير). كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 42-43. تلمسان.
- جمعية البنوك اليمنية. (2020). مع استمرار صعود نجم التمويل الإسلامي، أداة جديدة تساعد على توظيفه لتمويل البنية التحتية بالبلدان النامية. تم الاسترداد من <https://yemen-yba.com/7461/sitemap.php>
- جيروم جان هيجيلي. (2019). ضرورة التحرك الفوري من أجل الاستثمار المستدام في البنية التحتية. تم الاسترداد من <https://blogs.worldbank.org/ar/voices/we-need-act-now-sustainable-infrastructure-investments>
- خليل داود. (2018). الشراكة بين القطاعين العام والخاص: حان وقت التنفيذ. شركة ليان بوست.
- خواكيم لفي. (2018). كيف يستطيع التمويل الإسلامي تعزيز تطوير البنية التحتية. تم الاسترداد من <https://annabaa.org/arabic/economicarticles/17570>
- محمد متولي دكروري محمد. (بلا تاريخ). الشراكة مع القطاع الخاص مع التركيز على التجربة المصرية. (الإدارة العامة للبحوث، المحرر) إدارة بحوث التمويل.
- نجاه شويرب جلول قاضي. (24/23 أبريل 2018). واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الاندماج في الاقتصاد الرقمي. الملتقى الوطني الثالث حول المستهلك والاقتصاد الرقمي: ضرورة الانتقال وتحديات الحماية، (صفحة 2). المركز الجامعي بوالصوف ميلة.
- هشام حاجي سمية ذباح. (2017). الصكوك الإسلامية ودورها في تمويل مشاريع البنية التحتية. الأفق للدراسات الاقتصادية.
- وزارة المالية. (2010). الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص. وزارة المالية. دبي: إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية.