

## إشكالية تمويل استثمارات البنية التحتية في ظل انخفاض أسعار النفط في الجزائر

د. بلوكاريف نادية. أستاذة محاضرة أ. المركز الجامعي تيبازة. lakribkamal@yahoo.fr

أ.د. العقريب كمال ، أستاذ. المركز الجامعي تيبازة. lakribkamal@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2021/07/1

تاريخ القبول: 2021/11/20

تاريخ النشر: 2021/12/31

## الملخص :

تعتبر الاستثمارات في قطاع البنية التحتية عاملا أساسيا في دفع عجلة النمو الاقتصادي في أي قطر من أقطار العالم ، ولا يمكن تصور حدوث تنمية اقتصادية في أي دولة دون وجود بنية تحتية متطورة ، غير أن انجاز هذه البنية التحتية يتطلب موارد مالية ضخمة عادت توفرها الحكومات لكن مع تضائل الموارد، أصبحت العديد من الدول عاجزة عن توفير الموارد المالية الضرورية للاستمرار في تمويل استثمارات البنية التحتية والجزائر واحدة من هذه الدولة حيث أن انخفاض مواردها المالية المتأنية من تصدير الموارد النفطية جعلها عاجزة عن توفير الموارد المالية الضرورية لتغطية النفقات الأساسية، وبالتالي أصبح البحث عن موارد تمويلية بديلة ضرورة ملحة لضمان الاستمرار في انجاز البنية التحتية الضرورية لدفع عجلة التنمية الاقتصادية في الجزائر بعيد عن الخزينة العمومية وتقليص التبعية لقطاع المحروقات ، سواء من خلال منح حق الامتياز إلى المؤسسات الخاصة المؤهلة والتي تقوم بإنجاز بعض المرافق واستغلالها لفترة معينة أو من خلال الشراكة بين القطاع العام والخاص والذي يعتبر آلية لتقليل العبء الملقى على الخزينة العمومية في ظل تراجع الموارد العمومية بسبب استمرار انخفاض أسعار النفط أو من خلال الصكوك الإسلامية التي تعتبر آلية مناسبة لإشراك القطاع الخاص في هذا النوع من التمويل وبالتالي الحد من العجز الحاصل في الموارد التمويلية المخصصة لقطاع البنية التحتية .

## Résumé

Les investissements dans le secteur des infrastructures sont un facteur fondamental dans la croissance économique dans tous les pays, et ne peuvent pas imaginer un développement économique dans un pays sans la présence des infrastructures bien développée, mais la

réalisation de ces infrastructures exige d'énormes ressources financières fournies par les gouvernements mais avec amenuisement des ressources beaucoup des pays sont devenus incapables de fournir les ressources financières nécessaires pour continuer à financer les investissements des infrastructures L'Algérie est l'un de ces pays Lorsque leur ressources financières ont chuté de façon spectaculaire en raison de chute des prix du pétrole Ce qui rend incapables de fournir les ressources financières nécessaires pour couvrir les dépenses essentiels a cause de ça la recherche de sources alternatives de financement est devenait un besoin urgent Pour assurer la réalisation continue de l'infrastructure nécessaire Pour avancer le développement économique en Algérie Loin du trésor public, et réduire dépendance sur le Que ce soit par le biais de la franchise aux institutions privées secteur des hydrocarbures , éligibles ou Grâce à un partenariat entre le secteur public et privé Ce qui est un mécanisme de rejeter le fardeau sur le trésor public à la lumière de la baisse des ressources publiques en raison de la baisse continue des prix du pétrole ; Ou à travers des instruments islamiques qui sont appropriés pour la participation du secteur privé dans ce type de mécanisme de financement et réduisent ainsi le manque de ressources pour le financement du secteur de l'infrastructure.

#### المقدمة

تشكل الاستثمارات في البنية التحتية أهمية كبيرة وعامل حاسم في تحقيق التنمية الاقتصادية و يشهد السياق العام لتمويل البنية التحتية تطورا سريعا، فبلدان عديدة لا زالت تعمل من خلال قطاع عام مقيد بالمالية العامة وأحيانا يتسم بعدم الكفاءة، كما قد يتردد القطاع الخاص عن تحمل المخاطر في بعض القطاعات .

والجزائر واحدة من هذه الدول التي مازالت الحكومة تتولى الإشراف على تخطيط وتمويل استثمارات البنية التحتية .

وأصبحت استثمارات مشاريع البنية التحتية وإدارتها وتشغيلها يمثل عبئا ماليا كبيرا على الدولة، وهذا من خلال إنفاق مبالغ مالية كبيرة من موارد الخزينة العمومية مستفيدة من الإيرادات المالية

الكبيرة التي حققتها الجزائر خلال السنوات الأخيرة أين كانت أسعار المحروقات تتجاوز 100 دولار للبرميل في بعض السنوات، غير أن هذه المعطيات تغيرت بفعل انخفاض أسعار النفط بشكل كبير وهي مرشحة لتمتد للفترة طويل بسبب العديد من العوامل وعلى رأسها ارتفاع الإنتاج العالمي وانخفاض الطلب على المنتجات البترولية بسبب تراجع نمو الاقتصاد العالمي وعوامل أخرى غير اقتصادية .

وهذا الوضع جعل الجزائر تعيش في شبه أزمة (أزمة موارد مالية) ، حيث أصبحت الخزينة تعني من عجز كبير في الموارد فالإيرادات بالكاد تغطي النفقات الضرورية ، وهو ما يحتم على الدولة إيجاد بدائل تمويلية في ظل هذا الوضع المالي الصعب للمحافظة على وتيرة الاستثمارات في تمويل البنية التحتية والتي تعتبر عصب الاقتصاد ولا يمكن تحقيق إقلاع اقتصادي دونها .

وهنا تبرز إشكالية هذا البحث هل هناك بدائل تمويلية للحكومة الجزائرية لتمويل استثمارات للبنى التحتية والتي مازالت بحاجة إلى التطوير والتوسيع في ظل الانخفاض الكبير الذي تعرفه أسعار النفط والذي ينجم عنه انخفاض حاد في إيرادات الحكومة و ما هي الآليات التي يمكن اعتمادها لسد العجز الحاصل في الموارد المالية المخصصة لتمويل مرافق البنية التحتية في الجزائر.

#### 1- أهمية البنية التحتية في تطور الاقتصاد

قيام المشاريع الاقتصادية والاجتماعية في أي بلد يتوقف على مدى توفر بنية تحتية متطورة تكون بمثابة الدعامات الرئيسية والأساسية في دفع عجلة النمو الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة

فالجامعات والمؤسسات التربوية ومراكز البحث توفر المورد البشري الضروري في عملية الإنتاج وتطويره وتقديم مختلف الخدمات وتحسين مستوى جودتها مما يساهم في تحسين المستوى المعيشي لأفراد الوطن، أما الطرقات والموانئ والمطارات وشبكة السكة الحديدية فتمثل الشريان الذي يسمح بتنقل الأفراد و نقل المنتجات والمواد الأولية الضرورية بين مختلف مناطق الوطن وحتى تصديرها للخارج و بالتالي توفر شبكة واسعة من الطرق والموانئ والمطارات والسكك الحديدية يكون عامل حاسم في دعم الإنتاج والاستثمار ومن ثم زيادة الدخل الوطني ... الخ. مما سبق يمكن القول عنه لا يمكن تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية دون انجاز بنية تحتية متطورة تشمل مختلف أرجاء الوطن.

## 2- وضعية البنية التحتية في الجزائر

تعني البنية التحتية في الجزائر وضعية كارثية رغم المبالغ المالية المرصودة لها حيث احتلت الجزائر المرتبة 105 عالميا من حيث البنية التحتية<sup>1</sup> حسب تقرير شروط التنافسية الاقتصادية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي "دافوس"، والذي يعتبرها احد شروط التنافسية الاقتصادية واحد العوامل الأساسية لتحفيز المستثمرين على جلب رساميلهم وهذا نظرا لهشاشة بناها التحتية وفي مقدمتها الطرق.

وهذا بسبب النقائص التي لوحظت في انجاز مشاريع المنشآت القاعدية العمومية مثل التكاليف الباهظة و التأخرات المسجلة في تسليمها وعدم احترام مقاييس الانجاز في ظل ضعف الرقابة على انجازها .

ورغم أن الجزائر رصدت أموال كبيرة لانجاز البنية التحتية من خلال المخططات الثلاثة التي انطلقت منذ سنة 2001. حيث بلغ حجم الاستثمارات 200 مليار دولار خصص خلال الفترة المتراوحة بين سنة 2005 و 2010 وكان نصيب كبير منها وجه لانجاز البنية التحتية ورغم ان هذا الحجم الكبير للاستثمارات مكن من تعزيز المنشآت القاعدية الضرورية للتنمية الاقتصادية ، حيث تم تسجيل تقدم ملحوظ في انجاز شبكة الطرقات و تحديث الموانئ و كذا توسيع و تحديث شبكة السكك الحديدية لكن بقيا هذا غير كافي وبعيدا عن المطلوب . كما تم تخصيص علاف مالي بقيمة 286 مليار دولار خلال المخطط الثالث الذي امتد خلال الفترة 2010-2014 المعزز ببرامج خاصة لولايات الجنوب و الهضاب العليا، هذا بالإضافة العلاف المالي الذي خصص في إطار المخطط الجديد 2015-2019 بقيمة مالية 262 مليار دولار .

ووجه جزء كبير من مخصصات هذه المخططات إلى انجاز البنية التحتية لكن رغم هذا ما تزال البنية التحتية للجزائر ضعيفة بالمقارنة بالدول المجاورة فهي بحاجة إلى مزيد من الاستثمارات ويعزو ذلك إلى 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 20 مليار دولار .

### 3- دوافع البحث عن طرق بديلة للحصول على تمويل أخرى

جرت العادة على أن تتولى الحكومات مهمة إنشاء وصيانة وإعادة تأهيل البنية التحتية المادية التي يستحيل بدونها ممارسة معظم الأنشطة الاقتصادية كالطرق والموانئ والمطارات وشبكات الاتصالات والكهرباء ، وفي الواقع كان الإنفاق الاستثماري ، لاسيما في مجال البنية التحتية ، احد الأنشطة الرئيسية التي تقوم بها الحكومة ، لكن مع تراجع قدرة الحكومات على الإنفاق على إنشاء شبكات البنية التحتية ، باتت الضرورة ملحة للبحث عن بدائل تمويلية وهنا مجموعة من العوامل اجتمعت لدفع الحكومة الجزائرية البحث عن بدائل تمويلية وتنوع مصادر تمويلها للبنية التحتية ومن أهم هذه العوامل :

#### 1-4- انخفاض الموارد المالية

الجزائر واحدة من البلدان التي تعتمد على تصدير سلعة واحدة وهي المحروقات بنسبة تفوق 95% في المتوسط ، وتشكل الجباية البترولية أكثر من 60% من إيرادات الميزانية العامة للدولة ، وهو وضع يجعل الميزانية العامة شديدة الحساسية بالتغيرات الحاصلة في أسواق النفط الدولية التي يصعب التنبؤ بها ، وفي هذا السياق انخفضت أسعار النفط بشكل كبير حيث انخفض سعر البرميل من النفط من 110 دولار في جوان 2014 ليصل إلى 30 دولار مطلع عام 2016 وهو ما جعل الإيرادات في الجزائر تنخفض بشكل حاد جدا حيث أصبحت الخزينة عاجزة عن تمويل النفقات العادية وقامت الحكومة بإلغاء العديد من المشاريع بما فيها استثمارات في البنية التحتية لها أهمية كبيرة حيث نلاحظ انخفاض عائدات تصدير النفط باعتبارها تمثل الجزء الأهم من إيرادات الجزائر من العملة الصعبة حيث انخفضت الإيرادات 75,55 مليار دولار سنة 2011<sup>2</sup> لتصل 5.9 مليارات دولار<sup>3</sup> خلال الأشهر الثلاثة الأولى من 2016 أين إيرادات الجزائر لن تتعدى 30 مليار دولار خلال سنة 2016

#### 2-4- إعادة تقييم المشاريع :

أصبحت إعادة تقييم المشاريع تلتهم جزء كبير من موارد الخزينة العمومية ويرجع ذلك إلى طول مدة الانجاز بسبب عدم احترام آجال الانجاز بالتالي تتغير معطيات التقييم وترتفع تكاليف انجاز المشاريع بالإضافة إلى ضعف الكفاءة في الانجاز وفساد بعض العاملين في القطاع الذي يتعمدون الرفع من تكاليف انجاز بعض المشاريع ، وفي هذا الخصوص نجد أن 36 مشروعا من مجموع 44 مشروعا

مدرج في المخطط الخماسي السابق ارتفعت تكاليفها من 2625 مليار دج (36 مليار دولار) إلى 3655 مليار دج (50 مليار دولار) بزيادة بلغت 1050 مليار دج (14.5 مليار دولار).<sup>4</sup>

هذا ما أعلنه المدير العام للصندوق الوطني للتجهيز من أجل التنمية والذي أقر أن عمليات إعادة التقييم رفعت قيمة التراخيص الخاصة ببرامج المخطط الخماسي السابق (2005-2009) بنسبة 40%.

وبعملية حسابية بسيطة فإن تكاليف المشروع الواحد ضمن 36 مشروعاً معنياً بزيادة تكاليفه بعد إعادة تقييمه بلغت في المتوسط 400 مليون دولار أي ما يعادل 3000 مليار سنتيم للمشروع الواحد وهو ما يكفي لبناء 05 مستشفيات و05 جامعات كاملة بجميع مستلزماتها ومرافقها.

#### 4-3 - طول مدة الانجاز وعدم احترام مقاييس الانجاز :

عادتا يتميز القطاع العام بعدم الكفاءة سواء في تسير المشروع أو في انجازه ، لذلك معظم المشاريع يتم تمديد أجال استلامها بسبب عدم احترام شروط العقد في ما يخص مدة استلام المشاريع وبالتالي تعطيل التنمية لفترات طويلة وارتفاع تكلفة الانجاز بسبب إعادة التقييم، كما انه يتم انجاز العديد من المشاريع دون المقاييس الدولية بسبب قلة الكفاءة لدى الشركات المنجزة لمثل هذه المشاريع ، وضعف الرقابة على الانجاز.

#### 4-4 - الطرق التمويلية البديلة التي يمكن للحكومة الاعتماد عليها في تمويل مشاريع البنية

##### التحتية (طرق التمويل الحديثة للتمويل البنية التحتية):

نقصد بالتمويل الحديث الخروج من القالب التقليدي لتمويل البنية التحتية الذي كان يعتمد على التمويل العمومي ، وكانت تتحمل بمقتضاه الدولة مسؤولية التمويل ، البناء، و تشغيل وترميم مشاريع البنية التحتية من مستشفيات ، مدارس جسور ، سجون إنفاق ، سكة حديدية ، مصانع لتحليل المياه وغيرها .... الخ كما كانت الدولة تتحمل بمقتضى هذا التمويل جميع المخاطر لوحدها . من هنا يمكن استنتاج أن مصطلح التمويل الحديث للبنية التحتية يتجسد في خصخصة البنية التحتية الذي يكون بتدخل القطاع الخاص سواء عن طريق مشاركة القطاع العام أو بتحمل هذه المسؤولية لوحدة .

#### 1-4- خصائص البنية التحتية :

تتميز البنية التحتية ببعض الخصائص التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تنازل موضوع مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية ، ومن ابرز تلك الخصائص هي صفة الاحتكار الطبيعي لتلك المشاريع مما يوجب على الدولة حماية المستهلكين من أي تجاوزات محتملة من طرف المحتكر ، كما تعتبر بعض المشاريع البنية التحتية ذات أهمية إستراتيجية ، وعادة ما تكون أيضا خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير وبالتالي فان أسعارها يتم تحديدها في السوق المحلي وتكون إيراداتها مقومة بالعملة المحلية مما يجعلها في بعض الأحيان غير ذي جاذبية في نظر المستثمرين الأجانب نظرا لمخاطر سوق الصرف ومخاطر القابلية للتحويل .

فضلا عن ذلك غالبا ما تكون شركات البنية التحتية ذات إجماع كبيرة وتتطلب بالتالي استثمارات أولية ضخمة وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى وتتميز بفترة استرداد طويلة ، مما يجعل من الصعوبة بمكان تمويل مشاريع البنية التحتية كما قد يقوم بعض المستثمرين بطلب ضمانات بالنسبة للإيرادات المستقبلية إلى جانب ذلك قد تكون بعض الشبكات مثل شبكات الاتصالات غير منسجمة وتتسبب في ازدواجية المعدات وتاليا زيادة في التكاليف ، واستطرادا، يعتبر توزيع المخاطر المرتبطة بمشاريع البنية التحتية بين الدول والقطاع الخاص مسألة مهمة للمستثمرين الذي يرغبون في تحقيق عائد كاف على رأسمالهم يسمح لهم بتغطية التكاليف وتحقيق ربح معقول.

#### 2-4- طرق تمويل البنية التحتية عن طريق المشروعات المشتركة بين القطاع العام

##### المملوك للدولة والقطاع الخاص

حيث عادت تكون الشركة الخاصة شركة أجنبية تعمل على توفير رأس المال و التكنولوجيا الحديثة لتشغيل المشروع وتدخل هذه الشركة مع شركة عمومية جزائرية تمثل الدولة ، وتعمل الشركتان على توحيد مواردهم وجهودهم في سبيل تحقيق أهداف معينة ومحددة كما تكون العلاقة بين الطرفين معرفة بدقة تامة ، وتناسب هذه الطريقة الوضعية الحالية للجزائر بسبب غياب أغلفة مالية توجه لتمويل البنية التحتية وتسمح هذه الطريقة بمواصلة تمويل البنية التحتية بدون تخصيص أغلفة مالية كبيرة كما يساهم الشريك الأجنبي في انجاز المشاريع البنية التحتية بكفاءة لأنه سوف يكون مستفيد من هذا المشروع إذن من خلال هذه الطريقة يمكن تجاوز مشكلة الموارد

المالية ، توفير مناصب عمل بسبب هذه الاستثمارات وضمان مواصلة انجاز مشاريع البنية التحتية الضرورية لدفع عجلة التنمية .

#### 3-4- طرق تمويل البنية التحتية عن طريق منح الامتياز:

حيث يمكن للحكومة في ظل غياب الموارد المالية منح حق الامتياز حقوق التشغيل والتطوير إلى مؤسسة خاصة ، حيث يكون صاحب المؤسسة مسئولاً عن كافة النفقات الراسمالية والاستثمارات ، وترجع ملكية القطاع عند نهاية فترة الامتياز والتي عادة تتراوح بين 15 و30 سنة وذلك حسب الحياة الافتراضية للأصول ، ويتم تحديد إيرادات صاحب الامتياز بما يضمن له تغطية نفقات التشغيل وخدمة الديون واستهلاك استثماره ويتضمن هذه الطريقة العديد من أشكال الامتياز من أبرزها.

#### 1-3-4- طريقة بناء - تشغيل - تحويل (BOT)

حيث تمنح الحكومة وفق هذه الطريقة مشروعات البنية التحتية إلى الشركاء الخواص والتي عادت تكون مؤسسات أجنبية معروفة ولها رصيد في انجاز مثل هذه المشاريع و يقوم الشريك الخاص وفق هذه الطريقة بتصميم وتمويل وبناء وتشغيل المؤسسة التابعة للقطاع العام وذلك بموجب عقد امتياز يمتد لفترة تتراوح عادة بين 25 و40 سنة ، ثم يتحول هذا الامتياز للحكومة ، وتعتبر طريقة (BOT) كآلية لتطوير مشاريع البنية التحتية باستخدام إمكانيات القطاع الخاص المالية والتكنولوجية<sup>5</sup> ، ويستفيد القطاع العام من خلال ضمان استمرارية الاستثمار في قطاع البنية التحتية في غياب موارد مالية ، ويستفيد القطاع الخاص من خلال الأرباح التي يجنيها من استثماراته في قطاع البنية التحتية وحصوله على امتياز إدارتها<sup>6</sup>.

وتتم هذه الطريقة على عدة مراحل من خلال وجود العديد من الاتفاقيات والخطوات التنظيمية الواجب القيام بها بالإضافة تعدد الأطراف المؤثرة والمتأثرة بها<sup>7</sup>.

-الحكومة المضيفة: تقوم الحكومة بإعداد الإطار القانوني الذي يعمل المشروع في نطاقه ، بالإضافة إلى إعداد دراسة جدوى مبدئية توضح الجوانب المختلفة للمشروع ، وطرح المشروع في مناقصة عامة ، إبرام اتفاقية امتياز مع شركة المشروع ، مع توضيح كافة الحقوق والالتزامات لكل طرف تعيين ممثل حكومي يراقب تنفيذ بنود العقد .

## 2- شركة المشروع :

وتتمثل في الوحدة التي يمنح لها الامتياز والتي سوف توفر الأموال الضرورية لتمويل المشروع وتكون المسئولة عن انجازه فهي تقوم بعملية الاقتراض وإبرام العقود مع الأطراف المشاركة في انجاز المشروع مثل الحكومة وشركات البناء وموردي المواد الأولية... الخ .

## 3- مقاول الأعمال الهندسية والبناء :

في معظم الحالات يتطلب انجاز البنى التحتية أنشطة معمارية معقدة ، و استيراد معدات ثقيلة ، لضمان تنفيذ المشروع في الوقت الملائم وبتكلفة مقبولة من المساهمين والمقرضين ، ويجب اختيار المؤسسات التي تساهم في انجاز المشروع على حسب درجة الكفاءة والخبرة العالمية والقوة المالية وسبق لها تنفيذ مشاريع مماثلة .

## 4-موردو المعدات:

يعمل موردو المعدات كمقاولين من الباطن بالنسبة للمقاول الرئيسي بالنسبة لمقاول مقاول للأعمال الهندسية أثناء مرحلة البناء ، حيث يوقعون عقودا لتوريد المعدات بتكلفة معقولة .

## 1- شركة التشغيل والصيانة :

غالبا ما توقع الشركة القائمة بالمشروع عقدا مع مقاول من الباطن من اجل التشغيل والصيانة اللازمة للمشروع المراد انجازه

2- مؤسسات تمويل المشروع : بالإضافة إلى نصيب الذي تساهم بيه الشركة الراعية للمشروع ، البنوك و المؤسسات المالية الدولية والمحلية.

## مزايا طريقة (BOT) :

- هذه الطريقة تضمن استمرار انجاز البنية التحتية رغم تراجع الموارد بسبب انخفاض أسعار النفط ، كما تكون آلية لتقليل العبء الملقى على الخزينة العمومية في ظل زيادة النفقات العمومية وتراجع موارد العمومية بسبب استمرار انخفاض أسعار النفط.

- الاستثمار في انجاز مشاريع البنية التحتية باستخدام هذه الطريقة في زيادة كفاءة استخدام الموارد بطريقة أكثر كفاءة باعتبار أن القطاع الخاص أكثر كفاءة في الإنتاج والتسويق من القطاع العام خاصة أن انه في ظل هذه الطريقة عادت يتم اختيارات شركات لها صيت عالي في الانجاز والخبرة.<sup>8</sup>

#### 2-3-4- طريقة بناء -امتلاك-تشغيل- تحويل (BOOT):

تستعمل هذه الطريقة في ظل انخفاض الموارد العامة وتستعمل كوسيلة لتمويل مشاريع البنى التحتية الضخمة كالطرق والجسور والسدود والطاقة السكة الحديدية المطارات الموانئ... الخ حيث تمنح المشروعات للقطاع الخاص الذي يقوم بضخ الأموال الضرورية لبناء وتشيد وتشغيل هذه المشروعات لفترة معينة تتراوح بين 15 و30 سنة ، بعدها يتم تحويل ملكية هذه المشاريع الى الحكومة ويمكن استخدام هذه الطريقة حاليا في الجزائر في ظل انخفاض حاد في الموارد وفي نفس الوقت ضمان استمرار انجاز مشاريع البنى التحتية التي تعتبر أساس تحقيق التنمية الاقتصادية .

وتسمح هذه الطريقة بتخفيف العبء المالي عن خزينة الحكومة التي تعاني من صعوبات ناتجة عن انخفاض الموارد العمومية ، انجاز هذه المشاريع بكفاءة عالية نظرا لما يملكه القطاع الخاص من خبرة في هذا المجال ، خاصة انه عادت يتم اختيار هذه الشركات من الشركات العالمية التي لها باع وخبرة طويلة في انجاز مثل هذه المشاريع ، كذلك تجنب تبذير الموارد المالية بسبب تأخر مواعيد تسليم المشاريع وبالتالي إعادة تقييم المشاريع في كل مرة وزيادة ميزانية هذه المشاريع .

#### 3-3-4- طريقة عقد البناء والتأجير ثم التحويل (BLT)

بناء على هذه الطريقة تمنح الحكومة امتيازاً لإحدى الشركات الخاصة يتمثل في إقامة وبناء مشروع من مشاريع البنية التحتية عادت يكون منشئة حكومية أو بناء خاص تابع إلى إحدى القطاعات الحكومية ، بعد إتمام انجاز المشروع تقوم الحكومة باستنجاهه من الشركة المنجزة له أو صاحبة الامتياز طول فترة الامتياز

وتغطي قيمة الإيجار تكاليف انجاز المشروع مع هامش ربح مناسب للشركة صاحبة الامتياز وعند انتهاء فترة الامتياز يتم تحويل المشروع لملكية الحكومة بدون مقابل .

#### 4-4- تمويل البنية التحتية عن طريق الصكوك الإسلامية :

يمكن أن تكون الصكوك الإسلامية بديلاً تمويلي حقيقياً لمشاريع البنية التحتية إذ تم استغلاله، حيث نجد أن الكثير من رجال المال يملكون أموالاً كبيرة ويرفضون التعامل بها في وجود معدل الفائدة (الربا) وإذا تم هذه الموارد أحسن استغلال سوف تمثل مورداً تمويلي كبيراً لأن فئات كبيرة سوف تستثمر أموالها في هذه السندات .

#### 4-4-1- تعريف الصكوك الإسلامية:

الصكوك التي تصدر اليوم عن الشركات والحكومات وهي موضوع هذه الورقة يمكن تعريفها بأنها: أوراق مالية ذات مدة قابلة للتداول تثبت ملكية حاملها لأصل مولد لدخل دوري، وتتميز من الناحية المالية عن الأوراق الأخرى المتداولة في الأسواق بأنها:<sup>9</sup>

ذات مخاطر متدنية (مقارنة بالأسهم) إذ إن سعرها في التداول قليل التغير ولذلك يمكن لحاملها الحصول على السيولة من بيعها في سوق التداول في أي وقت دون خسارة.

أنها ذات إيراد قابل للتوقع (مقارنة بالأسهم) فالدخل الدوري الذي يتحقق لحملة الصكوك يكون مصدره أصل أو استثمار يولد تدفقات نقدية ثابتة مثل الإيجارات الدورية في الصكوك التي يكون أساس إصدارها أصولاً مؤجرة، أو أنواع الصكوك الأخرى يكون للدخل الدوري مصادر تحقق له الاستقرار النسبي بحيث تجعله قابلاً للتوقع.

إنها تنتهي استرداد حامل الصك لرأسماله في نهاية المدة المحددة للصكوك وفي التطبيقات الصحيحة، لا يكن ذلك على أساس الضمان (أي أن يضمن مصدر الصكوك رأس المال) وإنما مردّه طبيعة الاستثمار وهيكل الإصدار ويستثنى ن ذلك حالات التعدي والتفريط.

#### 4-4-1- أهمية الصكوك الإسلامية<sup>10</sup> :

- تعتبر مورد مالي حقيقي يمكن أن يساهم في إنعاش الاقتصاد وذلك بالاستفادة من رؤوس الأموال التي يعزف أصحابها عن المشاركة في المشاريع التي يتعامل فيها ربوياً، وبالتالي تتيح

للحكومات والشركات الحصول على تمويلات مشروعة تساعدها في التوسع في نشاطاتها ومشاريعها وتمويل العجز في الموازنة. كما تعتبر بديل شرعي لشهادات الاستثمار والسندات.

- المساعدة في تطوير أسواق المال الإسلامية المحلية والعالمية من خلال إيجاد أوراق مالية إسلامية.

- توفير تمويل مستقر وحقيقي للدولة ومن موارد موجودة أصلاً في الدورة الاقتصادية مما يقلل من الآثار التضخمية خاصة في ظل انخفاض أسعار النفط وانخفاض الموارد المالية.

#### **2-4-4- أنواع السندات الإسلامية :**

تدخل عدة اعتبارات في تقسيم الصكوك الإسلامية وهناك عدة أنواع من الصكوك الإسلامية أهمها<sup>11</sup> :

1. صكوك المرابحة.
2. صكوك السلم.
3. صكوك الاستصناع.
4. صكوك الإجارة.
5. صكوك المضاربة.
6. صكوك المشاركة.
7. صكوك الوكالة بالاستثمار.
8. صكوك المزارعة.
9. صكوك المساقاة.
10. صكوك المغارسة.

#### **3-4-4- الصكوك الإسلامية الحكومية كآلية لتمويل استثمارات البنية التحتية :**

يمكن استخدام الصكوك الإسلامية في تعبئة الموارد اللازمة لتمويل العديد من المشروعات الحكومية، ويتم ذلك بأن تختار المؤسسات الحكومية الأصول الثابتة اللازمة لها، من خلال برامجها التنموية وتحديد مواصفاتها بدقة، ويمكن أن تشمل هذه الأصول قطاعاً واسعاً جداً من الحاجات الرأسمالية الضرورية كالمباني الحكومية، والجامعات الحكومية، والمدارس، والطرق والجسور والمطارات، ومحطات الأقمار

الصناعية، والطائرات والبواخر وأساطيل النقل البري، وغيرها، وذلك من خلال هيئة مستقلة (مصرف إسلامي، مؤسسة مالية، جهة حكومية...إلخ) تقوم بتلقي طلبات التمويل من المؤسسات الحكومية، وتمارس دور الوكيل عن أصحاب الصكوك في إدارة كل ما يتعلق بهذه الصكوك من حقوق والتزامات وإجراءات حسب شروط الإصدار<sup>12</sup>.

#### **4-4-4- المزاي التي توفرها الصكوك الإسلامية :**

توفير التمويل اللازم لمشاريع البنية التحتية ، في ظل انخفاض الإيرادات ومحدودية الموارد التمويلية ، وبالتالي ضرورة إشراك القطاع الخاص في تمويل هذه الاحتياجات ، وتعتبر الصكوك الإسلامية آلية مناسبة لإشراك القطاع الخاص في هذا النوع من التمويل ، وتعتبر الصكوك الإسلامية وسيلة ملائمة لجمع المدخرات من صغار المدخرين بحيث تشكل هذه المدخرات بمجموعها موارد تمويلية يمكن أن تسهم في الحد من العجز الخاص في الموارد التمويلية المخصصة لقطاع البنية التحتية .

أ- معالجة القصور التمويل الحكومي : وتساهم الصكوك الإسلامية في نقل عبء تمويل ومخاطر التشغيل التجاري الخاص بمشروعات البنية التحتية إلى عاتق القطاع الخاص ، ومن ثم فإن هذه المشاركة تسمح للدولة ببدء حركة التنمية ومواصلتها ببناء مرافق اقتصادية جديدة تحتاج إليها دون تحميل الخزينة العمومية من أعباء مالية أخرى خاصة مع انخفاض الموارد المالية نتيجة انخفاض أسعار النفط ، ودون اللجوء الحكومة إلى الاقتراض من مؤسسات التمويل أو الاستدانة الخارجية

توفير العملة الصعبة : يمكن أن توفر العملة الصعبة للدولة إذا سمح للأجانب بالاكتمال فيها .

ب- تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية : لان هذه الأساليب التمويلية المتعددة توجه لمشاريع تنموية حقيقية ستعمل على إضافة أصول رأسمالية حقيقية ، وهذه المشاريع بدورها تعمل على خلق فرص استثمارية لشركات المقاوله ، ومن ثم تعمل على خلق فرص عمل كبيرة للمواطنين .

ج- تطوير السوق المالية المحلية : حيث ان استخدام الصكوك في تمويل هذه المشاريع سيعمل على تطوير جانب العرض في السوق المالية ، وذلك من خلال الإضافة الكمية للأدوات المطروحة في السوق

وذلك لكبر حجم هذا النوع من المشروعات ، وإضافة النوعية من خلال إدخال أدوات مالية إسلامية ذات طبيعة مختلفة عن الأدوات المتداولة في الأسواق المالية .

#### الخاتمة :

تعتبر البنية التحتية مشاريع ضخمة ولا شك أن تمويلها كذلك أي أن لهذه الأخيرة متطلبات كبيرة مادية وبشرية ، وتمويل البنية التحتية مسؤولية الدولة والذي يتجسد في الإنفاق العمومي الذي يعتمد على الإيرادات العامة أو الاقتراض الحكومي ومع تساؤل قدرة الحكومة الجزائرية على توفير تلك الاستثمارات أصبح البحث عن مصادر تمويل البنية التحتية إشكالية تطرح نفسها في ظل انخفاض الإيرادات نتيجة انخفاض أسعار النفط بالتالي ضرورة البحث عن البدائل التمويلية والتي تعتبر أحد الطرق لتنويع الاقتصاد وتخفيف التبعية للإيرادات النفطية ، بالاعتماد على التمويل الحديث من خلال الخروج من القالب التقليدي لتمويل البنية التحتية الذي كان يعتمد على التمويل العمومي ، والذي بمقتضاه تتحمل الدولة مسؤولية التمويل ، البناء، و تشغيل وترميم مشاريع البنية التحتية من مستشفيات ، مدارس جسور ، سجون إنفاق ،سكة حديدية ، مصانع لتحليل المياه وغيرها .....الخ كما كانت الدولة تتحمل بمقتضى هذا التمويل جميع المخاطر لوحدها .

و في ظل انخفاض الإيرادات ومحدودية الموارد التمويلية ، أصبح من الضرورة إشراك القطاع الخاص في تمويل هذه الاحتياجات ، حيث يمكن للحكومة في ظل غياب الموارد المالية منح حق الامتياز حقوق التشغيل والتطوير إلى مؤسسة خاصة والتي تقوم بإنجاز المرفق واستغلاله لفترة تسترجع خلالها أموالها مع جزء من الأرباح

أو من خلال الاعتماد على طريقة BOT والتي تضمن استمرار انجاز البنية التحتية رغم تراجع الموارد بسبب انخفاض أسعار النفط ، كما تكون آلية لتقيل العبء الملقى على الخزينة العمومية في ظل زيادة النفقات العمومية وتراجع موارد العمومية بسبب استمرار انخفاض أسعار النفط.

كما يمكن استعمال طريقة BOOT في ظل انخفاض الموارد العامة وتستعمل هذه الطريقة كوسيلة لتمويل مشاريع البنية التحتية الضخمة كالطرق والجسور والسدود والطاقة السكة الحديدية المطارات الموانئ.....الخ

كما تعتبر الصكوك الإسلامية آلية مناسبة لإشراك القطاع الخاص في هذا النوع من التمويل ، وتعتبر الصكوك الإسلامية وسيلة ملائمة لجمع المدخرات من صغار المدغرين بحيث تشكل هذه المدخرات

بمجموعها موارد تمويلية يمكن ان تسهم في الحد من العجز الخاص في الموارد التمويلية المخصصة لقطاع البنية التحتية .

المراجع:

1-طرقات الجزائر في المرتبة 5 10 جريدة البلاد متاح على الموقع الالكتروني  
2016/08/20 تاريخ الاطلاع [m.elbilad.net/article/detail?id=41901](http://m.elbilad.net/article/detail?id=41901)

2-بن زكورة العونية ، مسعودي وهيبة، أثر الانفتاح التجاري خارج قطاع المحروقات على النمو الاقتصادي في الجزائر – دراسة قياسية 2000/2014-مقال متاح على الموقع [www.findpdfdox.com](http://www.findpdfdox.com)  
تاريخ الاطلاع 2016/08/28

3- تقرير الجمارك الجزائرية نقلا عن ميدل ايست أونلاين متاح على الموقع الالكتروني  
www.middle-east-online.com/?id=222938 تاريخ الاطلاع 2016/09/20

4-إعادة تقييم المشاريع كشفت عن إهدار كبير للمال العام ، مركز الجزائر للدراسات والإعلام متاح على الموقع الالكتروني > [www.almes-center.com](http://www.almes-center.com) تاريخ الإطلاع 2016/08/15

5-حسان لخضر ، خصخصة البنية التحتية ،مجلة جسر التنمية العدد 28، يونيو 2003 ص 16، 15

6-حسان لخضر نفس المرجع ص 15

7- امل نجاح البشيشي ، نظام BOT نظام البناء ، التشغيل والتحويل (جسر التنمية ) العدد35 سنة 2004 ص 4

8- حسان لخضر نفس المرجع السابق ، ص15

9- محمد علي القرني بن عيد، الصكوك الإسلامية (التوريق) وتطبيقاتها المعاصرة وتداولها، الدورة التاسعة عشرة إمارة الشارقة دولة الإمارات العربية المتحدة، منظمة المؤتمر الإسلامي متاح على الموقع الإلكتروني تاريخ الاطلاع هو 2016/09/26 [www.kantakji.com/media/4719/m181.doc](http://www.kantakji.com/media/4719/m181.doc)

10- ردمان محمد عثمان، عبد القوي، الصكوك الإسلامية وإدارة السيولة، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الرابع للمصارف الإسلامية سورية 2009.

11- لمزيد من المعلومات انظر الشعار، محمد نضال، تساؤلات اقتصادية، الطبعة الرابعة، سورية، حلب، 2009، من ص 310 حتى 322.

12- محيسن، فؤاد، الصكوك الإسلامية (التوريق) وتطبيقاتها المعاصرة وتداولها، ورقة عمل مقدمة إلى الدورة التاسعة عشرة 2009، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، ص 51.