

جامعة 8 ماي 1945 - قلمة-

كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم الاقتصادية



مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية

تخصص: نقود ومؤسسات مالية

تحت عنوان:

البدائل التمويلية لمشروعات البنية التحتية في

ظل الإقتصاد الإسلامي

- تجربة المملكة العربية السعودية -

اشراف الأستاذ:

شرياق رفيق

إعداد الطلبة :

- حوامرية أيمن

- عيسوس زهية

الموسم الجامعي: 2016 / 2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرّفان

نشكر الله أولاً وقبل كل شيء الذي وفقنا لإنجاز هذا البحث
المتواضع

ثم الصلاة والسلام على خير المعلمين سيد الخلق أجمعين
يسعدنا أن نتقدم بالشكر والتقدير والعرّفان بالجميل إلى الأستاذ
الفاضل "رفيق شرياق" الذي لم ينخل علينا بنصائحه وتوجيهاته التي
كان لها الأثر العميق في إنجاز هذا البحث

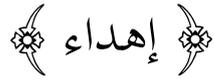
كما نشكر كل من قدم لنا أي مجهود جل أو أدق حتى ولو
بكلمة رفع بها معنوياتنا

كما نتقدم بالشكر إلى عائلتنا الكريمة لما وفرته لنا من راحة حتى أتممنا هذا
العمل

بارك الله فيكم

﴿إهداء﴾

إلى سندي وقوتي وملاذي بعد الله..... أمي الغالية
إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم..... أبي
إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات..... إخوتي
إلى من سأفتقدهم وأتمنى أن يفتقدوني زملائي



أهدي ثمرة عملي إلى:

إلى أغلى شخص في حياتي حبيبة قلبي أمي الغالية حفظها الله.

إلى الذي أحمل اسمه بكل فخر، أبي العزيز رحمه الله.

إلى من حبهم يجري بعروقي أخي وأخواتي عمار، نعيمة، نوال.

من أرى التفاؤل في أعينهم والسعادة في ضحكتهم أبناء أخي وأختي

اسلام، معتز بالله، لينة، جاسر، قيس، مرام، لميس

إلى أعز صديقاتي: هدى، مريم، عليمة، سميرة، ابتسام

إلى كل الأهل والأقارب

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
VI-I VII	شكر وعرفان الإهداء فهرس المحتويات قائمة الاشكال
أ-د	المقدمة العامة
31-1	الفصل الأول: الإطار النظري لتمويل مشروعات البنية التحتية
2	تمهيد
3	المبحث الأول: ماهية التمويل
3	المطلب الأول: مفهوم وأهمية التمويل
3	الفرع الأول: مفهوم التمويل
4	الفرع الثاني: أهمية التمويل
4	المطلب الثاني: العوامل المحددة للتمويل وأنواعه
4	الفرع الأول: العوامل المحددة للتمويل
6	الفرع الثاني: أنواع التمويل
8	المطلب الثالث: مصادر ومخاطر التمويل
8	الفرع الأول: مصادر التمويل
11	الفرع الثاني: مخاطر التمويل
13	المبحث الثاني: عموميات حول مشروعات البنية التحتية
13	المطلب الأول: مشروعات البنية التحتية، مفهومها، مراحل تطورها، أهميتها
13	الفرع الأول: مفهوم مشروعات البنية التحتية
14	الفرع الثاني: مراحل تطور مشروعات البنية التحتية
15	الفرع الثالث: أهمية مشروعات البنية التحتية
16	المطلب الثاني: خصائص وأهداف مشروعات البنية التحتية
16	الفرع الأول: خصائص مشروعات البنية التحتية
17	الفرع الثاني: أهداف مشروعات البنية التحتية
18	المطلب الثالث: مكونات مشروعات البنية التحتية ومعايير تصنيفها

18	الفرع الأول: مكونات مشروعات البنية التحتية
19	الفرع الثاني: معايير تصنيف مشروعات البنية التحتية
21	المبحث الثالث: مراحل وآليات تمويل مشروعات البنية التحتية، مشاكل ومتطلبات تحسين أدائها
21	المطلب الأول: مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية
21	الفرع الأول: مرحلة الحرية الاقتصادية الكاملة
21	الفرع الثاني: مرحلة تنظيم وتقنين البنية التحتية
22	الفرع الثالث: مرحلة تأمين البنية التحتية وزيادة التدخل الحكومي
22	الفرع الرابع: مرحلة العودة إلى القطاع الخاص
23	المطلب الثاني: آليات تمويل مشروعات البنية التحتية
23	الفرع الأول: التمويل التقليدي لمشروعات البنية التحتية
25	الفرع الثاني: التمويل الحديث لمشروعات البنية التحتية
28	المطلب الثالث: مشاكل مشروعات البنية التحتية ومتطلبات تحسين أدائها
28	الفرع الأول: مشاكل مشروعات البنية التحتية
29	الفرع الثاني: متطلبات تحسين أداء مشروعات البنية التحتية
33	خلاصة
72-32	الفصل الثاني: أساليب تمويلية بديلة لمشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي
33	تمهيد
34	المبحث الأول: الصكوك الإسلامية
34	المطلب الأول: ماهية الصكوك الإسلامية
34	الفرع الأول: مفهوم الصكوك الإسلامية
35	الفرع الثاني: خصائص الصكوك الإسلامية
36	الفرع الثالث: أهمية الصكوك الإسلامية
37	الفرع الرابع: أهداف الصكوك الإسلامية
37	المطلب الثاني: أنواع الصكوك الإسلامية، أطراف وخطوات إصدارها
37	الفرع الأول: أنواع الصكوك الإسلامية
41	الفرع الثاني: أطراف عملية إصدار الصكوك الإسلامية
42	الفرع الثالث: خطوات إصدار الصكوك الإسلامية
43	المطلب الثالث: مخاطر الصكوك الإسلامية وسبل معالجتها

43	الفرع الأول: مخاطر الصكوك الإسلامية
44	الفرع الثاني: سبل معالجة مخاطر الصكوك الإسلامية
46	المطلب الرابع: الصكوك الإسلامية كأداة تمويل لمشروعات البنية التحتية
46	الفرع الأول: أهم الصكوك المستخدمة في تمويل مشاريع البنية التحتية
48	الفرع الثاني: مزايا تمويل مشاريع البنى التحتية بالصكوك الإسلامية
50	المبحث الثاني: نظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"
50	المطلب الأول: مفهوم وخصائص نظام "B.O.T"
50	الفرع الأول: مفهوم نظام "B.O.T"
51	الفرع الثاني: خصائص نظام "B.O.T"
52	المطلب الثاني: أنواع وأساليب تمويل مشروعات "B.O.T"
52	الفرع الأول: صور أسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T"
54	الفرع الثاني: أساليب تمويل مشروعات "B.O.T"
56	المطلب الثالث: أطراف ومراحل نظام "B.O.T"
56	الفرع الأول: أطراف نظام "B.O.T"
57	الفرع الثاني: مراحل مشروعات نظام "B.O.T"
59	المطلب الرابع: إيجابيات وسلبيات نظام "B.O.T"
59	الفرع الأول: إيجابيات نظام "B.O.T"
60	الفرع الثاني: سلبيات نظام "B.O.T"
61	المبحث الثالث: بدائل تمويلية أخرى
61	المطلب الأول: الوقف
61	الفرع الأول: مفهوم الوقف
61	الفرع الثاني: أنواع الوقف
62	المطلب الثاني: آلية التمويل عن طريق الوقف
66	المطلب الثالث: صيغ التمويل الإسلامي
66	الفرع الأول: صيغة المشاركة
67	الفرع الثاني: صيغة المضاربة
68	الفرع الثالث: صيغة الاستصناع

70	الفرع الرابع: صيغة المراجعة
72	خلاصة
110-73	الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية
74	تمهيد
74	المبحث الأول: مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة باستخدام الصكوك
75	المطلب الأول: لمحة عن مطار الملك عبدالعزيز الدولي
75	الفرع الأول: التعريف بمطار الملك عبدالعزيز الدولي
76	الفرع الثاني: مخطط المطار القديم
77	المطلب الثاني: تقديم مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد
77	الفرع الأول: أهداف ومراحل مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد
78	الفرع الثاني: طرح صكوك تمويل مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي
81	الفرع الرابع: العقود المبرمة لتنفيذ المرحلة الأولى لمشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد
83	المطلب الثالث: المرحلة الأولى من مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد
83	الفرع الأول: أبرز إنجازات المرحلة الأولى
84	الفرع الثاني: التصميم المعماري لمشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد وتقنياته الحديثة
85	الفرع الثالث: إسهامات مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد في التدريب وتوفير فرص العمل والاستثمار
86	المبحث الثاني: مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة بنظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"
86	المطلب الأول: لمحة عن مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز
86	الفرع الأول: التعريف بمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز
87	الفرع الثاني: مرافق وخدمات مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز
89	المطلب الثاني: الاتفاقية المبرمة لتوسعة مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز
89	الفرع الأول: توقيع اتفاقية تطوير مشروع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز وبداية تنفيذه
90	الفرع الثاني: مدة الاتفاقية ومراحل تطوير مشروع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز
92	الفرع الثالث: أطراف تنفيذ مشروع توسعة مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي
93	المطلب الثالث: تقييم المرحلة الأولى من مشروع مطار الأمير محمد
93	الفرع الأول: المرافق الجديدة لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز

94	الفرع الثاني: جوائز المطار بعد مرحلته الأولى
95	الفرع الثالث: توفير الفرص الاستثمارية
95	الفرع الرابع: الكفاءة في استخدام الطاقة والاقتصاد في استخدام الماء
97	المبحث الثالث: مشروع برج زمزم بالوقف ومشاريع أخرى ممولة بالبدائل التمويلية
97	المطلب الأول: مشروع برج زمزم
97	الفرع الأول: تقديم مشروع برج زمزم
99	الفرع الثاني: صكوك ارتفاع برج زمزم
101	المطلب الثاني: مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض
101	الفرع الأول: التعريف بمطار الملك خالد الدولي ومرافقه
103	الفرع الثاني: مراحل تطوير مطار الملك خالد الدولي
103	الفرع الثالث: خطة تطوير وتحديث مطار الملك خالد الدولي
104	الفرع الرابع: تطوير وتوسيع صالات السفر لمطار الملك خالد الدولي
105	المطلب الثالث: مشروع مطار الطائف الدولي الجديد
105	الفرع الأول: لمحة عن مطار الطائف الإقليمي
105	الفرع الثاني: التعريف بمطار الطائف الجديد
106	الفرع الثالث: توسيع مطار الطائف الجديد
107	المطلب الرابع: مشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي
107	الفرع الأول: التعريف بمطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي
107	الفرع الثاني: تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي
108	الفرع الثالث: مرافق مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي
108	الفرع الرابع: تصميم مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي
110	خلاصة
112	خاتمة
118	قائمة المراجع
125	قائمة الملاحق

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
23	مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية	01
26	الآليات التقليدية لتمويل مشروعات البنية التحتية	02
30	الخيارات المقترحة لتمويل مشروعات البنية التحتية	03

المقدمة

تحتل مشروعات البنية التحتية أهمية كبيرة في كافة الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، فهي تلعب دور محوري في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وذلك للبعد الملموس الذي تمثله تلك المشروعات في هيكل مختلف الاقتصاديات، وكونها أحد أهم المتطلبات الأساسية، فقد كان الإهتمام بتنفيذها وتطويرها على رأس سلم الأولويات في معظم الدول.

إلا أن الحصول على التمويل يعد من أهم العقبات التي تواجه العديد من الدول لإقامة مشروعات البنية التحتية والتي عادة لا تتوفر لديها رؤوس الأموال الكافية التي تمكنها من تنفيذها، ومن جهة أخرى فإن مصادر التمويل في صورتها التقليدية والتي كانت تتحمل فيها حكومات الدول مسؤولية إقامة وبناء وتشغيل هذه المشاريع وتمويلها من خزينتها على قدر استطاعتها، أو عن طريق الاقتراض، أو لجوئها إلى زيادة نسبة الضرائب والرسوم المفروضة على المواطنين أصبحت ترهق كاهل الدولة وتشكل عبئا ماليا على نفقاتها، هذا فضلا عن الآثار السلبية التي يمكن أن تصاحب أدوات التمويل التقليدية القائمة على الفوائد الربوية والمخالفة لأحكام الشريعة .

وقد دفعت هذه الصعوبات العديد من الدول خاصة الإسلامية إلى التفكير في إيجاد وسائل بديلة توفر التمويل اللازم لإنجاز مشروعات بنيتها الأساسية التي تقدم الخدمات الضرورية للمواطنين كالنقل والمواصلات والتعليم والصحة والأمن، وهي التي لا يمكن الاستغناء عنها، بل لا يمكن لأي تنمية اقتصادية في أي دولة أن تقوم بدونها.

وفي هذا الإطار أعطى الاقتصاد الإسلامي أولوية كبيرة لمشروعات البنية التحتية، وأعتبرها من الضروريات العامة أو الحاجيات الملحة من أجل تحقيق مصالح الأفراد والمجتمع، فقد استطاع أن يقدم مجموعة من البدائل المتوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية، بالإضافة إلى بعض الأساليب الحديثة وان كانت لا تدخل ضمن الإطار الفكري للاقتصاد الإسلامي إلا انها لا تتنافى معه، التي شاع استخدامها في الكثير من الدول الإسلامية وذلك تماشيا مع حاجات هذه الدول.

ونظرا لأهمية هذه البدائل في تمويل مشروعات البنية التحتية، فقد سارعت العديد من الدول إلى تبنيها، ولعل المملكة العربية السعودية تعتبر من أهم الدول التي اعتمدت على هذه الأساليب في توسعة وتطوير العديد من المشاريع، والتي سيتم التطرق إليها في الفصل الثالث.

وانطلاقاً مما سبق نقدم بحثنا هذا والذي يهدف الى دراسة البدائل التمويلية لمشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي، ودورها في توفير التمويل اللازم لها، وذلك من خلال الإجابة على الإشكالية التالية:

فيما تشمل أهم البدائل التمويلية لمشروعات البنية التحتية التي يمكن للاقتصاد الإسلامي أن يوفرها؟

وتنبثق عن الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بمشروعات البنية التحتية؟
- كيف يمكن للاقتصاد الإسلامي أن يساهم في تمويل مشروعات البنية التحتية؟
- هل يمكن للبدائل التمويلية في الاقتصاد الإسلامي أن تساهم في توفير التمويل اللازم لمشروعات البنية التحتية في المملكة العربية السعودية؟

فرضيات البحث:

للإجابة على التساؤلات المطروحة وضعنا الفرضيات التالية:

- مشروعات البنية التحتية هي جميع المرافق العامة أو الهياكل التنظيمية التي يتطلب تنفيذها موارد مالية ضخمة.
- يقدم الاقتصاد الإسلامي بدائل تمويلية بمستوى عال من الكفاءة والفعالية تساهم في توفير التمويل اللازم لإنشاء مشروعات البنية التحتية.
- تساهم البدائل التمويلية في الاقتصاد الإسلامي في إنشاء مشاريع البنية التحتية في المملكة العربية السعودية بمواصفات عالمية.

أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في النقاط التالية:

- قلة الدراسات حول تمويل مشروعات البنية التحتية.
- الدور الذي تلعبه البنية التحتية كونها تمس قطاعاً حساساً وفعالاً في التنمية.

- البحث عن بدائل جديدة لتمويل مشروعات البنية التحتية، وذلك لكونها تشكل عبئا ماليا كبيرا لكثير من الدول.
- الحاجة إلى بدائل تمويلية تتناسب مع أحكام الشريعة الإسلامية تستطيع أن تستوعب ضخامة مشروعات البنية التحتية.

أهداف البحث

تتلخص أهداف البحث في النقاط الآتية:

- محاولة التعرف على ماهية مشروعات البنية التحتية ومصادر تمويلها.
- تقديم أهم صيغ التمويل المبتكرة والموجهة لتمويل مشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي ودراسة الدور الذي يمكن أن تلعبه في توفير التمويل اللازم لها.
- التعرف على مدى نجاح تجربة المملكة العربية السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية وفق أدوات مستحدثة بغرض محاولة الدول الإسلامية الأخرى الاستفادة منها.

منهج البحث

من أجل الإلمام بجوانب البحث تم الاعتماد على المنهج الوصفي في الجانب النظري وذلك من خلال التعرض لماهية مشروعات البنية التحتية وطرق تمويلها التقليدية، وأهم البدائل التمويلية المعتمدة لهذه المشروعات في الاقتصاد الإسلامي، كما تم استخدام منهج دراسة حالة، بغرض دراسة تجربة المملكة العربية السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام البدائل التمويلية في الاقتصاد الإسلامي، وهذا في الجانب التطبيقي.

هيكلية البحث

سعيًا منا للإحاطة بجميع جوانب وأساسيات البحث وللإجابة على إشكاليته قمنا بتقسيم البحث كما يلي:

جاء الفصل الأول تحت عنوان: "الإطار النظري لتمويل مشروعات البنية التحتية"، يضم هذا الفصل ثلاثة مباحث، حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى ماهية التمويل بصفة عامة، أما المبحث الثاني فكان بعنوان

"عموميات حول مشروعات البنية التحتية"، وتم التطرق في المبحث الأخير إلى مراحل وآليات تمويل مشروعات البنية التحتية، مشاكل ومتطلبات تحسين أدائها.

أما الفصل الثاني فحاء بعنوان: "أساليب تمويلية بديلة لمشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي"، يضم هذا الفصل ثلاثة مباحث، في المبحث الأول تم التطرق فيه إلى الصكوك الإسلامية، أما المبحث الثاني فيعالج نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T"، وأخيرا المبحث الثالث فنتناول فيه بدائل تمويلية أخرى.

وفي الفصل الثالث تم تسليط الضوء على "التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية"، يضم هذا الفصل ثلاث مباحث تطبيقية، تطرقنا في المبحث الأول الى مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الجديد بجدة، أما المبحث الثاني فقمنا بدراسة مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة، وفي المبحث الثالث تم معالجة مشروع إنشاء برج زمزم بمكة المكرمة ومشاريع أخرى.

أسباب اختيار الموضوع

- حداثة الموضوع وقلة الدراسات المعالجة له.
- الرغبة واليهام الشخصي في دراسة المواضيع المتعلقة بالاقتصاد الإسلامي.
- العجز الذي تعانيه الكثير من الدول الإسلامية في تمويل مشروعات البنية التحتية.
- دراسة بدائل تمويلية أخرى لمشروعات البنية التحتية غير البدائل التقليدية.

صعوبات البحث

- واجهتنا عدة صعوبات أثناء إنجاز هذا البحث، نذكر منها:
- قلة المراجع خاصة تلك المتعلقة بموضوع البنية التحتية.
- قلة الدراسات التي تتعلق بنظام "B.O.T".
- تضارب في المعلومات من مصدر لآخر فيما يخص الفصل الأخير وقتها.
- صعوبة الحصول على المعلومات من المصادر الرسمية على مواقع الأنترنت.

**الفصل الأول الإطار
النظري لمشروعات
البنية التحتية**

تمهيد:

لكل بلد في العالم سياسة اقتصادية وتنموية يتبعها أو يعمل على تحقيقها من أجل تحقيق الرفاهية لأفراده، حيث تتطلب هذه السياسة وضع الخطوط العريضة لها والمتمثلة في تخطيط المشروعات التنموية، وذلك حسب احتياجات وقدرات البلاد التمويلية، ومهما تنوعت المشروعات فإنها تحتاج إلى التمويل لكي تنمو وتواصل حياتها، فهو يعتبر بمثابة الدم الجاري لكل مشروع.

وتعد مشروعات البنية التحتية من أهم هذه المشروعات، فهي تعتبر أحد الأركان الأساسية في الحياة، لكونها ضرورة ملحة لدعم وتطوير الاقتصاد الوطني ودفع عجلة النمو في مختلف البلدان، حيث أن رفع مستواها يعد عاملاً حيوياً للتحويل الاقتصادي والاجتماعي، فوجود بنية تحتية ذات كفاءة متميزة ومردود عال، يساعد على جذب الاستثمارات في مختلف المجالات والتغلب على التحديات التي تواجهها، وبالتالي يساعد المجتمع على التقدم والتطور.

وستتناول في هذا الفصل الإطار النظري لتمويل مشروعات البنية التحتية من خلال ثلاثة مباحث:

- المبحث الأول: ماهية التمويل.
- المبحث الثاني: عموميات حول مشروعات البنية التحتية.
- المبحث الثالث: مراحل، آليات تمويل مشروعات البنية التحتية، مشاكل ومتطلبات تحسين أدائها.

المبحث الأول: ماهية التمويل

يعتبر التمويل من أهم المواضيع التي ازداد الإهتمام بها خاصة في الآونة الأخيرة، فهو يمثل عنصرا جوهريا في جميع مناحي الحياة، حيث يعد من أساسيات إنشاء وتشغيل وتوسيع المشروعات. بمختلف أنواعها وأحجامها، ونظرا للخصائص التي يتميز بها، ارتأينا التعرض في هذا المبحث إلى ماهية التمويل بصفة عامة، من خلال إبراز مفهومه وأهميته، مع التطرق لأهم مصادر الحصول على التمويل والمخاطر التي يمكن أن تواجهه.

المطلب الأول مفهوم وأهمية التمويل

يعد التمويل عصب الحياة الاقتصادية التي يمددها بالتدفقات النقدية والمالية، حيث كلما كان التمويل متوفرا وكافيا، كلما كانت نسبة نجاح المشروعات الاقتصادية أكبر.

الفرع الأول: مفهوم التمويل

للتتمويل العديد من التعاريف، من بينها نذكر:

يقصد بالتمويل تقديم المال، وهو يقوم على علاقة تعاقدية بين طرفين، أحدهما يملك فائضا في رصيده من الأموال والآخر يعاني عجزا، وعليه فجوهر العملية التمويلية هو تحويل المال من أصحاب الفائض إلى أصحاب العجز من أجل تلبية حاجة استهلاكية أو استثمارية وفق صيغة معينة¹.

ويعرف أيضا بأنه الإمداد بالأموال في أوقات الحاجة إليها².

وهذا التعريف يتكون من العناصر التالية³:

- تحديد دقيق لوقت الحاجة.
- البحث عن مصادر للأموال.
- المخاطر التي تعترض أي نشاط يزاوله.

¹ شوقي بورقية، "التمويل في البنوك التقليدية والبنوك الإسلامية"، عالم الكتب الحديثة، إربد، ط1، 2013، ص11.

² طارق الحاج، "مبادئ التمويل"، دار الصفاء، عمان، ط1، 2002، ص21.

³ المرجع نفسه، ص21.

كما يعرف التمويل بأنه النواة الأساسية التي تعتمد عليها المؤسسة في توفير مستلزماتها الإنتاجية، وتسديد جميع مستحققاتها ونفقاتها، وقد حاول العديد من الباحثين إبراز أهمية التمويل، فهم يجمعون على أن التمويل يعني توفير المبالغ النقدية اللازمة لإنشاء أو تطوير مشروع خاص أو عام¹.

الفرع الثاني: أهمية التمويل

تتمثل أهمية التمويل في النقاط التالية²:

- تحرير الأموال أو الموارد المالية.
- يساعد على إنجاز مشروعات معطلة وأخرى جديدة والتي بها يزيد الدخل الوطني.
- يعتبر التمويل كوسيلة سريعة تستخدم للخروج من حالة العجز.
- يساهم في ربط الهيئات والمؤسسات المالية والتمويل الدولي.
- المحافظة على السيولة، أي توفير الأموال السائلة لمواجهة الالتزامات المترتبة.
- ونظرا لأهمية التمويل، فقراره يعتبر من القرارات الأساسية التي يجب الإعتناء بها، ذلك لأنها المحدد لكفاءة متخذي القرارات من خلال بحثهم عن مصادر التمويل اللازمة والموافقة لطبيعة المشروع المستهدف، واستخدامها استخداما أمثالا لما يتناسب وتحقيق الأهداف المسطرة.

المطلب الثاني: العوامل المحددة للتمويل وأنواعه

عند القيام بعملية التمويل هناك عدة عوامل يتطلب الأمر المفاضلة فيما بينها، والتي على أساسها يتم اختيار نوع التمويل المناسب، الذي يصنف بدوره إلى عدة أشكال تختلف عن بعضها البعض في عدة جوانب.

الفرع الأول: العوامل المحددة لأنواع التمويل

يعتمد التمويل على مجموعة من العوامل متمثلة في:

أولا: الملاءمة

يقصد بهذا العامل هو الملاءمة بين أنواع الأموال المستخدمة وطبيعة الأصول التي سيتم تمويلها بتلك

¹ أحمد بوراس، "تمويل المنشآت الاقتصادية"، دار العلوم، عنابة، 2008، ص 24.

² رابع حوني، رقية حساني، "المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ومشكلات تمويلها"، إيتراك، القاهرة، ط1، 2008، ص96.

الأموال، فالأموال طويلة الأجل تمويل بها الاحتياجات طويلة الأجل كحشاء الأصول الثابتة مثلا، والأموال قصيرة الأجل لتمويل الاحتياجات القصيرة الأجل مثل الاحتياجات الموسمية¹.

ثانيا: الدخل

يتمثل في حجم العائد على الاستثمار المتوقع الحصول عليه من تلك الأموال المقترضة، فعند القيام بالاقتراض لتمويل عملية ما، فإنها تتم المقارنة بين معدل الفائدة التي سيدفع للممول ومعدل الفائدة المتوقع الحصول عليه، فإن كان الفرق إيجابيا يتم الاعتماد على القروض كوسيلة للتمويل².

ثالثا: الخطر

ينقسم الخطر في مجال العوامل المحددة للتمويل إلى³:

1- خطر التشغيل: يرتبط هذا الخطر بطبيعة النشاط الممارس والظروف الاقتصادية المعمول فيها،

ويتوجب الاعتماد على مزيد من رأس المال خاصة في الحالات التي تكون فيها مخاطر التشغيل مرتفعة بدلا من الاعتماد على الاقتراض، لأن عدم انتظام حجم النشاط سيؤثر على القدرة في سداد الديون وبالتالي التعرض للإفلاس.

2- خطر التمويل: ينتج هذا الخطر عن زيادة الاعتماد على الاقتراض في تمويل العمليات مما يعني

زيادة العبء المالي، وهذا ما يعني إمكانية التعرض للإفلاس في حالة عدم القدرة على سداد الالتزامات.

رابعا: المرونة

تعني المرونة القدرة على تعديل مصادر التمويل المتاحة بزيادة أو تخفيض الأموال المقترضة أو نقصان تبعاً للتغيرات الرئيسية في الحاجة إلى الأموال، وتعني أيضا تعدد الخيارات إذا ما تعددت مصادر التمويل المتاحة بشأن الحصول على الأموال، وتتيح المرونة ما يلي⁴:

¹ هشام محمد الزعبي، "الإدارة والتحليل المالي"، دار الفكر، عمان، ط1، 2000، ص ص 115، 116.

² أيمن الشنطي، عامر شقر، "الإدارة والتحليل المالي"، دار البداية، عمان، ط1، 2005، ص 120.

³ مفلح محمد عقل، "مقدمة في الإدارة المالية والتحليل المالي"، مكتبة المجتمع العربي، الإسكندرية، دار أنجادين، عمان، ط1، 2006، ص ص 155، 156.

⁴ أيمن الشنطي، عامر شقر، مرجع سابق، ص 120.

- إمكانية الاختيار من بين بدائل عديدة للتوسع أو الانكماش في مجموع الأموال المستخدمة.
- زيادة القدرة في المساومة مع مصادر التمويل.
- القدرة على استخدام أنواع الأموال المتاحة أكبر من غيرها عند أوقات الحاجة إليها.

خامسا: التوقيت

يقصد بالتوقيت هو اختيار الوقت المناسب للحصول على الأموال اللازمة مع تخفيض تكلفة أموال الاقتراض والملكية، مما يمكن من الحصول على وفورات كبيرة، وذلك عن طريق التوقيت السليم لعمليات الاقتراض والتمويل خاصة خلال الدورات التجارية، كما أن هذا العامل يرتبط ارتباطا وثيقا بعامل المرونة¹.

الفرع الثاني: أنواع التمويل

يصنف التمويل تبعاً لمجموعة من الاعتبارات إلى عدة أنواع:

أولاً: التصنيف حسب المدة

يصنف التمويل حسب المدة إلى تمويل قصير، تمويل متوسط الأجل وتمويل طويل الأجل كالتالي²:

- 1- **التمويل قصير الأجل:** يقصد بالتمويل قصير الأجل تلك الأموال التي لا تزيد مدة استعمالها عن سنة، ويهدف إلى تمويل العمليات الجارية خلال دورة الاستغلال (شراء مواد أولية، دفع أجور العمال...إلخ)، حيث يتم تسديدها من إيرادات نفس دورة الاستغلال.
- 2- **التمويل متوسط الأجل:** هي تلك الأموال التي تتراوح مدتها من سنة إلى سبع سنوات، وهو موجه أساساً لتمويل الاستثمار في تجهيزات ومعدات الإنتاج، أو لتمويل مشروعات تحت التنفيذ والتي تستغرق عدد من السنين.
- 3- **التمويل طويل الأجل:** عبارة عن التمويل الذي يمتد أكثر من سبعة أعوام، حيث يكون موجهاً لتمويل العمليات الاستثمارية طويلة الأجل، كبناء المصانع وإقامة مشروعات جديدة أو الحصول على الأراضي والمباني وغيرها.

¹ هيثم الزعي، مرجع سابق، ص 118.

² معراج هواري، حاج سعيد عمر، "التمويل التأجيري- المفاهيم والأسس-"، دار الكنوز، عمان، ط 1، 2013، ص 13.

ثانيا: التصنيف حسب المصدر

حسب هذا التصنيف يقسم التمويل إلى¹:

- 1- التمويل الداخلي: نقصد بالتمويل الداخلي مجموع الأموال التي يمكن الحصول عليها بفعل النشاط الاستغلالي دون اللجوء إلى المصادر الخارجية، حيث يعتبر من المصادر الأقل تكلفة، ويكون مصدره مالكيها مثل الأصول أو تأجيرها، حجز الأرباح المحققة، الاهتلاكات والمؤونات...إلخ.
- 2- التمويل الخارجي: يتم اللجوء إلى هذا النوع من التمويل إذا كان التمويل الداخلي لا يكفي ولا يلبى كل الاحتياجات، ويكون مصدره من الخارج وبعيدا عن مالكيها مثل الاقتراض من البنك، التمويل التجاري، السندات...إلخ.

ثالثا: التصنيف حسب الغرض

حسب هذا التصنيف يقسم التمويل إلى²:

- 1- تمويل الاستغلال: يتمثل في ذلك القدر من الموارد المالية الذي يتم التضحية بها في فترة معينة، من أجل الحصول على عائد في نفس فترة الاستغلال، وبهذا المعنى ينصرف تمويل الاستغلال إلى تلك الأموال التي ترصد لمواجهة النفقات التي تتعلق أساسا بتشغيل الطاقة الإنتاجية للمشروع، قصد الاستفادة منها كنفقات شراء مواد الخام ودفع أجور العمال، وما إلى ذلك من المدخلات اللازمة لإتمام العملية الإنتاجية، والتي تشكل في مجموعها أوجه الإنفاق الجاري.
- 2- تمويل الاستثمار: يتمثل في الأموال المخصصة لمواجهة النفقات التي يترتب عنها خلق طاقة إنتاجية جديدة، أو توسيع الطاقة الحالية للمشروع كافتناء الآلات والتجهيزات، وما إليها من العمليات التي يترتب على القيام بها زيادة التكوين الرأس المالي للمشروع.

¹ برجي شهرزاد، "إشكالية استغلال مصادر تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة"، مذكرة ماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011، ص ص 84، 85، على الموقع: <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/2308/3/berdji-cherazed.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2016/12/15، على الساعة 16:20.

² عبد الغفار حنفي، "أساسيات التمويل والإدارة المالية"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص ص 98، 99.

المطلب الثالث: مصادر ومخاطر التمويل

رغم ما يوفره التمويل من مصادر تعمل على توفير المتطلبات المالية الضرورية، لتغطية الاحتياجات المختلفة وتمويل المشروعات الاستثمارية، فهو يحتوي على العديد من المخاطر التي يمكن أن تعرقل العملية التمويلية.

الفرع الأول: مصادر التمويل

من أجل تلبية الاحتياجات التمويلية بمختلف أنواعها، يتم اللجوء إلى العديد من المصادر من أهمها ما يلي:

أولاً: مصادر التمويل قصيرة الأجل

تمثل الخصوم المتداولة مصادر التمويل قصيرة الأجل للمشروع، وغالبا ما يستخدم التمويل قصير الأجل لتمويل احتياجات المشروع من الأصول المتداولة، وأهم مصادر التمويل قصير الأجل ما يلي:

1- الائتمان التجاري: يعرف الائتمان التجاري بأنه الائتمان قصير الأجل الذي يمنحه المورد إلى

المشتري، عندما يقوم الأخير بشراء البضائع لغرض إعادة بيعها، ويحتاج المشتري إلى الائتمان التجاري في حالة عدم كفاية رأسماله العامل لمقابلة الحاجات الجارية، وعدم مقدرته على الحصول على القروض المصرفية وغيرها من القروض¹.

ويتخذ الائتمان التجاري شكل الحساب الجاري أو شكل الكمبيالة أو السند الأذني، وجميع

هذه الأشكال تمكن المشتري من أن يحصل من البائع على ما يحتاج إليه من البضائع بصفة عاجلة مقابل وعد منه بسداد قيمتها في تاريخ آجل².

2- الائتمان المصرفي: تتمثل أهم القروض التي تمنحها البنوك في القروض غير المكفولة بضمان

معين والقروض المكفولة بضمان، ففي حالة القروض غير المكفولة بضمان، يقوم البنك بالموافقة (لمدة معينة من الزمن) على السماح للمشروع بالاقتراض كلما لزمه المال، بشرط ألا تزيد الكمية المقترضة

¹ محمد صالح الحناوي، "الإدارة المالية والتمويل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط1، 1999، ص239.

² المرجع نفسه، ص239.

عن مبلغ معين في أي وقت، وكثيرا ما يشترط البنك على المدين أن يلتزم بإتباع سياسات مالية معينة طوال فترة القرض مثل المحافظة على درجة معينة من السيولة أو المحافظة على نسبة اقتراض معينة¹.

أما القروض المصرفية المكفولة بضمان، وهذا الضمان إما أن يكون شخص آخر، أو أصل معين كالحسابات المدينة، أو أوراق القبض، أو أوراق مالية، أو بضائع، والبنوك لا تمنح عملائها القروض المطلوبة بالقيمة الكاملة للضمان المقدم بل تحتفظ بنسبة من قيمة الضمان لتغطية أخطار انخفاض قيمته وقت الرجوع إليه لاستخلاص الدين².

ثانيا: مصادر التمويل متوسطة الأجل

تتمثل مصادر التمويل متوسطة الأجل فيما يلي:

1- القروض المباشرة متوسطة الأجل: تمثل القروض متوسطة الأجل نوعا من القروض التي تلتزم المنشأة عند الحصول عليها بسداد كل من أصل القرض والفائدة المستحقة في تاريخ معين، وتخضع عملية الاقتراض في هذه الحالة لشروط الإتفاق ما بين المنشأة، وما بين المقرض فيما يتعلق بمعدل الفائدة، تاريخ الاستحقاق، وأسلوب السداد³.

وعادة ما تتراوح فترة الاقتراض ما بين ثلاثة إلى خمسة عشر عاما، وتحصل الشركات على هذا النوع من القروض من المؤسسات المالية المختلفة كالبنوك، أو شركات التأمين، أو بعض الهيئات العامة القروض المباشرة متوسطة الأجل⁴.

2- الاستئجار: تشير عملية الاستئجار إلى اتفاق بين منشأتين، بحيث تقوم المنشأة المستأجرة باستخدام أحد الأصول المملوكة للمنشأة الأخرى وذلك لمدة سنة أو أكثر في مقابل التزامها بدفع مبلغ معين، ووفقا لهذا الأسلوب تستطيع المنشأة المستأجرة أن تستفيد من خدمات الأصل الذي تحتاج إليه لفترة زمنية معينة، دون الحاجة إلى شرائه⁵.

¹ محمد صالح الحناوي، إبراهيم إسماعيل سلطان، "الإدارة المالية والتمويل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص291.

² المرجع نفسه، ص292.

³ محمد صالح الحناوي، مهال فريد مصطفى، "الإدارة المالية (التحليل المالي لمشروعات الأعمال)"، المكتب الجامعي الحديث، ط1، الإسكندرية، 2008، ص234.

⁴ المرجع نفسه، ص235.

⁵ محمد صالح الحناوي وآخرون، "أساسيات ومبادئ الإدارة المالية"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص241.

تستطيع الشركة المستأجرة اختيار النمط المناسب لاحتياجاتها التشغيلية وظروفها المالية، وذلك من نوعين أساسيين¹:

أ. **الاستئجار التشغيلي**: تعتبر الحاسبات الآلية وآلات تصوير المستندات والسيارات والجرارات وما شابهها، من أهم أنواع المعدات التي يتم استئجارها في ظل هذا النوع من الاستئجار الذي يسمى أحيانا باستئجار الخدمات.

ب. **الاستئجار المالي**: يعتبر الاستئجار المالي أحد أشكال التمويل المتوسط الأجل، وبالتالي فإنه يستخدم كأسلوب بديل لأساليب التمويل الأخرى المتاحة للمشروع، ويرجع أوجه الشبه بين الاستئجار المالي وبين الاقتراض، إلى أن كلاهما ينطوي على مدفوعات ثابتة يلتزم بها المشروع تجاه الغير ويعتبر توقعه عن سدادها دليلا على سوء حالته المالية.

ثالثا: مصادر التمويل طويلة الأجل

تتمثل أهم مصادر التمويل طويل الأجل فيما يلي:

1- **القروض طويلة الأجل**: يتم الحصول عليها من المؤسسات المالية المختلفة مثل، البنوك، وشركات التأمين، وغالبا ما تستحق هذه القروض بعد فترة طويلة من الزمن، وتتوقف عملية سداد هذه القروض على ما يتم الاتفاق عليه من شروط بين الجهة المقترضة والجهات التي تقدم هذه الأموال في شكل قروض، وتتعلق هذه الشروط خاصة بمعدل الفائدة، تاريخ الاستحقاق وطريقة السداد إذا ما كانت مرة واحدة أو على دفعات².

2- **الأسهم**: يمكن تصنيفها إلى نوعين:

أ. **الأسهم العادية**: تمثل أحد الوسائل الرئيسية للتمويل طويل الأجل وتكوين رأس المال، وهي تعد من أكثر الأنواع شيوعا إذ يتم الاعتماد بشكل رئيسي على هذا النوع من الأسهم للتمويل الدائم³، كما أنها تمثل مستند ملكية لحاملها له قيمة إسمية وقيمة دفترية وقيمة سوقية، تتمثل القيمة الإسمية في القيمة المدونة على قسيمة السهم أما القيمة الدفترية فتتمثل في القيمة

¹ محمد صالح الحناوي وآخرون، "الإدارة المالية"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص 337.

² عبد الغفار حنفي، رسمية قرياقص، "أساسيات الاستثمار والتمويل"، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية، 2000، ص 504.

³ مفلح محمد عقل، "الإدارة المالية والتحليل المالي"، مكتبة المجتمع العربي، الإسكندرية، ط 1، 2009، ص 106.

الإسمية مضافا إليها الاحتياطات والأرباح المحتجزة مقسوما على عدد الأسهم المصدرة وأخيرا تتمثل القيمة السوقية في القيمة التي يباع بها السهم في السوق¹.

ب. **الأسهم الممتازة:** مصدر هام من مصادر التمويل، تمتاز بجمعها بين صفات أموال الملكية والاقتراض حيث يوجد هذا النوع من الأسهم وسطا بين الأسهم العادية والسندات، فهي تشبه السندات من حيث أنها تأتي في مرتبة سابقة للأسهم العادية وإن كانت تالية للسندات، ومن ناحية أخرى تشبه الأسهم العادية من ناحية أنها تعتبر أيضا سندا للملكية له قيمة إسمية وقيمة سوقية ويرتبط أجله بوجود واستمرار الشركة، بالإضافة إلى أنها شكل من أشكال رأس المال المستثمر يقدم للملكيه ميزتين ميزة العائد، وميزة المركز الممتاز إتجاه حملة الأسهم العادية².

3- **السندات:** تمثل السندات الأموال المقترضة التي تستخدم في التمويل طويل الأجل، لأنها في واقع الأمر عبارة عن قروض طويلة الأمد تمثل بذلك عقد أو اتفاق بين المقرض والمقترض، وبمقتضى هذا الاتفاق يقترض الطرف الثاني مبلغا للطرف الأول، الذي يتعهد بدوره برد أصل المبلغ متفق عليها في تواريخ محددة، وقد ينطوي العقد على شروط أخرى لصالح المقرض مثل عدم إصدار سندات أخرى في تاريخ لاحق، كما قد يتضمن العقد شروطا لصاح المقترض مثل حق استدعاء السندات قبل تاريخ الاستحقاق³.

الفرع الثاني: مخاطر التمويل

تقسم مخاطر التمويل إلى:

أولاً: المخاطر المادية

هي تلك المخاطر التي قد تتسبب في تلف المشروع أو جزء من المشروع، والذي يعتبر هو نتاج العمل الذي مولناه، فنحن في هذه الحالة لا نستطيع أن نسدد المبالغ التي اقترضناها مما يلحق خسائر، أي تكاليف إضافية، الأمثلة على هذا النوع من المخاطر كثيرة، منها احتراق المشروع، أو التلف بسبب الكوارث الطبيعية⁴.

¹ منير إبراهيم هندي، "الفكر الحديث في مجال مصادر التمويل"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 23.

² عاطف وليم اندراوس، "التمويل والإدارة المالية للمؤسسات"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 386.

³ منير إبراهيم هندي، مرجع سابق، ص 25.

⁴ طارق الحاج، مرجع سابق، ص 22.

هي تلك المخاطر الناجمة عن أسباب اقتصادية بحتة، وتنقسم إلى نوعين¹:

- 1- خطر انخفاض الطلب على المنتج أو المشروع الذي مولناه، مما يعني عدم الحصول على مردود مالي نسدد من خلاله أقساط التمويل وباقي الالتزامات الأخرى، والأسباب التي تؤدي إلى انخفاض الطلب على المشروع المقدم أو الخدمة كثيرة منها انخفاض الدخل ونوع الخدمة.
- 2- مخاطر عدم كفاية عرض الموارد اللازمة لتنفيذ المشروع المخطط له، وبالتالي قد لا يمكن إنجازه.

ثانيا: المخاطر الفنية

هي تلك المخاطر التي تنبع من حقيقة أن مهارة تنفيذ المشروع ومستوى جودة مواد البناء للمشروع قد لا تتناسب مع الطموح المخطط له، حيث يصبح هذا المشروع غير مؤهل فنيا للاستغلال الأمثل للنشاطات المرغوبة، وبالتالي تنشأ خسائر لم تكن في الحسبان.²

¹ المرجع نفسه، ص 23.

² بسيط نسرين، "تمويل البنى التحتية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2012/2011، ص10، على الموقع:

http://www.univ-alger3.dz/labos/labo_mondialisation/telechargement/master/master_4.pdf

تاريخ الاطلاع: 2016/12/20، على الساعة 16:45.

المبحث الثاني: عموميات حول مشروعات البنية التحتية

تتم مختلف الدول بتطوير مشروعات البنية التحتية بشكل عام، لما لها من أثر كبير في الرفع من أداء الاقتصاد، فهي مرافق تقدم خدمات ضرورية للأفراد والمجتمع مثل خدمات النقل والكهرباء وشق الطرق وغيرها، فهذه الهياكل بمثابة مرآة عاكسة للاقتصاد الوطني، بالإضافة إلى كونها أحد متطلبات دفع عجلة التنمية، فإذا كانت متواجدة بطرق متطورة وكفاءة عالية، فإنها تساهم في تسهيل عملية التوجه نحو تحقيق التقدم والازدهار بشكل كبير.

المطلب الأول: مشروعات البنية التحتية، مفهومها، مراحل تطورها وأهميتها

تناولنا لهذا المطلب يكون من خلال ثلاثة فروع، نعرض في الفرع الأول مفهوم مشروعات البنية التحتية، ونبين في الفرع الثاني مراحل تطورها، أما في الفرع الثالث نتطرق إلى أهمية مشروعات البنية التحتية.

الفرع الأول: مفهوم مشروعات البنية التحتية

هناك عدة تعاريف لمشروعات البنية التحتية* نذكر منها:

تم تعريف البنية التحتية في معجم أو كسفورد بأنها: "المواد الأساسية والهياكل التنظيمية مثل (المباني والطرق والتجهيزات الكهربائية) اللازمة لتشغيل مشروع أو مجتمع¹.

وتعرف البنية التحتية كذلك على أنها "الهياكل المنظمة اللازمة لتشغيل المجتمع أو المشروع أو الخدمات والمرافق اللازمة لكي يعمل الاقتصاد، وبالتالي فهي مجموعة من العناصر الهيكلية المترابطة التي توفر إطار عمل يدعم الهيكل الكلي للتطوير، وهي تمثل مصطلحا هاما للحكم على تنمية الدولة أو المنطقة².

كما تعرف أيضا على أنها تلك المشروعات التي تنتج في الغالب خدمات عامة، ينتفع بها الأفراد والقطاعات الاقتصادية المختلفة في الدولة، إما في صورة استهلاك مباشر أو غير مباشر، أو في

* للبنى التحتية عدة مفاهيم منها: البنية الأساسية، البنى الارتكازية، المشروعات الإنمائية.

¹ <https://en.oxforddictionaries.com/definition/infrastructure>

تاريخ الاطلاع: 2017/01/10، على الساعة 21:15.

² http://www.marefa.org/بنية_تحتية

تاريخ الاطلاع: 2017/01/10، على الساعة 21:32.

صورة تسهيلات عملية لا بد منها لتسيير حركة النشاط الاقتصادي في مجمله، ولذلك فهي تعتبر بمثابة العمود الفقري للاقتصاد الوطني، تدعمه وتغذيه بعناصر التطور والنماء¹.

وإجمالاً يمكن تعريف البنية التحتية بأنها الخدمات التي تمثل العمود الفقري والأساسي من تجهيزات يتم تشييدها لكي تلبى الاحتياجات الحضرية، وتساند الاقتصاد الوطني، وتلعب دور الرابط الذي يربط المجتمعات ويجعلها متلاحمة، وتصنف إلى نوعين²:

- الاقتصادية أو الفيزيائية: تشمل خدمات المرافق المختلفة، مثل محطات معالجة الصرف الصحي وشبكات المياه، محطات الكهرباء...إلخ.
- الاجتماعية: تشمل بناء المدارس والمستشفيات وخدمات الأمن والدفاع المدني والترفيه وغيرها.

الفرع الثاني: مراحل تطور مفهوم مشروعات البنية التحتية

لقد شهد مفهوم البنية التحتية مراحل عدة إلى أن وصل إلى ما هو عليه وتمثل هذه المراحل في³:

أولاً: المرحلة الأولى: مرحلة النشأة، وكانت في فرنسا في القرن التاسع عشر، حيث ارتبط مصطلح البنية التحتية بالمنشآت العسكرية "Military Installations"، وقد استمر هذا المفهوم إلى النصف الأول من القرن العشرين.

ثانياً: المرحلة الثانية: مرحلة ما بعد النصف الأول من القرن العشرين إلى أواخره، فيها تطور مفهوم البنية التحتية إلى معنى الأشغال العامة، مثل الطرق والشوارع، الجسور، النقل الجماعي، المطارات والخطوط الجوية، إمدادات المياه، الموارد المائية وإدارة المياه، معالجة النفايات الصلبة والتخلص منها، توليد الطاقة الكهربائية ونقلها، الاتصالات وإدارة النفايات الخطيرة.

¹ سعيد بن سعد المرطان، "تجربة البنك الأهلي في تعبئة المدخرات لتمويل مشروعات البنية التحتية بصيغ إسلامية"، بحث مقدم ضمن أعمال ندوة التعاون بين الحكومة والقطاع الأهلي في تمويل المشروعات الاقتصادية"، مركز أبحاث الاقتصاد الإسلامي، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، أيام 11-13 أكتوبر 1999، ص 29، على الموقع:

<http://www.aruc.org/ar/web/auc/search;jsessionid=0A6A5B917091068B929FCD7500221A81?page=FullDisplay&mlId=1598170>

تاريخ الاطلاع: 2016/12/25، على الساعة 11:10.

² علاء الدين الجماسي، "إدارة البنية التحتية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية في دول العالم النامي"، غزة، ص 04، على الموقع:

<http://www.geosp.net/wp-content/uploads/2012/11/jamassi.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2016/12/25، على الساعة 11:15.

³ بسيط نسرين، مرجع سابق، ص 5.

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

الفرع الثالث: أهمية مشروعات البنية التحتية

تعتبر البنية التحتية ضرورة ملحة للتنمية الاقتصادية وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، و من ثم رفع القدرة التنافسية للبلد، وعليه تحتل مشروعات البنية التحتية أهمية كبيرة في الحياة المعاصرة لكونها أحد الأركان الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، لما تقوم به من ربط محكم ما بين الموارد الاقتصادية في بلد ما و الهياكل الإنتاجية من ناحية، و بين مواقع الإنتاج و الأسواق من ناحية أخرى، مما يؤدي إلى تعزيز الأنشطة الاقتصادية و إتساع آفاقها و تنويعها، و تنشيط الحركة التجارية و تسهيل إنشاء مختلف المشروعات الإنتاجية و الخدمية¹.

حيث نستطيع فهم أهمية مشروعات البنية التحتية من خلال الحقائق التالية:²

- تستثمر الدول النامية في البنية التحتية حوالي 200 مليار دولار أمريكي سنويا.
- يتم إنفاق 4 بالمائة من الناتج الوطني الإجمالي في تنفيذ مشروعات البنية التحتية.
- يتم تخصيص خمس حجم الاستثمارات السنوية في البنية التحتية.
- يوصي البنك الدولي أن تركز الدول الأقل نموا ما نسبته 6 % من ناتجها المحلي لتطوير مشروعات البنية التحتية، بينما تقل هذه النسبة لتكون 3.8 % للدول متوسطة النمو.
- توفر شبكة الطرق السريعة في الولايات المتحدة الأمريكية 18 سنتا من تكلفة الإنتاج السنوي مقابل كل دولار تستثمره الدولة في تشييد البنية التحتية، وتوفر كامل شبكة الطرق فيها 24 سنتا لكل دولار في تكاليف الإنتاج السنوي، كما يسهم ذلك بنسبة 7-8 % من معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي.

¹ عدنان فرحان الجوراني، "إعادة إعمار البنى التحتية في العراق ضرورة ملحة للتنمية الاقتصادية"، على الموقع:

<http://www.alnoor.se/article.asp?id=153973>

تاريخ الاطلاع: 2017/01/10، على الساعة 23:03.

² صلاح العودة، رزق السيد أحمد، "البنية التحتية للاقتصاد الفلسطيني"، غزة، 2008، ص 02، على الموقع:

http://info.wafa.ps/pdf/Infrastructure_of_the_Palestinian_economy.pdf

تاريخ الاطلاع: 2016/12/28، على الساعة 10:50.

- العالم يتحضر بسرعة، وأن 85 % من سكان العالم سيعيشون في المناطق الحضرية والمدن خلال العشرين سنة القادمة.
- أدى تنفيذ جزء من شبكة الطرق الريفية في الهند إلى ارتفاع الإنتاج الإجمالي للمناطق الريفية بنسبة 7 %.
- أدى تنفيذ مشروع كهرباء ريفي في كوستاريكا إلى زيادة عدد شركات الأعمال الكبرى من 15 إلى 86 شركة خلال فترة وجيزة.
- ساعد تنفيذ طريق ريفي في المغرب إلى زيادة الإنتاج الزراعي ومضاعفة إعداد الملتحقين بالتعليم في المدارس والمعاهد وزيادة مرتادي الخدمات الصحية.

المطلب الثاني: خصائص وأهداف مشروعات البنية التحتية

سيتم التطرق من خلال هذا المطلب إلى أهم الخصائص التي تميز مشروعات البنية التحتية، مع إبراز أهم الأهداف التي يمكن لهذه المشروعات تحقيقها.

الفرع الأول: خصائص مشروعات البنية التحتية

تتمثل أبرز خصائص مشروعات البنية التحتية أساساً فيما يلي¹:

- منافع وخدمات مشروعات البنية التحتية لا تعود على الفرد أو جماعة من الأفراد أو جهات معينة، وإنما تعود على كافة أفراد المجتمع سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، كما أنها لا تعود على قطاع اقتصادي دون غيره وإنما تشمل معظم قطاعات الاقتصاد، ومن حق كل فرد في المجتمع أن ينتفع بها بغض النظر عن مدى مساهمته في إنشائها أو تكلفتها أو تشغيلها وصيانتها.

¹ أحمد بن حسن بن أحمد الحسين، "دراسة شرعية اقتصادية لخصخصة مشروعات البنى التحتية بأسلوب البناء، التشغيل ثم الإعادة "BOT" ، بحث مقدم ضمن المؤتمر العالمي الثالث للاقتصاد الإسلامي، كلية الشريعة، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، يومي 8، 9 ماي 2007، ص 8، على الموقع:

-- دراسة-شرعية-اقتصادية-لخصخصة-مشروعات-البنية-التيه-بأسلوب-البناء-و-التشغيل-ثم-الإعادة:01970/econom http://k-tb.com/book/ BOT-

- مشروعات البنية التحتية ذات أهمية اجتماعية وسياسية كبيرة، حيث أنها تقدم للجمهور خدمات أساسية وضرورية مثل: خدمات الكهرباء، الطرق والمطارات، الكهرباء والغاز وغيرها من الخدمات.
- تعتبر هذه المشروعات ذات أهمية كبيرة للتنمية الاقتصادية في مختلف المجتمعات، فلا يمكن حدوث تنمية اقتصادية أو اجتماعية في أي مجتمع دون وجود بنية تحتية متقدمة فيها، وقد أثبتت بعض الدراسات التطبيقية أن كل زيادة في رصيد الدولة من البنية التحتية بنسبة 1 % يصاحبها زيادة في الناتج المحلي الإجمالي بنفس النسبة تقريبا.
- مشروعات البنية التحتية يمكن أن يدر بعضها دخلا ماليا للدولة، ولكن بعضها الآخر قد يفقد هذه الخاصية، كما أن بعض هذه المشروعات قد تحرص الدولة على الاحتفاظ بملكيتها لاعتبارات سياسية واجتماعية.
- ينبغي على الدولة أن تنشئ هذه المشروعات وتوفر خدماتها بنوعية جيدة وبتكلفة منخفضة، وذلك لأنه قد يترتب على تقديم هذه الخدمات للجمهور بصورة غير مرضية حدوث بعض الاضطرابات وعدم الاستقرار السياسي.
- كبر حجم استثمارات مشروعات البنية التحتية، وبالتالي كبر حجم التمويل المطلوب لها، وكذلك كبر حجم المستهلكين لخدمات هذه المشروعات وتنوع مستويات دخولهم.

الفرع الثاني: أهداف مشروعات البنية التحتية

لا شك أن لإقامة مشروعات البنية التحتية أهداف كثيرة ومتنوعة، أهمها¹:

- بناء وتشيد مشروعات البنية التحتية تتوقف على ما فيه من تحقيق لمصالح الأفراد والمواطنين الضرورية، وبالتالي فإن هدف تنفيذها يكون في ضوء تحقيق مصالح أفراد المجتمع.
- بناء مشروعات البنية التحتية أمر ضروري لمصلحة الاقتصاد الوطني لأن قيام مشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أي دولة يعتمد بالضرورة على مدى توفر البنية التحتية الملائمة التي يستفيد من خدماتها المتعددة كل المشروعات مهما كان نوعها، وبالتالي تزداد إمكانية نجاح هذه المشروعات وتستمر في نشاطها الاقتصادي، فمثلا المشروعات الصناعية

¹ نفاذ نبيل، "دور الصكوك الإسلامية في تمويل مشروعات البنى التحتية -دراسة حالة الصكوك الحكومية السودانية خلال الفترة 2013-2012"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص تمويل التنمية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قائمة-، 2014/2013، ص78.

فتمت توفرت لها الطرق، الجسور، المواصلات كلما حققت نجاحا كبير وإحداث توطن صناعي من خلال إقامة المدن والمراكز الصناعية.

➤ توفير الطرق والجسور داخل المدن وخارجها وتوفير نظام النقل العام وذلك بغرض توصيل المنتجات إلى الأسواق بطريق أسرع وكفاءة أعلى.

➤ ربط أجزاء البلاد من خلال نظام الإتصالات السريعة، وذلك للاستعمالات التجارية والسكانية.

➤ تحسين مستوى المعيشة للمواطنين.

➤ توفير الطاقة النقية ومرافق المجاري والصرف الصحي، وترتيبات جمع ومعالجة النفايات الصلبة.

➤ المساهمة في تحقيق التنمية وتحفيز النمو الاقتصادي.

المطلب الثالث: مكونات مشروعات البنية التحتية ومعايير تصنيفها

نتناول في هذا المطلب مكونات مشروعات البنية التحتية، وكذا معايير تصنيفها.

الفرع الأول: مكونات مشروعات البنية التحتية

لقد بات من المتعارف عليه بين علماء الاستثمار، ورجال الأعمال أن المشروعات التي تصنف ضمن

مشروعات البنية التحتية تتمثل في¹:

- مرافق وشبكة إمدادات المياه الصالحة للشرب، وتشمل محطات التنقية والضخ، مرافق

التخزين، حقول الآبار، الخطوط الرئيسية، أنظمة التوزيع والوصلات (المنزلية وغيرها)، في

بعض المدن قد يتطلب الأمر خلط مصدري مياه معا في خزانات خاصة ثم يتم الضخ لاحقا

في شبكة التوزيع.

- مرافق شبكة الصرف الصحي، وتشمل أنظمة ووصلات جمع المياه المستخدمة، بالإضافة إلى

الخطوط الرئيسية التي تعتمد في أغلب الأحيان على الجاذبية الأرضية، لتقليل الحاجة إلى

محطات ضخ الجزء الرئيسي من هذا المرفق هو محطات الترشيح والمعالجة والتي تعتمد إلى حد

ثلاث مراحل من المعالجة.

¹ عبد الله بن محمد المعيوف، "محاضرات في تخطيط البنية التحتية"، قسم التخطيط العمراني، جامعة الملك سعود، 2009/2008، ص5، على

الموقع:

- مرافق شبكة تصريف مياه الأمطار، وتشمل خطوط نقل مشاهمة للمرفقين السابقين، وهذه تؤدي وظيفة مهمة لجمع هذه المياه (التي قد تصبح ملوثة بعد تجمعها في الفراغات العمرانية) ونقلها إلى الأماكن المخصصة لصرفها.
- مرافق الإتصالات والكهرباء، وهي مجموعة كبيرة ومعقدة من العناصر يتم تطويرها غالبا من قبل القطاع الخاص، قطاع الكهرباء يشمل محطات التوليد وشبكات النقل للطاقة ذات الضغط العالي والمحولات ورافعات الجهد ثم شبكة التوزيع والوصلات المحلية والعدادات.
- مرافق التخلص من النفايات، وتصنف بحسب نوع المخلفات، فهناك الصلبة، أو السائلة، أو المخلفات الخطرة (المصانع والخدمات الصحية يصدر عنها أنواع مختلفة من المخلفات الخطرة)، في كثير من دول العالم يصاحب تطوير هذه المرافق، برامج مدعومة من قبل الحكومات لزيادة معدلات تدوير النفايات لتحقيق أهداف الاستدامة في التنمية.

بالإضافة إلى¹:

- شبكات طرق المواصلات البرية والبحرية والنهرية، وخطوط السكك الحديدية، وسائط النقل الخاصة بها مثل: سيارات الشحن، والسفن، والبواخر، والمراكب، والطائرات والقطارات، والموانئ البحرية والجوية.
- المدارس، المعاهد، الجامعات، المستشفيات، مراكز التدريب، محطات ومراكز البحث العلمي، مراكز تكنولوجيا المعلومات، المرافق السكنية.

الفرع الثاني: معايير تصنيف مشروعات البنية التحتية

ترتيب مشروعات البنية التحتية يتطلب توفير بعض المعايير والتي على أساسها يتم تحديد وضع كل مشروع في موقعه في المشروعات الأخرى، وكما هو الحال هناك معايير لترتيب مشروعات القابلة للتنفيذ لا تقل أهمية عنه في تحديد وترتيب مشروعات البنية التحتية، وهذه تتطلب جهدا متواصلا وتحليل دقيق للعوامل المختلفة والتي تتداخل وتتفاوت مع بعضها البعض، وتؤثر في ترتيب المشروع قياسا إلى المشروعات الأخرى المطلوب تنفيذها².

¹ حسين بني هاني، "حوافز الاستثمار في النظام الاقتصادي الإسلامي"، دار الكندي، أربد، ط1، 2014، ص، 287.

² ضرار العتيبي، نضال الحوالي، "إدارة المشروعات الإنمائية"، دار البازوري، عمان، 2007، ص 94.

وفيما يلي بعض المعايير المقترحة لترتيب مشروعات البنية التحتية¹:

- مدى توفر الخدمة من عدمه، فعندما يقوم المشروع المطلوب تنفيذه بتقديم خدمة أو خدمات غير موجودة أصلاً، فإن له الأولوية في التنفيذ بالنسبة للمشروعات التي لها شبيهه.
- مدى إمكانية إيجاد بديل عن المشروع المقترح.
- عدد المستفيدين من الخدمة، أي بمعنى مدى الخدمات التي يمكن أن يقدمها المشروع المقترح نسبياً مع المشروعات الأخرى.
- مدى المساهمة التي يشارك بها المشروع المقترح بالنسبة للدخل الوطني ودخل الفرد والحد من مشكلة البطالة بالنسبة للمشروعات الأخرى.
- المسافة بين المنطقة طالبة الخدمة وأقرب مكان يمكن أن تتواجد به الخدمة.
- الوضع الحالي للخدمات المطلوبة بمعنى إعطاء أولوية للمناطق التي تكون فيها حالة الخدمات رديئة.
- مدى التكلفة التي يتحملها المشروع، حيث تختلف تكاليف المشروعات المتماثلة نتيجة القرب أو البعد من مصادر المواد الأولية ومدى توفير الأيدي العاملة والمواد الخام والمياه والكهرباء والمواصلات والاتصالات وغيرها.
- دور المشروع في الحد من الهجرة الداخلية، ومدى مساهمته في تحقيق الاستقرار السكاني، بحيث تعطي الأولوية للمشروعات التي تحقق هذه الأهداف.

¹ ضرار العتيبي، نضال الحوالي، مرجع سابق، ص 95.

المبحث الثالث: مراحل وآليات تمويل مشروعات البنية التحتية، مشاكل ومتطلبات تحسين أدائها

يحتاج تنفيذ مشروعات البنية التحتية عبر مختلف مراحل تمويلها إلى العديد من الإجراءات والآليات التي تساهم في توفير الموارد الحقيقية اللازمة لإنشائها، وذلك من خلال العمل بكافة السبل على تكوين رؤوس الأموال المطلوبة لتحقيق الأهداف المتوقعة للفرد والمجتمع، لكن بالمقابل هناك مجموعة من الصعوبات والعراقيل التي تحول دون قيامها، وهو ما يستوجب إتخاذ إجراءات جديدة لتحسين أدائها. وهذا ما سنحاول إدراجه في هذا المبحث.

المطلب الأول: مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية

مر تمويل مشروعات البنية التحتية بأربعة مراحل وهي¹:

الفرع الأول: مرحلة الحرية الاقتصادية الكاملة

امتدت هذه المرحلة منذ بدايات القرن التاسع عشر واستمرت حتى منتصفه، وهي المرحلة التي شهدت الثورة الصناعية في أوروبا، حيث بدأت المبادرات الفردية وتطور المشروعات الصغيرة الممولة من قبل الأفراد، كما ظهرت مشروعات البنية التحتية كالسكك الحديدية وتوزيع البريد عبر مؤسسات صغيرة الحجم كثيرة العدد تعمل برؤوس أموال صغيرة، وتميزت هذه المرحلة بالحرية الاقتصادية الكاملة.

الفرع الثاني: مرحلة تنظيم وتقنين البنية التحتية

امتدت هذه المرحلة من منتصف القرن التاسع عشر و إلى غاية الحرب العالمية الثانية، وازدهرت هذه المشروعات على نطاق واسع، وامتدت شبكات الطرق، الكهرباء والمياه عبر مساحات كبيرة من العالم، حيث أدركت مختلف دول العالم أهمية مشروعات البنية التحتية، وذلك نظرا لارتباطها بالتطور الصناعي ورفاهية المجتمع، ومن أجل السعي لتشييد مختلف هذه المشروعات، سعت مختلف الدول إلى وضع القوانين التي تهدف إلى توجيه مشروعات البنية التحتية بالشكل الذي يخدم الاقتصاد ككل وليست فئات محددة من المستثمرين، وكذلك عملت بعض الحكومات على تقديم تسهيلات للمستثمرين كالأراضي والاعفاءات الضريبية وتوقيع عقود امتياز طويلة الأجل معهم، لتشييد المزيد من هذه المشروعات في مناطق مختلفة، ومع

¹ محمد غازي الجليلي، "نظام البناء والتشغيل والنقل (البوت) العودة الى المستقبل"، على الموقع:

www.homekw.com/bet/archive/index.php/t-292.html

تاريخ الاطلاع: 2016/12/16، على الساعة 20:15.

حلول القرن العشرين خضعت معظم الدول العربية للاستعمار الأوروبي الذي عمل على ربط اقتصادياتها باقتصاده، وقام بتشديد المشروعات التي تخدم أهدافه الاستعمارية عبر شركات وطنية للدول المستعمرة.

أما تمويل مشروعات البنية التحتية، فقد كان يتم معظمه من قبل القطاع الخاص واقتصر دور الحكومات في هذه المرحلة على تنظيم هذا القطاع، من خلال إصدار القوانين التي تهدف إلى تحديد الأسعار ومنع الاحتكار، وبالتالي حماية المنتفعين من الخدمة.

الفرع الثالث: مرحلة تأمين البنية التحتية وزيادة التدخل الحكومي

جاءت هذه المرحلة بعد الحرب العالمية الثانية واستمرت حتى لفترة ما بين منتصف السبعينات، ففي أوروبا دمرت الحرب قطاعات واسعة من بنيتها التحتية، حيث تولت حكومات هذه الدول مسؤولية إعادة بناء وتأهيل مشروعات البنية التحتية، وقامت بريطانيا بتأمين محطات وشبكات الطاقة الكهربائية والاتصالات.

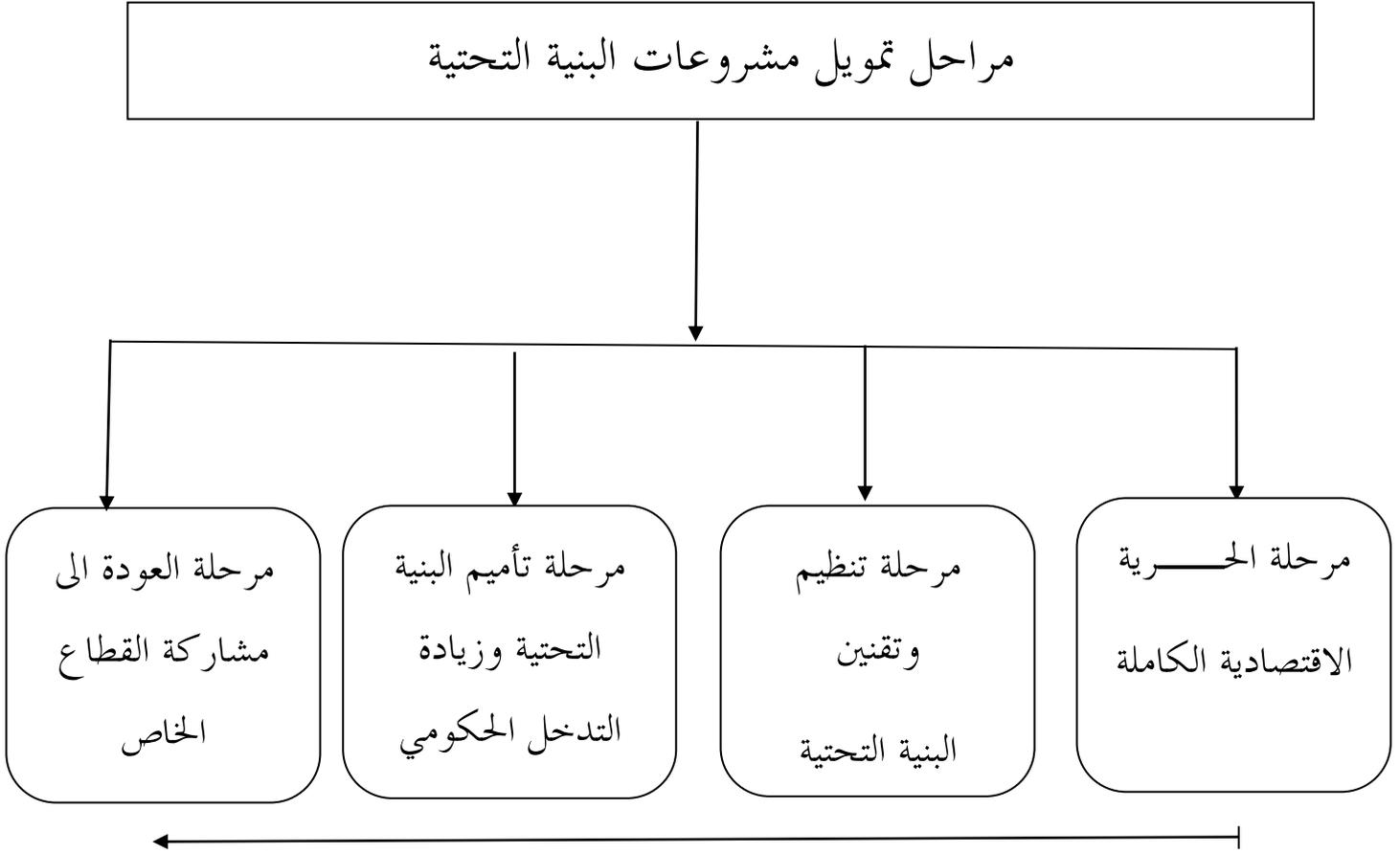
ولم يكن الأمر مختلفاً في باقي دول العالم الثالث والدول العربية، حيث قامت مختلف الحكومات الوطنية في هذه الدول بتأمين معظم قطاعات البنية التحتية وتأسيس شركات ومؤسسات حكومية أو ما يعرف اليوم بالقطاع العام، والذي ساهم في بناء وتشغيل البنية التحتية خلال هذه الفترة، أما التمويل فكان تمويلاً حكومياً مباشراً من ميزانية الحكومة المتمثلة أساساً في الضرائب والرسوم وغيرها، وقد ساعد على نمو هذا الاتجاه مختلف النظريات والأفكار الاشتراكية التي انتشرت في هذه المرحلة وتطبيق مبدأ تدخل الدولة.

الفرع الرابع: مرحلة العودة إلى القطاع الخاص

بدأت هذه المرحلة خصوصاً مع إتساع مساهمة القطاع الخاص في البنية التحتية، وذلك في مختلف قطاعات البنية التحتية، وترجع جذور الخصخصة إلى الولايات المتحدة الأمريكية التي بدأت عملية إعادة الهيكلة في السبعينات، وما تلاها من الخبرات في عملية الخصخصة التي تشكلت لدى بريطانيا ونيوزيلندا، ومنذ عام 1995 قامت 86 دولة بخصخصة 547 شركة، وكذلك مشاركة القطاع الخاص في تمويل 574 مشروعاً جديداً للبنية التحتية في حوالي 82 دولة، كما ساهم القطاع الخاص في تمويل مشروعات جديدة للبنية التحتية بقيمة 308 بلايين دولار أمريكي، ويتوقع استمرار هذا الاتجاه في تمويل مشروعات البنية التحتية وزيادته وربما مضاعفته في السنوات القادمة.

والشكل التالي يوضح أهم مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية

الشكل رقم (1): مخطط يوضح مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية



المصدر: من إعداد الطلبة

المطلب الثاني: آليات تمويل مشروعات البنية التحتية

قيام مرافق البنية التحتية يتطلب الإحاطة بالعديد من الآليات الضرورية لتمويلها، وهي عديدة ومتنوعة منها التمويل التقليدي والتمويل الحديث لهذه المشروعات.

الفرع الأول: التمويل التقليدي لمشروعات البنية التحتية

يعبر مصطلح التمويل التقليدي للبنية التحتية على أن تمويل هذه المشروعات يكون من مسؤولية الدولة دون تدخل جهات أخرى وذلك باعتمادها على العديد من الآليات والمصادر.

1- مفهوم الضرائب

تعتبر الضريبة فريضة مالية يدفعها الفرد بصورة إجبارية ونهائية إلى الدولة أو إحدى الهيئات العامة المحلية بصورة نهائية، مساهمة منه في التكاليف والأعباء العامة، والتعبير عن التضامن الاجتماعي والمواطنة دون أن يتوقع الحصول على منفعة خاصة به مقابل دفع الضريبة¹.

2- أقسام الضرائب

تقسم الضرائب عموماً إلى²:

- **الضرائب المباشرة:** هي التي تفرض على الوعاء من حيث اكتسابه أو امتلاكه، والوعاء في هذه الحالة ما هو إلا أموال المكلف.
- **الضرائب غير المباشرة:** يطلق على الضرائب غير المباشرة ضرائب الإنفاق، لكونها تفرض على الدخل بمناسبة إنفاقه، لذا فهي نصيب الدخل بطريقة غير مباشرة.

ثانياً: إيرادات الدولة الاقتصادية

يقصد بها الإيرادات التي تحصل عليها الدولة مقابل الخدمات التي تقدمها للأفراد، وهي تتمثل أساساً في الدومين.

1- مفهوم الدومين

يقصد بالدومين جميع أملاك الدولة العقارية والمنقولة الصناعية أو التجارية التي تملكها الدولة والتي ترد إيراد مالياً يمول الخزينة.³

¹ نوزاد عبد الرحمن الهيبي، عبد اللطيف الحشالي، "المدخل الحديث في اقتصاديات المالية العامة"، دار المناهج، عمان، ط1، 2006، ص92.

² سوزي عدلي ناشد، "أساسيات المالية العامة"، منشورات حقوق الخليلي، بيروت، ط1، 2009، ص175.

³ محرز محمد عباس، "اقتصاديات المالية العامة"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص119.

2- أقسام الدومين: يقسم الدومين إلى نوعين¹:

أ. **الدومين العام**: هي الأموال التي تمتلكها الدولة أو الأشخاص العامة، وتكون معدة للاستثمار العام حيث تحقق نفعاً عاماً.

ب. **الدومين الخاص**: هي الأموال التي تمتلكها الدولة ملكية خاصة، ومعددة للاستعمال الخاص، وتحقق نفعاً خاصاً للفئة التي تستخدمها، وتمثل في: الدومين الصناعي والتجاري، الدومين العقاري، الدومين المالي.

رابعاً: القروض العامة

1- مفهوم القروض

هي مبالغ نقدية تقترضها الحكومة من الجهات الأخرى، أفراد، بنوك، مؤسسات مالية، هيئات محلية أو دولية، كالتعهد بسداد المبلغ الذي يتم اقتراضه وفق الشروط التي يتضمنها العقد².

وتنقسم القروض إلى ثلاثة أنواع رئيسية هي³:

- **القروض من حيث المصدر**: تنقسم إلى القروض الداخلية والقروض الخارجية.
- **القروض من حيث حرية المكتتب**: تتمثل في القروض الاختيارية والقروض الإجبارية.
- **القروض من حيث مدتها**: تنقسم إلى القروض المؤبدة والقروض المؤقتة.

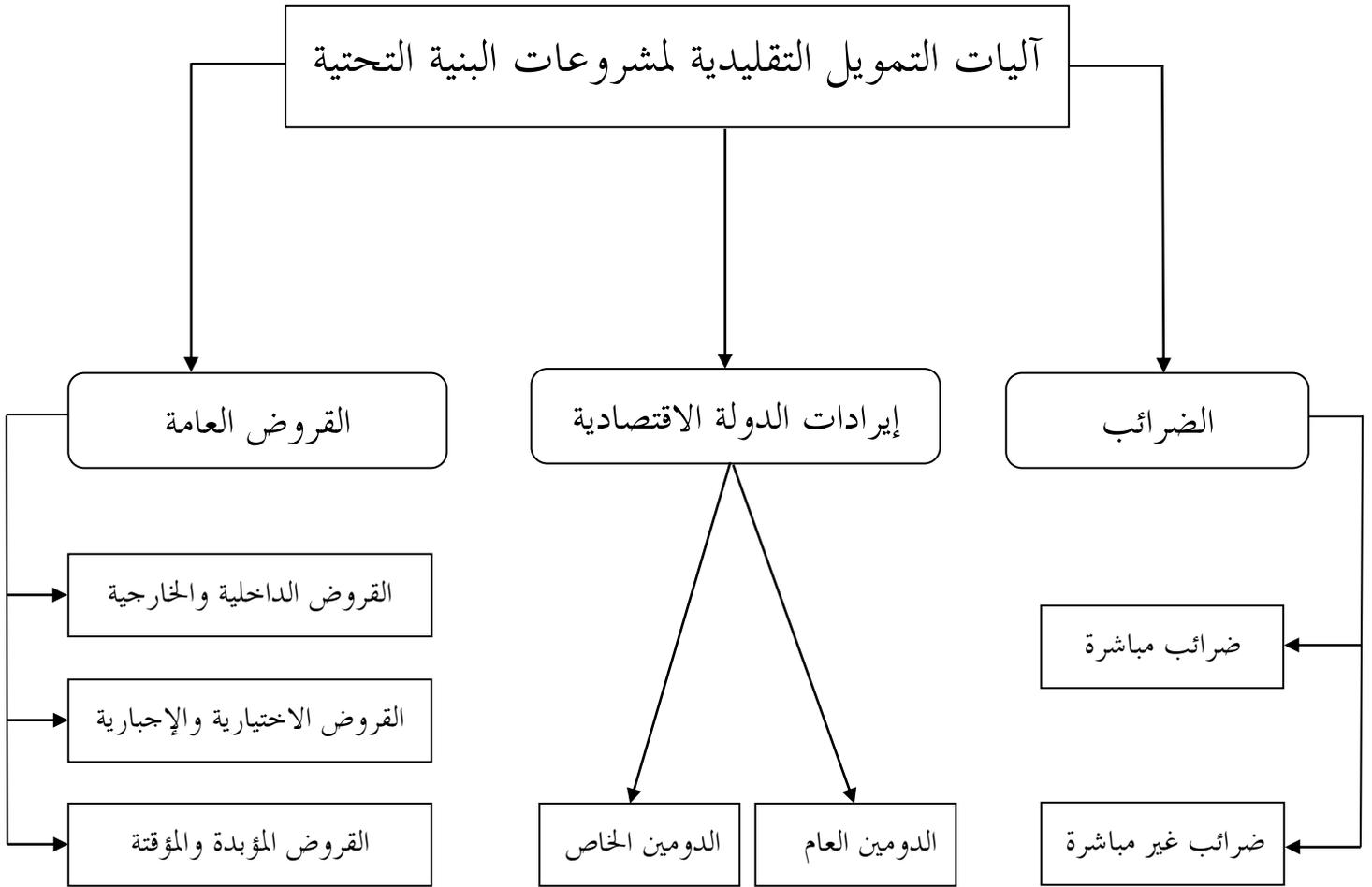
¹ سوزي عدلي ناشد، مرجع سابق، ص 94.

² فليح حسن خلف، "المالية العامة"، عالم الكتب الحديث، عمان، ط 1، 2008، ص 24.

³ محمد طاقة، هدى العزاوي، "اقتصاديات المالية العامة"، دار المسيرة، عمان، ط 1، 2007، ص 155.

والشكل التالي يوضح آليات التمويل التقليدية لمشروعات البنية التحتية

الشكل رقم (2): يوضح آليات التمويل التقليدية لمشروعات البنية التحتية



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على المراجع السابقة

الفرع الثاني: التمويل الحديث لمشروعات البنية التحتية

يتجسد مصطلح التمويل الحديث لمشروعات البنية التحتية في الابتعاد نوع ما عن الأسلوب التقليدي، والتي كانت تتحمل فيه الدولة المسؤولية الكاملة لإنجاز وإقامة هذه المشروعات من خلال رصد مبالغ مالية ضخمة تدفع مسبقاً، وبالتالي السماح للقطاع الخاص بالمشاركة في تمويل هذه المشروعات.

أولاً: خصخصة مشروعات البنية التحتية

إن عدم توفر الإمكانيات التمويلية اللازمة لدى الكثير من الدول، ولجوءها إلى الاقتراض الخارجي لتمويل مشروعات البنية التحتية، أدى إلى المطالبة بإحياء دور القطاع الخاص للمشاركة في إنشاء وتطوير

خدمات البنية التحتية من خلال إزالة كافة العوائق المؤسسية والبيروقراطية، لكن هذا لا يعني بالضرورة إلغاء دور القطاع العام الذي سيستمر في تمويل العديد من المشروعات التي تتسم بالمخاطرة، والتي لا تجذب استثمار الخواص، حيث ينبغي أن يستمر دور الدولة في وضع سياسات واستراتيجيات هذه المرافق، ولكن الفارق الأساسي يتمثل في استبدال دور الحكومة السابق كمنظم ذاتي بدور جديد، عبارة عن منظم مستقل لعدد من الخدمات الأساسية التي يقدمها القطاع الخاص¹.

1- أطراف خصخصة مشروعات البنية التحتية

تتطلب عملية خصخصة مشروعات البنية التحتية أطرافاً متنوعة، ومن أهمها²:

- الدولة: وهي تعتبر الطرف الرئيسي.
- شركة المشروع: هي المؤسسة التي تجمع كل الخواص.
- المستثمرين: هم الذين يساهمون في رأس مال شركة المشروع.
- المقرضين: هم المصارف والمؤسسات المالية.
- مقاول البناء: هو الطرف الذي تتعاقد معه شركة المشروع، وقد يكون هو مشغل المشروع نفسه.
- المشغل: هو الذي تعهد إليه مهمة استثمار المشروع، وقد يكون شركة المشروع نفسها، أو مستثمر مستقل.

2- مزايا خصخصة مشروعات البنية التحتية

خصخصة مشروعات البنية التحتية توفر العديد من المزايا من بينها³:

- انخفاض فترة إنشاء وتشغيل المشروع.
- إتاحة مصادر جديدة لتمويل مشروعات البنية التحتية.
- تلبية الاستثمارات المالية الضخمة التي تتطلبها مشروعات البنية التحتية.
- إيجاد محيط تنافسي مبني على مؤشرات السوق والأسعار.

¹ حسان خضر، "خصخصة البنية التحتية"، مجلة جسر التنمية، العدد الثامن عشر، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2003، ص 9، على الموقع: http://www.arab-api.org/images/publication/pdfs/99/99_develop_bridge18.pdf

تاريخ الاطلاع: 2016/12/16، على الساعة 21:30.

² بسيط نسرين، مرجع سابق، ص 39.

³ عبد الله بن محمد المعيوف، مرجع سابق، ص 84.

- يمكن أن تساهم الخصخصة في تخفيض الأعباء المالية، وبالتالي تقليل المصروفات الحكومية على المشروعات الجديدة، بالإضافة إلى أن الموارد الحكومية سيتم توجيهها إلى أهداف تمويلية أخرى.

ثانياً: بالإضافة إلى الخصخصة توجد آليات أخرى لتمويل مشروعات البنية التحتية تندرج ضمن التمويل الحديث، التي سيتم التطرق إليها بالتفصيل في الفصل الثاني.

المطلب الثالث: مشاكل البنية التحتية ومتطلبات تحسين أدائها

هناك مجموعة من العقبات التي تواجه الدول إزاء القيام بتشييد مشروعات البنية التحتية، الأمر الذي تطلب الأخذ بعين الاعتبار العديد من المتطلبات الضرورية لتحسين أدائها.

الفرع الأول: مشاكل البنية التحتية

رغم الإنجازات الكبيرة التي تم تحقيقها في مجال البنية التحتية، تواجه البنية التحتية مشاكل كثيرة، فالبنية التحتية القائمة تحتاج إلى مبالغ كبيرة جداً لصيانتها، كذلك تتطلب الاستثمارات الجديدة في البنية الأساسية مبالغ ضخمة خاصة مع التطور التكنولوجي الكبير لطرق تنفيذها وارتفاع معدلات التضخم، هذا في الوقت نفسه تعاني فيه موازنات الحكومات من ضغوط شديدة وعدم إمكانية زيادة الضرائب، ولا تقتصر هذه المشكلة على الدول النامية بل إنها قائمة حتى في الدول المتقدمة¹.

هذا وقد تناول تقرير التنمية في العالم للعام 1994 الصادر عن البنك الدولي، بعنوان البنية الأساسية من أجل تنمية هذه المشكلة بمزيد من التفصيل وخاصة في الدول النامية، ويلخص هذا التقرير أهم المشاكل التي تواجهها البنية الأساسية فيما يلي²:

- **تدني كفاءة التشغيل:** يتمثل ذلك في الصناعات في الإنتاج، وفي الاستخدام غير الفعال للعمال.
- **عدم الاهتمام بالصيانة:** الذي ينجم عن عدم ملاءمة التصميم الأساسي.

¹ الباح هدى وآخرون، "دور الشراكة بين القطاع العام والخاص في تمويل البنية التحتية - بتطبيق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T)", مذكرة ماستر في العلوم المالية، تخصص مالية المؤسسات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قائمة، 2010/2009، صص 22، 23.

² المرجع نفسه، ص 23.

- تدني الكفاءة المالية: ذلك عن طريق فرض تعريف غير مناسبة أو استخدام إدارة مالية محدودة الكفاءة.
- عدم الاستجابة لطلب المستخدمين: ذلك نتيجة للأسباب السابقة، ويتمثل ذلك في تكرار الأخطاء في توصيل الخدمة، وفي قوائم الانتظار الكبيرة التي تطول مدتها لتأمين الخدمة كالاتصالات مثلاً.
- إهمال الفقر.
- إهمال البيئة

الفرع الثاني: متطلبات تحسين أداء البنية التحتية

هناك مجموعة من المتطلبات لتحسين أداء مشروعات البنية التحتية تتمثل في¹:

- تطبيق القواعد التجارية في إدارة وتشغيل مشروعات البنية التحتية، وإعطاء الإدارة حرية أكبر في إتخاذ القرارات المتعلقة بهذه المشروعات، والالتزام بالقواعد المحاسبية، حيث يتم الالتزام بعنصر الربحية وأخذ الصيانة والاهتلاك وغيرها بعين الاعتبار.
 - المنافسة، حيث يمكن الاستفادة منها بين القطاعات المختلفة أو في نفس القطاع، ولا بد لتحقيق المنافسة من تجزئة قطاعات البنية التحتية على المستوى الرأسي وكذلك الافقي.
 - مشاركة المستخدمين في القرارات المتعلقة بمشروعات البنية التحتية، وبالتالي الاستجابة لحجم الطلب الفعلي.
 - تحسين كفاءة ونوعية الخدمات المقدمة.
 - مساهمة القطاع الخاص في مثل هذه المشروعات.
 - توفر الأطر التنظيمية المناسبة والكفاءات الفنية اللازمة.
- ويوجد العديد من العوامل الهامة التي تساعد على تطبيق هذه الخطوات، أهمها التقدم التكنولوجي، والاتجاه إلى تحرير الاقتصاد، وزيادة الاعتماد على القطاع الخاص، وكذلك تزايد الاهتمام بالنواحي

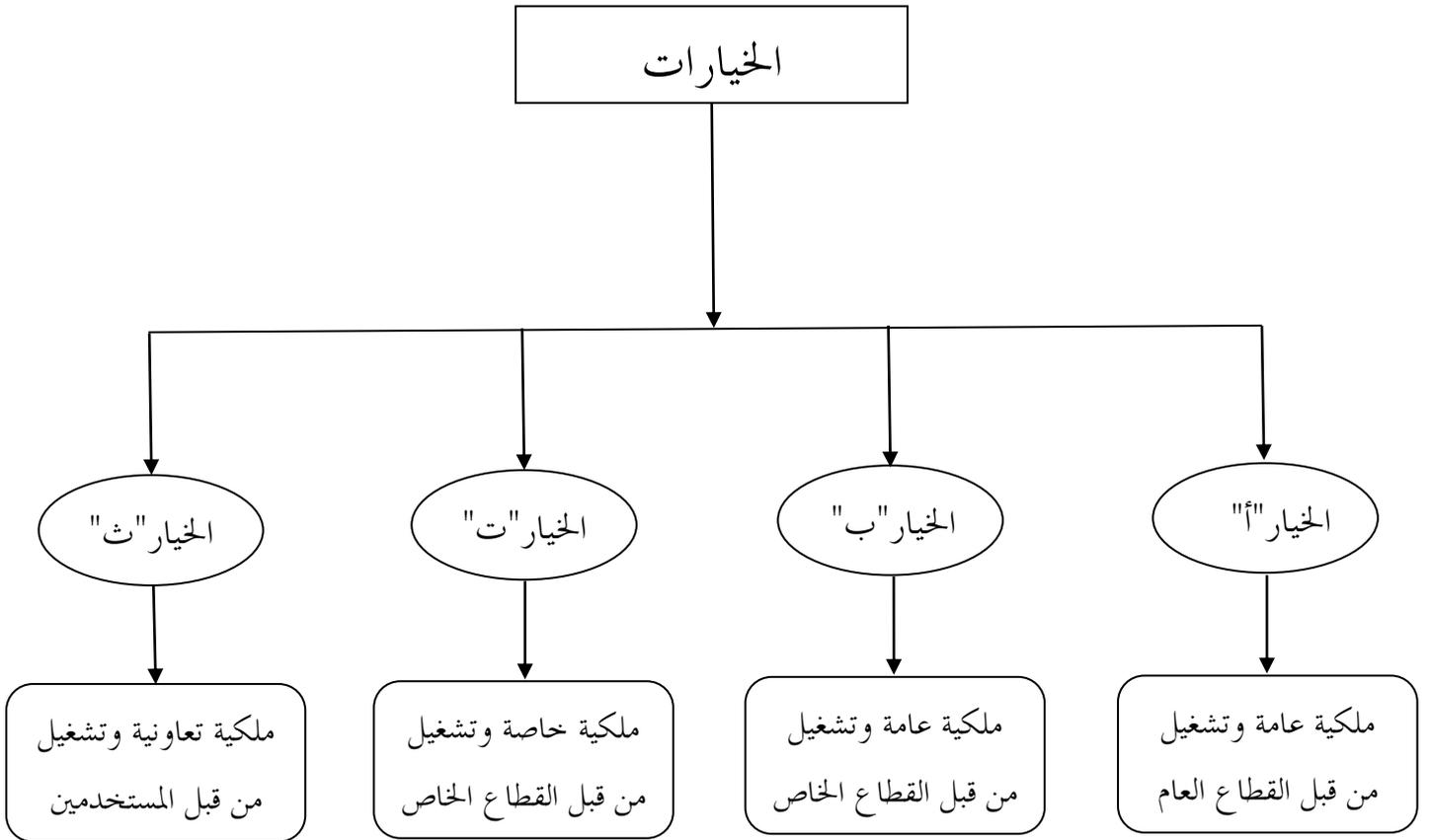
¹ بديار رقية، رزايقية رشيدة، "دور نظام B.O.T في تمويل مشروعات البنية التحتية لتحقيق التنمية الاقتصادية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود ومؤسسات مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قائمة-، 2015/2014، ص9.

الاجتماعية والبيئية، حيث توجد أربع خيارات تتعلق بملكية وتشغيل مشروعات البنية التحتية، يمكن للحكومات استخدامها في حل مشكلة البنية التحتية لديها، وتمثل هذه الخيارات في ¹ :

- الخيار "أ": ملكية عامة وتشغيل من قبل القطاع العام عبر هيئات حكومية أو عامة.
- الخيار "ب": ملكية عامة مع تشغيل من قبل القطاع الخاص عبر عقود إدارة أو عقود امتياز.
- الخيار "ت": ملكية خاصة وتشغيل من قبل القطاع الخاص.
- الخيار "ث": ملكية تعاونية وتشغيل من قبل المستخدمين.

والشكل التالي يوضح الخيارات المقترحة لتحسين أداء البنية التحتية

الشكل رقم (3): يوضح الخيارات المقترحة لتحسين أداء البنية التحتية



المصدر: من إعداد الطلبة

¹ بديار رقية، رزايقية رشيدة، مرجع سابق، ص9.

تم التعرف من خلال هذا الفصل على مختلف التعاريف الأساسية لمشروعات البنية التحتية التي تنتج في الغالب خدمات عامة، ينتفع بها الأفراد والقطاعات الاقتصادية المختلفة في الدولة، إما في صورة استهلاك مباشر أو غير مباشر، أو في صورة تسهيلات عملية لا بد منها لتسيير حركة النشاط الاقتصادي، حيث تعتبر مشروعات البنية التحتية من أهم عوامل تحقيق التطور والازدهار في المجتمع، حيث أصبحت محور اهتمام مختلف الدول النامية والمتقدمة على حد سواء، كونها تشمل مختلف الخدمات والمرافق الأساسية واللازمة لتحقيق نمو الاقتصاد الوطني، مثل: المطارات، الموانئ، محطات توليد الكهرباء، الطرق وغيرها.

كما اشتمل الفصل على موضوع التمويل الذي يتجسد من خلال توفير المتطلبات المالية الضرورية لإنشاء أو تطوير مشروعات البنية التحتية عبر مختلف مراحلها، حيث تختلف مصادر الحصول على التمويل، فمنها ما هو داخلي ومنها ما هو خارجي، ويتحدد الخيار التمويلي في مجال اختيار مصدر التمويل الذي يكون في صالح المشروع ويخدمه، بحيث يحقق أهدافه ومصالحه، لذلك يجب معرفة المعايير التي تتم على أساسها المفاضلة بين البدائل التمويلية المتاحة، والذي يحمل في طياته مخاطر مادية، اقتصادية وفنية، التي يمكن أن تعرقل العملية التمويلية.

الفصل الثاني:
أساليب تمويلية بديلة
لمشروعات البنية التحتية
في الاقتصاد الإسلامي

تمهيد

إن إنشاء وتوسيع مشروعات البنية التحتية يتطلب حشد رؤوس أموال ضخمة تستطيع تغطية مختلف احتياجاتها، فنجاحها مرتبطاً أساساً بتوفير الأموال اللازمة ومدى كفايتها لتنفيذها، حيث تعد مشكلة التمويل من أبرز المشاكل التي تواجهها هذه المشروعات، ولذلك كان من اللازم التفكير والبحث عن وسائل بديلة تكون أكثر ملائمة ومماثلة الدعم الحقيقي لترقيتها.

وتعد البدائل التمويلية التي يقدمها الاقتصاد الإسلامي من أهم الخيارات المتاحة للدول لتحديث وبناء مشروعاتها التحتية، فهي أصبحت تحوز على الكثير من الاهتمام في الآونة الأخيرة ليس فقط عند المسلمين، بل حتى في الأوساط الغربية، باعتبارها أدوات شرعية أكثر قدرة وجاهزية للتعامل بكفاءة مع مختلف التحديات، بالإضافة لما لها من خصائص إيجابية للمجتمع والاقتصاد على حد سواء.

لهذا سنحاول في هذا الفصل إعطاء نظرة عامة على هذه البدائل من خلال:

- المبحث الأول: الصكوك الإسلامية.
- المبحث الثاني: نظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T".
- المبحث الثالث: بدائل تمويلية أخرى.

المبحث الأول: الصكوك الإسلامية

تعتبر الصكوك الإسلامية من أهم الأدوات المستحدثة التي تلاقي رواجاً كبيراً، فهي تعد بديلاً شرعياً لسندات الربوية لتمويل مشروعات البنية التحتية، حيث تكتسب مجموعة من الخصائص التي تمتاز بها عن غيرها من الأدوات التمويلية في الاقتصاد الوضعي، وذلك من خلال تنوعها وظهورها في صور مختلفة تناسب مختلف المجالات.

المطلب الأول: ماهية الصكوك الإسلامية

تعد الصكوك الإسلامية واحدة من أبرز الأوراق المالية المتوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية، فهي تعد منتجاً إسلامياً أصيلاً لإتاحة الفرصة للمستثمرين المسلمين، ولرؤوس الأموال الإسلامية للاستثمار عن طريق عقود مالية قائمة على أسس ومبادئ الشريعة الإسلامية.

الفرع الأول: مفهوم الصكوك الإسلامية

للصكوك الإسلامية العديد من التعاريف، من بينها ما يلي:

يمكن تعريف الصكوك الإسلامية بأنها "صكوك تصدرها مؤسسات مالية، باعتبارها مضاربا مقابل حصة شائعة في رأسمال مشروع معين أو مشروعات متعددة، تشارك في الأرباح المتوقعة أو الخسائر المحتملة، وتتميز بأجال متفاوتة وبقدره مختلفة على التداول والاسترداد"¹.

أما تعريف الصكوك عند هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية فهي "وثائق متساوية القيمة تمثل حصصاً شائعة في ملكية أعيان، أو منافع، أو خدمات، أو في موجودات مشروع معين، أو نشاط استثماري خاص، وذلك بعد تحصيل قيمة الصكوك، وقفل باب الاكتتاب، وبدء استخدامها فيما أصدرت من أجله"².

¹ سامي يوسف كمال محمد، "الصكوك المالية الإسلامية - الأزمة - المخرج"، دار الفكر العربي، القاهرة، ط1، 2010، ص 141.

² أبو بكر توفيق فتاح، "استثمار الصكوك الإسلامية وهيمنتها على الأوراق المالية العالمية المعاصرة"، دار النفائس، ط1، عمان، 2006، ص31.

الفصل الثاني: أساليب تمويلية بديلة لمشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي

في حين يمكن تعريف التصكيك على " أنه عملية تحويل الأصول المقبولة شرعا إلى صكوك مالية مفصولة الذمة المالية عن الجهة المنشئة لها وقابلة للتداول في سوق مالية، شريطة أن يكون محلها غالبه أعيانا، وذات آجال محددة بعائد غير محدد أو محدد ولكن ليس خاليا من المخاطر"¹.

الفرع الثاني: خصائص الصكوك الإسلامية:

يمكن ذكر أهم الخصائص العامة للصكوك الإسلامية فيما يلي²:

أولا: تمثل ملكية حصة شائعة في الأصول: سواء كانت أعيانا، أو منافع، أو خدمات، أو خليطا منها، أو من الحقوق المعنوية، فهي لا تمثل دينا في ذمة مصدرها، وهذا ما يميزها عن السندات.

ثانيا: لها قيمة إسمية محددة: أي تصدر بقيمة إسمية محددة يحددها القانون، وموضحة في نشرة الإصدار.

ثالثا: تصدر بفئات متساوية القيمة: بهدف تسهيل شرائها وتداولها بين الجمهور، ومن خلال الأسواق المالية.

رابعا: قابلة للتداول من حيث المبدأ: مثل صكوك المضاربة، صكوك المشاركة، وصكوك الإجارة، وأنواع غير قابلة للتداول، مثل صكوك البيوع، علما أنه يمكن تداولها في لحظة معينة وتحديدًا عندما تمثل الصكوك بضاعة، أما عندما تتحول إلى دين في ذمة الغير فلا يصح تداولها.

¹ فتح الرحمن علي محمد صالح، "دور الصكوك الإسلامية في تمويل المشروعات التنموية"، بحث مقدم ضمن منتدى الصيرفة الإسلامية، اتحاد المصارف العربية، بيروت، 2008، ص 6، على الموقع:

<http://www.kantakji.com/media/6916/628.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/15، على الساعة 9:30.

² مرجعين:

- عمر يوسف، "تقييم فعالية الصكوك المالية الإسلامية في أسواق الأوراق المالية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية المؤسسة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح- ورقلة-، 2013/2014، ص 4، على الموقع:

www.bu.univ-ouargla.dz/master/pdf/benomar-youcef.pdf?idmemoire=54224

تاريخ الاطلاع: 2017/02/15، على الساعة 11:30.

- زياد جلال الدماغ، "دور الصكوك الإسلامية في دعم الموازنة العامة من منظور تمويل إسلامي"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي للصيرفة والمالية الإسلامية، الجامعة العالمية الإسلامية، ماليزيا، يومي 15، 16 جوان 2010، ص 3، على الموقع:

<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2010/06/-دور-الصكوك-الإسلامية-في-دعم-الموازنة-العامة-من-منظور-تمويل-إسلامي->

[زيد-الدماغ.pdf](http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2010/06/-دور-الصكوك-الإسلامية-في-دعم-الموازنة-العامة-من-منظور-تمويل-إسلامي-)

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 13:30.

خامسا: استحقاق الربح وتحمل الخسارة: بمعنى أن مالك الصك يشارك في (الغنم) حسب الاتفاق المبين في نشرة الإصدار، ويتحمل الخسارة (المغرم) بنسبة ما يملكه من الصكوك.

سادسا: تحمل أعباء الملكية: يتحمل حامل الصك الأعباء والتبعات المترتبة على ملكيته للأصول المثلثة بالصك، سواء كانت مصاريف استثمارية أو هبوط في القيمة.

سابعا: عدم القابلية للتجزئة: بمعنى أن الصك لا يجرأ في مواجهة الشركة، وفي حالة أيلولة الصك الواحد لشخصين أو أكثر في حالة الميراث أو نحوها، فإنه لا بد من الاتفاق على أن يمثلهم أمام الشركة شخص واحد.

ثامنا: تصدر على أساس عقد شرعي: أي تصدر على أساس عقود مشروعة، التي تختلف تبعا لاختلاف أحكام العقود الشرعية التي تمثلها.

الفرع الثالث: أهمية الصكوك الإسلامية

للصكوك الإسلامية أهمية بالغة تتمثل في¹:

- إن الوصول بفكرة الصكوك الإسلامية إلى مستوى التداول العالمي، يوضح مدى سعة وحكمة وتكامل النظام المالي الإسلامي.
- تساهم الصكوك في جذب شريحة كبيرة من أصحاب رؤوس الأموال التي ترغب في التعامل وفق أحكام الشريعة الإسلامية، وخاصة من خارج العالم الإسلامي.
- تساعد في تحسين ربحية المؤسسات المالية والشركات ومراكزها المالية، وذلك لأن عمليات إصدار الصكوك الإسلامية تعتبر عمليات خارج الميزانية ولا تحتاج لتكلفة كبيرة في تمويلها وإدارتها.

¹ مرجعين:

- سليمان ناصر، ربيعة بن زيد، "الصكوك الإسلامية كأداة لتمويل التنمية الاقتصادية ومدى إمكانية الاستفادة منها في الجزائر"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي حول "منتجات وتطبيقات الابتكار والهندسة المالية بين الصناعة المالية التقليدية والصناعة المالية الإسلامية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف1، الجزائر، يومي 5،6،7 ماي 2014، ص 7، على الموقع: <http://eco.univ-setif.dz/seminars/article.php?id=789>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 13:45.

- العيفة عبد الحق، زاهرة بني عامر، "دور الصكوك الإسلامية في تمويل مشروعات البنى التحتية- دراسة حالة مشروع توسيع مطار 8 ماي 1945 الدولي بسطيف"- بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي حول "منتجات وتطبيقات الابتكار والهندسة المالية بين الصناعة المالية التقليدية والصناعة المالية الإسلامية"، جامعة فرحات عباس، سطيف1، الجزائر، يومي 5،6،7 ماي 2014، ص 18، على الموقع: <http://eco.univ-setif.dz/uploads/5.aaa.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 14:30.

- تلي الصكوك احتياجات الحكومة في تمويل مشروعات البنية التحتية والتنمية بدلا من الاعتماد على سندات الخزينة والدين العام، وتساعد في تحسين ربحية المؤسسات المالية والشركات ومراكزها المالية¹.

الفرع الرابع: أهداف الصكوك الإسلامية

تتمثل الأهداف الأساسية لصكوك الإسلامية فيما يلي²:

- المساهمة في جمع رأس المال لتمويل مشروع استثماري من خلال تعبئة موارده من المستثمرين، وذلك من خلال طرح صكوك وفق صيغ التمويل الإسلامية في أسواق رأس المال لتكون حصيلة الاكتتاب فيها رأس مال المشروع.
- تسعى للحصول على السيولة اللازمة لتوسيع قاعدة المشروعات وتطويرها، وهو الإجراء الذي يتم بموجبه تحويل الأصول المالية للحكومات والشركات إلى وحدات تتمثل في الصكوك الإسلامية، ومن ثم عرضها في السوق لجذب المدخرات لتمويل المشروعات الاستثمارية طويلة الأجل.
- تحسين القدرة الائتمانية والهيكلة التمويلية للمؤسسات المصدرة للصكوك، من حيث أنها تتطلب التصنيف الائتماني للمحافظة بصورة عن المؤسسة ذاتها ومن ثم يكون تصنيفها الائتماني مرتفعا.

المطلب الثاني: أنواع الصكوك الإسلامية، أطراف وخطوات إصدارها

سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى أنواع الصكوك الإسلامية، أطراف وخطوات إصدارها

الفرع الأول: أنواع الصكوك الإسلامية

تنقسم الصكوك الإسلامية إلى أنواع عديدة وفقا لعدة اعتبارات، وبالرغم من تعدد أنواعها، إلا أننا سوف نهتم بأنواع الصكوك من حيث الصيغة، والتي يمكن تصنيفها إلى:

² نوال بن عمارة، "الصكوك الإسلامية ودورها في السوق المالية الإسلامية"، مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح العدد 9، 2011، ص 255، على الموقع:

<https://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/7731/1/R0921.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 11:30.

أولاً: الصكوك القائمة على عقود المشاركة

1- صكوك المضاربة: هي وثائق استثمارية تمثل ملكية رأس مال المضاربة على أساس وحدات متساوية القيمة، ومسجلة بأسماء أصحابها، باعتبارهم يملكون حصصاً شائعة في رأس مال المضاربة وما يتحول إليه بنسبة ملكية كل منهم فيه، فالمالكون لهذه الصكوك هم أرباب المال¹.

وتنقسم صكوك المضاربة إلى نوعين²:

- صكوك المضاربة المطلقة طويلة الأجل: وتكون مدتها 10 سنوات إلى 20 سنة، ولا تكون مخصصة لمشروع معين.

- صكوك المضاربة المقيدة طويلة الأجل: تكون بنفس الشروط السابقة لكن يتم فيها الاتفاق على المشروع على نوعية المشروع الممول.

2- صكوك المشاركة: هي عبارة عن وثائق متساوية القيمة يتم إصدارها لاستخدام حصيلة الاكتتاب في إنشاء مشروع استثماري، ويصبح موجودات المشروع ملكاً لحملة الصكوك، وتدار الصكوك على أساس عقد المشاركة بتعيين أحد الشركاء لإدارتها بصيغة الوكالة بالاستثمار³.

وتنقسم صكوك المشاركة إلى⁴:

- صكوك المشاركة الدائمة: هي مثل الأسهم، ويكون أجل الصكوك مستمرة في العمل والمكتتبون في الصكوك يشاركون الجهة المصدرة للصكوك طوال المشروع.

- صكوك المشاركة المتناقصة أو المنتهية بالتملك: تمثل هذه الصكوك مشروعاً يكون محدداً بمدة زمنية معينة، ويمكن استرداد القيمة الإسمية لهذه الصكوك بالتدريج.

3- صكوك المزارعة: هي وثائق متساوية القيمة يتم إصدارها لاستخدام حصيلة الاكتتاب فيها في تمويل مشروع على أساس المزارعة، ويصبح لحملة الصكوك حصة في المحصول وفق ما حدده العقد¹.

¹ أحمد شعبان محمد علي، "الصكوك والبنوك الإسلامية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2013، ص30.

² رابح حدة، "دور البنك المركزي في إعادة تجديد السيولة في البنوك المركزية"، أترك، القاهرة، ط1، 2007، ص482.

³ زياد الدماغ، "دور الصكوك الإسلامية في دعم قطاع الوقف الإسلامي"، بحث مقدم ضمن المؤتمر العالمي "قوانين الأوقاف وإدارة وقائع وتطلعات"، الجامعة الإسلامية العالمية بماليزيا، أيام 20-22 أكتوبر، 2009، ص7، على الموقع:

<http://www.kantakji.com/media/6916/ind11995.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 13:50.

⁴ زياد الدماغ، "دور الصكوك الإسلامية في دعم قطاع الوقف"، مرجع سابق، ص8.

4- صكوك المغارسة: هي وثائق متساوية القيمة يتم إصدارها لاستخدام حصيلتها في غرس الأشجار وفيما يتطلبه هذا الغرس من أعمال ونفقات على أساس عقد المغارسة، ويصبح لحملة الصكوك حصة في الأرض والغرس حسب الاتفاق وما هو منصوص عليه في العقد².

5- صكوك المساقاة: هي وثائق متساوية القيمة يتم إصدارها لاستخدام حصيلتها في سقي أشجار مثمرة والإنفاق عليها ورعايتها على أساس عقد المساقاة، ويصبح لحملة الصكوك حصة من الثمرة وفق ما حدده العقد³.

ثانيا: الصكوك القائمة على أساس البيوع

1. صكوك المرابحة: تطرح لجمع مبلغ معين لتمويل عملية شراء سلعة ما، ويبيعها لعميل بتكلفة الشراء مضافا إليها ربح معين يتفق عليه الطرفان عند عقد البيع⁴.

2. صكوك الاستصناع: هي وثائق متساوية القيمة يتم إصدارها لاستخدام حصيلة الاكتتاب فيها في تصنيع سلعة، ويصبح المصنوع ملكا لحملة الصكوك، وهي في حقيقتها كصكوك السلم حيث تمثل بيع سلعة مؤجلة التسليم بثمن معجل، والسلعة المؤجلة التسليم هي من قبيل الديون العينية لأنها موصوفة تثبت في الذمة، إلا أنه يجوز تأجيل ثمنها، والمبيع في الحالتين لا يزال في ذمة الصانع أو البائع بالسلم، وعليه تكون الصكوك غير قابلة للتداول سواء من طرف البائع أو المشتري، فهي من قبيل الاستثمارات المحتفظ بها حتى تاريخ استحقاقها⁵.

¹ أحمد إسحاق الأمين حامد، "الصكوك الاستثمارية الإسلامية وعلاج مخاطرها"، مذكرة ماجستير، تخصص الاقتصاد والمصارف الإسلامية، كلية الاقتصاد والشرية، جامعة اليرموك، إربد، 2005، ص48، على الموقع:

<http://www.al-eman.com/message/download.htm?fileId=6423>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 14:35.

² العيفة عبد الحق، زهرة بني عامر، مرجع سابق، ص13.

³ أحمد إسحاق الأمين حامد، مرجع سابق، ص49.

⁴ حيدر يونس الموسوي، "المصارف الإسلامية أداؤها المالي وآثارها في سوق الأوراق المالية"، دار اليازوري، عمان، 2011، ص127.

⁵ رفيق شرياق، معطى الله خير الدين، "الصكوك الإسلامية كأداة لتمويل مشروعات التنمية الاقتصادية"، بحث مقدم ضمن المنتدى الدولي حول "مقومات تحقيق التنمية المستدامة في الاقتصاد الإسلامي"، جامعة 08 ماي-1945، قالمة، يومي 3، 4 ماي، 2012، ص6، على الموقع:

<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/09/2013/الصكوك-الإسلامية-كأداة-لتمويل-مشروعات-التنمية-الإقتصادية-معطى-الله-رفيق-شرياق-2.pdf>

رفيق-شرياق-2.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 13:30.

3. **صكوك السلم:** هي وثائق متساوية القيمة تمثل ملكية شائعة في رأس مال السلم والغرض منه تمويل شراء سلع يتم إستلامها في المستقبل وبعد ذلك يتم بيعها، والعائد على الصكوك يتمثل في الربح الناتج على البيع، وهي غير قابلة للتداول إلا بعد أن يتحول رأس المال إلى سلع¹.

ثالثا: صكوك الإجارة

هي شهادات أو وثائق يتم إصدارها باسم المكتتب مقابل المبلغ الذي اكتتب فيه وفقا لشروط معينة²، وتصدر هذه الصكوك للبيع للجمهور، كما أنها تمثل ملكية في عقارات أو آلات أو أية سلعة أخرى، وتتضمن الصكوك أيضا عقد تأجير السلع المعمرة للحكومة بأجرة محددة، تبين طريقة دفعها³.

وللإشارة فإن صكوك الإجارة تمثل ملكية عين محددة في عقد الإجارة، فيمكن تداولها في سوق الأوراق المالية من خلال السوق الثانوية لها بسعر السوق⁴.

ولصكوك الإجارة ثلاثة أنواع هي⁵:

- **صكوك الأعيان المؤجرة:** هي وثائق متساوية القيمة، يصدرها مالك عين موجودة بغرض إجارة منافعها، واستفاء أجرتها من حصيلة الاكتتاب وتصبح منفعة مملوكة لحملة الصكوك.
- **صكوك ملكية منافع:** هي وثائق متساوية القيمة، يصدرها مالك منفعة موجودة إعادة إيجارها واستفاء أجرتها من حصيلة الاكتتاب فيها، وتصبح منفعة مملوكة لحملة الصكوك.
- **صكوك ملكية الخدمات من طرف معين:** هي وثائق متساوية القيمة، تصدر بغرض تقديم الخدمة من طرف معين واستفاء الأجرة من حصيلة، وتصبح تلك الخدمات مملوكة لحملة الصكوك.

¹ شوقي جباري، فريد خميلي، "دور الهندسة المالية الإسلامية في علاج الأزمة المالية"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي حول "الأزمة المالية والاقتصادية العالمية المعاصرة من منظور اقتصاد إسلامي، عمان، يومي 2، 3 ديسمبر، 2010، ص15، على الموقع: <http://eco.univ-setif.dz/seminars/financialcrisis/46.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 13:55.

² عماد حمدي، محمد محمود، "صكوك الإجارة، خصائصها وضوابطها -دراسة فقهية -"، مكتبة الوفاء، الإسكندرية، ط1، 2013، ص17.

³ صالح صالح، المنهج التنموي البديل، دار الفجر، سطيف، ط1، 2006، ص518.

⁴ حسين محمد سمحان، موسى عمر مبارك، "محاسبة المصارف الإسلامية، دار المسيرة، عمان، 2011، ص294.

⁵ رفيق شرياق، معطى الله خير الدين، مرجع سابق، ص5.

الفرع الثاني: أطراف عملية إصدار الصكوك الإسلامية

لإصدار الصكوك الإسلامية أطراف ينشأ العقد لها حقوقا و يترتب عليها التزامات، وتمثل مختلف أطراف عملية إصدار الصكوك الإسلامية في¹:

أولاً: المنشئ: الجهة مالكة المشروع المنوي إقامته أو توسيعه، وقد يكون المنشئ شركة أو فرداً أو حكومة أو مؤسسة مالية، وينوب عنه في تنظيم عملية الإصدار مؤسسة مالية وسيطة مقابل أجر أو عمولة تحددها نشرة الإصدار، ويقوم المنشئ باستخدام حصيلة الاكتتاب في مشروع معين، وقد يقوم المنشئ بإدارة المشروع بنفسه، أو أن يوكل مدير استثمار بالقيام بذلك، ودوره في عملية التصكيك تملكه للأصل ثم يبيعه أو نقله لشركة التصكيك.

ثانياً: المصدر: الجهة المصدرة أو شركة التصكيك أو المنشأة ذات الغرض الخاص، وهذه الشركة تعتبر كوسيط في نقل ملكية الأصول من الشركة المنشئة إلى المستثمرين.

ثالثاً: المستثمرون: أي حملة الصكوك، يقومون بسداد قيمة الصكوك، ويستردوا أصل قيمتها بالإضافة إلى العائد عليها من حصيلة محفظة التصكيك.

رابعاً: محفظة التصكيك: من خلالها يتم تحصيل الحقوق المالية والعائد عليها، وإيداع المتحصلات بحساب خاص يستخدم لسداد مستحقات حملة الصكوك في تواريخ استحقاقها.

بالإضافة إلى:

- **وكالات التصنيف الائتماني:** تقوم بتصنيف الإصدارات المالية التي تطرح في أسواق رأس المال، وتحديد السعر العادل للأوراق المالية المصدرة، حيث تشترط القوانين المنظمة للتصكيك ضرورة حصول الأصول محل التصكيك على شهادة التصنيف الائتماني للمحفظة التي تصدر الصكوك في

¹ محمد جعفر هني، أحمد مدانيا، "التصكيك الإسلامي كآلية لتمويل قطاع الإسكان في الجزائر"، ص 117، على الموقع:

dspace.univ-setif.dz:8888/jspui/handle/123456789/958

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 15:30.

مقابلها، وهذا عنصر مهم لحماية حملة الصكوك¹.

الفرع الثاني: خطوات إصدار الصكوك الإسلامية

تتم عملية التصكيك وفق مراحل معينة، تتشكل كل مرحلة من مجموعة خطوات متداخلة ومتشابكة، هذه الخطوات قد لا تحصل بتسلسل موحد، فقد تتقدم خطوة على أخرى دون أن ينشأ عن ذلك خلل.

كما قد تتم جميع الخطوات أو قد يقتصر على بعضها فقط، وأحيانا توجد بدائل متعددة لإختيار أحدها، ولكن الوضع الطبيعي أن تقع كما يلي²:

أولاً: الهيكلية: وتعني إعداد التصور والهيكل التنظيمي الذي يمثل آلية الاستثمار بواسطة الصكوك ودراسة المسائل القانونية والإجرائية والتنظيمية ودراسة الجدوى، وتضمن ذلك كله في نشرة الإصدار، وربما يتزامن مع ذلك وضع النظام أو اللائحة والاتفاقيات التي تحدد حقوق وواجبات الجهات المختلفة ذات الصلة.

وهذه الخطوة تتم من قبل الجهة القائمة بعملية إنشاء الصكوك، وهي إما من طرف الممولين (بعض البنوك)، أو من طرف المستفيد من التمويل (الشركات المحتاجة للتمويل)³.

ثانياً: تمثيل حملة الصكوك (المستثمرين): من خلال تأسيس شركة ذات أغراض خاصة تسجل في مناطق ذات إعفاء ضريبي، وتكون ذات شخصية مستقلة بالرغم من أنها مملوكة بالكامل للمستثمرين، وذلك لتمثيلهم في إيجاد العلاقات بالجهات المختلفة وتقوم هذه الشركة بشراء الموجودات التي ستغطي الوحدات المصدرة.

ثالثاً: طرح الصكوك للاكتتاب: بهدف جمع الأموال التي ستمول بها الموجودات المثلة بالصكوك.

¹ حكيم براضية، "التصكيك ودوره في إدارة السيولة بالبنوك الإسلامية"، مذكرة ماجستير في علوم التسيير، تخصص محاسبة ومالية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسبية بن بوعلوي الشلف، 2010/2011، ص 77، على الموقع:

www.bu.univ-chlef.dz/doc_num.php?explnum_id=321

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 14:55.

² مرجعين:

- أحمد إسحاق الأمين حامد، مرجع سابق، ص 51.
- أسامة عبد الحليم الجورية، "صكوك الاستثمار ودورها التنموي في الاقتصاد"، مذكرة ماجستير، تخصص الدراسات الإسلامية، معهد الدعوة الجامعي للدراسات الجامعية، بيروت، 2009، ص 43، على الموقع:

www.iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2013/05/صكوك-الاستثمار.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/15، على الساعة 9:00.

رابعاً: تسويق الصكوك: وهو إما أن يتم بالطرح مباشرة إلى الجمهور، وإما أن يتم ببيع الصكوك التي تمثل موجودات الأعيان أو المنافع إلى المستثمر الأول الذي يكون بنكا أو مجموعة بنوك، وذلك للقيام بتسويقها وبيعها إلى حاملي الصكوك.

خامساً: التعهد بتغطية الاكتتاب: تسعى الجهة المصدرة للصكوك إلى تأمين تغطية كاملة للإصدار من قبل مؤسسة مالية أخرى مستعدة لذلك التعهد الذي يتطلب منها توفير السيولة، وتستهدف منه الحصول على نصيب من الربح، حيث يباع لها بسعر أقل من القيمة الإسمية لتحقيق ربح للجهة المتعهددة بالتغطية، وبعد التملك من تلك الجهة تقوم بتوكيل الجهة المنشئة للإصدار بالبيع والتسويق.

المطلب الثالث: مخاطر الصكوك الإسلامية وسبل معالجتها

توجد الكثير من المخاطر التي تتعرض إليها الصكوك، وهذا ما يتوجب اتخاذ مجموعة من التدابير والإجراءات لمعالجة أو التخفيف من آثار هذه المخاطر.

الفرع الأول: مخاطر الصكوك الإسلامية

تتعرض الصكوك الإسلامية إلى العديد من المخاطر من بينها:

أولاً: المخاطر العامة: هي المخاطر التي تتعلق بالنظام ككل، لأن تأثيرها يشمل عوائد جميع الأوراق المالية المتداولة في السوق، وتمثل هذه المخاطر أساساً في مخاطر السوق كمخاطر سوق الأصول الحقيقية ومخاطر سوق المال، إضافة إلى المخاطر التشغيلية والناجمة أساساً عن عوامل خارجية كالكوارث الطبيعية، والمخاطر القانونية وغيرها¹.

ثانياً: المخاطر الخاصة: هي التي تحيط بالصكوك لأسباب خاصة، تتمثل في²:

1- مخاطر مصدري الصكوك: من المعلوم أن مصدر الصك قد يكون فرداً أو شركة أو حكومة، وهم

أصحاب فكرة المشروع، فهم الذين يتلقون حصيلة الاكتتاب، ثم يوجهونها نحو الاستثمار في

¹ حنان شريط، إبتسام عفايفية، "الصكوك الإسلامية كمدخل للتحوط من مخاطر الاستثمار في سوق الأوراق المالية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص عقود ومؤسسات مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قائمة-، 2013، ص72.

² زياد جلال الدماغ، "الصكوك الإسلامية ودورها في التنمية الاقتصادية"، دار الثقافة، عمان، ط1، 2012، ص 127-129.

المشروع الذي يروونه مناسباً، حيث لا يمكن لحملة الصكوك أن يشاركوا في قرارات الاستثمار، وبالتالي وجب على حملة الصكوك أن يحسنوا اختيار مصدري الصكوك.

2- مخاطر تصكيك الأصول العينية: وهي المخاطر التي تكمن في حال توقع المستثمرين عدم قدرة هذه الأصول على تحقيق تدفقات نقدية كافية لتوزيع العوائد على حملة الصكوك المحددة في نشرة الإصدار، وهو ما يؤثر سلباً على ثقة المستثمرين في الصكوك.

3- مخاطر مخالفة أحكام الشريعة الإسلامية: يعد الالتزام بالضوابط الشرعية من أهم سمات المؤسسات المالية الإسلامية، لأن مخالفتها لأحكام الشريعة الإسلامية في أي فترة من عمر الصك يؤدي إلى أضرار تختلف باختلاف المخالفة ودرجة خطورتها.

4- مخاطر تصكيك الذمم المقبولة شرعاً: يواجه المستثمرون هنا خطرين يتعلقان بتصكيك الذمم المقبولة، خطر التأخر في الوفاء، وخطر العجز عن الوفاء.

5- مخاطر صيغ التمويل الإسلامي: والتي تتمثل في:

✓ مخاطر صكوك المضاربة: مثل سوء أمانة أو كفاءة الشريك المضارب أو سوء الظروف السوقية.

✓ مخاطر صكوك المشاركة: مثل سوء إدارة المشروع وصعوبة التدقيق والمتابعة.

✓ مخاطر صكوك الإجارة: مثل ارتفاع معدل التضخم النقدي مقرونة بطول فترة السداد، التأخير وعدم السداد.

✓ مخاطر صكوك الاستصناع: تتمثل في مخاطر التخزين والنقل وعدم سداد الأقساط.

الفرع الثاني: سبل معالجة مخاطر الصكوك الإسلامية

لمعالجة مخاطر الصكوك الإسلامية يتطلب القيام بعدة خطوات منها¹:

أولاً: تحديد نوعية المخاطر: إن هذه الخطوة هي أولى الخطوات في حماية الصكوك الإسلامية من المخاطر، سواء مخاطر الائتمان، مخاطر السوق، أو غيرها من المخاطر والوقوف على أسباب تلك المخاطر.

ثانياً: تقييم المخاطر: بعد تحديد مخاطر الصكوك الإسلامية، ينبغي القيام بقياسها وتقييمها للوقوف على احتمالات الخسارة، مع ترتيبها من حيث كونها مخاطر مرتفعة، متوسطة، ضعيفة لإتخاذ التدابير اللازمة.

¹. عادل عبد الفضيل عيد، "الصكوك الاستثمارية الإسلامية"، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2015، صص 296، 297.

ثالثاً: دراسة البدائل المناسبة للتعامل مع المخاطر: وذلك من خلال دراسة البدائل اللازمة للتعامل مع كل نوع من أنواع مخاطر الصكوك الإسلامية، وإتخاذ القرار المناسب.

رابعاً: وضع الآليات اللازمة لتنفيذ البديل الملائم للتعامل مع المخاطر.

ومن أهم الآليات المستخدمة لإدارة مخاطر الصكوك ما يلي¹:

- ✓ **إتباع سياسة التنوع:** تقوم هذه الآلية على تنوع استثمارات الصكوك من أجل تخفيض درجة المخاطر، حيث أن إصدار الصكوك الإسلامية ليشمل جميع القطاعات الاقتصادية سوف يقلل من المخاطر التي تتعرض لها هذه القطاعات، وبالتالي يمكن إصدار هذه الصكوك ضمن آجال مختلفة، كما يمكن أن يكون التنوع في استخدام صيغ التمويل، التنوع في إختيار العملاء والشركاء، التنوع في تواريخ الاستحقاق، والتنوع الدولي.
- ✓ **الرقابة المالية:** يقصد بها الإشراف والفحص والمراجعة من جانب سلطة أعلى، وذلك للتأكد من حسن استخدام الأموال في الأغراض المخصص لها والكشف عن الانحرافات وإقتراح وسائل علاجها.
- ✓ **الرهن:** تسمح هذه الآلية بتخفيض مخاطر الصكوك الائتمانية خاصة، فيمكن للدائن أن يشترط على المدين تفويضه بيع الرهن عند حلول أجل الدين للاستفاء من ثمنه.
- ✓ **الكفالة:** هي أن يلتزم طرف بتحمل عبئ عن طرف آخر على سبيل التبرع، وهي وسيلة ناجحة في تخفيض مخاطر توظيف حصيلة الصكوك الإسلامية، خاصة مخاطر المخالفة الشرعية.
- ✓ كما يمكن التحوط ضد مخاطر سعر الصرف، من خلال العمل على توحيد عملة التوظيف مع عملة إصدار الصكوك قدر الإمكان، وإختيار العملات المستقرة للتعامل.
- ✓ **التأمين التبادلي:** تتيح هذه الآلية الحماية من المخاطر الائتمانية للصكوك، فقد يلجأ البنك الإسلامي إلى الاقتراح على المدين للبنك بالاشتراك في صندوق التأمين التبادلي، على أن يسدد نسبة معينة في الدين

¹ لخلو بوخاري، وليد العايب، "آليات الهندسة المالية كأداة لإدارة مخاطر الصكوك الإسلامية وأثر الأزمة المالية على سوق الصكوك الإسلامية"، بحث مقدم ضمن الملتقى الدولي حول "الاقتصاد الإسلامي، الواقع والأفاق، رهانات المستقبل"، المركز الجامعي، غرداية، 2011، صص 13، 14، على الموقع:

آليات-الهندسة-المالية-كآلية-إدارة-مخاطر-الصكوك-الإسلامية-لخلو-بوخاري-<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2011/03/> pdf. ووليد-عايب

تاريخ الاطلاع: 2017/02/25، على الساعة 14:20.

المؤمن عليه في حساب خاص لهذه الغاية على سبيل التبرع مقابل حصول المشترك على تعويض عند التعرض لخطر من الأخطار.

المطلب الرابع: الصكوك الإسلامية كأداة تمويل لمشروعات البنية التحتية

الصكوك الإسلامية أداة يمكن استغلالها لتمويل مشروعات البنية التحتية والمشروعات الضخمة التي تتطلب إقامتها رؤوس أموال كبيرة، فهي تلي احتياجات الدول في تمويل هذه المشروعات الحيوية بدلا من الاعتماد على سندات الخزينة والدين العام.

الفرع الأول: أهم الصكوك المستخدمة في تمويل مشروعات البنية التحتية

تتنوع الصكوك الإسلامية بشكل يجعلها تلائم العديد من المشروعات المختلفة، ومن بين أهم الأنواع التي يتم الاعتماد عليها في تمويل مشروعات البنية التحتية نجد¹:

أولاً: صكوك المشاركة: يمكن الاعتماد على صكوك المشاركة في تمويل مشروعات البنية التحتية خاصة منها المدرة للدخل مثل محطات الطاقة الكهربائية أو الموانئ، حيث يمكن للدولة شراء نصيب حملة صكوك المشاركة بالتدريج وفق برنامج محدد، وهي لا ترتب على الدولة التزامات ثابتة اتجاه الممولين، لأنها تقوم على مبدأ المشاركة في الربح والخسارة، ونجد أن من بين أهم أنواع صكوك المشاركة المعتمدة عليها في التمويل صكوك المشاركة المتناقصة أو المنتهية بالتملك.

وتتم آلية التمويل بصكوك المشاركة وفقا للخطوات التالية:

- ✓ يقوم المصدر بإصدار الصكوك وفقا لنشرة الإصدار التي تعدها الجهة المشرفة على المشروع.
- ✓ يتم الاكتتاب في الصكوك الإسلامية من قبل المستثمرين ويدفعون المقابل ويفوضون المصدر بإتمام التعاقدات نيابة عنهم.
- ✓ يبرم المصدر عقد مشاركة مع إدارة المشروع كشريك محتاج للسيولة.
- ✓ يقوم المصدر بدفع حصيلة الاكتتاب في الصكوك في رأس مال المشاركة إلى إدارة المشروع.

¹ مجموعة مراجع:

- أسامة عبد الحليم الجورية، مرجع سابق، ص 130.
- رفيق شرياق، معطى الله خيرالدين، مرجع سابق، ص 253، 254.
- العيفة عبد الحق، زاهرة بني عامر، مرجع سابق، ص 23.

✓ تقوم إدارة المشروع بدفع حصتها العينية بعد تقويمها، والمتمثلة في مبنى أو الأراضي المعدة للبناء وبعض المنشآت الأخرى.

✓ يبرم المصدر عقد إدارة مع إدارة المشروع لإدارة المشاركة واستثمار رأس مالها.

✓ تدفع إدارة المشروع حصة حملة الصكوك من الربح المتحصل عليه وحسب نسب الاكتتاب.

✓ يقوم المصدر بإستلام الربح من الإدارة ودفعه إلى حملة الصكوك حسب نسب اكتتاب كل مستثمر.

✓ يتم الاتفاق بين حملة الصكوك وإدارة المشروع بشراء الصكوك.

✓ تقوم إدارة المشروع وحسب الاتفاق ونوع المشاركة بإطفاء عدد من الصكوك، وذلك بشرائها من حملتها بحيث يتم في كل فترة إطفاء عدد من الصكوك، وعليه تزيد نسبة مشاركة الجهة المشرفة على المشروع في ملكية المشروع بما تمثله تلك الصكوك المطفأة، وتستمر العملية إلى أن تنتهي ملكية المشروع للدولة.

ثانياً: صكوك المضاربة: صكوك المضاربة يصدرها مضارب يستخدم حصيلة إصدارها في تمويل مشروع معين، يتولى هو إدارته بوصفه مضارباً مقابل حصة من ربح هذا المشروع، فيكون حملة الصكوك (المستثمرون أو أرباب المال) هم ملاك المشروع الذي أقيم بأموالهم، ويكون مصدر الصكوك هو مدير المشروع أو المضارب، ويوزع ربح المشروع بين حملة الصكوك والمضارب بصفته مديراً للمشروع حسب الاتفاق، أما في حالة الخسارة التي لا يد فيها للمضارب، فتكون على رب المال (حملة الصكوك)، ولا يخسر المضارب إلا عمله في مدة المضاربة، وللمضارب أن يشتري المشروع أو بعضه على دفعات من حصته في الأرباح أو في نهاية مدة الصكوك بالثمن الذي يتم الإتفاق عليه، وتطفأ الصكوك بالثمن المتفق عليه.

ثالثاً: صكوك الإجارة: حيث يمكن للحكومات إصدار صكوك الإجارة لتمويل إقامة مشروعات ذات نفع عام لتحقيق مصلحة عامة، كتمويل الجسور، المطارات، الطرق، السدود، وسائر مشروعات البنية التحتية، وفي هذه الحالة تكون الحكومة هي المستأجر من أصحاب الصكوك الذين هم بمثابة ملاك هذه الأعيان المؤجرة للدولة، ثم تقوم الحكومة بصفقتها مستأجراً بإتاحة تلك المشروعات لاستخدامها والانتفاع بها، مثل إتاحة الطريق لسيار السيارات، والجسور للعايرين عليه، كما يمكن استخدام صكوك إجارة الخدمات في تمويل مشروعات في قطاعات مهمة مثل النقل، التعليم.

رابعاً: صكوك الاستصناع: إذا أرادت الحكومة أو إحدى الشركات تمويل مشروع معين، من مشروعات البنية التحتية، مثل بناء مجمع سكني، أو إداري، أو مطار، أو رصيف طريق، أو من المشروعات الصناعية مثل بناء مصنع، فإنها تصدر صكوك استصناع تمول حصيلتها تكاليف إقامة هذا المشروع، وتدخل الحكومة أو الشركة في عقد استصناع بصفتها مستصنعة مع ممثل حملة الصكوك، يحدد ثمن المشروع وطريقة دفع هذا الثمن، ويقوم ممثل حملة الصكوك أو من ينوب عنه بإقامة المشروع عن طريق التعاقد مع المقاولين وغيرهم بعقد استصناع، ويستحق حملة الصكوك الفرق بين تكلفة إنشاء المشروع والتمن الذي يبيع به للحكومة وتحدد نشرة إصدار الصكوك مواصفات المشروعات، تكاليف إنشائه، ثمن يبيعه للحكومة أو إحدى الشركات، وطريقة دفع الثمن، ويستحق حملة الصكوك ثمن يبيع المشروع للحكومة، وهذا الثمن يتضمن تكلفة المشروع المتمثل في إصدار الصكوك بالإضافة إلى هامش ربح معين.

خامساً: صكوك المراجعة: بإمكان هذه الصيغة تمويل متطلبات مشروعات البنية التحتية كالأدوات والمعدات اللازمة لتنفيذ لمشروع كمواد البناء وغيرها، ويصبح حاملو الصكوك هم ملاك المعدات التي يتم بيعها بالمراجعة.

الفرع الثاني: مزايا تمويل مشروعات البنية التحتية بالصكوك الإسلامية

إن تمويل مشروعات البنية التحتية عن طريق الصكوك الإسلامية يحقق العديد من المزايا أهمها¹:

✓ معالجة قصور التمويل الحكومي : إن العجز في الموازنة العامة للدولة يؤدي إلى عدم قدرة الدولة على توفير مختلف الاحتياجات التمويلية لهذه المشروعات، ومن هنا تبرز الحاجة إلى معالجة هذا العجز، وتعد الصكوك الإسلامية بمثابة وسيلة لسد هذا العجز، حيث يعتبر تمويل مشروعات البنية التحتية هي الدافع الرئيسي في اللجوء إلى الصكوك الإسلامية لمعالجة قصور التمويل الحكومي والتخفيف من عبئ الميزانية العامة، وبالتالي عدم الصرف من الموارد السيادية للدولة أو الاحتياطات النقدية من أجل بناء وصيانة هذه المشروعات التي تحتاج بدورها إلى مبالغ ضخمة،

¹ مرجعين:

- العيفة عبد الحق، زاهرة بني عامر، مرجع سابق، ص 25-29.
- زاهرة علي محمد بني عامر، "التصكيك ودوره في تطوير سوق مالية إسلامية"، مذكرة ماجستير، تخصص الاقتصاد والمصارف الإسلامية، جامعة اليرموك، إربد، 2008، ص142، على الموقع:

التصكيك-ودوره-في-تطوير-سوق-مالية-إسلامية-زاهره-علي-بني-<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2014/06/>

عامر.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/26، على الساعة 11:45.

وهو الأمر الذي يسمح بالاتجاه إلى عدد أكبر من هذه المشروعات التي تساهم بشكل كبير في عملية التنمية.

✓ الحد من تزايد المديونية: تقوم الصكوك من خلال مساهمتها في تمويل مشروعات البنية التحتية في التخفيف نوع ما من الديون والاعتماد على القروض الخارجية، والتي تعتبر من أبرز المشاكل التي تعاني منها اقتصاديات الدول خاصة النامية، كونها تقوم باستخدام جزء من هذه الديون في مشروعات البنية التحتية لتحقيق التطور، وبالتالي فالصكوك الإسلامية تعتبر أداة تمويلية تساعد في عدم اللجوء إلى الاقتراض من الخارج أو مؤسسات التمويل الدولية.

✓ توفير العملة الأجنبية: يمكن لهذه المشروعات أن توفر العملة الأجنبية للدولة المضيفة، خصوصا إذا ما كانت قوانينها تسمح للمساهمين الأجانب بالاكتمال بهذه الصكوك

✓ التخلص من السيطرة المصرفية: ففي حال تظافر حملة الصكوك في تمويل هذا المشروع من أموالهم الخاصة لن تكون هناك حاجة إلى الاقتراض من البنوك.

✓ مزايا اجتماعية: حيث أن تمويل مشروعات البنية الأساسية عن طريق الاكتمال بالصكوك يتيح الفرصة لأكثر عدد من المواطنين للمشاركة في تمويل هذه المشروعات، الأمر الذي يدعوهم إلى المحافظة على هذه المرافق باعتبارها ملكا لهم وإن كانت ستؤول ملكيتها للدولة، واعتبارها أيضا مصدرا يدر عليهم عوائد وأرباح متوقعة.

المبحث الثاني: نظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"

يعد نظام البناء والتشغيل والتحويل المعروف بالـ "B.O.T" أحد أهم البدائل التمويلية الحديثة التي يتم الاعتماد عليها في إقامة مشروعات البنية التحتية في العديد من الدول من بينها الدول الإسلامية، حيث يجوز للدولة أن تمنح القطاع الخاص الفرصة للمشاركة في بناء هذه المشروعات بما لا يتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية، و التي يتحقق منها نفع عام ومباح للأفراد والمجتمع.

المطلب الأول: مفهوم وخصائص نظام "B.O.T"

الفرع الأول: مفهوم نظام "B.O.T"

لنظام "B.O.T" العديد من التعاريف، من بينها نذكر:

هذا المصطلح هو اختصار لثلاث كلمات انجليزية هي: البناء (Build)، التشغيل (Operate)، ونقل الملكية (Transfer)، حيث تمثل عقود "B.O.T" صورا جديدة ومستحدثة من العقود الإدارية التي تستهدف القيام بمشروعات ضخمة يعهد بها إلى إحدى الشركات للقيام بإنشاء مرفق عام، يتم تشغيلها لحسابها الخاص مدة من الزمن مع الالتزام بنقل ملكيتها إلى الطرف الآخر، والذي يكون عادة الدولة.

في حين عرفه البعض بأنه "نظام من نظم تمويل مشروعات البنية الأساسية، حيث تعهد الدولة إلى شخص من أشخاص القانون الخاص، يطلق عليه في العمل (شركة المشروع). بموجب اتفاق يبرم بينهما يسمى اتفاق الترخيص، تلزم شركة المشروع بمقتضاه بتصميم وبناء مرفق من مرافق البنية الأساسية، ويرخص لشركة المشروع تشغيل المرفق بنفسها أو عن طريق الغير¹.

أما مجمع الفقه الإسلامي فقد عرفه بأنه "اتفاق مالك أو من يمثله مع ممول (شركة المشروع) على إقامة منشأة وإدارتها، وقبض العائد منها كاملا أو حسب الاتفاق خلال فترة متفق عليها، بقصد استرداد رأس المال المستثمر مع تحقيق عائد معقول، ثم تسليم المنشأة صالحة للأداء المرجو منها².

¹ مي طوبار، "دراسة الجدوى ونظام B.O.T"، دار الفاروق، الجيزة، ط1، 2006، ص22.

² صالح بن علي الشمراي، "الضمان والتصرف في عقود البناء والتشغيل وإعادة"، مجلة المجمع الفقهي الإسلامي، العدد السابع والعشرون، 2012، ص7، على الموقع:

الفرع الثاني: خصائص نظام "B.O.T"

يتميز هذا النظام بمجموعة من الخصائص يمكن تحديدها بما يأتي¹:

- ✓ يتميز نظام "B.O.T" بتعدد ميادينه ومجالاته التطبيقية، حيث يمكن تنفيذ صور مختلفة من المشروعات بواسطة هذا النظام، فضلا عن تنفيذ مشروعات البنية التحتية المتعلقة بالمرافق العامة الأساسية التي تقع ضمن مسؤولية الدولة أساسا، كما يمكن استخدامه لتنفيذ مشروعات أخرى كبناء المجمعات الصناعية وإدارتها.
- ✓ تعدد الأطراف المشاركة في تنفيذ عقد "B.O.T" وتعارض مصالحها، فبخلاف الجهة الإدارية العامة وشركة المشروع، يوجد هناك شركات التمويل وشركات المقاولات، فضلا عن موردي المعدات اللازمة لإنشاء المشروع.
- ✓ الطبيعة المعقدة لنظام "B.O.T"، فهو يشكل نظاما اقتصاديا مركبا يحتاج لتنفيذه العديد من الاتفاقيات وإبرام لكثير من العقود، فضلا عن الاتفاق بين الجهة الإدارية العامة وشركة المشروع توجد العديد من الاتفاقات الأخرى.
- ✓ ارتباط التمويل بأصول موجودات المشروع ذاته وليس بأطرافه، وذلك نظرا لضخامة التكاليف التي يتطلبها تنفيذ عقد "B.O.T"، والمتمثلة في إنشاء المرفق وتشغيله، لذا تتم عملية التمويل من خلال جهات متعددة.

المطلب الثاني: أنواع وأساليب تمويل مشروعات "B.O.T"

هناك كثير من العقود المشابهة لعقد البناء والتشغيل والتحويل، هذه العقود بينها تشابه وترابط مشترك، وهي أنها من عقود إنشاء المشروعات الكبيرة التي تساعد الدولة في تحمل أعباء إنشاء البنية التحتية والإسهام في تمويلها وتشغيلها مع وجود فارق بينها.

¹ أبو بكر أحمد عثمان النعيمي، "الأساليب الحديثة لمشاركة القطاع الخاص في تنفيذ مرافق البنية التحتية"، دار الحامد، عمان، ط1، 2014، ص 23، 24.

الفرع الأول: صور أسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T"

يعد عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية أكثر الصور لمشاركة القطاع الخاص في المرافق العامة للدولة، إلا أنه ليس الصورة الوحيدة بل تعددت الصور ولكن تحت تسميات مختلفة، وعموما فإن هذه الصور تنقسم إلى نوعين رئيسيين وينقسم كل نوع بدوره إلى أنواع أخرى، وذلك كما يلي:

أولاً: أنظمة البناء والتشغيل ونقل الملكية الخاصة بمنح حق الاستغلال:

1. البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T" (Build – Operate – Transfer)

هو أكثر الأنواع انتشاراً وإليه تنسب التسمية، ففي ظل هذا النوع يتم التعاقد بين أحد أطراف القطاع العام مع القطاع الخاص لبناء أحد مرافق البنية التحتية على النفقة الخاصة للقطاع الخاص، مقابل ذلك يتم استغلال المرفق لمدة معينة تمكن القطاع الخاص من استرداد رأس ماله وتحقيق عائد ربح معقول طيلة فترة العقد، وفي نهاية فترة العقد يتم تسليم المشروع لأحد أطراف القطاع المتعاقد معه وفي حالة جيدة، وهذا ما يدل على أن ملكية أصول المشروع تبقى للدولة¹.

2. البناء والاستئجار والتحويل "BRT" (Build – Rent – Transfer)

في هذه الصورة تقوم شركة المشروع ببناء المشروع ثم استئجاره من الجهة مانحة الامتياز، والتي تقوم بتشغيله بنفسها أو تشغيله عن طريق آخرين، هذا المشروع له طبيعة خاصة مستمدة من خصوصية المنفعة التي تحققها الأفراد، حيث يقوم المشروع على قابليته للتأجير سواء كان إيجاراً سنوياً قابلاً للتجديد أو طول فترة الامتياز، حيث يتعهد الطرف الخاص في هذا النوع من العقود ببناء المشروع، على أن يقوم باستئجاره بعد ذلك، لتشغيله لفترة معينة، ثم يعيده إلى المالك الأصلي عند نهاية المدة المتفق عليها².

¹ محمد صلاح، البشير عبد الكريم، "أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية - تجارب دولية وعربية مختارة -"، أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد 17، جامعة محمد خيضر بسكرة - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2015، ص 180، على الموقع:

<http://dspace.univ-biskra.dz:8080/jspui/handle/123456789/7079?mode=full>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 19:45.

² هارون خلف عبد الدلى، "عقد البناء والتشغيل والتحويل وتطبيقاته في الفقه الإسلامي"، مذكرة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة والفنون، الجامعة الإسلامية بغزة، 2015، ص 23، عن الموقع:

www.msf-online.com/?p=6290

تاريخ الاطلاع: 2017/02/16، على الساعة 20:00.

3. البناء والتحويل والتشغيل "BTO" (Build – Transfer – Operate)

يقصد بهذه العقود قيام الإدارة العامة بالتعاقد مع شركة المشروع على إنشاء أحد المشروعات ثم إعادته إلى الجهة الإدارية، مقابل إبرامها عقدا آخر مع الشركة ذاتها لإدارة وتشغيل المشروع خلال المدة المتفق عليها، مقابل حصول شركة المشروع على إيرادات المشروع، ومن ثم تصبح الإدارة مالكة منذ البداية للمشروع¹.

ثانيا: أنظمة البناء والتشغيل ونقل الملكية الخاصة بمنح حق الملكية:

1. البناء والتملك والتشغيل والنقل "BOOT" (Build – Operate – Own – Transfer)

هو ذلك العقد الذي تمنح بموجبه الدولة أو أحد أجهزتها الإدارية المستثمر ترخيصا لإقامة مشروع متعلق بمرافق عامة، وتمويله على نفقته الخاصة، وتملك أصوله، وتشغيل المرفق وصيانته، والحصول على مقابل مالي نظير تقديم الخدمة لجمهور المنتفعين، وذلك لسداد أعباء وتكاليف تمويله من جهة، والحصول على فائض ربح معقول من جهة أخرى، وفي نهاية مدة الامتياز يقوم المستثمر بنقل ملكية أصول المشروع إلى الدولة، أو إلى أحد هيئاتها، وفقا للشروط الواردة في اتفاق الترخيص².

2. التصميم والبناء والتمويل والتشغيل "DBFO" (Design – Build – Finance – Operate)

بموجب هذا النوع يتم الاتفاق بين الحكومة والقطاع الخاص على إقامة البنية التحتية وفقا للشروط الفنية والتعليمات التي تحددها الحكومة، ويكون ذلك على نفقة القطاع الخاص بشكل تام، ومقابل ذلك يمتلك القطاع الخاص مرفق البنية التحتية، بحيث يتاح له المجال للاقتراض بضمان موجودات المرفق وأصوله³.

¹ صبوع صهيب، "النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) وتطبيقاته في الجزائر"، مذكرة ماجستير في القانون العام

فرع الإدارة العامة، القانون وتسيير الإقليم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري - قسنطينة، 2013/2012، ص23، عن الموقع:

<https://bu.umc.edu.dz/theses/droit/ASAB3976.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/18، على الساعة 17:25.

² صبوع صهيب، مرجع سابق، ص19.

³ محمد صلاح، البشير عبد الكريم، مرجع سابق، ص182.

3. التجديد والتملك والتشغيل "ROO" (Rehabilitate – Own – Operate)

في إطار هذه الصورة تسند الجهة الإدارية إلى أحد المستثمرين، سواء كان شخصا طبيعيا أو شركة أو مجموعة شركات تجديد، وإحلال أحد المشروعات العامة القائمة، وإعادة بنائها، وتزويد هذا المرفق بكافة ما يحتاجه من آلات والأدوات والمعدات والوسائل التكنولوجية الحديثة، مع السماح لتملك المستثمر هذا المرفق واستغلاله والحصول على إيراداته وذلك مقابل حصول الجهة الإدارية على مقابل مالي يقسط على عدة سنوات¹.

4. التحديث والتملك والاستغلال ونقل الملكية "MOOT" (Modernize - Own – Operate –) (Transfer)

وفق هذا الأسلوب يتم إبرام عقد مع القطاع الخاص من طرف الحكومة، قصد تحديث أحد المرافق العامة أو أحد مشروعات البنية التحتية وتطويره تكنولوجيا وفقا لأحدث المستويات العالمية، فيصبح القطاع الخاص مالكا له ويتم استغلاله طيلة فترة العقد لتحصيل إيرادات مناسبة، ثم ينقل المشروع إلى الحكومة دون مقابل في نهاية العقد².

الفرع الثاني: أساليب تمويل مشروعات "B.O.T"

هناك ثلاثة أنواع أساسية من رؤوس الأموال يمكن أن يعتمد عليها أي مشروع ضخمة، والتي تتمثل في³:

أولا: رأس المال بنظام الملكية:

يتمثل في الاستثمارات الأولية التي يضخها ملاك المشروع أنفسهم، وهو نوع من رأس المال لا يتضمن درجة مخاطرة كبيرة من الناحية المالية، حيث أن أصحاب رأس المال بنظام الملكية في أي مشروع لن يحصلوا على توزيعات أرباح على حصص ملكيتهم إلا بعد أن يتم سداد كافة المستحقات الواجب سدادها بقيمة أنواع رؤوس الأموال، بالإضافة إلى سداد كافة مستحقات المشروع، وبالتالي يمكن أن تصبح القيمة الحالية لأصول المشروع أقل من قيمة رأس المال الأصلي الذي تم ضخه في المشروع، وفي هذه الحالة سيصبح ملاك

¹ صبور صهيبي، مرجع سابق، ص 21.

² محمد صلاح، البشير عبد الكريم، مرجع سابق، ص 182.

³ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، "نظام البناء - التشغيل - نقل الملكية B.O.T لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 119-122.

المشروع الأصليين مضطرين لتحمل هذه الخسارة بأنفسهم، إما في حالة تحقيق أرباح تكفي لسداد كافة المستحقات الواجب دفعها، سنجد أن أصحاب رأس مال بنظام الملكية سوف يحصلون على كافة الأرباح المتبقية، وبالتالي فإن قيمة استثماراتهم في المشروع سوف تتصاعد بمعنى تحقيق مكاسب رأسمالية كبيرة.

ثانيا: رأس المال بنظام المديونية

معظم مشروعات "B.O.T" تعتمد بدرجة أو بأخرى على التمويل بنظام الديون أو الاقتراض، والمديونية هي عكس الملكية، حيث أن معظم ملاك مشروعات "B.O.T" يفضلون في ظل الظروف العادية أن تتمتع مشروعاتهم بمعدلات مديونية إلى ملكية مرتفعة، حيث يتكون هيكل رأس مال المشروع من نسبة عالية من الديون ونسبة منخفضة من حصص الملكية، أما الدائنون في معظم الأحيان فيفضلون العكس، بمعنى إقراض المشروعات ذات النسب أو معدلات المديونية إلى الملكية المنخفضة، ففي هذه الحالة الأخيرة سيتعرض الدائنون والمقرضون لدرجات مخاطرة مالية منخفضة.

وعلى الرغم من صعوبة توفير قواعد سهلة وواضحة يمكن إتباعها للوصول إلى أفضل نسبة أو معدل ممكن للمديونية إلى الملكية، فهي أمور تختلف من دولة لأخرى ومن قطاع لآخر داخل نفس الدولة، حيث كلما كانت درجة المخاطرة المالية في المشروع أعلى، كلما كان من الضروري أن تكون نسبة المديونية إلى الملكية منخفضة.

ثالثا: التمويل المختلط

ينظر إلى هذا الأسلوب كأحد مصادر التمويل التي يمكن إعتبارها أكثر مرونة من المديونية أو الملكية، ولعل السمة الأبرز في رأس المال المختلط هي أنه خليط بين التمويل بالمديونية والتمويل بالملكية، وبالتالي نمط المخاطرة المالية فيه يكون بدوره خليطا من مخاطرة المديونية ومخاطرة الملكية.

و بالتالي فنمط التمويل المختلط يمثل درجة مرونة تمويلية إضافية أمام الشركات الراعية لمشروعات "B.O.T" حيث أن سداد مستحقات أصحاب رأس المال المختلط له أولوية على أصحاب رأس المال بنظام الملكية، هذا فيما يتعلق بموضوع السداد في حالة تحقيق الأرباح، أما فيما يتعلق بالمكاسب الرأسمالية، ففي هذه الحالة يتم تعويض أصحاب رأس المال بنظام المختلط باستخدام حل وسط أو بنظام المشاركة الجزئية في المكاسب الرأسمالية، وذلك من خلال منح حاملي القروض الفرعية أو الأسهم الممتازة خيارات على الأسهم،

أو حقوق أو ضمانات قابلة للتحويل، و هذه الآلية الأخيرة (تحويل الحقوق و الضمانات إلى أسهم في المشروع) تعرف أيضا باسم عملية تخطي الملكية.

المطلب الثالث: أطراف ومراحل نظام "B.O.T"

من خلال هذا المطلب سنحاول التطرق إلى الأطراف المشاركة في مشروعات البنية التحتية الممولة بنظام "B.O.T"، مع إبراز مختلف المراحل التي يمر بها نظام البناء والتشغيل والتحويل.

الفرع الأول: أطراف نظام "B.O.T"

لعقد الـ "B.O.T" طرفان أساسيان، هما الدولة أو أحد أجهزتها من ناحية، والقطاع الخاص أو شركة المشروع من ناحية أخرى.

أولاً: الدولة أو أحد أشخاص القانون العام: تعد الدولة العنصر الأساسي في عقد "B.O.T" باعتبارها الجهة المالكة الضمنية والحقيقية للمشروع، ولأنها تمتلك سلطة تحديد كيفية إدارة مرافقها العامة، ولها تأثير كبير على تحديد بنود العقد، وللدولة صلاحية إجازة إبرام العقد، وهذا الأمر يحتاج إلى صدور تشريعات وعدد من الإجراءات الإدارية، ويجاز إبرام هذا العقد بموجب قانون صادر عن السلطة التشريعية طالما أنه يتضمن إدارة مرفق عام، وقد تلعب الدولة دوراً في تمويل العقد، كأن تقدم بعض الأملاك أو التجهيزات أو القروض المالية، كما يمكن أن تتعهد بشراء منتوجات المشروع عند تشغيله من قبل الهيئة الخاصة بشكل يضمن تحقيق إيرادات التشغيل، ويقتضي على الدولة العمل بجميع الوسائل المتاحة لديها من أجل إنجاز تنفيذ المشروع¹.

ثانياً: شركة المشروع (القطاع الخاص): تتكون من ترتيب تعاقدية بين عدة شركات تكون متخصصة في مجالات التصميم والتشييد والتوريد، بحيث تتعهد هذه الشركات معاً بالقيام بمشروع مشترك دون أن تندمج في كيان قانوني مشترك، تبرم اتفاق مع الحكومة تقوم بموجبه ببناء ثم تشغيل أو إدارة المشروع خلال فترة زمنية لتحقيق أرباح إلى جانب استرداد تكاليف البناء والتشغيل ثم تسليمه إلى الدولة بعد انقضاء الفترة المحددة بكافة أصوله المتفق عليها بالعقد، حيث يتكون رأسمالها من حصص يوفرها كل راع من رعاة المشروع وتكون هذه الشركة هي الأداة أو الوسيلة للحصول على القروض اللازمة لتمويل المشروع².

¹ مروان محي الدين القطب، "طرق خصخصة المرافق العامة الامتياز-الشركات المختلطة -BOT- تفويض المرفق العام"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2009، ص296.

² روليت العبود، "نظام البناء والتشغيل والنقل"، قسم الإدارة الهندسية والإنشاءات، كلية الهندسة المدنية، جامعة دمشق، ص6، على الموقع:

الفرع الثاني: مراحل مشروعات نظام "B.O.T"

تتمثل المراحل الرئيسية التي يمر بها مشروع البناء والتشغيل والتحويل في:

أولاً: مرحلة تحديد المشروع: يتم في هذه المرحلة تحديد مدى ضرورة القيام بمشروع ما من مشروعات البنية الأساسية باستخدام نظام "B.O.T"، بدلا من تولى الحكومة نفسها مهمة إنجازه، وعادة ما تحدث عملية تحديد المشروع ومزايا استعمال هذا النظام بواسطة الحكومة المضيفة وأجهزتها التخطيطية، حيث يتم في هذه المرحلة إجراء دراسة جدوى أولية للمشروع المقترح، يكون هدفها تحديد حجم وموقع وتقنيات تشغيل المشروع، مع التركيز على دراسة البيئة الخارجية المحيطة به والتنبؤ بتكاليفه الإجمالية وتدفقاته الإيرادية خلال العمر الإنتاجي المتوقع، وبعد الانتهاء من هذه المرحلة يتم الانتقال إلى المرحلة الثانية¹.

ثانياً: مرحلة إعداد الحكومة للمناقصة العامة المتعلقة بالمشروع: يتم في هذه المرحلة إتخاذ القرارات المطلوبة الملائمة لتنفيذ عملية الإعلان عن المناقصة المتعلقة بالمشروع حيث يوجد في هذا الصدد بديلين²:

- **المناقصة العامة:** وهي نوعان، الأولى هي المناقصة العامة المفتوحة أو الدعوة المفتوحة للتعاقد، وبمقتضاها يتاح لكافة المستثمرين المحليين والأجانب فرصة الاشتراك وتقديم العطاءات، أما الثانية هي المناقصة المحدودة، وبمقتضاها يتم توجيه الدعوة إلى عدد محدد من المستثمرين استنادا على الخبرة والجوانب التقنية والمالية.

- التعامل مع مستثمر واحد والدخول في تفاوض معه دون اللجوء إلى المناقصة.

ولعل أحد أهم عوامل نجاح هذه المشروعات هو قيام الحكومة بإعداد مناقصة عالية الجودة مدروسة من كافة الجوانب، والعمل بكامل طاقتها لضمان أقصى قدر ممكن من النزاهة والشفافية.

<http://rwaadpm.com/> نظام-البناء-والتشغيل-والنقل-لتشييد-مش

تاريخ الاطلاع: 2017/02/21، على الساعة 17:50.

¹ سمير عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 23.

² محمد صلاح، "دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في رفع عوائد الاستثمار في البنى التحتية للاقتصاد وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية - حالة بعض اقتصاديات الدول العربية-"، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود وبنوك، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة حسينية بن بوعلوي، الشلف، 2014/ 2015، ص108، على الموقع:

<http://dspace.univ-chlef.dz:8080/jspui/handle/123456789/447>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/17، على الساعة 10:45.

ثالثا: مرحلة إعداد الشركات الخاصة لعطاءاتها أو مصاريفها للمناقصة العامة: تتمثل هذه المرحلة بتجمع عدد من الشركات ليشكلوا اتحادا ماليا فيما بينهم لإعداد العطاء، ويتم التوقيع على اتفاقية مبدئية يحددون فيها نسبة مساهمة كل منها في رأس المال، والدور الذي يقوم به المشروع، ويتولى الاتحاد مهمة إعداد جدوى للمشروع، وبناء عليها يتم تحديد مصادر التمويل وإعداد عطاء يتضمن كل جوانب المشروع¹.

رابعا: مرحلة الاختيار أو الانتقاء: تقوم الحكومة في هذه المرحلة بتقييم كافة العروض والعطاءات وتكون محصلة التقييم هي إختيار أفضل عرض أو عطاء متاح وإرساء المناقصة عليه وعلى المتقدمين به، حيث يتم في الغالب تقييم وترتيب كافة العطاءات المتاحة بناء على مجموعة من المعايير التقييمية التي من أهمها السعر النهائي المعروض في العطاء، الثقة والخبرة الاعتمادية، وإلى أي مدى تعتقد الحكومة المضيفة أن هذا المشروع قادر على خدمة وتحقيق مصالح الدولة الأم².

خامسا: مرحلة تنمية المشروع: وتأتي هذه المرحلة بعد مرحلة إختيار شركة المشروع، حيث تقوم شركة المشروع بالتفاوض مع شركات المقاوله لتشييد المشروع، كما تقوم بإبرام كافة عقود التوريد اللازمة، وفي هذه الحالة أيضا تقوم مؤسسات التمويل بدراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع ومراجعة مستنداتها التعاقدية، والإجراءات التي تتم في هذه المرحلة تتمثل في إبرام اتفاق الترخيص والالتزام، اتفاقيات التمويل، عقود المقاوله، اتفاقيات أخرى، وتبدأ هذه المرحلة منذ إختيار شركة المشروع وتنتهي بالإقفال المالي، أي البدء الفعلي لتمويل المشروع³.

سادسا: مرحلة تنفيذ المشروع أو البناء: ويتم في هذه المرحلة إقامة المشروع مثل معمل طاقة، أو طريق عام أو شبكة إتصالات، وتشمل هذه المرحلة تجهيز المشروع بجميع التجهيزات اللازمة والضرورية لجعل المشروع صالحا للتشغيل طوال فترة العقد⁴.

سابعا: مرحلة تشغيل المشروع: هنا يدخل المشروع إلى مرحلة التشغيل الفعلي، وهي مرحلة سوف تستمر في الغالب لعدة سنوات وقد تتولى شركة المشروع عملية التشغيل بنفسها أو قد تتعاقد مع شركة مشغلة تتولى

¹ أمل نجاح البشبيشي، "نظام البناء والتشغيل والتحويل B.O.T"، مجلة حصر التنمية، العدد الخامس والثلاثون، 2004، ص10، على الموقع:

http://www.arab-api.org/images/publication/pdfs/85/85_develop_bridge32.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/18، على الساعة 13:45.

² سمير محمد عبد العزيز، مرجع سابق، ص28.

³ محمد صلاح، مرجع سابق، ص114.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص299.

التشغيل والصيانة وتستخدم الإيرادات المحصلة خلال فترة التشغيل في استرداد رأس المال المستثمر وتحقيق الأرباح، ومن حق الحكومة التأكد من أن عملية التشغيل والصيانة تتم وفقا للمعايير المتفق عليها سلفاً¹.

ثامنا: مرحلة نقل الملكية: هي المرحلة الأخيرة من مراحل إقامة مشروع من مشروعات البنية التحتية، وتمثل هذه المرحلة في نقل ملكية المشروع إلى القطاع العام وبجالة جيدة وبدون أي التزامات مالية، حيث تحرص الحكومات على تضمين عقود "B.O.T" نصوصا بانتقال جميع أموال مشروع البنية التحتية العقارية منها والمنقولة إلى الحكومة، وكذلك إجراءات نقل المشروع وتدريب العاملين ونقل التكنولوجيا وصيانة المشروع فترة بعد مدة انتهاء العقد من قبل القطاع الخاص، والقاعدة أن ينقل المشروع إلى الحكومة دون مقابل، إلا أن هذا لا يحول من مصادفة حالات يحصل فيها القطاع الخاص على تعويض عادل أو رمزي².

المطلب الرابع: إيجابيات وسلبيات نظام "B.O.T"

إن نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية ينطوي على العديد من الإيجابيات والتي تجذب الأطراف الفاعلة في التنمية من قطاع عام وقطاع خاص، كما أنه ينطوي على مجموعة من السلبيات تنفر القطاعين العام والخاص منه في تأسيس البنية التحتية، وفيما يلي أهم إيجابياته وسلبياته.

الفرع الأول: إيجابيات نظام "B.O.T"

تتمثل أهم المزايا التي يحققها العمل بنظام "B.O.T" فيما يلي³:

- يترتب على قيام القطاع الخاص بتمويل مشروعات "B.O.T"، تقليل الإنفاق العام وتقليل الاقتراض الحكومي، الأمر الذي يصاحبه انخفاض في عجز الموازنة الحكومية وفي نسبة الدين العام، ومن ثم فإن هذا قد يؤدي إلى تخفيض معدل التضخم دون أن يكون مصحوبا بزيادة في معدل البطالة.

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، "دراسات الجدوى التجارية والاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات BOT"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط1، 2005، ص654.

² محمد صلاح، مرجع سابق، ص118.

³ مجموعة مراجع:

- عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص646.
- روليت العبود، مرجع سابق، ص ص8،9.
- أمل نجاح البشبيشي، مرجع سابق، ص9.

- ومن ناحية أخرى يتيح هذا للحكومة فرصة تحرير قدر من الموارد كان من المفترض أن تحتجز في مشروعات "B.O.T"، وباستخدام هذه الموارد في مشروعات أخرى تتحقق منافع إضافية للمجتمع لم تكن لتتحقق لولا تمويل القطاع الخاص لمشروعات بنية تحتية وفقاً لنظام "B.O.T".
- نقل عبء التمويل ومخاطر التشغيل التجاري الخاصة بمشروعات البنية التحتية إلى عاتق القطاع الخاص، مما يؤدي إلى عدم تحميل ميزانية الدولة أعباء مالية مباشرة، أو اللجوء إلى الاقتراض الداخلي أو الخارجي.
- إن دراسة الجدوى الاقتصادية من قبل الطرفين، الدولة والقطاع الخاص تساعد في خفض نسبة فشل المشروع في المستقبل لذلك تسعى الدول بإعطاء الشركات المتنافسة فترة معقولة لدراسة الجدوى من المشروع من وجهة نظر القطاع الخاص.
- تحقيق الكفاءة الاقتصادية وذلك في حالة توفر الخبرة في هذا المجال، إذ يمكن إقامة مشروعات بتكلفة رأسمالية وتشغيلية أقل، ومن ثم تقديم مخرجاتها للجمهور بسعر أقل.

الفرع الثاني: سليات نظام "B.O.T"

أما سليات تنفيذ مشروعات البنية التحتية بنظام "B.O.T" فهي كثيرة في تعدادها، لكنها مرهونة بحداثة التطبيق لهذا النظام و من أهمها¹:

- قضية الأمن القومي بسبب سيطرة القطاع الخاص أو المستثمر الأجنبي على بعض المشروعات الاستراتيجية كالمطارات والطرق.
- التنمية البشرية والخبرات الوطنية غالباً تحرم من الإدارة والخبرة إذا كان المنفذ جهة أجنبية، حيث تفضل عمالتها الخارجية.
- التنفيذ والإعداد والرقابة أيضاً غالباً تكون باستشارات وخبرات أجنبية.
- النواحي القضائية المتعلقة بطبيعة العقد الذي يشترط الجهات المنفذة الأجنبية ربطها بجهات قضائية دولية.
- تعدد جهات الاختصاص تبعاً لطبيعة المشروع، حيث تتعدد الموافقات المطلوبة والتراخيص من جهات عديدة.

¹ محمد صلاح، مرجع سابق، ص 92، 93.

المبحث الثالث: بدائل تمويلية أخرى

بالإضافة إلى الصكوك الإسلامية ونظام "B.O.T" اللذان يعتبران من أهم البدائل التمويلية لمشروعات البنية التحتية، توجد بدائل أو آليات أخرى يمكن أن تساهم في تمويل هذه المشروعات، وسنحاول من خلال هذا المبحث التعرف على هذه البدائل.

المطلب الأول: الوقف

لقد كانت الأوقاف مصدر التمويل الأساسي لكثير من المرافق الخدمية التعليمية والصحية والعسكرية، واليوم تتعاضد حاجة الحكومات في العالم الإسلامي لإحياء الوقف للقيام بهذا الدور المفقود.

الفرع الأول: مفهوم الوقف

يعرف الوقف على أنه "تحويل للأموال عن الاستهلاك واستثمارها في أصول رأسمالية إنتاجية تنتج المنافع والإيرادات التي تستهلك في المستقبل جماعيا أو فرديا، فهو إذن عملية تجمع بين الادخار والاستثمار معا، فهي تتألف من اقتطاع أموال كان يمكن استهلاكها عن الاستهلاك الآني، وبنفس الوقت تحويلها إلى استثمار يهدف إلى زيادة الثروة الإنتاجية في المجتمع، وهذه الثروة الإنتاجية الموقوفة تنتج خدمات¹.

الفرع الثاني: أنواع الوقف

ينقسم الوقف إلى عدة أنواع هي²:

أولا: حسب غرض الوقف:

1- الوقف الأهلي (الذري): هو الذي يوقف في ابتداء الأمر على نفس الواقف أو أي شخص أو أشخاص، ولو جعل آخره لجهة خيرية، كأن يقف على نفسه ثم على أولاده، ثم من بعدهم على عمل خيري.

¹ ربيعة بن زيد، عائشة بخالد، دور الصكوك الوقفية في تمويل التنمية المستدامة، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، مركز فقه أبحاث المعاملات الإسلامية، عدد 02، 2012، ص 203، على الموقع:

<https://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/6835/1/E0212.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/30، على الساعة 11:45.

² صالح صالح، نوال بن عمارة، "الوقف الإسلامي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة - عرض للتجربة الجزائرية في تسيير الأوقاف -"، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، العدد 01، ديسمبر 2014، ص ص 155، 156، على الموقع:

<https://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/8289/1/AERD0112.pdf>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/30، على الساعة 13:45.

- 2- الوقف الخيري: هو ما وقف ابتداء على أعمال الخير العامة لمصالح المسلمين، كالفقراء، أو طلبه العلم، أو دور العلم، أو المساجد، أو المستشفيات، وما شابه ذلك من وجوه الخير.
- 3- الوقف المشترك: هو الذي يجمع بين الوقف الأهلي (الذري) والوقف الخيري، فيخصص الواقف جزءا من خيراته لأقاربه، وذريته أو نفسه ويجعل جزء آخر لوجه البر العامة.

ثانيا: حسب محل الوقف: من ذلك ما يلي:

- 1- الأصول الثابتة: كالأراضي الزراعية وغير الزراعية.
- 2- العقارات: تستعمل مباشرة للأغراض الوقفية، مثل المساجد والمدارس والمستشفيات وغيرها، أو لتستعمل وقفا استثماريا كالمباني السكنية والتجارية، ثم يعود ريعها إلى أهداف الوقف.
- 3- الأصول المنقولة: مثل الكتب للمكتبات، الحافلات، السجاد للمساجد، المصاحف، وغيرها من المنقولات.
- 4- وقف النقود: وقف الدراهم والدنانير، إما لإقراضها لمن يحتاج إليها، حيث تعاد بعد انقضاء الحاجة (في شكل قرض حسن) لتعرض من جديد إلى محتاج آخر، أو وقف نقود الاستثمار ثم يوزع ريعها على أغراض الوقف.
- 5- وقف الحقوق المعنوية: كحق التأليف وحق الابتكار وحق الاسم التجاري، ويكون ذلك بوقف حق استغلال الملك المعنوي، وذلك بتصريح من المؤلف أو المبتكر.

المطلب الثاني: آلية التمويل عن طريق الوقف

درجت الأوقاف عبر تاريخها الطويل تمويل مشروعاتها ومرافقها من خلال صيغ تمويلية صاغها الفقهاء والمتخصصون لتلبية حاجات مؤسسة الأوقاف التمويلية.

أولا: التمويل المؤسسي للأوقاف

يكون التمويل من المؤسسات والبنوك الإسلامية، ويمكن أن نوضح الصيغ الملائمة له من خلال الحالات التالية:

الحالة الأولى: صيغ التمويل مع ترك الإدارة للمؤسسة الوقفية

وهنا يكون المشروع بكامله ملكا للأوقاف، تديره المؤسسة الوقفية حسب شروط الوقف، ومن هذه الصيغ نذكر:

1. **صيغة المراجعة:** قد يلجأ نظار الأوقاف إلى صيغة المراجعة هذه، عندما تستطيع موارد الوقف الخاصة تمويل جزء من المشروع، حيث يطلب الناظر من المؤسسة التمويلية شراء المواد والآلات اللازمة لها، ويعدّها بأن يشتريها منها بعد استلامها من البائع الأول بعقد شراء جديد، يوقع تنفيذًا للوعد وتعرف هذه الصيغة باسم المراجعة للأمر بالشراء، وذلك بعد أن تمتلك المؤسسة التمويلية المواد والآلات¹.
2. **صيغة الاستصناع:** تعتبر من مجالات التمويل الذي يمكن للأوقاف الاستفادة منه في تمويل مشروعاتها، حيث تسمح إدارة الوقف لأي جهة تمويلية بالبناء على أرضها المملوكة للوقف، ويكون ملك البناء للجهة الممولة، وبعد اكتمال البناء تشتريه إدارة الوقف بثمن مؤجل تنتقل ملكية البناء إلى الوقف، وتقوم إدارة الوقف بسداد الأقساط بصفة منتظمة من الأجرة التي تحصل عليها من البناء².
3. **صيغة إجارة البناء:** فيها تحتفظ مؤسسة الوقف بكامل السلطة الإدارية على المشروع الوقفي بكامله، وتتم هذه الصيغة بأن تأذن مؤسسة الوقف للممول بالبناء على الأرض، حيث تستأجر مؤسسة الوقف البناء لتستعمله لغرض الوقف، وبعد انتهاء مدة الإيجار ينتقل البناء دعماً للمالك الأرض، وتحدد الأقساط الدورية للإجارة من عائدات الوقف الاستثماري بحيث تعوض الممول عن رأس المال المستثمر مع الفائض الربحي المرغوب به³.
4. **صيغة المضاربة بالمال الناض:** فيها يعلن الناظر باسم الوقف نفسه مضارباً يتقبل النقود مضاربة من المؤسسة التمويلية بحصة من الربح الصافي يتفقان عليها، ثم يقيم البناء ويستثمره لحساب المضاربة، ولا يذكر العقد أن المضارب يساهم بأرض الوقف في رأس مال المضاربة، بل يلحظ ذلك عند تحديد حصته في الربح، بحيث

¹ منذر قحف، الوقف الإسلامي، "تطوره، إدارته، تنميته"، دار الفكر المعاصر، بيروت، 2000، ص 254.

² محمد الفاتح محمود بشر المغربي، "تمويل واستثمار الأوقاف الإسلامية"، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة، 2011، ص 127.

³ منذر قحف، مرجع سابق، ص 257.

تكون عالية تعوضه عن المساهمة بالأرض، ثم يشتري الناظر البناء لصالح الوقف بالتدرج أو دفعة واحدة، حسب الشروط المشروعة، مستعملا في ذلك حصيلة حصته من الربح الصافي كليا أو جزئيا حسب الحال¹.

الحالة الثانية: تحديد الإدارة بالاتفاق بين المؤسسة الوقفية والممول "صيغة شركة الملك"²

في صيغة شركة الملك يمكن أن يكون فيها الإدارة بيد ناظر الوقف أو بيد الممول حسب ما يتفقان عليه فيما بينهما، لأن أيا من الشريكين في شركة الملك يمكن أن يفوض الآخر بالإدارة بأجر يدفعه له.

وتتصف الصيغة التمويلية القائمة على شركة الملك بأن يقوم الممول بالبناء على الأرض بإذن مؤسسة الوقف، ويشترط أن يكون البناء ملكا للممول، ويتفقا على اقتسام الإنتاج، أي الإيراد الإجمالي حسب نسبة يلحظ عند تحديدها أن تعكس نسبة قيمة مال كل منهما إلى قيمة كامل المشروع، أي البناء وأرضه معا مع تخصيص حصة معينة للإدارة.

الحالة الثالثة: ترك الإدارة للمؤسسة الممولة

هناك صيغتان تمويليتان أساسيتان هما³:

1. **صيغة المشاركة بالإنتاج:** هي شكل من أشكال المضاربة، وفي هذه الصيغة يقدم فيها أحد الطرفين على الأقل أصولا ثابتة، ويقدم الآخر العمل، وقد يقدم مع العمل أصولا متداولة أو نقودا أو كل ذلك معا.

وفي هذه الصيغة، يقدم الواقف الأرض، ويقدم الممول البناء والإدارة ويقاسم الواقف الإنتاج الإجمالي أو الإيراد الإجمالي، ويتفقان على انتقال البناء إلى الوقف بيعا كما في انتهاء شركة الملك، لأن الوقف لا يملك منه شيئا.

¹ منذر قحف، مرجع سابق، ص ص 258، 259.

² لخضر مرغاد، كمال منصوري، "التمويل بالوقف: بدائل غير تقليدية مقترحة لتمويل التنمية المحلية"، بحث مقدم ضمن للملتقى الدولي حول تمويل التنمية الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير-جامعة محمد خيضر- بسكرة-، يومي 22، 23 نوفمبر 2006، ص 14، على الموقع :

<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2010/03/-تمويل-بالموقف-بدائل-غير-تقليدية-مقترحة-لتمويل-التنمية-المحلية-لخضر-مرغاد>

<http://iefpedia.com/arab/wp-content/uploads/2010/03/-تمويل-بالموقف-بدائل-غير-تقليدية-مقترحة-لتمويل-التنمية-المحلية-لخضر-مرغاد.doc>

تاريخ الاطلاع: 2017/02/30، على الساعة 13:55.

³ المرجع نفسه، ص 14.

2. صيغة الحكر أو الإجارة الطويلة: هي الصيغة التي يدير فيها الممول المشروع، فيستأجر الممول أرض الوقف، ويقيم البناء ويستثمره، ويدفع للناظر الأجرة المتفق عليها، ويستعمل الناظر جزءاً من الأجرة في شراء البناء.

ثانياً: التمويل بالإصدار (الاكتتاب العام)¹:

نقصد بذلك اللجوء إلى الجمهور للاكتتاب في تمويل تنمية الأوقاف، واستمرار الناظر في إدارة الوقف والمشروع التنموي المتعلق به، وعدم ترك ذلك للطرف الممول، ويحقق الناظر ذلك الهدف إما باستعمال الصيغة التمويلية التي تحتفظ له بالإدارة، أو باللجوء إلى التمويل من الجمهور بأن ينص إعلان استدرج الاكتتاب والعقد بعده على توكيل ناظر الوقف بالإدارة.

إن بقاء إدارة المشروع بكاملها في يد ناظر الوقف يجعله هو الجهة التي تصدر الحصص الصكوك، وينبغي أن يتضمن عرض الإصدار ثم عقد الاكتتاب بعده، وكالتين هما وكالة من مشتري الورقة المالية لناظر الوقف باستعمال نقوده في عملية البناء، ووكالة أخرى من المشتري تقرر وتقبل إدارة الناظر للمشروع الوقفي الذي يتم تمويل بناؤه بأموال أصحاب الحصص والأسهم والصكوك.

ثالثاً: التمويل بإصدار الصكوك الوقفية

تصلح هذه العملية بالنسبة للصكوك الوقفية التي يصدرها الأشخاص الطبيعيين والمعنويين من خلال هيئة الأوقاف وفروعها والبنوك المخصصة للتعامل في هذه الصكوك، وتتم هذه العملية وفق الخطوات الآتية²:

- تحديد قيمة الموجودات أو الأصول السائلة التي تحتاج إليها لتنفيذ المشروع الوقفي، فمثلاً قد يكون المبلغ المطلوب مليون دولار.
- تقوم المؤسسة الوقفية (وزارة الأوقاف) بإنشاء شركة ذات غرض خاص (Special-Purpose Vehicle)، مهمتها إصدار الصكوك الوقفية، وإدارة محفظة الصكوك والمشروع الوقفي نيابة عن المؤسسة الوقفية (وزارة الأوقاف) وتكون في نفس الوقت وكيلاً عن الواقفين وهم حملة الصكوك الوقفية، كما تتولى إعداد نشرة الإصدار التي تضم وصفاً مفصلاً عن الصكوك الوقفية وأهدافها والموقوف عليهم وغيرها من شروط.

¹ منذر قحف، مرجع سابق، ص 265.

² ربيعة بن زيد، عائشة بخالد، مرجع سابق، ص 210.

- تقوم الشركة ذات الغرض الخاص بإصدار الصكوك الوقفية المتساوية القيمة تعادل المبلغ المطلوب للاستثمار الوقفي، وتكون قابلة للتداول في الأسواق الثانوية.
- تقوم الشركة ذات الغرض الخاص بطرح الصكوك في السوق الأولية للاكتتاب العام، وتتسلم المبالغ النقدية (حصيلة الاكتتاب في الصكوك) من المكتتبين وهم الواقفون، والمال المتجمع من الاكتتاب هو المال الموقوف، حيث تتمثل الأطراف الأصلية في عملية التصكيك الوقفي في المؤسسة الوقفية والمعبر عنها بوزارة الأوقاف، الشركة ذات الغرض الخاص (SPV)، المكتتبون، حملة الصكوك الوقفية وهم الواقفون، وتمثل محفظة التصكيك الوقفي الجزء الهام الذي تدور حوله عملية التصكيك بمختلف أطرافها الأصلية والمساعدة، وهو الوعاء الاستثماري الذي يضم المال المتجمع من الاكتتاب الهادف إنفاقه على وجوه البر والخير، ولا تعود بعائد مادي أو استثماره بما يعود بالفائض المالي على الوقف، للنهوض بالمشروعات الخاص به.

المطلب الثالث: صيغ التمويل الإسلامي

من أهم صيغ التمويل الإسلامي التي يتم الاعتماد عليها في تمويل مشروعات البنية التحتية نجد:

الفرع الأول: صيغة المشاركة

يعد أسلوب المشاركة من أهم الأساليب التمويلية في الاقتصاد الإسلامي، وفيما يلي مفهومها وأنواعها.

أولاً: تعريف المشاركة

هي اتفاقية بين شخصين أو أكثر للاشتراك في رأس المال، وحسب الاتفاق على نسبة المشاركة لإنشاء مشروع جديد أو تطوير مشروع قائم، بحيث يتم توزيع الأرباح حسب الاتفاق بين الطرفين، أما الخسائر فتكون حسب نسبة المشاركة في رأس المال¹.

وتكون المشاركة عادة محددة بمدة معينة لتنفيذ المشروع، كما يمكن أن تكون في مشروع جديد أو توفير أموال إضافية لمشروعات قائمة.

¹ موسى عمر مبارك أبو محميد، "مخاطر صيغ التمويل الإسلامي وعلاقتها بمعايير كفاية رأس المال للمصارف الإسلامية من خلال معيار بازل 02"، رسالة دكتوراه، تخصص المصارف الإسلامية، كلية العلوم المالية المصرفية، الأكاديمية العربية لعلوم المالية المصرفية، عمان، 2008، ص 85، على الموقع:

www.kantakji.com/media/174894/file3057.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/30، على الساعة 14:05.

ثانيا: أشكال التمويل بالمشاركة: تتمثل في ¹:

- المشاركة الدائمة أو الثابتة: تقوم على أساس مساهمة الطرف في تمويل جزء من رأس مال المشروع، مما يترتب عليه أن يكون شريكا في ملكية المشروع، وإدارته وتسييره والإشراف عليه، إلى حين انتهاء مدة المشروع.
- المشاركة المتناقصة: وفقا لهذه الصيغة يعطى الحق للشريك بأن يحمل محله الشريك الآخر في ملكية المشروع، وقد يكون دفعة واحدة أو على دفعات حسب الشروط المتفق عليها.
- المساهمة في رأس مال مشروع: تسمى المشاركة التشغيلية، حيث يتم تقييم أصول الشريك ليحدد حجم التمويل الذي سيقدم.

ثالثا: مدى ملائمة صيغة المشاركة لمشروعات البنية التحتية

يتم الاعتماد على صيغة المشاركة في تمويل مشروعات البنية التحتية بحيث تشترك الجهة الممولة مع صاحب المشروع بتقديم المال اللازم له، ويوزع الربح بينهما حسب الاتفاق، أما الخسارة فتكون حسب مساهمة كل طرف في رأس المال.

فيذا كانت المشاركة مستمرة (دائمة)، فيمكن أن تكون نسبة من رأس المال المشروع ملك لصاحب المشروع والتمويل من الجهة الممولة، وهذا بعد تقدير قيمة موجودات المشروع.

أما إذا كانت المشاركة متناقصة فإن ملكية المشروع قد تؤول بكامله إلى صاحب المشروع على أساس أن تتنازل الجهة الممولة على حصتها مقابل حقوقها، ويكون المشروع في النهاية ملكا لصاحبه.

الفرع الثاني: صيغة المضاربة

أولا: تعريف المضاربة

تقوم المضاربة في جوهرها على تلاقي أصحاب المال وأصحاب الخبرات، وهي تعرف بأنها عقد على الشركة بمال من أحد الجانبين، والعمل من الجانب الآخر ².

¹ بن إبراهيم الغالي، "أبعاد القرار التمويلي والاستثماري في البنوك الإسلامية"، دار الفنائس، عمان، 2012، ص91.

² عبد المطلب عبد الرازق حمدان، "المضاربة كما تجرئها المصارف الإسلامية وتطبيقها المعاصرة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص9.

ثانيا: أنواع المضاربة

للمضاربة نوعان¹:

- المضاربة المطلقة: هي التي يكون للمضارب فيها حرية التصرف كيفما يشاء دون الرجوع لرب المال عند نهاية المضاربة.
- المضاربة المقيدة: هي التي يشترط فيها رب المال على المضارب بعض الشروط لضمان ماله، وهي شروط تتعلق بنوع المشروع، المكان والزمان.

ثالثا: مدى ملائمة صيغة المضاربة لمشروعات البنية التحتية

تسمح هذه الصيغة التمويلية بتوفير رؤوس الأموال لمشروعات البنية التحتية، حيث يقوم بمقتضاها رب المال (المالك المستفيد) بإعطاء مبلغ من المال للطرف الآخر (صاحب المشروع)، من أجل استثماره في المشروع لقاء حصة من الربح المتفق عليه، فيسلم رأس المال للمضارب الذي يتولى العمل والإدارة، ولا يتحمل رب المال (الجهة الخاص بالتمويل) خسارة تتجاوز رأسماله، كما لا يتحمل المضارب (صاحب المشروع) خسارة سوى مجهوده ووقته، ويمكن أن تؤول ملكية المشروع إلى المضارب (صاحب المشروع) كلية، وذلك بعد أن يتنازل عن جزء من أرباحه لصالح الجهة الممولة بغية شراء نصيبه تدريجيا، ليصبح المشروع في النهاية ملكا له، بعد أن كان لا يمتلك إلا جهده، كما يمكن أن تبقى المضاربة دائمة، وهذا يعود إلى تقدير الجهة الممولة وصاحب المشروع.

الفرع الثالث: صيغة الاستصناع

أولا: تعريف الاستصناع

هو اتفاق يتعهد فيه أحد الأطراف بصناعة سلعة غير موجودة أصلا، وفقا للمواصفات التي يتم تحديدها ويلتزم بها الصانع بموجب هذا الاتفاق².

¹ موسى عمر أبو محميد، مرجع سابق، ص92.

² وائل عربيات، "المصارف الإسلامية والمؤسسات الاقتصادية"، در الثقافة، عمان، ط1، 2006، ص132.

ثانيا: شروط التمويل بالاستصناع:

من أهم شروط التمويل بالاستصناع ما يلي¹:

- أن يكون المشروع المراد تنفيذه مباحا شرعا.
- أن يكون العمل محددًا، بحيث يشتمل على نوعية المشروع وحجمه وبيان الطريقة التي يتم تنفيذه بها. وتحديد الفترة الزمنية للتنفيذ.
- يتم تحديد الجهة المنفذة والشروط المتفق عليها.

ثالثا: الجوانب الرئيسية لتنفيذ صيغة الاستصناع

تتمثل في ثلاثة جوانب هي²:

- الموافقة على تنفيذ عملية الاستصناع.
- الجانب الهندسي للمشروع.
- الجانب التنفيذي والمتعلق بالإجراءات وما بعد الموافقة ومراحل سير المشروع.

رابعا: مدى ملائمة صيغة الاستصناع لتمويل مشروعات البنية التحتية

أصبح الاستصناع وسيلة هامة من وسائل التمويل الإسلامي، فمن خلاله يتفق صاحب المشروع مع الشركة المتخصصة في التمويل بهذه الصيغة على القيام بتصنيع ما يرغبه صاحب المشروع، وعادة ما ينطبق الاستصناع على تشييد المباني، بناء الجسور، الطرق، محطات توليد الطاقة الكهربائية، وغيرها وفقا لمواصفات محددة في العقد يتم الاتفاق عليها، ثم تقسيم المبلغ على دفعات مع الحصول على ربحية.

وتقوم الجهة الممولة بتمويل المشروع تمويلًا كاملاً أو توفير المواد اللازمة لتنفيذه بواسطة التعاقد مع المستصنع (صاحب المشروع) على تسليمه المشروع كاملاً بمبلغ محدد ومواصفات محددة وفي تاريخ معين، ومن ثم تقوم الجهة الممولة بالتعاقد مع مقاول أو أكثر لتنفيذ المشروع حسب مواصفات محددة، ويتمثل الفرق بين ما تدفعه الجهة الممولة وما يسجله على حساب المستصنع الربح الذي يؤول للجهة الممولة.

¹ وائل عربيات، مرجع سابق، ص135.

² علي محيي القره داغي، "التمويل الإسلامي لمشروعات البنية التحتية"، على الموقع:

وبالتالي فلاستصناع يتيح إقامة مشروعات لا يتوفر لها ميزانية كافية، ونقل عبئ توفير التمويل اللازم من صاحب المشروع إلى الجهة الممولة، وبالتالي يتخلص أصحاب مشروعات البنية التحتية من معظم مشاكلهم التمويلية والتنظيمية والتسويقية بدون التعرض لمخاطر الديون وفوائدها.

الفرع الرابع: صيغة المراجعة

أولاً: تعريف المراجعة

تعرف على أنها عملية تبادل يتم بمقتضاها شراء سلعة معينة ثم بيعها بعد ذلك بعامش ربح متفق عليه، ويستخدم هذا الأسلوب عند حاجة المشروع لشراء سلعة معينة وغيرها من المعدات اللازمة لبدء النشاط في المشروع¹.

ثانياً: أنواع المراجعة

تنقسم المراجعة إلى نوعين²:

- **بيع المراجعة البسيطة:** هي التي تكون بين طرفين هما البائع والمشتري، ويشترط فيه أن يكون ما يتم بيعه ملكاً للبائع.
- **بيع المراجعة للأمر بالشراء:** تسمى أيضاً بالمراجعة المركبة، وهي لجوء شخص ما إلى المصرف أو جهة ما لشراء سلعة معينة تكون محددة بصفات مقابل ربح يتفقان عليه.

ثالثاً: مدى ملائمة صيغة المراجعة لمشروعات البنية التحتية

يعتبر أسلوب التمويل بالمراجعة أسلوباً ملائماً لتمويل مشروعات البنية التحتية، فهو يستخدم عند حاجة المشروع لشراء سلع معينة مثل الآلات وغيرها من المعدات اللازمة لبدء المشروع، فكثيراً ما نجد من لديهم الرغبة في تنفيذ تلك المشروعات لكنهم لا يملكون الموارد المالية الكافية التي يحتاجها المشروع، فالاعتماد على هذا الأسلوب كصيغة تمويلية لمشروعات البنية يسمح لها بالحصول على ما تحتاجه بدون دفع الثمن مباشرة عند

¹ حسين عبد المطلب الأسرح، "صيغ تمويل المشروعات في الاقتصاد الإسلامي"، مجلة دراسات إسلامية، العدد 8، مركز البصيرة للبحوث، 2010، ص8، على الموقع:

https://mpr.aub.uni-muenchen.de/22317/1/MPRA_paper_22317.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/02/30، على الساعة 14:15.

² عبد العظيم أبو زيد، "بيع المراجعة وتطبيقها المعاصرة في المصارف الإسلامية"، دار الفكر الجامعي، دمشق، 2004، ص23.

الاستلام، وهذا ما يوفر جرعات مستمرة من التمويل خلال فترة انجازها، كما أنه يوفر مرونة أكبر لتمويل المشروع، ويتيح للمشروع فرصة تحقيق وفورات مالية تستخدم لتغطية احتياجات أخرى .

خلاصة

لقد حاولنا من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على الآليات البديلة لتمويل مشروعات البنية التحتية في الاقتصاد الإسلامي، وباعتبار أن هذه المشروعات أصبحت قاطرة النمو في كل دول العالم، فقد أعطى الإسلام أهمية كبيرة لها من خلال توفره على مجموعة من البدائل التي تملك من الخصائص والسمات ما يحول دون وجود مشكلات التمويل لها، ونجد الصكوك الإسلامية من بين أهم هذه الأدوات التمويلية وذلك لما تتضمنه من مزايا لا توجد في غيرها من أدوات التمويل التقليدي، كما أنها تتسم بالتنوع والتعدد، مما يجعلها تناسب العديد من مختلف مرافق البنية التحتية، بالإضافة إلى نظام "B.O.T"، والذي رغم أنه لا يعد من صيغ التمويل الإسلامي فهو لا يتنافى مع مقاصد الشريعة، ويعتبر بديلاً أنسب وأجدر يتلاءم مع طبيعة وإمكانات هذه المشروعات، وذلك كونه أسلوب يسمح بانتقال أعباء التمويل إلى القطاع الخاص، وبالتالي تخفيف العبء الملقى على عاتق الحكومات في إقامة مشروعات تعود بالمنفعة على كل الأطراف.

كما تم التطرق في هذا الفصل إلى بعض البدائل الأخرى لتمويل مشروعات البنية التحتية كالوقف، وبعض صيغ التمويل الإسلامي.

**الفصل الثالث: التجربة
السعودية في مجال تمويل
مشروعات البنية التحتية
باستخدام بدائل إسلامية**

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

تمهيد:

تعتبر تجربة المملكة العربية السعودية تجربة رائدة في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام البدائل التمويلية، حيث كان لها نصيب وافر من إصدار الصكوك لتمويل هذه المشروعات العملاقة، كمشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الجديد بجدة، ومشروع توسيع مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

كما اعتمدت المملكة العربية السعودية على الشراكة مع القطاع الخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية بالعديد من الصيغ والتي من أهمها "B.O.T"، وذلك في مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة، مشروع مطار الطائف الدولي الجديد، ومشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم، حيث لقيت الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق هذا الأسلوب رواجاً كبيراً.

بالإضافة إلى مشروع إنشاء برج زمزم بمكة المكرمة الذي تم تمويله بالوقف.

لهذا سنحاول في هذا الفصل التعرف على هذه المشروعات من خلال:

- **المبحث الأول:** مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة باستخدام الصكوك
- **المبحث الثاني:** مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة بنظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"
- **المبحث الثالث:** مشروعات ممولة بالوقف وصيغ أخرى

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المبحث الأول: مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة باستخدام الصكوك

نظرا للتطور المتسارع الذي تشهده حركة النقل الجوي في منطقة جدة، وزيادة عدد الركاب القادمين والمغادرين، وتضاعف العمليات عبر مطار الملك عبدالعزيز الدولي، تأثرت البنية التحتية القديمة للمطار، مما أدى إلى حدوث حالات ازدحام شديد، وتدني مستوى الخدمات إلى ما دون رضاء العملاء، مما أدى إلى ضرورة تنفيذ مشروع تحسينات كبرى في شتى جوانب المطار.

المطلب الأول: لمحة عن مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة

يقع مطار الملك عبدالعزيز الدولي في السعودية، وتم افتتاحه رسميا في 1981، ليكون البوابة الجوية لمدينة جدة التي تتمتع بثقل اقتصادي كبير بصفتها واحدة من أهم وأكبر المدن الاقتصادية في المنطقة الخليجية والشرق الأوسط.

الفرع الأول: التعريف بمطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة

مطار الملك عبدالعزيز الدولي أو مطار جدة الدولي هو مطار دولي يقع على بعد 19 كم شمال مدينة جدة الميناء الأول في السعودية، بدأ بناء المطار في 1974، وتم افتتاحه رسميا في أبريل 1981، يحتل المطار مساحة 105 كم²، ويضم بالإضافة إلى مرافق المطار الرئيسية، المرافق الخاصة بسكن الموظفين، ومرافق قاعدة القوات الجوية الملكية السعودية بالمنطقة الغربية والمناطق المخصصة للتوسعات المستقبلية، ويعتبر هذا المطار هو الأهم في مطارات السعودية، حيث أنه هو المركز الرئيسي ومركز عمليات شركة الخطوط الجوية العربية السعودية، كما أنه هو بوابة مكة المكرمة الجوية، وعن طريقه يصل جميع الحجاج والمعتمرين إلى المسجد الحرام بمكة المكرمة، كما يتميز أيضا بأنه يضم رابع أكبر صالة للركاب في العالم وهي صالة الحجاج¹.

وللإشارة يوجد مجموعة من الخطوط الجوية العاملة في مطار الملك عبدالعزيز الدولي*.

¹ <https://www.holdinn.com/ar/landmarks/الدولي-عبدالعزيز-الملك-مطار-جدة-المكة-المكرمة-جدة/مطار-الملك-عبدالعزيز-الدولي/>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/05، على الساعة 9:30.

*لزيد من التفصيل حول الشركات والخطوط الجوية العاملة في مطار الملك عبدالعزيز الدولي، أنظر الملحق رقم (2)

يضم مطار الملك عبدالعزيز بجدة ثلاثة صالات للركاب¹:

أولاً: الصالة الجنوبية

تعتبر الصالة الجنوبية إحدى التحف المعمارية البارزة في عالم المطارات، وتتميز بسقفها الشديد الانحناء فوق صالة المغادرة الرئيسية، وقد صممت لاستيعاب 2,500 راكب/الساعة، وتخدم كل رحلات الخطوط السعودية الداخلية والدولية، وهناك أربعون بوابة قدوم ومغادرة بالصالة، وكذلك يوجد بها استراحة لكبار الشخصيات بمواقف سيارات خاصة بهم، ويربطها بمدينة جدة طريقان سريعان هما طريق المدينة المنورة وطريق مكة المكرمة السريع.

ثانياً: الصالة الشمالية

تشبه في مظهرها الخارجي الصالة الجنوبية، وهي مخصصة لكافة خطوط الطيران الأجنبية المنتظمة، إضافة إلى عشرين شركة طيران تعمل في موسمي الحج والعمرة والتي تصل خدماتها إلى مدينة جدة، وهناك أربع عشرة بوابة قدوم ومغادرة بالصالة.

ثالثاً: صالة الحجاج

تعتبر صالة الحجاج صالة فريدة من نوعها، حيث صممت على شكل خيام، تبلغ مساحتها 465,000 م²، وبهذا تكون رابع أكبر صالة للركاب في العالم بعد مطارات هونغ كونج، بانكوك وسول، وتتكون من موقعين منفصلين يفصلهما طريق بعرض 160 م، كما صمم مدرج الطيران ليخدم 10 طائرات ضخمة، وهناك مدرج آخر يقع غرب المدرج الأول سوف يستخدم مستقبلاً عند تزايد عدد الحجاج، وهناك خمس مباني في كل موقع لخدمة الحجاج، كل مبنى منها يحتوي على بوابتين متصلتين بجسرين يقودان إلى الطائرة مباشرة، إضافة إلى ما يقارب 120 محلاً تجارياً ومطاعم ومحلات للوجبات الخفيفة ومركز طبي ودورات مياه، ويمكن استقبال ما يقارب 50,000 حاج يومياً في المواسم، وتعتبر هذه الصالة في الواقع مطاراً قائماً بحد

¹مرجعين:

- <http://www.marefa.org/> مطار الملك عبد العزيز الدولي

تاريخ الاطلاع: 2017/05/05، على الساعة 9:45.

- https://ar.wikipedia.org/wiki/مطار_الملك_عبد_العزيز_الدولي

تاريخ الاطلاع: 2017/05/05، على الساعة 10:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

ذاته مزودة بجميع الخدمات والمرافق الحكومية ووكلاء مؤسسات الطوافة، ويتم استخدام هذه الصالة لاستقبال ضيوف الرحمن والذين يفدون سنويا لأداء فريضة الحج بالأراضي المقدسة.

المطلب الثاني: تقديم مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة

يأتي هذا المشروع العملاق بناء على دراسات مستفيضة وضعت في الاعتبار العديد من العوامل، مثل موقع المطار ودوره المنشود كبوابة رئيسية للرحمن الشريفين، فهو من أهم مطارات المملكة السعودية وأكثرها حركة جوية.

الفرع الأول: أهداف ومراحل مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة

أولاً: أهداف مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة¹

يهدف مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد إلى مواكبة الطلب المتنامي والمتوقع على الحركة الجوية في المطار، ودعم البنية الاقتصادية لمنطقة مكة المكرمة بشكل عام ولمدينة جدة بشكل خاص، إضافة إلى التكامل مع قطاعات اقتصادية يتطلب نموها توفر مطار دولي بالميزات المستهدفة.

ويسهم المطار الجديد في استيعاب الجيل الجديد من الطائرات العملاقة، كما يهدف إلى أن يصبح مطارا محوريا يستحوذ على حصته العادلة من حجم الحركة الجوية في المنطقة، يعمل وفق أسس تجارية، إلى جانب توفير عدد كبير من الفرص الاستثمارية للقطاع الخاص، ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين ورواد المطار وفق أعلى المقاييس العالمية.

ثانياً: مراحل مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة

للمشروع ثلاث مراحل، حيث سيتحقق الجزء الأكبر من الأهداف بعد إنجاز المرحلة الأولى من المشروع التي سترفع طاقة المطار الاستيعابية إلى 30 مليون مسافر سنويا في أواخر 2017، أما المرحلة الثانية فتستهدف رفع طاقة المطار الاستيعابية إلى 43 مليون مسافر بحلول عام 2025 م، وصولاً إلى 80 مليون مسافر

¹ صالح الرويس، "مطار الملك عبدالعزيز الدولي في مراحل التنفيذ النهائية"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/1069565>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/05، على الساعة 10:30.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

في مرحلته الثالثة والمتوقع إنجازها في عام 2035 م¹.

الفرع الثاني: طرح صكوك تمويل مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة²

وقع الأمير سلطان بن عبدالعزيز آل سعود رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني يوم 14 نوفمبر 2010 بمدينة أعادير، عقدي المرحلة الأولى من مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة الذي سيرفع طاقة المطار الاستيعابية إلى 30 مليون مسافر سنويا، حيث قامت الهيئة العامة للطيران المدني بطرح صكوكها القائمة على عقد المراجعة الإسلامية والمتوافقة مع أحكام الشريعة، والخاصة بتمويل مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة، يوم 10 جانفي 2012، وكان الطرح خاصا وليس عاما، حيث استهدف المستثمرين النوعيين من الشركات الذين يرغبون الاحتفاظ بأموالهم على شكل مرابحات، ورجال الأعمال، وضم السعوديين و الأجانب.

كما أوضحت الهيئة العامة للطيران المدني في بيان لها أن الصكوك تتميز بأنها مضمونة بالكامل من حكومة المملكة العربية السعودية، مشيرة إلى أن هذا الإصدار هو الأول ضمن إصدارات متتالية لتمويل تكاليف تطوير المطار في مرحلته الأولى، والبالغة 27,111 مليار ريال (نحو 7,2 مليار دولار).

وفي هذا الصدد قدمت وزارة المالية الضمان نيابة عن الحكومة، فيما ألحقت مؤسسة النقد العربي السعودي تلك الصكوك بقائمة الأوراق المالية المقبولة في اتفاقيات إعادة الشراء بنسبة 70%، إلى جانب وزن مخاطر يساوي "صفر" لغرض احتساب كفاية رأس المال باعتبار أن الهيئة مؤسسة حكومية، إضافة إلى الدور الفاعل لكل منهما في المشاركة في ترتيب إصدار الصكوك والتعريف بها لدى المؤسسات المالية.

كما تمت عملية إصدار الصكوك عن طريق مستشار مالي مرخص من هيئة السوق المالية، أما الأرباح الموزعة وآلياتها فاعتمدت على طريقة هيكل الصكوك، ووصفت طريقة تمويل المشروعات عن طريق الصكوك

¹ إبراهيم بنعمر، "مجلة الطيران العربي"، العدد 26، الرباط، 2016، ص31، على الموقع:

www.acac.org.ma/versions/1464369708_4.pdf

تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 11:00.

² مرجعين:

- سالم المريشيد، "ولي العهد يوقع عقدي مطار الملك عبدالعزيز الجديد ب 27 مليار ريال"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://www.makkawi.com/News/show.aspx?Id=1563>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 13:00.

- "ولي العهد يوقع عقدي المرحلة الأولى لمشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز"، مقال من الموقع الالكتروني:

http://www.alwatan.com.sa/Economy/News_Detail.aspx?ArticleID=29305&CategoryID=2

تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 13:10.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

بأنها مستخدمة عالمياً، وأثبتت نجاحها في العديد من المشروعات وخصوصاً مشروعات البنية التحتية، حيث تضمن الحكومة هذه المشروعات ويمول المستثمرون المشروع الذي عن طريقه يتم دفع مستحقات هذه الصكوك بناءً على نشرة الإصدار الخاصة بها.

أولاً: الإصدار الأول من الصكوك الإسلامية لتمويل مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة¹

كان حجم الإصدار الأول من الصكوك الإسلامية لتمويل إنشاء مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة بمبلغ 15 مليار و125 مليون ريال سعودي (نحو 4 مليارات دولار)، وأكد مستشار في المصرفية الإسلامية لآحم الناصر أن عمر الصكوك 10 سنوات تنتهي في 2022، ولا يوجد تسعيرة للصكوك، وأقل اشتراك مليون ريال.

وكان الإقبال كبير على تلك الصكوك وهذا ما يعكس ثقة المستثمرين بالاقتصاد السعودي، وخصوصاً في مشروعات الدولة التنموية ومؤسساتها الكبيرة مثل الهيئة العامة للطيران المدني.

وقامت الهيئة العامة للطيران المدني بعملية تخصيص الصكوك التي تم طرحها لتغطية تكاليف توسيع مطار الملك عبد العزيز الدولي، حيث وصلت التغطية إلى أكثر من ثلاث مرات للإصدار من قبل المؤسسات الاستثمارية بالمملكة التي شملت بعض المؤسسات الحكومية وأغلب البنوك السعودية وبعض الشركات الكبرى بالمملكة.

ومن المرافق والأنظمة التي يحتويها الإصدار الأول:

- ✓ مجمع صالات للركاب بمساحة تبلغ 670,000 م² و200 شبك، وأحدث نظام لمناولة الأمتعة بطول يزيد على 60 كم من السيور المرتبطة بأحدث أنظمة للأمن، و96 جسراً لعبور المسافرين إلى الطائرات.
- ✓ 46 بوابة لمغادرة المسافرين، و4 صالات للدرجة الأولى ودرجة الأعمال، وساحة تستوعب 94 موقفاً للطائرات، وفندقاً يضم 56 غرفة يشمل كافة الخدمات الفندقية لخدمة ركاب الترانزيت، ومركز للنقل يضم محطة لقطار الحرمين الشريفين، وسوق حرة ومراكز تجارية.

¹ حسن الصبحي، "الطيران المدني السعودي يصدر صكوكاً إسلامية بـ 15 مليار ريال" مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.al-madina.com/article/255134/>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 14:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

ثانياً: الإصدار الثاني من الصكوك الإسلامية لتمويل مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة¹

طرحت الهيئة العامة للطيران المدني السعودي الإصدار الثاني من صكوكها التمويلية للمشروع والمقدرة قيمتها بـ 11 مليار و986 مليون ريال (نحو 3 مليارات دولار)، بعد أن تم تمويل الجزء الأول من الصكوك الخاصة بتمويل مشروع المطار بقيمة 15 مليار و125 مليون ريال، وستستخدم متحصلات هذه الصكوك لتمويل مشروع تطوير مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة،

اختارت الهيئة ثلاثة بنوك لترتيب الشريحة الثانية من برنامج صكوكها، وقدرت قيمة هذه الشريحة بنحو 11 مليار و986 مليون ريال، حيث عينت "شركة Hongkong and Shanghai Banking Corporation"، "البنك الأهلي التجاري" و"بنك Standard Chartered" لإدارة هذه الصفقة.

ومن المرافق والأنظمة التي يحتويها الإصدار الثاني:

- ✓ برج للمراقبة الجوية بارتفاع 133م.
- ✓ ثلاثة مراكز للطاقة والتبريد، مركزان لإدارة المعلومات، ومركز لإدارة الأزمات والطوارئ، وساحات وممرات للطيران ومجمع للوقود، وشبكة طرق جديدة مع تحديث الطرق المحيطة، وبنية تحتية لقرية الشحن الجوي ومدينة المطار.
- ✓ صالات السفر بـ 46 بوابة ل صعود الطائرات، تتصل بـ 94 جسراً للوصول للطائرات، بما فيها الطائرات العملاقة ذات الطابقين من طراز (إيرباص – A380)
- ✓ صالات الانتظار وفق أرفع المستويات، فندق تابع للمطار، ومنطقة للأسواق التجارية الحديثة.
- ✓ نظام نقل الركاب الآلي يصل بين مركز استقبال الركاب ومركز الرحلات الدولية، وذلك لتسهيل تنقل المسافرين آلياً.

¹ مرجعين:

- براء العتيق، "صكوك بـ12 مليار ريال لتمويل مطار جدة الجديد"، مقال من الموقع الإلكتروني: <https://www.mubasher.info/news/2147207> / صكوك-ب12-مليار-ريال-تمويل-مطار-جدة-الجديد
- تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 14:30.
- أحمد سعد، "الطيران السعودي يطرح الإصدار الثاني من الصكوك الإسلامية لتمويل تطوير مطار الملك عبد العزيز"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alborsanews.com/2013/09/24/472545>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/07، على الساعة 10:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

- ✓ مركز حديث للمواصلات، يضم أحدث وسائل النقل المتنوعة بما فيها محطة قطار متكاملة، وذلك لانتقال الركاب وسفرهم بمنتهى اليسر.
- ✓ نظام متطور لتحميل ومناولة أمتعة المسافرين، يمتد لأكثر من 60 كم من سيور النقل المتحركة.
- ✓ أحدث نظام تقني للتحكم بحركة المرور الجوي.
- ✓ مرافق ومنشآت متنوعة للدعم والمساندة، وقد صممت جميعها بعناية بشكل متناسب مع تصاميم المباني الرئيسية.

الفرع الثالث: العقود المبرمة لتنفيذ المرحلة الأولى لمشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة

تتمثل العقود المبرمة لتنفيذ المرحلة الأولى فيما يلي¹:

أولاً: صالة خطوط الطيران الخاص، مبنى السلامة والتراخيص الاقتصادية "Safety and Economic of Building Regulations" ومجمع إجراءات الوسائل الرقابية، المقاول: مجموعة بن لادن السعودية.

أعمال تصميم وبناء ما يلي:

- ✓ صالة خطوط الطيران الخاص، المدرج والمنشآت ذات الصلة بهما، وذلك لخدمة الطائرات الخاصة والتجارية.
- ✓ مبنى السلامة والأنظمة الاقتصادية "SERB"، الذي يتولى مسؤولية الخدمات التنظيمية التي تقدمها الهيئة العامة للطيران المدني، وفق متطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني "International Civil Aviation Organization".
- ✓ مجمع الوسائل الرقابية "Complex Means of Control"، وهو يوفر المرافق الخاصة بسلطات الجمارك لأجل التدريب والسكن وتخزين المواد وصيانة وحدات المراقبة.

¹ مرجعين:

- عبد العزيز غزاوي، "بدء حفر أساسات مطار جدة الجديد" مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://okaz.com.sa/article/380484/>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/07، على الساعة 11:00.

- خالد صائم الدهر، "الشرق تنفرد بتقدم أوسع وأدق التفاصيل المصورة عن مشروع مطار الملك عبدالعزيز بجدة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alsharq.net.sa/2012/01/28/101824>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/07، على الساعة 11:30.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية
ثانيا: نفق خدمات المعدات الأرضية "Ground Support Equipment"، المقاول: شركة "سعودي أوجيه المحدودة" و" Murray and Roberts Holdings".

أعمال تصميم وبناء ما يلي:

✓ نفق يضم أربعة مسارات تحت المدرج الأوسط، ليسهل وصول سيارات وآليات وأجهزة الخدمات الأرضية في منطقة أرض المطار من ناحية ومدرج ومبنى الصالات الجديدة من الناحية الأخرى.

ثالثا: تحسين وتطوير المنشآت والمرافق الحالية في أرض المطار، المقاول: شركة المباني للمقاولات.

أعمال التصميم والبناء التالية:

✓ توسعة وإعادة تشييد المدرج الثلاثة الحالية والمسارات المرتبطة بها، مع تزويدها بأنظمة إضاءة وتحكم وسلامة جديدة، وذلك من أجل استقبال أحدث الطائرات.

رابعا: أعمال الحفر والردم والتسوية العامة، المقاول: شركة المباني للمقاولات العامة.

أعمال الإنشاءات التالية:

✓ حفر وتمهيد وتجهيز الموقع الجديد من أجل إنشاء المبنى الجديد للصالات، والتحسينات البيئية لأرض المطار، إضافة إلى إنشاء المرافق المؤقتة المخصصة لاستخدام مقاولي الأعمال الرئيسية.

خامسا: صالة الترحيل (المبعدين)، المقاول: "Bong Kyung Construction Co. Ltd".

أعمال التصميم والبناء التالية:

✓ صالة مغادرة مخصصة لترحيل الأجانب ممن انتهت صلاحية تأشيراتهم والمخالفين لنظام الإقامة، وهي صالة عصرية وآمنة، ومزودة بكل المرافق اللازمة للركاب والأمتعة.
✓ المبنى المخصص للأمن، وذلك من أجل المكاتب الإدارية لجهاز أمن المطار.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المطلب الثالث: المرحلة الأولى من مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بمجدة

يعد مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد من أهم المشروعات الممولة عن طريق الصكوك الإسلامية في السعودية، حيث وفر المشروع في مرحلته الأولى مرافق جديدة، كما ساهم في توفير العديد من مناصب العمل وفرص الاستثمار، وقد حصل المطار على العديد من الجوائز، باعتباره أفضل مشروع على مستوى مطارات العالم.

الفرع الأول: أبرز إنجازات المرحلة الأولى

من أهم إنجازات المطار الجديد في مرحلته الأولى¹:

- خمس صالات لركاب الدرجة الأولى ورجال أعمال، "اثنان" منها للمسافرين على الرحلات الدولية المغادرة، و"اثنان" للمسافرين على الرحلات الداخلية، أما الخامسة فهي للمسافرين الواصلين على رحلات دولية وداخلية.
- مجمع صالات للاستثمار التجاري بمساحة 27,987 م²، فضلا عن مسجد يتسع لـ300 مصل (رجال وسيدات) يشتمل على ساحة خارجية للصلاة لنحو 700 مصلي، و220 شبك لخدمة الركاب، بالإضافة إلى 80 جهاز خدمة ذاتية للركاب، ونظام قطار آلي لنقل ركاب الرحلات الدولية داخل مجمع الصالات، ونفق يوصل إلى مركز لصيانة القطار الآلي ومن ثم للمرحلة الثانية، ونظام متطور لمناولة أمتعة المسافرين يبلغ طول سيوره 33 كم.
- ممرات وساحات جانب الطيران قدرت في المرحلة الأولى بمساحة 1,700,000 م²، إضافة إلى شبكات مرافق وخدمات (كهرباء، مياه شرب، مياه غير نقية، مكافحة حريق... إلخ)، ومواقف سيارات للمدد القصيرة تستوعب 8200 سيارة من أربعة طوابق، ومواقف سيارات للمدد الطويلة، منها مواقف عامة تستوعب 4356 سيارة، ومنها ما هو مخصص للحافلات وتستوعب 48 حافلة، ومنها ما هو مخصص لسيارات الأجرة وتستوعب 651 سيارة، علاوة

¹ أحمد مصطفى، "مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد... عجلة العمل متواصلة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

/ مشروع-مطار-الملك-عبدالعزيز-الدولي-الج/2017/03/29/http://www.assalon.com

تاريخ الاطلاع: 2017/05/07، على الساعة 12:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

على موقف يستوعب 1243 سيارة مخصص لشركات تأجير السيارات، ومواقف سيارات للعاملين بالمطار تستوعب 9123 سيارة.

- فندق لركاب الترانزيت بمستوى أربع نجوم، يضم محطة إطفاء وإنقاذ، ومركزان متكاملان للمعلومات.
- وتضمن المشروع أيضا إنشاء نفق خدمات بطول 9327 م، وممر للخدمات يربط جميع مراكز الأحمال ببعضها البعض، بطول 46 كم، وحقل خزانات لوقود الطائرات مع شبكة توزيع، ومبان للخدمات الأرضية والصيانة، وشبكة طرق بطول 36,5 كم وتشتمل على عدد من الأنفاق ومدارج الطائرات والجسور.
- مشتل لخدمة أعمال تشجير المطار، وحديقة داخلية لتخفيف العبء الحراري بمساحة 18,000 م²،

الفرع الثاني: التصميم المعماري لمشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بمجدة وتقنياته الحديثة¹

بالنسبة للتصميم المعماري للمطار الجديد وتقنياته الحديثة، فقد تميزت التصميم المعمارية بطابع مستوحى من الطابع الإسلامي وفي ذات الوقت يتلاءم مع بيئة المملكة، كما يجري العمل على نشر المسطحات الخضراء حول وداخل مجمع الصالات، وكذلك إنشاء حوض مائي لأسماك الزينة بارتفاع 2.14 م وقطر 10 م من أجل ربط المطار ذهنيا ببيئة جدة البحرية.

وتم مراعاة الاحتياطات البيئية منذ البداية أي أثناء مراحل التصميم، ومن أمثلة ذلك معالجة مياه الصرف الصحي، اختيار المواد الإنشائية والكهربائية الصديقة للبيئة، مما سيؤهل المشروع للحصول على الشهادة الفضية "LEED" من قبل لجنة المباني الخضراء بالولايات المتحدة الأمريكية، والتي تمنح للمشروعات الصديقة للبيئة.

وكان مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد، قد فاز بجائزة أفضل مشروع هندسي على مستوى مطارات العالم، خلال المنتدى العالمي الثامن للبنية التحتية لعام 2015، الذي أقيم في مدينة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية.

¹ صادق غيثان، "مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بمجدة يسابق الزمن"، مجلة عالم الخدمات الأرضية، الشركة السعودية للخدمات الأرضية، العدد 13، جدة، 2014، ص 14، على الموقع:

http://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/Arabic_Ground_Services_World.pdf.

تاريخ الاطلاع: 2017/05/06، على الساعة 12:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الفرع الثالث: إسهامات مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بجدة في التدريب وتوفير فرص العمل و

الاستثمار¹

لقد وفر المشروع برنامجاً تدريبياً للمهندسين السعوديين حديثي التخرج من مختلف التخصصات الهندسية، للاستفادة من التطبيق الميداني على أرض الواقع في أعمال المشروع الذي يعد من أضخم المشروعات في المملكة وأكثرها تعقيداً من حيث التقنية المستخدمة في إنشائه، واستقطب البرنامج دفعات متتالية من الشباب السعودي مما ساهم في تأهيل جيل من الشباب لديه القدرة على إدارة هذا النوع من المشروعات، الأمر الذي كان له الأثر الإيجابي في تطوير قدراتهم وكفاءاتهم.

أما فيما يخص توفير العمل، فإن نسبة كبيرة من العاملين في المشروع من السعوديين التي تقدر بـ 26,000 عامل ومهندس، حيث انطبقت على جميع الشركات العاملة في تنفيذ المشروع نسب السعودة المقررة من الجهات المختصة، وعندما يتم تشغيل المطار في 21 نوفمبر 2017، فإن الجهات العاملة في المطار (جوازات، جمارك، أمن، الخطوط السعودية، القطاعات التجارية والاستثمارية... إلخ)، ستكون بحاجة لضعف العاملين في المطار الحالي على أقل تقدير وذلك لتشغيل المطار بكامل طاقته الاستيعابية.

وفقاً لمخطط المشروع سيتم تخصيص مساحات كبيرة داخل مجمع الصالات للاستثمار التجاري تصل إلى نحو 27,987 م²، علاوة على المساحات الخارجية، ومن المخطط له أن يتم إسناد تشغيل المطار لإحدى الشركات العالمية، لكن ذلك سيتم وفق شروط تضمن مستويات عالية من الخدمات والصيانة.

¹ مرجعين:

- رغد عشميل، "70 طائرة في آن واحد سيستقبلها مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.3alyoum.com/news/a/70-طائرة-في-آن-واحد-سيستقبلها-مطار-الملك>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/08، على الساعة 11:00.

- عبدالله الراجحي، "الطيران المدني: العمل بمطار جدة الجديد يسير بوتيرة متسارعة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<https://sabq.org/الطيران-المدني-العمل-بمطار-جدة-الجديد-يسير-بوتيرة-متسارعة>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/08، على الساعة 12:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المبحث الثاني: مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة بنظام البناء والتشغيل

والتحويل "B.O.T"

يعد مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز المطار الأول في المملكة العربية السعودية الذي تم تطويره وتشغيله عن طريق الشراكة مع القطاع الخاص وفق أسلوب البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"، فبالإضافة إلى اعتباره من أهم المشروعات التي سخرتها الحكومة لدعم حركة النقل الجوي بشكل عام، وتسيير حركة قدوم ومغادرة زوار المدينة، فهو يمثل معلما حيا يعكس تراث المدينة المنورة.

المطلب الأول: لمحة عن مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

يمثل مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد معلما حضاريا بارزا يبرز الجوانب المشرقة في عادات وتراث سكان المدينة المنورة، ويسهم في رفع مستوى الخدمات المقدمة، وذلك مع تكامل مرافق المطار وضمان التوسع المستقبلي وتقليل مستوى التغيرات والمسافات لحركة المسافرين.

الفرع الأول: التعريف بمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي هو مطار المدينة المنورة الرئيسي، ويبعد عنها حوالي 15 كم في الاتجاه الشمالي الشرقي، وتزداد أهميته باعتباره بوابة المسلمين الجوية للمسجد النبوي، وأحد منافذ وصول ومغادرة الحجاج والمعتمرين من الخارج، أفتتح عام 1971 كمطار داخلي في بداية إنشائه، وأدت الزيادة الكبيرة في عدد رحلات موسم الحج والعمرة إلى تحويله إلى مطار دولي عام 2006، حيث يستخدم عدد كبير من شركات الطيران المحلية والإقليمية والدولية هذا المطار*، بالإضافة إلى عشرات شركات الطيران التي تعمل بالمطار في موسم الحج فقط¹.

*لمزيد من التفصيل حول شركات وخطوط الطيران العاملة في مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز، أنظر الملحق رقم (3).

¹ http://www.wikiwand.com/ar/مطار_الأمير_محمد_بن_عبد_العزيز_الدولي

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الفرع الثاني: مرافق وخدمات مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

أولاً: مرافق مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

يضم مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز المرافق التالية¹:

1. الصالات: تقع في المبنى الرئيسي الذي يشغل مساحة 10,251 م² مقسمة إلى أربع صالات، اثنتان منها للسفر الداخلي والخارجي واثنتان للقدوم، وصممت هذه الصالات لتستوعب سبع وثلاثون رحلة يومية، بالإضافة إلى صالات أخرى تفتح لخدمة ضيوف الرحمن، إحداها للقدوم والأخرى للسفر، ومن أهمها:

✓ الصالة الملكية: تبلغ مساحتها 2269 م².

✓ صالات كبار الزوار: مجهزة لخدمة كبار الضيوف تبلغ مساحتها 683 م².

2. برج المراقبة: يقع في داخل ساحة المطار، وتبلغ مساحته 895 م².

3. محطات الإطفاء والإنقاذ: تبلغ مساحة محطة الإطفاء 1183 م²، ومحطة الإنقاذ 703 م²، وهما مزودتان بالأجهزة اللازمة، وسيارات إطفاء فائقة التطور، وأجهزة اتصالات للحفاظ على أمن وسلامة الركاب والطائرات.

4. محطة توليد الكهرباء: تحتوي هذه المحطة على أربعة مولدات بطاقة إجمالية (8/6) ميغاوات تعمل خلال الأربع والعشرين ساعة.

5. محطة تنقية المياه: توجد بها خزانات للمياه المعالجة بسعة 136663 لترا، حيث تقوم مضخات ضخمة جدا بضخها إلى جميع مرافق المطار على مدار الأربع والعشرين ساعة.

6. المدرج: يوجد بمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز مدرجان، الأول مدرج بطول 3050 م وعرض 45 م، و الثاني بطول 3850 م وعرض 45 م مع ممرات موازية لاستقبال الطائرات العريضة.

7. المواقف: تستوعب ساحة المطار ثلاث عشرة طائرة يمكنها أن تقف في وقت واحد.

8. الطرق المرصوفة: تبلغ مساحة الطرق المرصوفة بالمطار 281322 م² ترابط مرافق المطار بعضها ببعض.

¹ <http://www.taibanet.com/showpost.php?p=221&postcount=1>

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

9. مواقف السيارات: تبلغ مساحة مواقف السيارات بالمطار حوالي 353062 م² تستوعب اعدادا كبيرة من السيارات.

10. محطة الوقود: يوجد بالمطار محطة وقود لتزويد السيارات والمعدات الخاصة برئاسة الطيران.

11. الرقعة الزراعية: تبلغ مساحة الرقعة الزراعية بالمطار حوالي 52544 م².

12. مسجد المطار: تبلغ مساحة المسجد حوالي 1771 م²، وقد نفذ على أحدث طراز من الفن الإسلامي الرائع.

13. المركز الصحي: يقوم بخدمة وتوفير العلاج المجاني للركاب ولموظفي المطار وسكان المنطقة المحاورة.

14. مصلحة الأرصاد وحماية البيئة

ثانيا: خدمات مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

توجد في مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز في المدينة المنورة مواقع لخدمات عدة هي¹:

1. خدمات مصرفية: يمثلها بنك الرياض الذي يقع داخل صالة استقبال المطار، ويقوم بجميع الأعمال البنكية من سحب وإيداع وصرافة وغيره.

2. مكتب المؤسسة الأهلية للأدلاء: موقعه داخل صالة الاستقبال ومهمته استقبال الزوار والحجاج والترحيب بهم واستلام جوازات سفرهم، وتوجيههم إلى المواقع التي أعدت لسكنهم.

3. خدمات النقل: مهمتها تأمين انتقال الزوار والضيوف من المطار إلى مركز المدينة المنورة، ويتم ذلك بالوسائل التالية:

أ. حافلات النقل الجماعي: تعمل في الموسم على مدار الأربع والعشرين ساعة، وفي بقية أيام السنة: من الساعة السابعة صباحا إلى الساعة العاشرة ليلا، وتنطلق حافلة النقل الجماعي من المطار إلى مركز المدينة وبالعكس في رأس كل ساعة، وأجرة الراكب الواحد (ريالان).

ب. مكاتب سيارات التأجير والأجرة: تقع داخل صالة الاستقبال في المطار وهي ثلاثة مكاتب:

- مكتب شركة بدجت
- مكتب شركة العبيري

¹ <http://www.taibanet.com/showpost.php?p=221&postcount=1>

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

- مكتب شركة الزمان.

وتتم فيها عملية التأجير كما يلي:

- توصيل الركاب من المطار إلى مركز المدينة، وأجرة السيارة الواحدة للنقطة الواحدة مع سائقها 30 ريالاً فقط.
- تأجير يومي للسيارة بحيث يتولى المستأجر قيادة السيارة، والأسعار حسب أنواع السيارات وأحجامها:

ج. سيارات الأجرة: هي سيارات مستقلة لا تتبع لمكتب، تقف في ساحة المطار حسب الدور، وتتقاضى أجرة عن حمولة السيارة الواحدة 30 ريالاً فقط.

المطلب الثاني: الاتفاقية المبرمة لتوسعة مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

من أجل تحسين خدمات المطار واستقطاب المزيد من الحركة الجوية، أنيطت لشركة طيبة مهمة إعادة تأهيل وتوسعة وتشغيل مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز، وقد تم ذلك وفق أسس وضوابط درست بعناية من خلال العديد من المراحل لضمان تنفيذ المشروع بما يتوافق مع الأهداف المسطرة.

الفرع الأول: توقيع اتفاقية تطوير مشروع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة وبداية تنفيذه

أولاً: توقيع اتفاقية تطوير مشروع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

في تاريخ 29 أكتوبر 2011، تم توقيع اتفاقية الشراكة بين الهيئة العامة للطيران المدني وشركة طيبة لتطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة وفق أسلوب البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"، الذي من المتوقع أن تصل تكلفته تسعة مليارات ريال (نحو 240 مليون دولار)، وكانت الهيئة العامة للطيران المدني قد طرحت مشروع تمويل وتشغيل مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي للمنافسة بين عدد من التحالفات لشركات سعودية وشركات أجنبية، وفاز به تحالف طيبة المكون من ثلاث شركات (شركة تاف للمطارات القابضة التركية، مجموعة الراجحي القابضة وشركة سعودي أوجيه)، حيث كان الهدف الرئيسي من الاتفاقية هو توسعة المطار وتطويره ليستوعب الطلب المتزايد على السفر إلى المدينة المنورة، كما أن الأسلوب الذي إتبعته الهيئة في تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد مثلاً يجسد الشراكة بين القطاع العام والخاص، وقد تم تمويل المشروع عبر التمويل الإسلامي بواسطة البنوك المحلية، بإشراف استشاري

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

عن طريق مؤسسة التمويل الدولية الذراع الاستشارية للبنك الدولي International Finance Corporation¹.

ثانيا: بداية تنفيذ مشروع تطوير مشروع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

شرعت شركة طيبة لتطوير المطارات في أعمال تشييد مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد على مساحة تقدر بأكثر من 4,000,000 م²، وذلك في تاريخ 30 جوان 2012م، وحسب بنود وشروط العقد، فإن تاريخ الانتهاء من أعمال إنشاءات مطار الأمير عبدالعزيز الدولي الجديد في مرحلته الأولى هو 13 مارس 2015، حيث بلغ عدد الموظفين العاملين في المشروع حوالي 6000، كما بلغ عدد الآلات و المعدات المستخدمة أكثر من 720 معدة و آلة².

الفرع الثاني: مدة الاتفاقية ومراحل تطوير مشروع الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

أولاً: مدة اتفاقية تطوير مشروع الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

أكد المهندس عبد الفتاح عطا المدير العام لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي، أن الشركة الحائزة على عقد إنشاء المطار ستقوم بتشغيله والاستفادة من عوائد المطار لمدة من الزمن والمحددة بـ25 سنة، ومن أهم شروط العقد أن يكون أكثر من 90% من الموظفين سعوديين، وأن تدفع لهم رواتب مجزية، ويتم تأهيلهم عبر التدريب المستمر والمحدث³.

¹ مرجعين:

- رغد عشميل، "تشغيل تجربي لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد اليوم"، مقال من الموقع الالكتروني: <http://www.3alyoum.com/news/a/عبد-بن-محمد-بن-عبد-العزيز-للمطار-تجربي-للمطار-الأمير-محمد-بن-عبد-العزيز-للمطار-تجربي> / تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 10:50.
- عبدالعزيز العنزي، "الانتهاء من إنشاءات مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد مطلع 2015"، مقال من الموقع الالكتروني: <http://www.alyaum.com/article/4013138> / تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 10:50.
- ² "مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي يستعد لخدمة ضيوف الرحمن"، مقال من الموقع الالكتروني: <http://www.al-madina.com/article/311027/> / تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 11:15.
- ³ "مطار المدينة المنورة الجديد يخدم 12 مليون مسافر بعد المرحلة الثانية"، مقال من الموقع الالكتروني: <http://seifnews.com/news/gulf/4587> / تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 11:30.

أما عناصر المرحلة الثالثة لتطوير المطار فتتكون من إنشاء مبنى ركاب جديد بمساحة 84,000 م² تقريباً، وذلك لاستيعاب الزيادة المتوقعة في أعداد الركاب لتصبح 28.2 مليون راكب على النحو التالي: (3.7 ملايين حاج، 17.8 مليون معتمر، 7.6 ملايين راكب دولي وداخلي)، إنشاء 4 جسور تحميل ركاب متحركة وربطها بصالات السفر، إنشاء ممرات الطائرات، وإنشاء ساحات وقوف للطائرات 13 موقفاً بعيداً عن الصالات.

الفرع الثالث: أطراف تنفيذ مشروع توسعة مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة المنورة

تم إبرام اتفاقية توسعة وإصلاح وتشغيل مطار الملك محمد بن عبدالعزيز في ما بين¹:

أولاً: الطرف الأول:

الهيئة العامة للطيران ويشار إليها "بالمناخ"، وهي مؤسسة وطنية من المملكة العربية السعودية تم

إنشائها عام 1934م، وحصلت على أول طائرة مدنية في عام 1945م، صدر أول نظام للطيران المدني في عام 1953م، وفي عام 1977م تم تعديل مسمى مصلحة الطيران المدني إلى الهيئة العامة للطيران المدني، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة سليمان بن عبدالله الحمدان².

ثانياً: الطرف الثاني:

تحالف طيبة لتطوير المطارات: الذي يضم كل من "شركة تاف هاليمانلاري القابضة"، "مجموعة الراجحي القابضة" و"شركة سعودي اوجيه المحدودة"، والغرض من التحالف تطوير وتشغيل وصيانة مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي، حيث أن:

1. شركة تاف هاليمانلاري القابضة: شركة تركية تعتبر من كبرى الشركات العالمية الرائدة في مجال إنشاء وتشغيل المطارات، وتندرج تحتها شركات متخصصة في مجال الخدمات الأرضية والأسواق، خدمات تقنية المعلومات، الخدمات الإدارية والأمنية، وتنتشر أعمال "شركة تاف" في دول متعددة

¹ مرجعين:

- <http://www.marefa.org/> الهيئة العامة للطيران المدني (السعودية)

تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 12:30.

- <http://www.madinahairport.com/ar-AR/pressroom/Pages/company-profile.aspx>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 12:45.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

مثل تركيا، تونس ومقدونيا، وتقدم "شركة تاف" وشركاتها التابعة لها خدماتها إلى أكثر من 572 ألف رحلة و72 مليون مسافر سنويا.

2. **مجموعة الراجحي القابضة:** هي من أكبر الشركات السعودية، مقرها في المملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة، والأنشطة الرئيسية للمجموعة تشمل تنفيذ المشروعات الإنمائية وإدارة العمليات والاستثمارات، وتندرج تحت مظلتها كبرى الشركات المتخصصة في مجال المقاولات، التعهدات والانشاءات، تطوير البنية التحتية لمشروعات السكك الحديدية، المطارات، الصناعات البتروكيماوية وللتطوير العقاري، وتمتد مشروعاتها في دول الخليج العربي والشرق الأوسط ودول شمال إفريقيا.

3. **شركة سعودي أوجيه المحدودة:** أحد أكبر الشركات في قطاعات الهندسة، التعهدات والانشاءات، إدارة المرافق وتقديم الخدمات، وتطوير البنية التحتية للمشروعات في منطقة الشرق الأوسط، وتشمل النشاطات التي تمارسها "شركة سعودي أوجيه"، البناء، إدارة المرافق، التطوير العقاري والاتصالات، خدمات البنية التحتية للمشروعات، خدمات تقنية المعلومات، وإنشاء وإدارة المرافق العامة، وتقوم "شركة سعودي أوجيه" بتوفير خدمات التسهيلات وإدارتها للمطارات في المملكة العربية السعودية منذ سنة 1992.

المطلب الثالث: تقييم المرحلة الأولى من مشروع توسيع مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

في 2 جوان 2015 تم افتتاح مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز، وذلك بعد انتهاء أشغال المرحلة الأولى من مشروع توسعته بطاقة استيعابية تبلغ 8 ملايين مسافر سنويا.

الفرع الأول: المرافق الجديدة لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

تتمثل أهم المرافق التي تم إنجازها في المرحلة الأولى من مشروع توسيع الأمير محمد بن عبدالعزيز ما يلي¹:

¹ مجموعة مراجع:

- علي الأحدي، "أمير منطقة المدينة المنورة: مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز (الجديد) يجسد شراكة القطاعين العام والخاص لدعم الهيكل الاقتصادي"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.al-jazirah.com/2015/20150416/ln85.htm>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/09، على الساعة 14:10.

- "مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي يستقبل أول رحلة دولية أمس"، مقال من الموقع الإلكتروني:

http://www.aleqt.com/2015/04/13/article_948924.html

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10، على الساعة 11:15.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

✓ مساحة مجمع مبنى صالات الركاب الجديد بلغت 153,000 م²، يضم 4 صالات سفر ومغادرة، صالة للرحلات الداخلية، صالة للرحلات الدولية، وصالة للحج والعمرة، بالإضافة إلى صالة كبار الشخصيات توفر 16 بوابة سفر متصلة بـ 32 جسرا تربطها بالطائرات مباشرة، 64 شبك لإجراءات السفر، و24 شبك للخدمات الذاتية يضاف لها 16 شبك خلال موسم الحج، كما يضم المطار مدرج يصل طوله إلى 4335 م وعرضه 60 م، لاستيعاب كافة أحجام الطائرات في العالم.

✓ تجهيز مجمع صالات الركاب الجديدة بأحدث المعدات، حيث تم تركيب 10 سيور آثاث دائرية بإجمالي أطوال بلغت أكثر من 4000 م لنقل أمتعة الركاب في صالات الوصول، و6 قاعات لانتظار الحجاج بمساحة إجمالية قدرها 10,500 م² مزودة بجميع المرافق الضرورية ووسائل الراحة، علاوة لقرها من صالة ركاب الحج والعمرة، إضافة إلى 200 موقف مخصص للحافلات لضمان سهولة وانسيابية حركة الحجاج والمعتمرين.

✓ كما تم توفير مواقف تستوعب 1500 سيارة عامة، بالإضافة إلى استيعاب 200 سيارة لشركات تأجير السيارات، ومسجد بساحة مكشوفة يعد تحفة معمارية في واجهة المطار مساحتها 3920 م²، بالإضافة إلى 16 مصلى داخل صالة المطار، وجميع المرافق الضرورية من أماكن الوضوء ودورات المياه والإذاعة الداخلية.

✓ بالإضافة إلى ذلك تضم المرافق الجديدة للمطار سلسلة من المحلات التجارية، من مطاعم ومقاهي من علامات تجارية محلية وعالمية، وخدمات مصرفية وخدمات تأمين المواصلات من حافلات وسيارات أجرة خاصة.

الفرع الثاني: جوائز المطار بعد مرحلته الأولى¹

فاز مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الجديد بالمدينة المنورة بجائزة "البيد الذهبية" في مجال البيئة "LEED CERTIFICATE"، حيث يعد المطار الثامن على مستوى العالم الذي يفوز بهذه الشهادة المرموقة، والمطار

- "انطلاق التشغيل التحريبي لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي في المدينة المنورة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/1038803>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10، على الساعة 11:27.

¹ أمن السهلي، "التشغيل التحريبي لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد بالمدينة .. اليوم"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://anbaanews.com/archives/19503>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10، على الساعة 11:30.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الوحيد عالميا خارج الولايات المتحدة الأمريكية الذي يفوز بتلك الشهادة للمباني الخضراء ذات المعدلات العالمية للحفاظ على البيئة.

وقد فاز مطار المدينة الجديد بجائزة الريادة الذهبية في الطاقة والتصميم، والتي يمنحها المجلس الأمريكي للمباني الخضراء "U.S. Green Building Council"، والتي تجعل مطار المدينة الجديد المطار الأول الذي يحصل على تلك الجائزة.

كما حاز المطار على المركز الأول في فئة المطارات الداخلية بالشرق الأوسط، التي تستوعب ما بين 4 إلى 20 مليون زائر سنويا.

الفرع الثالث: توفير الفرص الاستثمارية

استقطب مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الجديد الكفاءات السعودية الشابة للعمل في مختلف قطاعات عمليات وصيانة المطار والخدمات المساندة، حيث تم توظيف أكثر من 300 سعودي في "شركة طيبة لتشغيل المطارات" وبنسبة تجاوزت 76% من إجمالي عدد الموظفين، كما وفر المطار فرص عمل غير مباشرة من خلال الشركات المستثمرة في المطار، والقطاعات الأخرى المرتبطة بشكل مباشر أو غير مباشر بالمطار، أو تلك التي ستشهد زيادة في حجم أعمالها نتيجة افتتاح المطار الجديد¹.

الفرع الرابع: الكفاءة في استخدام الطاقة والاقتصاد في استخدام الماء

جهز مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الجديد بتقنيات حديثة ساعدت على التقليل من استهلاك الطاقة، وبالتالي تقليل أثر الاحتباس الحراري أثناء التشغيل، كما تم اختيار أنظمة إضاءة وأجهزة تكييف ذات كفاءة عالية تقلل الأثر البيئي للمطار، بالإضافة إلى استخدام خلايا الطاقة الشمسية لتقليل استهلاك الطاقة، حيث يستهلك مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الجديد طاقة أقل بنسبة 34% عن أي مطار آخر بنفس حجمه².

¹ "اليوم .. بدء تشغيل مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي الجديد بالمدينة المنورة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.maaal.com/archives/58966>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10، على الساعة 11:45.

² أسماء الغابري، "اليوم يبدأ التشغيل التجريبي للمطار الدولي الجديد في المدينة المنورة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://aawsat.com/home/article/334401/المدينة-المنورة-المطار-الدولي-الجديد-في-المدينة-المنورة>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10، على الساعة 11:55.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

كما يحتوي المطار على استراتيجيات تقليل الماء المستهلك داخل و خارج مجمع الصالات، وتم استخدام تقنيات حديثة في توفير المياه، وأخذ بعين الاعتبار معايير الكفاءة و الملائمة، وسيتم تحقيق نسبة توفير مياه تتجاوز 45%¹.

¹ "بدء التشغيل التحريبي لمطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

/ بالصور-بدء-التشغيل-التجريبي-لمطار-الأ/331514/الwww.alweeam.com.sa

تاريخ الاطلاع: 2017/05/10 على الساعة 12:10

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المبحث الثالث: مشروعات ممولة بالوقف وصيغ أخرى

سنتطرق في هذا المبحث إلى مشروع برج زمزم بمكة المكرمة، مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض، مشروع مطار الطائف الدولي الجديد، ومشروع مطار الطائف الدولي الجديد.

المطلب الأول: مشروع برج زمزم بمكة المكرمة

"برج زمزم" هو أحد أبراج مشروع "أبراج البيت" الذي يتكون من سبعة أبراج بتكلفة بلغت 6 مليار ريال (ما يعادل 1.6 مليار دولار)، ويطل "برج زمزم" مباشرة على الحرم المكي الشريف، حيث تم وضع حجر الأساس لهذا المشروع الرائد "الأمير عبد الله بن عبد العزيز" في 28 نوفمبر 2002، ليعلن عن بدأ الأعمال في هذا المشروع والذي تم الانتهاء منها عام 2006، ليتم افتتاحه رسمياً في 20 جانفي 2007.

الفرع الأول: تقديم مشروع برج زمزم بمكة المكرمة

أولاً: مرحلة إنشاء برج زمزم بمكة المكرمة

أقيم مشروع "برج زمزم" على قطعة أرض تمتلكها أوقاف الملك عبد العزيز، ليستفاد من ريعها في الإنفاق على الحرمين الشريفين¹، ويعد هذا المشروع الأول من نوعه في مكة المكرمة الذي يتم إنشاؤه بنظام البناء والتشغيل والتحويل "B.O.T"، على مساحة تقدر بـ 91,226 م²، وبعد فترة العقد سيؤول إلى وزارة الشؤون الدينية، والأوقاف والإرشاد².

وقامت الشركتان الكويتيتان "مجموعة عارف الاستثمارية" و"الشركة الدولية للإجارة والاستثمار" يوم 20 أبريل 2003، بتأسيس شركة مساهمة كويتية تحمل اسم "شركة منشآت للمشروعات العقارية" برأسمال يصل إلى حوالي 50 مليون دولار، لتتولى إدارة مشروع "برج زمزم" بمدينة مكة المكرمة، بتكلفة تقدر بـ 390 مليون دولار أميركي³.

¹ "برج زمزم الاول بالملكة والثالث عالمياً"، من الموقع:

<http://www.alrage.net/vb/t79913.html>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 10:30.

² «ماس العالمية» تطرح مفاجأة على صكوك برج زمزم"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://www.alanba.com.kw/ar/economy-news/105776/12-04-2010-برج-زمزم-صكوك-على-مفاجأة-على>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 10:40.

³ "شركتان كويتيتان توقعان عقد استثمار سكني ضخيم يطل على الحرم المكي بقيمة 390 مليون دولار"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://archive.aawsat.com/details.asp?issueno=8800&article=165320#.WS9IjmgrKM8>

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

ثانياً: خدمات ومميزات مشروع برج زمزم بمكة المكرمة

- يتمتع برج زمزم بمجموعة من المزايا التي تجعله أفضل مشروع سكني في المنطقة¹:
- يعد المشروع من أوائل مشروعات نظام البناء والتشغيل والتسليم "B.O.T" في مكة المكرمة.
- يتكون البرج من 37 طابق و1750 وحدة سكنية.
- وحدات البرج مؤثثة بمواصفات الأجنحة الفندقية ذات الدرجة الأولى في الفنادق العالمية.
- يضم البرج مصاعد خاصة تعمل وفق أنظمة ذكية، يصل عددها إلى 36 مصعد.
- مجمع أسواق متطور مقام على مساحة 70,000 م²، يحوي ساحة كبرى للمطاعم، بما أشهر المطاعم العالمية والمحلية.
- موقف سيارات يتسع لـ 1400 سيارة تقريباً.
- مصلى داخل المجمع والمساحات المجاورة يكفي لحوالي خمسين ألف مصلى.
- صمم البرج برؤية هندسية معمارية تناسب أجواء مكة المكرمة.
- مرونة التصميم الداخلي لأجنحة البرج حيث يحتوي على خمسة أنواع من الأجنحة.
- إطلالة جزء كبير من وحدات البرج على الكعبة المشرفة والحرم المكي الشريف.
- نظام خاص لنقل الأذان والصلاة من الحرم مباشرة إلى الوحدات السكنية.

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 10:55.

¹ مجموعة مراجع:

- "برج زمزم: مكة المكرمة (المملكة العربية السعودية)"، من الموقع:

http://kuwaitgate.org/munshaat/004/arabic/projects_zamzam.html

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 11:15.

- "صكوك زمزم: أبراج البيت"، من الموقع:

<http://www.mas.net.kw/ar/Projects/ProjectDetails?id=909d6c68-6de6-44bf-937b-bd58434bec4c&type=1>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 11:25.

- "برج زمزم إطلالة مباشرة على الكعبة المشرفة وتديره شركة أكور"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.ahram.org.eg/archive/Tourism-Travel/News/10091.aspx>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 11:45.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الفرع الثاني: صكوك انتفاع برج زمزم بمكة المكرمة

بعد أن استكملت "شركة منشآت للمشروعات العقارية" مهمتها في تغطية تكاليف إقامة "برج زمزم"، انتقلت لتسويق تملك الافراد صكوكا تخولهم استخدام أجنحة البرج في أيام معينة من السنة يحددها مالك الصك، على مدى 24 سنة، وهي مدة استثمار "شركة منشآت للمشروعات العقارية" لبرج زمزم".

أولاً: تعريف صكوك انتفاع برج زمزم بمكة المكرمة

هي وثيقة أو سند لإثبات حق على وجه العموم، أعدت بموجب الشريعة الإسلامية، حيث يمنح الصك مالكة الحق بالانتفاع بأحد أجنحة "برج زمزم" لفترة زمنية محدودة غالباً أسبوع و لمدة 24 عاماً، وقد تم إعطاء كل صك قيمة وزنية بالنقاط، وهذا لمنح ملاك الصكوك مرونة شبه مطلقة في استخدام حقوق الانتفاع، ومقابل هذا الانتفاع يقوم المنتفع بتسديد قيمة الصك مقدماً و لمدة واحدة، إضافة إلى تعهده بسداد حصته في رسوم الصيانة و الإدارة السنوية¹

ثانياً: طرح صكوك انتفاع برج زمزم بمكة المكرمة²

طرحت "شركة ماس العالمية للتسويق العقاري" (الذراع التسويقية لشركة منشآت للمشروعات العقارية) ما يقارب 52 ألف صك انتفاع، وقد كانت عملية طرح صكوك الانتفاع بطريقة التقسيط، بدءاً من سعر قيمته 30 ألف ريال، وأهم ما تميز به هذا المشروع هو تحديد القيمة والوقت والزمن.

¹ "صكوك انتفاع برج زمزم"، من الموقع:

<http://www.aqarcity.com/t757713.html>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 11:55.

² مجموعة مراجع:

- "بيع وحدات سكنية بقيمة 10 ملايين لمشروع أبراج زمزم"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://www.alyaum.com/article/1214012>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 12:00.

- منة الله هشام، "« ماس » تبيع 75% من « برج زمزم » بالحرم المكي بصكوك حق الانتفاع"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://www.elborsanews.com/2015/06/02/703852>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 12:10.

- "منشآت) توقع عقد مع (أكور) لإدارة مشروع برج زمزم"، مقال من الموقع الالكتروني:

<http://alqabas.com/135319/>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/11، على الساعة 12:20.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

وسوقت "شركة ماس العالمية" وحدات "برج زمزم" منذ عام 2009 بنظام صكوك حق الانتفاع "time share" حيث أن أسعار الوحدات الفندقية بالبرج تبدأ من 7800 دولار للوحدة مقابل فترة الانتفاع المتفق عليها وهي أسبوع سنويا بمكة، وبتسهيلات تصل إلى 4 سنوات.

في حين وقعت "شركة منشآت للمشروعات العقارية" عقدا مع "شركة آكور العالمية" المتخصصة في إدارة الفنادق وذلك لإدارة "برج زمزم"، كما وقعا اتفاقية مساعدة فنية، ويشتمل العقد على الشروط والأحكام المنظمة لعملية التشغيل لـ "برج زمزم" وإدارته الفندقية وفق نظام صكوك الانتفاع على مدى فترة العقد الممتدة 12 عاما.

واستحدثت الشركتان "منشآت" و "آكور" نظاما تشغيليا جديدا ومميزا لأجنحة زمزم الفندقية يعتبر ابتكارا متميزا في مجال تشغيل الفنادق، حيث تتضمن هذه الصياغة التعامل مع نظام صكوك الانتفاع وتحقيق الأهداف المشتركة بين المالك والمشغل.

ثالثا: مزايا صكوك انتفاع برج زمزم بمكة المكرمة

من مزايا صكوك "برج زمزم" ما يلي¹:

- إتاحة الفرصة لكافة المسلمين أيا كانت جنسياتهم اقتناء صكوك حق الانتفاع في وحدات سكنية في أقرب نقطة من الحرم المكي الشريف، وذلك وفق أداة مبتكرة عملت على تطويرها "شركة منشآت للمشروعات العقارية".
- ضمان التمتع بخدمات فندقية متميزة طوال فترة الانتفاع بتكلفة منخفضة.
- اقتناء صكوك الانتفاع بطريقة ميسرة واقتصادية.
- توريث حق الانتفاع بالصكوك في حالة الوفاة.
- إمكانية بيع أو تأجير أو إهداء كامل أو جزء من حق الانتفاع للغير لسنة واحدة أو لعدة سنوات.

¹ مرجعين:

- أسامة عبد الحلیم الجورية، مرجع سابق، ص122.
- "صكوك برج زمزم بمكة المكرمة"، من الموقع:

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

- ترحيل الفائض من النقاط إلى العام القادم فقط.
- إمكانية استبدال الجناح الخاص بحامل الصك بجناح من نوع آخر وفي حدود القيمة الوزنية بالنقاط للصك.
- إمكانية استبدال الفترة الزمنية بفترة أو فترات زمنية أخرى وفي حدود القيمة الوزنية للنقاط للصك الخاص به.

المطلب الثاني: مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض

يعتبر مطار الملك خالد الدولي البوابة الجوية لعاصمة المملكة العربية السعودية وقلبها النابض، وهو مركز نظام النقل الجوي الوطني بها، إذ يقع المطار شمال شرق مدينة الرياض، ويبعد 35 كم تقريبا عن وسط المدينة، ويسعى المطار إلى أن يكون الخيار الأول للمسافرين والناقلين الجويين، وأن يعتمد على التمويل الذاتي، ويقدم خدمات عالية الجودة وفقا لمعايير الأمن والسلامة بما يفوق توقعات العملاء.

الفرع الأول: التعريف بمطار الملك خالد الدولي بالرياض ومرافقه

أولا: التعريف بمطار الملك خالد الدولي بالرياض

هو مطار دولي يبعد عن العاصمة السعودية الرياض حوالي 20 كم، وهو مركز نظام النقل الجوي الوطني، قام بتصميمه المكتب الأمريكي للهندسة المعمارية "Hellmuth, Obata + Kassabaum"، وافتتح في 1983 ليكون أكبر مطار في العالم من حيث المساحة، حيث تبلغ مساحة أرض المطار حوالي 225 كم²، ويحمل المطار اسم "خالد بن عبد العزيز آل سعود"، الذي كان رابع ملوك المملكة العربية السعودية¹.

¹ أحمد عرابي، "مطار الملك خالد بالرياض الأكبر في العالم"، مقال من الموقع الإلكتروني:

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

ثانياً: مرافق مطار الملك خالد الدولي بالرياض

يأتي تصميم مطار الملك خالد الدولي مرتبط بالتراث الإسلامي، وينسجم مع الجمال الطبيعي للصحراء، وتشمل مرافق المطار¹:

1. مجمع الصالات التجارية:

يتكون المطار من أربع صالات، تخدم الصالة الأولى شركات الطيران العالمية، وتخدم الصالة الثانية المسافرين إلى الوجهات الدولية عن طريق الناقلين الوطنيين الخطوط الجوية العربية السعودية وطيران ناس، كما تخدم الصالة الثالثة المسافرين إلى الوجهات المحلية، ويتم إعادة تأهيل الصالة الرابعة من ضمن مشروعات التطوير الحالية، وتحتوي المباني الموصلة بين الصالات على أسواق تجارية، مسارات متحركة، مطاعم، مقاصف ومكاتب لشركات الطيران والجهات الحكومية.

2. الصالة الملكية:

هي الصالة المخصصة للاستقبالات الرسمية والملكية للمملكة، وتحتوي على 12 موقف للطائرات.

3. صالة الطيران الخاص:

هي صالة مخصصة لاستقبال الطائرات المملوكة من قبل المؤسسات والأفراد، حيث تتم لهم الخدمة وتقديم الدعم للطائرات التي يصل عددها إلى أكثر من 50 طائرة.

4. ساحة الطيران:

تضم مدرجين متوازيين يبلغ طول كل منهما 4200 م، بالإضافة إلى الممرات الأرضية، مواقف الطائرات وكذلك أربع ساحات لخدمة المطار.

كما تضم المرافق مبنى الشحن الجوي، مسجد، برج المراقبة ومواقف للسيارات من 3 طوابق وتتسع لأكثر من 10,000 سيارة، بالإضافة إلى باقي مباني المطار المساندة.

¹ "مطار الملك خالد الدولي"، مقال من الموقع الإلكتروني:

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الفرع الثاني: مراحل تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض

تمت على 3 مراحل هي¹:

أولاً: المرحلة الأولى

إنشاء واستحداث الصالة الخامسة التي ستكون مخصصة للرحلات الداخلية، لتتسع لـ 12 مليون مسافر سنوي، و اكتملت في شهر ماي من عام 2016.

ثانياً: المرحلة الثانية

تحديث وتطوير ودمج الصالتين الثالثة والرابعة لترتفع طاقتها الاستيعابية لـ 17.5 مليون مسافر سنوي، وتكتمل في نهاية عام 2019.

ثالثاً: المرحلة الثالثة

تحديث وتطوير ودمج الصالتين الأولى والثانية على مساحة 290,000 م²، لتصبح السعة الإجمالية للمرحلة الأولى 35,5 مليون بنهاية عام 2020.

الفرع الثالث: خطة تطوير وتحديث مطار الملك خالد الدولي بالرياض²

طرحت الهيئة العامة للطيران المدني صكوكاً متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية، وستستخدم متحصلات هذه الصكوك لتمويل مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض، ويجري العمل حالياً على توسعة وتحديث صالات الركاب في المطار على عدة مراحل، حيث يتوقع الانتهاء من المشروع بشكل نهائي في عام 2038، بطاقة استيعابية تبلغ 47 مليون مسافر وبتكلفة تقدر بـ 5.4 مليار ريال، حيث شملت المرحلة الأولى للتوسيع والتحديث، بناء صالة الركاب رقم 5 الجديدة بطاقة استيعابية تبلغ 12 مليون مسافر تم الانتهاء منها في ماي 2016.

¹ "إنشاء صالة خامسة بمطار الملك خالد الدولي في الرياض"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/836269>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/12، على الساعة 9:50.

² حمود الضويحي، "مطار الرياض القادم.. شاهد على بساطة البدايات وذكريات المسافرين"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/1130003>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/12، على الساعة 10:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

وبلغت مدة العقد 30 شهرا، وكانت قد تمت ترسية العقد على المقاول المنفذ "تحالف شركة تاف التركية" مع "شركة العراب السعودية" بتاريخ 11 جويلية 2013، بينما تم تعيين مكتب الخدمات الاستشارية السعودية "سعود كونسلت" كاستشاري مشرف على المشروع.

و بمجرد نقل حركة الركاب من الصالة الثالثة إلى الخامسة، سيبدأ تطوير الصالتين الثالثة والرابعة بعد التوقيع مع تحالف تقوده شركة ألمانية بقيمة 5.4 مليار ريال، ليكون المطار قادرا على استيعاب 24 مليون مسافر سنويا.

الفرع الرابع: تطوير وتوسيع صالات السفر لمطار الملك خالد الدولي بالرياض

أولا: تطوير الصالة 5 لمطار الملك خالد الدولي بالرياض¹

تضم الصالة الجديدة كل التقنيات المتطورة لاستقبال المسافرين واستلام أمتعتهم، حيث ارتقي تطوير المطار بخدمة المسافرين إلى مستويات غير مسبوقة، حيث ضم أكثر من 60 حاجزا لمعاينة الأمتعة، و20 أخرى للخدمة الذاتية، إضافة إلى 5 أحزمة متحركة لاستلام الأمتعة، بطول 415 م، كما ضمت 30 مصعدا، 19 سلما كهربائيا، و9 ممرات كهربائية متحركة للمشاة.

بالإضافة إلى ذلك، ارتبطت الصالة 5 بشكل مباشر مع مترو الرياض مما يسهل عملية التنقل من وإلى المطار، كما احتوت عملية التطوير على مواقف تتسع لـ 3000 سيارة، سوق حرة على مساحة 1500 م²، منطقة للمطاعم على مساحة 600 م²، بناء بوابات صعود الطائرات، وقدرة الصالة الجديدة على استقبال طائرات إيرباص 380 العملاقة، حيث يتم تشغيل الصالة الخامسة عن طريق شركة "دبلن الإيرلندية".

ثانيا: توسيع الصالتين 3 و4 لمطار الملك خالد الدولي بالرياض

تطوير مطار الملك خالد سيرفع الطاقة الاستيعابية للصالة الداخلية الثالثة من 6 ملايين مسافر سنويا إلى 17,5 مليون مسافر، بعد دمجها مع الصالة الرابعة، سترتفع مساحة الصالة الداخلية من 54,000 م² حاليا إلى

¹ مرجعين:

- بندر الرومي، "توسعة مطار الملك خالد بالرياض"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alarabiya.net/ar/aswaq/special-interviews/2015/10/29/مطار-الملك-خالد>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/12، على الساعة 10:10.

- عبير الرجباني، "الحمدان" يتفقد مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<https://sabq.org/aq0gde>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/12، على الساعة 10:15.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

290,000 م²، بعد اكتمال التطوير في عام 2019 سيرتفع عدد البوابات من 8 بوابات حالياً إلى 23 بوابة مزدوجة بـ 46 جسراً، كما أن الصاليتين 3 و4 ستكونان مخدومتين بـ 160 شبكاً ما بين خدمة ذاتية وعادية، 10 سيور للأمتعة وتطوير المرافق التابعة، الساحات، مدارج الهبوط، الخدمات الإلكترونية والكهربائية، ومع انتهاء الصالة الخامسة وتشغيلها واكمال تجديد وتطوير ودمج الصاليتين الثالثة والرابعة، ستبدأ المرحلة الثالثة من تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض¹.

المطلب الثالث: مشروع مطار الطائف الدولي الجديد

الفرع الأول: لمحة عن مطار الطائف الإقليمي

مطار الطائف الإقليمي هو مطار إقليمي يبعد عن مدينة الطائف حوالي 30 كم، باتجاه الشرق، كما يبعد عن مكة المكرمة 70 كم، وقد شهد المطار هبوط أول طائرة للملك "عبد العزيز آل سعود"، وتزداد أهمية المطار بحكم قربها من مكة المكرمة، إضافة إلى أهمية مدينة الطائف كأحد مصائف السعودية، وقد قررت "هيئة الطيران المدني السعودي" أن تجعله مطارا دوليا منذ خلال سنة 2009، نظرا لما تشهده المحافظة من ازدياد عدد السكان والنقلة النوعية في مجال السياحة، الأمر الذي أتاح للهيئة النظر في هذا الشأن، وفي عام 2013 تمت الموافقة على إنشاء مطار دولي، وابتدأت ترسية المشروع على شركة منفذه².

الفرع الثاني: التعريف بمطار الطائف الجديد

يقع مشروع مطار الطائف الدولي شمال شرقي محافظة الطائف في منطقة وادي جليل، بالقرب من جبل حلاة على مساحة تقارب 50 كم²، ويبعد عن مدينة الطائف 40 كم، كما يبعد عن مكة المكرمة 120 كم بمساحة إجمالية 48,000 كم²، إذ سيتم تصميم صالات المطار وفق المعيار (C) بحسب مستويات الخدمة

¹ نواف المطيري، "توسعة وتطوير مطار الملك خالد الدولي"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.saudi-projects.net/?project=توسعة-مطار-الملك-خالد-الدولي>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/12، على الساعة 10:30.

² مرجعين:

- إسماعيل إبراهيم، "مطار الطائف الدولي" نقطة تحول «تنموي» و«بوابة الحج» الجديدة"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/520521>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 9:30.

- عزة رزقي، "إنشاء مطار دولي جديد في الطائف لاستقبال الحجاج"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<https://news.travelerpedia.net/tourism/airlines-news/الطائف-في-جديد-دولي-مطار-إنشاء-مطار-دولي-جديد-في-الطائف/>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 10:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المعتمدة من المنظمة الدولية للطيران المدني "ICAO" ليستقبل 5 ملايين راكب سنويا تصل إلى 8 ملايين سنويا مستقبلا، حيث سيبدأ المطار بمدرج واحد 4300 يستوعب طراز الطائرات من نوع (F4).

الفرع الثالث: توسيع مطار الطائف الجديد

وافق مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني السعودية على تحويل مطار الطائف الجديد إلى مطار دولي، وتبلغ مدة إنشاء المشروع 4 أعوام بتكلفة تقدر بـ 57 مليون ريال، حيث تم إسناد إنشاء وتطوير وتشغيل مطار الطائف الدولي الجديد بنظام "B.O.T" إلى تحالف يضم شركات مطارات "ميونخ وأنسياد" و"اتحاد المقاولين"، حيث تتولى الشركة المنفذة تمويل أعمال البناء، ثم تسترد قيمة استثمارها عن طريق تشغيل المطار¹، إذ تم البدء في تنفيذه في الأول من جانفي 2017م، وذلك وفق الخطة المعدة لذلك، فيما سيتحول المطار الحالي إلى مطار عسكري لقربه من القاعدة العسكرية، حيث دعت الهيئة العامة للطيران المدني الراغبين في تمويل وتصميم وبناء وتشغيل وصيانة مطار الطائف الجديد، وتشغيل وصيانة مطار الطائف الحالي إلى حين استكمال المطار الجديد، بتقديم عطاءات لمنافسة دولية، ضمن إطار شراكة طويلة المدى بين القطاعين العام والخاص، حيث تم طرح كراسة طلب العروض "Request For Proposals"، لتحديد المستثمر الفائز ببناء وتشغيل وإدارة مطار الطائف الدولي الجديد عام 2017م، لتوقيع عقد الامتياز واستلام المطار الحالي لتشغيله، بالإضافة لتسليم المستثمر الفائز موقع المطار الجديد بكامل خدماته اللوجستية للبدء في عمليات البناء والتشييد لافتتاح المطار الجديد في 31 نوفمبر 2020².

حيث بدأت إجراءات التعاقد مع "مؤسسة التمويل الدولية (IFC)" الذراع الاستشارية للبنك الدولي لمشاركة الهيئة في الإعداد لتجهيز مستندات طرح المشروع الجديد على القطاع الخاص، حيث جرى تصميم المشروع وفق أحدث النماذج الحديثة في تصميم وبناء المطارات الدولية، وبما يحتويه من صالات مريحة وعصرية للمغادرة والوصول، ترتبط بجسور متعددة للركاب تؤدي مباشرة إلى الطائرات ومرافق خاصة للحجاج والمعتمرين، إضافة إلى مرافق خدمية متقدمة تغطي كل احتياجات مستخدمي المطار، الذي سيبعد عن الحرم

¹ "تحالفات عالمية ومحلية تفوز بإنشاء وتطوير مطارات جديدة في الطائف والقصيم وحائل عبر نظام B.O.T"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.maaal.com/archives/20170417/90165>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 11:20.

² عبدالله البرقاوي، "الطيران المدني" يستلم أرض "مطار القنفذة الجديد.. و"تحالفات عالمية" لبناء مطار الطائف" مقال من الموقع الإلكتروني:

/ الطيران-المدني-يستلم-أرض-مطار-القنفذة-الجديد-و-تحالفات-عالمية-لبناء-مطار-الطائف-السعودية
<https://sabq.org>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 11:10.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

المكي الشريف، مما ساهم في رفع مستوى الخدمات المقدمة لزوار بيت الله الحرام من حجاج ومعتمرين، ومقابلة الأعداد المتزايدة سنويا من المعتمرين والحجاج¹.

المطلب الرابع: مشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم

خضع مشروع تطوير مطار الأمير نايف الذي لتطوير شامل ليوكب زيادة الطلب المتوقعة مستقبلا، مما يوفر خدمات أفضل للمسافرين.

الفرع الأول: التعريف بمطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم

مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي هو مطار دولي يقع بمنطقة تسمى المليداء غرب مدينة بريدة، يتوسط منطقة القصيم، ويبعد عن وسط بريدة -العاصمة الإدارية لمنطقة القصيم- حوالي 18 كم، وقد أفتتح المطار في عام 1974، ويخدم مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي عددا كبيرا من المحافظات والمراكز التي يبلغ عددها حوالي 13 محافظة و133 مركزا تابعة لإمارة منطقة القصيم، ويهبط بالمطار أكثر من 400 رحلة دولية وداخلية أسبوعيا، وتخدم أكثر من مليون مسافر سنويا حسب إحصائية هيئة الطيران المدني لعام 2015².

الفرع الثاني: تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم

وافقت الهيئة العامة للطيران المدني على تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز بالقصيم عبر نظام "B.O.T"، حيث سيعتمد بناؤه وتشغيله عن طريق القطاع الخاص، وفق أسلوب البناء والتشغيل وإعادة الملكية، حيث كلفت شركة "المهيدب للمقاولات" مع تحالف شركة "أكور القابضة" بتنفيذ وبناء المشروع على مساحة 3,000,000 م²، بقيمة إجمالية تزيد على مليار وثمان وأربعون مليون ريال، لتأهيل المطار

¹ مرجعين:

- فهد البقمي، "هيئة الطيران المدني تعتمد إنشاء خامس مطار دولي في الطائف"، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://archive.aawsat.com/details.asp?section=6&article=771056&issueno=12944#.WRjO6OUrKM8>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 11:30.

- إسماعيل إبراهيم، تصميم عصري ومرافق لخدمة الحجاج والمعتمرين بمطار الطائف الدولي، مقال من الموقع الإلكتروني:

<http://www.alriyadh.com/1137739>

تاريخ الاطلاع: 2017/05/13، على الساعة 11:20.

² "مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي"، مقال من الموقع الإلكتروني:

https://ar.wikipedia.org/wiki/مطار_الأمير_نايف_بن_عبد_العزيز_الدولي

تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 10:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

لاستقبال ثلاثة ملايين مسافر سنويا ضمن الرحلات الداخلية والدولية في 9 سبتمبر 2019، بما يمكن المطار من مواكبة عجلة التطور بمنطقة القصيم بشكل خاص، والإسهام في النهضة التي تشهدها المملكة بشكل عام¹.

الفرع الثالث: مرافق مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم²

يتكون المطار من أربعة طوابق، طابق مغادرة، طابق وصول، طابق خدمي، وطابق لاستلام الأثاث، فيتكون طابق المغادرة العلوي من صالة التشغيل الرئيسية، مكاتب شركات الطيران، خدمات التذاكر، ومشرف الخطوط، بالإضافة إلى أماكن انتظار المودعين ومساحات استثمارية كبيرة.

ويشمل كذلك مرافق الجهات الأمنية التي ينتقل الراكب بعدها إلى فراغ داخلي ضخم يشمل صالات الانتظار الرئيسية للركاب مثل صالة الصعود للطائرة، صالة الدرجة الأولى، رجال الأعمال، وأماكن ترفيهية مفتوحة وأخرى استثمارية، بينما يتوسط الفراغ الكبير نافورة مائية كبيرة كاحتفالية لتوديع المسافرين.

ويضم طابق الوصول صالات استقبال المسافرين، مرافق مكاتب الجوازات، خدمات جمع الحقائب، وانتظار المستقبلين، ويرتبط مبنى الصالة في الطابق السفلي بمواقف سيارات متعددة الطوابق لتضمن سهولة انتقال المسافرين من وإلى المواقف.

¹ مرجعين:

- رغبة السليمان، "تطوير مطار القصيم بنظام B.O.T"، مقال من الموقع الإلكتروني:
BOT - أعمال/تطوير-مطار-القصيم-نظام/148629/article/makkahnewspaper.com
تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 10:10.
- "تطوير مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي بالقصيم"، مقال من الموقع الإلكتروني:
تطوير-مطار-القصيم-الجديد=http://www.saudiprojects.net/?project=
تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 10:20.

² مرجعين:

- "تسليم مشروع تطوير مطار الأمير نايف إلى الشركة المنفذة"، مقال من الموقع الإلكتروني:
<http://www.alhayat.com/Articles/9438447>
تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 10:30.
- عبد الله الراجحي، "الطيران المدني يسلّم مطار القصيم إلى الشركة المنفذة لتطويره"، مقال من الموقع الإلكتروني:
<https://sabq.org/eP8gde>
تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 11:00.

الفصل الثالث: التجربة السعودية في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية باستخدام بدائل تمويلية إسلامية

الفرع الرابع: تصميم مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم

التصميم الجديد للمطار مستوحى من الكثبان الرملية والواحات الموجودة في منطقة القصيم، وهذه الفكرة ستعكس على الموقع العام وعلى مباني المشروع، خاصة مبنى صالات الركاب ومبنى المسجد، وسيتم استخدام ألوان تعكس لون الرمال الذهبية، ويضم المشروع عناصر متعددة من بينها إنشاء مبنى الصالات الرئيسية بمساحة 60 ألف متر مربع، صالة كبار الزوار بمساحة 3500 م²، مسجد المطار بمساحة 1600 م²، أما مبنى إدارة المطار فسيقوم على مساحة 2800 م²، وقد تم تصميمه ليراعي المتطلبات التشغيلية، وليستوعب كافة إدارات المطار، علاوة على تزويده بغرفة اجتماعات كبيرة، وقد تم تصميم جميع مرافق وخدمات المطار بما يمكن من مواجهة ارتفاع الطلب في المستقبل وتنفيذ الخطط المستقبلية للمشروع¹.

¹ «الطيران المدني» تسلم مطار القصيم إلى الشركة المنفذة لتطويره"، مقال من الموقع الإلكتروني:

http://www.aleqt.com/2015/06/07/article_963475.html

تاريخ الاطلاع: 2017/05/14، على الساعة 11:20.

انطلاقاً من الأهمية التي تلعبها مشروعات البنية التحتية في حياة الفرد والمجتمع، ودورها في توجيه الاقتصاد نحو التقدم والازدهار، ازداد الاتجاه نحو إيجاد أو اقتراح أدوات تمويلية تكفل تمويل وتنفيذ هذه المشروعات على أكمل وجه، حيث تختلف أسسها ومنطلقاتها عن الأدوات التمويلية التقليدية.

وتعد البدائل التمويلية في الاقتصاد الإسلامي من أهم الوسائل التي تبنتها العديد من الدول لتمويل مشروعاتها، وتعتبر المملكة العربية السعودية إحدى هذه البلدان التي حققت بعض الأهداف في مجال تطوير قطاعات البنية التحتية، وذلك من خلال توفير التمويل أو الموارد المالية اللازمة لها، وبالطرق التي تتوافق مع أحكام الشريعة الإسلامية، حيث لجأت إلى استخدام آلية الصكوك الإسلامية، ونظام "B.O.T" كإحدى أكثر الأدوات كفاءة لاستيعاب الاحتياجات المالية لها، وقد تجسد ذلك في جملة من المشروعات كمشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الجديد بجدة، مشروع توسيع مطار الملك خالد الدولي بالرياض، مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة، مشروع مطار الطائف الدولي الجديد، ومشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي، إضافة إلى اعتمادها على الوقف حيث استخدم في تمويل مشروع إنشاء برج زمزم بمكة المكرمة.

خاتمة عامة

تعتبر مشروعات البنية التحتية دعامة أساسية لدفع عمليات التنمية في أي دولة وبخاصة الدول النامية منها، فهي تفتح قنوات وآفاق جديدة في عالم الاستثمار وجذب الاستثمارات الأجنبية إليها، ما من شأنه التأثير إيجاباً في اقتصادات هذه الدول، غير أن ضخامة التمويل الذي تتطلبه هذه المشاريع يشكل عبئاً مالياً كبيراً على ميزانيات الدول، لذا وجب البحث عن مصادر وطرق بديلة لتمويل هذه المشروعات الأساسية والمهمة.

ففي نظر الفقه الإسلامي تدخل مشاريع البنية التحتية ضمن المقاصد العامة للشريعة الإسلامية وتحتل مرتبة الضروريات العامة أو الحاجيات الملحة، إذ تعد صيغ وأساليب التمويل الإسلامي الحالية من أهم وسائل تمويل البنية التحتية لاستيعابها التمويلات الضخمة مع إمكانية مشاركة أكثر من جهة فيها، حيث أن مشروعات البنية التحتية الضخمة تحتاج إلى أدوات تمويلية تتوفر فيها شروط شرعية وفنية مثل الاعتماد على إصدار الصكوك الإسلامية التي أثبتت نجاعتها في توفير السيولة اللازمة لإنشاء العديد من المشاريع، بالإضافة إلى نظام البناء والتشغيل والتمويل "B.O.T"، حيث يقوم هذا الأسلوب على ثلاثة أساسيات تتمثل في عملية البناء لمشروع البنية التحتية من قبل القطاع الخاص، ثم عملية التشغيل من قبله مع عدم تملك أصول المشروع، ثم عملية نقل أو تحويل المشروع للقطاع العام وفق شروط معينة.

إضافة إلى الوقف الذي يمكن أن يساهم في سد العجز في جزء أو نسبة معينة في تمويل المشروعات دون أن ننسى بعض صيغ التمويل الإسلامي وإن كانت لم تحظى بدور كبيراً بعد في تمويل مشروعات البنية التحتية.

وتعتبر تجربة المملكة العربية السعودية تجربة متميزة، حيث توسعت وبشكل متزايد خاصة في السنوات الأخيرة في الاتجاه نحو الاعتماد على هذه الأدوات التي يوفرها الاقتصاد الإسلامي كوسيلة لتغطية الاحتياجات التمويلية لمشروعات البنية التحتية، ونجد أن هذه الأدوات لعبت دوراً كبيراً في تنمية وتطوير العديد من المرافق في المملكة، وذلك من خلال مساعدة الحكومة في حشد الموارد المالية للعديد من المشاريع الضخمة والتي بدورها ستقدم قيمة عظيمة للتنمية في البلد، بالإضافة إلى أنها ستضع المملكة العربية السعودية على خارطة الإقليمية والدولية في العديد من المجالات كالسياحة والاستثمار.

ومن خلال هذه الدراسة التي حاولت إبراز البدائل التمويلية في تمويل مشاريع البنية التحتية في ظل الاقتصاد الإسلامي جاءت مبرزة:

الفرضية الأولى: مشروعات البنية التحتية هي جميع المرافق العامة أو الهياكل التنظيمية التي يتطلب تنفيذها موارد مالية ضخمة، هذه الفرضية صحيحة، وقد تبين من خلال الدراسة أن مشروعات البنية التحتية تضم المرافق العامة والهياكل والخدمات التي لا يمكن لأي دولة الاستغناء عنها، والتي تعد عاملاً أساسياً في التنمية الاقتصادية، وذلك كون مشروعات البنية التحتية مشاريع تنتج في الغالب خدمات عامة، ينتفع بها الأفراد والقطاعات الاقتصادية المختلفة في الدولة، إما في صورة استهلاك مباشر أو غير مباشر، أو في صورة تسهيلات عملية لا بد منها لتسيير حركة النشاط الاقتصادي في مجمله، كما تتميز هذه المشروعات بالضخامة وحجم كبير من الاستثمارات لإنجازها، حيث يعد توفر التمويل بالقدر الكافي واللازم من أهم متطلباتها.

الفرضية الثانية: يقدم الاقتصاد الإسلامي بدائل تمويلية بمستوى عال من الكفاءة والفعالية تساهم في توفير التمويل اللازم لإنشاء مشروعات البنية التحتية، وقد أظهرت الدراسة صحة هذه الفرضية، حيث لعب الاقتصاد الإسلامي دوراً كبيراً في تمويل مشروعات البنية التحتية، وذلك من خلال العديد من الأدوات التي أصبحت قادرة على منافسة الأدوات التقليدية في هذا المجال، كالصكوك الإسلامية، ونظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T"، إضافة إلى الوقف وبعض صيغ التمويل الإسلامية الأخرى.

الفرضية الثالثة: تساهم البدائل التمويلية في الاقتصاد الإسلامي في إنشاء مشاريع البنية التحتية في المملكة العربية السعودية بمواصفات عالمية، وقد أظهرت الدراسة صحة هذه الفرضية، وذلك من خلال توضيح الدور الذي قامت به هذه الأدوات على مستوى المملكة العربية السعودية، حيث استطاعت المملكة من خلالها تنفيذ وتطوير العديد من المشروعات، كمشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة ومشروع توسيع مطار الملك خالد الدولي بالرياض بإصدار الصكوك الإسلامية، كذلك مشروع تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة، مشروع مطار الطائف الدولي الجديد، ومشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم بواسطة نظام "B.O.T"، بالإضافة إلى مشروع إنشاء برج زمزم بمكة المكرمة بالوقف.

مع الإشارة لوجود مشاريع أخرى التي لم يتسن لنا ذكرها.

النتائج والتوصيات

توصلنا من خلال الدراسة إلى العديد من النتائج، واقترح بعض التوصيات والتي نوجز منها ما يلي:

أولاً: النتائج:

تتمثل أهمها في الآتي:

- تعتبر مشروعات البنية التحتية للدول من المراحل الأولى لتطوير مجتمعاتها، إذ تساهم في الحفاظ على النجاحات والإنجازات المحققة وتعمل على تحقيق الكثير من الإيجابيات التي تؤثر في الخدمات في كل دولة، وإيجاد أنظمة وتشريعات وسياسات تشجع على استقطاب الاستثمارات إليها، إضافة إلى أنها تساعد في توفير الوظائف ورفع كفاءة الموارد البشرية المحلية، وتعزز ثقافة الابتكار وفق أسس وقواعد محددة.
- للبدائل التمويلية أثر إيجابي في إنشاء العديد من مشروعات البنية التحتية في مختلف القطاعات، فبالإضافة إلى أنها تعمل على تنفيذ وإدارة وتشغيل المشاريع، فهي تساهم في التخفيف من الأعباء المالية والإدارية للدولة، الأمر الذي سمح بالتنازل عن دور الدولة في احتكار إقامة هذه المشاريع في العديد من البلدان التي سارعت إلى تبني هذه البدائل، نظراً لأهميتها في تطوير وتنفيذ هذه المرافق العامة، واعتبارها من أهم الخيارات الموجهة لحل مشكلة تمويل البنية التحتية.
- تلعب الصكوك دوراً مهماً ومؤثراً في توفير التمويل اللازم لمشاريع البنية التحتية في المملكة العربية السعودية في ظل التوجه لإقامة العديد من المشاريع مثل المطارات والموانئ البحرية والسكك الحديدية ومحطات الطاقة، حيث يعتبر الإنفاق على البنية التحتية أحد العوامل الرئيسية لتحفيز الاقتصاد.
- هناك أنواع عديدة من الصكوك مثل صكوك المشاركة، المضاربة، الاستصناع وغيرها، التي يمكن استخدامها في تمويل مشاريع البنية التحتية.
- برهنت التجارب العملية لإصدارات الصكوك أنها وسيلة مفيدة لتمويل مشروعات البنية التحتية والمشروعات التنموية الكبرى.
- يعد نظام "B.O.T" أحد الأساليب المهمة في الاقتصاديات الحديثة، وذلك لما له من آثار إيجابية على الاقتصاديات في سد الفجوة التمويلية والاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية.

- تساعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T" الدولة على مواصلة بناء هياكل اقتصادية جديدة خارج ميزانيتها العامة، فهي بذلك توجه موارد اقتصادية جديدة للمجتمع دون إحداث عجز في الميزانية.
- تأسيس مشروعات البنية التحتية وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T" من شأنه أن يجلب العملة الصعبة للاقتصاد، كما تعد المشروعات الممولة وفق نظام "B.O.T" آلية فعالة لتشجيع سوق الأوراق المالية.
- يساهم الوقف في تمويل مشاريع البنية التحتية واستغلال الثروات المحلية وزيادة الإنتاج وزيادة الدخل ومنه زيادة الادخار والاستثمار.
- تمثل مشاريع البنية التحتية في المملكة العربية السعودية من الأمثلة الحية على النجاح والتقدم وتطور المجتمعات في المنطقة، لحرصها على توفير مزيد من المحفزات والمقومات التي تمهد للنمو ومواجهة التحديات الاقتصادية على اختلاف مصادرها، وترسيخ مكانتها في صدارة الوجهات الجاذبة للاستثمارات على المستوى الإقليمي والعالمي.

ثانياً: التوصيات:

- أهمية استمرارية مشاريع البنية التحتية، والتزام الحكومات بتنفيذها، بكفاءة ومرونة عالية، حيث أن الاستمرار في ضخ مزيد من الاستثمارات في البنية التحتية سيحمل الكثير من الفرص الاستثمارية الواعدة، التي من خلالها سيتمكن اقتصاد الدولة من تحقيق أهدافه المستقبلية المرجوة.
- القيام بحملة إعلامية واسعة سواء عن طريق وسائل الاعلام المختلفة أو عقد المؤتمرات والندوات بهدف توضيح دور البدائل في تمويل مشروعات البنية التحتية.
- ضرورة التوسع في تطبيق الصكوك بكافة أنواعها في مشاريع البنية التحتية، والتي من شأنها أن توفر التمويلات اللازمة، وكذا معالجة قصور التمويل الحكومي وتحقيق تنمية اقتصادية، ناهيك عن تطوير السوق المالي إلى جانب مزايا أخرى.
- ضرورة استمرار الحكومات في تشجيع الاعتماد على الصكوك الاسلامية في مجال استقطاب وتوظيف الموارد، لما لها من أهمية كبيرة في توفير التمويل اللازم لمشروعات البنية التحتية.

- عدم الرؤية إلى الشراكة بين القطاعين وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T" على أنها دائما الملجأ الأخير والسهل للحكومات خاصة النامية منها، فالإسراف في ذلك أو التطبيق الخاطئ لها قد يؤدي إلى نتائج وخيمة على الاقتصاد من جهة، وعلى الجانب السياسي من جهة أخرى.
- عدم تخلي الدولة عن دورها في مشروعات الشراكة بين القطاعين وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "B.O.T"، فلا بد من الإشراف على سير هذه المشروعات من خلال الرقابة والتوجيه.
- تنظيم مؤتمرات دولية لدراسة دور الوقف في تمويل وتنمية مشروعات البنية التحتية في الدول العربية والإسلامية، مما يحقق تكاملها وتحقيق الترابط بين هذه المشروعات.
- ضرورة تخصيص جزء من أموال الوقف لتمويل مشروعات البنية التحتية.
- ضرورة محاكاة الدول الإسلامية والعربية ومحاولة الاستفادة من تجاربها في مجال استخدام آليات التمويل الإسلامي لتمويل مشروعات البنية التحتية.
- تبادل الخبرات بين الدول التي طبقت آليات التمويل الإسلامي في تمويل مشروعات البنية التحتية.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1- أبو بكر احمد عثمان النعيمي، " الأساليب الحديثة لمشاركة القطاع الخاص في تنفيذ مرافق البنية التحتية"، دار الحامد، عمان، ط1، 2014.
- 2- أبو بكر توفيق فتاح، "استثمار الصكوك الإسلامية وهيمنتها على الأوراق المالية العالمية المعاصرة"، دار النفائس، عمان، ط1، 2006.
- 3- أحمد بوراس، "تمويل المنشآت الاقتصادية"، دار العلوم، عنابة، 2008.
- 4- أحمد شعبان محمد علي، "الصكوك والبنوك الإسلامية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2013.
- 5- أيمن الشنطي، عامر شقر، "الإدارة والتحليل المالي"، دار البداية، عمان، ط1، 2005.
- 6- بن إبراهيم الغالي، "أبعاد القرار التمويلي والاستثماري في البنوك الإسلامية"، دار النفائس، عمان، 2012.
- 7- حدة رايس "دور البنك المركزي في إعادة تجديد السيولة في البنوك المركزية"، أترك، القاهرة، ط1، 2007.
- 8- حسين بني هاني، "حوافز الاستثمار في النظام الاقتصادي الإسلامي"، دار الكندي، أربد، ط1، 2014.
- 9- حسين محمد سمحان، موسى عمر مبارك، "محاسبة المصارف الإسلامية، دار المسيرة، عمان، 2011.
- 10- حيدر يونس الموسوي، "المصارف الإسلامية أداؤها المالي وأثارها في سوق الأوراق المالية"، دار اليازوري، عمان، 2011.
- 11- رابع حوني، رقية حساني، "المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ومشكلات تمويلها"، أترك، القاهرة، ط1، 2008.
- 12- زياد جلال الدماغ، "الصكوك الإسلامية ودورها في التنمية الاقتصادية"، دار الثقافة، عمان، ط1، 2012.
- 13- سامي يوسف كمال محمد، "الصكوك المالية الإسلامية -الأزمة-المخرج"، دار الفكر العربي، القاهرة، ط1، 2010.
- 14- سمير محمد عبد العزيز وآخرون، "نظام البناء - التشغيل - نقل الملكية B.O.T لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2007.
- 15- سوزي عدلي ناشد، "أساسيات المالية العامة"، منشورات حقوق الخلي، بيروت، ط1، 2009.
- 16- شوقي بورقبة، "التمويل في البنوك التقليدية والبنوك الإسلامية"، عالم الكتب الحديثة، أربد، ط1، 2013.
- 17- صالح صالح، المنهج التنموي البديل، دار الفجر، سطيف، ط1، 2006.
- 18- ضرار العتيبي، نضال الحوالي، "إدارة المشروعات الإنمائية"، دار اليازوري، عمان، 2007.
- 19- طارق الحاج، "مبادئ التمويل"، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2002.
- 20- عادل عبد الفضيل عيد، "الصكوك الاستثمارية الإسلامية"، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2015.
- 21- عاطف ولين اندراوس، "التمويل والإدارة المالية للمؤسسات"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
- 22- عبد العظيم أبو زيد، "بيع المراجعة وتطبيقاتها المعاصرة في المصارف الإسلامية"، دار الفكر الجامعي، دمشق، 2004.
- 23- عبد الغفار حنفي، "أساسيات التمويل والإدارة المالية"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
- 24- عبد الغفار حنفي، رسمية قرياقص "أساسيات الاستثمار والتمويل"، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية، 2000.
- 25- عبد القادر محمد عبد القادر عطية "دراسات الجدوى التجارية والاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات BOT"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط1، 2005.
- 26- عبد المطلب عبد الرازق حمدان، "المضاربة كما تجرئها المصارف الإسلامية وتطبيقاتها المعاصرة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- 27- عماد حمدي، محمد محمود، "صكوك الإجارة، خصائصها وضوابطها" -دراسة فقهية-، مكتبة الوفاء، الإسكندرية، ط1، 2013.

- 28- فليح حسن خلف، "المالية العامة"، عالم الكتب الحديث، عمان، ط1، 2008.
- 29- محرز محمد عباس، اقتصاديات المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.
- 30- محمد الفاتح محمود بشير المغربي، "تمويل واستثمار الأوقاف الإسلامية"، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة، 2011.
- 31- محمد صالح الحناوي وآخرون، "الإدارة المالية"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2001.
- 32- محمد صالح الحناوي وآخرون، "أساسيات ومبادئ الإدارة المالية"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007.
- 33- محمد صالح الحناوي، "الإدارة المالية والتمويل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط1، 1999.
- 34- محمد صالح الحناوي، إبراهيم إسماعيل سلطان، "الإدارة المالية والتمويل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1999.
- 35- محمد صالح الحناوي، نبال فريد مصطفى، "الإدارة المالية (التحليل المالي لمشروعات الأعمال)"، المكتب الجامعي الحديث، ط1، الإسكندرية، 2008.
- 36- محمد طاقة، هدى العزاوي، "اقتصاديات المالية العامة"، دار المسيرة، عمان، ط1، 2007.
- 37- مروان محي الدين القطب، "طرق خصخصة المرافق العامة الامتياز-الشركات المختلطة-BOT-تفويض المرفق العام"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2009.
- 38- مفلح محمد عقل، "الإدارة المالية والتحليل المالي"، مكتبة المجتمع العربي، الإسكندرية، ط1، 2009.
- 39- مفلح محمد عقل، "مقدمة في الإدارة المالية والتحليل المالي"، مكتبة المجتمع العربي، عمان، ط1، 2006.
- 40- منذر قحف، "الوقف الإسلامي، تطوره، ادارته، تنميته"، دار الفكر المعاصر، بيروت، 2000.
- 41- منير إبراهيم هندي، "الفكر الحديث في مجال مصادر التمويل"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 42- مي طوبار، "دراسة الجدوى ونظام B.O.T"، دار الفاروق، الجيزة، ط1، 2006.
- 43- نوزاد عبد الرحمان الهبتي، عبد اللطيف الحشالي، "المدخل الحديث في اقتصاديات المالية العامة"، دار المناهج، عمان، ط1، 2006.
- 44- هوارى معراج، حاج سعيد عمر، "التمويل التاجري-المفاهيم والأسس"، دار الكنوز، عمان، ط1، 2013.
- 45- هشام محمد الزعبي، "الإدارة والتحليل المالي"، دار الفكر، عمان، ط1، 2000.
- 46- وائل عربيات، "المصارف الإسلامية والمؤسسات الاقتصادية"، در الثقافة، عمان، ط1، 2006.

ثانياً: الأطروحات والمذكرات

- 1- أسامة عبد الحليم الجورية، "صكوك الاستثمار ودورها التنموي في الاقتصاد"، مذكرة ماجستير، تخصص الدراسات الإسلامية، معهد الدعوة الجامعي للدراسات الجامعية، بيروت، 2009.
- 2- إسحاق الأمين حامد، "الصكوك الاستثمارية الإسلامية وعلاج مخاطرها"، مذكرة ماجستير تخصص الاقتصاد والمصارف الإسلامية، كلية الاقتصاد والشريعة، جامعة اليرموك، إربد، 2005.
- 3- حكيم براضية، "التصكيك ودوره في إدارة السيولة بالبنوك الإسلامية"، مذكرة ماجستير في علوم التسيير، تخصص محاسبة ومالية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسبية بن بوعلي، الشلف، 2010/2011.
- 4- حنان شريط، ابتسام عفايفية، "الصكوك الإسلامية كمدخل للتحوط من مخاطر الاستثمار في سوق الأوراق المالية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود ومؤسسات مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قالة، 2013.
- 5- رقية بديار، رشيدة رزايقية، "دور نظام BOT في تمويل مشاريع البنية التحتية لتحقيق التنمية الاقتصادية"، مذكرة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود ومؤسسات مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قالة، 2014/2015.

- 6- زاهرة علي محمد بني عامر، «التصكيك ودوره في تطوير سوق مالية إسلامية»، مذكرة ماجستير، تخصص الاقتصاد والمصارف، كلية الشريعة والدارسات الإسلامية جامعة اليرموك، إربد، 2008.
- 7- شهرزاد برجي، "إشكالية استغلال مصادر تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة"، مذكرة ماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات"، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2012.
- 8- صهيب صبوع، "النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون العام، تخصص الإدارة العامة، القانون وتسيير الإقليم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري - قسنطينة، 2012/2013.
- 9- عمر يوسف، "تقييم فعالية الصكوك المالية الإسلامية في أسواق الأوراق المالية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية المؤسسة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح-ورقلة، 2013/2014.
- 10- محمد صلاح، "دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في رفع عوائد الاستثمار في البنى التحتية للاقتصاد وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية - حالة بعض اقتصاديات الدول العربية-"، رسالة دكتوراة في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود وبنوك، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2014/ 2015.
- 11- موسى عمر مبارك أبو محييد، "مخاطر صيغ التمويل الإسلامي وعلاقتها بمعيار كفاية رأس المال للمصارف الإسلامية من خلال معيار بازل 02"، رسالة دكتوراه، تخصص المصارف الإسلامية، كلية العلوم المالية المصرفية، الأكاديمية العربية لعلوم المالية والمصرفية، عمان، 2008.
- 12- نبيل نفاف، « دور الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنى التحتية -دراسة حالة الصكوك الحكومية السودانية خلال الفترة 2013-2012»، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص تمويل التنمية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قلمة- 2013./2014،
- 13- نسرين بسيط، "تمويل البنى التحتية"، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2011/2012.
- 14- هارون خلف عبد الدلى، "عقد البناء والتشغيل والتحويل وتطبيقاته في الفقه الإسلامي"، مذكرة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة والفنون، الجامعة الإسلامية غزة، 2015.
- 15- هدى الباح واخرون، "دور الشراكة بين القطاع العام والخاص في تمويل البنية التحتية - بتطبيق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T)", مذكرة ماستر في العلوم المالية، تخصص مالية المؤسسات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945-قلمة-، 2009/2010.

رابعاً: المنتقيات والمؤتمرات والندوات

- 1- أحمد بن حسن أحمد المسني، "دراسة شرعية اقتصادية لخصخصة مشاريع البنى التحتية بأسلوب البناء، التشغيل ثم الإعادة"، بحث مقدم ضمن المؤتمر العالمي الثالث للاقتصاد الإسلامي، كلية الشريعة، جامعة ام القرى، مكة المكرمة، يومي 8،9 ماي، 2007.
- 2- رفيق شرياق، خيرالدين معطى الله، "الصكوك الإسلامية كأداة لتمويل مشاريع التنمية الاقتصادية"، بحث مقدم ضمن المنتدى الدولي حول "مقومات تحقيق التنمية المستدامة في الاقتصاد الإسلامي"، جامعة 08 ماي-1945-، قلمة، يومي 3،4 ماي، 2012.

- 3- زياد الدماغ، "دور الصكوك الإسلامية في دعم قطاع الوقف الإسلامي"، بحث مقدم ضمن المؤتمر العالمي "فوائن الأوقاف وإدارة وقائع وتطلعات"، الجامعة الإسلامية العالمية بماليزيا، يومي 20، 22 أكتوبر، 2009.
- 4- زياد جلال الدماغ، "دور الصكوك الإسلامية في دعم الموازنة العامة من منظور تمويل إسلامي"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي للصيرفة والمالية الإسلامية، الجامعة العالمية الإسلامية، ماليزيا، يومي 15، 16 جوان، 2010
- 5- سعيد بن سعد المرطان، "تجربة البنك الأهلي في تعبئة المدخرات لتمويل مشاريع البنية التحتية بصيغ إسلامية"، بحث مقدم ضمن أعمال ندوة التعاون بين الحكومة والقطاع الأهلي في تمويل المشروعات الاقتصادية"، مركز أبحاث الاقتصاد الإسلامي، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، أيام 11-13 أكتوبر 1999.
- 6- سليمان ناصر، ربيعة بن زيد، "الصكوك الإسلامية كأداة لتمويل التنمية الاقتصادية ومدى إمكانية الاستفادة منها في الجزائر"، بحث مقدم ضمن للمؤتمر الدولي حول "منتجات وتطبيقات الابتكار والهندسة المالية بين الصناعة المالية التقليدية والصناعة المالية الإسلامية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف 1، الجزائر، يومي 5، 6 ماي، 2014
- 7- شوقي جباري، فريد خميلي، "دور الهندسة المالية الإسلامية في علاج الأزمة المالية"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي حول "الأزمة المالية والاقتصادية العالمية المعاصرة من منظور اقتصاد إسلامي، عمان، يومي 2، 3 ديسمبر، 2010، ص 15.
- 8- عبد الحق العيفة، زاهرة بني عامر، "دور الصكوك الإسلامية في تمويل مشاريع البنى التحتية-دراسة حالة مشروع توسيع مطار 8 ماي 1945 الدولي بسطيف"، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي حول "منتجات وتطبيقات الابتكار والهندسة المالية بين الصناعة المالية التقليدية والصناعة المالية الإسلامية"، جامعة فرحات عباس، سطيف 1، الجزائر، يومي 5، 6 ماي 2014،
- 9- فتح الرحمن علي محمد صالح، "دور الصكوك الإسلامية في تمويل المشروعات التنموية"، بحث مقدم ضمن منتدى الصيرفة الإسلامية، اتحاد المصارف العربية، بيروت، 2008.
- 10- لخلو بوخاري، وليد العايب، "ليات الهندسة المالية كأداة لإدارة مخاطر الصكوك الإسلامية وأثر الأزمة المالية على سوق الصكوك الإسلامية"، بحث مقدم ضمن المنتدى الدولي حول "الاقتصاد الإسلامي، الواقع والأفاق، رهانات المستقبل"، المركز الجامعي، غرداية، 2011.
- 11- لخصر مرغاد، كمال منصوري، "التمويل بالوقف: بدائل غير تقليدية مقترحة لتمويل التنمية المحلية"، بحث مقدم ضمن للملتقى الدولي حول تمويل التنمية الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير-جامعة محمد خيضر-بسكرة-، يومي 22، 32 نوفمبر 2006.

خامسا: المجالات والبحوث

- 1- أمل نجاح البشبيشي، "نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT"، مجلة جسر التنمية، العدد الخامس والثلاثون، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2004.
- 2- حسان خضر، "تخصيص البنية التحتية"، مجلة جسر التنمية، العدد الثامن عشر، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2003.
- 3- ربيعة بن زيد، عائشة بخالد، دور الصكوك الوقفية في تمويل التنمية المستدامة، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 02، مركز أبحاث فقه المعاملات الإسلامية، 2012.
- 4- صادق غيصان، مشروع مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد بجدة يسابق الزمن مجلة عالم الخدمات الأرضية، العدد 13، الشركة السعودية للخدمات الأرضية، جدة، 2014.
- 5- صالح بن علي الشمراي، "الضمان والتصرف في عقود البناء والتشغيل وإعادة"، مجلة المجمع الفقهي الإسلامي، العدد السابع والعشرون، 2012،

- 6- صالح صالح، نوال بن عمارة، "الوقف الإسلامي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة - عرض للتجربة الجزائرية في تسيير الأوقاف"، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد 01، ديسمبر. 2014
- 7- محمد صلاح، البشير عبد الكريم، "أسلوب البوت كآلية لتشبيد مشروعات البنية التحتية - تجارب دولية وعربية مختارة أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد 17، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد خيضر بسكرة -، 2015.
- 8- نوال بن عمارة، "الصكوك الإسلامية ودورها في السوق المالية الإسلامية"، مجلة الباحث، العدد 9، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011.

سادسا : المواقع الالكترونية

- 1- dspace.univ-setif.dz
- 2- <http://aawsat.com>
- 3- <http://alqabas.com>
- 4- <http://archive.aawsat.com>
- 5- <http://faculty.ksu.edu.sa>
- 6- <http://flightarabia.com>
- 7- <http://info.wafa.ps>
- 8- <http://kuwaitgate.org>
- 9- <http://makkahnewspaper.com>
- 10- <http://okaz.com>.
- 11- <http://rwaadpm.com>
- 12- <http://seifnews.com>
- 13- <http://www.3alyoum.com>
- 14- <http://www.ahram.org>.
- 15- <http://www.alanba.com>
- 16- <http://www.alarabiya.net>
- 17- <http://www.alborsanews.com>
- 18- <http://www.aleqt.com>
- 19- <http://www.alhayat.com>
- 20- <http://www.al-jazirah.com>
- 21- <http://www.al-madina.com>
- 22- <http://www.alnoor.se>
- 23- <http://www.alrage.net>
- 24- <http://www.alriyadh.com>
- 25- <http://www.alriyadh.com>

- 26- <http://www.alsharq.net>
 27- <http://www.alsharq.net>.
 28- <http://www.alwatan.com>.
 29- <http://www.alweeam.com>.
 30- <http://www.alyaum.com>
 31- <http://www.aqarcity.com>
 32- <http://www.assalon.com>
 33- <http://www.elbalad.news>
 34- <http://www.elborsanews.com>
 35- <http://www.geosp.net>
 36- <http://www.maaal.com>
 37- <http://www.madinahairport.com>
 38- <http://www.makkawi.com>
 39- <http://www.marefa.org>
 40- <http://www.mas.net>
 41- <http://www.qaradaghi.com>
 42- <http://www.saudiprojects.net>
 43- <http://www.taibanet.com>
 44- <http://www.wikiwand.com>
 45- <https://albenaamag.com>
 46- <https://ar.flightaware.com>
 47- <https://ar.wikipedia.org>
 48- <https://dz.wego.com>
 49- <https://en.oxforddictionaries.com>
 50- <https://news.travelerpedia.net>
 51- <https://sabq.org>
 52- <https://sabq.org/>
 53- <https://www.holdinn.com>
 54- <https://www.indexsignal.com>
 55- <https://www.mubasher.info>
 56- www.acac.org.
 57- www.homekw.com

الملاحق

ملحق رقم (1): احصائيات عن مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة

السنة	مجموع الركاب	مجموع حركة الطائرات
1998	9,716,000	85,613
1999	10,149,000	88,701
2000	10,465,000	88,531
2001	10,237,000	86,438
2002	10,849,000	86,453
2003	11,248,000	88,433
2004	12,257,000	93,685
2005	13,239,000	98,986
2006	13,265,000	107,740
2007	14,356,000	122,266
2008	17,644,000	138,599
2009	17,757,000	142,505
2010	17,891,364	146,365
2011	22,900,004	156,700
2012	26,300,000	246,500

ملحق رقم (2): الخطوط الجوية العاملة في مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة

الاتجاه	الخطوط الجوية	الاتجاه	الخطوط الجوية
الاتجاه	الخطوط الجوية	الاتجاه	الخطوط الجوية
فرانكفورت، الدوحة	لوفتهانزا	الرحلات الدولية: (أبوظبي، الإسكندرية، الخرطوم، أديس أبابا، الجزائر، عمان، أسمرة، أثينا، البحرين، بكين، بيروت، القاهرة، كولومبو، دكار، دمشق، دهلي، دكا، دبي، فرانكفورت، جنيف، هونغ كونغ، إسلام آباد، إسطنبول، أنقرة، جاكرتا، جوهانسبرغ، كراتشي، كولامبور، الكويت، لندن، مدريد، مانشستر، مانابا، ميلان، مومباي، مسقط، الدوحة، نيروبي، نيويورك، باريس، بيشاور، روما، صنعاء، تونس، الشارقة، سنغافورة، طهران، تونس، واشنطن، مانشستر. لوس أنجلوس، تورنتو) الرحلات الداخلية: (أبها، الأحساء، الباحة، عرعر، بيشة، الدمام، الدوادمي، القصيم، القريات، الهفوف، حائل، جيزان، الجوف، المدينة المنورة، نجران، القصيمة، شرورة، تبوك، الطائف، طريف، وادي الدواسر، محافظة الوجه، ينبع، الباحة، العلا)	الخطوط الجوية العربية السعودية
كراتشي ، إسلام آباد	الخطوط الجوية الدولية الباكستانية	(الرياض، الدمام ، أبها ، تبوك ، القصيم ، الخرطوم، دبي، الشارقة، أبوظبي، الكويت ، الإسكندرية، شرم الشيخ، أسيوط، صنعاء)	طيران ناس
الدوحة	الخطوط الجوية القطرية	(القاهرة، الإسكندرية، الأقصر، شرم الشيخ)	مصر للطيران

عمّان-الملكة علياء	الملكية الأردنية	موسكو	إير فلوت
الخرطوم - بورتسودان	الخطوط الجوية السودانية	الشارقة	العربية للطيران
صنعاء	الخطوط الجوية اليمنية	طرابلس، بنغازي	الخطوط الجوية الأفريقية
دمشق	الخطوط الجوية السورية	الجزائر	الخطوط الجوية الجزائرية
إسطنبول-أتاتورك	الخطوط الجوية التركية	باريس-شارل دو غول	الخطوط الجوية الفرنسية
زيورخ	الخطوط الجوية الدولية السويسرية	نيودلهي	طيران الهند
جاكرتا	غارودا إندونيسيا	فيينا	الخطوط الجوية النمساوية
مَحَجّ قلعة	الخطوط الجوية الداغستانية	لندن	بي إم أي
الرباط	الخطوط الملكية المغربية	لندن	الخطوط الجوية البريطانية
سنغافورة	الخطوط الجوية السنغافورية	لارنكا	الخطوط الجوية القبرصية
كولمبو	الخطوط الجوية السريلانكية	دبي	طيران الإمارات
العريش	الخطوط الجوية الفلسطينية	أبو ظبي	الاتحاد للطيران
بندر سري بكاوان	خطوط رويال بروناي الجوية	البحرين	طيران الخليج
كوالالامبور	الخطوط الجوية الماليزية	بيروت	طيران الشرق الأوسط
طهران	إيران للطيران	مسقط ، صلالة	الطيران العماني
طرابلس، بنغازي	الخطوط الجوية الليبية	أديس أبابا، الكويت	الخطوط الجوية الأثيوبية
مقديشو	جوبا إير ويز	الكويت	الخطوط الجوية الكويتية

ملحق رقم (3): شركات وخطوط الطيران العاملة في مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة

الاتجاه	الخطوط الجوية
(القاهرة، إسلام آباد، إسطنبول، كراتشي، مومباي، الدمام، القصيم، جدة، الرياض، تبوك، الطائف)	الخطوط الجوية العربية السعودية
(الرياض، الشارقة، الكويت، أبو ظبي)	طيران ناس
(بغداد ، اربيل ، النجف)	الخطوط الجوية العراقية
(كراتشي ، ملتان ، لاهور)	الخطوط الجوية الدولية الباكستانية
(إسطنبول)	الخطوط الجوية التركية
(الشارقة)	العربية للطيران
(صنعاء)	طيران السعيدة
(القاهرة، الإسكندرية)	مصر للطيران
(دي)	طيران الإمارات
(البحرين)	طيران الخليج
(عمان)	الملكية الأردنية
(الدوحة)	الخطوط الجوية القطرية
(دي)	فلاي دبي
(الخرطوم)	الخطوط الجوية السودانية
(أبوظبي)	طيران الاتحاد

ملحق رقم (4): شركات وخطوط الطيران مطار الملك خالد الدولي بالرياض

الاتجاه	الخطوط الجوية	الاتجاه	الخطوط الجوية
الدوحة	الخطوط الجوية القطرية	الرحلات الدولية: (أبوظبي، الإسكندرية، شرم الشيخ، أديس أبابا، عمان، أسمره، أثينا، البحرين، بيروت، القاهرة، كولومبو، دمشق، دلهي، دكا، دبي، فرانكفورت، جنيف، هونغ كونج، إسلام آباد، إسطنبول، أنقرة، جاكرتا، كراتشي، كولالمبور، الكويت، لندن، مدريد، مانشستر، مانيتا، ميلان، مومباي، مسقط، الدوحة، نيويورك، باريس، بيشاور، روما، صنعاء، الشارقة، سنغافورة، تونس، واشنطن دي سي.	الخطوط الجوية العربية السعودية
فرانكفورت، ميونيخ	لوفتهانزا	الرحلات الداخلية: أمّ، الأحساء، الباحة، عرعر، بيشة، الدمام-مطار الملك فهد، الدوادمي، القصيم، القريات، الهفوف، حائل، جيزان، جدة-مطار الملك عبد العزيز، الجوف، المدينة المنورة، نجران، القصيصة، شرورة، تبوك، الطائف، الطريف، وادي الدواسر، الوجه، ينبع	الخطوط الجوية السعودية
مسقط	الطيران العماني	الرحلات الداخلية: (جدة، المدينة المنورة، الدمام، جيزان، أمّ، تبوك، حائل، القصيم، الطائف، وادي الدواسر، رفحا)	طيران ناس
بيروت	طيران الشرق الأوسط	الرحلات الدولية: (الإسكندرية، شرم الشيخ، أسيوط، الشارقة، الكويت، عمّان، دمشق، بيروت)	طيران ناس
الخرطوم	الخطوط الجوية السودانية	الشارقة	العربية للطيران
إسلام آباد، كراتشي	الخطوط الجوية الدولية الباكستانية	الكويت	طيران الجزيرة
أثينا	الخطوط الجوية اليونانية	باريس، شارل ديغول	الخطوط الجوية الفرنسية
دمشق	الخطوط الجوية السورية	فيينا	الخطوط الجوية النمساوية

طيران الهند	نيودلهي	الخطوط الجوية التركية	إسطنبول (أتاتورك)
بي إم أي	لندن	فلاي دبي	دبي
الخطوط الجوية البريطانية	لندن هيثرو	نسما للطيران (السعودية)	الدمام جدة
مصر للطيران	القاهرة، الإسكندرية	الخطوط الجوية القبرصية	لارنكا
الخطوط الجوية الكويتية	الكويت	الخطوط الجوية اليمنية	صنعاء
طيران الإمارات	دبي	الملكية الأردنية	عمان
الاتحاد للطيران	أبوظبي	الخطوط الملكية المغربية	الرباط
طيران الخليج	البحرين	الخطوط الجوية السنغافورية	سنغافورة

ملحق رقم (5): إحصائيات مطار الملك خالد الدولي بالرياض

السنة	جموع الركاب	عدد الرحلات
1998	8,021,000	60,464
1999	8,200,000	63,106
2000	8,379,000	64,881
2001	8,702,000	64,797
2002	9,021,000	64,886
2003	9,138,000	64,516
2012	17,742,363	159,273

ملحق رقم (6): خطوط وشركات الطيران العاملة مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم

الوجهات	شركات طيران
الرياض، جدة ، المدينة المنورة ، الدمام	الخطوط الجوية العربية السعودية
دبي	الخطوط الجوية العربية السعودية
الدوحة	الخطوط الجوية القطرية
اسطنبول، أضنة، طرابزون	الخطوط الجوية التركية
المنامة	طيران الخليج
دبي	فلاي دبي
الشارقة	طيران العربية
القاهرة	المصرية العالمية للطيران
القاهرة، الإسكندرية	النيل للطيران
القاهرة	طيران نسما
جدة، الدمام	طيران ناس
القاهرة	مصر للطيران
سوهاج، اسيوط، شرم الشيخ	اير كايرو

ملحق رقم (7): خطوط وشركات الطيران العاملة في مطار الطائف الإقليمي

الاتجاه	الخطوط الجوية
أبها، الدمام، الرياض، جدة، نجران، جازان	الخطوط الجوية العربية السعودية
دبي	فلاي دبي
القاهرة	المصرية العالمية للطيران
الشارقة	العربية للطيران
أسطنبول	الخطوط التركية
القاهرة	النيل للطيران
القاهرة	نسما للطيران
الدوحة	الخطوط الجوية القطرية
الرياض، الدمام، الكويت	طيران ناس
المحرق	طيران الخليج

تساعد مشروعات البنية التحتية مختلف الدول على النهوض باقتصاداتها الوطنية، فهي تلعب دور كبيراً في تحقيق الأهداف المنشودة المتمثلة أساساً في تحقيق التنمية، إلا أن مشكلة تمويلها أصبحت من أهم المشاكل الاقتصادية المعاصرة، كونها تشكل عبئاً على ميزانية الدولة باعتبارها مشروعات ضخمة تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة، ولهذا تزايدت الحاجة لإيجاد بدائل تمويلية تكون أكثر ملاءمة وتستوعب ضخامة هذه المشروعات.

وأمام هذا الواقع وحرصاً على توفير هذه المشاريع في معظم الدول ومن بينها الدول الإسلامية، برزت أدوات تمويلية مستحدثة بديلة عن الأدوات التقليدية تندرج ضمن الاقتصاد الإسلامي ولا تتنافى مع مقاصد الشريعة الإسلامية، لها دورها في توفير التمويل اللازم لهذه المشروعات من خلال ما تتضمنه من مزايا لا توجد في غيرها من أنظمة التمويل التقليدي.

وقد تم في هذا الإطار عرض تجربة المملكة العربية السعودية في مجال التعامل بهذه البدائل لإقامة مشروعات البنية التحتية.

الكلمات المفتاحية: مشروعات البنية التحتية، البدائل التمويلية، الاقتصاد الإسلامي، الصكوك الإسلامية، نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية.

Abstract:

Infrastructure projects help different countries to improve their national economies, It plays a major role in achieving the goals of development, However, the problem of its financing has become one of the most important contemporary economic problems, Being a burden on the state budget As huge projects requiring large capital, As a result, there is a growing need for more suitable financing alternatives that accommodate the magnitude of these projects.

And in view of this reality, and in order to provide these projects in most countries, including Islamic countries, Innovative financing tools emerged as alternative to traditional instruments that fall within the Islamic economy and are not incompatible with the purposes of sharia, Have a role to play in providing financing for these projects through the advantages they do not have in other traditional financing systems.

In this context, the experience of Saudi Arabia in dealing with these alternatives to establish infrastructure projects was presented.

key words: Infrastructure projects, financing alternatives, Islamic economy, Islamic sukuk, Build–operate–transfer (B.O.T)