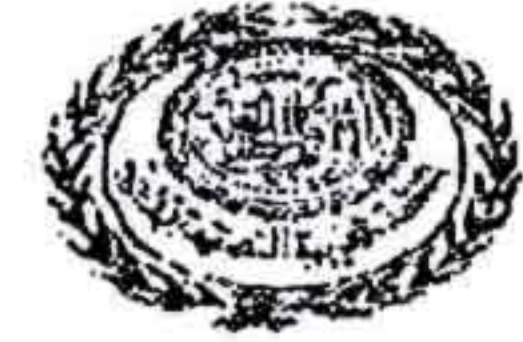




البنك الدولي
WB



الأمانة العامة
لجامعة الدول العربية



المنظمة العربية
للتنمية الإدارية

**PPP Workshop
On
Transport Infrastructure
Sharm El-Sheikh – Egypt
9 – 11 March 2010
Arado – LAS – WB.**

**ورشة عمل
المشاركة بين القطاع العام والخاص
في مشروعات البنية الأساسية للنقل
شرم الشيخ 9 – 11 مارس 2010**

البند الأول (الثلاثاء) 2010/3/3

البرنامج الزمني

Registration

تسجيل 9.00 – 9.30

Opening (Dr. A.M. Lashine)

تقديم من لاشين كلمات افتتاح 9.30 – 10.00

W.B. –

البنك الدولي

LAS: Dr. Mohamed El Tewegry

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

Mr. Paul Numba

• أسس التعاون بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية

**الجلسة الأولى
12.00 – 10.00**

PPP (General Principles)

• المشاركة بين القطاع العام والخاص في مشروعات الطرق
الخبرات المستفادة

Mr. Abdelmoula Ghazal

PPP – Road Transport Projects

• مناقشات

Discussions

• استراحة 12:00 – 1:00

Mr. Moazzam Mekan
PPP (Special References to
Queen Alia Air Port Project)
Mohamed Abdel Rahman El-Hawary
Non-Traditional Methods for PPP
Transport Projects
Discussions

- المشاركة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية
 - (مع الإشارة إلى الخبرة المكتسبة في مشروع مطار علياء الدولي)
 - أ.د. محمد عبد الرحمن الهواري
 - أساليب غير تقليدية للمشاركة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل
- مناقشات
غذاء عمل تقدمه المنظمة العربية للتنمية الإدارية

الجلسة الثانية
2.30 – 1.00

2.45

اليوم الثاني (الأربعاء 2010/3/10)

Ms. Carrie Lee Farley
Railway Projects (Kenya)

- مشاركة القطاع الخاص في مشروعات السكك الحديدية (الخبرة الكينية)
 - مشاركة القطاع الخاص في مشروعات السكك الحديدية
- تمويل إنشاء وتشغيل الخطوط المشتركة بين الدول

الجلسة الأولى
12.00 – 9.00

Dr. Abdel Kader Lashine
Transport Pricing Policy and its impact
on Financing of Road Projects
Discussions

- د. عبد القادر لاشين
- سياسات التسعير في خدمات النقل وعلاقتها بتمويل مشروعات الطرق
- مناقشات

1.00 – 12.00

Dr.Eng . Nader Riad

دكتور مهندس / نادر رياض

الجلسة الثانية
3.00 – 1.00

- واقع النقل بالسكك الحديدية في العالم العربي والمشروعات المستقبلية
- ”حالة دراسية عن مستقبل سكك حديد مصر كمشروع قومي”

Discussions

مناقشات

4.00 - 3.00

اليوم الثالث : الخميس 3/11

الجلسة الأولى
12:00 – 9:00

Islamic Development Bank

• البنك الإسلامي للتنمية

PPP Experience Gained

التعاون بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية
الأساسية للنقل - خبرات بين مختلف الدول

Ms. Carrie Lee Farley
PPP Mass Transport Projects
Mr. Robin Curruthar
PPP Container Terminals
Discussions

• مشاركة القطاع الخاص في مشروعات النقل الجماعي
السريع وداخل المدن
▪ مشاركة القطاع الخاص في مشروعات المراتي البحرية
(مطبات تدوير الحاويات)

• مناقشات

استراحة 1.00 – 12.00

الجلسة الثانية
2.30 – 1.00

Discussions

• مناقشات

Conclusions and Recommendations

• خلاصة وتوصيات



واقع النقل بالسكك الحديدية في العالم العربي والمشروعات المستقبلية
"حالة دراسية عن مستقبل سكك حديد مصر كمشروع قومي"

ورقة عمل مقدمة من

دكتور مهندس/ نادر رياض

رجل صناعة

ممثل اتحاد رجال الأعمال العرب

رئيس الاتحاد العربي لحماية حقوق الملكية الفكرية

مقدمة إلى

ورشة عمل " المشاركة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية
للنقل "

تحت رعاية

معالي الأستاذ / عمرو موسى

الأمين العام لجامعة الدول العربية

التي تنظمها المنظمة العربية للتنمية الإدارية بالتعاون مع الأمانة العام لجامعة الدول

العربية والبنك الدولي

شرم الشيخ

في الفترة من 9-11 مارس 2010



ورقة عمل حول

واقع النقل بالسكك الحديدية في العالم العربي والمشروعات المستقبلية

" حالة دراسية عن مستقبل سكك حديد مصر كمشروع قومي "

مقدمة:

عندما انطلقت أول قاطرة بخارية تسير على قضبان في العالم عام 1814 في بريطانيا انفتحت أمام البشرية آفاق جديدة في مجال النقل والحركة وكانت مصر أول دولة في الشرق تعرف القطارات ، كما كانت ثاني دولة في العالم تعرف هذه الوسيلة بعد بريطانيا ، وقد بدأ التفكير في هذا المشروع قبل حفر قناة السويس بهدف إيجاد وسيلة حديثة لربط البحرين الأحمر والمتوسط . هذا الوضع دفع الخديوي عباس الأول إلى التفكير في إقامة خطوط سكك حديدية تربط بين الإسكندرية والسويس .

أولاً : نبذة تاريخية عن النقل بالسكك الحديدية في العالم العربي والطموحات المستقبلية :

بالنظر إلى المنطقة العربية فهناك :

1- خط سكك حديد الحجاز -الشام :

كان خط سكك حديد الحجاز -الشام يربط بين بلاد الشام التي تضم سوريا ولبنان وفلسطين بإقليم الحجاز في شبه الجزيرة العربية ، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تغيرت الخريطة السياسية وأصبح خط سكة حديد الحجاز يمر بأراضي أربع دول هي سوريا - الأردن - فلسطين والسعودية ، حيث سيطرت كل دولة على الجزء الذي يمر في أراضيها وقد تعددت محاولات إعادة الحياة لهذا الخط كان منها في مؤتمر الرياض عام 1955 الذي ضم سوريا والأردن والسعودية ولكن لم توضع قراراته موضع التنفيذ .



2-خط سكك حديد برلين - بغداد :

كان الهدف من هذا الخط هو الربط بين العاصمة الألمانية برلين وساحل الخليج العربي مروراً بالعراق ولكن لم يكتب للمشروع النجاح ، ويمتد خط السكة الحديد الرئيسي في العراق حالياً من البصرة في الجنوب إلى الموصل في الشمال ويتكون الخط من ثلاث محطات رئيسية في بغداد والموصل والبصرة.

3-السكة الحديد في سوريا :

بعد استقلال سوريا أواخر الأربعينات استمر تطوير شبكة السكك الحديدية باعتبارها وسيلة نقل إستراتيجية ويوجد شبكات لخطوط السكك الحديدية في سوريا هما :

نظام بطول 1435 ميل ، وخطوط ضيقة بطول 1050 ميل وهذا يشكل نقصاً في بنية شبكة النقل بالإضافة إلى انه لم يكن هناك ارتباط بين الموالي ومناطق الإنتاج قبل عام 1970 ، لذا تم افتتاح المحور الشرقي - الغربي الذي يصل بين اللاذقية والمنطقة الشمالية الشرقية الغنية بمنتجاتها الزراعية والنفطية مروراً بمدينة حلب التي تعد نقطة تقاطع محوري للخطين الرئيسيين ، وفي عام 1986 تم افتتاح خط دمشق - حمص، كما تم افتتاح خط دمشق ليكتمل المحور الشمالي الجنوبي أيضاً من دمشق - حلب وصولاً إلى الحدود التركية بعد حلب ووصولاً إلى الحدود الأردنية .

الطموحات المستقبلية :

1- شبكة سكك حديد خليجية :

ظهرت عام 2000 فكرة إقامة شبكة سكك حديدية تربط بين دول مجلس التعاون الخليجي الست وهي السعودية - الإمارات - قطر - سلطنة عمان - البحرين - الكويت . ويرى الخبراء أن مثل هذه الشبكة من شأنها أن تعمل على زيادة الروابط التجارية بين بلدان



المنطقة وتخفيف الازدحام المروري والتلوث، كما قد تكون نواة مشروع يربط كافة مدن الشرق الأوسط أسوة بالشبكة الأوروبية والتي تصل منذ زمن بعيد معظم بلدان القارة الأوروبية .

2- ربط بيروت ودبي بالقطار:

في إطار محاولات لبنان تأكيد مكانته كمركز تجارى وسياحي في المنطقة العربية قد أعلن عن مشروع لبناني لإقامة خط سكة حديد يربط بين ميناء بيروت ومدن وموانئ دول الخليج العربي منها دبي، وبناء هذه الشبكة سيؤدي إلى ربط البحر المتوسط بالخليج العربي براً مما يجعل ميناء بيروت أهم محطة للترانزيت البحري والبرى في المنطقة وفي حالة تنفيذ المشروع سيصبح بإمكان السفن الآتية من القارتين الأمريكية والأوروبية أن تفرغ حمولتها في ميناء بيروت ومن ثم بحراً إلى الجنوب شرقي آسيا والشرق الأقصى .

ثانياً: "حالة دراسية عن مستقبل سكك حديد مصر...كمشروع قومي"

مقدمة :

واقع الحال اليوم يشير إلى أن سكك حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجياً يمكن وصفه بأنه "غنى في أملاكه فقير في إيراداته". وفي الجانب التوفيقي بين طرفي العلاقة المتناقضة توجد إمكانيات ضخمة تتمثل في استكمال جانب من الأملاك في تمويل جانب من احتياجات التوسع والتطوير والاهتمام بنقل البضائع وتعظيم شأنه وهو الأمر الذي رزخ في طي الإهمال لعقود طويلة مبدئياً نقل الركاب في مصاف الاهتمام الأول والأوحد، هذا بجانب استخدام الإمكانيات الكبيرة من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى باستخدام المتاح من معونات ومنح دولية يمكن توفيرها في حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الإتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.



١ - تطوير المرفق والطموحات المعلقة :

الأمر ليس بخاف في أن كثير من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة في المرحلة الحالية لها أن تتلاشى إذا تطور هذا المرفق الهام ليحقق الطموحات القومية المعلقة عليه ، ولنا أن نسأل ونجيب على التساؤلات الاقتصادية التالية :

- لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقبل مشروع توشكي العملاق حتى الآن؟

الإجابة : السكة الحديد التي لم تمد خطوطها إلى توشكي.

- ما هي مشكلة عدم الاستفادة من الثروة السمكية بحيرة السد العالي بالإمكانيات الكاملة المتاحة؟

الإجابة : السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المبرد.

- ما هو السبب في تأخير انطلاقة التصنيع الزراعي بموقع الزراعة؟

الإجابة : السكة الحديد التي تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات ومخرجات عملية التصنيع الزراعي.

- ما هي العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التي تقع في نطاقها؟

الإجابة : عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ .



- ما هي مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضا الاسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة العمرانية المنشودة ؟

الإجابة: السكة الحديد التي تخلت عن مد خدمات نقل الخامات السائبة من اسمنت سائب وكذا تغذية المصانع بحاجتها الضخمة من الفحم السائب والخامات السائبة الأخرى مثل المازوت وغير ذلك .

- لماذا تخلف الصعيد عن الدخول في منظومة التصدير للعالم ؟

الإجابة: السكة الحديد التي لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسلم وتسليم المستندات وتقوم بتخليص البضائع لحساب العميل المصري .

- ما هي مشاكل التجارة الداخلية التي تمنعها من أن تؤدي دورها بالحجم الذي تستحقه ؟

الإجابة: السكة الحديد والتي تحتاج لتنشيط مخازنها بكل محطة سكة حديد لتستوعب الخدمات التخزينية التي تحتاجها المنطقة الجغرافية التي تقع في نطاقها بما في ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدي دورها في تسليم البضائع واقتضاء الثمن وتحويله للمستفيد صاحب البضاعة.

أما ما نشهده اليوم وبعد أن مرت مياه كثيرة بالنهر كما يقولون ، وإذا طوبنا صفحة الماضي وبدأنا صفحة جديدة مع الحاضر ، فماذا نسطر في هذه الصفحة كمفردات للطموحات القومية المعلقة على هذا المرفق الحيوي الهام والذي بدونه لا تتحقق الطموحات المنشودة .



2- محاور تطوير السكة الحديد تحقيقاً للطموحات المنشودة :

إننا نرى مع غيرنا أن هناك عدد من المحاور المهمة تدعو الضرورة إلي الأخذ بها وذلك حتى لا يأخذنا أي تيار هابط سببه الملابس التي نحيها الآن من أحوال هذا المرفق لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد خروجاً من هذه المشكلة وتحقيقاً للأهداف وتلاقياً مع الطموحات المنشودة... وتتمثل تلك المحاور في :-

أولاً- استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة :

يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد بحده والذي يبلغ 800 جرار وذلك بالاستفادة من الإمكانيات الكبيرة المتاحة في مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة في ألمانيا وذلك حين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة. فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكك حديد في أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة 38 ألف كيلو متر ، وهو الأمر الذي يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عدداً في أوروبا وذلك تمشياً مع العمل على هذه الشبكة العملاقة . ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزاري القديم الذي يمنع شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلو فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها.

ثانياً- مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد:

هذا الأمر سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً وهو الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البرى بالصورة الكافية كماً ونوعاً مع الحفاظ على منظومة



إدارة الوقت لما للسكك الحديدية من مواعيد منتظمة في قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تفوق بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري.

ثالثاً - توفير نقل الحاويات والنقل المبرد:

يجب توفير والتوسع في نقل الحاويات بالسكك الحديدية لما لذلك من مزايا لها أثرها استيراداً وتصديراً مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها في أحواش المحطات التابعة للسكة الحديد تسمح بتوفير خاصية التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

رابعاً- توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك "Bulk":

تعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفريغها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل ، وهو الأمر الذي كثير ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة .

خامساً- إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف بكافة محطات القطارات

هذا الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التي تقع في حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتي تخلو منها جميع القرى وتفتقدها المراكز والمحافظات حيث تتصل خدمات النقل الخفيف هذه بمخازن السكة الحديد لتسليم واستلام البضائع منها وإليها ، وهو أمر له مردوده على السكة الحديد بالنتفع وعلى التجارة الداخلية بالفائدة المحققة .



سادساً- توفير خدمات البريد السريع :

لاشك أن السكة الحديد توفر كثير من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وانتهاءً باتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود حين توزيعها ، وهذا له مردوده الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

سابعاً- إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن " بنك السكة الحديد " :

وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التي يحتاجونها على مراحل . والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدي هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات

المقاصة أي الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصلي والتي قد تصل إلى ثلاثة أيام من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بالمليارات من الجنيهات بصورة دائمة.

ثامناً- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكي ومواني البحر الأحمر

هذا الأمر ما سيتكامل مع مشروع توشكي والذي يعاني حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقي بمشروع توشكي ليحقق ما سبق التخطيط له من قبل .



تاسعاً- إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد

لاشك أن التوسع في خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانئ استيراداً وتصديراً وكذا التوسع في نقل الركاب سيحتاج لخدمات تأمينية بصورة موسعة ، ومن الأجدى أن تقوم السكة الحديد بتوفير تلك الخدمات بمعرفتها عن طريق آلية تنشئها لذلك أو بالاستحواذ على شركة تأمين صغيرة حيث أن مقوماتها من كميات البضائع وأعداد الركاب التي تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير في مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول .

عاشراً- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الإشراف والمتابعة بمعرفتها:

هذا الأمر يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها في التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها ، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانيات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفي الدولة عند انتقالهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

والله ولى التوفيق،،،

دكتور مهندس / نادر رياض

محاضرة (عرض) تمثل وجهة نظر الاتحاد العربي للسكك الحديدية عن :

× أساليب التمويل غير التقليدية لقطاع النقل (خاصة قطاع النقل بالسكك الحديدية) ×

إهداء وتقديم

سعادة الأستاذ الدكتور محمد عبد الرحمن الهواري

المستشار الفخري للاتحاد العربي للسكك الحديدية

أستاذ تخطيط النقل وهندسة السكك الحديدية

بكلية الهندسة – جامعة القاهرة

هذا العرض خاص بورشة العمل التي تعدها وتنظمها :

١- جامعة الدول العربية

٢- المنظمة العربية للتنمية الادارية

٣- بالتعاون مع البنك الدولي

شرم الشيخ من ٩ - ١١ مارس ٢٠١٠



دليل عمل أساليب التمويل الغير تقليدية فى قطاع النقل

تقديم

أ.د/ محمد عبد الرحمن الهوارى

أستاذ تخطيط النقل وهندسة السكك الحديدية

بكلية الهندسة – جامعة القاهرة

ورشة عمل

جامعة الدول العربية

شرم الشيخ ٩ - ١١ من مارس ٢٠١٠

C. V of Lecturer

Mohamed Abd El Rahman Ahmed El Hawary is Prof. of Transport Planning & Railway Engineering since 1971 at Faculty of Engineering, Cairo University. He is the first Cairo University Member to be awarded the Honorable Prize in Engineering and information system in the year 2000.

The Nation (Egypt) has awarded him the Honorable Prize in Engineering in 2005. He is a licensed Consultant in Transport Planning & Engineering from Egyptian Engineering Syndicate and the owner of the Licensed Consulting Office for "Transport Planning and Engineering, El- Hawary & Associates".

عناصر المحاضرة

(١) مقدمة

(٢) أسباب الاتجاه إلى مشاركة القطاع الخاص فى قطاع النقل

(٣) التصنيف المنطقي لأساليب التمويل الغير تقليدية لمشروعات قطاع

النقل

(٤) أساليب أخرى متنوعة للتمويل

(٥) مصفوفة إرشادية تبين نوعية المشروع وأساليب التمويل الغير تقليدية

الأنسب

(٦) نوعية المخاطر التي تواجهها المشروعات

(٧) التوصيات

(١) مقدمة :

تسعى الحكومات فى مختلف دول العالم إلى توفير الخدمات العامة- ومنها النقل - والتوسع فى تقديمها ، وذلك لما لها من أهمية كبرى فى عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وفى سبيلها لتحقيق ذلك اعتادت الحكومات فى الفترات السابقة على تمويل المشروعات العامة ومنها مشروعات قطاع النقل عن طريق الخزانة العامة.

ومع الوقت أصبحت تكلفة الحفاظ على نظام نقل كفاء وفعال متزايدة كنتيجة لتزايد الطلب على شبكات ووسائل النقل وذلك للزيادة المضطردة فى النمو السكاني والاجتماعي والاقتصادي ، من هنا شهدت الثمانينات من القرن الماضي ظهور إدراك متزايد بأن التمويل الحكومي العام وحده لا يمكنه الوفاء بالاحتياجات المتزايدة من التمويل لشبكات وخدمات النقل ، وبالتالي بدأ التفكير فى مشاركة القطاع الخاص.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

إن تحقيق هدف التوسع في مشروعات النقل وتقديم خدمات نقل جديدة ذات مستوى أفضل أوجد رغبة في البحث عن أساليب جديدة مبتكرة لتمويل تلك المشروعات دون الحاجة إلى زيادة الضرائب (أو زيادة تعريفات النقل) ، فكان الاتجاه نحو القطاع الخاص ليشارك في عملية تمويل مشروعات النقل المختلفة. لذا بدأت الحكومات في الأخذ بفكرة الوصول إلى أفضل توليفة ممكنة من التمويل العام والخاص ، ومع اكتساب هذا المدخل للقبول والانتشار تعددت الأشكال التي يتخذها هذا الأسلوب ، حيث تتدرج ما بين المشاركة في عملية الإدارة أو الإصلاح والتشغيل إلى أن تصل إلى التمويل الكامل والملكية (سواء المؤقتة أو الدائمة) مما أصبح معه الاختيار بين هذه الأشكال ليس بالأمر اليسير.



(٢) أسباب الاتجاه إلى مشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل

أن مشاركة القطاع الخاص في تمويل مشروعات النقل يحقق عددا من المنافع :

(أ) معالجة قصور التمويل الحكومي ، مما يساعد على تحقيق التنمية الشاملة دون إحداث عجز في الموازنة.

(ب) الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة : حيث أن مشاركة القطاع الخاص قد تكون محلية أو دولية ، مما يتيح للبلدان النامية الفرصة للحصول على التكنولوجيا الحديثة.

(ج) نقل وتوزيع المخاطر ، إذ أنه مع نقل المخاطر إلى القطاع الخاص فإن تكاليف توفير الخدمة يمكن اعتبارها إنفاق جاري بدلا من إنفاق رأسمالي .

(د) تحقيق الكفاءة من خلال المنافسة ، أي تشغيل أكفأ للأصول ، وفرصة لخلق حلول إبتكارية تفي باحتياجات القطاع العام.



دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

(٣) التصنيف المنطقي لأساليب التمويل الغير تقليدية لمشروعات قطاع النقل

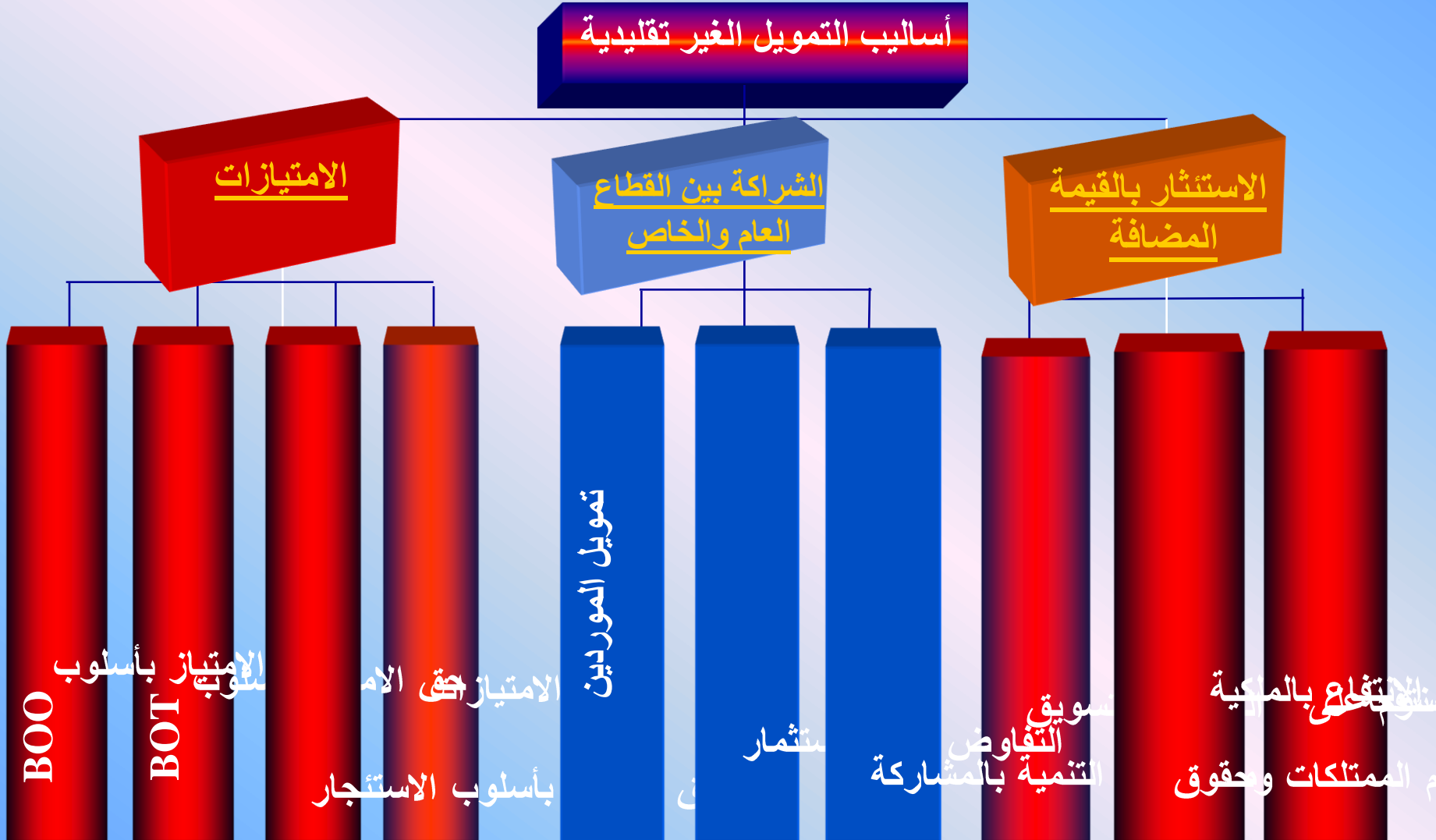
مظلة أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الاستئثار
بالقيمة
المضافة

الشراكة بين
القطاع العام
والخاص

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل



٣-١) أساليب الاستئثار بالقيمة المضافة

القيمة المضافة هى ارتفاع قيمة الشئ دون حدوث تغيير أساسى أو جوهري فيه ، وأوضح مثال على ذلك هو الأرض الفضاء والعقارات التي تقع في منطقة المشروع أو بالقرب منه ، ويعني بكلمة الاستئثار هنا ما يمكن أن تجنيه الدولة (الجهة الحكومية) من خلال تحصيل جزء من تلك الزيادة التي حدثت في القيمة.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

تمويل الموردين

شمار

شراكة

توقيع
التفاوض
تنمية

مستلزمات

مستلزمات

مستلزمات

أ) فرض رسوم على المناطق المنتفعة

تتضمن الآليات الأربعة التالية مدفوعات يدفعها القطاع الخاص مقابل منافع تتحقق له بفعل استثمار عام. هذه المدفوعات يتم تحديدها إما عن طريق التقدير أو عن طريق الاتفاق ، ويجب أن نفرق بين هذه النوعية من الآليات والضرائب العامة ، ذلك أن هذه الآليات تشتمل على مدفوعات تتعلق بمنطقة جغرافية محددة لها صلة بمشروع معين للنقل.

أ- ١) رسوم توفير شبكات أو خدمات النقل

وتعرف بأنها رسوم يدفعها مالكو المنشآت القريبة من نظام النقل مقابل ما سيتحقق لهم من منافع بفعل قرب مباني مشروعاتهم من مشروع النقل (أو تسهيلات النقل). وبصفة عامة فإن هذه الرسوم تأخذ أحد أشكال ثلاثة :

١- مبلغ إجمالي يدفع كمساهمة في التكلفة الرأسمالية.

٢- مبلغ محدد يدفع سنويا كمساهمة في تكلفة التشغيل.

٣- التنازل عن ملكية لصالح مشروع النقل.

أ-٢) رسوم الانتفاع داخل منطقة الانتفاع

هي رسوم على الممتلكات التي تقع داخل منطقة معينة تحقق لها نفع بأحد مشروعات النقل ، والمراد بمنطقة معينة تلك المنطقة التي تشمل كل الممتلكات التي انتفعت من التحسين الذي طرأ على نظام النقل بفعل هذا المشروع. ورسوم الانتفاع (مثل رسوم الاستخدام) يبررها أن من يتحقق له مصلحة أو نفعاً نتيجة إقامة مشروع عام **Public Project** يجب أن يدفع مبلغاً مالياً (سعر **Price**) يقابل (في قيمته) تلك المنافع. وهذه الرسوم يمكن استخدامها لتغطية التكلفة الرأس مالية و/ أو تكلفة التشغيل لمشروع النقل.

أ-٣) ضريبة الممتلكات المنتفعة

هي ضريبة تفرض على ممتلكات محددة (بعينها) تكون واقعة فى منطقة تستفيد مباشرة من مشروع نقل معين. ويكون ذلك عن طريق تحديد قيمة الممتلكات فى سنة معينة- هي سنة الأساس- وربط الضريبة مع أى زيادة فى قيمة تلك الممتلكات عن القيمة المحددة فى سنة الأساس ، وتخصص الحصيلة لتمويل نفقات مشروع النقل الذى تحقق به هذا النفع. وتعد هذه الطريقة وسيلة فعالة للحصول على حجم كبير من الإيرادات المحققة.

أ-٤) رسوم تعويضية عن آثار المنشآت على نظام النقل

هي رسوم تفرض على أصحاب المنشآت التنموية للتخفيف من آثار مشروعاتهم الجديدة على نظام النقل الحالي، وتجد هذه الرسوم تبريرها على أساس أن المنشآت التنموية الجديدة سوف تؤدي إلى زيادة أحجام المرور وكذلك إلى زيادة مشكلات النقل العام الجماعي، وبالتالي يجب أن يدفع القائمين على تلك المنشآت مقابل يساهم في إيجاد الحلول المناسبة للتخفيف من حدة الازدحام المروري. وبصفة عامة تقع هذه الرسوم في فئتين رئيسيتين:

الأولى: رسوم تفرض على الراغبين في الحصول على تراخيص بناء، وفي هذه الحالة - على سبيل المثال - تقدر الرسوم على أساس المتر المربع.

الثانية: تقدر الرسوم من خلال التفاوض بين القائمين بمنشآت التنمية والهيئات المحلية. وبالرغم من عظم الإيرادات الممكن تحقيقها بتطبيق هذا الأسلوب، إلا أنه قد يؤدي بالقائمين على منشآت التنمية إلى توطين مشروعاتهم في مناطق أخرى.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع
العام والخاص

الاستثمار بالقيمة
المضافة

BOO

BOT

الاستثمار بالقيمة المضافة

الشراكة بين القطاع العام والخاص

تمويل الموردين

شمار

شراكة

تتمية بالتفاوض

الانتفاع بالملكية

م الممتلكات وحقوق

ب) استخدام الممتلكات وحقوق الانتفاع بالملكية Use of Property & Property Rights

عند تنفيذ هيئات النقل لمشروعات رأسمالية – مثل مراكز صيانة ، أماكن الانتظار ، محطات أو مواقف ، فإنها تحتاج لشراء أو استئجار أراضي ، ويمكنها الحصول على تلك الأراضي سواء بالشراء المباشر أو نزع الملكية ، ويتطلب هذا دلائل على الحاجة إلى تلك الأراضي للمنفعة العامة. فإذا حصلت هيئة النقل على تلك الأراضي – في إطار ما يسمح به القانون – فإنه يمكنها الاستغناء عن أي جزء من تلك الأراضي لا تحتاجه في مشروعاتها ، وفي هذه الحالة فإن هذا الجزء المستغنى عنه من هذه الأراضي يعد من أملاك هيئة النقل ، وبالتالي فإن قيمتها بالكامل تكون حق لها ، ويمكن لهيئة النقل في هذه الحالة تأجيرها ، و تمثل القيمة الأيجارية تدفقا من الدخل يساهم في تغطية تكاليف التشغيل أو التكاليف الرأسمالية، ويمكن لهيئة النقل تأجير هذه الأراضي حتى ٩٩ سنة ، ويضم هذا الأسلوب آليات عديدة يتم عرض خمس منها.

ب-١) إيجار الأراضى بأسعار رمزية لإقامة مشروعات النقل

هى اتفاقيات بين ملاك الأراضى أو القائمين بمشروعات التنمية ، وهيئات النقل ، تستأجر بموجبها هيئات النقل الأراضى نظير سعر رمزي مقابل القيام بتنفيذ مشروعات النقل ، حيث أن المستثمرين القائمين بمشروعات التنمية دائما ما يرغبون فى تحويل تلك المواقع إلى مراكز تجارية أو مناطق ذات كثافة سكانية أو تجارية عالية ، ويأملون أن تقوم مشروعات النقل بتسهيل التحرك (التنقل) من وإلى منشآتهم وبالتالي الحد من الاختناقات المرورية والحد من الحاجة إلى أماكن انتظار للسيارات ذات تكلفة مالية مرتفعة. وفى المقابل تستفيد هيئات النقل من الحصول على الأراضى بإيجار رمزي وربما الحصول أيضا على معاونة مالية تساهم فى تكاليف تشغيل تلك المشروعات.

ب-٢) إيجار أو بيع حقوق الانتفاع للتنمية

يمكن لهيئات النقل تحقيق بعض المنافع المالية من خلال بيع أو تأجير حقوق الانتفاع للمساحات المحيطة بالتسهيلات والتي تملكها ، مثال ذلك المساحات أعلى محطات السكك الحديدية ، التي يمكن استخدامها كفنادق أو مكاتب أو محلات ، والمساحات المجاورة لتسهيلات النقل التي يمكن بيعها إلى منظمات الأعمال المجاورة والراغبة في تسهيل وتحسين الوصول إلى المحطات ، وفي حالة إثبات الجدوي المالية للأخذ بهذا النظام ، فإن هيئات النقل تفضل إيجار حقوق الانتفاع للحصول على تدفق مستمر من الدخل ، علي العكس من نظام الدفع دفعة واحدة في حالة البيع.

ب-٣) إيجار أو بيع تسهيلات قائمة

يمكن لهيئات النقل ، عند حاجتها إلى تمويل إضافي ، استغلال الممتلكات أو التسهيلات التي لديها والغير مستخدمة حاليا. فعلى سبيل المثال ، قد تؤدي التغييرات الديموجرافية (السكانية) أو إقامة تسهيلات جديدة أو تأسيس هيئات جديدة أو التجديد وإعادة البناء إلى عدم استخدام بعض الممتلكات أو التسهيلات مثل المحطات ، أماكن الانتظار، ورش الصيانة ، حيث يمكن لمنظمات النقل استخدام تلك الممتلكات والتسهيلات في توليد دخل (إيرادات) من خلال بيعها أو تأجيرها. إذ يمكن على سبيل المثال تأجير جزء من محطة لمشغل آخر ، أو حتى بيع المحطة بالكامل.

ب-٤) شهادات المشاركة

شهادات المشاركة والتي تعرف في بعض الأحيان بشهادات الاستثمار هي شهادات ذات معدل عائد ، ويحق لحاملها الحصول علي نسبة من الأرباح المحققة من وسائل ومعدات نقل معينة. هذه الشهادات تسمح بتوزيع تكلفة الآلة أو الأصل بين عدد من المساهمين ، كل مساهم يملك حصة من هذا الأصل أو هذه الآلة ، ويؤجر حصته إلي هيئة (شركة) النقل ، وفي العادة تستخدم هذه الشهادات لتمويل عمليات الشراء أو الاستئجار. وبصفة عامة فإن مدة الشهادة هي مدة العمر الافتراضي للأصل أي ما بين ٢٠-٣٠ سنة لعربات السكك الحديدية .

ب-٥) الاستثمار في الأصول

يمكن أن يكون إصدار الأسهم وسيلة لتمويل شراء خط فرعي للسكك الحديدية ، أو تأسيس خط طيران ، أو شراء شركة للأتوبيسات ، إذ يعد إصدار الأسهم أحد أشكال التمويل ذات التكلفة المنخفضة ، فهو لا يتضمن مدفوعات فوائد أو أي شكل آخر للمدفوعات. والأسهم المصدرة تمثل حق ملكية جزئي لحامل السهم في ممتلكات الشركة. هذا الأسلوب يجد ترحيبا من المستثمرين لأسباب عديدة ، فالخدمة التي تقدمها شركة النقل مصدرة الأسهم ربما يكون لها مستقبل واعد وبالتالي فهي فرصة استثمارية جيدة ، وقد يكون المستثمرين راغبين في هذا الاستثمار وفي هذا النشاط لضمان استمرار الخدمة أو للحد من الآثار السلبية الناتجة عن توقف الخدمة على أعمالهم أو مجتمعاتهم المحلية.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

وبصفة عامة فإن بيع جزء كبير من الأسهم إلى عدد قليل من المستثمرين يجعل تشغيل (إدارة) الشركة أيسر ، ذلك أن محدودية عدد حملة الأسهم يساعد في عمليات الإدارة والرقابة. ويمكن القول أن أهم مميزات الأسهم أنها تسمح بالحصول على مبالغ كبيرة في وقت قصير نسبيا ، لذا يعد إصدار الأسهم مناسب في الحالات التي يكون من الصعب التنبؤ بإيرادات شركة النقل لمواجهة مدفوعات التمويل بالقروض.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع
العام والخاص

الاستثمار بالقيمة
المضافة

BOO

BOT

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

تمويل الموردين

شمار

شراكة

التفاوض

نسويق

إعلان

تفاهم بالمصيبة
ممتلكات وحقوق

جـ) التسويق والإعلان Advertising / Marketing

تعد محطات القطارات وتسهيلات النقل الأخرى المشابهة مواقع مناسبة جدا للإعلان عن السلع والخدمات المختلفة ، وذلك نظرا لتردد عدد كبير من الأفراد (العملاء) على هذه المواقع ، وبالتالي فإن هيئات النقل تستغل هذا بتأجير مساحات للإعلان في هذه المواقع التي تعد أماكن مناسبة جدا بل مثالية لترويج السلع والخدمات ، ويكون ذلك من خلال أحد الأساليب التالية :

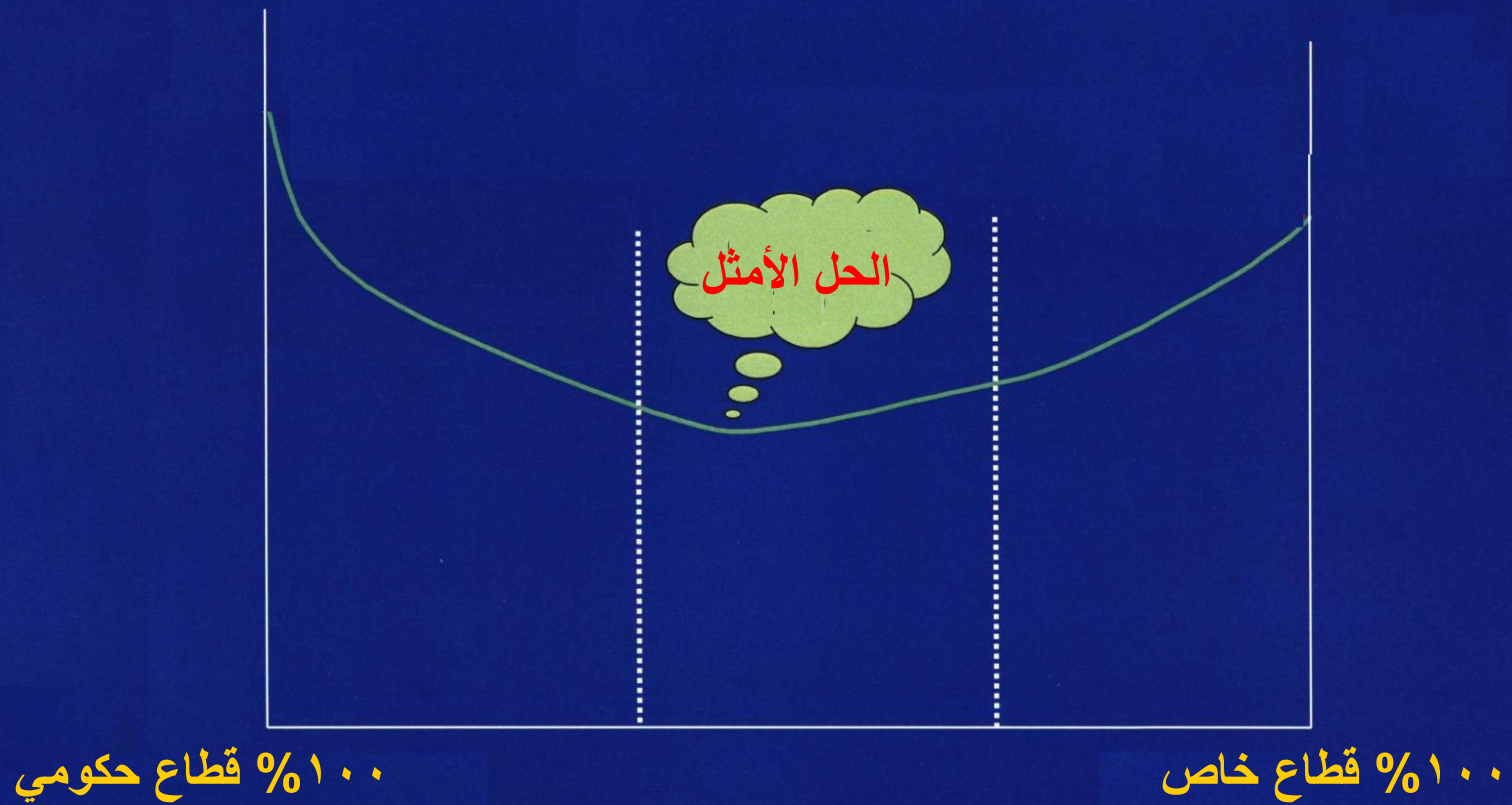
- ١) تأجير أكشاك للإعلان في المحطات وعلى أرصفة الركوب.
- ٢) تأجير لوحات للإعلانات ثابتة (لوحات عرض).
- ٣) تأجير أماكن للعروض بالصوت والصورة (شاشات عرض).
- ٤) تأجير مساحات داخل أو خارج وسيلة النقل لعرض إعلانات ثابتة.



٢-٣) شراكه القطاعين العام والخاص (Public Private Partnership (PPP)

هي ببساطة عقد مشاركة (Joint Venture) بين القطاعين العام والخاص لإيجاد كيان معنوي (شركة) يتم تمويلها وتشغيلها بواسطة القطاعين العام والخاص ، ويكون هدفها هو إيجاد مجموعة من الأصول يتم من خلالها تقديم خدمة إلي الجمهور (العملاء) في مقابل مادي يتناسب مع مستوى الخدمة المقدمة. وبهذا الأسلوب يمكن للجهات الحكومية (القطاع العام) تخفيض حجم الأنفاق الرأسمالي وتحويل تكلفة البنية الأساسية إلي تكلفة تشغيل (تكاليف جارية). ويمكن القول أن مشاركة القطاعين العام والخاص هي مشاركة في مسئولية تخطيط وتمويل وتوفير تسهيلات وخدمات النقل.

الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص



وتتمثل أهم الأسباب الداعية إلى هذا النوع من المشاركة فى أنها تتيح :

١. المشاركة فى التكاليف. ذلك أن التوسع فى تسهيلات وخدمات النقل وصيانتها يتطلب تمويل كبير يصعب تحميله على دافعي الضرائب فقط، وبالتالي هناك حاجة إلى مشاركة القطاع الخاص للتخفيف عن كاهل دافعي الضرائب والميزانية العامة.

٢. خفض التكاليف. ذلك أن قيام القطاع الخاص بتأسيس وتشغيل تسهيلات وخدمات النقل يصاحبه دائماً خفض فى التكاليف ، يرجع هذا إلى انخفاض التكاليف الإدارية للقطاع الخاص عن تلك للقطاع الحكومي (القطاع العام).

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

٣. إقدام مستثمري القطاع الخاص على المشاركة في مشروع يعني (مبدئياً) ضمان نجاح المشروع ، ذلك أن القطاع الخاص لا يسعى إلي الاستثمار ما لم يكن على ثقة بضمان النجاح ، أو على الأقل أن هذا الاستثمار يحقق منافع معينة له.

٤. توفير الإمكانية للقطاع العام (الحكومي) لتقديم الخدمات في إطار السياسة الاقتصادية للمجتمع.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الاستثمار بالقيمة المضافة

الشراكة بين القطاع العام والخاص

تمويل الموردين

شمار

التنمية بالمشاركة

توفير التفاوض

تقديم الخدمات

ممتلكات ومقوق

أ) مشروعات التنمية بالمشاركة

يشير مصطلح "مشروعات التنمية بالمشاركة" في قطاع النقل إلى التنمية العقارية للقطاع الخاص في حالة صلتها المباشرة بخدمات وتسهيلات النقل ، مثال ذلك : بناء مكاتب إدارية ملاصقة لمطرو الأنفاق أو بناء مركز تجاري له مداخل ومخارج على محطة رئيسية. وبغض النظر عن الشكل الذي تتخذه هذه المشاركة فهي ببساطة توظيف لموارد القطاعين العام والخاص معا من أجل إنجاز مشروع أو منتج يحقق فائدة لكلا القطاعين.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الامتياز

الامتياز

تمويل الموردين

استثمار

الشراكة

التفاوض

القيمة المضافة

القيمة المضافة

القيمة المضافة

ب) التفاوض على الاستثمار Negotiated Investment

من المسلم به أن ملاك العقارات والقائمين بمشروعات التعمير والتنمية يفضلون دائما أن تكون تسهيلات النقل على مقربة من عقاراتهم ومشروعاتهم ، وبالتالي فهم على استعداد دائم للمشاركة في تكاليف تشغيل أو حتى التكاليف الرأسمالية لتسهيلات النقل ، إذ أن قرب تسهيلات النقل من مشروعاتهم يحقق لهم المنافع التالية :

➤ ضمان فرص التنمية ، وبالتالي يمكنهم الاستمرار في مشروعاتهم.

➤ إكساب مشروعاتهم ميزات تنافسية على المدى الطويل.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

تمويل الموردين

BOO

بالتأجير

BOT

بالتأجير

بالتأجير

بالتأجير

شمار

شراكة

توقيع
التفاوض
تنمية بالتأجير

تأجير بالقيمة
ممتلكات وحقوق

جـ) تمويل الموردين Vendor Financing

هي ترتيبات (أو اتفاقيات) بين مصنعي معدات النقل وهيئات النقل، بموجبها يوفر صناع وسائل النقل تمويلا لشراء منتجاتهم من معدات النقل. ويمكن لهيئات النقل - بهدف تحقيق التنافسية بين العطاءات المقدمة- أن تطلب من الموردين تقديم شروط ميسرة للقروض ، أو ضمانات أو أي وسيلة أخرى من وسائل الائتمان ، والتي تضمن توافر القدر الكافي من التمويل لعمليات الشراء. وعموما فإن الديون تضمنها عادة المركبات. ويمكن للموردين منح أي قدر من التمويل بحد أقصى قيمة المركبات. وفي العادة فإن معدل الفائدة علي هذا التمويل يقل عن مثيله في السوق ، وذلك لرغبة الموردين في نشر إنتاجهم في الأسواق ، ويعد هذا بديلا عن الشراء بأسعار منخفضة ، ولكن يجب علي هيئة النقل مقارنة تكاليف التمويل بهذا الأسلوب مع تكاليف التمويل من المصادر الأخرى البديلة.



٣-٣ أساليب الامتيازات

لقد تزايدت مشاركة القطاع الخاص فى البنية الأساسية فى العديد من بلدان العالم، إذ نجد أن إدارة القطاع الخاص للأصول الحكومية قد امتدت إلى قطاعات الطاقة والاتصالات والمياه والنقل على وجه الخصوص ، وأصبحت الامتيازات أكثر الآليات استخداماً لتحقيق إدارة القطاع الخاص للأصول الحكومية ، سواء كانت هذه الأصول مادية Physical أو قانونية Legal مثل - الحق فى تقديم الخدمة.

ويعتبر حق الامتياز هو أحد الحلول الوسط بين مبدأى الخصخصة الكاملة (حيث تكون قوى السوق هى المسيطرة وبالتالي قد تهمل مستخدمي وسيلة النقل) واحتكار الدولة (حيث تقوم الدولة بالخدمة بتكلفة أعلى أحياناً من القطاع الخاص، وليس دائماً بمستوى خدمة جيد لمستخدمي وسيلة النقل).

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

وهناك العديد من الأساليب التي يمكن من خلالها للقطاع الخاص أن يقوم بدور في سوق النقل ، مثال ذلك :

- أ- عقود الامتيازات Concession Contracts ،
- ب- عقود الاستئجار Lease Contracts ،
- ج- حق الامتياز بأسلوب BOT ،
- د- حق الامتياز بأسلوب BOO.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الامتيازات

الامتيازات

تمويل الموردين

شمار

شراكة

توقيع
التفاوض
تنمية

تفاهم بالمصيبة

ممتلكات وحقوق

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

الامتياز Concession هو أحد صور مشاركة القطاع الخاص فى أحد المشروعات العامة وهو عبارة عن قيام هيئة حكومية يطلق عليها الراعي الرسمي للمشروع Project Sponsor بمنح حقوق امتياز والتزامات إلى شركة قطاع خاص يطلق عليها صاحب حق الامتياز Concessionaire أو المستثمر Investor . وعلى صاحب حق الامتياز أن يقوم بتصميم وتمويل وبناء وتشغيل وصيانة مشروع عام لفترة زمنية محددة ، ويمكن فى نهايتها تجديد العقد لمدة أخرى.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الامتيازات

الاستثمار بالقيمة المضافة

تمويل الموردين

شمار

شراكة

توقيع التفاوض تنمية بال

تفاهم بالمعية

ممتلكات وحقوق

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

Lease & Operate أما فى عقود الاستئجار والتشغيل
Contract والتي يكون فيها المستثمر مسؤولاً عن تقديم الخدمة
وتحمل جميع المخاطر المصاحبة لذلك ، فإنها تتضمن قيام المستثمر
بتشغيل وصيانة بنية أساسية قائمة ، مقابل سداده لرسوم الاستئجار.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

أساليب التمويل الغير تقليدية

الامتيازات

الشراكة بين القطاع العام والخاص

الاستثمار بالقيمة المضافة

BOO

BOT

الامتياز بأسلوب

حق الام

تمويل الموردين

شمار

شراكة

توقيع
التفاوض
تنمية بال

تفاهم بالمعية

ممتلكات وحقوق

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

فى حالة عقد الامتياز بأسلوب BOT فإن مصطلح BOT (والذي يعنى : بناء & Build & تشغيل & Operate تسليم الملكية Transfer) ، يستخدم للإشارة إلى معنى محدد من الامتياز ، حيث يكون القطاع الخاص مسؤولاً عن التمويل والإنشاء لاستثمارات جديدة ، وفى نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية الأصول إلى الحكومة.

وفى حالات مشروعات الـ BOT فإن الهيئة الراعية للمشروع قد تحتفظ بحقوق الملكية خلال مدة العقد وقد لا تحتفظ بها ، وهو ما يعرف بأسم BOOT أى البناء ، التملك Own ، التشغيل ، ثم التسليم وفى كلا الحالتين ومع نهاية فترة الامتياز ينتقل المشروع إلى الدولة. هذه المسائل يجب أن تكون واضحة فى العقود القانونية.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

وعلينا هنا أن نفرق بين الامتيازات Concessions وبين أل BOO
والتي تعني : بناء ، تملك ، تشغيل ، وهي مشروعات تشبه مشروعات
أل BOT ولكنها لا تتضمن نقل الملكية إلى الحكومة في نهاية مدة
الامتياز.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

وفىما يلى نستعرض بعض أشكال الامتيازات المسماه BOT ، مع ملاحظة أن هذا المصطلح BOT - كما سبق أن أشرنا - هو مصطلح عام يغطي أنواعا عديدة من أشكال الامتيازات.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية في قطاع النقل

<p>بناء Build - تشغيل Operate - تسليم Transfer (وهو النظام الأكثر شيوعاً): ويتم في هذا النظام توفير التجهيزات ، والتي يمولها المستثمر ، ويقوم المستثمر بصيانة وتشغيل التجهيزات أثناء فترة الامتياز.</p>	<p>: BOT</p>
<p>بناء - امتلاك Own - تشغيل : حيث يحافظ المستثمر علي ملكية التجهيزات وإدارتها أبدياً من خلال توكيل مفتوح ، دون إلزام بنقل الملكية إلى الحكومة.</p>	<p>: BOO</p>
<p>تصميم Design - بناء - تشغيل - نقل الملكية إلي الراعي الرسمي للمشروع ، ويلاحظ أن هذا النوع يبدأ بالحرف D حيث أن المستثمر يتولى بنفسه أعمال التصميم للمشروع.</p>	<p>: DBOT</p>
<p>بناء - امتلاك - تشغيل - بيع Sell : عند نهاية فترة الامتياز تدفع الدولة القيمة المتبقية.</p>	<p>: BOOS</p>

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

بناء - امتلاك - تشغيل - نقل ملكية : مثل BOOS بدون مدفوعات للقيمة المتبقية للمنشأة.	: BOOT
بناء - تشغيل - تدريب Training - تسليم : كما فى BOT علي أن المستثمر مطالب بتوفير التدريب قبل التنازل عن التجهيزات (ينطبق أساسا على الدول النامية).	: BOTT
البناء ونقل الملكية والتشغيل (هو أسلوب التخفيف عن مجموعة الشركات الخاصة بتقديم تأمين مرتفع التكلفة يتطلبه المشروع خلال تشغيل المرفق).	: BTO
تجديد Refurbish - تشغيل - تسليم : تكون المسؤولية بتجديد (إعادة تأهيل) مشروع قائم متهاك (عادة بنية أساسية) ، ويكون ذلك عادة فى وقت أقصر من إتباع الأساليب التمويلية العادية.	: ROT

<p>تطوير Develop -بناء - تشغيل : تقوم الشركة التي تتولى المشروع بافتراض عدم وجود مخاطر تجارية مبدئياً ، ولكنها تكون مسئولة ماليا عن بناء النظام وتشغيله دون وضع مواصفات أداء من المانح في المرحلة الأولى ، ثم تقوم بعد ذلك بقبول مخاطر تجارية متنامية وشرطية من المانح في الفترات التالية ، وذلك بوضع اللوائح المناسبة وإدخال قوي السوق في الحساب.</p>	<p>: DBO</p>
<p>تصميم - بناء - تمويل Finance - تشغيل (وهو النظام السائد في كل من المملكة المتحدة وفنلندا).</p>	<p>: DBFO</p>
<p>تمويل Finance – تشغيل Operate – تسليم Transfer وفيه تتولى الشركة توفير التمويل ثم التشغيل والإعادة على أن يكون الإنشاء من الجهة المسؤولة عن المشروع.</p>	<p>: FOT</p>

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

وتتفق عقود الامتياز فى الخصائص التالية :

١. تحدد الحكومة وتضمن حقوقاً محددة لشركة هي عادة شركة قطاع خاص.
٢. للامتياز مدة محددة معلومة - بصفة عامة من ٥ إلى ٥٠ سنة أو مستمرة فى حالة BOO.
٣. يتم تحديد المنطقة موضع الامتياز جغرافياً بدقة.
٤. تحوي وثيقة الاتفاقية توثيقاً لأهداف الامتياز وتوزيع المخاطر .

بعض الأمثلة لتعاقدات منح الامتيازات فى قطاع السكك الحديدية

ينتشر أسلوب منح الامتيازات فى مجال النقل عبر بلدان العالم ، ونجد العديد من الدول قد تبنت أسلوب منح الامتيازات فى قطاع السكك الحديدية ، (جدول (1)) ، وعلى الرغم من أن العديد من تلك الامتيازات تم منحه على أساس غير تنافسي ، إلا أن واقع التطبيق فى هذا المجال مازال فى مرحلة مبدئية فى العديد من بلدان العالم.

جدول (١) : بلدان أخذت بنظام الامتيازات في قطاع السكك الحديدية

السكك الحديدية			
بضائع		ركاب	
الجابون	الأرجنتين	أستراليا	الولايات المتحدة
الكاميرون	البرازيل	نيوزيلاند	الأرجنتين
المكسيك	المملكة المتحدة		المملكة المتحدة
جواتيمالا	السويد		فرنسا
باكستان	بوركينافاسو		السويد
مالي	كوت ديفوار		تركيا
السنغال	بوليفيا		الهند
مالاوي	شيلي		تايلاند
زامبيا	—		تايوان
استراليا	الكونغو		الفلبين

ملحوظة : البلدان الواردة بعد الخط المتقطع مازالت في مرحلة الأعداد لمنح الامتيازات



دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

٤) أساليب أخرى متنوعة للتمويل

بالإضافة إلى مصادر التمويل الغير تقليدية السابق تناولها ، هناك مصادر أخرى قد تكون تقليدية ومتاحة لتمويل مشروعات النقل ، وأهم هذه المصادر هي :

* القروض وإصدار السندات Borrowing and Issuing Bonds ،

* والمساهمات (التبرعات) والمنح Contributions and Grants ،



دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

(٥) مصفوفة إرشادية تبين نوعية المشروع وأساليب التمويل الغير تقليدية الأنسب

لمساعدة متخذي القرار علي اختيار الأسلوب الأنسب من الأساليب الغير تقليدية لتمويل مشروعات النقل ، يوضح جدول (٢) مجموعة من المشروعات في مجالات السكة الحديد والمترو ، تم إدراجها في إطار مصفوفة يتضح من خلالها أنسب أساليب التمويل الغير تقليدية.

جدول (٢) : قابلية استخدام أساليب التمويل الغير تقليدية في تمويل مشروعات شبكات وتسهيلات وخدمات النقل

الامتيازات				الشراكة بين القطاع العام والخاص			أساليب التمويل الغير تقليدية لشبكات وتسهيلات وخدمات النقل
حق الامتياز بأسلوب BOO	حق الامتياز بأسلوب BOT	حق الامتياز بأسلوب التأجير	عقود امتياز أداء خدمات النقل	تمويل الموردين	التفاوض على الاستثمار	مشروعات التنمية بالمشاركة	
√	√				√	√	إنشاء خطوط السكك الحديدية
√	√				√	√	إنشاء محطات السكك الحديدية
√	√					√	إنشاء احواش السكك الحديدية
			√	√			توفير عربات السكك الحديدية
				√			توفير معدات التحكم في تسيير قطارات السكك الحديدية

جدول (٢) : قابلية استخدام أساليب التمويل الغير تقليدية في تمويل مشروعات شبكات وتسهيلات وخدمات النقل

الامتيازات				الشراكة بين القطاع العام والخاص			أساليب التمويل
حق الامتياز بأسلوب BOO	حق الامتياز بأسلوب BOT	حق الامتياز بالتأجير	عقود امتياز أداء خدمات النقل	تمويل الموردين	التفاوض على الاستثمار	مشروعات التنمية بالمشاركة	الغير تقليدية لشبكات وتسهيلات وخدمات النقل
√	√	√	√				تسيير القطارات
√	√	√	√				تشغيل محطات السكك الحديدية
√	√	√	√				تشغيل أحواش السكك الحديدية
√	√	√	√				تشغيل عربات السكك الحديدية
√	√	√	√				صيانة خطوط السكك الحديدية
√	√	√	√				صيانة محطات أحواش السكك الحديدية
√	√	√	√				صيانة عربات السكك الحديدية
				√			توفير متطلبات محطات المترو



دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

(٦) نوعية المخاطر التي تواجهها المشروعات

نظراً لطبيعة مشروعات النقل والتي يستغرق الإعداد لها واسترداد العائد منها مدى زمنياً طويلاً ، فإن هناك نوعيات مختلفة من المخاطر يضعها المستثمر الخاص في الاعتبار عند تقدير التكاليف المالية للمشروع ، ويمكن تقسيم المخاطر إلى عدة أنواع هي :

أ) مخاطر تجارية :

هذه المخاطر قد تكون خارجة عن ظروف المشروع وذلك مثل معدل النمو القومي أو معدل التضخم ، وبعضها له صلة بالمشروع نفسه مثل حجم الطلب على الخدمة ودرجة المرونة فى التشغيل وطبيعة المنافسة مع البدائل الأخرى المتاحة.

ب) مخاطر سياسية :

وهى ترتبط أساساً بالاستقرار لنظام الحكم فى الدولة ، ودرجة تدخل الأجهزة المختلفة بالدولة فى الشكل النهائى للمشروع ، ومن المخاطر السياسية كذلك معدل التغيير والتعديل فى القوانين والتشريعات المنظمة والتي قد تؤدي إلى المصادرة أو التأميم وكذلك المعاملات الضريبية.

(ج) مخاطر فنية :

وهى ترتبط بعناصر تصميم المشروع فى مراحلہ الأولى وكذلك ظروف التشغيل مثل طبيعة التربة وتقلب الظروف المناخية من حرارة ورياح وأمطار والآثار الناتجة عن السيول والزلازل.

(د) مخاطر التمويل :

يعتبر من أهمها التغير فى سعر صرف العملات الأجنبية ، كذلك تغير سعر الخصم وقيمة الفائدة ، وطبيعة القروض من حيث مدى توفرها وفترات السداد ، هذا بالإضافة إلى درجة الدقة فى حساب العائد مع طول فترة المشروع.

هـ) مخاطر مرتبطة بالعوامل البيئية :

وهذه المخاطر تعكس ما يتم اتخاذه حالياً من قرارات بهدف حماية البيئة ، وكذلك المناطق الأثرية وحمايتها ، وتعتبر جماعات الضغط التي تهتم بهذه الموضوعات سواء على المستوى المحلي أو الدولي ذات تأثير كبير على القرارات التي يمكن اتخاذها.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

وبسبب هذه المخاطر ، ونظراً لأن المستثمر الخاص دائماً يسعى للربح فإنه
تحسباً لوقوع أي من هذه المخاطر يعمل على رفع القيمة التقديرية للاستثمارات
المطلوبة للمشروع ، ومن ثم يظهر الحجم المطلوب للاستثمارات أعلى بكثير من مثيله إذا
ما تم تمويله بالكامل من الميزانية العامة للدولة.



(٧) التوصيات

(أ) التحقق من أن المشروع عند تحويله إلى القطاع الخاص سوف يكون له دور إيجابي فى جذب العملة الأجنبية. وتجنب استخدام أموال البنوك الوطنية ، حيث إن هذا النوع من التمويل يعتبر بمثابة استثمار أجنبي مباشر يساعد علي القيام بالمشروعات التتموية وتخفيض الفجوة بين الاستثمار والادخار.

(ب) الارتقاء بالبنية المؤسسية للجهات الحكومية وضرورة العمل علي إيجاد كوادر يمكنها التعامل مع مصادر التمويل الدولية سواء لاستخدام التمويل المباشر منها أو كيفية الحصول علي ضماناتها لتكون حافزا للبنوك ومؤسسات التمويل الخاصة لتشارك فى الاستثمار فى مثل هذه المشروعات ، دون تفريط فى حق الدولة والجمهور.

دليل عمل أساليب تمويل غير تقليدية فى قطاع النقل

ج) إنشاء كيانات / مؤسسات تنظيمية تقوم بدور الإشراف والرقابة على مشاركة القطاع الخاص فى مشروعات البنية الأساسية ، بحيث تتولى هذه الكيانات متابعة ومراقبة العلاقات فيما بين الأطراف المختلفة بما يضمن تحقيق العدالة بينها ولحماية المستهلك أو المستفيدين من الخدمة وخاصة بالنسبة للجودة والتكلفة.

د) إجراء تعديل تشريعي (بعد دراسة مدى مناسبة القوانين الحالية مع نظم الاقتصاد الحر) ويتمثل فى إصدار قانون موحد شامل ينظم كافة صور مشاركة القطاع الخاص ومفهوم الاستئثار بالقيمة المضافة وحق الانتفاع بالملكية ومنح الالتزام وإلزام الجهات الإدارية بالاحتفاظ بالسجلات للمعلومات الرئيسية الخاصة بإجراءات الاختبار والإرساء وتطبيق مبدأ الشفافية من حيث إطلاع الجمهور على هذه السجلات.

وينبغي أخيرا أن يحرص القانون الموحد - حال إصداره على أن يتضمن اتفاق المشروع حقوق والتزامات الطرفين عند انتهاء مدة الالتزام والتراخيص وخاصة فيما يتعلق بنقل التكنولوجيا اللازمة لتشغيل المرفق وتدريب موظفي الجهة الإدارية المتعاقدة



شكراً جليلاً
الاستماع لكم