

## الفصل السادس

### الاتجاه نحو زيادة دور شركات المقاولات الخاصة وتقليص دور شركات المقاولات العامة

خلال العقود الثلاثة الأخيرة كان التوجه العام في الدولة نحو تقليص دور شركات المقاولات العامة والسماح للشركات الخاصة - بما في ذلك الشركات الأجنبية - بالقيام بدور متزايد في مجال التشييد والبناء . وقد تم ذلك من خلال آليتين هما خصخصة شركات قطاع الأعمال وتصفية بعضها من ناحية ، وتبني سياسة البناء والتملك وتحويل الملكية ( BOT ) من ناحية أخرى . وبذلك تم تقليص دور شركات القطاع العام وتعزيز دور شركات القطاع الخاص . وفيما يلي عرض لهاتين الآليتين :

#### (١) خصخصة شركات قطاع الأعمال :

تعتبر الخصخصة أحد الأركان الأساسية في برنامج الإصلاح الاقتصادي . ويرتكز المفهوم الشامل للخصخصة على أنها وسيلة لتنمية دور القطاع الخاص والأخذ بنظام اقتصاد السوق الحر وليست مجرد تحويل الملكية من القطاع العام إلى الخاص عن طريق بيع نصيب الدولة إلى القطاع الخاص .

وتلعب الملكية العامة دوراً كبيراً في قطاع التشييد والبناء ، ومن ثم فإنه يعد من أكثر القطاعات تأثراً بسياسة الخصخصة .

## ١ - أهداف برنامج الخصخصة:

تهدف الخصخصة بصفة عامة إلى تخفيض الأعباء المالية والإدارية عن كاهل الدولة وكذلك تبني اعتبارات الكفاءة الاقتصادية وإتاحة موارد جديدة للدولة بالإضافة إلى توسيع قاعدة الملكية.

وتتلخص أهداف سياسة الخصخصة على مستوى الشركة في إصلاح الهياكل الفنية مثل خطوط ونظم الإنتاج ، وعلاقات العمل ، وكذلك إصلاح الهياكل الاقتصادية وتتمثل في تقليل الفاقد ، وزيادة المبيعات وتطوير القدرات التسويقية وتحسين كفاءة الاستثمار ، وأخيراً إصلاح الهياكل المالية عن طريق تحسين الأداء المالي وتطوير عمليات المحاسبة عن الأهداف والنتائج وتحقيق السيولة والربحية.

وتعتمد استراتيجية برنامج الخصخصة على ثلاثة محاور رئيسية تتمثل في تشجيع المنافسة ، ودفع شركات قطاع الأعمال العام للعمل في سوق تنافسية ومفتوحة ، وتشجيع المواطنين على المساهمة في عملية التنمية الاقتصادية من خلال شراء الأسهم والأصول المطروحة للبيع ، والاستفادة من خبرات وقدرات القطاع الخاص في مجال الإدارة .

## ٢ - خصخصة شركات التشييد والبناء:

اشتملت برامج الخصخصة التي بدأت عام ١٩٩٥ في مجال صناعة التشييد على تصفية بعض الشركات ودمج بعض الشركات الأخرى التي تصل بعد إعادة هيكلتها إلى نقطة البيع أي أن يكون سعرها جاذباً للسوق وقت البيع . وفيما يلي بيان بأوضاع شركات التشييد في الفترة من ١٩٩٥ وحتى عام ٢٠٠٠ وذلك حسب بيان صادر عن وزارة قطاع الأعمال .

أولا : في بداية سنة ١٩٩٥ :

- عدد الشركات ٤٤ شركة (٣٥ مقاولات + ٩ إسكان) وكانت كالتالي:

- الشركات الرباحة عددها : ٢٦ شركة بربحية ٣٨٥ مليون جنيه - بحجم أعمال : ٤,١ مليار جنيه .
- الشركات الخاسرة عددها : ١٨ شركة - بخسارة ١,٢ مليار جنيه - بحجم أعمال : ١,١ مليار جنيه .
- مجموع الشركات : ٤٤ شركة - بخسارة ٨١٥ مليون جنيه - بحجم أعمال : ٥,٢ مليار جنيه .
- خسارة مجمعة : ٢,٣ مليار جنيه .
- ديون للبنوك : ٤,٢ مليار جنيه .
- ديون للغير : ٤,٣ مليار جنيه .
- مجموع الديون : ٨,٥ مليار جنيه .
- مجموع المستحقات لهذه الشركات لدى الغير : ١,٩ مليار جنيه (٩٥٪ منها لدى الدولة) .

ثانيا : في نهاية العام المالي (٢٠٠٠/٩٩) :

- الشركات الرباحة عددها : ٢٤ شركة بربحية ٣٨٧ مليون جنيه - بحجم أعمال : ٤,١ مليار جنيه .
- الشركات الخاسرة عددها : لا توجد شركات خاسرة .
- مجموع الشركات : ٢٤ شركة بربحية ٣٨٧ مليون جنيه - بحجم أعمال : ٤,١ مليون جنيه .
- خسارة مجمعة : ١٤٢ مليار جنيه .

- ديون للبنوك : ١,٨ مليار جنيه .
  - ديون للغير : ٤,٧ مليار جنيه .
  - مجموع الديون : ٦,٥ مليار جنيه .
  - مجموع المستحقات لهذه الشركات لدى الغير : ٤,٣ مليار جنيه (٩٥٪ منها لدى الدولة) .
  - عدد الشركات المخصصة (المباعة) : ١٣ شركة (٦ تشييد + ٣ إسكان + ٤ كهرباء) .
  - عدد الشركات المصفاة : ٥ شركات .
  - عدد الشركات المدمجة : ٢ شركة .
  - عدد الشركات المتبقية : ٢٤ شركة قطاع أعمال عام .
- من البيانات السابقة يتضح الآتي :
- عدد الشركات التابعة لقطاع الأعمال كانت ٤٤ شركة (٣٥ شركة مقاولات و ٩ شركات إسكان ) وذلك في بداية برامج الخصخصة عام ١٩٩٥ ثم صار عدد هذه الشركات ٢٤ شركة عام ٢٠٠٠ .
  - عدد الشركات التي تم بيعها خلال هذه الفترة ١٣ شركة (١٠ مقاولات و ٣ إسكان) وعدد الشركات المصفاة ٥ شركات وعدد الشركات المدمجة ٢ شركة .
  - حجم أعمال الشركات (٤٤ شركة) في بداية الخصخصة ٥,٢ مليار جنيه ، ثم صار حجم أعمال ما تبقى من هذه الشركات (٢٤ شركة) عام ٢٠٠٠ (٤,١ مليار جنيه) .
  - الخسارة المجمعة عام ١٩٩٥ بلغت ٢,٣ مليار جنيه ، ثم صارت ١٤٢ مليون جنيه عام ٢٠٠٠ .

- مجموع الديون عام ١٩٩٥ بلغ ٨,٥ مليار جنيه ثم صار ٦,٥ مليار جنيه عام ٢٠٠٠ .
- المستحقات لدى الغير بلغت ١,٩ جنيه مليار جنيه ثم صارت ٤,٣ مليار جنيه (٩٥% منها لدى الدولة) .

### ٣- أثر برنامج الخصخصة على قطاع التشييد والبناء:

- من الملاحظ أن برنامج الخصخصة له آثار مباشرة على قطاع التشييد والبناء تتمثل فيما يلي :
- ظهور بوادر احتكارية - من المتوقع زيادتها مستقبلا - صاحبت عملية التحرير الاقتصادي مثل أزمة الأسمنت والحديد وتكمن خطورة الاحتكار في أنه قد يمثل عقبة أمام شركات المقاولات في الحصول على المواد اللازمة بالسعر الملائم وفي الوقت المناسب وهو ما يمكن أن يسبب الكثير من الاختناقات خاصة وأن مواد البناء كالأسمنت وحديد التسليح تمثل العصب الرئيسي لقطاع التشييد والبناء .
- خصخصة شركات الإسكان وشركات مواد البناء ستعمل على رفع أسعار الأراضي ومواد البناء ، وهذا من ناحية سيرفع من التكلفة النهائية للمشروعات ومن ناحية أخرى سيكون له تأثير كبير على التوازن الاجتماعي لأن ارتفاع الأسعار يعني عدم تمكن الطبقة الفقيرة بل والمتوسطة من الحصول على مسكن مناسب ، خاصة وأن معظم الشركات قد اتجهت لبناء المساكن الفاخرة للشريحة الاجتماعية القادرة على تملكها .
- تؤدي الخصخصة إلى تطبيق مبادئ الاقتصاد فيما يختص بالحجم الأمثل للعمالة وهو ما يؤدي قطعا الى الاستغناء عن عدد كبير من منهم ولا سيما في القطاعات كثيفة العمالة مثل قطاع التشييد .

ولكن من ناحية أخرى فإن برنامج الخصخصة قد يكون له بعض الآثار الإيجابية والتي تتمثل في الآتي :

- تحسين استغلال الموارد المتاحة دون إهدار أو بيروقراطية .
- زيادة الإنتاج كما ونوعاً ورفع مستوى الإنتاجية نتيجة رفع كفاءة الأداء .
- إتاحة الفرصة للاتصال بالأسواق الخارجية بصورة أفضل والحصول على التكنولوجيا الحديثة المتطورة .

## (٢) نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) :

يقصد بمشروعات (BOT) تلك المشروعات التي تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات وطنية كانت أو أجنبية وسواء أكانت شركة من شركات القطاع العام أم القطاع الخاص ، وذلك لإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها مدة من الزمن ثم نقل ملكيته إلى الدولة أو الجهة الإدارية .

واصطلاح (BOT) هو اختصار لكلمات إنجليزية ثلاث : البناء Build والتشغيل Operate ونقل الملكية Transfer وعرفت لجنة الأمم المتحدة للقانون النموذجي (الانسترا) عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بأنها شكل من أشكال تمويل المشاريع تمنح بمقتضاه حكومة ما لفترة من الزمن أحد الاتحادات المالية الخالصة ، امتيازاً لتنفيذ مشروع معين ، وعندئذ تقوم شركة المشروع ببنائه وتشغيله وإدارته لعدد من السنوات وتسترد تكاليف البناء وتحقق أرباحاً من تشغيل المشروع واستغلاله تجارياً ، وفي نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية المشروع إلى الحكومة .

وتتبدى الميزات الأساسية لنظام عقود البناء والتشغيل ثم إعادة الملكية (BOT) في أنه يقدم حلاً لمشكلة تمويل مشروعات البنية الأساسية دون أن

تضطر الدولة إلى اللجوء للاقتراض أو فرض مزيد من الأعباء على مواطنيها أو تحميل الموازنة العامة مزيداً من الأعباء .

وفضلاً عن ذلك ، فإن هذا النظام يمكن الحكومة أو الجهة الإدارية من تقديم خدمة أساسية للمواطن بإنشاء المرافق العامة .

#### ١ - مجالات عقود (BOT) في مصر:

وعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية وجدت مجالات عديدة حصر أهمها فيما يلي :

- وزارة الكهرباء والطاقة : محطة توليد سيدي كبري ومحطة توليد خليج السويس ومحطة توليد شرق بورسعيد .
- وزارة النقل : المطارات (مرسى علم والعلمين والواحات البحرية والفرافرة) - المواني : (ميناء شمال العين السخنة وميناء شرق بورسعيد ورصيف بترول الدخيلة بتكلفة قدرها ٥٠٦٠٨ مليار جنيه) - الطرق : (القاهرة / العين السخنة - حلوان / الكريمت - الإسكندرية / الفيوم - الفيوم / أسيوط - ديروط / الفرافرة - العين السخنة / مرسى علم بتكلفة قدرها ٧,٩٦٢ مليار جنيه) .
- وزارة الإسكان والمرافق : محطات المياه بالمدن الجديدة بتكلفة قدرها ١٩,٦٠ مليار جنيه .

على أنه يلاحظ أن المجال الرئيسي الذي طبقت فيه عقود البناء والتشغيل وإعادة الملكية هو إنشاء المرافق العامة مثل إنشاء المطارات أو محطات الكهرباء أو محطات المياه . ومن المنتظر التوسع مستقبلاً في إنشاء المشروعات الكبرى من خلال هذا النظام .

وإذا كان نظام (BOT) قد ارتبط ظهوره بهذه الكثافة مع اتجاه اقتصاديات دول العالم المختلفة - ومنها مصر - إلى الاقتصاد الحر ، والاتجاه نحو خصخصة القطاع العام . فإنه ليس نظاماً جديداً تماماً ، وإنما هو نظام قديم ترجع نشأته إلى منتصف القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ، ففي مصر كان مشروع قناة السويس وبلغت مدته تسعاً وتسعين سنة وهو يعد أول مشروع (BOT) في مصر ، وتبعه مشروعات أخرى كثيرة مثل شركة ليبون للغاز ، وشركة سكك حديد الدلتا الضيقة وشركة مصر الجديدة وواحات عين شمس ، وشركة المقطم والمنزه .

## ٢ - الخلفية الاقتصادية لنظام (BOT):

ارتبط انتشار وذيوع عقود البناء والتشغيل وإعادة الملكية (BOT) مع اتجاه الدولة نحو الخصخصة والتخلص من وحدات القطاع العام والحد من دور الدولة في النشاط الاقتصادي ، وضرورة تطبيق آليات جديدة لتنشيط استثمارات القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية . ويعتبر نظام (BOT) أهم هذه الآليات التي لاقت قبولاً وتأيداً ومساندة من قبل البنك الدولي كاستراتيجية لزيادة الكفاءة من ناحية وخفض الأعباء عن الموازنة العامة ، ودعم وتنمية القطاع الخاص من ناحية أخرى .

وعلى ذلك فإن هذه العقود إنما يرجع ظهورها أساساً إلى فكرة اقتصادية باعتبارها آلية من آليات تمويل مشروعات البنية الأساسية . على أن اللجوء إليها في إقامة مشروعات البنية الأساسية لا يرتبط بالدول النامية التي تعاني من اضطراب في موازنتها العامة . وإنما هو أيضاً وسيلة تلجأ إليها الدول الصناعية الكبرى نظراً لمزاياه الاقتصادية الكثيرة ؛ فهو يوفر أساليب تمويلية جديدة لتمويل مشروعات البنية الأساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية . كما أنه يؤدي إلى



تخفيض الإنفاق الحكومي ويساعد الدولة على توجيه مواردها إلى قطاعات أخرى أكثر أهمية .

ولذلك فإن الكثيرين يعتبرون عقود الـ (BOT) أسلوباً ووسيلة لتمويل مشروعات البنية الأساسية في الدولة .

### ٣- عقود (BOT) بين المنافع والمخاوف:

تتبدى أهمية عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بصورها المختلفة في كونها تعمل على زيادة القدرة الاستيعابية للاقتصاد المقامة فيه . وبذلك يكون أكثر قدرة على جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية .

وعقود (BOT) تهدف إلى تحقيق أمرين يتمثل الأول في تطوير وتوسيع وتحسين أداء المرافق العامة القائمة . أما الثاني فيهدف إلى إنشاء مرافق جديدة بتمويل من القطاع الخاص . وهو في هذا المجال وذاك يؤدي إلى تحسين ظروف عمل الاقتصاد في دولة ما . وفيما يلي أهم هذه الميزات :

#### **\* تخفيف العبء عن الموارد الحكومية المحدودة :**

في ظل هذه العقود يتحمل القطاع الخاص تمويل إنشاء وتشغيل هذه المرافق وتحمل مخاطر التمويل بها مما يؤدي إلى أن تتفرغ الدولة للمشروعات والمرافق العامة الأكثر أهمية . وتتعاظم أهمية هذه العقود إذا كانت شركة المشروع مستثمراً أجنبياً مما يعني إدخال استثمارات جديدة وتمويل خارجي ، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين ميزان المدفوعات وخفض العجز في الموازنة العامة للدولة وتعزيز حصيلتها من النقد الأجنبي .

#### **\* إقامة مشروعات ومرافق جديدة :**

تؤدي هذه العقود إلى إقامة مشروعات ومرافق جديدة ، بما يؤدي إلى إتاحة مزيد من فرص العمل ، وضح أموال جديدة إلى السوق مما يقلل من نسبة

التضخم ويحد من البطالة ، فضلاً عن كونها تؤدي إلى خلق قاعدة صناعية وخدمية جديدة مثل إنشاء الطرق أو محطات الكهرباء أو المياه أو الأنفاق أو غير ذلك من المشروعات التي تتم عبر هذه العقود .

#### \* توفير البيئة المناسبة للتنمية الاقتصادية :

توفر هذه العقود فرصة مناسبة لنقل التكنولوجيا الحديثة إلى الدول النامية ، فالقطاع الخاص الذي يضطلع بإنشاء وتشغيل المرفق له مصلحة محققة في استخدام هذه التكنولوجيا سواء في الإنشاء أم التشغيل ، وتحديثها بصفة مستمرة.

فضلاً عن ذلك فإنه ينقل مخاطر تمويل إنشاء هذه المرافق أو تحسين ظروف العمل بها إلى القطاع الخاص مما يخفف العبء عن موازنة الدولة المحدودة الموارد ، كما أنها تغني عن لجوء الدولة إلى الاقتراض الخارجي وما يترتب عليه من اختلالات في الموازنة العامة وأعباء خدمة هذه الديون .

على أن هذه الميزات - في كثير من الأحيان - قد لا تتحقق. فقد كشفت كثير من التجارب العملية أن الأخذ بنظام (BOT) قد مثل عبئاً اقتصادياً على الدولة في كثير من التجارب لأسباب كثيرة منها :

• لجوء المستثمر سواء أكان أجنبياً أم محلياً إلى السوق المحلية للحصول على التمويل اللازم للمشروع بدلاً من تحويل هذه الأموال من الخارج ثم بعد ذلك يستخدم هذا التمويل الداخلي لاستيراد المعدات والأجهزة من الخارج . مما يؤدي إلى زيادة الطلب على العملات الأجنبية والضغط على السيولة المتاحة في السوق الداخلي، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض قيمة العملة الوطنية وزيادة الطلب على العملات الأجنبية . وهو ما حدث عند تنفيذ عقد (BOT) بإنشاء محطتي كهرباء سيدي كرير . حيث حصلت شركة المشروع من أحد

البنوك الوطنية على قرض قدره ١٧٢ مليون دولار بدلا من تحويل هذه الأموال من الخارج .

• أن الميزات الاقتصادية التي يهدف إلى تحقيقها عقد (BOT) قد يصعب تحقيقها نظراً لزيادة أعباء الاستيراد من الخارج وتحويل المستثمر الأجنبي للأرباح الناتجة عن المشروع إلى الخارج دون أي قيود تلزمه باستثمار جزء من هذه الأموال داخل الدولة ، مما يؤدي إلى اختلال ميزان المدفوعات والتأثير على مقدار السيولة في السوق المحلية .

• الإفراط في منح الملتزم المزايا المرتبطة بالعقد ، ومن ذلك التزام الدولة بشراء الخدمة وضمان الحكومة لسداد حد أدنى مقابل هذه الخدمة . وغالباً ما يكون هذا السعر مرتفعاً جداً حتى تستطيع شركة المشروع استرداد ما أنفقته وما تبغيه من ربح . وفي عقود التزامات الطرق السريعة التي طرحتها الحكومة المصرية بنظام (BOT) احتوت العروض على تمليك الملتزم مساحات شاسعة من الأراضي التي تقع على جوانب هذه الطرق. وهو أمر قد يتجاوز قيمة هذه العقود لا سيما إذا أبرمت لمدد طويلة من الزمن .

• ارتباط عقود (BOT) بالاحتكار حيث تشترط شركة المشروع ذلك حتى تضمن سيطرتها على السوق وضمان عدم منافستها ؛ حتى تستطيع أن تسترد ما أنفقته من أموال . ويترتب على ذلك ما يترتب على الاحتكار من أضرار ومساوئ . وإذا لم يرتبط المشروع بالاحتكار، فإن الدولة المضيفة تلتزم بشراء الخدمة التي يقدمها المشروع كما يحدث في محطات الكهرباء أو تضمن حداً أدنى من التشغيل كما يحدث في المطارات أو الطرق .

• ارتفاع تكلفة المشروعات على المدى الطويل خاصة إذا تعلق الأمر بشراء الدولة للمنتج. وعلى سبيل المثال ؛ فإنه في قطاع الكهرباء تم التعاقد على إنشاء وتشغيل محطات كهرباء كما يلي :

- مشروع محطة توليد سيدي كرير بقدرة ٦٥٠ ميجاوات ، تم التعاقد عليه في ١٩٩٨/٧/٢٢ وبسعر شراء ٢,٥٤ سنت / كيلووات ساعة .
- مشروع محطة توليد خليج السويس بقدرة ٦٥٠ ميجاوات ، تم التعاقد عليه في ١٩٩٩/١٠/٣ وبسعر شراء ٢,٣٧ سنت / كيلووات ساعة .
- مشروع محطة توليد شرق بور سعيد بقدرة ٦٥٠ ميجاوات ، تم التعاقد عليه في ١٩٩٩/١٠/٣ وبسعر شراء ٢,٣٧ سنت / كيلووات ساعة .

وإذا علمنا أن كل سنت في سعر الكيلووات ساعة يكلف الدولة سنوياً أربعين مليون دولار، ففي مثل هذه الحالة تصبح لهذه الأسعار دلالتها الخطيرة .

• تصل خطورة عقود (BOT) إلى مدى واسع من الإضرار بالبلاد إذا كان المستثمر يقوم بتحويل جميع أرباحه إلى الخارج ولا يلتزم باستثمار أي جزء من هذه الأرباح داخل الدولة كما هو حادث في كل عقود (BOT) التي أبرمتها الحكومة المصرية ، مع التزام من الدولة بتحويل هذه الأرباح حسب العملة الأجنبية أيا كانت قيمتها وفي أي وقت نشأ شركة المشروع .

وأمام هذه السلبيات فإن الأمر يستوجب وضع إطار تشريعي مناسب لعقود (BOT) يعظم إيجابياتها ويحد من السلبيات التي تنتج عنها .

#### ٤- الإطار العام لتنظيم عقود (BOT) في تنفيذ المشروعات الكبرى والبنية الأساسية:

يجب أن يشتمل التشريع على المبادئ التالية :

أولاً : ضبط عملية اللجوء إلى عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بحيث يكون الأمر في إطار محدد ومبين لأوجه النشاط التي تتلاءم مع هذه العقود ، حتى لا يؤدي الأمر في النهاية إلى سيطرة الأجنبي على محاور الاقتصاد المصري وسيطرته على خدمات ومرافق حيوية للوطن والمواطن .

ثانياً : إعادة النظر في إطالة أمد هذه العقود والتي يمكن أن يصل إلى تسع وتسعين عاماً ، وهي مدة طويلة جداً . فالعقد الذي يستمر قرابة القرن من الزمان لا بد أن يرتب أوضاعاً سياسية واقتصادية واجتماعية يصعب التعامل معها . ولنا في عقد التزام قناة السويس العظة والعبرة .

ثالثاً : ضرورة اشتراط في حالة كون شركة المشروع مستثمراً أجنبياً تحويل الأموال اللازمة لإنشاء المرفق من الخارج ، وأن يرتبط الأمر بضرورة استخدام تكنولوجيا ملائمة للبيئة المحلية .

رابعاً : إنشاء جهاز رقابي يتولى مراقبة إجراءات التعاقد ، وضمان وجود رقابة فاعلة للدولة أثناء إنشاء وتشغيل المرفق ومراجعة برامج صيانتها حيث لها في ذلك مصلحة محققة إذ يرتبط ذلك بقدرة شركة المشروع على تنفيذ التزامها بنقل ملكية المرفق إلى الدولة بعد انتهاء مدة العقد .

خامساً : ضرورة أن تقوم شركة المشروع أثناء تشغيل المرفق باستثمار جزء من أرباحها داخل الدولة بما لا يؤثر في حقها المشروع في استرداد ما أنفقته في بناء المرفق أو يحقق لها الأرباح المعقولة وهو أمر تتبدى أهميته في ظل عقود (BOT) التي تطبق لمدة طويلة من الزمن .

بهذه الضوابط وغيرها يمكن لعقود (BOT) أن تمثل إضافة للاقتصاد الوطني ، وبغيرها تصبح هذه العقود مغرماً يضيف إلى الاقتصاد الوطني أعباء جديدة .