

٩١٠
جامعة الإسكندرية

كلية السياحة والفنادق

قسم الدراسات السياحية

أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T
في قطاع المطارات السياحية مع التطبيق على التجربة المصرية
(دراسة تحليلية - تقييمية)

رسالة علمية

مقدمة إلى إدارة الدراسات العليا بكلية السياحة والفنادق - جامعة الإسكندرية

لاستيفاء الدراسات المقررة للحصول على درجة

دكتوراة الفلسفة في

السياحة والإرشاد السياحي والفندقة

مقدمة من

نجلاء حرب سيد أحمد

الإسكندرية

٢٠٠٩

أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T
في قطاع المطارات السياحية مع التطبيق على التجربة المصرية
(دراسة تحليلية - تقييمية)

مقدمة من

نجلاء حرب سيد أحمد
للحصول على درجة دكتوراة الفلسفة في
السياحة والإرشاد السياحي والفندقة

لجنة المناقشة والحكم

الموافقة

الأستاذ الدكتور

محمد احمد عبد اللاه

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة
كلية التجارة-جامعة الإسكندرية
ورئيس جامعة الإسكندرية سابقاً

الأستاذ الدكتور

سعيد عبد العزيز عثمان

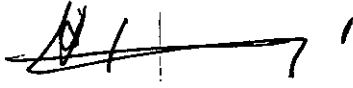
أستاذ الاقتصاد والمالية العامة
وعميد كلية التجارة -جامعة الإسكندرية

الأستاذ الدكتور

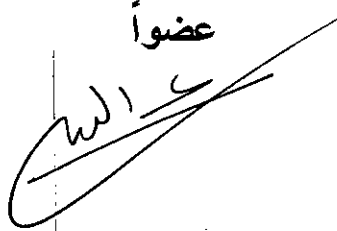
محمد إبراهيم عراقي

أستاذ الدراسات السياحية
كلية السياحة والفنادق-جامعة الفيوم
ووكيل الكلية لشئون الدراسات العليا والبحوث

رئيساً ومشرفاً



عضواً



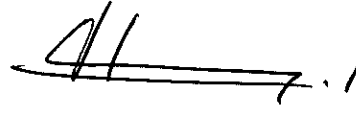
عضواً



لجنة الإشراف

الموافقة

الأستاذ الدكتور

 محمد احمد عبد اللاه

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة

كلية التجارة - جامعة الإسكندرية

ورئيس جامعة الإسكندرية سابقاً

بسم الله الرحمن الرحيم

"رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي • وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي •
وَاحْلُلْ عُقْدَةً مِّن لِّسَانِي • يَفْقَهُوا قَوْلِي"

صدق الله العظيم

الآيات من ٢٥ إلى ٢٨ من سورة (طه)

إهداء

أهدي هذه الرسالة إلى:

- والدي ووالدتي وأختي
- زوجي وقرّة عيني ولدي وأبنتي
- كل من أضاء في عقلي شمعة وفي قلبي شمعة
- فاهتديت بنورها في حياتي العلمية والعملية.
- الباحثين في المجال السياحي متمنية لهم
- النجاح والتوفيق.

شكر وتقدير

بعد الحمد والشكر لله العلي القدير على ما وهبني من صبر وقدرة لإتمام هذه الدراسة وسخر لي السبل لذلك،

فأنني أتقدم بأسمى آيات الشكر والإمتنان والعرفان بالجميل لكل من كان له فضلاً بعد الله في هذه الدراسة وأخص بالشكر:

استاذي الفاضل الأستاذ الدكتور/ محمد أحمد عبد اللاه الذي شرفني بالإشراف على هذه الدراسة وكان خير مشرفاً ومشجعاً وغمرني بعلمه وثقافته الفياضة وتوجيهاته المنهجية المتميزة ورعايته المعنوية .

استاذي ومعلمي العزيز الأستاذ الدكتور/ سعيد عبد العزيز لرعايته العلمية المستمرة لي وتوجيهاته القيمة التي أثرت الدراسة والذي تعجز كلماتي عن أن توفيّه حق قدره، فضلاً عن تشريفه لي بقبول الإشتراك في لجنة المناقشة.

الأستاذ الدكتور/ أسامة الفولي لمساندته وتوجيهاته القيمة خلال المراحل الأولى للدراسة.

الأستاذ الدكتور / محمد إبراهيم عراقي لتشريفه لي بقبول الإشتراك في لجنة المناقشة.

الأستاذ الدكتور / محمود حمزة لتعاونه وتشجيعه المستمر .

الأستاذ الفاضل/ مصطفى كامل محمد حسين رئيس مجلس إدارة شركات التعاون للإستثمار لتعاونه المثمر في الدراسة التطبيقية.

المهندس/ جمال زغول والسادة العاملين بالمكتب الإقتصادي بالهيئة العامة للتنمية السياحية وأخص الأستاذ أسامة عبد الحي لتعاونهم المثمر.

اللواء طيار/ مجد الدين رفعت رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للمطارات (سابقاً) وأعضاء مكتب سيادته، واللواء طيار / محمد إبراهيم بقطاع المطارات والأستاذ/ محمد يسري رئيس القطاع المالي بالشركة، لتعاونهم المثمر.

الأستاذة الفاضلة/ إيتسام حسن مدير إدارة المتابعة بالشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية، لتعاونها المثمر.

السيد/ جيم برنجل المدير التنفيذي لمجموعة شركات الخرافي في الشرق الأوسط والمسئول عن مشروعات البي أو تي B.O.T في المجموعة، لتعاونهم المثمر.

المهندس/ عبد الرحمن بصيلة المستشار في مجال الطيران بشركة إيماك مرسى علم، لتعاونهم المثمر.

كابتن/ محمد حمدي عبد العظيم المدير المسئول بالشركة الدولية للمطارات المسئولة عن إنشاء وتشغيل مطار العلمين، لتعاونهم المثمر.

موجز الدراسة (في حدود ١٥٠٠ كلمة)

لقد شهدت العقود الستة الأخيرة نمواً هائلاً للقطاع السياحي على المستوى العالمي، حيث تزايدت أعداد السائحين الدوليين من ٢٥ مليون سائحاً في عام ١٩٥٠ إلى ٩٠.٣ مليون سائحاً في عام ٢٠٠٧. ولقد فاقت معدلات النمو التي حققها القطاع السياحي خلال السنوات الأخيرة التنبؤات طويلة المدى لمستوى أداء القطاع سواء فيما يتعلق بأعداد السائحين الدوليين أو الإيرادات السياحية، ووفقاً لتقديرات عام ٢٠٠٧ بلغ معدل النمو السنوي في أعداد السائحين الدوليين نحو ٦% ليشهد القطاع السياحي عاماً رابعاً من النمو يفوق معدل النمو السنوي المتوقع والذي بلغ ٤,١% حتى عام ٢٠٢٠.

ويعد قطاع النقل الجوي أحد قطاعات النقل متزايدة الأهمية بالنسبة للقطاع السياحي، فمنذ منتصف ثمانينيات القرن الماضي تضاعفت أعداد السائحين المستخدمين للنقل الجوي لتبلغ نسبتهم في عام ٢٠٠٧ ما يزيد عن ٤٧% من السائحين الدوليين.

كما أشارت تنبؤات المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو ICAO إلى زيادة معدل النمو المتوقع في حركة النقل الجوي على المستوى العالمي خلال الفترة من عام ١٩٩٥ إلى عام ٢٠١٠ ليبلغ معدل النمو المتوقع في إجمالي الحركة الجوية وفقاً لأعداد المسافرين نحو ٤% سنوياً.

وإزاء هذا النمو الكبير والمتزايد في الحركة الجوية كان توفير عناصر البنية الأساسية لقطاع النقل الجوي وبشكل محدد المطارات بالكم والطاقة الاستيعابية وجودة الخدمات المناسبة أمراً ملحاً.

وعلى المستوى العالمي، وتماشياً مع الاتجاهات العالمية نحو التخصص وفرض سياسات السوق الحر لرفع مستوى كفاءة الخدمات المقدمة وتوفير عناصر البنية الأساسية، استعانت العديد من دول العالم بالقطاع الخاص لتوفير التمويل اللازم لتنمية وتطوير قطاع المطارات بها وكان من أبرز أساليب الاستعانة بالقطاع الخاص وأكثرها شيوعاً بصفة عامة وفي الدول النامية بصفة خاصة أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت (BOT).

وعلى المستوى المحلي بدأت مصر لأول مرة في عام ١٩٩٦ بالاستناد إلى أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT لإنشاء العديد من مشروعات المطارات في المناطق السياحية، وأكتمل من هذه المشروعات بالفعل مشروعين هما مطار مرسى علم ومطار العلمين.

وتأتي هذه الدراسة في سياق البحث عن ضوابط ومقومات تفعيل مساهمة القطاع الخاص في مشروعات المطارات السياحية من خلال أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT ، بما يؤدي إلى دفع معدلات التنمية السياحية وتعظيم مساهمة القطاع السياحي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي.

مشكلة الدراسة وأهدافها:

أدى تزايد الحركة السياحية وتنوع اتجاهاتها وتزايد الطلب على النقل الجوي خلال تسعينيات القرن الماضي إلى الحاجة لاستثمارات إضافية في المطارات على المستوى العالمي. وإزاء العجز الدائم والمزمن في موازنات الدول النامية وتزايد مديونياتها الداخلية والخارجية، وتراجع سياسة البنك الدولي عن تمويل المطارات، واجهت الدول النامية مشكلة توفير التمويل اللازم لقطاع المطارات.

وعلى المستوى العالمي اتجهت العديد من دول العالم المتقدمة والنامية على حد سواء إلى الاستعانة بالقطاع الخاص لتوفير التمويل اللازم لقطاع المطارات، وكان من أبرز أساليب تمويل مشروعات المطارات بالاستعانة بالقطاع الخاص، وبصفة خاصة في الدول النامية، هي أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT.

ومنذ النصف الأخير من تسعينيات القرن الماضي طرحت العديد من الدول مجموعة من مشروعات المطارات على القطاع الخاص للاستثمار وفقاً لأنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT ، وباستقراء ما تم إنجازه في هذا المجال يتضح أن هناك نوعاً من التعثر يواجه تطبيق أنظمة البوت BOT في مشروعات المطارات على المستوى العالمي، فمن ناحية لم يصل سوى عدد محدود فقط من هذه المشروعات إلى مرحلة التنفيذ والتشغيل الفعلي بينما تعثر أغلبها ولم يصل إلى مرحلة التنفيذ، ومن ناحية ثانية واجهت بعض المشروعات التي تم تنفيذها وتشغيلها العديد من المشكلات التي أثرت سلباً على أهدافها التشغيلية.

وعلى المستوى المحلي، ومع تزايد الحركة الجوية بنسبة بلغت ٥٠% خلال الفترة من عام ١٩٩٠ حتى عام ١٩٩٨، فقد واجهت العديد من المطارات في مصر منذ منتصف تسعينيات القرن الماضي مشاكل قصور طاقاتها الاستيعابية، ومع قصور الإمكانيات التمويلية المحلية وفي ظل ضغط الحاجة الملحة للتنمية وتطوير شبكة المطارات المصرية، وفي ظل التوجهات المحلية للاستعانة بالقطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية، لجأت الحكومة المصرية إلى الاستعانة بالقطاع الخاص لتنفيذ مشروعات المطارات بها، وشرعت بالفعل منذ منتصف تسعينيات القرن -

الماضي في طرح مجموعة من المطارات على المستثمرين بلغ عددها تسعة مطارات للتمويل والإنشاء والتشغيل وفقاً لأنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT.

ومن خلال استقراء الواقع المصري في هذا المجال يتضح أن تطبيق أنظمة البوت BOT في قطاع المطارات في مصر يواجه نوعاً من التعثر أيضاً، فمن إجمالي المشروعات التي تم طرحها لم يصل سوى مشروعين فقط إلى مرحلة التنفيذ الفعلي، بينما تراجع المستثمرين عن بعض المشروعات وتم فسخ عقود التعاقد بعد إبرامها، كما ظهرت بعض الممارسات والنتائج السلبية في المشروعين اللذين تم تنفيذهما بالفعل ونتج عنها العديد من المشكلات. الأمر الذي أدى إلى تراجع الإدارة الحكومية وإعادة النظر بشأن بعض المشروعات، وأنعكس في النهاية على تعطيل تنفيذ العديد من مشروعات المطارات في الأقاليم السياحية وتعطيل عجلة التنمية السياحية بها بالتبعية.

ووفقاً لما سبق تتمثل مشكلة هذه الدراسة في التعثر في تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في قطاع المطارات السياحية سواء على المستوى العالمي - وبصفة خاصة في الدول النامية - أو على المستوى المحلي في مصر، ومحاولة تحديد أسبابه ومعالجته.

ومن الناحية النظرية فإن التعثر أو النجاح في تطبيق أنظمة البوت في قطاع المطارات يمكن أن يرتبط بمتغيرين أساسيين يتعلق أولهما بمدى ملائمة أنظمة البوت BOT للاستثمار في قطاع المطارات، أما ثانيهما فيتعلق بمدى الرشد لدى الإدارة الحكومية عند التطبيق سواء بفهم واتباع أسس وقواعد تطبيق أنظمة البوت BOT في قطاع المطارات، أو الإهتمام بتقييم الجدوى الخاصة والجدوى القومية للمشروع ومراعاة التوافق والتوازن بين المصالح الخاصة والقومية في المشروع وعدم التعارض بينهما.

ووفقاً لما سبق يتمثل هدف هذه الدراسة في محاولة معالجة مشكلة التعثر في تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في قطاع المطارات السياحية وذلك من خلال تحقيق سلسلة مترابطة من الأهداف والتي يمكننا صياغتها في شكل مجموعة من التساؤلات تحاول الدراسة الإجابة عليها والتي تتمثل فيما يلي:

- ١- ما هي أسس ومكونات تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل في مشروعات المطارات؟
- ٢- ما مدى ملائمة أنظمة البناء والتشغيل والتحويل للاستثمار في قطاع المطارات؟
- ٣- ما هي أسس جدوى مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل من وجهتي النظر الخاصة والقومية، وما هي أساليب التوافق بين وجهتي النظر بشأن جدوى المشروع؟
- ٤- ما هي أهم أسباب التعثر أو النجاح في تجارب تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل في قطاع المطارات على المستوى العالمي؟ وما هي أهم الدروس المستفادة منها؟

٥- في ضوء جميع ما سبق، ما هي ضوابط ومعايير التطبيق الكفء والفعال لأنظمة البناء والتشغيل والتحويل في قطاع المطارات السياحية؟

٦- وأخيراً ما هي أسباب تعثر تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل في مشروعات المطارات في مصر، وما مدى رشد الحكومة المصرية ومراعاتها لضوابط ومعايير التطبيق الكفء والفعال لأنظمة البناء والتشغيل والتحويل في قطاع المطارات عند تطبيق هذه الأنظمة في قطاع المطارات المصرية ؟

فروض الدراسة:

إنطلاقاً من مشكلة الدراسة وأهدافها فإن فروض هذه الدراسة تتمثل فيما يلي:

- ١- إن أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT هي أنظمة ملائمة لتمويل مشروعات المطارات السياحية وبصفة خاصة في الدول النامية.
- ٢- إن التعثر في حالات تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في مشروعات المطارات السياحية في الدول النامية بصفة عامة وفي مصر بصفة خاصة يرتبط بعدم رشد الإدارات الحكومية عند التطبيق.
- ٣- توجد مجموعة من الضوابط والمعايير التي يمكن من خلالها تفعيل وزيادة كفاءة تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل BOT في قطاع المطارات السياحية وترشيد القرارات الحكومية عند التطبيق.

ثالثاً: منهجية الدراسة:

وفقاً لأهداف هذه الدراسة فإنها تستند إلى المنهج الوصفي التحليلي. وتتمثل أهم وسائل جمع المعلومات التي اعتمدت عليها الدراسة في:

١- البحث المكتبي:

استهدف البحث المكتبي جمع حقائق ومعلومات وبيانات حول موضوع الدراسة وأهم تطبيقاته على المستوى العالمي وذلك من خلال البحث المكتبي وكذلك البحث على شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) للوصول إلى أحدث البيانات والمعلومات.

٢- دراسة الحالة:

استهدفت دراسة الحالة جمع حقائق ومعلومات لاستكشاف وتقييم كفاءة تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في قطاع المطارات في مصر والوقوف على أهم ملامح القصور والإيجابيات عند التطبيق، سواء في الإطار التشريعي والتنظيمي أو في إطار التطبيق الفعلي على مطاري مرسى علم والعلمين.

خطة الدراسة

وفقاً لإهداف هذه الدراسة وفروضها خرجت خطة الدراسة في أربعة فصول متكاملة وخاتمة.

الفصل الأول: يخصص لمناقشة وتحليل أسس ومكونات أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في مشروعات المطارات بصفة عامة، والمنافع والتكاليف المرتبطة بمشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT.

الفصل الثاني: يتناول بالمناقشة والتحليل أهم أسس تقييم جدوى مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT سواء من وجهة النظر الخاصة والتي تمثل وجهة نظر المستثمر في المشروع، وكذلك من وجهة النظر القومية التي تمثل وجهة نظر الحكومة والتي تمثلها الإدارة الحكومية صاحبة القرار في المشروع، ثم ينتقل لمناقشة حالة التعارض بين وجهتي النظر أو حالة مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT غير المربحة تجارياً وأساليب التوفيق بين وجهتي النظر.

الفصل الثالث: يعرض ويحلل بعض التجارب العالمية في تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في مشروعات المطارات، من خلال تجربة الأرجنتين في عرض مجموعة من المطارات في حزمة واحدة، والفلبين في مشروع مطار نينو أكوينو الدولي، وبوجوتا في مشروع مطار الدورادو، وكوت ديفوار في مطار أبيدجان الدولي، واليونان في مطار أثينا الدولي وينتقل إلى استخلاص أهم الدروس المستفادة من هذه التجارب.

وينتهي الفصل الثالث بتحديد أهم ضوابط تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في قطاع المطارات السياحية، والتي تم اشتقاقها من خلال نتائج الدراسة في الفصول الثلاثة الأولى منها.

الفصل الرابع: يستطلع ويقيم التجربة المصرية في تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل في مشروعات المطارات السياحية وذلك على ضوء الضوابط التي تم تحديدها في الفصل السابق من الدراسة، ويبدأ بتحليل الإطار التشريعي والتنظيمي لمشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل في مصر، ثم ينتقل لتحليل وتقييم مشروع مطار مرسى علم الدولي ومطار العلمين الدولي وهما المشروعين اللذين تم تنفيذهما وفقاً لنظام البوت في مصر.

ومن بعد تأتي الخاتمة لتتضمن النتائج العامة للدراسة والتوصيات المقترحة على ضوءها.

موجز الدراسة (في عشرة أسطر)

تتناول هذه الدراسة أنظمة البناء والتشغيل والتحويل البوت BOT في قطاع المطارات السياحية. وتتكون الدراسة من أربعة فصول متكاملة بالإضافة إلى المقدمة والخاتمة.

يخصص الفصل الأول من الدراسة للتعريف بأنظمة البناء والتشغيل والتحويل في قطاع المطارات، وتحليل المنافع والتكاليف المرتبطة بها. ويناقش الفصل الثاني من الدراسة أهم جوانب تقييم جدوى مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل من وجهتي النظر الخاصة والقومية. ويحلل الفصل الثالث من الدراسة بعض التجارب العالمية في مجال مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل، وينتهي الفصل الثالث بوضع ضوابط التطبيق السليم لأنظمة البناء والتشغيل والتحويل في قطاع المطارات السياحية، ويقيم الفصل الرابع التجربة المصرية في مجال مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل من خلال تحليل الإطار التنظيمي والتشريعي لتطبيق النظام وتقييم تجربتي مطاري مرسى علم والعلمين، ومن بعد تأتي الخاتمة لتعرض نتائج الدراسة والتوصيات المقترحة.

موجز الدراسة (في حدود ٢٠٠ كلمة)

تتناول هذه الدراسة أنظمة البناء والتشغيل والتحويل BOT في قطاع المطارات السياحية مع التطبيق على التجربة المصرية. وتتكون الدراسة من أربعة فصول متكاملة بالإضافة الى المقدمة والخاتمة.

الفصل الأول: يخصص للتعريف بأنظمة البناء والتشغيل والتحويل في مشروعات المطارات من حيث مفهومها وتطور نشأتها وأشكال تطبيق الأنظمة في مشروعات المطارات، ومكونات مشروعات مطارات البوت بما يشمل مراحلها وأهم أطرافها وعقد امتياز المشروع، ثم ينتقل لمناقشة وتحليل المنافع والتكاليف المرتبطة بمشروعات مطارات البوت BOT.

الفصل الثاني: يناقش ويحلل أهم جوانب تقييم جدوى مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل من وجهتي النظر الخاصة والقومية، ثم يناقش حالة التعارض بين وجهتي النظر في المشروع وأساليب التوفيق بينهما.

الفصل الثالث: يستعرض ويحلل بعض التجارب العالمية في تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل على مشروعات المطارات من خلال تجربة الأرجنتين في عرض مجموعة من المطارات في حزمة واحدة، والفلبين في مشروع مطار نينو أكوينو، وبوجوتا في مشروع مطار الدورادو، وكوت ديفوار في مطار أبيدجان، واليونان في مطار أثينا، ثم يعرض أهم الدروس المستفادة من هذه التجارب، وينتهي بتحديد ضوابط التطبيق السليم لأنظمة البوت في مشروعات المطارات السياحية.

الفصل الرابع: يستطلع ويقيم تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل في مشروعات المطارات السياحية في مصر من خلال مناقشة الإطار التشريعي والتنظيمي لتطبيق الأنظمة في قطاع المطارات في مصر، ثم تحليل وتقييم تجربة مشروع مطار مرسى علم ومطار العلمين. ومن بعد تأتي الخاتمة لتعرض نتائج الدراسة والتوصيات المقترحة.

محتويات الدراسة

رقم
الصفحة

الموضوع

مقدمة الدراسة

ii	تمهيد
v	أولاً : مشكلة الدراسة وأهدافها
viii	ثانياً : فروض الدراسة
viii	ثالثاً : منهجية الدراسة
ix	رابعاً : أهمية الدراسة
x	خامساً : مفاهيم الدراسة وحدودها
x	سادساً : خطة الدراسة

الفصل الأول

أنظمة البناء والتشغيل والتحويل (البي أو تي) B.O.T

في مشروعات المطارات

(التعريف - الإيجابيات والسلبيات)

٣	مقدمة
٦	المبحث الأول : ماهية مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T
٦	أولاً : مفهوم مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T وتطور نشأتها
١١	ثانياً : أهم أشكال أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T في مشروعات المطارات
١١	١- البناء والتشغيل والتحويل B.O.T Build, Operate, Transfer
١٢	٢- البناء والملكية والتشغيل والتحويل BOOT Build Own Operate Transfer
١٢	٣- الاستئجار والتنمية والتشغيل LDO lease Develop Operate
١٤	المبحث الثاني : مكونات مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T
١٤	أولاً : مراحل وخطوات مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T
١٥	١ - مرحلة التعرف على المشروع
١٦	٢ - مرحلة الإعداد للمناقصة
١٨	٣ - مرحلة تقييم العطاءات والاختيار بين المتنافسين
٢١	٤ - مرحلة التنفيذ وإنشاء المشروع
٢٢	٥ - مرحلة التشغيل

٢٤ ثانياً : أهم الأطراف المتداخلة في مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T

وعقد منح امتياز مطار البلي أو تي B.O.T

٣١ المبحث الثالث : إيجابيات وسلبيات تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T في مشروعات المطارات

٣١ أولاً : إيجابيات تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T في مشروعات المطارات

٣٨ ثانياً : سلبيات تطبيق أنظمة البناء والتشغيل والتحويل B.O.T في مشروعات المطارات

٤١ خلاصة الفصل

الفصل الثاني

جدوى مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T من وجهتي

النظر الخاصة والقومية

٤٤

مقدمة

٤٦ المبحث الأول : جدوى مشروع مطار البناء والتشغيل والتحويل B.O.T من وجهة النظر الخاصة

٤٧ أولاً : دراسة الجدوى التسويقية لمشروع مطار البناء والتشغيل والتحويل B.O.T

٤٨ ١- تقدير حجم الطلب المتوقع على خدمات المطار خلال فترة إمتياز المشروع

٥١ ٢ - تسعير خدمات المطارات

٥٢ أ- أهمية تنظيم تسعير خدمات المطارات

٥٥ ب- آليات تنظيم تسعير خدمات المطارات

٥٩ (١) طريقة تنظيم معدل العائد Rate Of Return Regulation

٦٠ (٢) طريقة السقف السعري Price Cap Regulation

٦١ (١-٢) نموذج السقف السعري أحادي الصندوق المالي Single-till Approach

٦٢ (٢-٢) نموذج السقف السعري مزدوج الصناديق المالية Dual- till approach

٦٤ (٣) التنظيم بواسطة العقود مع شركات الطيران Regulating by Contract

٦٧ ثانياً : دراسة الجدوى التمويلية لمشروع مطار البناء والتشغيل والتحويل B.O.T

٦٨ ١- مصادر تمويل مشروعات مطارات البناء والتشغيل والتحويل B.O.T

٦٩ أ- حقوق الملكية

٦٩ ب- القروض والمشاركة في تمويل المشروع

٧١ ج- المنح والإعانات

٧١ د - التمويل الداخلي للمشروع