

الآثار البيئية لخصخصة الموانى الجوية

دراسة مقارنة على ميناءى مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمة من الطالب

مزار إمام على مزار

بكالوريوس تجارة خارجية – جامعة حلوان 1982

ماجستير في العلوم البيئية (قسم الاقتصاد والقانون) جامعة عين شمس 2004

رسالة مقدمة

لاستكمال متطلبات الحصول على درجة دكتوراه فلسفة

في

العلوم البيئية

قسم العلوم الإقتصادية والقانونية والتنمية الإدارية البيئية

معهد الدراسات والبحوث البيئية

جامعة عين شمس

2010

صفحة الموافقة على الرسالة

الآثار البيئية لخصخصة الموانى الجوية
دراسة مقارنة على ميناءى مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمه من الطالب

مزار إمام على مزار

بكالوريوس تجارة خارجية – جامعة حلوان 1982

ماجستير في العلوم البيئية (قسم الاقتصاد والقانون) جامعة عين شمس 2004

لاستكمال متطلبات الحصول على درجة دكتوراه فلسفة في

العلوم البيئية

قسم العلوم الاقتصادية والقانونية والتنمية الإدارية البيئية

وقد تمت مناقشة الرسالة والموافقة عليها

اللجنة

أ . د السيد عطية عبد الواحد

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد - كلية الحقوق - جامعة عين شمس

أ. د منصور محمد البرديسي

أستاذ مساعد بقسم التصميم - كلية الهندسة - جامعة عين شمس

أ . د يسري محمد أبو العلا

أستاذ الاقتصاد - كلية الحقوق - جامعة بنها

أ. د فاطمة محمد أبو شوك

رئيس قطاع الإدارة البيئية - جهاز شئون البيئة

2010

الآثار البيئية لشخصية الموانى الجوية
دراسة مقارنة على ميناءى مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمه من الطالب
مizar إمام على مزار
بكالوريوس تجارة خارجية - جامعة حلوان 1982
ماجستير فى العلوم البيئية (قسم الاقتصاد والقانون) جامعة عين شمس 2004

لاستكمال متطلبات الحصول على درجة دكتوراه فلسفة في
العلوم البيئية
قسم العلوم الاقتصادية والقانونية والتنمية الإدارية البيئية

تحت إشراف
أ . د . السيد عطيه عبد الواحد
أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد
كلية الحقوق - جامعة عين شمس
أ . د منصور محمد البرديسي
أستاذ مساعد قسم التصميم والانتاج
كلية الهندسة - جامعة عين شمس
ختم الإجازة
أجيزت الرسالة بتاريخ / 2010 /
موافقة الجامعة
2010 / /
موافقة مجلس المعهد
2010 / /

2010

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"قَالُوا سُبْحَنَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلِمْتَنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ"

الصَّدَقَ
الْعَظِيمُ

﴿ 32 ﴾ سورة البقرة الآية

إهداء

أهدى هذا العمل المتواضع
إلى زوجتي العزيزة وأبنائي

دينا - ندا - مصطفى

أيمانا مني بفضلهم

شکر خاص

يقدم الباحث بخالص الشكر و التقدير لمعالى وزير الطيران المدنى الفريق / احمد شفيق على رعايته للباحث و تشجيعه المستمر طوال فترة إعداد هذا البحث

الباحث

شكر وتقدير

يسعدنى أن أتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير والعرفان لأساتذتى الأجلاء :

الأستاذ الدكتور / السيد عطية عبد الواحد
رئيس قسم الاقتصاد
كلية الحقوق - جامعة عين شمس

الأستاذ المساعد بقسم الانتاج والتصميم
الأستاذ الدكتور / منصور محمد البرديسي
كلية الهندسة - جامعة عين شمس

الذين قدموا لي يد العون وساهموا فى تكوينى المعرفى والفكري ، فكان دورهم العظيم الأثر الأكبر فيما توصلت إليه من معرفة أثرت هذا البحث وأخرجته إلى النور ، وبالحق أقول لهم : إن جمعب الكلمات الشكر والتقدير لا تفيكم حقكم فأنتم أعظم من هذه الكلمات وأجل من درر العبارات ، كيف لا ؟ وأنتم أهل العلم والمعرفة ، طوّقت توجيهاتكم بحثى وانسابت بين ثنياً إرشاداتكم ، فكل مبحث عظيم أنتم تاجه ، وكل فصل منظم أنتم نبراسه ، يا أنتم مشعل الهدایة والنور ، اعترافاً بفضلكم وجهودكم أقول : لولاكم ما تم انجاز هذا البحث ، بوركت خطاطكم ياينابيع العلم والمعرفة وأنعم الله عليكم بموفور الصحة والعافية ، وظللتكم رمزاً لكل المعانى النبيلة ، وتجسیداً حياً للعلم في ابهى صوره ، وفيضاً زاخراً من المعرفة لا ينضب أبداً .

كما لا يفوتنى ان اتقدم بخالص الشكر والتقدير لأستاذى الدكتور / محمد خليل الحكيم عضو مصر في اللجنة المعنية بحماية البيئة بالمنظمة الدولية للطيران المدنى لما قدمه لي من عنون صادق ونصيحة خالصة .

واعترافا بالجميل أتقدم بخالص شكري وتقديرى للزملاء الاعزاء :

الأستاذ / الأستاذ / سامي المطعني	أمين عام اللجنة النقابية للعاملين بوزارة الطيران المدنى
الأستاذ / سمير بسيونى	الادارة العامة للاحصاء بوزارة الطيران المدنى
الأستاذ / محمد جرانة	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى
الأستاذ / أيمن أبو العلا حسين	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى
الأستاذ / شوقى عبد الفتاح	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى
الأستاذة / فايزة احمد عمار	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى
الأستاذة / كريمة سليمان	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى

لما قدموه لي من عون صادق طوال فترة إعداد هذا البحث .

وأخيرا كل الشكر والتقدير والعرفان بالجميل لكل من ساهم وأعطى ولو بإشارة يد أو كلمة حب صادقة أثرت هذا البحث داعيا الله للجميع بالخير والازدهار ، والحمد لله رب العالمين على توفيقه " فما توفيقى إلا بالله " فهو ولى التوفيق وصلى الله وسلام وبارك على خير خلق الله خاتم الأنبياء والمرسلين محمد بن عبد الله الصادق الأمين .

الباحث

المستخلص

نظراً للدور المتعاظم لحركة النقل الجوى فى دفع حركة التنمية على المستوى القومى وتبني الحكومة لخطة إنشاء موانى جوية جديدة وتطوير الموانى الجوية الحالية باعتبارها من أهم عناصر عملية النقل الجوى ، وكما كانت سياسة الدولة مبنية على خطة تنموية آخده فى الاعتبار الدور النشط والفعال الذى يجب ان يلعبه القطاع الخاص وخصوصاً فى مجال إنشاء الموانى الجوية لذلك قررت الدولة توفير الأراضى الازمة لإنشاء الموانى الجوية المطلوبة مع إتاحة الفرصة للقطاع الخاص فى إنشاء وإدارة وتشغيل هذه الموانى لفترة إمتياز يتم بعدها تسليمها بجميع مشتملاتها ووحداتها صالحة للاستعمال إلى الدولة مع مراعاة عدم الاخال بالسيادة الكاملة والمطلقة للدولة وخاصة السيادة الكاملة على المجال الجوى داخل حدود الأقليم وتحقيق الأمان الشامل سواء للطائرات أو الموانى الجوية ، وحيث ان الاستثمار فى هذا المجال يتطلب رأس مال كبير نسبياً ودراسة جدوى متناسبة واللامام بالقوانين الدولية وخاصة قوانين المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) لذلك كان اللجوء إلى إسهامات القطاع الخاص فى هذا المجال جاء متواكباً مع الاتجاه إلى العولمة وإتباع سياسة السوق الحر وهو حديث على العالم كله بما فى ذلك مصر وخاصة أن هذا المجال من الاستثمار قد يتطلب أعباء مالية ضخمة تفوق إمكانيات الدولة وقد يكون عائقاً أمام عملية التنفيذ ، وكان اللجوء إلى أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT حيث يتم إنشاء الميناء الجوى ثم تشغيله بواسطة المستثمر لفترة زمنية ثم يعاد إلى الحكومة بكامل مراقبه ، والمستثمر الذى يمول المشروع سوف يحقق إيراداً كافياً قبل إنتقال الميناء الجوى والمشروعات المصاحبة له إلى الحكومة فى نهاية الفترة الزمنية المتفق عليها وهذا النظام يعطى الحكومة الفرصة لبناء المشروعات البنية الأساسية بدون الاعتماد على التمويل من الموازنة العامة للدولة ، ويتحقق هذا النظام العديد من المزايا التى تعود على الاقتصاد القومى والتى تتمثل فى :

1. تقديم آفاق جديدة للاستثمار .
2. تخفيف جزء من الأعباء المالية عن كاهل الحكومة .
3. إعطاء المرؤونة فى اختيار انشطة إستثمارية مختلفة .
4. خلق محاور للتنمية فى مجالات عديدة أخرى بجوار إنشاء الموانى الجوية .
5. خفض نسبة البطالة بفتح آفاق جديدة للعمل .
6. إقامة مجتمعات عمرانية جديدة بعيداً عن الوادي الضيق .

ما سبق يتضح ان هناك اهمية لاستخدام نظام BOT فى تدعيم البنية الاساسية لقطاع الموانى الجوية المصرية ، وايجاد حلول للمشكلات التى يعاني منها هذا القطاع ، بالإضافة إلى دوره فى رفع مستويات الأداء الاقتصادي والاجتماعى للدولة بوجه عام .

ملخص الدراسة

لقد إزدادت أهمية مرفق النقل الجوى كونه يلعب دوراً هاماً فى دفع عجلة التنمية الاقتصادية فى مصر ، وبالتالي زيادة العوائد الاقتصادية وتعظيمها فضلاً عن خلق فرص عمل لأبناء الوطن من خلال جلب وتدفق الاستثمارات داخل الاقتصاد الوطنى ، وحيث ان صناعة النقل الجوى تعتبر أحد الركائز الأساسية التى تعتمد عليها صناعة السياحة كان من الضرورى زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ الجوية التى تعانى من التكدس فى رحلاتها سواء كان سفراً أو وصولاً ومن هنا بذات الدولة فى إتخاذ قرارات جدية بإنشاء تلك الموانئ الجوية يحتاج الى تمويل ضخم يفوق إمكانيات الدولة ويضيف عليها أعباء مالية كثيرة بكثير من دول العالم المتقدم والناس على السواء والذين قاموا بالالجوء الى هذا النظام لرفع أعباء تمويل إنشاء موانئهم الجوية من على عائق ميزانية الدولة .

وتتمثل مشكلة الدراسة فى هذا البحث فى التعرض للآثار البيئية والاجتماعية لشخصية الموانئ الجوية بالتطبيق على منياءى مرسى علم وأسوان الجويين الدوليين سواء كانت هذه الآثار إيجابية أوسلبية ، كما يتعرض البحث أيضاً ما إذا كان هناك مراعاة للآثار البيئية من جانب المستثمرين الجدد عند قيامهم بتشغيل هذه الموانئ الجوية وبالتالي فهذا البحث يهتم بحل المشكلة المتمثلة فى كيفية تحقيق الطريقة المثلث لشخصية الموانئ الجوية مع تحقيق الجوانب الإيجابية للشخصية وفى نفس الوقت تجنب الآثار السلبية لها مع مراعاة الآثار الاجتماعية الناجمة عن عملية الشخصية .

وتبرز أهمية الدراسة فى كون ان الشخصية تلعب دوراً كبيراً فى دفع عجلة التنمية الاقتصادية ودفع مسيرة الاقتصاد المصرى وزيادة العوائد الاقتصادية وتعظيمها وجذب الاستثمار والتكنولوجيا الحديثة فضلاً عن خلق فرص عمل جديدة لأبناء الوطن .

وقد أشتملت الدراسة على مقدمه وأربعة فصول ودراسة ميدانية على الوجه التالي :-
- تناول الفصل الأول الاطار العام النظري للدراسة كما تم إستعراض الدراسات السابقة التي تناولت موضوع الدراسة .

- فيما تناول الفصل الثاني موضوع " ظاهرة الشخصية وتطويرها " حيث أشتمل على ثلات مباحث على الوجه التالي :-

1 - مبحث أول بعنوان : تعريف ومفاهيم الشخصية

2 - مبحث ثان بعنوان : المراحل التي مر بها برنامج الشخصية المصري .

3 - مبحث ثالث بعنوان : معوقات برنامج الشخصية المصري .

- أما الفصل الثالث فقد تناول موضوع : " أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT كنموذج لإنشاء الموانئ الجوية الخاصة بمشاركة القطاع الخاص " .

حيث أشتمل على ثلات مباحث على الوجه التالي :

1 - مبحث اول بعنوان : طبيعة أسلوب البناء والتشغيل والتحويل . BOT .

2 - مبحث ثان بعنوان : تحديات تطبيق أسلوب البناء والتشغيل والتحويل . BOT .

3 - مبحث ثالث بعنوان : تفعيل أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT في مجال إنشاء الموانئ الجوية

ثم تناول الفصل الرابع موضوع " الآثار البيئية والاجتماعية لشخصية الموانئ الجوية " حيث أشتمل هذا الفصل على ثلات مباحث على الوجه التالي :

1 - مبحث أول بعنوان الآثار البيئية لشخصية الموانئ الجوية .

2 - مبحث ثان بعنوان التأثيرات البيئية المتباينة بين منظمات وهيئات الطيران الموانئ الدولية ونظم خصخصة الموانئ الجوية .

3 - مبحث ثالث بعنوان : الآثار الاجتماعية لشخصية الموانئ الجوية .

ثم تم عرض وتحليل للدراسة الميدانية بهدف التوصيل بشكل كمي للإجابة عن مجموعة من الفروض التي سبق وأن اعدها الباحث بناءً على خبرته الذاتية ، وملحوظاته الميدانية ، ومن خلال إستطلاع أراء العاملين بالموانئ الجوية المصرية ، هذا بالإضافة إلى ما أتيح للباحث من وثائق وأبحاث ودراسات عن هذا الموضوع .

وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج يمكن إيجاز أهمها فيما يلى :

- 1 - يؤدى تطبيق نظام BOT فى مجال إنشاء الموانى الجوية الى إستخدام نظم إدارية اكثراً فاعلية فى تشغيل الموانى الجوية وذلك بإستخدام طرق الادارة الحديثة المتقدمة والتى تعمل على رفع الكفاءة الانتاجية الخدمية للموانى الجوية وتحقيق جودة الخدمات .
- 2 - إنشاء موانى جوية جديدة بواسطة نظام BOT فى المناطق البكر النائية يعمل على الاسراع بخطى التنمية فى هذه المناطق وإنشاء مجتمعات عمرانية جديدة ، حيث يعمل على ربط تلك المناطق البعيدة عن العمران بالعاصمة والأماكن الحضرية الأخرى مما يؤدى الى رفع مستوى تلك المناطق إجتماعياً واقتصادياً .
ومن خلال نتائج الدراسة فقد تم طرح عدة توصيات لتخذل القرار بالجهات المرتبطة والتى تعنى موضوع الدراسة حيث اوصت الدراسة بعدة توصيات كان اهمها :-
 - 1 - الحرص على تصاحب عمليات الشخصية الشفافية والوضوح فى كل مراحلها .
 - 2 - وضع معايير للمشروعات التى يجب تنظيمها بيد الدولة ولا تخصيص لأسباب استراتيجية او اقتصادية او اجتماعية .
 - 3 - ان يتم مراجعة شاملة للقانون رقم " 3 " لسنة 1997 الخاص بمنح امتيازات إنشاء وتشغيل الموانى الجوية ليتناسب مع المستجدات التى حدثت منذ صدوره ، وخصوصاً تغييرات قوانين الرسوم وضرورة اصدار اللائحة التنفيذية للقانون .

أمسال الله تعالى أن أكون قد وفقته لإعداد وعرض هذه الدراسة والله ولني التوفيق

الباحث

فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
51 - 1	الفصل الاول
7 - 1	أولاً الاطار العام للبحث
1	مقدمة
4	أهمية البحث
4	مشكلة البحث
5	أهداف البحث
5	فرضيات البحث
6	مجتمع البحث
7	مجالات وحدود البحث
7	منهج البحث
7	أدوات البحث
51 - 8	ثانياً الدراسات السابقة
116 - 52	الفصل الثاني ظاهرة الشخصية وتطورها
76- 52	مبحث أول : تعاريف ومفاهيم الشخصية
53	أولاً : نشأة وتطور القطاع العام في مصر
55	ثانياً : تطوير أداء القطاع العام في مصر خلال فترة السبعينيات والثمانينيات
57	ثالثاً : نشأة الشخصية
61	رابعاً : المفاهيم الأساسية للشخصية
67	خامساً : الدوافع التي أدت إلى الاتجاه لبرنامج الشخصية
72	سادساً : الاتجاه إلى الشخصية
96 - 77	مبحث ثان : المراحل التي مر بها برنامج الشخصية المصري
77	أولاً : ملخص برنامج الشخصية المصري

تابع فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
79	ثانياً : مقومات نجاح برنامج الخصخصة
81	ثالثاً : أهداف الحكومة من تنفيذ برنامج الخصخصة
85	رابعاً : استراتيجية الحكومة في تنفيذ برنامج الخصخصة
88	خامساً : الاطار التشريعى لبرنامج الخصخصة المصرى
93	سادساً : تطور إدارة الموانئ الجوية وخدمات الحركة الجوية على الأسس الاقتصادية
117 -97	مبحث ثالث : معوقات برنامج الخصخصة المصرى
97	أولاً : المقومات والركائز التي يقوم عليها سياسة الخصخصة
100	ثانياً : ضوابط عملية الخصخصة
104	ثالثاً : العوامل المؤثرة على اختيار أساليب الخصخصة
107	رابعاً : أساليب الخصخصة
110	خامساً : الصعوبات والمشكلات التي تواجه تطبيق برنامج الخصخصة
114	سادساً : مزايا تطبيق برنامج الخصخصة
178 -118	الفصل الثالث: أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT كنموذج لإنشاء الموانئ الجوية بمشاركة القطاع الخاص
136-119	مبحث اول: طبيعة أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
119	أولاً : آليات خصخصة المرافق والخدمات العامة
121	ثانياً : مفهوم أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
124	ثالثاً : الجذور التاريخية لأسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
125	رابعاً : مشتقات أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
129	خامساً : أطراف التعاقد في المشروعات المقاممة وفقاً لأسلوب الا BOT
133	سادساً: كيفية حصول القطاع الخاص على المشروعات من خلال أسلوب الا BOT
134	سابعاً : مراحل مشروع أسلوب الا BOT

تابع فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
135	ثامناً : مميزات أسلوب الـ BOT
160-139	مبحث ثان : تحديات تطبيق أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
139	أولاً : الصعوبات او المخاطر التي تواجه تطبيق أسلوب الـ BOT
145	ثانياً : الاستثمارات بأسلوب الـ BOT في مشروعات البنية الأساسية المصرية
150	ثالثاً : دور التمويل الأجنبي في مشروعات الـ BOT في مصر
152	رابعاً : الطبيعة التمويلية لمشروعات البنية الأساسية المقامة بأسلوب الـ BOT
157	خامساً : الشروط والضوابط لتفعيل دور القطاع الخاص المحلي للمشاركة في مشروعات الـ BOT
159	سادساً : معايير وعوامل نجاح تطبيق أسلوب الـ BOT
181 -161	مبحث ثالث: تفعيل أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT في مجال إنشاء الموانئ الجوية
161	أولاً: دوافع تبني أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT في مجال إنشاء الموانئ الجوية
169	ثانياً : الاطار التشريعى والتنظيم القانونى لأسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT في مجال إنشاء الموانئ الجوية
173	ثالثاً : التجارب الخاصة بإنشاء الموانئ الجوية بمشاركة القطاع الخاص
177	رابعاً : التجربة المصرية بإنشاء الموانئ الجوية بإتباع أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
287 -182	الفصل الرابع : الآثار البيئية والاجتماعية لشخصية الموانئ الجوية
223 -183	مبحث أول : الآثار البيئية لشخصية الموانئ الجوية
183	أولاً : أهداف إنشاء الموانئ الجوية الخاصة
187	ثانياً : شخصية الموانئ الجوية وتطبيق سياسة النهج المتوازن لإدارة الضوضاء
192	ثالثاً : شخصية الموانئ الجوية وإرشادات تجارة الانبعاثات
196	رابعاً : شخصية الموانئ الجوية والحياة البرية بها
202	خامساً : الموانئ الجوية ودراسات الجدوى البيئية لها