

الآثار البيئية لخصخصة الموانئ الجوية

دراسة مقارنة على ميناء مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمه من الطالب

مزار إمام على مزار

بكالوريوس تجارة خارجية – جامعة حلوان 1982

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

رسالة مقدمة

لاستكمال متطلبات الحصول على درجة دكتوراه فلسفة

فى

العلوم البيئية

قسم العلوم الإقتصادية والقانونية والتنمية الإدارية البيئية

معهد الدراسات والبحوث البيئية

جامعة عين شمس

2010

صفحة الموافقة على الرسالة

الآثار البيئية لخصخصة الموانئ الجوية
دراسة مقارنة على ميناء مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمه من الطالب

مزار 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 فى

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 البرديسى

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 لخصخصة الموانئ الجوية
دراسة مقارنة على ميناء مرسى علم وأسوان

رسالة مقدمه من الطالب

مزار 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 فى

العلوم البيئية

قسم العلوم الاقتصادية والقانونية والتنمية الإدارية البيئية

تحت إشراف

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد

كلية الحقوق - جامعة عين شمس

أستاذ مساعد قسم التصميم والانتاج

كلية الهندسة - جامعة عين شمس

أ . د . السيد عطية عبد الواحد

أ . د منصور محمد البرديسى

ختم الإجازة

أجيزت الرسالة بتاريخ / / 2010

موافقة الجامعة

موافقة مجلس المعهد

2010 / /

2010 / /

2010

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" قَالُوا سُبْحَانَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلَّمْتَنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ "

اللَّهُ
صَلَّى
الْعَظِيمُ

إهداء

أهدى هذا العمل المتواضع
إلى زوجتى العزيزة وأبنائى
دينا – ندا – مصطفى
ايمانا منى بفضلهم

شكر خاص

يتقدم الباحث بخالص الشكر و التقدير لمعالى وزير
الطيران المدنى الفريق / احمد شفيق على رعايته للباحث
وتشجيعه 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 الدكتور / منصور محمد البرديسى
الأستاذ المساعد بقسم الانتاج والتصميم
كلية الهندسة – جامعة عين شمس

الذين قدموا لى يد العون وساهموا فى تكوينى المعرفى والفكرى ، فكان لدورهم العظيم الأثر الأكبر فيما توصلت إليه من معرفة أثرت هذا البحث وأخرجته إلى النور ، وبالحق أقول لهم : إن جميع كلمات الشكر والتقدير لا تفيكم حقكم فأنتم أعظم من هذه الكلمات وأجل من درر العبارات ، كيف لا ؟ وأنتم أهل العلم والمعرفة ، طوقت توجيهاتكم بحثى وانسابت بين ثناياه إرشاداتكم ، فكل مبحث عظيم أنتم تاجه ، وكل فصل منظم أنتم نبراسه ، يا أنتم مشعل الهداية والنور ، اعترافا بفضلكم وجهودكم أقول : لولاكم ما تم انجاز هذا البحث ، بوركتم خطاكم يابنابيع العلم والمعرفة وأنعم الله عليكم بموفور الصحة والعافية ، وظللتم رمزا لكل المعانى النبيلة ، وتجسيدا حيا للعلم فى ابهى صوره ، وفيضاً زاخرا من المعرفة لا ينضب ابداً .

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

واعترافا بالجميل أتقدم بخالص شكرى وتقديرى للزملاء الاعزاء :

الأستاذ / الأستاذ / سامى المطعنى	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 / فائزة احمد عمار	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى
الأستاذة / كريمة سليمان	الادارة العامة لشئون البيئة بوزارة الطيران المدنى

لما قدموه لى 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 العاملين على توفيقه " فما توفيقى إلا بالله " فهو ولى التوفيق وصلى اللهم وسلم 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 وتبنى الحكومة لخطة إنشاء موانى جوية جديدة وتطوير الموانى الجوية الحالية بإعتبارها 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 اللازمة 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 الاخلال بالسيادة الكاملة والمطلقة للدولة وخاصة السيادة الكاملة على المجال الجوى داخل حدود الأقليم وتحقيق الأمن الشامل سواء للطائرات أو الموانى الجوية ، وحيث ان الاستثمار فى هذا المجال يتطلب رأس مال كبير نسبياً ودراسة جدوى متأنية والالمام بالقوانين الدولية وخاصة قوانين المنظمة الدولية للطيران المدنى (الايكاو) لذلك كان اللجوء إلى إسهامات القطاع الخاص فى هذا المجال جاء متواكبا 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 مرافقه ، والمستثمر الذى يمول المشروع سوف يحقق إيرادات كافياً قبل إنتقال الميناء الجوى والمشروعات المصاحبة له إلى الحكومة فى نهاية الفترة الزمنية المتفق عليها وهذا النظام يعطى الحكومة الفرصة لبناء المشروعات البنية الاساسية بدون الاعتماد على التمويل من الموازنة العامة للدولة ، ويحقق هذا النظام العديد من المزايا التى تعود على الإقتصاد القومى والتي تتمثل فى :

1. تقديم آفاق جديدة للاستثمار .
 2. تخفيف جزء من الأعباء المالية عن كاهل الحكومة .
 3. إعطاء المرونة فى إختيار أنشطة 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 بعيدا عن الوادى الضيق .
- مما سبق يتضح ان هناك اهمية لاستخدام نظام الـ BOT فى تدعيم البنية الاساسية لقطاع الموانى الجوية المصرية ، وايجاد حلول للمشكلات التى يعانى منها هذا القطاع ، بالإضافة إلى دوره فى رفع مستويات الأداء الاقتصادى والاجتماعى للدولة بوجه عام .

ملخص الدراسة

لقد إزدادت أهمية مرفق النقل الجوى كونه يلعب دوراً هاماً فى دفع عجلة التنمية الاقتصادية فى مصر ، وبالتالى 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 للموانى الجوية التى تعاني من التكدس فى رحلاتها سواء كان سافراً أو وصولاً ومن هنا بدأت الدولة فى إتخاذ قرارات جدية بإنشاء تلك الموانى الجوية يحتاج الى تمويل ضخم يفوق إمكانيات الدولة ويضيف عليها أعباء مالية كثيرة بكثير من دول العالم المتقدم والناس على السواء والذين قاموا باللجوء الى هذا النظام لرفع أعباء تمويل إنشاء موانئهم الجوية من على عاتق ميزانية الدولة .

وتتمثل مشكلة الدراسة فى هذا البحث فى التعرض للآثار البيئية والاجتماعية لخصخصة الموانى الجوية بالتطبيق على ميناى مرسى علم وأسوان الجويين الدوليين سواء كانت هذه الآثار إيجابية أو سلبية ، كما يتعرض البحث أيضاً ما إذا كان هناك مراعاة للآثار البيئية من جانب المستثمرين الجدد عند قيامهم بتشغيل هذه الموانى الجوية وبالتالى فهذا البحث يهتم بحل المشكلة المتمثلة فى كيفية تحقيق الطريقة المثلى لخصخصة الموانى الجوية مع تحقيق الجوانب الايجابية للخصخصة وفى نفس الوقت تجنب الآثار السلبية لها مع مراعاة الآثار الاجتماعية الناجمة عن عملية الخصخصة .

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

وقد أشتملت الدراسة على مقدمه وأربعة فصول ودراسة ميدانية على الوجهة التالى :-

- تناول الفصل الأول الاطار العام النظرى للدراسة كما تم إستعراض الدراسات السابقة التى تناولت موضوع الدراسة .

- فيما تناول الفصل الثانى موضوع " ظاهرة الخصخصة وتطورها " حيث أشتمل على ثلاث مباحث على الوجه التالى :-

- 1 - مبحث أول بعنوان : تعاريف ومفاهيم الخصخصة
 - 2 - مبحث ثان بعنوان : المراحل التى مربها برنامج الخصخصة المصرى .
 - 3 - مبحث ثالث بعنوان : معوقات برنامج الخصخصة المصرى .
- أما الفصل الثالث فقد تناول موضوع : " أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT كنموذج لإنشاء الموانى الجوية الخاصة بمشاركة القطاع الخاص " .

حيث أشتمل على ثلاث مباحث على الوجه التالى :

- 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 فى مجال إنشاء الموانى الجوية
- ثم تناول الفصل الرابع موضوع " الآثار البيئية والاجتماعية لخصخصة الموانى الجوية " حيث أشتمل هذا الفصل على ثلاث مباحث على الوجه التالى :

- 1 - مبحث أول بعنوان الآثار البيئية لخصخصة الموانى الجوية .
- 2 - مبحث ثان بعنوان التأثيرات البيئية المتبادلة بين منظمات وهيئات الطيران الموانى الدولية ونظم خصخصة الموانى الجوية .
- 3 - مبحث ثالث بعنوان : الآثار الاجتماعية لخصخصة الموانى الجوية .

ثم تم عرض وتحليل للدراسة الميدانية بهدف التوصيل بشكل كمى للإجابة عن مجموعة من الفروض التى سيق وأن اعددها الباحث بناءً على خبرته الذاتية ، وملاحظاته الميدانية ، ومن خلال إستطلاع آراء العاملين بالموانى الجوية المصرية ، هذا بالإضافة الى ما أتيح للباحث من وثائق وأبحاث ودراسات عن هذا الموضوع .

وقد توصلت الدراسة الى عدة نتائج يمكن إيجاز اهمها فيما يلى :

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

أسأل الله تعالى أن يكون قد وفقكم لإعداد وعرض هذه الدراسة والله ولي التوفيق

الباحث

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
الفصل الاول	1 - 51
أولاً الاطار العام للبحث	1 - 7
مقدمه	1
أهمية البحث	4
مشكلة البحث	4
أهداف البحث	5
فروض البحث	5
مجتمع البحث	6
مجالات وحدود البحث	7
منهج البحث	7
أدوات البحث	7
ثانياً الدراسات السابقة	8 - 51
الفصل الثانى ظاهرة الخصخصة وتطورها	52 - 116
مبحث أول : تعاريف ومفاهيم الخصخصة	52 - 76
أولاً : نشأة وتطور القطاع العام فى مصر	53
ثانياً : تطوير أداء القطاع العام فى مصر خلال فترة السبعينات والثمانيات	55
ثالثاً : نشأة الخصخصة	57
رابعاً : المفاهيم الأساسية للخصخصة	61
خامساً : الدوافع التى أدت الى الاتجاه لبرنامج الخصخصة	67
سادساً : الاتجاه الى الخصخصة	72
مبحث ثان : المراحل التى مر بها برنامج الخصخصة المصرى	77 - 96
أولاً : ملامح برنامج الخصخصة المصرى	77

تابع فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
79	ثانياً : مقومات نجاح برنامج الخصخصة
81	ثالثاً : أهداف الحكومة من تنفيذ برنامج الخصخصة
85	رابعاً : استراتيجية الحكومة فى تنفيذ برنامج الخصخصة
88	خامساً : الاطار التشريعى لبرنامج الخصخصة المصرى
93	سادساً : تطور إدارة الموانى الجوية وخدمات الحركة الجوية على الأسس الاقتصادية
117 - 97	مبحث ثالث : معوقات برنامج الخصخصة المصرى
97	أولاً : المقومات والركائز التى يقوم عليها سياسة الخصخصة
100	ثانياً : ضوابط عملية الخصخصة
104	ثالثاً : العوامل المؤثرة على إختيار أساليب الخصخصة
107	رابعاً : أساليب الخصخصة
110	خامساً : الصعوبات والمشكلات التى تواجه تطبيق برنامج الخصخصة
114	سادساً : مزايا تطبيق برنامج الخصخصة
178 - 118	الفصل الثالث: أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT كنموذج لإنشاء الموانى 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 فى المشروعات المقامة وفقاً لأسلوب الـ BOT
133	سادساً: كيفية حصول القطاع والخاص على المشروعات من خلال أسلوب الـ BOT
134	سابعاً : مراحل مشروع أسلوب الـ 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 فى مشروعات البنية الاساسية المصرية
150	ثالثاً : دور التمويل الأجنبى فى مشروعات الـ BOT فى مصر
152	رابعاً : الطبيعة التمويلية لمشروعات البنية الاساسية المقامة بأسلوب الـ BOT
157	خامساً : الشروط والضوابط لتفعيل دور القطاع الخاص المحلى للمشاركة فى مشروعات الـ BOT
159	سادساً : معايير وعوامل نجاح تطبيق أسلوب الـ BOT
181-161	مبحث ثالث: تفعيل أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT فى مجال إنشاء الموانى الجوية
161	أولاً: دوافع تبنى أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT فى مجال إنشاء الموانى الجوية
169	ثانياً : الاطار التشريعى والتنظيم القانونى لأسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT فى مجال إنشاء الموانى الجوية
173	ثالثاً : التجارب الخاصة بإنشاء الموانى الجوية بمشاركة القطاع الخاص
177	رابعاً : التجربة المصرية بإنشاء الموانى الجوية بإتباع أسلوب البناء والتشغيل والتحويل BOT
287-182	الفصل الرابع : الآثار البيئية والاجتماعية لخصخصة الموانى الجوية
223-183	مبحث أول : الآثار البيئية لخصخصة الموانى الجوية
183	أولاً : أهداف إنشاء الموانى الجوية الخاصة
187	ثانياً : خصخصة الموانى الجوية وتطبيق سياسة النهج المتوازن لإدارة الضوضاء
192	ثالثاً : خصخصة الموانى الجوية وإرشادات تجارة الانبعاثات
196	رابعاً : خصخصة الموانى الجوية والحياة البرية بها
202	خامساً : الموانى الجوية ودراسات الجدوى البيئية لها