

التنظيم الاقتصادي للمطارات: نحو مقاربة جديدة في المطارات الجزائرية.

Economic regulation of airports: towards a new approach in Algerian airports.

الأستاذة ملحوي فاطمة الزهراء

الدكتور زقاي وليد¹

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان

جامعة وهران 2 أحمد بن محمد

melhaoui_fz@yahoo.frmag_man2012@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2019/06/02

تاريخ القبول: 2019/04/12

تاريخ الاستلام: 2018/12/27

المخلص:

تمتلك المطارات دعامة حقيقية لخلق الميزة التنافسية و القيمة للاقتصاد و تعظيم جاذبية الإقليم، ما يوجب تدعيم هذا القطاع من خلال تكييفه مع متطلبات المسافرين وكافة الفاعلين في قطاع النقل الجوي. من أجل ضمان فاعلية النظام المطاري، فإن التنظيم الاقتصادي ضروري من أجل التحديد الواضح لمجموعة من العناصر كالدخول إلى السوق، الملكية، المراقبة و المنافسة الحرة. على ضوء مشروع الاتحاد الأوروبي لدعم النقل في الجزائر، فإن هذه الدراسة تهدف إلى تسليط الضوء على السياسات و التشريعات المنظمة للمطارات الجزائرية وسبل تكييفها مع قواعد المنافسة و مصالح الأطراف المعنية. إن وضع أهداف التنظيم الاقتصادي للمطار حيز التطبيق يجب أن يضمن وضع إجراءات تشريعية و تنظيمية خاصة بالمطارات في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: التنظيم الاقتصادي ، المطارات الجزائرية ، المنافسة، قطاع النقل الجوي، مشروع الاتحاد الأوروبي لدعم النقل في الجزائر.

تصنيف JEL : M31, D46**Abstract:**

The airports are a true pillar to create competitive advantage and value for the economy and maximize the attractiveness of the region, which necessitates the consolidation of this sector by adapting it to the requirements of passengers and all those involved in the air transport sector. In order to ensure the effectiveness of the system, economic regulation is necessary in order to clearly define a set of elements such as market access, ownership, control and free competition. In light of the EU Transport Support Project in Algeria, this paper aims at highlighting the policies and legislations governing Algerian airports and how they can be adapted to the rules of competition and the interests of the parties involved. The establishment of the objectives of the economic regulation of the airport should ensure the establishment of legislative and regulatory measures for airports in Algeria.

Keywords: Economic regulation, Algerian airports, competition, air transport sector, EU transport support project in Algeria.

JEL classification code : M31, D46.¹ - المؤلف المرسل: الدكتور زقاي وليد، الإيميل: mag_man2012@yahoo.fr

المقدمة:

لقد دفع تحرير سوق النقل الجوي إلى تحول في ديناميكية صناعة المطارات من خلال اشتداد المنافسة و التحول في الملكية (نزعة الخصخصة و التسويق المطاري)، تعارض مصالح شركات الطيران و الهيئات التشريعية فيما يخص الرسوم المطارية، الضغوط الحكومية من أجل استقلالية المطارات، و بروز تعددية الزبائن و الخدمات، الشيء الذي انعكس على تسيير المطارات¹ (Edgar Jimenez, 2014). في هذا السياق، يستدعي وضع هياكل مطارية ذات نوعية لخدمة الاقتصاد ضرورة إقامة نظام حوكمة مناسب لتحقيق أداء و نجاعة القطاع المطاري، خاصة مع تراجع التمويل الحكومي للاستثمارات المتعلقة بالخدمة العمومية على المدى الطويل (الأزمة المالية).

تتضمن البنى التحتية المطارية خصائص الأملاك العامة² (EuroMed, 2008) التي تميزها عن بقية المنتجات والخدمات في السوق، ما يجعل من الاحتكام إلى قوى السوق غير ناجع في كثير من الأحيان، وبالتالي يدفع نحو تدخل الدولة لتنظيم تسيير المطارات. يخص التنظيم الاقتصادي ميكانيزمات تنظيم و مراقبة الأسواق من طرف السلطات الحكومية، حيث يوجب الطابع الاحتكاري للمطارات - في إطار الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني (اتفاقية شيكاغو) - على الدول الموقعة القيام بالتزاماتها و واجباتها فيما يخص الإشراف الاقتصادي على المطارات من أجل حماية مصالح مستعمليها. تشمل أهداف التنظيم الاقتصادي البحث عن ديمومة النشاط المطاري من خلال جلب رؤوس الأموال لصناعة المطارات، الكفاءة والفعالية في وضع الرسوم و تخفيض التكاليف، و العدالة في إشراك جميع الأطراف المعنية و عدم التمييز.

في سياق متصل، تم الاستعانة بمشروع الاتحاد الأوروبي³ سنة 2009 (LanthierRichard, 2011) لوضع مخطط وطني للنقل قصد تنمية قطاع النقل الجوي في الجزائر. إن لمشروع الإصلاح القانوني والتنظيم الاقتصادي للمطارات في الجزائر (الرؤية الاستراتيجية) دورا حيويا وأثرا كبيرا على خلق القيمة وتحسين أداء المطار. إن وضع أهداف التنظيم الاقتصادي للمطار حيز التطبيق يجب أن يضمن وضع إجراءات تشريعية و تنظيمية خاصة بالمطارات في الجزائر.

مما سبق يمكننا طرح التساؤل التالي: ما هي آليات تطبيق التنظيم الاقتصادي في المطارات الجزائرية ؟

تهدف هذه الدراسة إلى ابراز أهداف التنظيم الاقتصادي و دوره في حماية مستعملي المطارات و تحقيق أهداف الدولة من جهة، و من جهة أخرى إلى تسليط الضوء على السياسات و التشريعات المنظمة للمطارات الجزائرية و سبل تكييفها مع قواعد المنافسة و مصالح الأطراف المعنية.

تعتمد منهجية الدراسة من جهة على تحليل أدبيات تسيير المطارات و التجارب الدولية حول التنظيم الاقتصادي للمطارات في العالم، بينما نركز على رؤية البرنامج الأوروبي لدعم النقل من أجل تسليط الضوء على السياسات و التشريعات المنظمة للمطارات الجزائرية و سبل تكييفها مع قواعد المنافسة و مصالح الأطراف المعنية. وبناء على ما سبق، تم تقسيم هذه الدراسة إلى قسمين رئيسيين: الأول يعنى بتقديم مفاهيم حول التشريع والتنظيم الاقتصادي للمطارات، بينما خصص القسم الثاني لدراسة حالة مطارات الجزائر في ظل برنامج الاتحاد الأوروبي لدعم النقل.

1. التشريع والتنظيم الاقتصادي للمطارات:

يجب تطبيق الإشراف الاقتصادي و التشريع المطاري بصفة متوازنة تتناغم فيها مصالح الدولة و جميع الأطراف المعنية ومسير المطار، حيث يتم الأخذ بعين الاعتبار مستوى و تشريعات المنافسة، و الهياكل التشريعية ، المؤسساتية و الحكومية.

1.1. المنافسة و المطارات:

أدى إعادة تنظيم قطاع النقل الجوي بعد 1978 إلى تحرير السوق، تعزيز المنافسة و زيادة البحث عن فوائد الإنتاجية، ما كان له وقعته على المطارات التي أصبحت مجبرة على التكيف مع المحيط التنافسي بالحد من الاعتماد على الدعم الحكومي، التقليل و التحكم في التكاليف، ووضع آليات تسيرية جديدة للتكيف مع حاجات شركات الطيران. يجب أن يشجع التشريع المطاري الأداء الفعال و التنافسي و غير التمييزي في السوق و يحافظ على مستوى مقبول من المنافسة.

1.1.1. طبيعة المنافسة بين المطارات: يشهد قطاع المطارات زيادة مضطردة في المنافسة (Conseil

International des Aéroports, 2010)⁴ ما أدى إلى تناقص القوة السوقية للمطارات و زيادة شروط شركات الطيران فيما يخص اختيار المطارات، الوجهات، نوع الطائرات، مقراتها و طرقها الجوية. تدخل المطارات في منافسة ما بينها على الصعيد المحلي، الجوي، الوطني و العالمي، سواء من خلال المنافسة على أساس الخدمات ذات الكلفة المنخفضة، المطارات المحور و تحالفات شركات الطيران الكبرى، و النشاطات التجارية داخل هذه المطارات (المطاعم، الفنادق، ...). يمكن للمؤسسة الحصول على قوة السوق من خلال موقعها المهيمن في السوق، أو عن طريق السيطرة على الموارد الرئيسية، لذي فإن السيطرة على المطار تعتبر مصدرا مهما للقوة السوقية في صناعة الطيران. في الحالة العامة،⁵ تملك المطارات قوة سوقية معتبرة للخدمات المطارية بسبب ضعف مرونة السعر الذي يميزها، بينما تنخفض هذه القوة عند التوصيلية لمطار آخر، على الرحلات القصيرة خاصة مع شركات منخفضة السعر، أو عند هيمنة شركة طيران على رحلات المطار.

1.2. العلاقة بين المطار و شركات الطيران:

تمر العلاقة بين شركات الطيران و المطارات بمرحلة تحول عميقة لها تأثيرات كبيرة على تسيير المطارات و السياسات التشريعية، حيث أن أداء المطارات له آثاره المباشرة على الأسعار و الخدمات المقدمة لشركات الطيران⁶. إن المطار يعتمد بشكل كبير على زبائن شركات الطيران، ما يجعل علاقة المطار بشركات الطيران علاقة عضوية، خاصة مع التحديات التي يفرضها محيط قطاع النقل الجوي. ان التحالفات الكبرى بين شركات الطيران تعكس مصالح شركات الطيران على المدى القصير و تمثل قوة تفاوضية كبرى أمام المطارات، ما يؤثر على التخطيط المطاري و قدرته على التكيف على المدى الطويل. لطالما تم استعمال الرسوم المطارية لتسيير العجز في القدرات الاستيعابية و تمويل الاستثمارات اللازمة، إلا أن هذه الرسوم لا تشكل عبئا كبيرا في هيكل تكاليف شركات الطيران (بمعدل 4% منذ 1978).

تؤثر الخدمات المطارية، الاستراتيجيات التجارية، و العلاقات العمودية بين شركات الطيران و المطارات على المنافسة في السوق المصب للنقل الجوي (R T. OUM Op.cit., P 57). في الوقت الذي تقدم المطارات موارد مهمة لعمل شركات الطيران، فإن أداء السوق المطاري له آثاره الكبيرة على خدمات النقل الجوي. وضع أوم R T. OUM et X. FU, 2009 خمس محددات لأداء المطارات و أثرها على التسعير المطاري: هيكل المداخل (جوية و غير جوية) ،

النظام التشريعي (تسقيف الأسعار، نظام أحادية الرسوم، ازدواجية الرسوم و النظام المختلط)، قوة المطارات السوقية، العلاقة العمودية بين شركات الطيران والمطارات، التعاون و المنافسة بين مطارين أو أكثر لنفس الجهة.

2. التنظيم الاقتصادي في المطارات:

1.2 مفهوم التنظيم الاقتصادي:

يتنوع معنى التنظيم الاقتصادي⁷ بحسب اللغة، فهو يعني بالإنجليزية التشريع بينما يتعداه إلى مفهوم "نظام التنظيم" الذي يطبق على الأنظمة المعقدة و المتعددة الأطراف و يشمل المعايير، الآليات و الهيئات التي تؤدي إلى تنظيم النظام. يشمل التنظيم مجموع العمليات التي تصوغ القواعد و الإشراف على تطبيقها، بالإضافة إلى إعطاء الأوامر إلى المتدخلين وتسوية النزاعات الناشئة بينهم.

يجب التمييز بين التشريع و التنظيم، حيث أن الأخير يهدف إلى تطبيق الإطار التشريعي، إبداء الرأي حول قرارات السلطات العامة و سلوك فاعلي السوق، و جميع المعلومات الإحصائية الناجمة حول القطاعات المعنية. يجب أيضا عدم الخلط بين التنظيم و قانون المنافسة، لأن التنظيم يختص أساسا بقطاعات الخدمة العمومية التي تتطلب إحداث بعض التعديلات على قانون المنافسة و السهر على العمل الجيد للقطاعات المحررة. (Abdeladim

Benallegue, op.cit, P 199)

يركز التنظيم على نظام فتح المنافسة في قطاع الخدمات الشبكية الموردة من قبل المؤسسات (في غالب الأحيان عمومية) في إطار الاحتكار المقنن للدولة، ما يدفع نحو الموائمة بين مهام الخدمة ذات النفع العام المحكورة و بين النشاطات في حالة تنافسية. (idem, P 199). إن الميدان المفضل لتدخل التنظيم الاقتصادي هو سوق الخدمات العامة المتميز بالوضعية الاحتكارية الطبيعية للدولة، خاصة ما تعلق بتفويض الخدمة العامة في إطار استغلال و تجميع القدرات الكبيرة للقطاع الخاص، لدى فإن التنظيم الاقتصادي⁸ "يعتبر شكلا من أشكال تدخل الدولة (النفقات العمومية، الرسوم، سندات المساهمة،...) الساعي إلى التأثير على سلوك المؤسسات الاقتصادية و خصوصية القطاع الخاص، و ذلك من خلال وضع قوانين تحد من هامش المناورة: كالتسعير (رسم الطائرات،..)، العرض (رخصة مهنية،..)، شروط الاستغلال، معايير نوعية و سلامة الهياكل و الخدمات". تختلف بلورة التنظيم الاقتصادي بحسب المصالح الوطنية، بحيث يهدف إلى حماية الصناعة الوطنية في ظل محيط تنافسي معولم، ما يدفع نحو ضرورة وضع استراتيجية للتحرير، للإصلاح و مشاركة القطاع الخاص.

2.2 الحاجة إلى التنظيم الاقتصادي في المطارات:

على الرغم من نية الحكومات التوجه نحو منظور أكثر تجارية للمطارات، فإن هذا لم يمنع من خلق هياكل لتنظيم المطارات. إن الدول في حاجة للتنظيم الاقتصادي لمطاراتها للأسباب التالية⁹:

أ. الواجبات و المسؤوليات: توجب الواجبات و المسؤوليات الملقاة على عاتق الدول الموقعة على الاتفاقية الدولية للطيران المدني (اتفاقية شيكاغو 1944) تنمية خدمات النقل الجوي الدولي على أساس من المساواة في الفرص والاستغلال الاقتصادي السليم.

ب. الطابع الاحتكاري للمطارات: يوجب الطابع الاحتكاري للمطارات و خدمات الملاحة الجوية على الدولة الإشراف الاقتصادي على هذه النشاطات، لما للمطارات من دور في الاقتصاديات الوطنية و المحلية. تعتبر مراقبة أداء المطارات فيما يخص الحماية، نوعية الخدمة و الفاعلية الخاصة بالتكلفة، الاستثمارات (الوقت المناسب و القيمة الناتجة) ضرورة لتجنب الصراعات الممكنة، تقديم حاجات الزبائن و تحسين الخدمة و المصالح المالية للمسير.

ت. طبيعة النموذج الاقتصادي: يمتاز النموذج الاقتصادي المطاري بنشاط ذو كثافة رأسمالية و استثمارات كبيرة على المدى الطويل والتي تستوجب تسيير أمثل لدورة الاستثمارات، الشيء الذي يدفع إلى إحداث إطار اقتصادي تنبؤي يمكن من بلورة رؤية على المدى الطويل توفر الموارد المالية اللازمة لتنمية القدرات الاستيعابية و تحقيق مردودية هذه الاستثمارات. يوجد التنظيم الاقتصادي للمطارات في صلب العلاقة بين مسير المطار، الدولة و شركات الطيران التي تتطلب بلورة نموذج اقتصادي فعال يراعي مصالح الأطراف المعنية.

تفترض الحجج التي يقدمها المدافعون عن التنظيم الاقتصادي أن التدخل التشريعي يمكن أن يصحح فشل آليات السوق و أن تكلفة هذا التدخل قد تكون أقل من التكلفة الناتجة عن عجز السوق (عدم التحكم في التكاليف، التوزيع السيئ للموارد والاستعمال الضعيف للقدرات الاستثمارية). ارتأى ستاركي¹⁰ (Starkie, 2002) بأنه ينبغي تحليل المطارات في إطار سياق أكثر ملائمة، أي كصناعة تخضع لمنافسة غير كاملة واحتكارية في البيئة المكانية، بينما يعتبر نيمير¹¹ (Niemeier, 2009) أن التدخل الحكومي في التنظيم الاقتصادي للمطارات يجب أن يكون للضرورة كحل النزاعات، تفادي تداخل الصلاحيات (عدم التعسف في استعمال القوة السوقية) أو المساهمة في زيادة أداء المطارات. تتبع ضرورة التنظيم الاقتصادي للمطارات¹² من أن طبيعة و ضعف المنافسة تدفع إلى ضرورة تأطير الأسعار، و التحكم في سلوك المتعاملين للحد من مخاطر الخصوصية، و ذلك عبر تعزيز القواعد الموجودة و الإجراءات الهادفة إلى زيادة الفاعلية.

دعا كوبر¹³ (Franziska Kupfer, et al, (2013) من خلال دراسة التنظيم الاقتصادي للمطارات على مستوى مطار Brussels Airport Company إلى ضرورة النظر في مفهوم التنظيم الاقتصادي من خلال تحديد المقاربات الممكنة لوضع تشريعات خاصة بالمطارات، حيث يجب أن تقتصر مسؤولية المنظمين على الحالات التي لا تتمكن فيها الأطراف المعنية من الاتفاق أو في حالة نشوء نزاع. يبين تحليل بينون¹⁴ (Vincent Pignon 2015) للنماذج الدولية للمطارات محدودية ميكانيزمات التنافسية، ما يوجب وضع تنظيم اقتصادي أكثر تطوراً من خلال قياس الأداء وفقاً لمعايير مالية و غير مالية تضمن تحكم المنظمين في التسيير. تسمح هذه المعايير بتدفق جيد للمعلومات، ما يسمح بتقييم تطور كل مصلحة، تحديد نوعية الخدمة المطلوبة و مراقبة النتائج، و أخيراً السماح باتصال جيد مع الأطراف المعنية، خاصة الزبون. لاحظ مجموعة من المختصين¹⁵ (W. Benoot, J.K. Brueckner, S. Proost, (2013) أن أسعار المطار و الخيارات الاستراتيجية للمنظمين -فيما يخص قدرات الاستيعاب- تؤدي إلى خسارة الرفاهية و بالتالي ظهور نتائج سلبية للمنافسة غير الكاملة في سوق النقل الجوي العابر للقارات (المنظمون يتصرفون كمحتكرين).

3.2 أهداف التشريع و التنظيم الاقتصادي:

يساعد التشريع على مساعدة الدول على التكيف مع المحيط التجاري للملاحة الجوية (لعب دور مرن و خلاق) و تفادي العودة إلى التنظيم المباشر، خاصة بعد موجات العولمة، التحرير و الخصوصية، و ذلك من خلال التحديد الواضح لمجموعة من العناصر : الدخول إلى السوق، الملكية، المراقبة و المنافسة الحرة (Conseil International des Aéroports, op.cit., P74). تشمل أهداف التنظيم الاقتصادي ما يلي, Richard LANTHIER 2010, **op.cit., P.12**

- احترام عدم التمييز بين المستعملين في فرض الرسوم و ضمان حرية المنافسة (التصدي للممارسات المنافية للمنافسة و التعسف في استعمال الوضعية الاحتكارية)،
 - ضمان شفافية و وجود المعطيات المالية لتحديد وعاء الرسوم،
 - تعزيز و تقييم فاعلية و أداء نشاطات المطارات (احترام مبادئ OACI فيما يخص تحصيل النفقات. Doc. 9082/8)
 - وضع و تحقيق معايير و مستوى الخدمات المقدمة، متابعة و تشجيع الاستثمارات في إطار الاستجابة للطلب و متطلبات المستعملين،
 - و وضع آليات لحل المنازعات بين فاعلي المطارات.
- تدعو المادة 44 من الاتفاقية إلى الاستجابة إلى حاجات الشعوب فيما يخص النقل الجوي بطريقة سليمة، منتظمة و فاعلة اقتصاديا، تجنب التبذير الاقتصادي الناتج عن منافسة غير معقولة و ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول الموقعة و الفرص المتكافئة لكل دولة في استغلال شركات النقل الجوي. يضمن وضع تشريعات اقتصادية التوازنات بين مصالح المسافرين و مستعملي المطار الشيء الذي تقتضي تشجيع الاستثمارات الفعالة التي تحقق مردودية و العوائد المناسبة، و ضمان وضع رسوم مناسبة و متساوية بين جميع المستعملين تستجيب لمردودية الزبائن و القدرة الشرائية للمستهلكين (Conseil International des Aéroports, op.cit., P75).

3. العناصر الأساسية في التنظيم الاقتصادي:

يقتضي الوصول إلى أهداف التنظيم الاقتصادي تحديد 4 عناصر أساسية, Richard LANTHIER, Stéphane BRETON, Op.cit., P12

- أ. نوعية الخدمات المقدمة: يتعلق الأمر بتحديد مستوى الخدمات المقدمة على المستوى الداخلي (نوع، فاعلية و اختيار الخدمة و تفاعلها مع الزبائن) و التعامل مع الآثار الخارجية كحماية المحيط و توفير الأمن (معايير الأمن و السلامة و دراسة الأثر على المحيط). سواء كانت حالة السوق في وضعية تنافسية أو احتكارية، فإنه يجب تنظيم النوعية رغم صعوبة تقييمها و قياسها، حيث أن تحديد مستوى الخدمة يتعلق بعدة عوامل (اقتصادية، سياسية و اجتماعية)، بينما يتم تحديد أهداف نوعية الخدمات وفقا لعشر معايير أساسية (الوصول إلى المطار، السيولة، التسجيل، الفتحاح الساعية...).

ب. الرسوم المطارية: تبقى طريقة احتساب الرسوم المطارية مرتبطة بدرجة استقلالية المنظم، نوع التشريع ومبادئ التسعير المنتهجة، حيث نميز بين نهج أحادية الرسوم و نهج ازدواجية الرسوم. في نهج أحادية الرسوم يتم دمج المداخل التجارية و الجوية، ما يسمح ببلورة رؤية عن الحاجات الإضافية للإيرادات، بينما قد يكون لها آثارها الجانبية على التوازن بين تحفيز الاستثمارات التجارية و تلك المرتبطة بالخدمات الجوية و تطبيق أسعار غير عادلة خاصة في المطارات المزدهمة. تحدد الرسوم في نهج ازدواجية الرسوم على أساس تكاليف الخدمات الجوية، حيث يمكن أيضا إيجاد بعض المعوقات على غرار توزيع التكاليف المشتركة بين الخدمات التجارية و الجوية.

ت. النموذج المالي و مراقبة الأداء: على منظم المطار تحديد أهداف الأداء المفتاحية القابلة للقياس (الأمن، نوعية الخدمات، الإنتاجية و التحكم في التكاليف، ...) و وضع معايير لمراقبة الأداء من خلال تقييم النتائج المحققة واستشارة المنتفعين من المطار. على المنظم أيضا وضع نموذج مالي يسمح بتحديد الأسعار المقننة و يهدف إلى تحقيق التوازن بين ديمومة تمويل عمليات المطار، حماية مصالح لمنتفعين و المستهلكين و تحسين النتائج و الأداء وفقا لمعلومات دقيقة و شفافة.

ث. حل النزاعات و التشاور مع الأطراف المعنية: يركز هذا العنصر على إيجاد الميكانيزمات المتوازنة، الشفافة و الفعالة لخلق بيئة من الثقة بين المطار و المنتفعين، و وضع الإجراءات اللازمة التي تمكن من الاستشارة و التفاوض مع الأطراف المعنية، أو اللجوء إلى محاكم التحكيم في حال التعسف في استعمال الوضعية الاحتكارية. يضمن التشاور مع الأطراف المعنية حصر حاجات المنتفعين و رغباتهم، و بالتالي حصر أولويات الاستثمار في القدرات الاستيعابية المستقبلية.

تتمحور عناصر التفكير المستقبلي حول **قوة التنظيم الاقتصادي**¹⁶ في الدفاع عن المصالح الشرعية للأطراف المعنية، خاصة ما تعلق بتأثيرها على المطارات و شركات الطيران (اير فرانس تمثل 52% من حركة المرور و 25% من المداخل). كما يمكن طرح تساؤلات أخرى كتأثير وسائل النقل الأخرى على المطارات و الربط بينها، خاصة ما تعلق بحركة المرور و مداخل موقف السيارات و في ظل تنامي شركات الطيران المنخفضة التكلفة؟ يعتبر التنظيم الاقتصادي خطوة تمهيدية نحو تحرير الأسواق، خاصة عندما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي القطاعي الذي يجوي مجموعة من الإيجابيات و السلبيات: فمن جهة، يضمن تماثل و سهولة سير المعلومات، ما يسهل التفاهم بين فاعلي القطاع و ضمان التخصص التقني لمنظمي كل قطاع، ما يسهل عملية التحرير، بينما يمكن تعدد المنظمين القطاعيين من الحد من السلطة التقديرية للمنظمين و يعقد التسيير على المستوى الدولي.

4. طرق التنظيم الاقتصادي في المطارات:

هناك عدة حلول ممكنة لحماية مستعملي المطار من خلال الحفاظ على تكاليف التشريع في حدها الأدنى و وضع تسويات مناسبة في هذا الصدد¹⁷:

1.4 التنظيم المبني على معدل عائد الاستثمار أو الكلف: يسمح هذا العامل للمؤسسات بتغطية التكاليف و ضمان هامش ربحي محدد يعالج إشكالية الأرباح المفرطة للشركات ذات الطابع الاحتكاري، بمعنى آخر الموافقة على مستوى

الاستثمارات و الرسوم التي تضمن وضع حد معدل رأس المال وفقا لأسس المنافسة. يطرح هذا النوع عدة إشكالات، فزيادة التكاليف قد يتم تحميله على المستهلك الأخير، كما أن معدل عائد مرتفع قد يؤدي إلى فرط الاستثمار و المعدل عائد منخفض قد يؤدي إلى نقص في الاستثمارات و تخفيض التكاليف الذي يؤثر على رفاهية و نوعية الخدمات المقدمة للمسافرين، ما يجعل تحديد هذا المعدل إشكالية كبيرة للتنظيم، بالإضافة إلى التساؤل حول ما إذا كان رأس المال يحسب على أساس تاريخي أو على أساس قيمة الاستبدال. دفع البحث عن معدل ربح مرضي للمنظم و مشجع للاستثمار الخاص، إلى إقرار مفهوم « الكلفة المتوسطة المرجحة لرأس المال WACC المحتسب على أساس الدين ورأس المال، حيث أن تقنين هذا المعدل يحوي مخاطرًا جمة، سواء بصفة مرتفعة لتمويل الهياكل القاعدية، أو منخفضة لتمويل نشاطات أخرى.

2.4 التنظيم المبني على تسقيف الأسعار: يضع التسقيف حدا للأسعار الممارسة من طرف المؤسسات لمدة معينة مع إيجاد آليات لتصحيح عوائد الإنتاجية من خلال استعمال مؤشر أسعار التجزئة زائد أو ناقص هدف التحفيز (عامل س)، حيث يجب أن يستفيد المستهلك الأخير من وفورات الحجم لتخفيض الأسعار¹⁸. يجب التمييز بين تسقيف الأسعار النقي المبني على المقارنة بين المطارات المرجعية و التسقيف الهجين المبني على التكاليف التي تتحملها المؤسسة نفسها. يمكن للمؤسسات على المدى القصير أن تجد منفذا لتحقيق وفورات الحجم، بينما على المدى الطويل، يستطيع المنظم إدخال وفورات الحجم في السعر، ما يحرم المؤسسات من تعظيم أرباحها. أدى تسقيف الأسعار¹⁹ إلى نقص في الاستثمارات و تضخم في تكاليفها، خاصة ما تعلق بالقطاعات المنظمة و العاملة في إطار الشبكات (السكك الحديدية و المياه). يمكن تنظيم الأسعار المبني على تحقيق النواتج من تحفيز الاستثمارات ذات المردودية من خلال تعديل الأسعار وفق أهداف الأداء و دورة الاستثمارات.

3.4 نحو التنظيم الاقتصادي المحفز: إن فشل التشريع المبني على الكلف يعود إلى صعوبة الحصول على المعلومات المتماثلة حول الكلف والطلب، و إلى مشكلة مراقبة الأداء و تحديد أهدافه، مما أدى إلى ظهور مفهوم "تنظيم الحوافز Incentive regulation" الذي يعد نظام يتضمن استعمال المكافآت و العقوبات من أجل تحقيق أهداف الأداء باستخدام إجراءات محددة تتناسب مع المعلومات و الحوافز الداخلية للمطار. بين Nicole Adler, et al, (2015)²⁰ أن اللجوء التدريجي إلى التنظيم الاقتصادي المحفز يعود لقدرته على تحقيق مستوى من الكفاءة و الإنتاجية أكبر من تسقيف الأسعار. نظريا فإن عامل التنظيم المحفز يوفر أفضل الحوافز للحد من التكاليف أكثر من تنظيم معدل العائد، إلا أن حرية المنظم في اختيار المنهجيات المستخدمة لتقدير مكونات هذا العامل قد تؤدي إلى احتمال الخلافات بين المنظم و مؤسسة المطار²¹.

يعتمد اختيار شكل التنظيم الاقتصادي الملائم على عدة عوامل أهمها²²: 1- درجة و قوة المنافسة و تأثير تطبيق قانون المنافسة على المنافسة بين المطارات و الحركة الجوية، 2- الأطر القانونية، المؤسسية و الحوكمة، بما في ذلك مسؤوليات مختلف الأطراف المعنية، و كذا تكلفة كل شكل من أشكال التنظيم الاقتصادي مع ضمان درجة من المرونة لتكييف التنظيم مع مختلف الظروف و إيجاد أحسن الحلول. حلل Carney, Mew (2003)²³ مختلف صيغ تنظيم المطارات من أجل خلق توافق بين مصالح الأطراف المعنية حيث بين ضرورة توخي الحذر في بلورة السلوك الاستراتيجي

لمسيري المطارات من خلال تحديد العوامل المرتبطة أساسا بالمحيط المؤسسي التي تشجع أو تعرقل أي توجه استراتيجي (الفوائد التي تقدمها مقاربات الخوصصة لا يمكن أن تتناسب مع كل خدمات المطار). إن ضمان استقلالية منظم المطار²⁴ (السلطة التقديرية الكافية) عن السلطات العامة و الأطراف الأخرى شرط أساسي لضمان تسيير ناجح و شفاف للمطار على المدى الطويل، دون المساس بالأهداف العامة للتنظيم (الحد من الانبعاثات الغازية) و ذلك من خلال التحديد المسبق لإجراءات الاستشارة، التفاوض و اتخاذ القرار (التقييم الواضح للسلطات والمهام)، التي تسمح بالتوازن بين المخاطر و الأهداف المرجوة.

1. التنظيم الاقتصادي للمطارات في الجزائر

1. الإطار التشريعي والتنظيمي في القطاع الجوي الجزائري:

إن الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944) تعتبر الإطار المرجعي لقطاع النقل الجوي في المجال التقني والتشريعي، خاصة الملحق 18 الذي صادقت عليه الجزائر في 17 ماي 1963، مما يجعلها مسؤولة عن تطبيق المعايير و توصيات I' OACI فيما يخص مراقبة العمليات الجوية، تصميم و استعمال المجال الجوي، نشاطات صيانة الطائرات، إجراء التحقيقات حول الحوادث الجوية، ضمان السلامة للرحلات الجوية في الأرضيات المطارية.

1.1. الإطار المؤسسي والعمالياتي:

يحكم قطاع النقل الجوي من قبل عدة وزارات مرتبطة بينها بلجان أثبتت عدم فعاليتها: وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الأشغال العمومية، ووزارة النقل علما أن قرارات الاستثمار تتخذ على مستوى وزارة الأشغال بدلا عن وزارة النقل. رغم أن مهمة مديرية الطيران و الملاحة الجوية²⁵ DACM هي المراقبة التقنية إلا أنها تعتبر الجهة الوصية على مسيري المطارات و نشاطات القطاع (مراقبة أداء السوق، المراقبة الإدارية و الإشراف على الهياكل المطارية). إن مقارنة عدد المستخدمين في هذه الهيئة مع دول البحر المتوسط توضح ضعف الجانب البشري للقيام بالمسؤوليات المنوط بها. رغم وجود هيئة مستقلة للتنظيم و تقديم الخدمات إلا أن الدولة تبقى منظما و مسيرا في نفس الوقت مما يجعل عمليات القطاع تعتمد على الإعانات و إمكانية خلق الموارد الاقتصادية محدودة جدا.

إن تسيير المطارات يكشف العديد من التناقضات كفصل الجانب الخاص بالطائرات (مسؤولية المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA) عن ذلك الخاص بالمسافرين (مؤسسة تسيير المصالح المطارية EGSA). تم إنشاء 3 مؤسسات لتسيير المصالح المطارية EGSA (الجزائر-وهران-قسنطينة) كنتيجة لإعادة هيكلة قطاع المطارات في الجزائر، لترث بعض مهام المطارات التي كانت بحوزة شركة الجوية الجزائرية و المؤسسة الوطنية للاستغلال و الأمن الطيران (ENESA). تم تحويل هذه المؤسسات الاقتصادية EGSA إلى مؤسسة ذات طابع صناعي و تجاري EPIC وفقا للمرسوم رقم 91.150 المؤرخ في 18 ماي 1991، غير أنها تبقى تحت وصاية وزارة النقل، حيث يبقى دورها محدودا في قطاع المطارات مقتصر على تسيير حركة الأفراد و النشاط التجاري، بينما مسؤولية تسيير حركة الطيران تبقى ل ENNA. إن الهدف من وجود مؤسسة تسيير المطارات يعود إلى الحاجة إلى ترشيد النفقات و اتخاذ القرار بطريقة مركزية بما يسمح بأمثلية المشاريع الاستثمارية بين المطارات المتقاربة.

تعتبر هياكل القرار و التخطيط²⁶ غير فعالة لغياب أي سلطة أو دور لـ EGSA في التخطيط المطاري خاصة التقني الذي يعتبر مسؤولية I'ENNA، حيث يتم التنسيق بينهما عن طريق لجنة غير فعالة نتيجة عدم وضوح المهام بينهما (خاصة السلامة الجوية). تعتبر المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA المسير الطيراني المسؤول عن مراقبة كل الاعتبارات التقنية لعمليات الطائرات مقابل حصولها على إتاوات طيرانية و إعانات من ميزانية الدولة و يساعده في ذلك ONM الديوان الوطني للأرصاد الجوية. بما أن المطارات تعتبر ملكية عامة فإن وزارة الأشغال العامة تلعب دورا أساسيا في تصميم و تطوير المطارات، و كذا مراقبة تطبيق التشريعات التقنية و مراقبة نوعية الهياكل المطارية من أجل حماية الممتلكات المطارية الموجودة.

2.1. قانون الطيران المدني:

وضع القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني و المعدل لقانون 1966 الإجراءات العامة لعمل قطاع النقل الجوي، حيث جاء في ظرف طارئ لبدء تحرير القطاع، تشييد و استغلال المطارات. تم تعديل هذا القانون بالتتابع خلال سنة 2000 (قانون رقم 200-05 ل 6 ديسمبر 2000)، 2003 (الأمر رقم 10-03) و 2008 (رقم 08-02) من أجل تشجيع التنمية المتوازنة للنقل الجوي، الاستجابة لحاجات مستعملي المطارات في أحسن ظروف الكفاءة، الاقتصاد و الحماية، ضمان الاستغلال و تنمية خدمات الطيران الجوي و المطارات، و مراقبة المجال الجوي²⁷. هناك مجموعة من النقائص و النقاط المهمة في هذا القانون نذكر منها (Eddy Declercq, op.cit., P48): غياب آلية و هيئة التنظيم القادرة على التحكم في حالة النزاع بين الوكلاء، المستعملين، الناقلين و المنظمين، غياب سياسة للعلاقة البينية بين وسائط النقل تنظم المنافسة و تنسق العمل بينها (قوة منافسة الطرق السريعة و السكك الحديدية للنقل الجوي)، السياسة الحالية sujétion لتقديم الخدمة العامة لا تسمح بالمنافسة لفائدة المستعملين و الجماعات المحلية نتيجة التعيين الأحادي للشركات (غياب آليات التنظيم) مما يعتبر مصدرا لغياب النجاعة.

أمام النقائص المسجلة في قانون الملاحة الجوية، فإن السلطات العليا أصدرت القانون²⁸ 15-14 المعدل و المكمل للقانون 98-06 المتعلق بقواعد الملاحة الجوية، لتؤكد على دور الدولة في المراقبة و الاشراف على الأنشطة الجوية بهدف تعزيز الحماية و الأمن الجوي و التكيف مع المعايير الدولية.

2. التنظيم الاقتصادي في قطاع النقل الجوي:

هناك انشغال عميق بضرورة التنظيم الاقتصادي بالنسبة للإصلاحات المؤسساتية²⁹ مما يترجم بإعادة التفكير حول مهام، إعادة التنظيم والأدوات من أجل زيادة أداء المرافق العامة وإدماج القطاع الخاص في عملية التحسين المستمر لنوعية الخدمات. إن التنظيم الاقتصادي يتزامن مع تطور سياسات التحرير وفتح الأسواق للمنافسة، التحولات الاقتصادية والتكنولوجية العميقة في ظل محيط معقد وشديد الثقل متميز بالاحتكار على المستوى الوطني. إن التحرير الناتج عن المنافسة غالبا ما يكون محميا باحتكارات وطنية، جهوية ومحلية من أجل ضمان حرية تنظيم الخدمات وزيادة الفعالية من خلال التوفيق بين آليات المنافسة وأهداف المصلحة العامة في إطار أهداف و التزامات الخدمة العامة. انطلاقا من رؤية

البرنامج الأوروبي لدعم النقل في الجزائر، فإننا نستعرض أهم العناصر الأساسية التي يحتويها هذا البرنامج الهادف لوضع تنظيم اقتصادي لقطاع النقل الجوي في الجزائر:

1.2. المحاور الكبرى لتنمية قطاع النقل الجوي:

إن تسيير المطارات يعتبر ميدانا جد ميسس لما للمطارات من رمزية سيادية و لارتفاع القلق الأمني خاصة بعد العشرية السوداء التي عاشتها البلاد. إن ارتباط الاقتصاد الجزائري بالربع المتأني من عوائد المحروقات (حوالي 98% من المداخيل سنة 2015) يشكل خطرا على تمويل الاستثمارات خاصة تلك المرتبطة بالمنفعة العامة، الشيء الذي تم تلمس آثاره مع انخفاض أسعار النفط مع بداية السداسي الثاني لسنة 2014 (فقد سعر برميل النفط أكثر من 50% من قيمته).

ان تحليل واقع المطارات يظهر غياب رؤية استراتيجية لدى مسيري المطار، خاصة و أن كل القرارات الاستراتيجية تتخذ على المستوى المركزي دون الأخذ بعين الاعتبار لخصوصية و طبيعة المطار و المحيط. ان هذه الملاحظة تبرز ضرورة فهم عملية صياغة الاستراتيجية و تفسير التناقضات و عدم التنسيق بين الجانب الاستراتيجي و الجانب العمالياتي، الشيء الذي دفع سنة 2009 إلى الاستئجاب ببرنامج الاتحاد الأوروبي لوضع مخطط وطني للنقل، و التي كانت محاوره الاستراتيجية كالآتي (Eddy Declercq, op.cit., P18):

■ **تقلد الوظائف الملكية Régaliennes:** من خلال إعادة النظر في قانون الطيران المدني 98-06 وفقا للمتطلبات الوطنية و الاتفاقات الدولية، تعزيز دور و قدرة هيئة الطيران المدني في تحديث و بلورة التشريعات الاقتصادية و التقنية المناسبة للسوق، الفصل بين وظائف الاستغلال و الإشراف من خلال تنظيم مؤسسي للقطاع، تعزيز التنظيم و الإشراف على الحماية الجوية من خلال تعديل المرسوم التنفيذي 10-98 و تعزيز التفيتيش و التكوين.

■ **تطوير البنى و تحديث التجهيزات:** السهر على وضع مخططات لصيانة الهياكل و التجهيزات المطارية بالتنسيق مع وزارة الأشغال العمومية في مجالات التطوير و التخطيط، الترقية و الاستغلال الأمثل لقدرات مطار الجزائر hub، وضع أدوات ناجعة للتنبؤ بالحركة الجوية وفقا للحاجات الاستثمارية الخاصة بالهياكل لكل فئة مطارية على حدا، و مراجعة المخطط العام المطاري خاصة المطارات الرئيسية، بما يحقق تخطيط و برجة مثلى لتنمية الهياكل و البنى التحتية للمطارات الوطنية.

■ **وضع إطار للتنظيم الاقتصادي و التقني:** تكملة البرنامج الوطني لتسيير الحماية و الأمن الجوي و الحصول على شهادات المطابقة الدولية لكافة المطارات و الملاحة الجوية في هذا المجال، وضع وظيفة التنظيم الاقتصادي للمطارات و خدمات الملاحة الجوية، وضع آليات لضمان التمويل الكافي و المستقل لعملية الإشراف و الحماية من طرف الدولة، و وضع تشريعات مناسبة لحماية المحيط وفقا لمعايير المنظمة الدولية للطيران المدني.

■ **وضع أسواق تنافسية:** إنشاء منافسة حرة في ميدان النقل الجوي و التحرير التدريجي لسوق النقل الجوي ابتداء من 2016 مع وضع قواعد ضابطة للخدمة العمومية و متناسبة مع السوق التنافسي، تحفيز دور التسويق في تنمية

الشبكة الوطنية للنقل الجوي مع إشراك القطاع الخاص في تسيير و استغلال المطارات، و فتح رأس مال شركات الطيران الوطنية.

2.2. وضعية التنظيم في قطاع الطيران المدني:

إن سياسات النقل الجوي في الجزائر تتمحور حول 4 مسائل مفتاحية (idem, P53): الأمن، السلامة، القدرات الاستيعابية، التحرير والربط مع وسائل النقل الأخرى. بصفة عامة فإن التنظيم التقني في الجزائر للطيران المدني يقوم في ظروف مقبولة إلا أن شهادة L'OACI لم تعمم بعد، حيث أن تحرير القطاع و زيادة حركة المرور قد يطرح تحديات على مستوى السلامة الجوية (الحوادث خلال سنة 2014). من الملاحظ أن مديرية الملاحة الجوية لا تملك الموارد البشرية اللازمة والكفاءة المطلوبة لممارسة نشاطاتها وفقا للمعايير الدولية، كما يجب التمييز الواضح بين مهام l'ENNA و EGSA. على المطارات الجهوية الالتزام بالمعايير الدولية وفقا لشهادة و تصنيفات OACI من خلال إجراءات التهيئة، التجهيز، التكوين و تطوير الخدمات لفائدة شركات الطيران و المستعملين.

إن تطبيق التنظيم الاقتصادي كان له عدة نقائص، فتحرير قطاع النقل الجوي الداخلي أدى إلى تحرير كلي للأسعار والوجهات وحتى إلى سياسة الإغراق و بالتالي إلى منافسة شديدة أضعفت شركة الطيران التاريخية (الجوية الجزائرية سجلت عجزا كبيرا و تراجعاً في عدد المسافرين) التي أصبحت مضطرة إلى الاعتماد على التدخل و الدعم الحكومي. في نفس الوقت فإن احتكار قطاع النقل الجوي الداخلي أدى إلى تضاعف الأسعار ثلاث مرات نتيجة التعسف في استعمال وضعية الهيمنة (Programme d'Appui au Secteur des Transport en Algérie, op.cit., P28).

إن هذا الارتفاع المنهجي و الشامل للأسعار³⁰ دون احتساب حقيقي للكلف و عدم فاعلية شركات الطيران، دفع السلطات الحكومية إلى التدخل لتعويض شركة الطيران عن التخفيضات و الخدمات الممنوحة للرحلات المتوجهة خاصة للمناطق المعزولة في إطار إلزامية ضمان الحد الأدنى للخدمة العامة les sujétions de service public. إن تقديم هذه الخدمات ليس مرتبطاً بعقد معرف بشكل دقيق لانتظام ترددات الرحلات، وسائل الدفع و المراقبة، الشيء الذي لا يوفر عناصر التنظيم الاقتصادي في حالة الاحتكار بينما يعتبر تحصيل هذه التعويضات كدعم للاستغلال في محيط تنافسي إلى وضع منافي للمنافسة.

إن خفض عدد ترددات الرحلات يؤدي إلى تراجع حركة المرور والعائدات في المطارات وبالتالي إلى اعتماد هذه الأخيرة على إعانات الاستغلال المتأتمية من الخزينة العامة، كما أن غياب التنظيم الاقتصادي الناتج عن عدم انتظام الرحلات يؤدي إلى نفقات على عاتق الاقتصاد دون أن يكون لتدخل الدولة لدعم المناطق المعزولة أي تأثير كبير. على الصعيد الدولي، فإن تحديد الأسعار تبقى خاضعة لطبيعة الاتفاقات الجوية عدا بعض الاتفاقات المبرمة على أساس "السماء المفتوحة"، حيث تعتبر الأسعار الحالية مريحة للشركات الأجنبية التي تتوازي أسعارها مع أسعار المتعامل التاريخي التي تعتبر مرتفعة.

إن تحليل و مقارنة إنتاجية شركة الطيران للجوية الجزائرية مع شركات الطيران الأجنبية (Idem, P36) توضح ارتفاع عدد المستخدمين و انخفاض معدل العائد للمستخدم مما ينعكس على أسعار تذاكر النقل الجوي. إن التنظيم

الاقتصادي للنقل الجوي يبقى تقريبا جامدا خاصة بعد 2009 تاريخ انتهاء عملية هيكلية شركة الطيران التاريخية، و يبدو غير واضح بالنسبة لوضع طرق التنظيم، الموارد البشرية اللازمة لممارسة المهام التقليدية للدولة *régaliennes* و الاقتصادية. في نفس الوقت فإن المنافسة و تحرير القطاع تسير بخطى بطيئة أمام التسارع الموجود على الدولي مما يفرض هيكلية فعالة للنشاطات، المهام و الهيئات.

3.2. التنظيم الاقتصادي للمطارات:

أدرجت الجزائر مساهمة القطاع الخاص في سياستها الاقتصادية حتى في القطاعات المعروفة بالاحتكار الطبيعي (الطاقة، الاتصالات،...) ما عدا قطاع النقل الذي يعرف ورشة إصلاح تهدف إلى مشاركة القطاع الخاص في بناء البنية التحتية وإدارة خدمات النقل. إن تحسين الأداء الاقتصادي للمطارات يستوجب عصرنه خدمات النقل من خلال تحرير القطاع الذي يوجب مشاركة القطاع الخاص و تعريف محدد لقواعد اللعبة و بالتالي ضرورة وضع نظام للتنظيم الاقتصادي *systeme de régulation* (idem, P.16). من أجل وضع حد للنقائص و معوقات عصرنه القطاع فإن هناك ضرورة لتعريف واضح لمهام التنظيم الاقتصادي و تنظيم الهيئات التي تسمح بإدماج النظام الجزائري للنقل في المنظومة التنافسية الدولية و احترام التعهدات الدولية أمام الهيئات متعددة الأطراف.

لا يوجد هيكلية إدارية واحدة للطيران المدني فسواء كانت هيكل تقليدية أو مستقلة لبلدان متقدمة أو في طريق النمو فهي تؤدي مهامها على أحسن حال. هناك ضرورة قصوى لفصل التنظيم التقني عن باقي المهام للاستجابة للمعايير الدولية. إن مبدأ الفصل بين التنظيم التقني و الاقتصادي يتركز على الانشغال الدائم بضرورة تفادي صراعات المصالح خاصة ما تعلق بالبحث عن الموضوعية عند وقوع حادث أو نزاع. إن الضرورة العاجلة تقتضي هيكلية جديدة لخدمات السلامة الجوية من خلال استراتيجيات واضحة للاندماج في السوق العالمي الذي يفرض تشريعات مبلورة على الصعيد الدولي.

إن الهيئات الدولية توجب وضع منظمين اقتصاديين للاستجابة للمتطلبات الاقتصادية حيث يمكن أن نلاحظ من خلال التجارب أن طبيعة جهاز التنظيم تعد ثانوية و أن استراتيجية و إرادة الدولة في وضع القرارات و الوسائل الضرورية هي الأساس لتتبع التطورات العالمية و ضمان نوعية الالتزامات. لا يوجد قواعد محددة لهيكلية إدارات الطيران المدني و مدى تأثير استقلاليتها، حيث أن استراتيجية و إرادة الدولة في اتخاذ القرارات و توفير الإمكانيات هي الأكثر أهمية للاندماج في الأسواق الدولية خاصة و أن التشريعات أصبحت تقرر على المستوى الدولي (Programme d'Appui au Secteur des Transport en Algérie, op.cit, P 22).

إن التنظيم الاقتصادي للمطارات في الجزائر (BENCHEMAM Messaoud, op.cit., P18) يجب أن

يضمن:

- تكييف قانون الطيران المدني 98-06 مع ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي، خاصة الملحق 9، 14 و 17
- حماية المستعملين من التعسف في استعمال وضعية الهيمنة من خلال تفادي فرض رسوم مطارية مبالغ فيها،

- توفير مساحات اللازمة للقيام بالعمليات المطارية و توفير مستوى مقبول من الخدمات يستجيب للمعايير الدولية و يراعي استشارة المنتفعين.
- الاستثمار في القدرات الاستيعابية و تفادي سوء استعمالها لسد حاجة الطلب،
- التكيف مع المعايير الدولية للأمن، السلامة الجوية و حماية المحيط
- ترقية المنافسة الحرة و النزاهة بين جميع المتداخلين و في جميع الأنشطة المطارية
- و أخيرا الحرص على تحقيق الأرباح في جميع الأنشطة دون التأثير على الأطراف المعنية الأخرى(شركات الطيران، السياحة،....).

الخاتمة :

حاولنا من خلال هذه الدراسة تقديم لمحة نظرية عن المقاربات و الأليات الممكنة تطبيقها للتنظيم الاقتصادي في المطارات، و ذلك من خلال دراسة حالة مطارات الجزائر.

إن وضع أي نظام للتنظيم الاقتصادي للمطارات يجب أن يراعي العلاقة بين الأطراف الثلاثة: الدولة -المطار- شركات الطيران و يضمن مصالح الأطراف المعنية و المعايير الدولية. في هذا الصدد إن أي تنظيم اقتصادي للمطارات يجب أن يخلق نموذجا اقتصاديا يحوي توازنا بين طرق التمويل و مردودية الاستثمارات و أهداف نوعية الخدمات من جهة، و بين حجم الحركة الجوية، النفقات و مستوى الرسوم المطارية. ان الوصول الى أهداف التنظيم الاقتصادي يفرضي إلى حماية المستهلك(ضبط و تعديل الأسعار)، مصالح المستثمر(مراقبة نوعية و معايير الخدمات المقدمة)، أمثلية الاستغلال(تطبيق أحسن لممارسات المنافسة بين المؤسسات و الدخول إلى شبكة النقل الجوي) و تقليص نفقات تدخل المنظم(التحكيم عند النزاعات). (Richard LANTHIER 2010, module 12 , op.cit., P.15)

إن تكيف طرق التسيير التقني و الاقتصادي للمطارات في الجزائر مع المعايير الدولية (شهادات السلامة و الأمن، توصيات المنظمة العالمية للطيران فيما يخص الرسوم،....) تعتبر ضرورة للوصول إلى تحقيق أهداف التنظيم الاقتصادي و التقني للمطار. في انتظار خلق سلطة ضبط مستقلة للطيران المدني في الجزائر، فإن التنظيم الاقتصادي للمطارات يجب أن يضمن وضع اجراءات تشريعية و تنظيمية خاصة بالمطارات أهمها : تعديل الطيران المدني 98-06 فيما تعلق بتشديد و استغلال المطارات، مرسوم متعلق بمنح الفتحات الساعية، مرسوم المناولة الأرضية، مرسوم اجراءات تسهيل السفر داخل المطارات، مرسوم أمن الطيران المدني و تحيين و تكيف مرسوم الرسوم المطارية. ان وضع أي تنظيم اقتصادي للمطارات الجزائرية متوقف على ارادة الدولة و استراتيجياتها في فتح قطاع المطارات أمام المنافسة على الصعيد المحلي و الخارجي، و كذا ضمان استقلالية المنظم في اتخاذ القرارات.

الإحالات والمراجع:

- ¹ Edgar Jimenez, JoãoClara, Jorge Pinho de Sousa, The airport business in a competitive environment, *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 111 (2014), P. 949.
- ² Commission Européenne, micro étude sur le partenariat public privé dans le secteur du transport, *Projet EuroMed Transport*, 2008, P17
- ³ Lanthier Richard, rapport de mission intitulé : coordination des activités, validation d'études récentes, actualisation du schéma directeur aéroportuaire, feuille de route du secteur, Programme européen d'Appui au Secteur des Transports en Algérie, 31 janvier 2011.
- ⁴ Conseil International des Aéroports, Genève, Manuel De Politiques Et Pratiques Recommandées 2009, septième édition / Novembre 2010, www.aci.aero, P58.
- ⁵ R T. OUM et X. FU, influence des aéroports sur la concurrence dans le transport aérien : regard sur les performances des aéroports et les relations verticales entre aéroports et compagnies aériennes, concurrence et interactions entre aéroports, services de transports aériens et ferroviaires, OCDE/FIT 2009, P 47.
- ⁶ GRAHAM, A. (2003) : *Managing Airports. An international perspective*. 2nd Edition. Elsevier. 271p., P 125.
- ⁷ Abdeladim Benallegue, les nouvelles modalités de gouvernance des services publics : cas de transport publics de voyageur, revue de l'école national d'administration IDARA, volume 15, n°2, N°30, 2005, P 195-209.
- ⁸ Boubacar Djibo, Régulation économique du secteur de l'aviation civile, The 3rd AFI Regional Air Navigation Services Providers Meeting Cotonou 25-26 November 2010.
- ⁹ Richard LANTHIER, « Cours de formation en commercialisation et participation du secteur privé (PSP) aéroportuaire : module 12 régulation économique des aéroports », programme européen d'appui au secteur des transports, cours de 5 jours du 24 au 28 octobre 2010. DOC PPT.
- ¹⁰ Starkie, D., 2002. Airport regulation and competition. *Journal of Air Transport Management* 8 (1) 63–72.
- ¹¹ Niemeier, H.M., 2009. Regulation of large airports: status quo and options for reform, *International Transport Forum 2009 'Challenges and Opportunities in the Downturn'*, Leipzig..
- ¹² Florent Venayre. L'évolution du secteur aéroportuaire français renforce la nécessité de Régulation. *Revue Lamy de la concurrence*, 2010, 23, pp.27-30.
- ¹³ Franziska Kupfer, Hilde Meersman, Tom Pauwels, Els Struyf, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelander, "Economic regulation of airports: The case of Brussels Airport Company", *Elsevier Case Studies on Transport Policy* 1 (2013) 27–34.
- ¹⁴ Vincent Pignon, Impact de la mesure de performance dans la régulation économique des aéroports, Sous la direction de [Philippe Dessertine](#), Thèses de doctorat en Sciences de gestion à [Paris 10](#), dans le cadre de [École doctorale Économie, organisations, société \(Nanterre\)](#), soutenue le 03-02-2015
- ¹⁵ W. Benoot, J.K. Brueckner, S. Proost, "Intercontinental-airport regulation", *Elsevier: Transportation Research Part B* 52 (2013) 56–72.
- ¹⁶ Martine LE BEC, L'activité économique aéroportuaire : un exercice à flux tendus. Le cas d'ADP, Centre d'étude et de prospective stratégique, 2013, P15.
- ¹⁷ Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel sur l'économie des aéroports : Doc 9562, Troisième édition — 2013/ OACI 2014, P26-32
- ¹⁸ Enzo Defilippi, X-factor regulation in a developing country : The case of Lima's airport *Transport Policy* 41(2015), P.17.
- ¹⁹ Lypczynski, J., Wilson, J.O.S., Goddard, J., 2009. *Industrial Organisation, Competition, Strategy Policy*, third ed. Prentice Hall, Harlow, P. 640
- ²⁰ Nicole Adler, Peter Forsyth, Juergen Mueller, Hans-Martin Niemeier, An economic assessment of airport incentive regulation, *TransportPolicy*41(2015)5–15
- ²¹ Eddy Declercq, Rapport 3. Les Variables Stratégiques, actualisation du plan national du transport, 11/04/2011, P.22.
- ²² Organisation de l'aviation civile internationale, op.cit, P33
- ²³ Michael Carney, Keith Mew, Airport governance reform: a strategic management perspective, *Journal of Air Transport Management* 9 (2003) 221–232
- ²⁴ Forum International des Transports, de meilleures réglementations économiques : le rôle du régulateur, Table Ronde 2-3 décembre 2010, Document de référence n° 2011-03, OCDE/FIT Avril 2011 : www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapersfr.html, téléchargé le 19/03/2015.
- ²⁵ Le Décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989 fixe les attributions du ministre des transports.

²⁶ Mohamed AKACEM, Brahim HADADENE, Organisation du système aéroportuaire en Algérie, Prévion de trafics et planification des infrastructures aéroportuaires: Expériences en Méditerranée Occidentale, 2004, P1.

www.cetmo.org/pdf/gtmo_planaer_algerie.pdf, téléchargé le 12/03/2011.

²⁷ BENCHEMAM Messaoud, Législation Et Réglementation Algériennes, Euromed Aviation Working Group, BRUXELLES, 25 Avril 2012, P21.

²⁸ Loi n° 15-14 du 28 Ramadhan 1436 correspondant au 15 juillet 2015 modifiant et complétant la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile

²⁹ Programme d'Appui au Secteur des Transport en Algérie, La Régulation économique, au centre de la réforme institutionnelle, Décembre, 2009, P26.

³⁰ Programme d'Appui au Secteur des Transport en Algérie, Activité 4 Renforcer les capacités de 4 directions techniques en charge de la mise en place des autorités de régulation La Régulation dans les Transports, op.cit., P47.