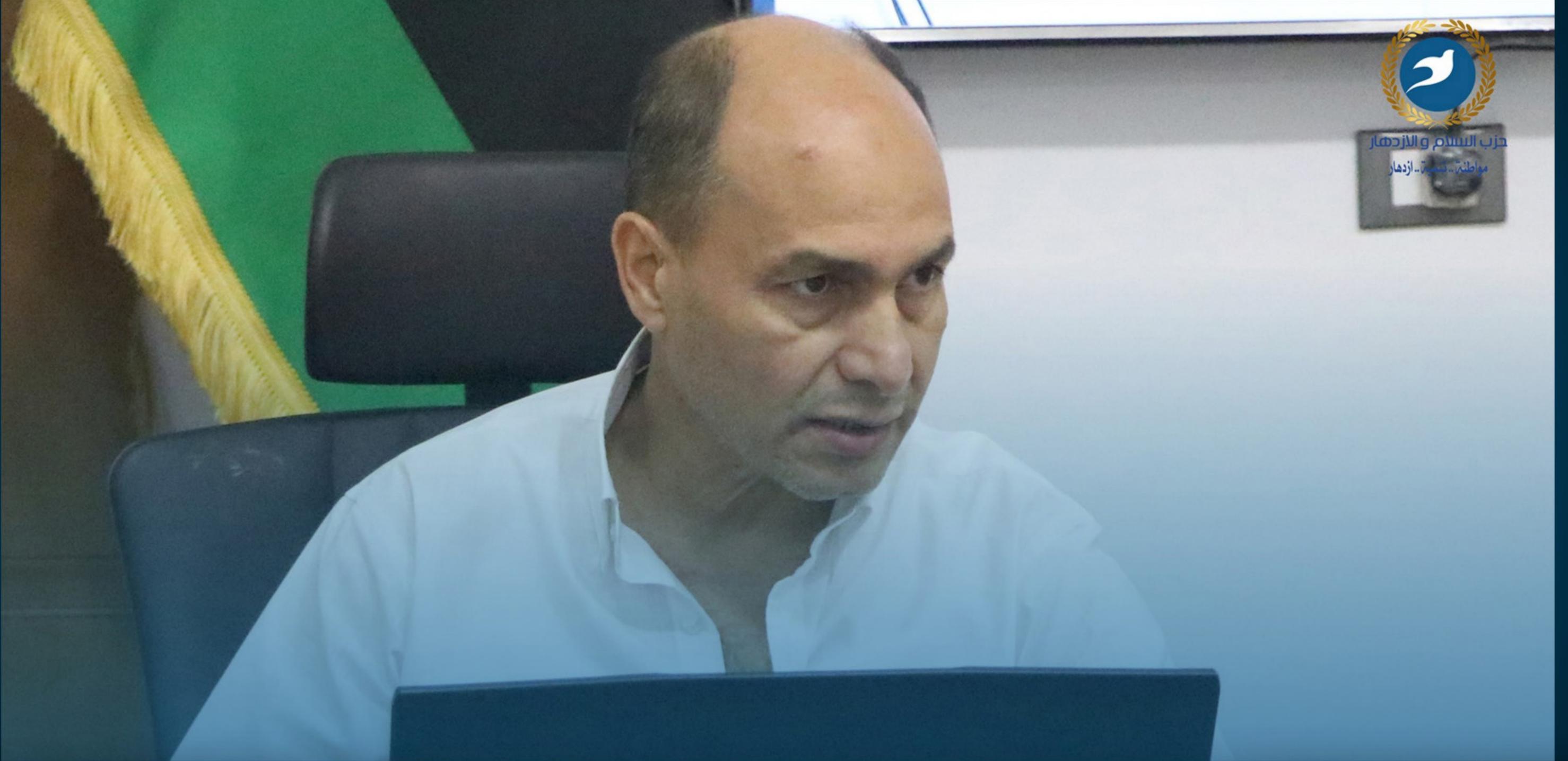




حزب السلام و الازدهار  
مواطنة.. تنمية.. ازدهار



تاريخ العرض

2024/07/10

عرض بعنوان "إحياء قطاع الطيران المدني في  
ليبيا، خطوات نحو المستقبل"

تقديم

م / أبوعجيلة الساروي



حزب السلام و الأزدهار

مواطنة .. تنمية .. ازدهار

# حزب السلام والإزدهار

حوارية بعنوان: احياء الطيران المدني في ليبيا

خطوات نحو المستقبل

دور التخطيط المركزي في إنقاذ وتطوير الطيران المدني والنقل  
الجوي

اعداد وتقديم: كابتن. أبوعجيلة محمد الساروي

# الأهداف

- - معرفة أهمية التخطيط المركزي
- مدي الحاجة الي التخطيط المركزي لدولة الليبية في مجال الطيران المدني والنقل الجوي
- أهمية التخطيط لقطاع الطيران المدني والنقل الجوي ودور السياسات الموضوعة في هذا المجال
- التنافسية بين الدول واعتمادها على صناعة الطيران المدني والنقل الجوي
- تجارب بعض الدول ودروس المستفادة
- كيفية التصحيح والتطوير للوضع الحالي

# المقدمة

يُشار إلى الاقتصاد المخطط مركزيًا على أنه ذلك النوع من الاقتصاد أو النظام الاقتصادي الذي يتم فيه اتخاذ القرارات المهمة المتعلقة بكيفية الإنتاج وما يجب إنتاجه ولمن يتم إنتاجه من قبل سلطة مركزية والتي عادة ما تكون الحكومة هي التي تتخذ القرارات المتعلقة بالتصنيع والتوزيع. المنتجات.

# الحاجة إلى التخطيط المركزي

- يسمح التخطيط المركزي للحكومة بتنظيم موارد المجتمع لتحقيق أهداف قد لا يمكن تحقيقها بواسطة قوى السوق وحدها.
- مجموع الإجراءات الحكومية لتحديد وتنسيق اتجاهات التنمية الاقتصادية الوطنية
- يرتبط التخطيط المركزي عادةً بأشكال الحكم.
- تلجأ بعض الدول إلى التخطيط المركزي في أوقات الحرب أو الطوارئ الوطنية.
- إيجابياته تشمل الكفاءة، والمساواة بين المواطنين، والتركيز على الصالح العام بدلاً من الربح.
- الاقتصاد المخطط مركزيًا هو الاقتصاد الذي تحدد فيه الحكومة سعر وتخصيص الموارد والسلع والخدمات بدلاً من الوكلاء المستقلين كما هو الحال في اقتصاد السوق الحر.
- يسمح التخطيط المركزي للحكومة بتنظيم موارد المجتمع لتحقيق أهداف قد لا يمكن تحقيقها بواسطة قوى السوق وحدها.

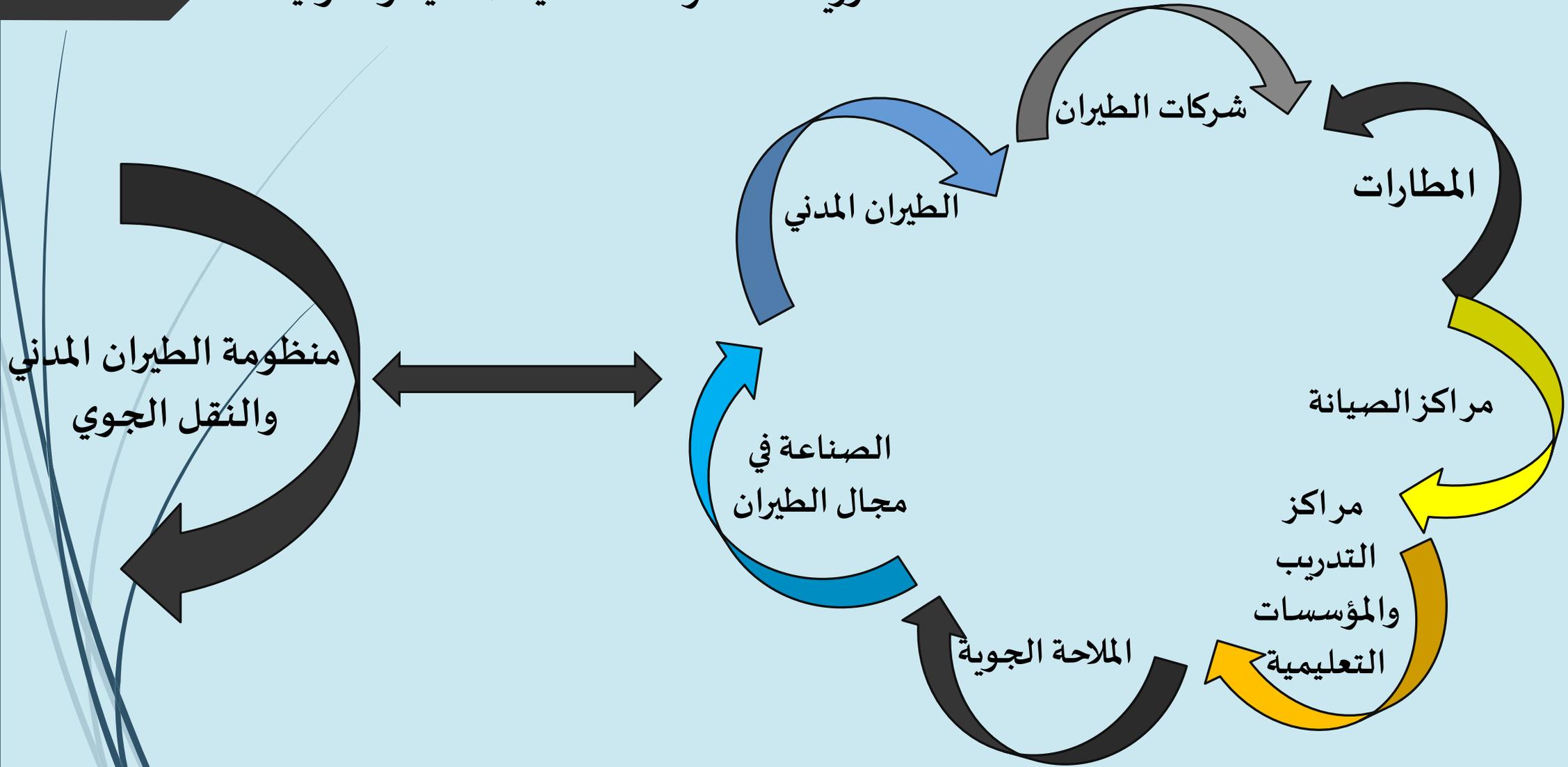
# أهمية التخطيط المركزي في صناعة الطيران بالدولة الليبية

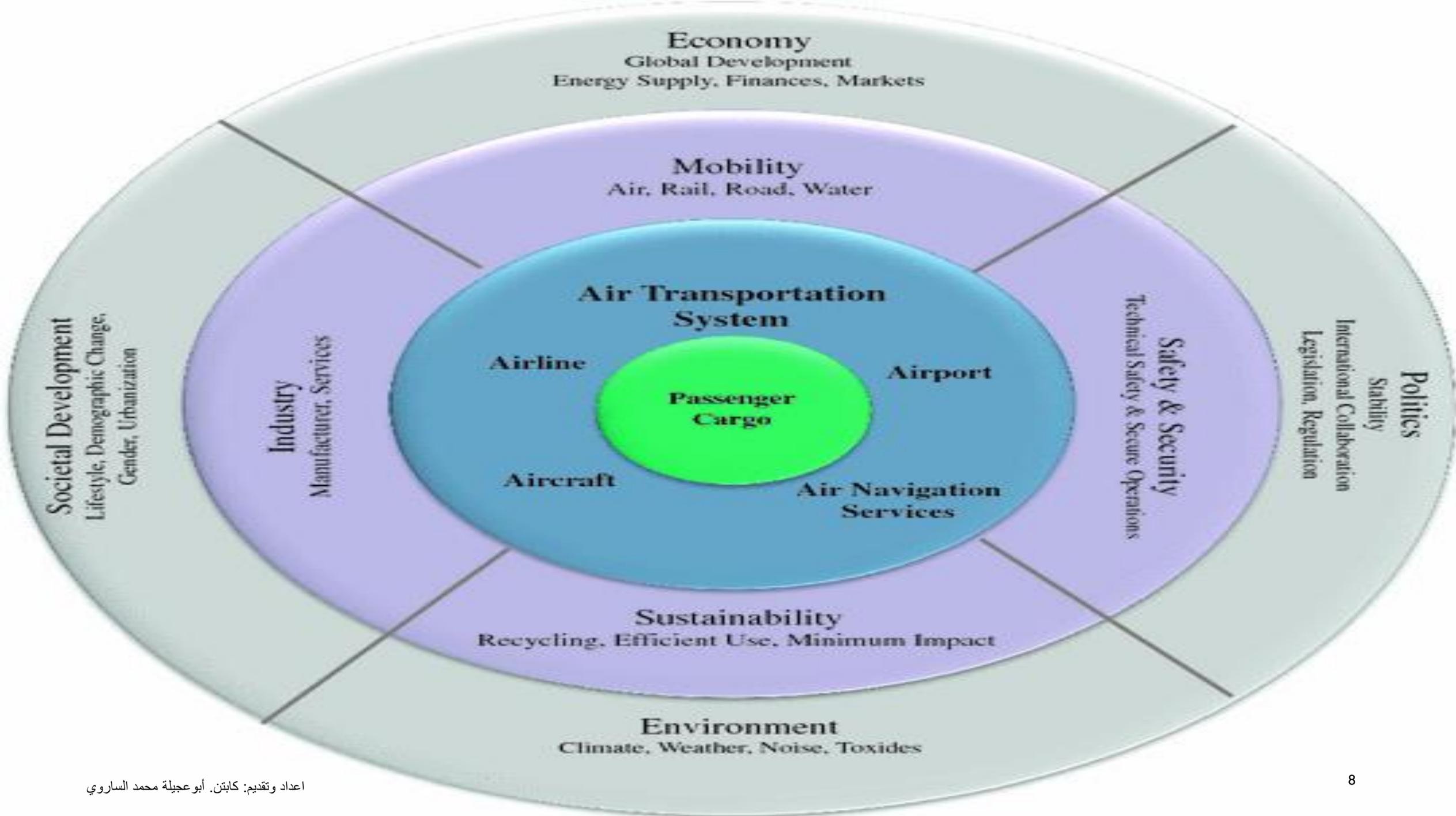
- ❖ في البيئة الديناميكية لصناعة الطيران، لا يعد التخطيط المركزي مجرد مفهوم، بل هو ضرورة لتنسيق العمليات المعقدة وهي منصة متطورة لتنسيق العمل، كما يعتبر المنهج الذي من خلاله يتم الدفع بعملية صنع القرارات الاستراتيجية الي أعلى مستوياتها
- ❖ هناك حاجة متزايدة للتخطيط المركزي الاستراتيجي لمعالجة عدم اليقين وتحديد القضايا الرئيسية التي ستحدد السلوك المستقبلي لهذه الصناعة. ومع ذلك، في صناعة دائمة التغير مثل صناعة الطيران، غالبًا ما تشكل القوى الخارجية مثل: الأسواق الناشئة، والتقلبات الاقتصادية، والتقدم التكنولوجي، والاتجاهات التنظيمية، وعدم الاستقرار السياسي والأمني وعوامل أخرى، الأساس لعدم اليقين هذا.
- ❖ وفي مجال التخطيط الاستراتيجي للطيران المدني والنقل الجوي، فإن دور الحكومة يعتبر أساسي لمستقبل قطاع الطيران.

# عيوب التخطيط المركزي

- تشمل بعض عيوب الاقتصاد المخطط عدم كفاءة تخصيص الموارد، ونقص الابتكار والإبداع وضعف التخطيط الاجتماعي.
- السبب الرئيسي الآخر وراء فشل معظم الاقتصادات المخططة هو نقص المعلومات المتعلقة بالطلب في السوق وعدم القدرة على التنسيق الرشيد للاقتصاد الوطني.
- من العيوب الرئيسية للتخطيط المركزي هو الافتقار إلى الكفاءة الاقتصادية بسبب عدم قدرة المخططين الحكوميين على مطابقة العرض بدقة مع طلب المستهلك وعدم وجود حوافز لمواءمة الخطط الاقتصادية مع تفضيلات المستهلك.

# يتيح النقل الجوي سهولة الوصول إلى الأسواق وتحسين الكفاءة وزيادة القدرة التنافسية المحلية والدولية





# العوامل المساعدة على نمو ونجاح قطاع الطيران المدني والنقل الجوي

## عوامل اقتصادية:

- تحرير الاقتصاد المحلي
- توسع في الأنشطة الاقتصادية
- معدلات النمو للناتج المحلي
- ارتفاع أو زيادة الطبقات الاجتماعية ذوي الدخل العالية
- المنافسة بين الشركات العاملة في القطاع

## عوامل سياسية:

- سياسة الأجواء المفتوحة
- تحرير الاتفاقيات الثنائية
- اعتماد سياسات شراء وتشغيل المطارات
- الاستثمار الخاص في شركات الطيران والمطارات والخدمات المصاحبة
- سياسة التشجيع لشركات المحلية للمنافسة الدولية



# Stages of Economic Cycles

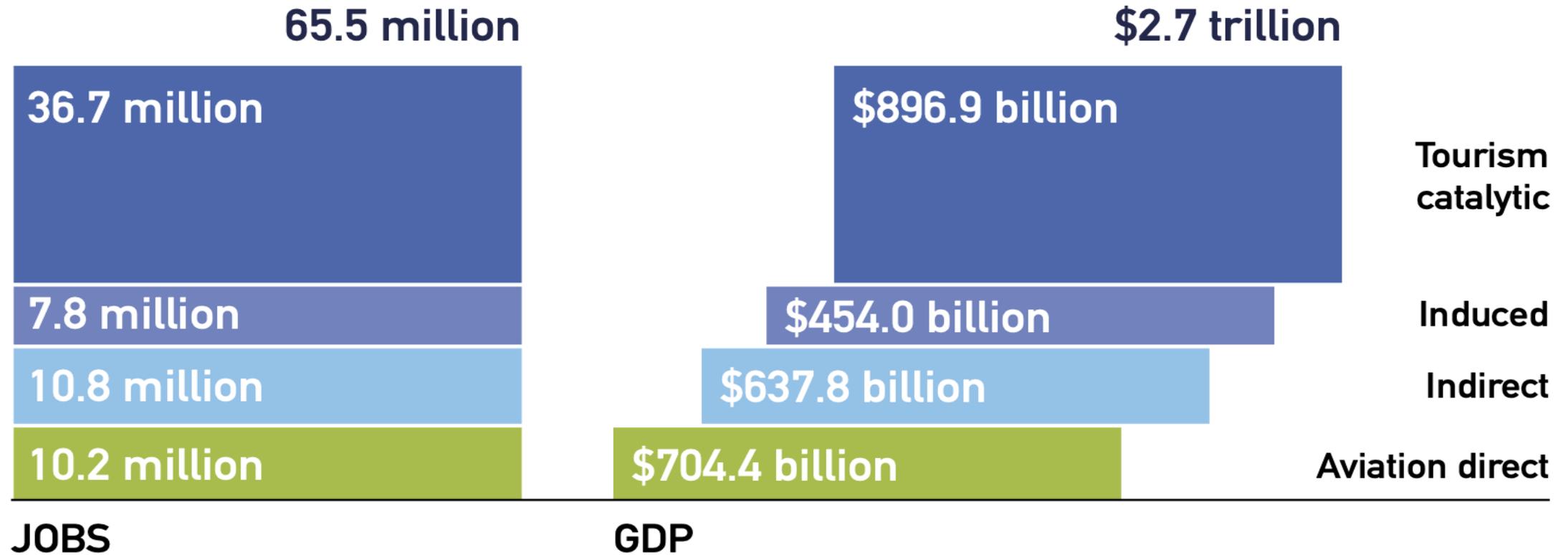
## THE ECONOMIC CYCLE

REAL GDP

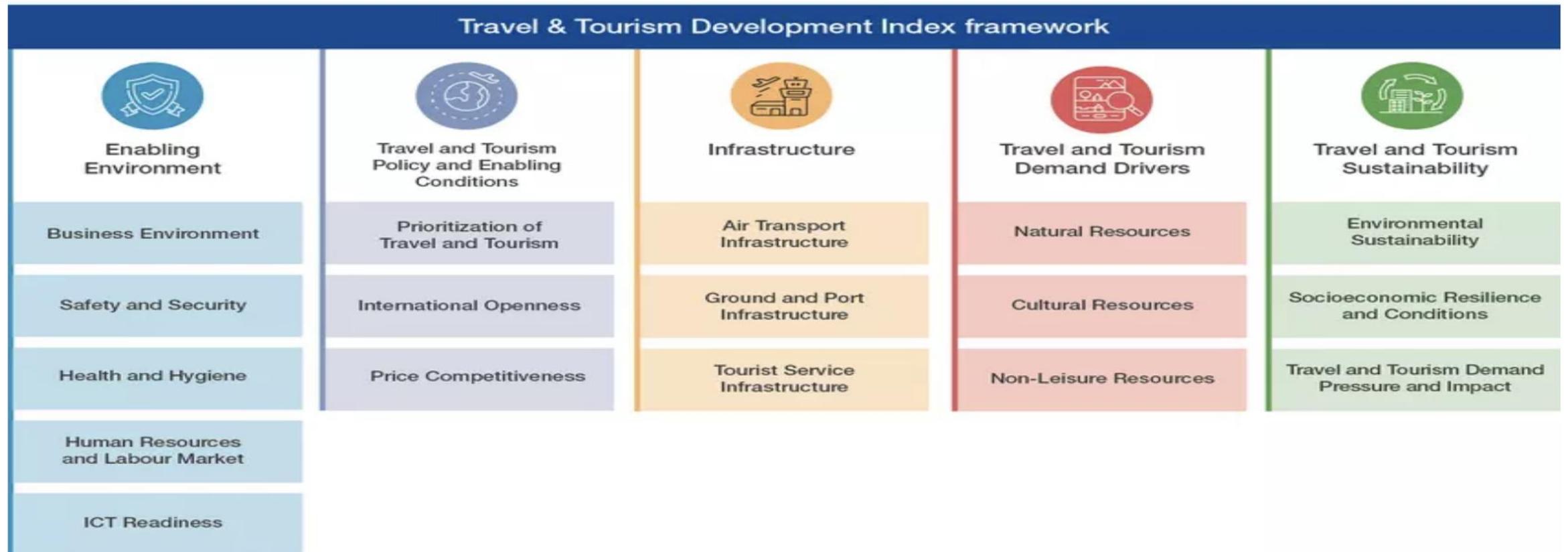


# Beyond the industry

Aviation's global employment and GDP impact



# The Travel & Tourism Development Index framework



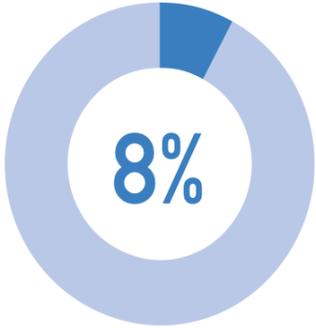
The **Travel and Tourism Policy and Enabling Conditions** subindex captures specific policies or strategic aspects that affect the T&T sector more directly and includes three pillars:

# LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN



Air transport supports **7.2 million jobs** and **\$156 billion** in GDP in Latin America and the Caribbean

Latin America and the Caribbean's share of global passenger traffic, 2017

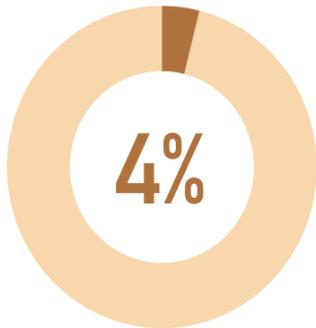


# MIDDLE EAST



Air transport supports **2.4 million jobs** and **\$130 billion** in GDP in the Middle East

The Middle East's share of global passenger traffic, 2017



# NORTH AMERICA



Air transport supports **7.3 million jobs** and **\$844 billion** in GDP in North America

North America's share of global passenger traffic, 2017



# REGIONAL AND GROUP ANALYSIS

## AFRICA



Air transport supports **6.2 million jobs** and **\$55.8 billion in GDP** in Africa

Africa's share of global passenger traffic, 2017



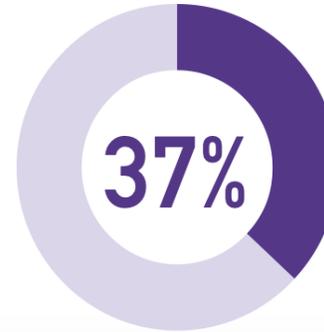
اعداد وتقديم: كابتن. أبو عجيبة محمد الساروي

## ASIA-PACIFIC



Air transport supports **30.2 million jobs** and **\$684 billion in GDP** in Asia-Pacific

Asia-Pacific's share of global passenger traffic, 2017

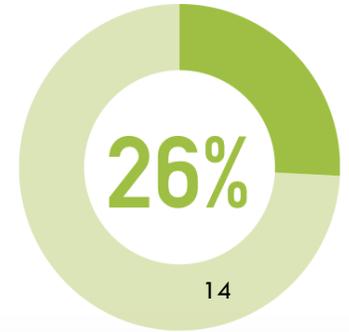


## EUROPE



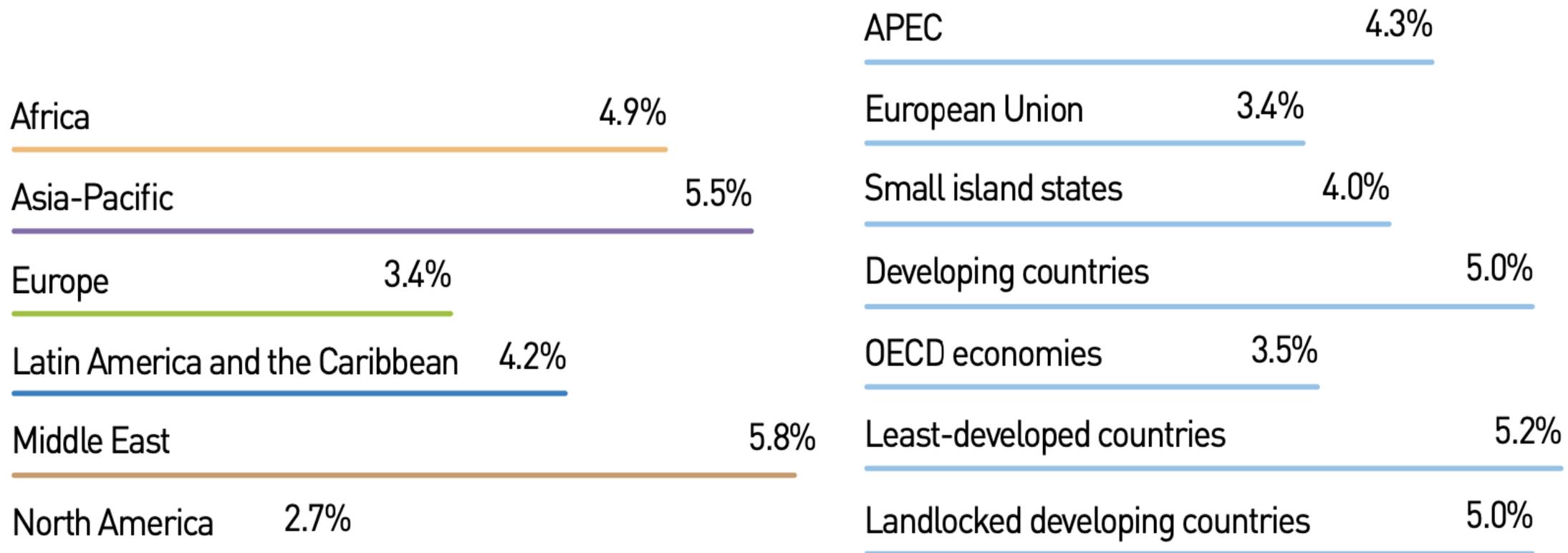
Air transport supports **12.2 million jobs** and **\$823 billion in GDP** in Europe

Europe's share of global passenger traffic, 2017



# Sustaining growth

Projected average annual growth rate for international air traffic by region, 2016–2036



# فرصة قطاع الطيران المدني والنقل الجوي في النمو

Table 3. Regional distribution of transport demand and outlook to 2050.

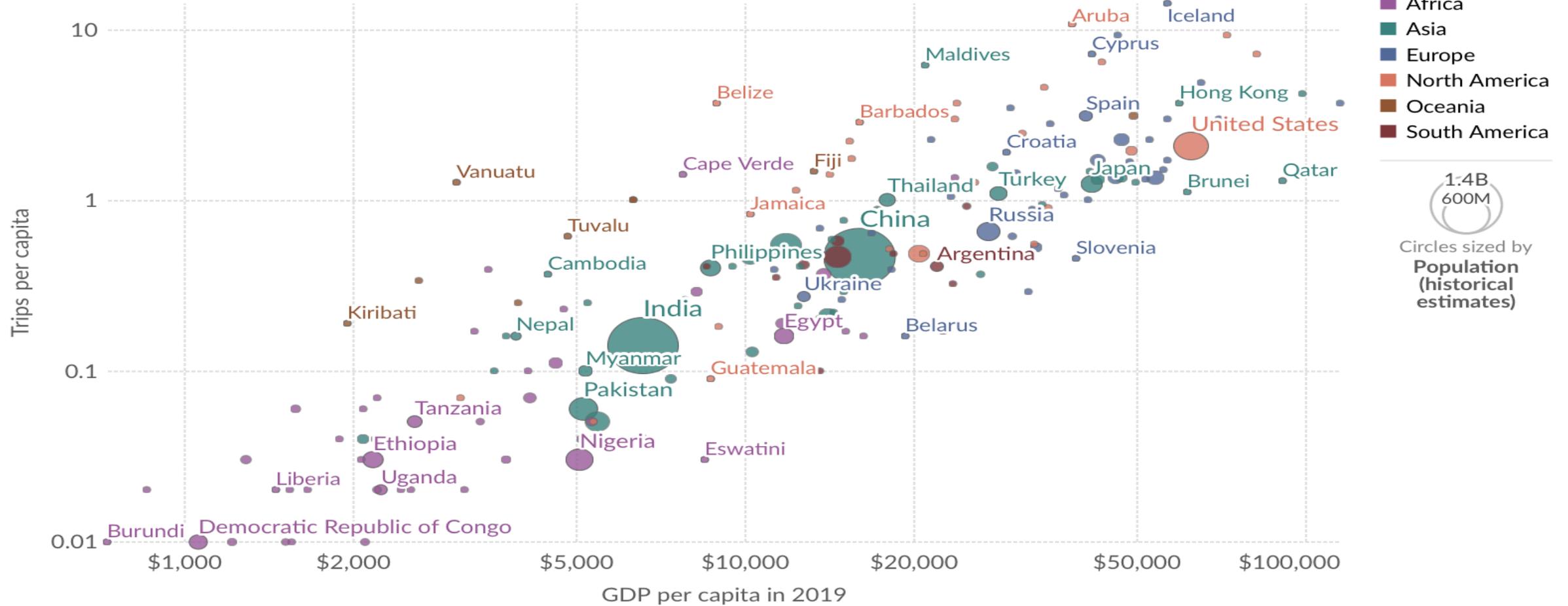
Region	Growth rate per year (%)	RPK 2018 (billion)	RPK share 2018 (%)	RPK 2050 (billion)	RPK share 2050 (%)	RPK per capita 2018	RPK per capita 2050
Africa	5.35	157	1.8	833	2.4	123	335
Asia-Pacific	5.45	2,762	32.5	15,092	44.1	648	3,097
CIS	3.50	213	2.5	641	1.9	894	2,522
Europe	3.45	1,934	22.7	5,727	16.7	2,867	8,616
Latin America	5.10	507	6.0	2,493	7.3	790	3,270
Middle-East	5.35	543	6.4	2,877	8.4	3,181	10,789
North America	3.10	2,174	25.6	5,774	16.9	5,967	13,580
Rest of world	4.28	212	2.5	811	2.4	–	–
Average/Total	4.45	8,503	100	34,247	100		

# Number of air travel trips vs. GDP per capita, 2019

Table Chart

Select countries and regions

Settings



Data source: Airbus (2019); World Bank (2023) – [Learn more about this data](#)

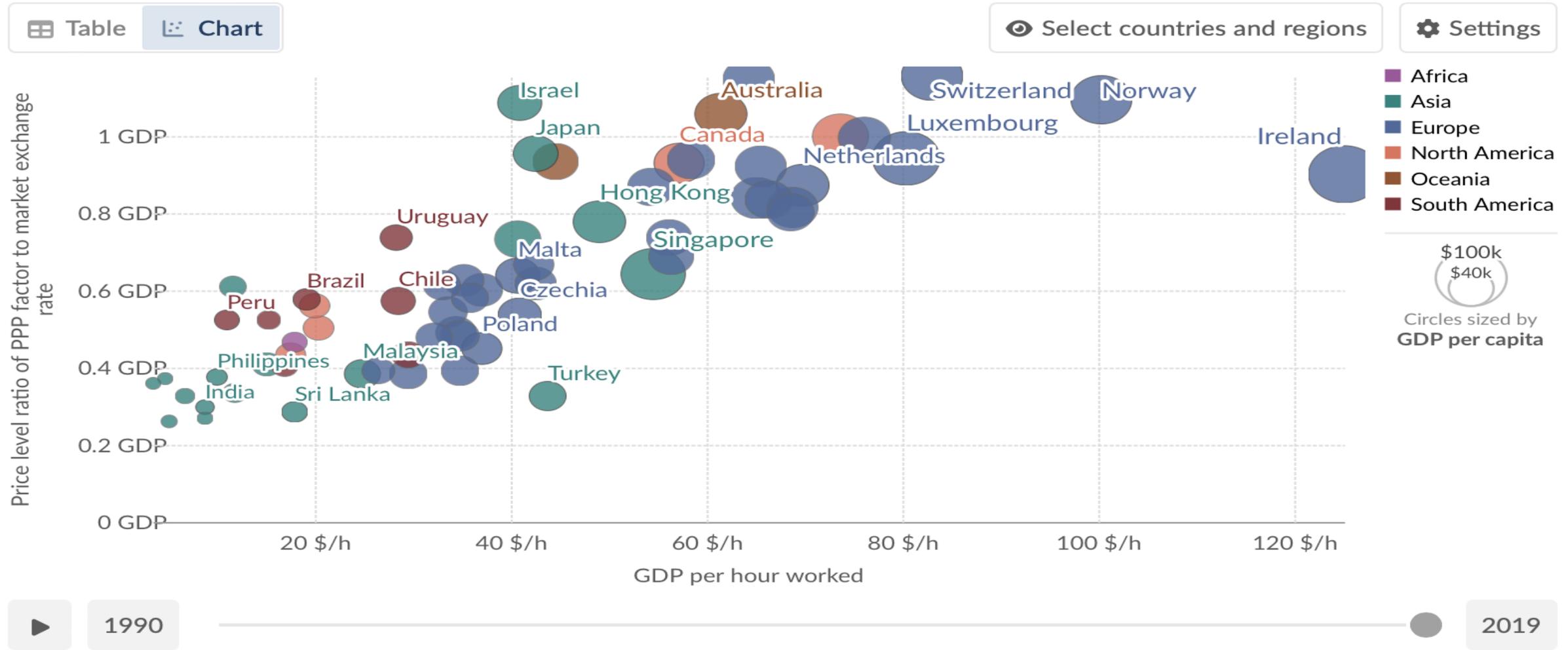
OurWorldInData.org/transport | CC BY

Note: GDP figures are given in constant US-\$. This means it is adjusted for inflation to allow for comparison over time, but not for price differences between countries.



# Higher labor productivity and price levels in richer and poorer countries, 2019

Labor productivity is expressed as the ratio of total GDP output and total numbers of hours worked. The ratio of PPP conversion factor (GDP) to market exchange rate is taken as proxy for price levels.



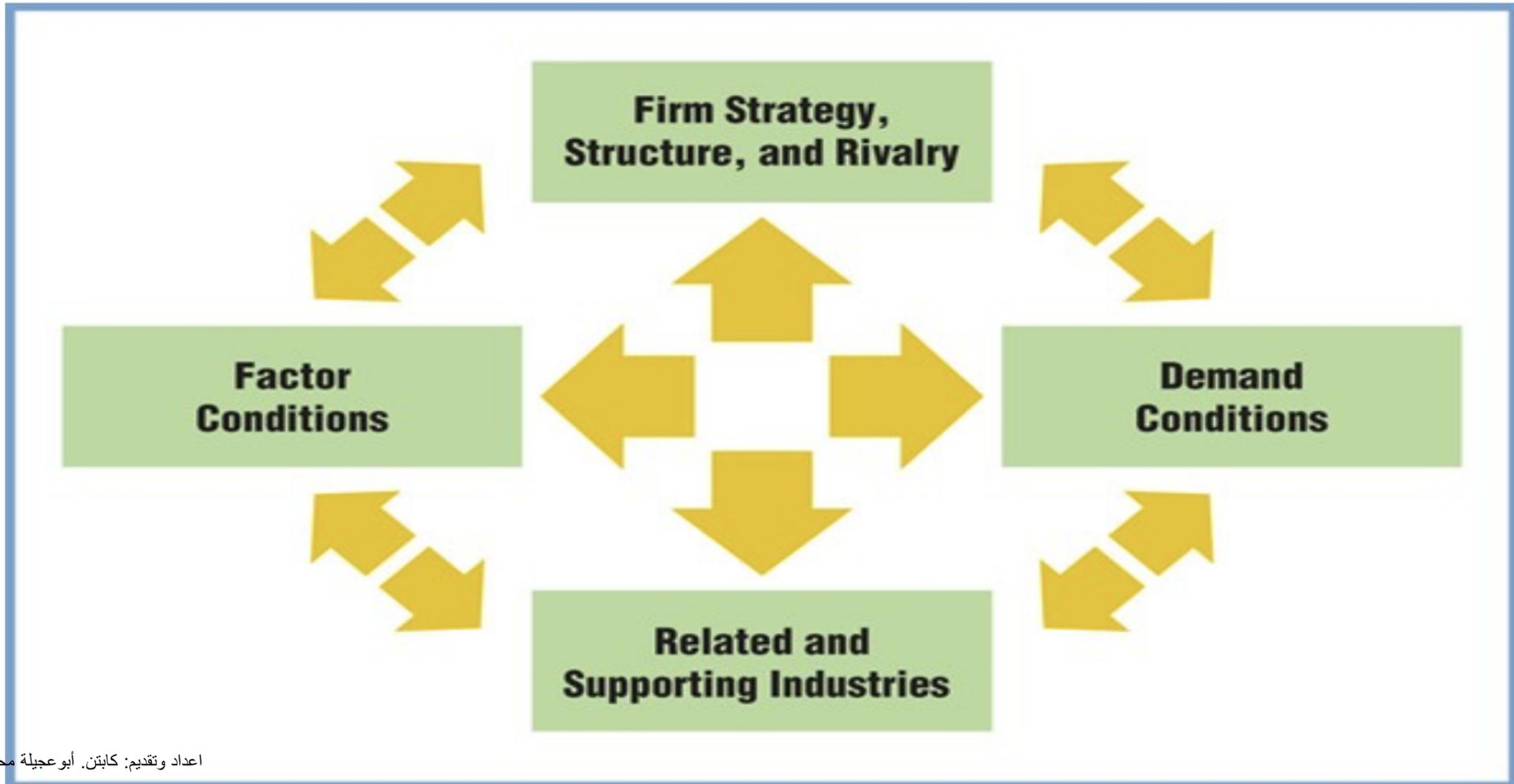
Data source: Multiple sources compiled by World Bank (2024); Feenstra et al. (2015), Penn World Table (2021) – [Learn more about this data](#)

OurWorldInData.org/what-are-ppps | CC BY

اعداد وتقديم: كابتن. أبو عجيبة محمد الساروي



# Michael Porter's Diamond Model: Sources of National Competitive Advantage



# The Diamond Model: Sources of National Competitive Advantage (con

- **Factor conditions** Quality and quantity of labor, natural resources, capital, technology, know-how, entrepreneurship, and other factors of production

## Example

An abundance of cost-effective and well-educated workers gives China a competitive advantage in the production of laptop computers.

# The Diamond Model: Sources of National Competitive Advantage (con

- **Related and supporting industries** The presence of suppliers, competitors, and complementary firms that excel within a given industry

## Example

Silicon Valley in California is a great place to launch a computer software firm because it is home to thousands of knowledgeable firms and workers in the software industry.

# The Diamond Model: Sources of National Competitive Advantage (con

- **Demand conditions at home** The strengths and sophistication of customer demand

## Example

Japan is a densely populated, hot, and humid country with very demanding consumers. These conditions led Japan to become one of the leading producers of superior, compact air conditioners.

# The Diamond Model: Sources of National Competitive Advantage (con

- **Firm strategy, structure, and rivalry** The nature of domestic rivalry and the conditions that determine how a nation's firms are created, organized, and managed

## Example

Italy has many top firms in design industries such as textiles, furniture, lighting, and fashion. Vigorous competitive rivalry puts these firms under constant pressure to innovate, which has propelled Italy to a leading position in design worldwide.

# Comparative vs. Competitive Advantage

## COMPARATIVE ADVANTAGE

Superior features of a *country* that provide it with unique benefits in global competition. Also known as 'location-specific advantage'. Typically, comparative advantage is derived from an abundance in a *country* of:

- Valuable natural resources
- Arable or buildable land
- Favorable climate
- Low-cost labor
- Skilled labor
- Inexpensive capital
- One or more strong organizational capabilities (such as innovative capacity or productivity) *widely* available in an industry or among numerous firms

## COMPETITIVE ADVANTAGE

Distinctive assets or competencies of a *firm* that are difficult for competitors to imitate. Also known as 'firm-specific advantage' or 'ownership-specific advantage'. Typically, competitive advantage is derived from an abundance in an *individual firm* of:

- Specific knowledge
- Specific capabilities
- Certain types of skills
- Superior strategies
- Strong relationships with key members of the firm's value chain
- Other assets that allow the firm to compete effectively

When a nation has an abundance of comparative advantages in a given industry, and the firms in that industry collectively have abundant competitive advantages, the nation has

## NATIONAL COMPETITIVE ADVANTAGE

in that particular industry

# تجارب بعض الدول ودروس الاستفادة

التجربة الصينية في المطارات، شركات الطيران وتأجير الطائرات

التجربة الأثيوبية

التجربة المغربية

التجربة الأيرلندية والمالطية في التأجير الطائرات

التجربة الامارتية

التجربة الألمانية في تأسيس الشركات القابضة

سياسات تحرير الأجواء في بعض الدول



- 35+ Year Operating History
- ~150 People in 6 Offices, 4 Countries

**~500**

Aircraft <sup>(1)</sup>

**~US\$18 billion**

Fleet Value <sup>(1)(8)</sup>

**7.8 Years**

Avg. Fleet Age <sup>(2)(8)</sup>

**5.8 Years**

Avg. Remaining Lease Term <sup>(2)(8)</sup>

**84%**

Passenger Aircraft <sup>(2)(8)</sup>

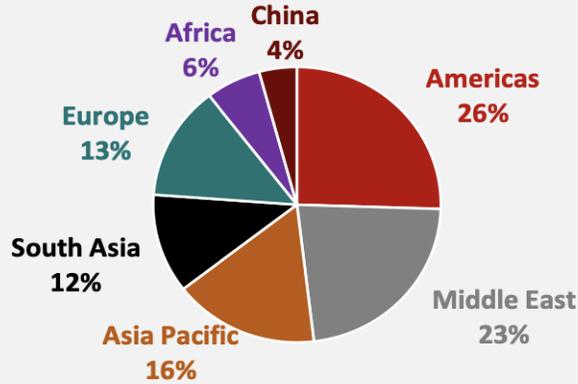
**45%**

Next Gen, Fuel Efficient Aircraft <sup>(2)(3)</sup>

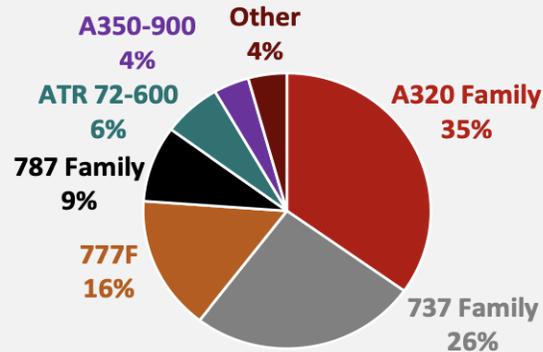
**121 / 61**

Customers / Countries <sup>(4)(8)</sup>

**Diversification by Region <sup>(2)(8)</sup>**



**Diversification by Aircraft Type <sup>(2)</sup>**



- 55+ Year Operating History
- ~1,000 People in Amman, Jordan

**111,200 m<sup>2</sup>**

Facility Size

**~1,600,000**

Annual Man Hour Capacity

**350+**

Annual Aircraft Inductions

**5 / 17 / 10**

Hangars / Lines / Workshops

**15**

Aircraft Type Approvals

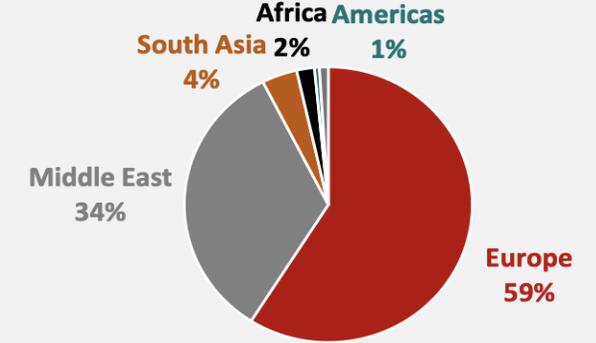
**25+**

Regulatory Approvals

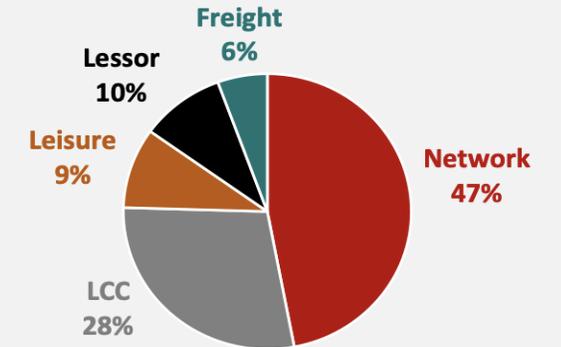
**130+ / 60+**

Customers / Countries <sup>(5)</sup>

**Diversification by Region <sup>(5)</sup>**



**Diversification by Customer Type <sup>(5)</sup>**



**Financial Highlights <sup>(6)</sup>**

**US\$1.4 billion**

Annual Revenue

**US\$11.1 billion**

Aircraft Assets

**US\$2.9 billion**

Total Equity

**2.47x**

Net Debt-to-Equity

**Funding and Liquidity <sup>(6)</sup>**

**US\$7.4 billion**

Total Debt

**~400 / ~20**

Lenders and Investors / Countries

**US\$5.0 billion**

Available Liquidity

**249%**

12-month Liquidity Coverage

**74%**

Unsecured Debt

**Ownership and Ratings**

**100% owned by Investment Corporation of Dubai (ICD)**

Principal Investing Arm of the Government of Dubai

**Profit & Loss (US\$ millions)****Three month period ended March 31**

	2024	2023
<b>Total Revenue</b>	<b>343.6</b>	<b>315.2</b>
Gain on disposal of aircraft	19.4	26.0
<b>Expenses</b>		
Depreciation and amortization	(144.7)	(143.8)
General and administrative expenses	(27.4)	(22.6)
Cost of engineering maintenance services	(28.5)	(23.0)
Reversal of loss allowance	2.3	5.8
Aircraft maintenance	(9.0)	(3.0)
<b>Operating profit</b>	<b>155.7</b>	<b>154.6</b>
Net finance costs	(86.0)	(81.1)
<b>Profit before tax</b>	<b>69.7</b>	<b>73.5</b>
Income tax	(1.9)	(4.3)
<b>Profit for the period</b>	<b>67.8</b>	<b>69.2</b>
<b>Pre-tax Profit Margin</b>	<b>20.3%</b>	<b>23.3%</b>
<b>Pre-tax Return on Equity</b>	<b>9.7%</b>	<b>9.9%</b>

# كيفية التصحيح والتطوير للوضع الحالي

تطوير مطارات فرعية ومناطقية

تصحيح وضع الشركات الناقلة الليبية العام/الخاص

تصميم وتشغيل وسائط نقل متكاملة

دعوة المستثمر الداخلي والخارجي في الطيران

شكرا لكم على حسن  
إصغائكم