

تحرير السماوات المصريه

فرصه ضائعه ام هدر موارد

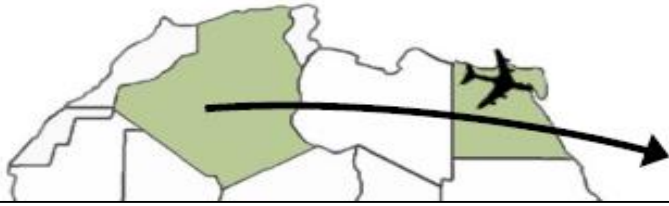
تجارب مجموعه من الدول التي تبنت فتح السماوات بدرجات مختلفه

المراجع

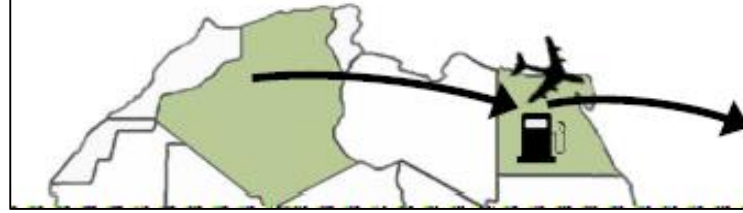
- 1 Egypt Ministry Of Civil Aviation reports (2011;2016)
- 2 ICAO 2016 study: Overview of international air transport Liberalization .
- 3 IATA 2013 Document: IATA Position of Air Transport Liberalization.
- 4 The Economic Impacts of Air Service Liberalization INTERVISTAS 2005 & 2015
- 5 Oxford Economic 2011 Study: On Benefits of Air Transport in Egypt
- 6 IATA 2009 study :Impact of international air service liberalization on Turkey
- 7 Dr. Ender 2013 study: The Evolution of Turkish Air Transport Industry
- 8 The economic and social benefits of air transport ATAG (2005&2008
- 9 •Economic Benefits from Air Transport in Egypt (2011) - Oxford Economics

تعريف منظمه الطيران المدني الدولي (ICAO) لحرريات النقل

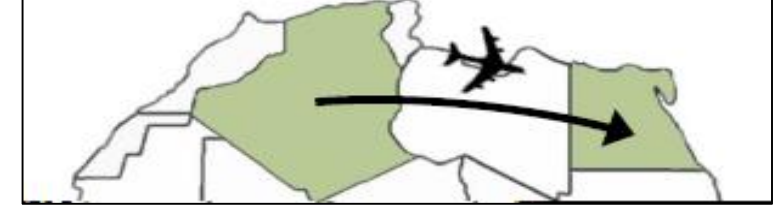
First Freedom



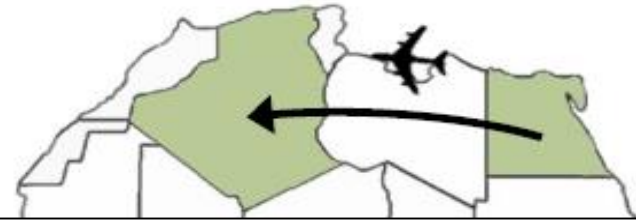
Second Freedom



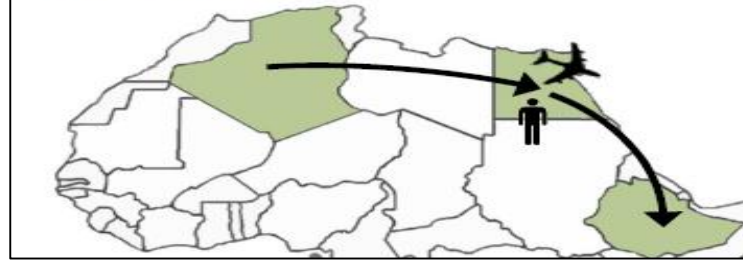
Third Freedom



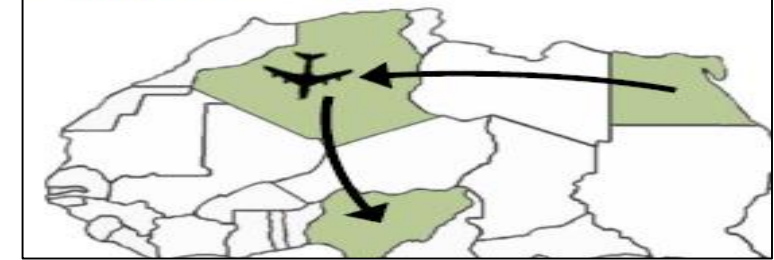
Fourth Freedom



Fifth Freedom



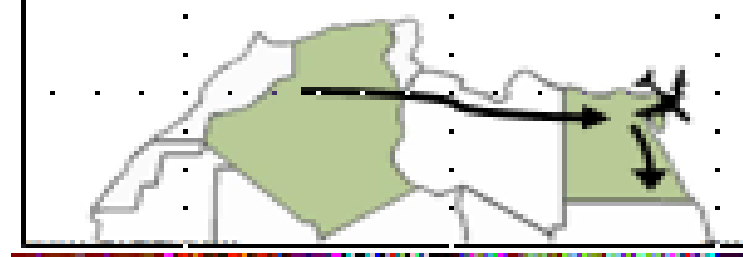
Sixth Freedom



Seventh Freedom



Eighth Freedom



Ninth Freedom



تعريف تحرير النقل الجوي

1. **Market entry**: A free enterprise industry subject to competitive forces of supply and demand.
2. **Routes**: No restrictions on domestic routes - free access to International routes - no restriction on 5th & 6th freedom traffic .
3. **Designation**: Agreements may designate as many airlines as they wish (multiple unlimited designation).
4. **Nationality of airlines**:
 - Place of business (and permanent residence) in the territory of the designating Party;
 - Designating Party has and maintains effective control of the airline;
 - Designating Party is in compliance with safety and security provisions of agreement, and
 - Designated airline meets standards of State receiving the designation
5. **Prices** : Freedom of the carrier to establish its fares and rates, or at least a system , the basic criteria is that they must be reasonably related to the carrier's real costs and not be predatory.
6. **Capacity**: Liberalization has removed all restrictions in matters of capacity, frequency and should be left to the determination of the carrier.

الأثر الإقتصادي لتحرير النقل الجوي

تحرير النقل الجوي :رأى منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

Liberalization has been one of the main drivers of :

- Continuous growth of air traffic
- Enabling expanded market
- Enable Capital access for air transport
- Enhanced connectivity..
- Emergence of strong carriers.
- Airports are more passenger-friendly.
- More efficient utilization of airspace,
- More competitive fares and more choices for the travelling public.
- Positive impact on tourism, employment
- sustainable economic development at State and regional

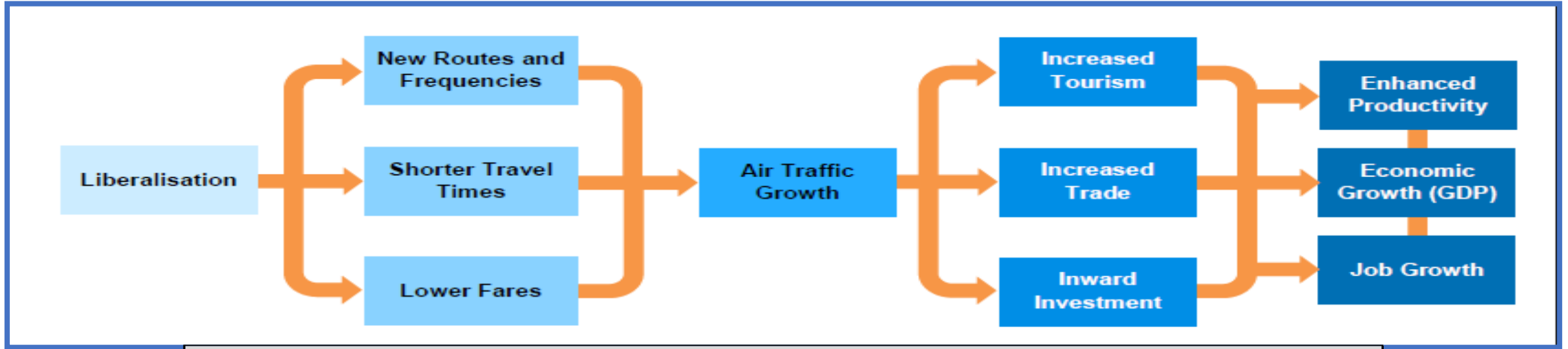
تحرير النقل الجوي: رأى اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)

1. The benefits of liberalization demonstrate that it is the right path to pursue.
2. Liberalization can bring benefit to consumers through lower prices, increased choice and improved product and service quality.
3. **For airlines, liberalization can promote cost efficiency, increase access to capital, and improve profitability and market value.**
4. Providing the airline industry with commercial freedoms that other global industries enjoy would result in positive implications for trade, job creation, and tax revenue generation.

Two Studies (2006 & 2015) on behalf of 11 Main Aviation Industry stakeholders:

1. IATA,
2. Airports Council International(ACI)
3. Air Transport Action Group (ATAG)
4. The World Travel & Tourism Council (WTTC)
5. European-American Business Council,
6. US-ASEAN Business Council,
7. The Pacific Asia Travel Association,
8. The U.S. Chamber of Commerce
9. Boeing
10. General Electric.
11. Pratt & Whitney

تحرير النقل الجوي رأى النقل الجوي العالميه (أصحاب المصلحه) في النموذج التحليلي



Model Attributes

| | | | |
|---|--------------------|----|-------------------------------|
| 1 | GDP | 8 | Number Of designated airlines |
| 2 | Moment Of Inertia | 9 | Capacity Control |
| 3 | Distance | 10 | Pricing |
| 4 | Flow Of Services | 11 | Fifth Freedome |
| 5 | Tourism demand | 12 | Named Points |
| 6 | Cultural afinities | | |

- أقرت الكيانات التي تمثل أصحاب المصلحه في النقل الجوي على مستوى العالم:
1. النموذج التحليلي لقياس التأثير الكمي لتحرير النقل الجوي الذي تم تطويره بواسطة بيت الخبرة (Intervista)
 2. يمكن استخدام النموذج على أي مجموعه دول للقياس الكمي لتأثير تحرير النقل الجوي

Aviation Economic Effect

Aviation Industry

Direct

Indirect

Induced

Catalytic

Spin-Off Catalytic Effect

Tourism

Economy

Trade

Services

تحرير النقل الجوي (المؤشرات الكمية لتأثير تحرير النقل الجوي)

2006 Study (modelled 320 country pair.)

2015 study: To Update (Modelled 1000 Country pairs)

The studies Defined a quantified Liberalization impact Indicators

The growth rate of passenger

18% to 75%

Air Fair Drop (Percentage)

10% to 40%

Air Transport Employment Growth

16%

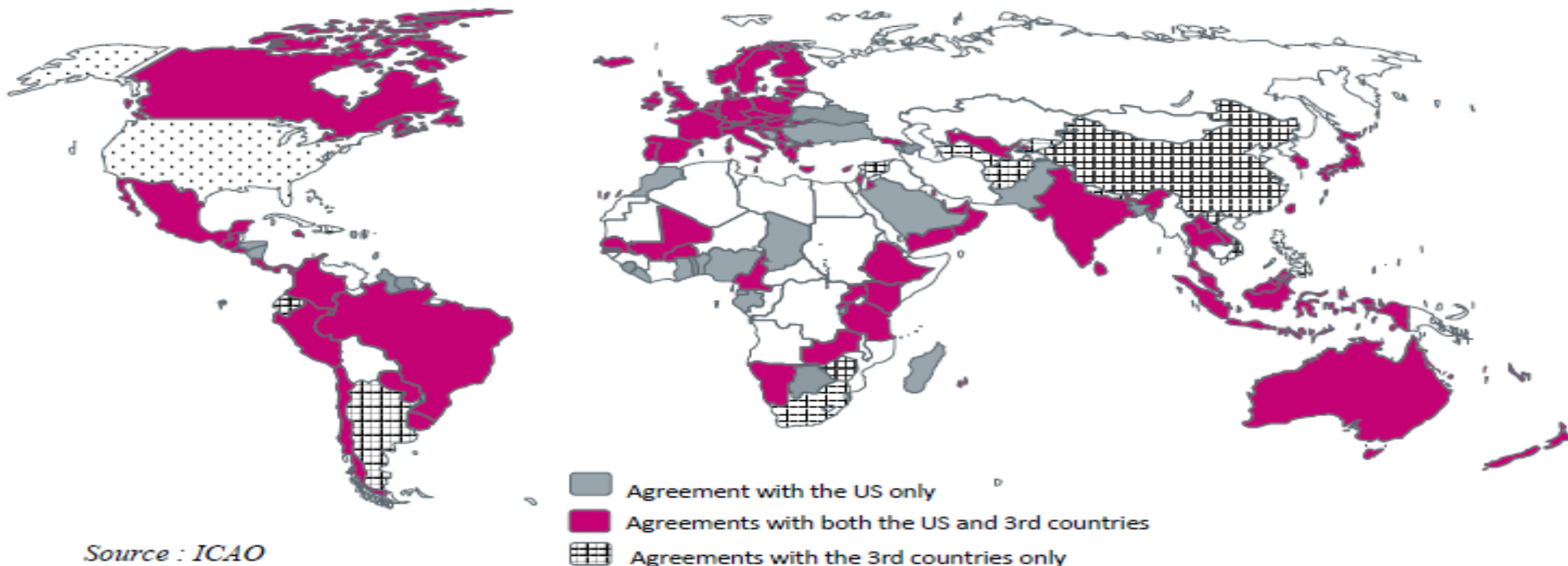
World GDP impact For Each Passanger

808 USD

تجارب الدول

تقرير ال(ICAO) عن الموقف العالمي لتحرير النقل الجوي(عام ٢٠١٦)

Bilateral Open-skies - 2016



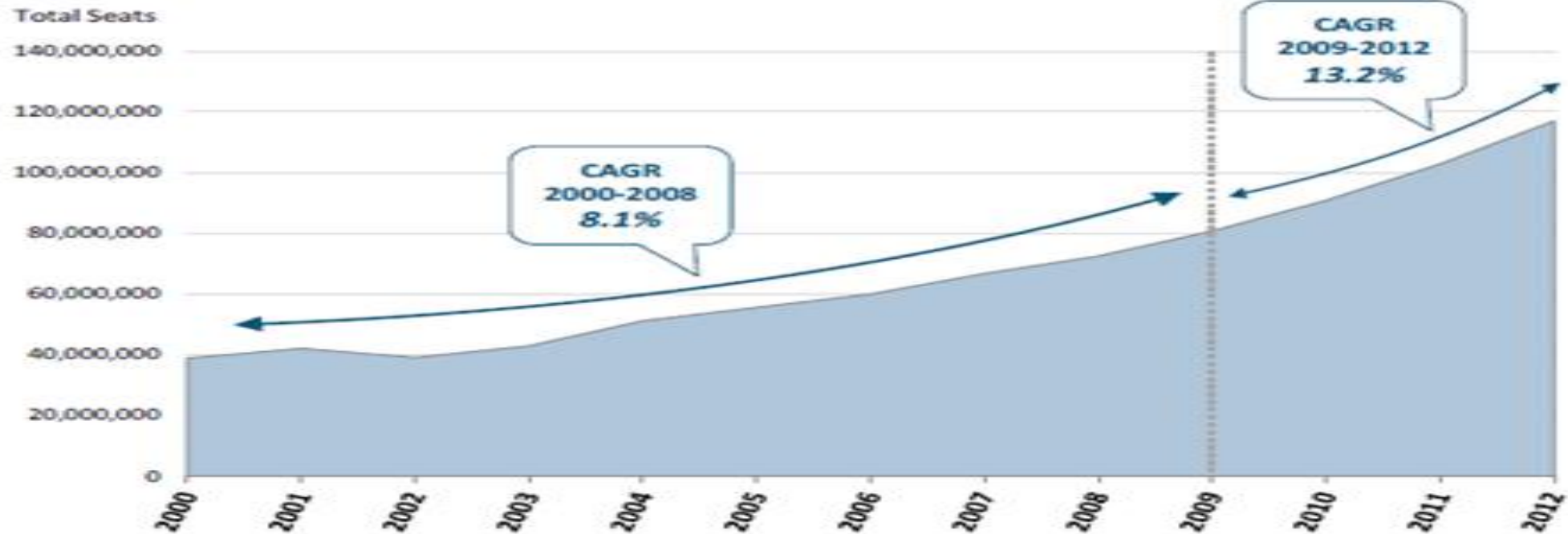
Source : ICAO

| | | |
|--|----------------|-------------|
| Number Of Highest Traffic Country Pairs | | 1000 |
| Liberalized | Fully | 33% |
| | Partial | 60% |
| Not Liberalized | | 7% |

تجارب مجموعة من الدول تبنت فتح السماوات (المجموعة الآسيوية)

1. ASEAN group: Thailand, Indonesia, Malaysia, Singapore , Philippines. Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar and Cambodia ,
2. May 2009 Liberalized Air Transport Between Capital Cities.
3. In 2010, liberalization was extended to secondary cities.
4. Philippines and Indonesia have not accepted third, fourth and fifth freedoms between capital cities.
5. Indonesia, Cambodia and Laos Don't accept fourth and fifth freedoms between secondary cities.

Total Annual Scheduled Seat Capacity in the ASEAN Market, CY 2000-CY 2012

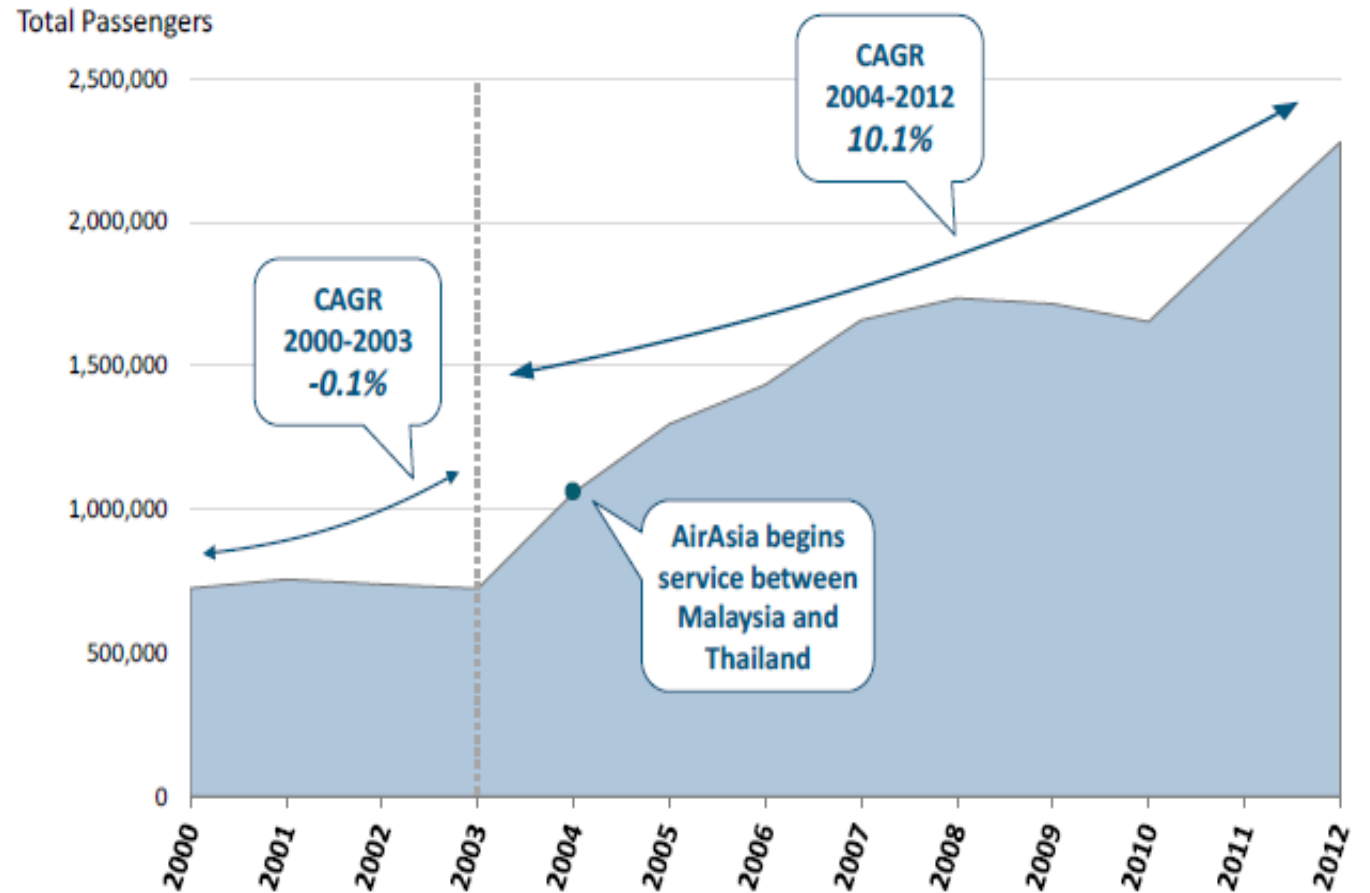


Source: Innovata Schedules via Diio

تجارب مجموعه من الدول تبنت فتح السماوات (تايلاند:ماليزيا)

1. The Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) was formed in 1967(Thailand and Malaysia are members).
2. ASEAN Liberalized Air Transport Between Capital Cities in May 2009 & liberalization was extended to secondary cities in 2010.
3. They have both concluded Open Skies agreements with the United States.
4. 2003 Both Countries started operating LCC.

Total Annual Scheduled Seat Capacity in Malaysia-Thailand Market, CY 2000-CY 2012



Source: Innovata Schedules via Diio

تجارب مجموعه من الدول تبنت فتح السماوات (تركيا)

Turkey Air Transport Liberalization Before 1983

- Only public companies were allowed .
- Turkish Airlines, was dominated the domestic market
- All airports were state owned, and Operated

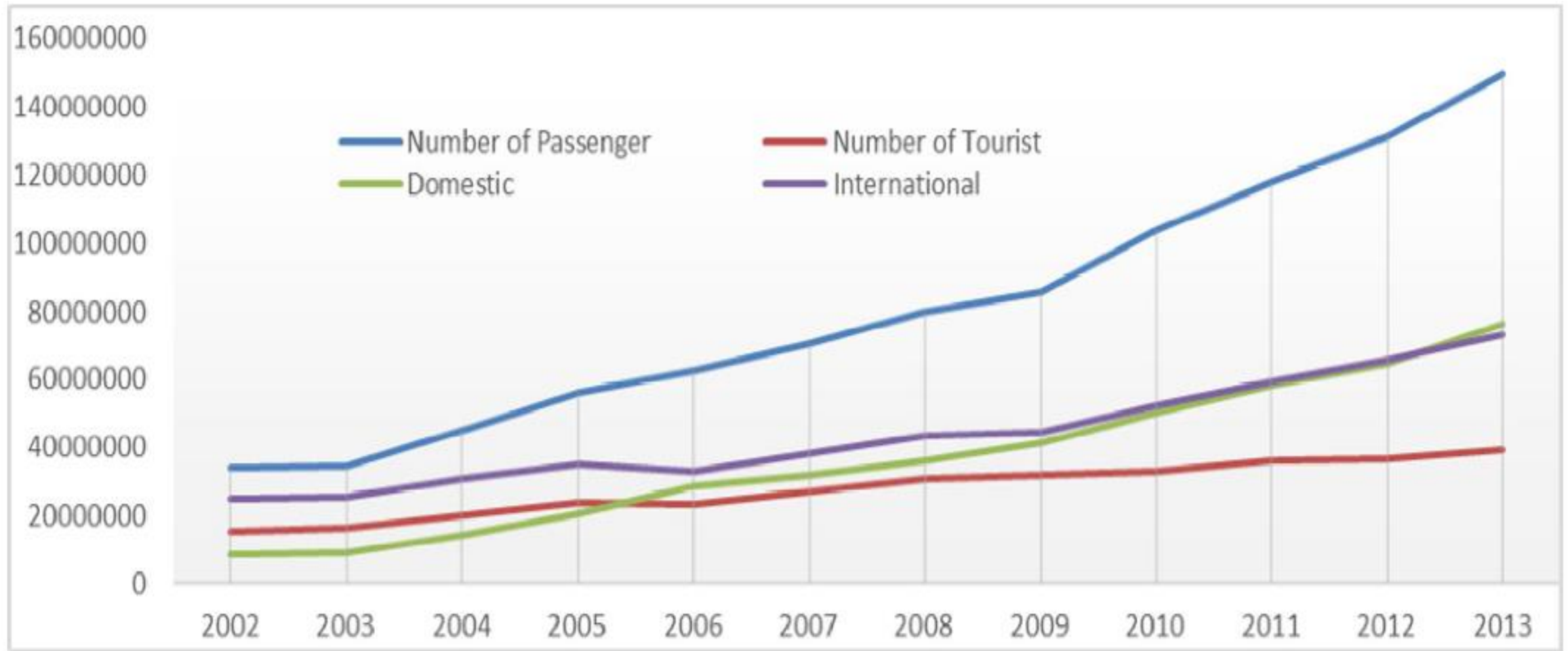
Turkey Air Transport Liberalization After 1983

- Numerous Airlines In First Year with No any arrangement concerning capitals and the number of airplanes
- The domestic market was completely deregulated except the price tariff issue
- private airlines were obliged to enter the market in which THY did not have any scheduled flights
- As a result, THY maintained its monopoly in domestic flights until 2003, and thus,

Turkey Air Transport Liberalization After 2003

- In 2003, allowed competition in domestic flight
- lifted some additional taxes on domestic air transport and reduced airport service charges in airports .
- 2007 the state-owned share of THY fell below 50% and became a joint stock company under the

(تركيا) تاثير تحرير النقل الجوى بعد عام ٢٠٠٣



Source: State airport Autotypy and Tourism Ministry.

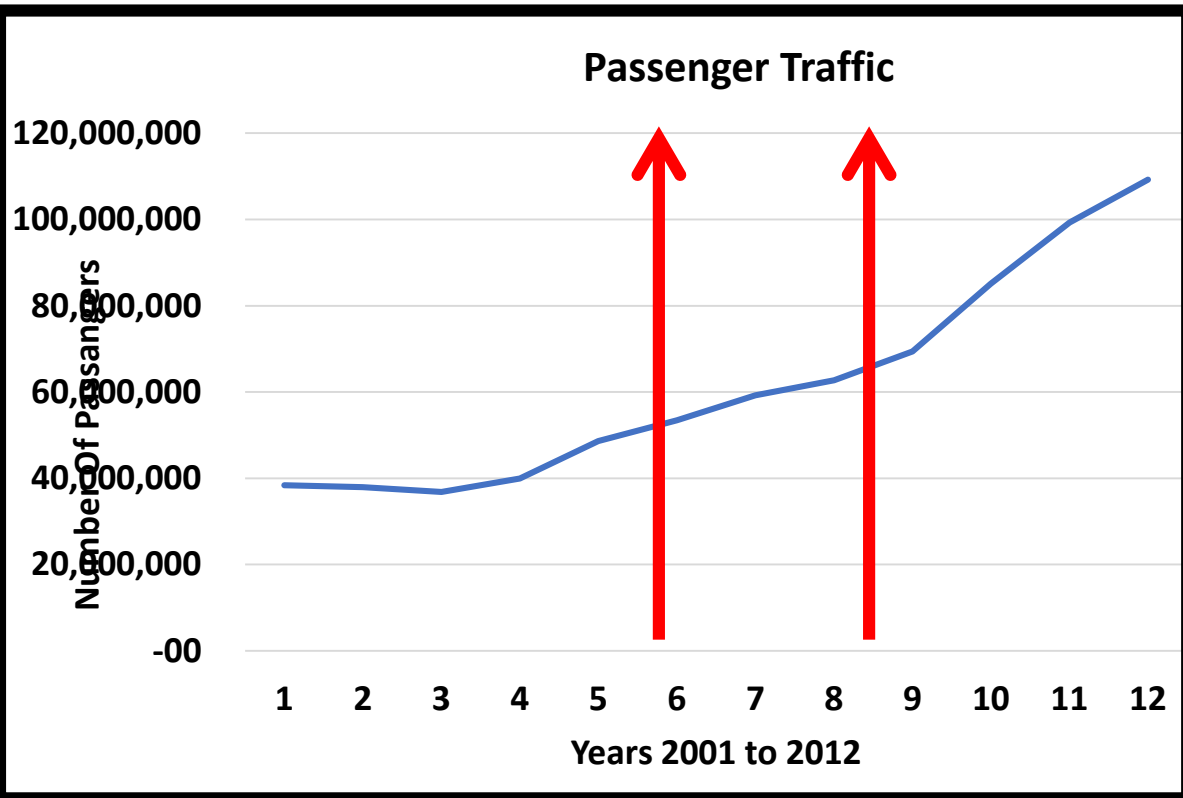
Total Passangers increase from 38 Milion Pax/year 2002 to around 143 million Pax/Year 2013

(تركيا) تأثير تحرير النقل الجوي بعد عام ٢٠٠٣

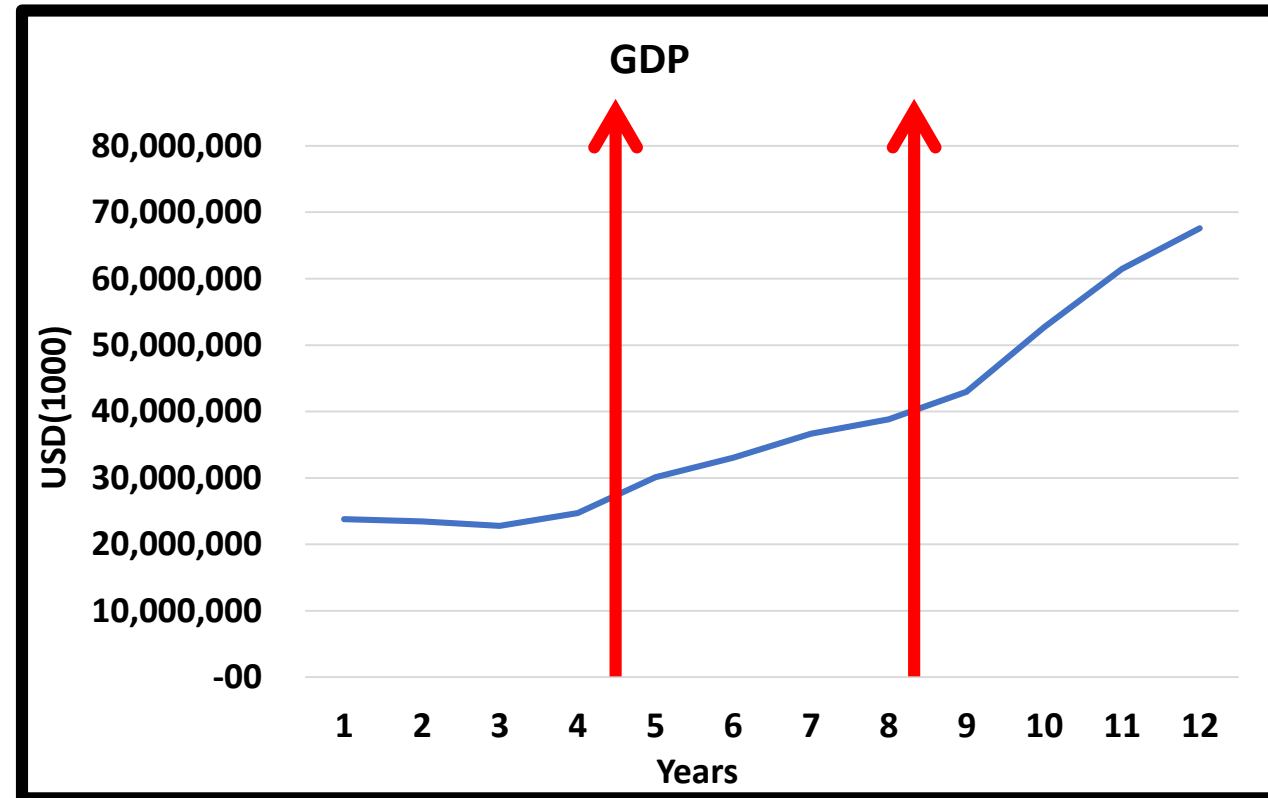
| عام 2013 | عام 2003 | الفترة | |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| (بعد عشره سنوات من بدء تحرير الأجواء) | (أول عام لتحرير الأجواء) | | |
| 140 مليون راكب | 40 مليون راكب | إجمالي عدد ركاب الطائرات بتركيا | النقل الجوى التركي |
| 23.8 مليار دولار | 2.2 مليار دولار | الدخل السنوي الإجمالي للطيران | |
| 185,000 عامل | 65,000 عامل | عدد العاملين بالنقل الجوي | |
| 48 مليون | 11 مليون | عدد الركاب للخطوط التركييه | الخطوط التركييه |
| 9.880 مليار دولار | 1.707 مليار دولار | الدخل السنوي الإجمالي للخطوط التركييه | |
| 36,000 عامل | 11,000 عامل | عدد العاملين بالخطوط التركييه | |
| 233 طائرة | 65 طائرة | عدد الطائرات | |

(البرازيل) تأثير تحرير النقل الجوي

Brazil Air Transport Liberalization Effect On Number Of Passengers



Brazil Air Transport Liberalization GDP Effect

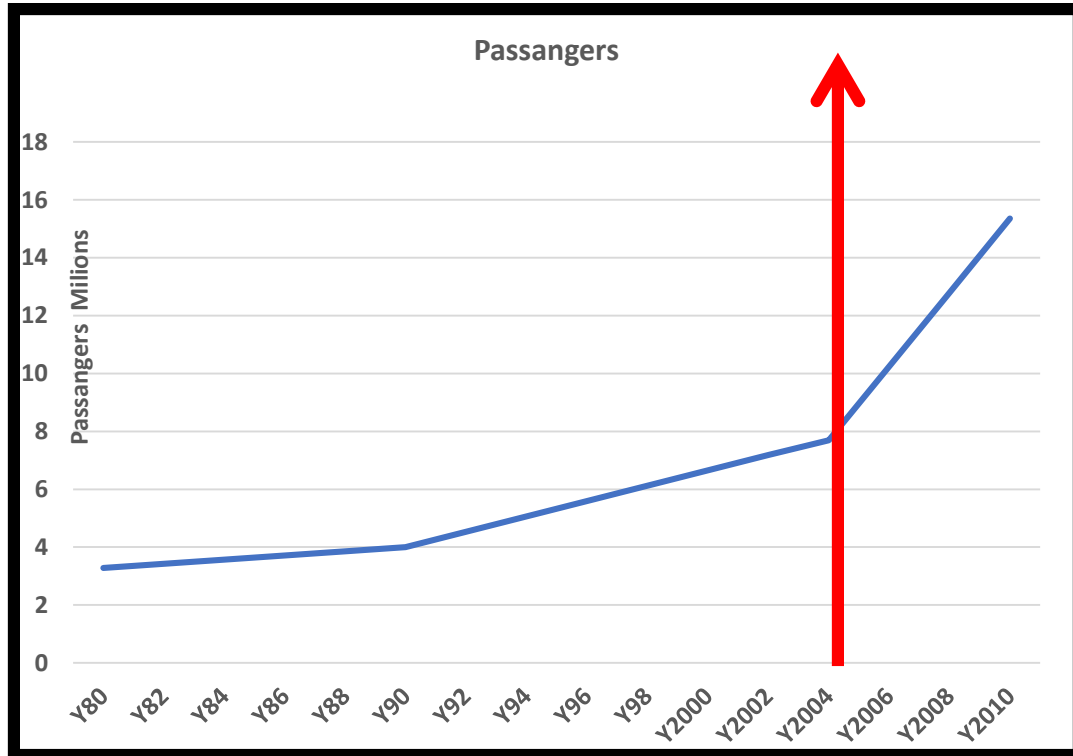


| | |
|------|--|
| 2005 | Fotaleza Agreement (6 Latin Countries) |
| | No Capacity Limitations |
| | Lower Tarrifs Acceptance |

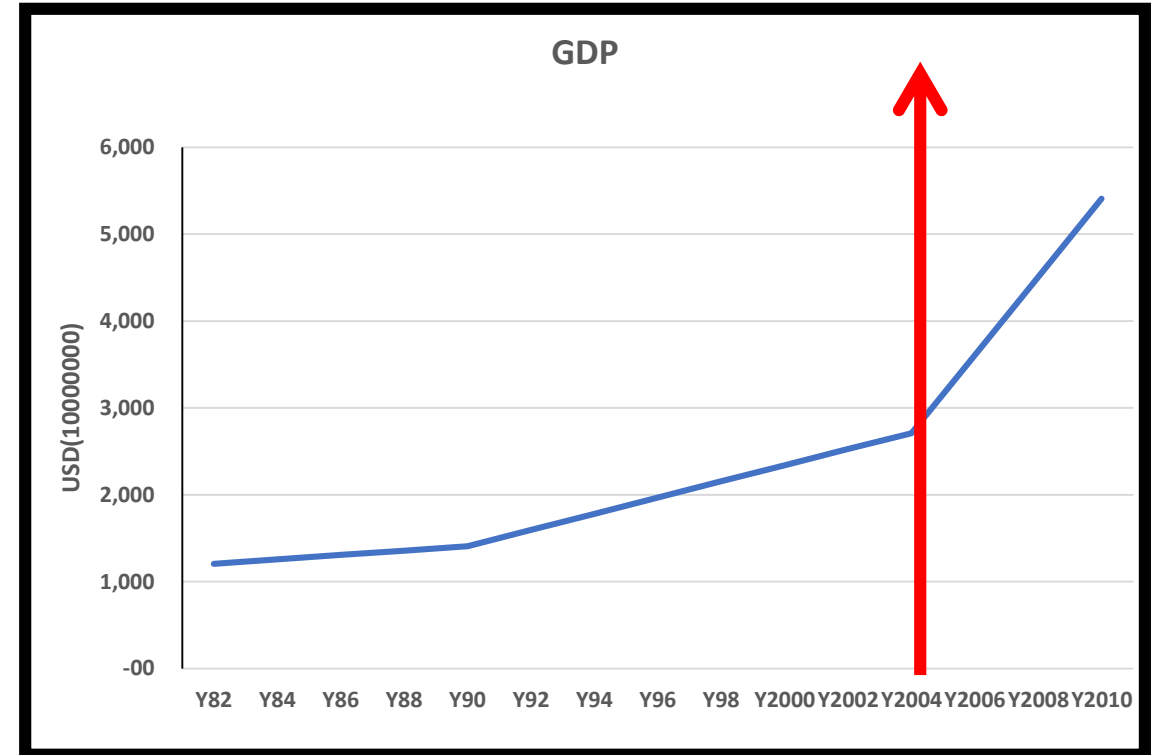
| | |
|------|--|
| 2007 | Liberalization 35 Markets Out Of 88 (Ownership Restriction) |
|------|--|

(المغرب) تأثير تحرير النقل الجوي

Air Transport Liberalization Effect On Number Of Passengers



Air Transport Liberalization GDP Effect



(٢٠٠٤) Liberalization Europe & US

Aviation Economic Effect

Aviation Industry

Direct

Indirect

Induced

Catalytic

Spin-Off Catalytic Effect

Tourism

Economy

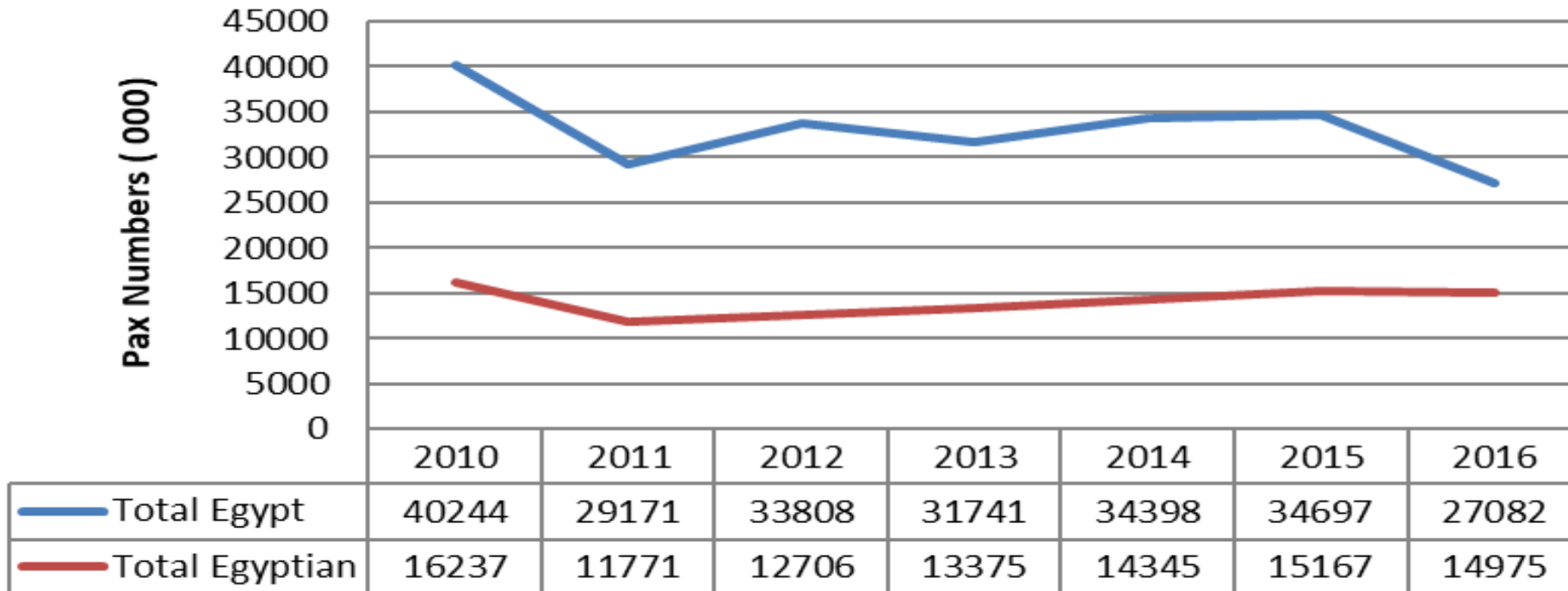
Trade

Services

حركة الركاب الموقوف الحالي

Egypt Total Traffic (2010-2016)

All Airlines & Egyptian Airlines Pax Movements to & from Egypt Trends

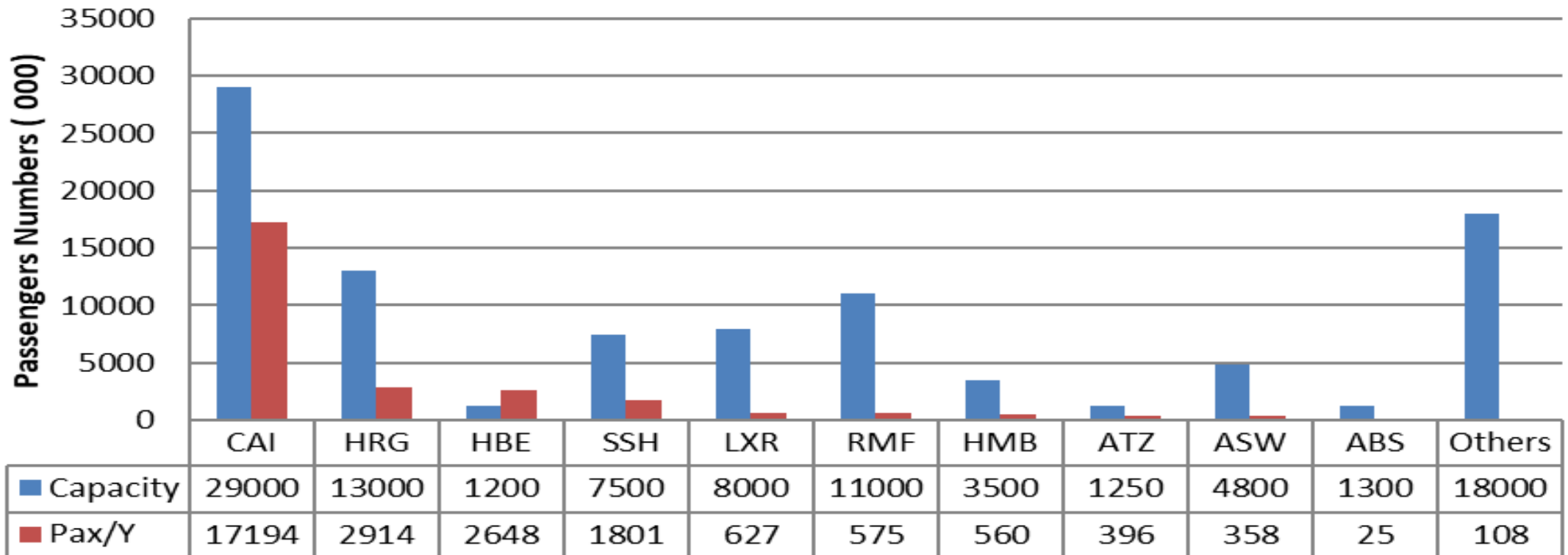


Egypt Total Traffic Is declining & Low Share of National Carriers

دراسات تحرير النقل الجوي بمصر (حركة الركاب الموقف الحالي)

Air Transport in Egypt : Airports Used Capacity

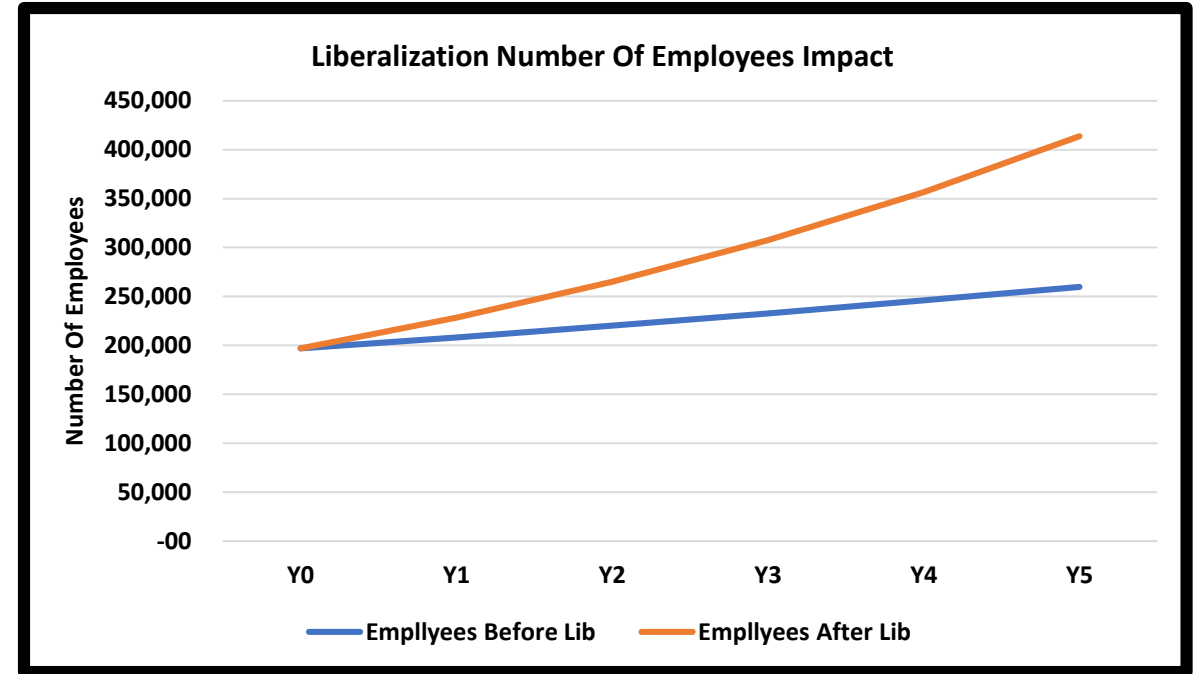
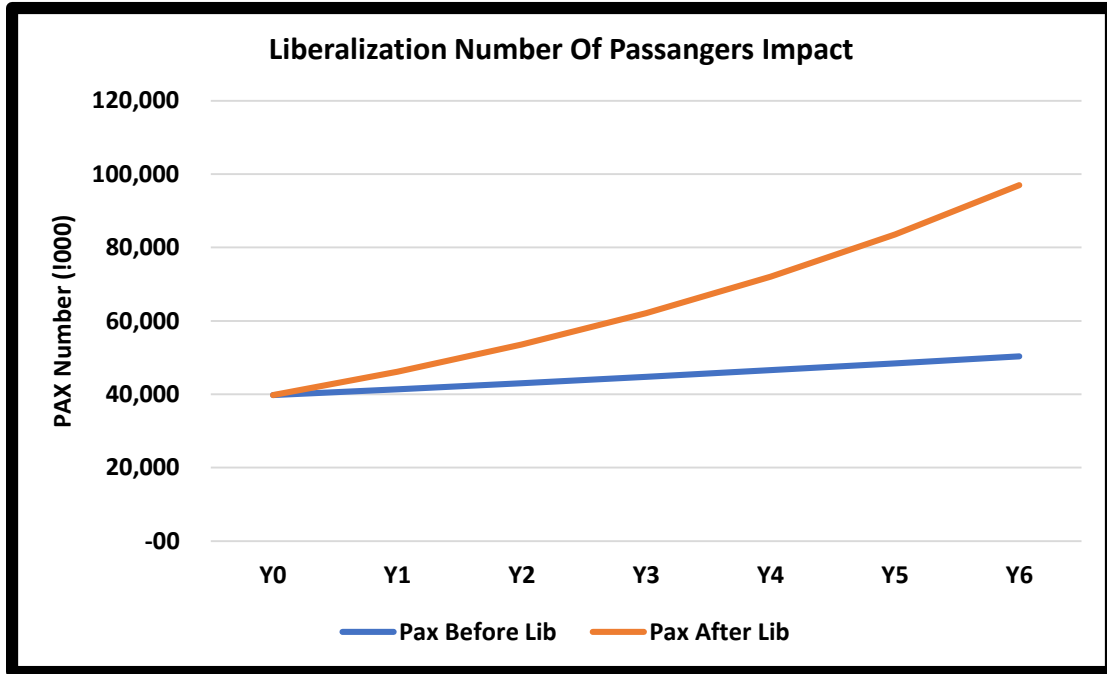
Egyptian Airports Pax Numbers & Capacities per Year in 2016



Low Utilization of The Investment In Airports Infrastructure Capacity

تأثير تحرير النقل الجوي بمصر (الركاب والعماله)

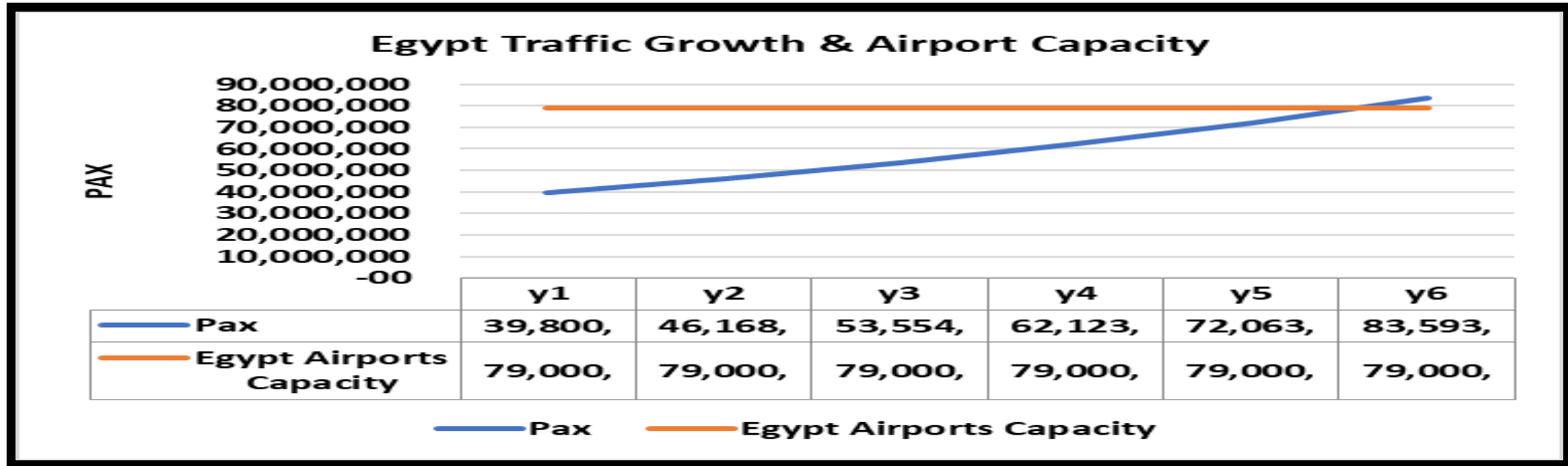
التوقعات المتحفظة للنمو في حالة التحرير الكامل لكل الخطوط طبقا لنموذج التحييلي (Intervista)



| | Passangers After 5 Years (1000) | Employees After 5 Years | Airports Used Capacity After 5 Years |
|-----------------------|---------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Before Liberalization | 50,360 | 259,921 | 64% |
| After Liberalization | 96,969 | 413,767 | Over 100% |

تأثير تحرير النقل الجوي بمصر (الطاقة الإستيعابية للمطارات)

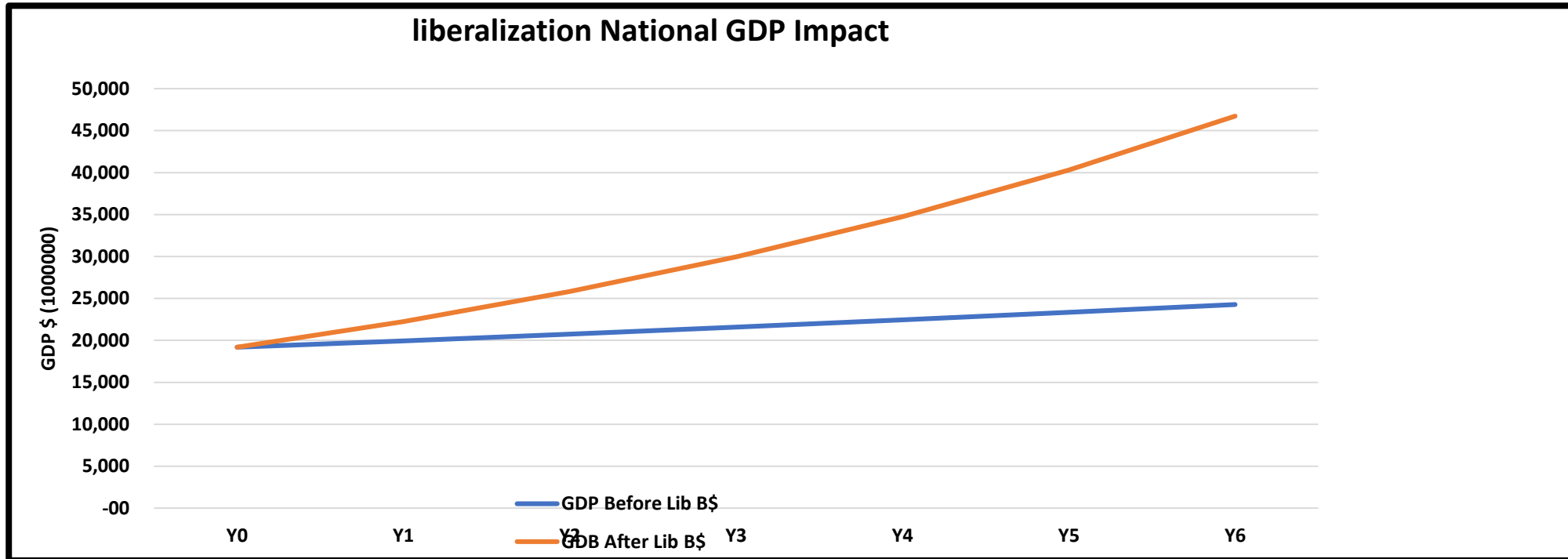
التوقعات المتحفظة للنمو في حالة التحرير الكامل لكل الخطوط طبقا لنموذج (Intervista) التحليلي



الطاقة الحالية للمطارات تستوعب نمو حركة الركاب (بعد تحرير النقل الجوي) لمدة خمسة سنين

تأثير تحرير النقل الجوي بمصر على الدخل القومي

التوقعات المتحفظة للنمو في حالة التحرير الكامل لكل الخطوط طبقا لنموذج (Intervista) التحليلي



| Total Air Transport Effect On GDP After 5 Years | |
|---|--------------------|
| Before Liberalization | 24,273 Billion USD |
| After Liberalization | 46,739 Billion USD |

تحرير النقل الجوي (الخلاصه)

جميع الدراسات وتجارب الدول تؤكد أن تحرير
النقل الجوي له مردود إقتصادي إيجابي على
الطيران والسياحه والدخل القومي

تحرير النقل الجوي بمصر (التوصيات)

- إجراء دراسته تفصيليه لتاثير النقل الجوي بمصر بواسطة أحد بيوت الخبرة العالميه .
- تستخدم في هذه الدراسة النموذج التحليلي المعتمد من صناعه النقل الجوي العالميه.
- تتم الدراسة على أكبر الأسواق التي تمثل ٨٠% من الحركة الحاليه.
- على ضوء نتائج الدراسة توضع خطه لمراحل تحرير النقل الجوي.
- يسبق البدء في تنفيذ خطه تحرير النقل الجوي تنفيذ خطه لإعداد كل من :
 - القوانين والتشريعات وسلطه الطيران المدني
 - المجال الجوي
 - المطارات
 - مصر للطيران
 - مطار القاهره كمطار محوري بالتنسيق مع مصر للطيران.

شكرا
Thank You