



אגף כלכלה ויחסים בינ"ל

**מגזר ההובלה האווירית  
של נוסעים לישראל וממנה  
צד הביקוש, צד ההיצע  
ורמת התחרות בין חברות התעופה-**

**דו"ח שנתי**

**מאי 2015**



## 1. מבוא

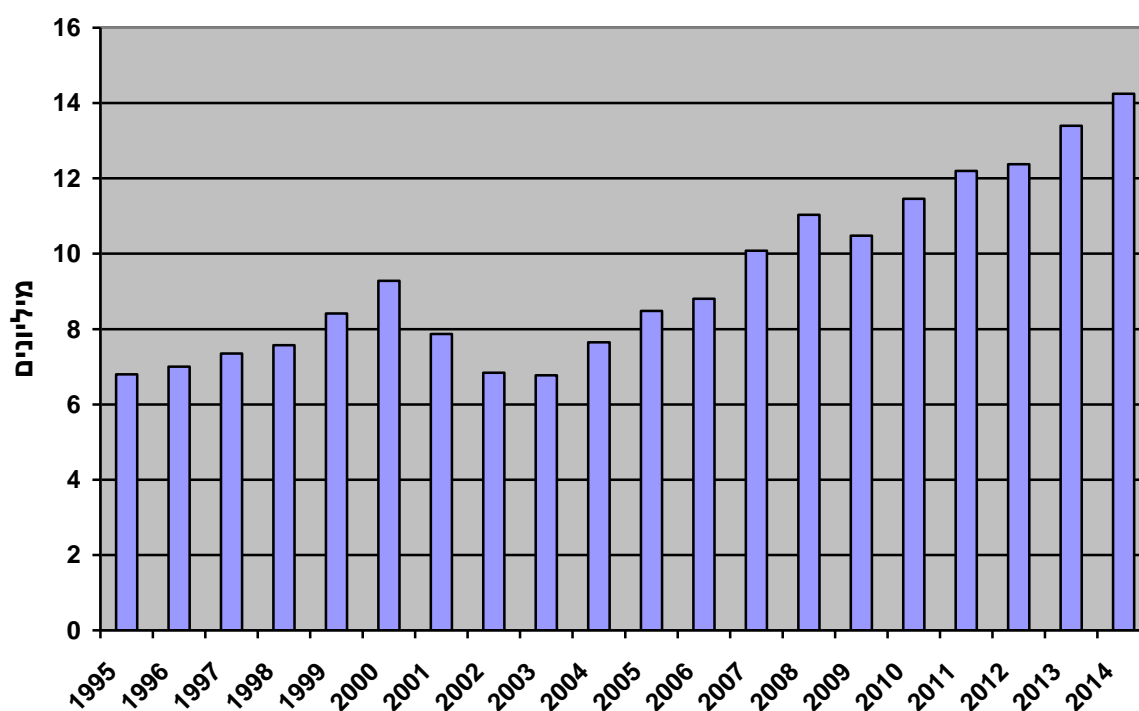
הדו"ח כולל סקירה על התפתחות צד הביקוש וצד ההיצע במגזר ההובלה האווירית של נוסעים לישראל וממנה ועל התפתחות רמת התחרות בין חברות התעופה. הדו"ח בוחן בין היתר, המשך או שינוי מגמות של ההיצע, הביקוש ורמת התחרות במהלך שנת 2014.



## 2. נוסעים בינ"ל, 1995-2014

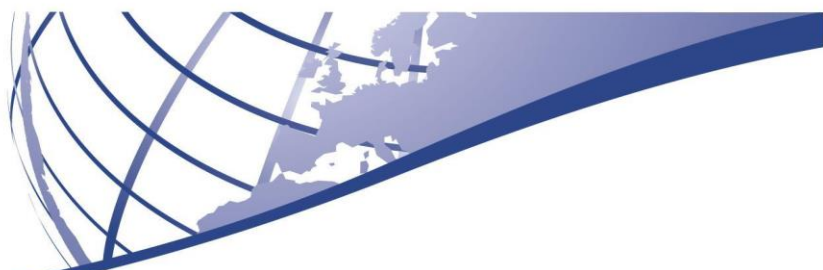
תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג המשרתת כ- 99% מתנועת הנוסעים לישראל וממנה בדרך האוויר, הסתכמה במהלך שנת 2014 בכ- 14.2 מיליון נוסעים לעומת 13.4 מיליון נוסעים ו- 12.4 מיליון נוסעים במהלך השנים 2013 ו- 2012 בהתאמה. תרשים מס' 1 המציג את תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג על ציר הזמן מצביע על כך, שתנועת הנוסעים הבינ"ל בנמל הכפילה את עצמה תוך פרק זמן של כ- 18 שנים.

תרשים מס' 1: תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג, 1995-2014



מקור- למ"ס

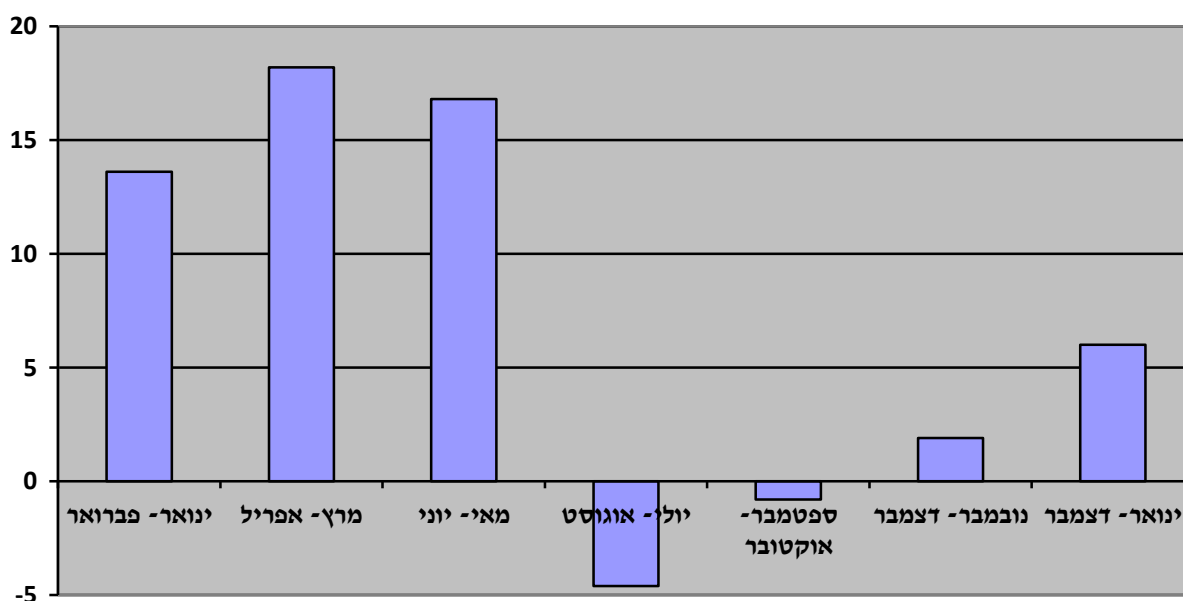
במהלך שנת 2014 נרשם בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג שיעור גידול שנתי של 6.0%. שיעור זה נגזר מגידול בשיעור של כ- 11% ביציאות התושבים בדרך האוויר ומירידה בשיעור של כ- 2% בכניסות תיירים בדרך האוויר. שנת 2014 היא השנה השנייה ברציפות שבה נרשם ליציאות התושבים גידול בשיעור של כ- 11% כשבין הגורמים העשויים להסביר הגידול ביציאות התושבים: גידול בהיצע הטיסות, גידול ברמת התחרות בין חברות התעופה וכפועל יוצא ירידת מחירי הטיסות, תיסוף הש"ח המוזיל את עלויות השהות בחו"ל, גידול באוכלוסייה ובהכנסה הפנויה.



מול הגידול המרשים ביציאות התושבים, לכניסות התיירים, נרשמה ירידה בשיעור שנתי של כ- 2% במהלך שנת 2014, על רקע מבצע "צוק איתן" שעם תחילתו במהלך יולי 2014 החלה מגמה של ירידה חדה בכניסות התיירים, אשר טרם הסתיימה.

תרשים מס' 2 מצביע על שונות גדולה בין שיעורי הגידול השנתיים של תנועת הנוסעים במהלך המחצית הראשונה של שנת 2014 לשיעורי הגידול במהלך המחצית השנייה של השנה. במהלך המחצית הראשונה של שנת 2014 נרשמו שיעורי גידול דו ספרתיים שנבעו מגידול מרשים ביציאות תושבים ובכניסות תיירים. במהלך החודשים יולי, אוגוסט, ספטמבר ו- אוקטובר התהפכה המגמה כאשר לתנועת הנוסעים בנמל נרשמה ירידה משמעותית בהשוואה לחודשים המקבילים של שנת 2013. ירידה זו נובעת מהירידה החדה בכניסות התיירים על רקע מבצע "צוק איתן", כאשר במקביל מגמת הגידול ביציאות התושבים נמשכה גם במהלך המחצית השנייה של 2014.

**תרשים מס' 2: שיעורי גידול בהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג, שנת 2014 מול שנת 2013**

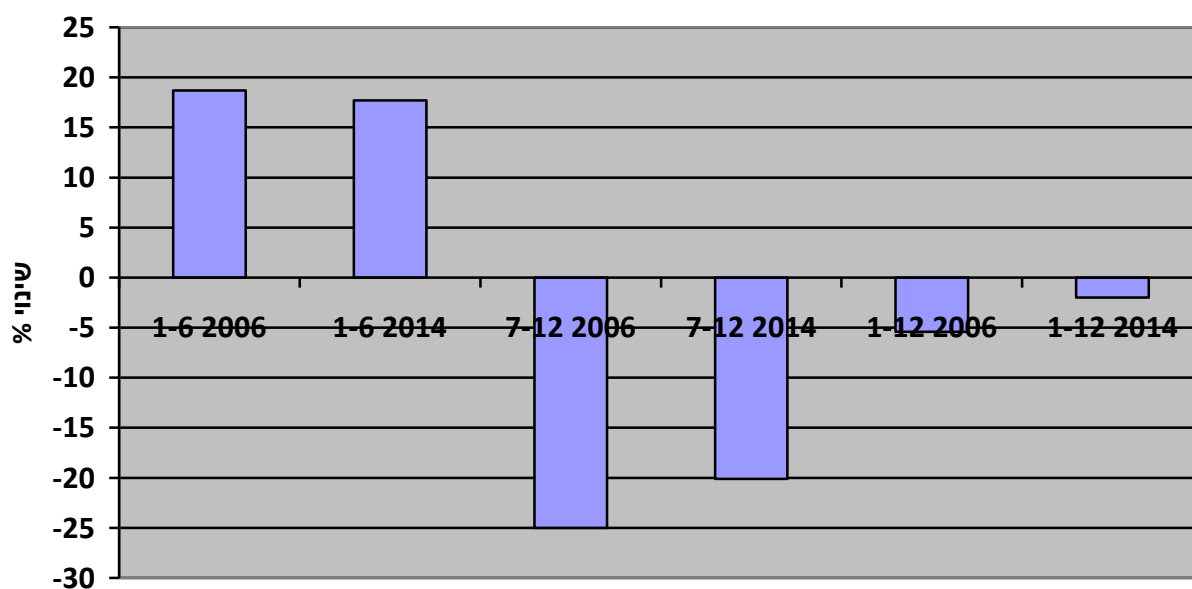


מקור: למ"ס



תרשים מס' 3 מצביע על ירידה בשיעור של כ- 20% בכניסות התיירים בדרך האוויר במהלך המחצית השנייה של שנת 2014 לעומת המחצית השנייה של שנת 2013. כמו כן, התרשים מצביע על כך שמגמת הירידה המתמשכת במספר התיירים היא דפוס שהתרחש גם לאחר מלחמת לבנון השנייה שפרצה במהלך יולי 2006<sup>1</sup>.

**תרשים מס' 3: שינוי יחסי בכניסות תיירים בדרך האוויר, ינואר-דצמבר 2006 מול ינואר-דצמבר 2014**

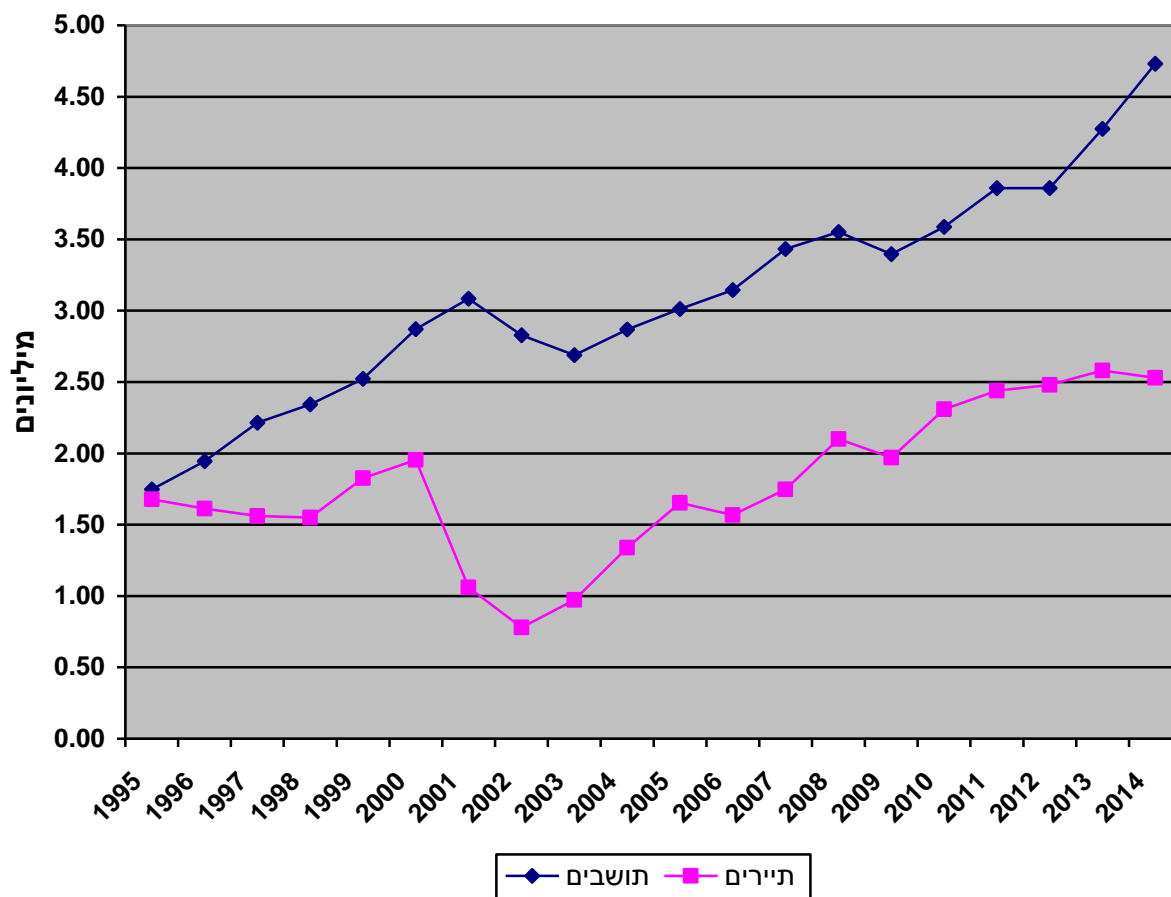


מקור: למ"ס

<sup>1</sup> התיירות הנכנסת חזרה למסלול של צמיחה כשנה לאחר סיום מלחמת לבנון השנייה.

תרשים מס' 4 המציג את היקף יציאות התושבים וכניסות התיירים בדרך האוויר במהלך התקופה 1995-2014, מצביע על כך, שגם בטווח הארוך שיעור הגידול ביציאות התושבים גבוה משמעותית משיעור הגידול בכניסות התיירים. אחוז התיירים הטס דרך נתב"ג היה באמצע שנות ה-90 תשעים כ- 50% מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנמל, כאשר במהלך שנת 2014 אחוז התיירים היה בסדר גודל של כ- 35% ואחוז התושבים כ- 65%. כמו כן, תרשים מס' 4 מצביע על שנים של ירידה בכניסות התיירים כמו השנים 2001, 2002, 2006 ו- 2014, שניתן לשייך להשפעת אירועים ביטחוניים שהתרחשו בישראל במהלך אותם שנים. לעומת זאת, הירידה בכניסות התיירים במהלך שנת 2009 ניתנת לשיוך להשפעת המשבר הכלכלי הגלובלי. ירידה ביציאות התושבים התרחשה במהלך שנים של האטה כלכלית או מיתון במשק (2002 ו- 2003 ו- שנת 2009).

**תרשים מס' 4: כניסות תיירים ויציאות תושבים בדרך האוויר, 1995-2014**



מקור: למ"ס



**לוח מס' 1: שיעור שינוי שנתי - נוסעים בינ"ל בנתב"ג,  
ציאות תושבים מישראל וכניסות תיירים לישראל בדרך האוויר**

2011 מול 2010	2012 מול 2011	2013 מול 2012	2014 מול 2013	2014 מול 2010 ממוצע	
6.5%	1.4%	8.5%	6.0%	5.5%	<b>נתב"ג בינ"ל</b>
7.5%	0.1%	10.8%	10.7%	7.3%	<b>תושבים</b>
5.4%	1.8%	4.0%	-2.0%	2.3%	<b>תיירים</b>

מקור: למ"ס

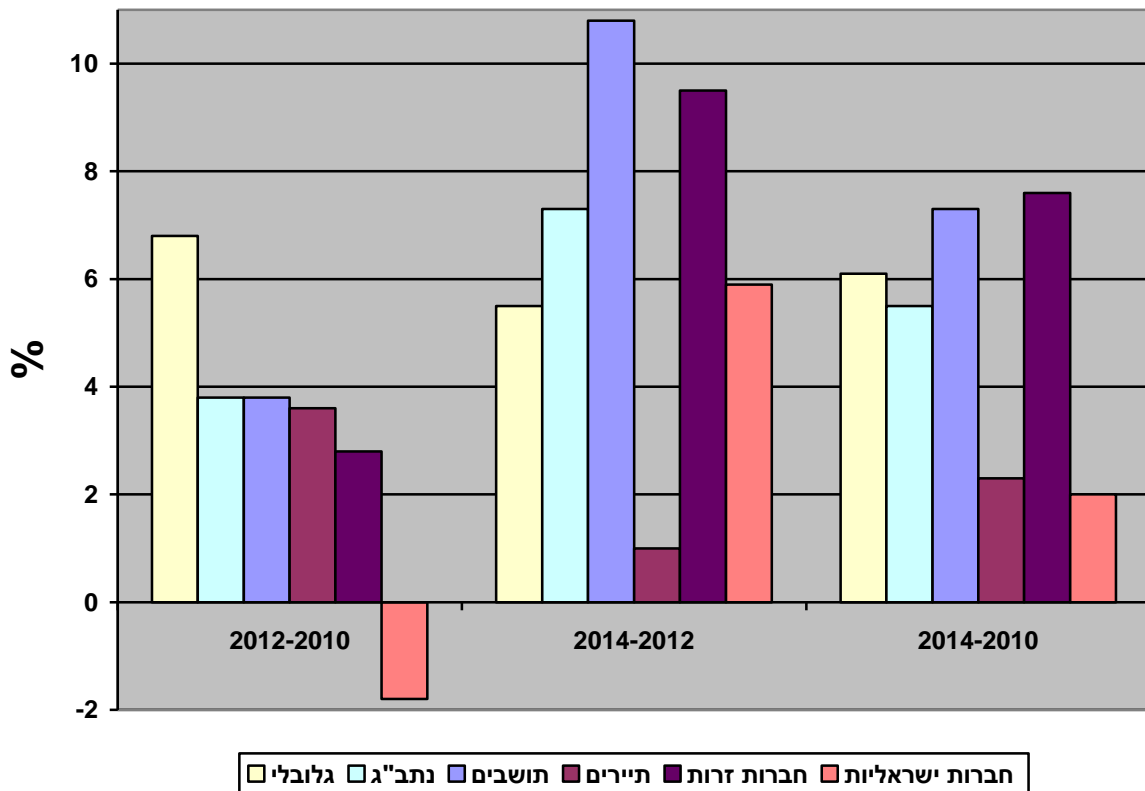


**2.1- שיעורי הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג לעומת שיעורי הגדול הגלובליים**

תרשים מס' 5 מציג את שיעור הגידול של תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג לעומת שיעור הגידול בתנועת הנוסעים הגלובלית בדרך האוויר. התרשים מצביע על כך ששיעור הגידול הממוצע בנתב"ג במהלך השנים 2014 ו-2013 היה גבוה משיעור הגידול הגלובלי. לעומת זאת, במהלך השנים 2012 ו-2011, שיעור הגידול הממוצע בנתב"ג היה נמוך משמעותית משיעור הגידול הגלובלי.

על פני התקופה שבין שנת 2010 לשנת 2014, שיעור הגידול בנתב"ג היה נמוך מעט משיעור הגידול הגלובלי. שיעור הגידול של יציאות התושבים ושל מספר הנוסעים שטס בחברות זרות במהלך אותה תקופה היה גבוה משיעור הגידול הגלובלי.

**תרשים מס' 5: שיעור גידול שנתי ממוצע בהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל הגלובלית ובתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג**



מקור- למ"ס, ICAO, יאטא



## 2.2- התפלגות תנועת הנוסעים לפי קבוצות נתיבים

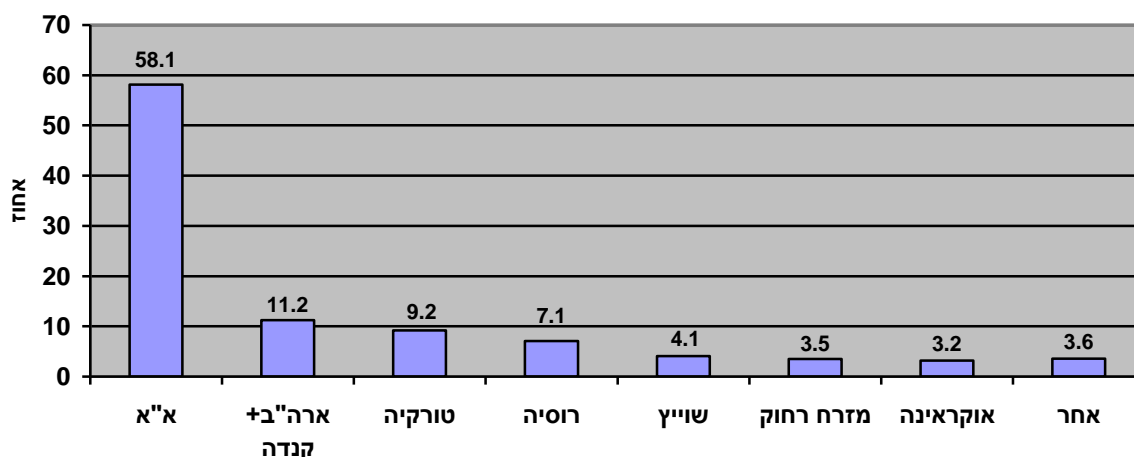
תרשים מס' 6 המציג את התפלגות תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2014 לפי קבוצות נתיבים, מצביע על כך שכ- 58% מהנוסעים טס בטיסות ישירות בין ישראל ליעדים במדינות החברות באיחוד האירופי. תרשים מס' 7 המציג את התפלגות הנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי, מצביע על כך שקרוב ל- 40% מהנוסעים בנתיבי האיחוד טס בין ישראל ליעדים בשש מדינות: גרמניה, איטליה, צרפת בריטניה, יוון ו- ספרד. בטיסות הישירות בין ישראל ליעדים ברוסיה ובאוקראינה, בין ישראל ליעדים בטורקיה ובין ישראל ליעדים בשוויץ טסו כ- 10%, כ- 9% וכ- 4% מסה"כ הנוסעים בהתאמה.

אחוז הנוסעים בטיסות ישירות בנתיבים ארוכי טווח הסתכם במהלך שנת 2014 בכ- 15%. אחוז הנוסעים אשר טס בטיסות ישירות בין ישראל ליעדים בארה"ב וקנדה, ובין ישראל ליעדים במזרח הרחוק היה כ- 11% וכ- 4% בהתאמה. כ- חצי אחוז מהנוסעים טס בטיסות ישירות בנתיב ת"א- יוהנסבורג.

חלק גדול מנמלי התעופה שבינם לנתב"ג מופעל שרות ישיר של טיסות נוסעים, משמש כ- בסיס לטיסות לא ישירות הכוללות טיסות לא ישירות בין ישראל ליעדים ברחבי העולם. לדוגמא, מבין כ- חצי מיליון נוסעים לכל כיוון בטיסות של החברות הטורקיות "טורקיש" ו- "פגאסוס" בקו ת"א- איסטנבול, רוב הנוסעים טס בין ישראל ליעדים מחוץ לטורקיה בטיסות לא ישירות דרך איסטנבול.

### תרשים מס' 6: התפלגות תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג לפי קבוצות נתיבים (טיסות ישירות),

ינואר - דצמבר 2014

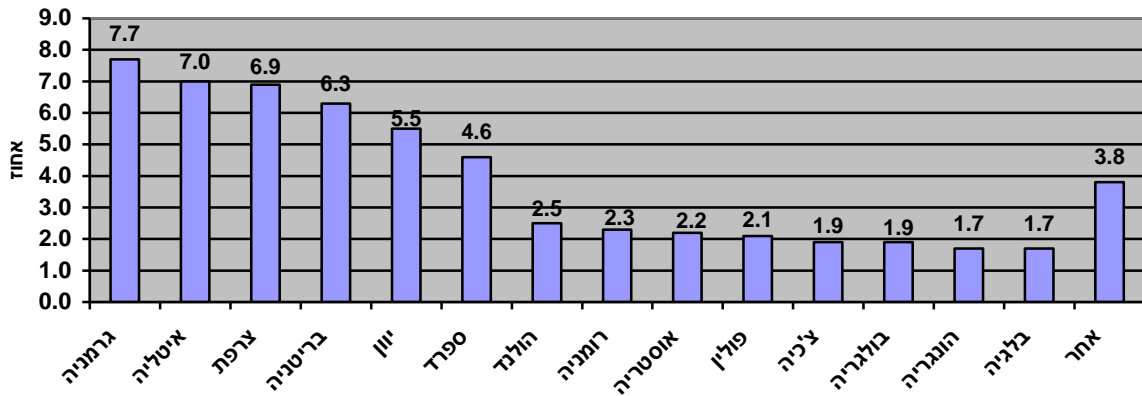


מקור- רת"א



**תרשים מס' 7: התפלגות תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג, לפי נתיבי האיחוד האירופי (טיסות ישירות),**

**ינואר - דצמבר 2014**



מקור: רת"א

לוח מס' 2 מציג את תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג על בין שנת 2010 לשנת 2014 ומאפשר זיהוי קבוצות הנתיבים שהובילו לגידול בסדר גודל שנתי של כ- 800 אלף נוסעים וכ- מיליון נוסעים במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהתאמה. בנתיבי האיחוד האירופי נרשם גידול בהיקף של כ- 650 אלף נוסעים במהלך שנת 2014 בהמשך לגידול של כ- 400 אלף נוסעים במהלך שנת 2013. בקבוצת הנתיבים בין ישראל לטורקיה נרשם גידול שנתי של כ- 150 אלף נוסעים במהלך 2014 בהמשך לגידול של כ- חצי מיליון נוסעים במהלך שנת 2013. בקבוצת הנתיבים בין ישראל לרוסיה נרשם גידול שנתי בסדר גידול של כ- 60 אלף נוסעים במהלך שנת 2014 בהמשך לגידול של כ- 80 אלף נוסעים במהלך שנת 2013.

**לוח מס' 2- תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג (אלפי נוסעים), טיסות ישירות לפי קבוצות נתיבים, 2010-2014**

2010	2011	2012	2013	2014	
6,740	7,140	7,115	7,611	8,267	איחוד אירופי
1,689	1,639	1,593	1,623	1,600	צפון אמריקה
573	572	671	1,158	1,312	טורקיה
661	772	860	943	1,004	רוסיה
465	561	597	596	582	שווייץ
436	441	467	491	497	מזרח רחוק
291	500	528	476	454	אוקראינה
600	576	547	528	524	אחר
11,455	12,201	12,378	13,426	14,240	נתב"ג בינ"ל

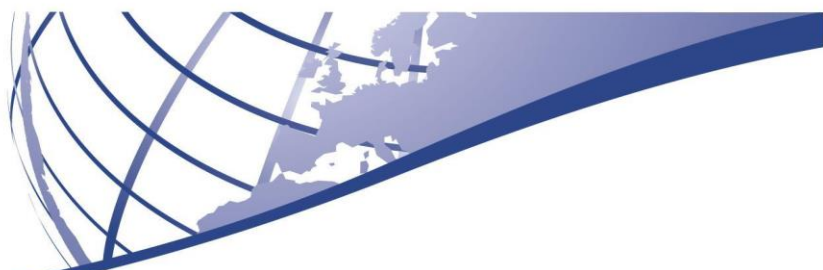


לוח מס' 3 מצביע כי חלק משמעותי מתוך הגידול המצרפי בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014 נגזר מגידול בנתיבים בין ישראל לגרמניה, יוון, איטליה ורומניה. במהלך שנת 2013 חלק משמעותי מתוך הגידול המצרפי בנתיבי האיחוד נגזר מגידול בנתיבים בין ישראל לצרפת, יוון, בריטניה, הונגריה ו- איטליה.

**לוח מס' 3- תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג (אלפי נוסעים), טיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי, 2010-2014**

<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	
998	999	1,016	987	1,103	גרמניה
871	847	889	939	1,002	איטליה
833	853	872	980	986	צרפת
774	817	816	898	891	בריטניה
491	589	632	703	785	יוון
605	669	649	625	648	ספרד
285	381	320	344	349	הולנד
225	226	223	241	333	רומניה
288	272	332	331	319	אוסטריה
177	188	225	260	295	פולין
264	281	194	207	266	בולגריה
250	249	242	239	265	צ'כיה
192	197	131	205	248	הונגריה
187	210	225	221	245	בלגיה
142	136	147	146	189	קפריסין
158	226	202	285	343	אחר

מקור: רת"א



**לוח מס' 4 - נוסעים בינ"ל בנתב"ג, טיסות ישירות, נתיבי האיחוד האירופי,  
צפון אמריקה, טורקיה, רוסיה, שווייץ והמזרח הרחוק, אחוז גידול שנתי**

2010 מול 2011	2011 מול 2012	2012 מול 2013	2013 מול 2014	2014 מול 2010	
				<b>ממוצע</b>	
5.9%	-0.4%	7.0%	8.5%	5.2%	<b>איחוד אירופי</b>
20.6%	6.4%	0.0%	-2.3%	5.8%	<b>שווייץ</b>
-3.0%	-2.8%	1.9%	-1.4%	-1.3%	<b>צפון אמריקה</b>
0.0%	17.3%	72.6%	13.3%	23.0%	<b>טורקיה</b>
16.8%	11.4%	9.7%	6.5%	11.0%	<b>רוסיה</b>
1.1%	5.9%	5.1%	1.2%	3.3%	<b>מזרח רחוק</b>
6.5%	1.4%	8.5%	6.0%	5.5%	<b>נתב"ג בינ"ל</b>

מקור: רת"א

מספר הנוסעים המצרפי בטיסות הישירות לטווח קצר ובינוני, הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי, שווייץ, טורקיה ו- רוסיה, גדל בשיעור שנתי ממוצע של כ- 6% במהלך התקופה 2010-2014. מספר הנוסעים המצרפי בטיסות הישירות לטווח הארוך, הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי צפון אמריקה, המזרח הרחוק, דרום אפריקה וברזיל, ירד בשיעור שנתי ממוצע של כ- 1% במהלך אותה תקופה. במהלך שנת 2014 שיעור הגידול השנתי של הנוסעים בטיסות הישירות לטווח קצר ובינוני ושיעור הגידול השנתי של הנוסעים בטיסות ישירות לטווח ארוך היה זהה לשיעורי הגידול הממוצעים במהלך התקופה 2010-2014.

ב- 62 קווים בין נתב"ג ליעדים מחוץ לישראל הופעלו טיסות סדירות לאורך כל שנת 2014. בכ- 70 קווים נוספים הופעלו טיסות שכר ו/או טיסות סדירות על בסיס עונתי או מזדמן. שלושה קווים עם שרות של טיסות סדירות, הושקו במהלך שנת 2013 והופעלו לאורך כל שנת 2014: ת"א- קלוז', ת"א- וילנה ו- ת"א- ונציה.



### 3. היצע הטיסות

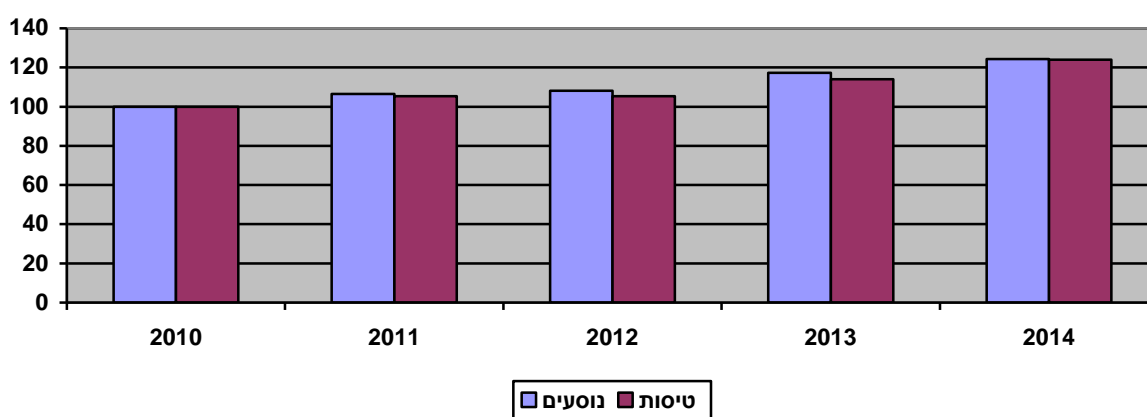
62 חברות זרות ושלוש חברות ישראליות הפעילו שירות בינ"ל של טיסות נוסעים סדירות בנתב"ג במהלך שנת 2014. 20 מהחברות הזרות שהפעילו טיסות סדירות ושלוש החברות הישראליות הפעילו במקביל לטיסות סדירות גם טיסות שכר. כ- 40 חברות תעופה זרות הפעילו טיסות שכר בלבד. כ- 87% מסה"כ הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג טס בטיסות סדירות.

היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג הסתכם במהלך שנת 2014 בכ - 95 אלף טיסות לעומת כ- 87 אלף טיסות במהלך שנת 2013 ולעומת כ- 80 אלף טיסות במהלך שנת 2012. שיעור הגידול השנתי שנרשם להיצע הטיסות ולקיבולת המושבים במהלך השנים 2014 ו- 2013 הוא כ- 9% וכ- 8% בהתאמה. מקורות הגידול בהיצע הטיסות במהלך השנים 2013 ו- 2014 כללו את הגידול המשמעותי בהיצע הטסות של חברת אל על ואת הגידול המרשים בהיצע הטיסות של החברות הטורקיות: "טורקיש" ו- "פגסוס" ושל חברות ה- LC - "איזי גיט" ו- "וויז אייר". שיעור הגידול הממוצע השנתי בהיצע הטיסות משנת 2010 עד שנת 2014 הוא 5.5%.

תרשים מס' 8 המציג את שיעורי הגידול במספר הנוסעים ובהיצע הטיסות מצביע על כך ששיעור הגידול השנתי הממוצע בהיקף הנוסעים זהה לשיעור הגידול בתנועת הנוסעים. השוויון בשיעורי הגידול הושג לאחר שבמהלך שנת 2014 נרשם להיצע הטיסות שיעור גידול גבוה משמעותית משיעור הגידול במספר הנוסעים.

#### תרשים מס' 8: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל ובמספר טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג

שנת הבסיס (100) - שנת 2010



מקור- רת"א

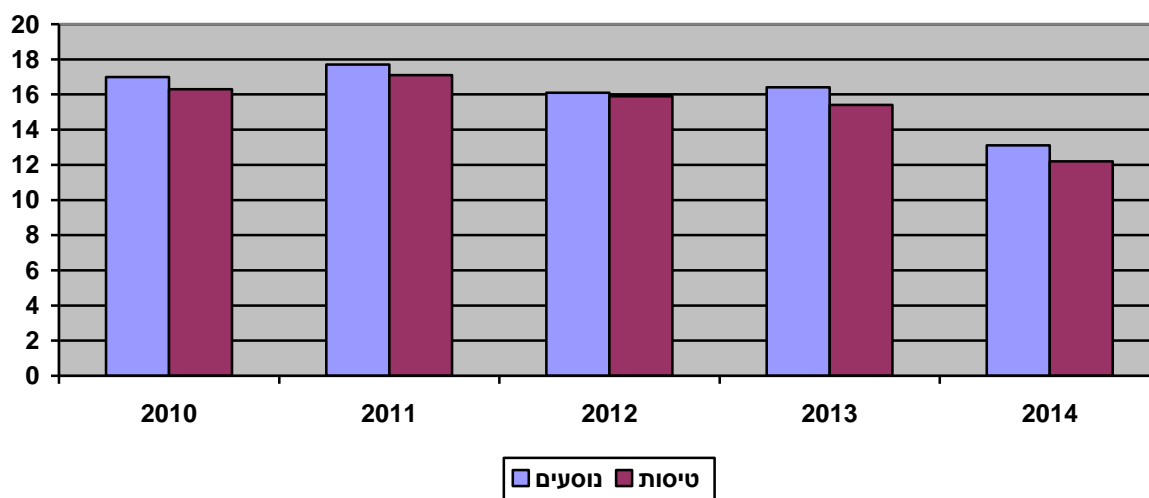


תרשים מס' 9 מציג את החלק היחסי של היצע טיסות השכר ומספר הנוסעים בטיסות שכר בנתב"ג. התרשים מצביע על מגמה של ירידה משמעותית בחלק היחסי של היצע טיסות השכר והנוסעים בטיסות שכר. אחד ההסברים למגמה זו הוא יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה. מדיניות זו אפשרה הפעלת טיסות סדירות ע"י חברות נוספות ובכלל זה חברות LC ואפשרה לחברות תעופה להסב טיסות שכר לטיסות סדירות.

מספר חברות התעופה שהחלו להפעיל שרות של טיסות סדירות לישראל וממנה או הרחיבו את פעילותן במהלך השנים האחרונות סיפקו חלופות לטיסות שכר בקווים לטווח קצר ובינוני כמו הקווים מנתב"ג ל: לונדון, פריז, ברלין, בודפשט ו- פראג. כמו כן, הליברליזציה של הסכמי התעופה אפשרה לחברות נוספות להפעיל טיסות סדירות בנתיבים נוספים כמו לדוגמא נתיבי האיים היוונים בהם הופעלו עד לפני מספר שנים טיסות שכר בלבד.<sup>2</sup>

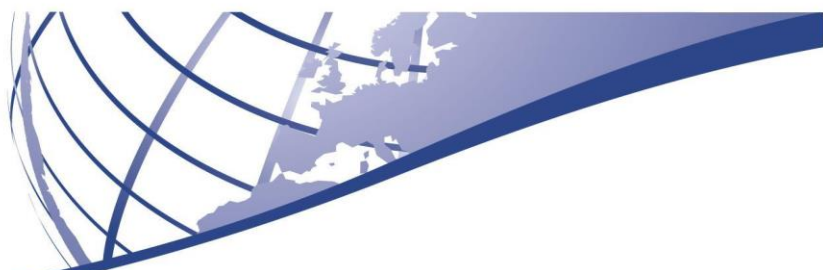
**תרשים מס' 9: אחוז היצע טיסות השכר ואחוז הנוסעים בטיסות שכר, נתב"ג**

**2010-2014**



מקור- רת"א

<sup>2</sup> דוגמא נוספת- הפעלת טיסות בקו ת"א- מוסקבה ע"י חברת רוסית נוספת ("אירופלוטי"). עד עדכון הסכם התעופה בין ישראל לרוסיה במהלך שנת 2014 החברה הייתה רשאית להפעיל בקו טיסות שכר בלבד.



### 3.1. התפלגות היצע הטיסות לפי קבוצות נתיבים

לוח מס' 5 המציג את התפלגות היצע הטיסות לפי קבוצות נתיבים, מצביע על כך שאחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014 הגיע לכ- 60% מהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג. אחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בקבוצות הנתיבים טורקיה, רוסיה ואוקראינה הגיע לכ- 10% ו- 11% בהתאמה מסה"כ ההיצע. אחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בנתיבי צפון אמריקה ובנתיבי המזרח הרחוק הסתכם בכ- 6% ו- 2% בהתאמה מסה"כ ההיצע. אחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בנתיבים ארוכי טווח הסתכם בכ- 9% מסה"כ היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג.

#### לוח מס' 5: תדירות שבועית ממוצעת, טיסות נוסעים בינ"ל בנתב"ג לפי קבוצות נתיבים, טיסות ישירות

2010	2011	2012	2013	2014	
452	466	458	497	549	איחוד אירופי
38	38	45	73	87	טורקיה
56	63	63	62	66	רוסיה
62	60	57	57	57	צפון אמריקה
31	37	37	38	38	שוויץ
29	38	40	35	33	אוקראינה
19	20	19	19	20	מזרח רחוק
49	53	54	56	62	אחר
736	775	773	837	912	נתב"ג בינ"ל

#### לוח מס' 6: תדירות שבועית ממוצעת, טיסות נוסעים בינ"ל בנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי, טיסות ישירות

2010	2011	2012	2013	2014	
55	55	61	66	73	גרמניה
63	62	61	65	70	איטליה
46	49	49	56	59	צרפת
34	40	43	44	51	יוון
38	39	38	49	50	בריטניה
42	46	42	41	44	ספרד
20	18	19	20	26	רומניה
154	157	145	156	176	אחר
452	466	458	497	549	סה"כ

מקור: רת"א





לוח מס' 7 המציג את שיעורי הגידול בהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל מנתב"ג במהלך התקופה 2010-2014, מצביע על גידול מואץ בהיצע טיסות הנוסעים בשיעור של 8.8% ו- 8.2% במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהתאמה. לעומת זאת, בין שנת 2012 לשנת 2010 הגידול בהיצע הטיסות היה בשיעור נמוך יחסית כאשר במהלך שנת 2012 לא נרשם שינוי בהיצע הטיסות לאחר שבמהלך שנת 2011 נרשם להיצע הטיסות גידול בשיעור של כ- 5%.

להיצע הטיסות הישירות במהלך השנים 2014 ו- 2013 בנתיבי האיחוד האירופי נרשמו שיעורי גידול גבוהים יחסית: 10.5% ו- 8.5% בהתאמה. מקורות הגידול העיקרים בנתיבי האיחוד במהלך אותן שנים היה גידול בהיצע בנתיבי: גרמניה, איטליה, יוון, בריטניה וצרפת. הגידול בהיצע הטיסות הישירות נתיבים שאינם נתיבי האיחוד האירופי, נגזר מגידול מרשים של היצע הטיסות בנתיבי טורקיה בשיעור דו ספרתי במהלך כל אחת מהשנים: 2012, 2013 ו- 2014. כ-75% מהנוסעים בין ישראל לטורקיה בטיסות סדירות טס בין ישראל ליעדי המשך מחוץ לטורקיה דרך איסטנבול, כאשר הנוסעים דרך איסטנבול, טס בין ישראל ליעדים באירופה ובין ישראל למספר גדול של יעדים ארוכי טווח.

היצע הטיסות המצרפי לטווח קצר ובינוני הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי, שוויץ, טורקיה ו- רוסיה גדל בשיעור שנתי ממוצע של כ- 6% במהלך התקופה 2010-2014. היצע הטיסות המצרפי לטווח הארוך הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי צפון אמריקה, המזרח הרחוק, דרום אפריקה וברזיל, ירד בשיעור שנתי ממוצע של כ- 2% במהלך אותה תקופה.

**לוח מס' 7- היצע טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, טיסות ישירות, נתיבי האיחוד האירופי, צפון אמריקה, טורקיה, רוסיה, שוויץ והמזרח הרחוק, אחוז גידול שנתי**

ממוצע	2014 מול 2010	2014 מול 2013	2013 מול 2012	2012 מול 2011	2011 מול 2010
איחוד אירופי	5.0%	10.5%	8.5%	-1.7%	3.0%
שוויץ	5.5%	0.0%	0.5%	1.1%	20.9%
צפון אמריקה	-2.0%	-0.4%	0.5%	-4.4%	-4.0%
טורקיה	23.1%	19.4%	63.1%	17.9%	0.0%
רוסיה	4.5%	6.9%	-1.3%	0.0%	12.6%
מזרח רחוק	0.5%	2.0%	-1.0%	-2.5%	3.6%
נתב"ג בינ"ל	5.5%	8.8%	8.2%	0.0%	5.3%

מקור: רת"א





### 3.2. חברות תעופה זרות

היצע החברות הזרות כולל היצע של חברות תעופה המטיסות חלק משמעותי מהנוסעים שלהן בטיסות לישראל וממנה, בטיסות המשך דרך נמלי הבית שלהן המשמשים כ- "HUB"<sup>3</sup>. חברות תעופה המיישמות מודל זה נקראות "Network Airlines", כאשר בין החברות המיישמות מודל זה בטיסות לישראל וממנה, 20 החברות הבאות המשתייכות לאחת משלושת בריתות התעופה הגלובליות:

1. "טורקיש", "יונייטד", "אייר קנדה", "לופטהנזה", "אוסטריאן", "סוויס", "ברסלס", "לוט", "ס.א.ס" ו-"אתיופאן" החברות בברית התעופה "Star Alliance".

2. "דלתא", "אירופלוט", "קוריאן", "אייר פרנס", "ק.ל.מ" ו-"אליטליה" החברות בברית התעופה Sky "Team".

3. "בריטיש איירוויז", "איבריה", "רויאל ג'ורדניאן", ו-"יו אס איירוויז" החברות בברית התעופה "One World".

חברות נוספות שאינן חברות בברית תעופה גלובלית, ומטיסות חלק משמעותי מהנוסעים שלהן בטיסות לישראל וממנה, בטיסות המשך דרך נמלי הבית שלהן המשמשים כ- "HUB" הן: החברה הטורקית "פגסוס", "אייר אוקראינה", "אוזבקיסטן איירוויז", "אייר בלטיק", ו-"אייר סרביה". חלק השוק המצרפי של כל 25 החברות המטיסות חלק משמעותי מהנוסעים שהן מטיסות לישראל וממנה בטיסות לא ישירות, הגיע במהלך שנת 2014 לכ- 36% מסה"כ הנוסעים.

קבוצה שניה של חברות כוללות את אותן חברות שהתמקדו בהטסת נוסעים בטיסות ישירות בין ישראל לבין נקודה מחוץ לישראל (Point to Point) באמצעות שרות של טיסות סדירות ו/או טיסות שכר. קבוצה זו ניתנת לחלוקה לשלוש תתי קבוצות עם מאפיינים שונים. תת הקבוצה הראשונה כוללת חברות המפעילות טיסות סדירות ולעיתים גם טיסות שכר ובין החברות המשתייכות לתת הקבוצה: "אייר בולגריה", "אאיגאן" ו-"טארוס". תת קבוצה שניה כוללת את החברות שהפעילו טיסות שכר בלבד לישראל וממנה כמו: "אייר אירופה" ו-"אייר מלטה". תת הקבוצה השלישית כוללת את אותן חברות המיישמות את מודל ה-LC ואשר נוסעיהן קיבלו את שירותי ה-"צ'ק אין" בטרמינל 1.

<sup>3</sup> לוח מס' 1 בנספח הנתונים מציג את אחוז הנוסעים הטס בטיסות ישירות מ/אל נתב"ג של אותן 25 חברות המפעילות HUB בנמלי הבית שלהן המשרת, בין היתר, נוסעים לישראל וממנה.



ארבע חברות ה- LC שהפעילו טיסות סדירות במהלך שנת 2014 לנתב"ג וקיבלו את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1 של נתב"ג, הן: "איזי ג'ט" וחברת בת שלה "איזי ג'ט סוויס", "וויז אייר" ו- "נורוויגיאן". אחד המאפיינים המייחד את ארבעת החברות מבין יתר החברות המפעילות טיסות לישראל וממנה, הוא הפעלת מספר גדול יחסית של נמלי תעופה המשמשים כבסיס, כאשר כל טיסה המופעלת ע"י אחת מהחברות נוחתת ו/או ממריאה בנמל שהוא בסיס. הטיסות ל- נתב"ג מופעלים מ- 18 נמלי תעופה שכל אחד מהם משמש כ- בסיס עבור אחת החברות.

במהלך שנת 2014, חברות אלה הפעילו 58 תדירויות שבועיות בממוצע מנתב"ג. "איזי ג'ט" הפעילה 23 תדירויות שבועיות בממוצע מששה נמלי תעופה באיחוד האירופי- לוטון, לונדון (גטוויק), מנצ'סטר, מילאנו, רומא ו- ברלין<sup>4</sup>. "איזי ג'ט - סוויס" הפעילה תשע תדירויות שבועיות משני נמלי תעופה בשוויץ- ג'נבה ו- בזל. "וויז אייר" הפעילה 21 תדירויות בממוצע משמונה יעדים באיחוד- בודפסט, בוקרשט, סופיה, פראג, ורשה, קטוביץ', וילנה ו- קלוז'. "נורוויגיאן" הפעילה חמש תדירויות בממוצע משני יעדים באיחוד- שטוקהולם ו- קופנהגן. חברות ה- LC נהנו מבלעדיות בטיסות לנתב"ג במהלך שנת 2014 בששה נמלי תעופה- לונדון (גטוויק), מנצ'סטר, שטוקהולם, וילנה, קלוז' ו- באזל.

תרשים מס' 13 מצביע על גידול לחלק שוק מצרפי כ- 10% של הנוסעים בחברות ה- LC מסה"כ הנוסעים בטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי ושווייץ במהלך שנת 2014. תרשים מס' 14 מצביע על כך, שאותן חברות הפעילו 17 קווים במהלך שנת 2014, שהם כ- 50% מסה"כ הקווים בנתיבי האיחוד האירופי ושווייץ בהם מופעלות טיסות סדירות לאורך כל חודשי השנה.

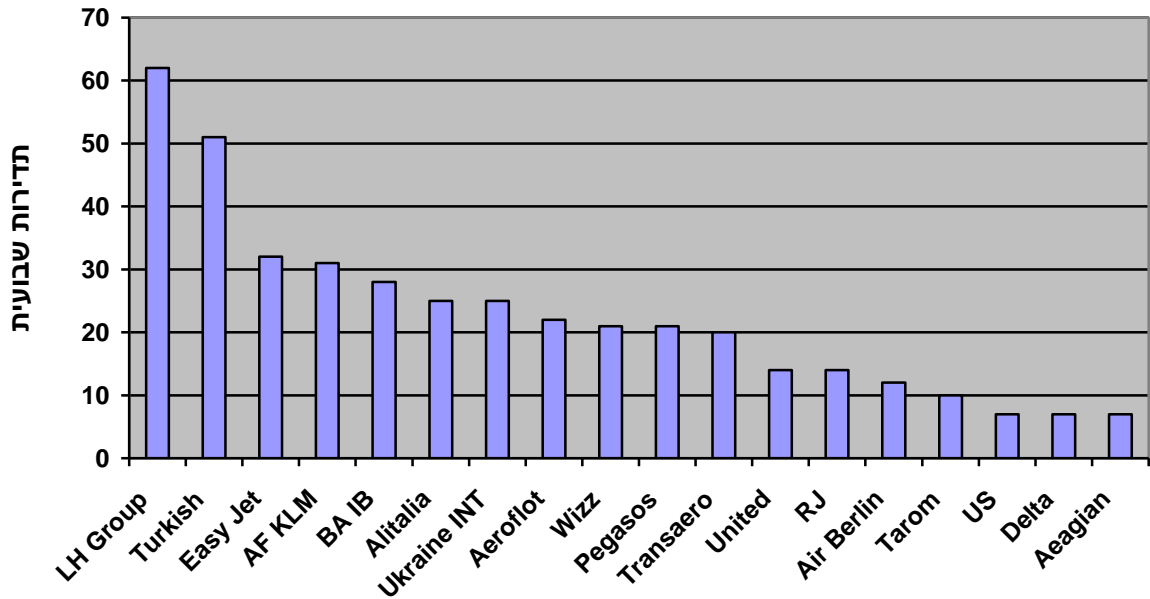
רשימת נמלי התעופה המשמשים כבסיס של חברת "איזי ג'ט" כוללת 17 נמלי תעופה באירופה שהחברה אינה מפעילה מהם טיסות לנתב"ג. נמלים אלה כוללים בין היתר, את נמלי התעופה של: אמסטרדם, המבורג, ליסבון, נפולי, ליאון, טולוז ו- ניס. רשימת נמלי התעופה המשמשים כבסיס של חברת "וויז אייר" כוללת 13 נמלי תעופה באירופה שהחברה אינה מפעילה מהם טיסות לנתב"ג. וביניהם נמלי התעופה של: קייב, בלגרד ו- ריגה.

<sup>4</sup> במהלך שנת 2015 חברת איזי ג'ט החלה להפעיל טיסות לנתב"ג מבסיס נוסף שהיא מפעילה- נמל התעופה CDG בפריז.



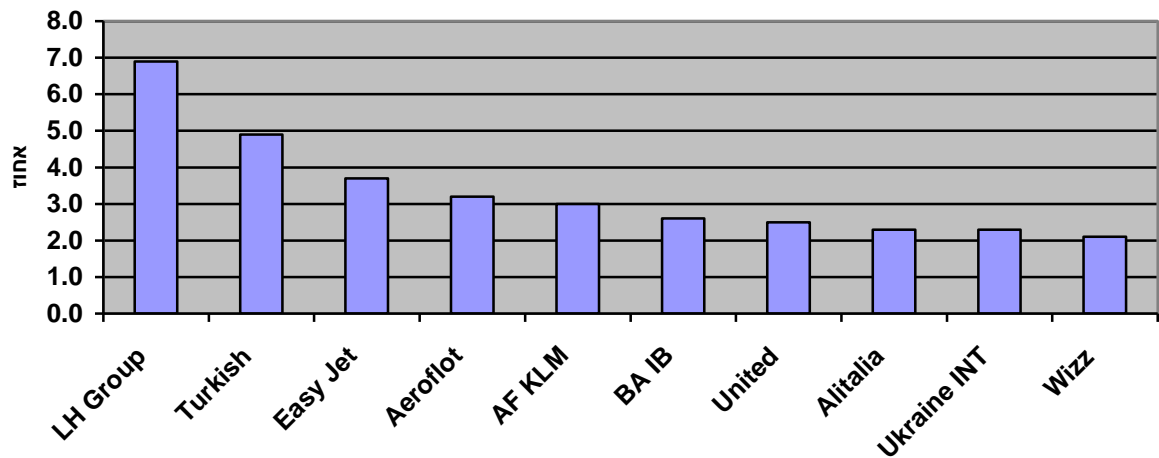
**תרשים מס' 10: החברות הזרות המובילות בתדירות טיסות הנוסעים הסדירות ב- נתב"ג,**

**ינואר- דצמבר 2014**



**תרשים מס' 11: החברות הזרות המובילות, חלק שוק מתנועת הנוסעים הבינ"ל ב- נתב"ג,**

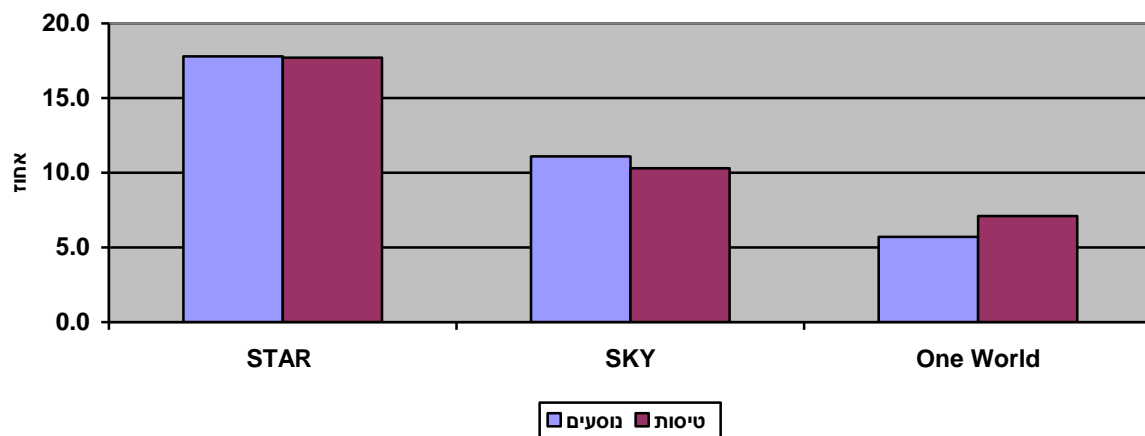
**ינואר- דצמבר 2014**



מקור: רת"א

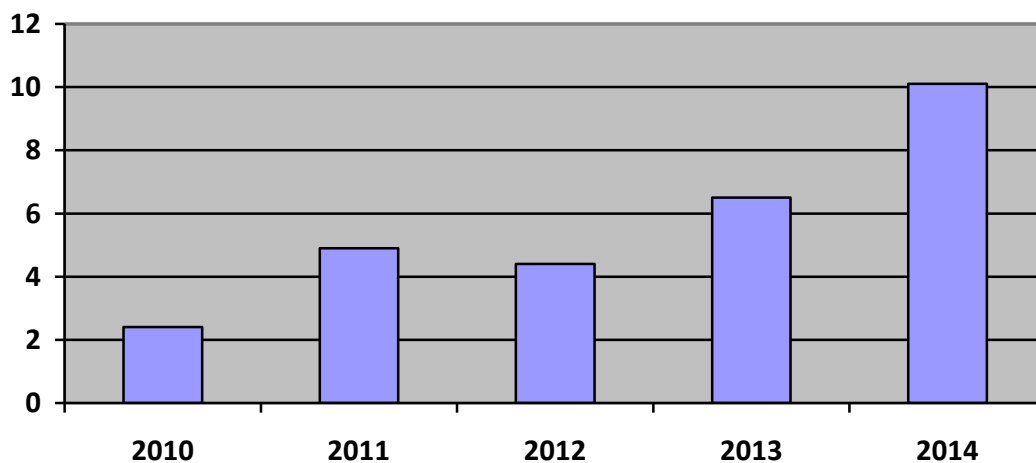


**תרשים מס' 12 - בריתות תעופה גלובליות בנתב"ג חלק שוק נוסעים בינ"ל וחלק שוק של היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל, ינואר - דצמבר 2014**



**תרשים מס' 13: חלק שוק מצרפי של חברות LC<sup>5</sup>**

**מסה"כ הנוסעים בטיסות ישירות בין ישראל ליעדים באיחוד האירופי ושוויץ**

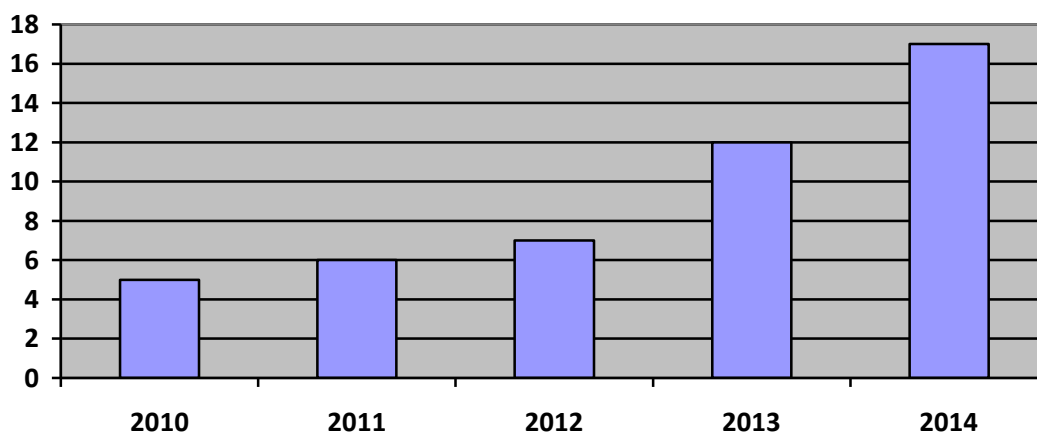


מקור: רת"א

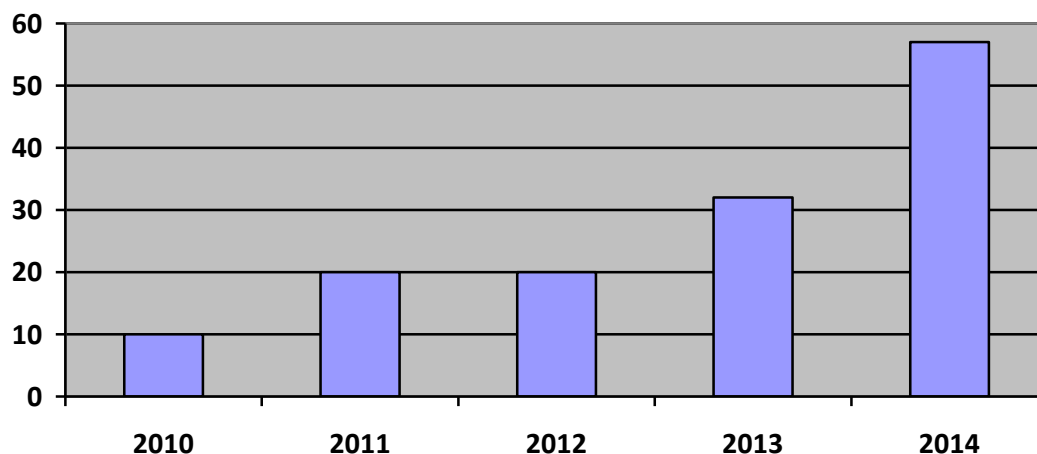
<sup>5</sup> אותן חברות LC שקיבלו את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1 בנתב"ג.



**תְּרִשִׁים מִס' 14: מִסְפַּר הַיַּעְדִים שֶׁהוֹפְעֵלוּ אֲלֵיהֶם טִיסוֹת מִנֶּתִב"ג ע"י חֲבֵרוֹת LC<sup>6</sup>**



**תְּרִשִׁים מִס' 15: תְּדִירוֹת שְׁבוּעִית מִמוֹצַעַת, טִיסוֹת מִנֶּתִב"ג לַיַּעְדִים בְּאִירוֹפָּה ע"י חֲבֵרוֹת LC**



מקור: רתי"א

<sup>6</sup> אותן חברות LC שקיבלו את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1 בנתב"ג

### 3.3. מובילים ישראלים - נוסעים, טיסות, צי המטוסים וחלק שוק

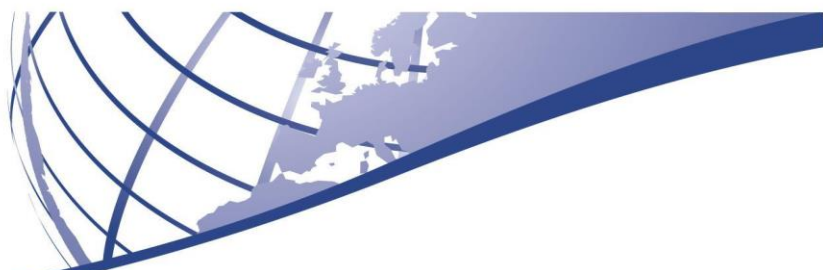
היצע הטיסות של החברות אל על, ארקיע ו-ישראייר במהלך שנת 2014 כלל טיסות נוסעים ישירות בין נתב"ג ל- 35 יעדים שהופעלו לאורך כל חודשי השנה. נוסף לטיסות אלה, החברות הישראליות הפעילו טיסות שכר וטיסות סדירות במספר קווים על בסיס עונתי (לדוגמה הטיסות בקווים לאיי יוון). שלוש החברות הישראליות מתמקדות בהטסת נוסעים בין שתי נקודות (Point to Point), כאשר חברת אל על מסתייעת בהסכמי אינטרליין וקוד שרינג עם חברות זרות להטסת נוסעים לישראל וממנה דרך נקודות ביניים, שבין לבין נתב"ג, אל על מפעילה שרות של טיסות ישירות.

חברת אל על שהינה המוביל הדומיננטי בנתב"ג הטיסה במהלך שנת 2014 כ- 4.7 מיליון נוסעים בינ"ל אל/מ נתב"ג באמצעות צי מטוסי נוסעים שגדל מ- 37 מטוסים בתחילת שנת 2014 ל- 40 מטוסים בסוף השנה. החברה רשמה גידול משמעותי במספר הנוסעים ובהיצע הטיסות בשיעור של כ- 9% ו- 10% בהתאמה. חלק השוק של אל על גדל ל- 32.7% מסה"כ תנועת הנוסעים.

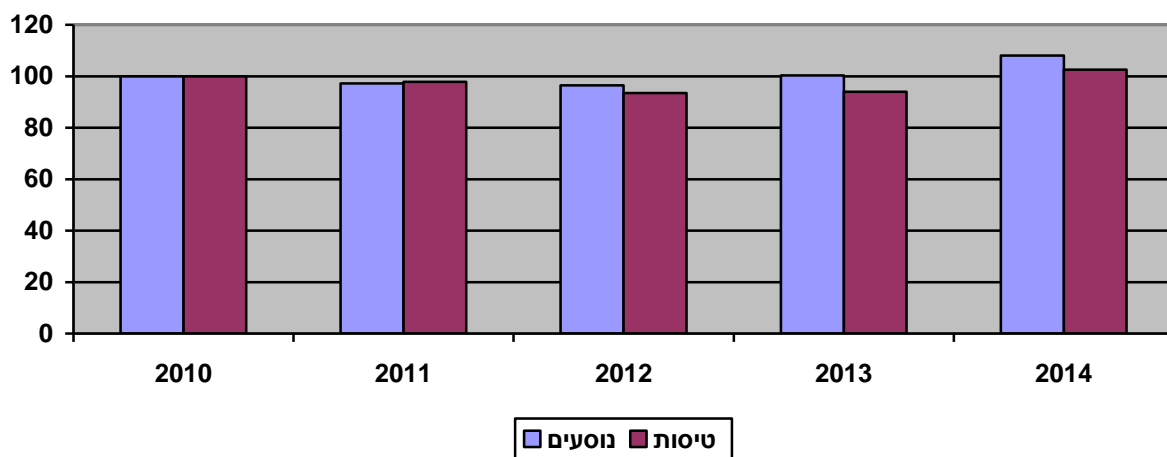
כ- 27% מסה"כ הנוסעים שחברת אל על הטיסה וכ- 17% מהיצע הטיסות שלה היו בקווים ארוכי טווח. אחוז הטיסות ארוכות טווח של החברה הוא גבוה יחסית ומוביל לכך שהמדד ק"מ לטיסה של החברה מגיע לכ- 3,500 ק"מ והוא אחד הגבוהים בעולם. בששה קווים ארוכי טווח, אל על נהנתה מבלעדיות בהפעלת טיסות ישירות מישראל, כאשר אחוז הנוסעים בטיסות אל על ליעדים אלה - כ- 13% מסה"כ הנוסעים הבינ"ל של החברה.

החברות ארקיע וישראיר הטיסו במהלך שנת 2014 כ- 510 אלף וכ- 263 אלף נוסעים בינ"ל אל/מ נתב"ג בהתאמה. שתי החברות הגדילו את היצע הטיסות ורשמו גידול במספר הנוסעים בשיעור של כ- 1% וכ- 5% בהתאמה. מגמת הירידה בחלק השוק של שתי החברות נמשכה, כאשר חלק השוק של ארקיע ו-ישראייר ירד ל- 3.6% ו- 1.8% בהתאמה.

שלוש המובילים הישראלים - אל על, ארקיע וישראייר הטיסו יחד כ- 5.5 מיליון נוסעים בינ"ל במהלך שנת 2014 ורשמו גידול מצרפי שנתי במספר הנוסעים הבינ"ל ובמספר טיסות הנוסעים הבינ"ל בשיעור של כ- 8% ו- 9% בהתאמה. הגידול במספר הנוסעים ובהיקף הטיסות הושג בהמשך לגידול מצרפי במספר הנוסעים ובהיצע במהלך 2013, כאשר במהלך השנים 2011 ו- 2012 נרשמה ירידה מצרפית במספר הנוסעים ובהיצע הטיסות.



**תרשים מס' 16: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל ובמספר טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של המובילים הישראליים, שנת הבסיס (100) - שנת 2010**



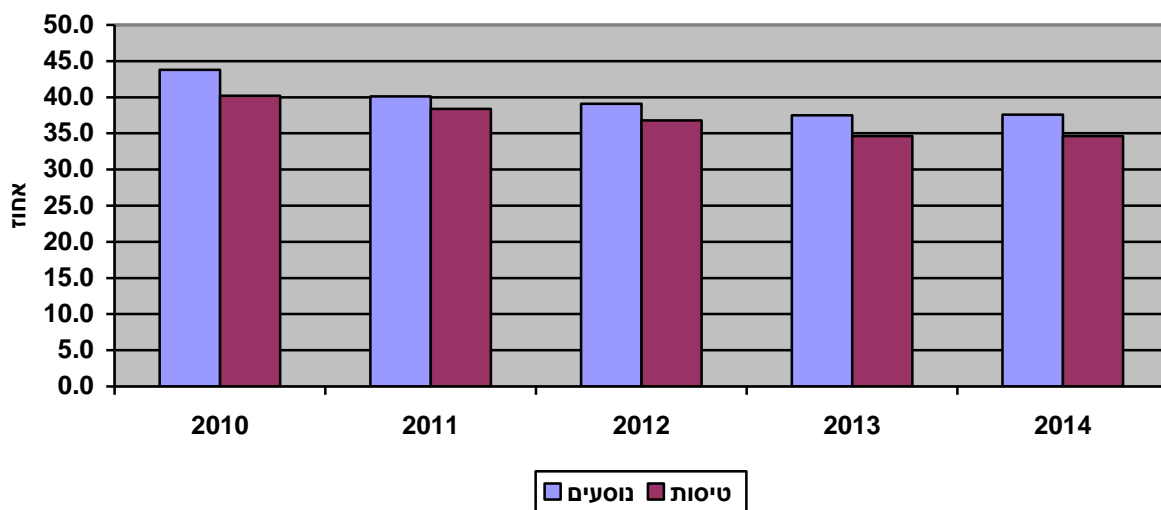
מקור: רת"א

תרשים מס' 17 מצביע על כך שמגמת הירידה בחלק השוק המצרפי של החברות הישראליות מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג נבלמה במהלך שנת 2014. חלק השוק במהלך שנת 2014 הוא 37.6% לעומת 37.5%, 39.1%, 40.1% ו- 43.8% במהלך השנים 2010, 2011, 2012, ו- 2013 בהתאמה. מגמת הירידה בחלק השוק המצרפי של המובילים הישראליים בין 2011 ל- 2013 חלה לאחר התייצבות בחלק השוק שלהן במהלך השנים 2009 ו- 2010. התייצבות זו התרחשה לאחר ירידה משמעותית בנתח השוק במהלך השנים 2008 ו- 2007. בין שנת 2002 לשנת 2006, חלק השוק המצרפי של המובילים הישראליים הגיע לסדר גודל של כ- 50%.

תרשים מס' 18 מציג את הגידול היחסי המצרפי במספר הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של החברות הישראליות ושל החברות הזרות במהלך התקופה 2010-2014. התרשים מצביע על כך ששיעור הגידול השנתי הממוצע של החברות הזרות במהלך אותה תקופה הוא 7.6% לעומת שיעור גידול שנתי ממוצע של 2.0% שנרשם לחברות הישראליות.

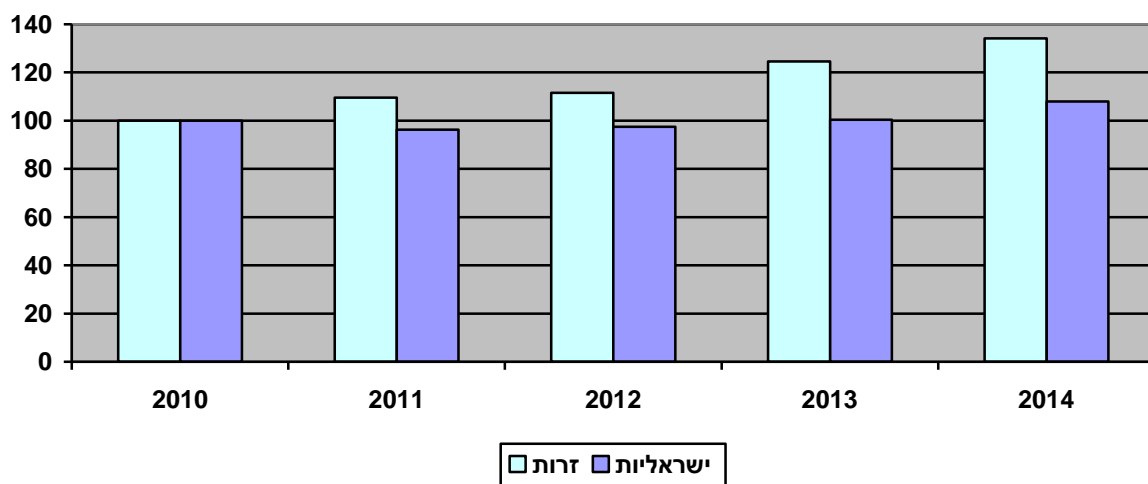


**תרשים מס' 17: חלק השוק של המובילים הישראליים מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל  
ומהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג**



מקור- רת"א

**תרשים מס' 18: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של מובילים זרים ומובילים ישראלים,  
שנת הבסיס (100) - שנת 2010**



מקור- רת"א





לוח מס' 8 מציג את מצבת צי מטוסי הנוסעים של המובילים הישראלים הקובע את פוטנציאל היצע הטיסות שלהם. בתחילת שנת 2015 מצבת המטוסים עמדה על 53 מטוסים מתוכם 46 מטוסי סילון ושבעה מטוסי טורבו פרופ.

מצבת מטוסי הסילון להטסת נוסעים לא גדלה בין שנת 2011 לשנת 2013, כאשר מצבת מטוסי הסילון גדלה בממוצע במטוס אחד לשנה בלבד במהלך השנים 2011 עד 2015. קצב גידול זה לא אפשר שמירה על חלק השוק המצרפי של המובילים הישראלים במהלך תקופה זו.

**לוח מס' 8 - צי המטוסים של המובילים הישראלים**

חברה/ דגם	כמות ינואר 2011	כמות ינואר 2012	כמות ינואר 2013	כמות ינואר 2014	כמות ינואר 2015
<b>אל על</b>					
B747-400	5	6	6	6	6
B767	8	8	8	6	6
B757	5	3	0	0	0
B737-700	2	2	2	2	2
B737-800	12	12	14	15	15
B737-900	0	0	0	2	5
B777-200	6	6	6	6	6
<b>ארקיע</b>					
B757	2	2	2	2	2
E190	1	1	1	1	2
ATR 72	5	5	5	5	5
<b>ישראייר</b>					
ATR 72	0	2	2	2	2
ATR 42	3	1	1	0	0
AB 320	2	2	2	2	2
סה"כ סילון צר גוף	24	22	21	24	28
סה"כ סילון רחב גוף	19	20	20	18	18
סה"כ סילון	43	42	41	42	46
סה"כ טורבו פרופ	8	8	8	7	7
סה"כ כללי	51	50	49	49	53

מקור- רת"א



**לוח מס' 9: מובילים ישראלים - תדירות שבועית ממוצעת טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג,**

**2010-2014**

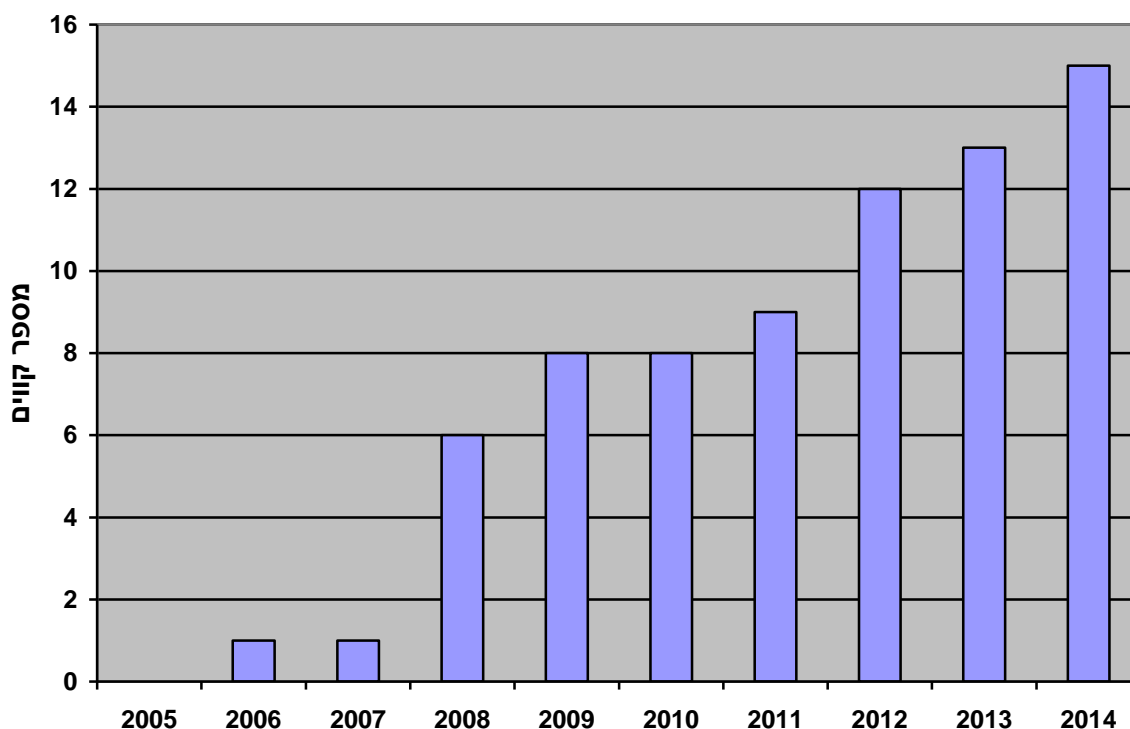
2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	
%		%		%		%		%		
34.6%	255	31.6%	245	30.5%	236	28.9%	242	29.1%	266	אל על
4.3%	31	4.7%	36	4.0%	31	3.8%	32	3.6%	33	ארקיע
2.5%	18	2.1%	17	2.5%	19	1.9%	16	1.9%	17	ישראייר
41.4%	305	38.4%	298	37.0%	286	34.6%	290	34.6%	316	סה"כ

מקור: רת"א

#### 4. תחרות בין חברות תעופה

אחד המדדים של רמת התחרות בין חברות תעופה הוא מספר הקווים בהם מופעלות טיסות סדירות ישירות ע"י שלוש חברות או יותר ביחס לסה"כ הקווים. תרשים מס' 19 מציג את הגידול המרשים במספר הקווים האלה על ציר הזמן, כאשר השוואת שיעור הגידול במדד לעומת שיעור הגידול במספר הקווים מצביעה על מגמה מתמשכת של גידול ברמת התחרות בין חברות התעופה. בסוף שנת 2014 היו 15 קווים בהם הופעלו שרות סדיר ע"י שלוש חברות או יותר. כ- 75% מסה"כ הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2014 בקווים בהם הופעלו שרות סדיר לאורך כל חודשי השנה, טס בקווים בהם מופעלות טיסות סדירות ישירות ע"י שלוש חברות או יותר. אחוז הקווים שבהם הופעלו שירות סדיר ע"י שלוש חברות לפחות מסה"כ הקווים בהם הופעלו שרות סדיר לאורך כל חודשי השנה הגיע לסדר גודל של כ- 25% במהלך שנת 2014.

**תרשים מס' 19: מספר הקווים בהם מופעלו שירות סדיר ע"י שלוש חברות ומעלה, 2005-2014**



מקור: רת"א



לוח מס' 10 ולוח מס' 11 מציגים את 30 הקווים העיקריים מנתב"ג בהיבט של היקף תנועת נוסעים הטס בקווים אלה בטיסות ישירות בלבד. ב- 16 קווים הופעל במהלך שנת 2014 שרות של טיסות סדירות ישירות ע"י שלוש חברות לפחות וניתן לזהות קווים אלה כתחרותיים. מדד תחרות נוסף המוצג בלוח מס' 8 ובלוח מס' 9 הוא חלק השוק של המוביל הדומיננטי בקו מסה"כ הנוסעים בקו בטיסות סדירות. מדד זה מצביע על רמת תחרות גבוהה בקווים ל: פראג, ברלין, בריסל, רומא, אמסטרדם, בוקרשט, ורשה, מוסקבה, לונדון ו- טורונטו. ניתן לזהות רמת תחרות גבוהה בשלושה קווים נוספים- פריז, מינכן ו- ברצלונה, בהם הופעל שרות טיסות סדירות ע"י יותר משתי חברות ובנוסף הופעלו טיסות שכר במקביל לשרות הסדיר. גורם נוסף המייצר תחרות לחברות המפעילות טיסות ישירות בקו הוא הטיסות הלא ישירות דרך יעדי ביניים כאשר במספר קווים, קיימת אחוז משמעותי של נוסעים בטיסות לא ישירות מסה"כ הנוסעים בקו.



**לוח מס' 10 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית בין נתב"ג לבין 20 היעדים העיקריים (עד חמש שעות טיסה) - טיסות נוסעים סדירות, יוני 2014**

יעד	מספר חברות-טיסות סדירות ישירות	חברה דומיננטית אומדן חלק שוק <sup>7</sup>	תדירות שבועית ממוצעת	חברות המפעילות טיסות ישירות ליעד	אחוז נוסעים בטיסות לא ישירות
ברלין	5	32%	27	אייר ברלין, אל על, ישראייר, לופטהנזה, איזי ג'ט	10%
פראג	4	29%	22	אל על, טרבל סרוויס, צ'ק איירליינס, וויז איר	7%
רומא	4	43%	44	אל על, אליטליה, ישראייר, איזי ג'ט	7%
אמסטרדם	4	43%	24	אל על, ק.ל.מ, ארקיע, טרנסאווייה	25%
פריז	4	49%	55	אל על, אייר פרנס, ארקיע, טרנסאווייה, שכר	16%
מינכן	4	51%	24	אל על, לופטהנזה, ארקיע, אייר ברלין	6%
בריסל	3	36%	22	ס.נ ברסלס, אל על, ג'ט אייר פליי	13%
מוסקבה	3	37%	52	טרנסאארו, אל על, אארופלוט	2%
ורשה	3	42%	20	לוט, אל על, וויז אייר	3%
לונדון/לוטון	3	46%	49	אל על, בריטיש איירווייז, איזי ג'ט	9%
בוקרשט	3	47%	30	טארום, אל על, וויז אייר	1%
ברצלונה	3	52%	24	אל על, ארקיע, ויואלינג, שכר	15%
וינה	3	54%	23	אוסטריאן, אל על, ניקי	5%
מילאנו	3	59%	19	אל על, איזי ג'ט, מרידיאנה	12%
לרנקה	3	66%	23	סייפרוס, אל על, ארקיע	0%
פרנקפורט	2	54%	27	אל על, לופטהנזה	14%
מדריד	2	56%	26	אל על, איבריה	21%
ציריך	2	57%	26	אל על, סוויס	5%
גינבה	2	62%	8	איזי ג'ט, אל על	17%
קייב	2	71%	25	איר אוקראינה, אל על	2%

<sup>7</sup> חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס אל מ- ת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א (O & D)



**לוח מס' 11 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית, טיסות נוסעים**

**סדירות לטווח ארוך, יוני 2014**

אחוז נוסעים בטיסות לא ישירות	חברות המפעילות טיסות ישירות	תדירות שבועית ממוצעת	חברה דומיננטית- אומדן חלק שוק <sup>8</sup>	מספר חברות- טיסות ישירות	יעד
24%	אל על, יונייטד, דלתה	43	54%	3	ניו יורק
29%	אל על, אייר קנדה	10	41%	2	טורונטו
48%	אל על	5	52%	1	לוס אנג'לס
33%	אל על	3	63%	1	בייג'ינג
35%	אל על	6	65%	1	בנגקוק
30%	אל על	3	70%	1	מומביי
27%	אל על	3	73%	1	יוהנסבורג
27%	קוריאן	3	73%	1	סאול
20%	יו. אס. איירוויז	7	80%	1	פילדלפיה
17%	אל על	5	83%	1	הונג קונג

מקור: רת"א, PAX IS

<sup>8</sup> חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס אל מ- ת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א (O & D)



נוסף למרכיב התחרות בקו הבודד הנגזר מהפעלת שרות סדיר של טיסות ישירות המופעל ע"י יותר משתי חברות או מהפעלת טיסות שכר ישירות בנוסף לשרות הסדיר של שתי חברות, קיים מרכיב נוסף של תחרות הנגזר מהפעלת טיסות לא ישירות ע"י חברות המפעילות HUB בנמל הבית שלהן. מודל פעילות זה מאפשר לחברות היכולת להטיס נוסעים בין ישראל למספר גדול יחסית של יעדים בטיסות לא ישירות תוך ניצול רשת הנתיבים שלהן ושל חברות עמיתות לברית תעופה גלובלית ו/או להסכמי קוד שרינג. דפוס פעילות זה יוצר בין היתר, תחרות אפקטיבית לחברות המפעילות טיסות ישירות לטווח ארוך ובעיקר לחברת אל על.

גורם נוסף לגידול ברמת התחרות במהלך השנים האחרונות הוא גידול במספר החברות המפעילות טיסות נוסעים סדירות לישראל וממנה. כ- 50 חברות שלא הפעילו טיסות סדירות לישראל וממנה עד לשנת 2005, החלו להפעיל שרות של טיסות סדירות לישראל וממנה במהלך התקופה 2005 - 2014. יחד עם זאת, מספר גדול יחסית של חברות שכלל את אותן חברות וחברות נוספות הפסיק במהלך אותה תקופה את השרות לישראל וממנה.

לצד הגידול בסה"כ החברות המפעילות שרות סדיר לישראל וממנה במהלך השנים האחרונות, מספר חברות עברו במהלך השנים האחרונות הליכי מיזוג שהפכו אותן לישות עסקית אחת הכוללת שתיים או יותר חברות תעופה. בין החברות המפעילות שרות סדיר לישראל וממנה שעברו הליך מיזוג במהלך השנים האחרונות: "בריטיש איירווייז" והחברה הספרדית איבריה במסגרת חברת IAG, וקבוצת "לופטהנזה" הכוללת את חברות התעופה: "לופטהנזה", "סוויס", "אוסטריאן" ו- "ברסל איירליינס". מיזוג חברות עלול לגרום לפגיעה מסוימת בתחרות ולכן רשויות ההגבלים העסקיים הרלוונטיות בוחנות תכניות למיזוג בין חברות תעופה.

הסעיף הבא מציג בקצרה את נושא מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת מאז שנת 2006 המאפשרת, בין היתר, גידול בהיצע הטיסות והמקדמת גידול ברמת התחרות בין חברות התעופה.



## 5. תהליך הליברליזציה של הסכמי התעופה

שרי התחבורה מובילים מאז סוף שנת 2006 מדיניות תעופה הכוללת ליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת ע"י רת"א. גולת הכותרת של מדיניות זו היא החתימה על הסכם תעופה גלובלי עם האיחוד האירופי במהלך חודש יוני 2013 הכולל מנגנון של הגדלה הדרגתית במכסת התדירויות על ציר הזמן.

יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה במהלך השנים האחרונות כלל גם חתימה על הסכמי תעופה בין רת"א לרשויות התעופה האזרחית של: רוסיה, סין, קנדה ומספר מדינות נוספות. בכל ההסכמים שנחתמו במהלך השנים האחרונות הוסרה המגבלה על מספר המובילים הרשאים להפעיל טיסות סדירות ומכסת התדירויות הורחבה באופן משמעותי. בחלק גדול מההסכמים שנחתמו, נספח הנתיבים המפרט את הקווים בהם ניתן להפעיל טיסות, הורחב באופן משמעותי.

מדיניות הליברליזציה מקדמת גידול בכמות הטיסות, בקיבולת המושבים המוצעת, במספר החברות המפעילות טיסות סדירות וברמת התחרות בין חברות התעופה. הגידול בהיצע והגידול ברמת התחרות מוביל להפחתת מחירי הטיסות ולגידול בתנועת הנוסעים בקווים לישראל וממנה.

מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה מעניקה גם למובילים הישראליים - "אל על", "ארקיע" ו-"ישראייר", אפשרות להגדיל את מספר הטיסות ברב המכריע של הקווים לישראל וממנה ולהפעיל טיסות נוסעים סדירות בקווים נוספים שהפעלתם לא היתה אפשרית בעבר. כמו כן, מדיניות הליברליזציה מאפשרת לחברות "ארקיע" ו-"ישראייר", שהתמקדו בעבר בהפעלת טיסות שכר וטיסות פנים ארציות בלבד, להפעיל טיסות סדירות בקווים לישראל וממנה. האפשרויות הנגזרות ממדיניות הליברליזציה מנוצלות ע"י מובילים ישראלים להפעלת טיסות סדירות בקווים נוספים (דוגמאות: "אל על" בקו ת"א- לרנקה ובקו ת"א- ונציה, "ארקיע" בקו ת"א- אמסטרדם ו-"ישראייר" בקו ת"א- טביליסי).

במהלך שנת 2018 יגיע לסימום היישום ההדרגתי של הליך הגדלת מכסת התדירויות בקווים בין ישראל לאיחוד האירופי. במהלך אותה שנה, כ- 80% לפחות מסה"כ תנועת הנוסעים בטיסות סדירות לישראל וממנה, צפוי לטוס בקווים שלא חלים עליהם מגבלות ממשלתיות על היצע הטיסות.





### 5.1. השלכות הסכם התעופה "הגלובלי"

חתימת הסכם התעופה "הגלובלי" בין ישראל לאיחוד האירופי במהלך שנת 2013 הובילה להסרת המגבלות על מספר המובילים מכל צד הרשאים להפעיל טיסות סדירות בין ישראל למדינות האיחוד והמגבלות על הפעלת טיסות בין ישראל למספר נקודות באיחוד האירופי שנגזרו מהסכמי התעופה הבינלאומיים. בנושא התדירויות, הסכם התעופה כולל מנגנון של הגדלה מדורגת במכסת התדירויות של הטיסות הסדירות בקווים בין ישראל למדינות האיחוד שישומו יסתיים במהלך שנת 2018.

זכויות הטיס הנוספות שהסכם התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי העניק, אפשרו גידול בפועל בשיעור של כ- 5% בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014. גידול בשיעור זה הוא שווה ערך ל- כמחצית מהגידול היחסי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014. יישום הפעימה הראשונה של הגדלת מכסת התדירויות של ההסכם בסוף חודש מרץ, אפשר האצה בגידול בהיצע הטיסות עד פרוץ מבצע "צוק איתן" באמצע יולי. המבצע הוביל להאטה במגמת הגידול בהיצע בעקבות ירידה חדה בביקוש התיירים לטיסות לישראל שנמשכה עד לסוף שנת 2014.

חברות תעופה אירופאיות ניצלו את זכויות הטיס הנוספות הנגזרות מהסכם התעופה להגדלת היצע הטיסות שלהן בקווים בין ישראל ל: גרמניה, איטליה, צרפת (פריז), בלגיה (בריסל), דנמרק (קופנהגן), פולין (ורשה ו- קטוביץ') ו- בולגריה (סופיה). חברות ישראליות ניצלו הזכויות הנוספות להגדלת היצע הטיסות שלהן בקווים בין ישראל ל- גרמניה. כמו כן, ההסכם אפשר לחברת אל על להשיק שרות של טיסות סדירות ל- וונציה ול- לרנקה. ניצול זכויות טיס שהיו קיימות ערב חתימת הסכם התעופה "הגלובלי", אפשרו את הגדלת היצע הטיסות בקווים בין ישראל ל- בריטניה, יוון, הולנד, הונגריה ו- ספרד.



## 6. סיכום ומסקנות

הממצאים העיקריים עליהם מצביע הדו"ח הם :

- הגידול המשמעותי בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג נמשך במהלך שנת 2014, כאשר מספר הנוסעים בנמל הסתכם בכ- 14.2 מיליון נוסעים לעומת 13.4 ו- 12.4 מיליון נוסעים במהלך השנים 2013 ו- 2012 בהתאמה. שיעור הגידול השנתי במספר הנוסעים במהלך שנת 2014 ירד ל- 6.0% לאחר גידול בשיעור של 8.5% במהלך שנת 2013.
- מנוע הצמיחה העיקרי מכיוון צד הביקוש במהלך השנים 2014 ו- 2013, היה גידול מרשים ביציאות התושבים בדרך האוויר בשיעור שנתי של כ- 11%. בין הגורמים שניתן לשייך לגידול ביציאות התושבים : תיסוף בשער החליפין של הש"ח המוזיל את עלויות הנסיעה לחו"ל, גידול בהכנסה הפנויה, וגידול בצד ההיצע וברמת התחרות בין חברות התעופה.
- הירידה החדה בכניסות התיירים על רקע מבצע "צוק איתן" הובילה לירידה במספר הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך התקופה יולי- אוקטובר 2014 לעומת מספר הנוסעים בנמל בתקופה המקבילה של שנת 2013. הירידה במספר הנוסעים התרחשה לאחר שבמהלך המחצית הראשונה של שנת 2014 נרשם לתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג גידול מרשים בשיעור של כ- 16% לעומת המחצית הראשונה של שנת 2013.
- בחינת התפלגות תנועת הנוסעים לפי קבוצות הנתיבים על ציר הזמן מצביעה על גידול משמעותי במהלך השנים 2014 ו- 2013 בנתיבי האיחוד האירופי, טורקיה ו- רוסיה. הגידול המצרפי בנתיבי האיחוד האירופי, טורקיה ורוסיה הוא בהיקף שנתי ממוצע של : כ- חצי מיליון נוסעים, כ- 300 אלף נוסעים וכ- 70 אלף נוסעים בהתאמה.
- שיעור הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך השנים 2014 ו- 2013 היה גבוה משמעותית משיעור הגידול הגלובלי השנתי שנרשם במהלך אותה תקופה). יחד עם זאת, שיעור הגידול הממוצע בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג בין שנת 2010 לשנת 2014 נמוך מעט משיעורי הגידול הגלובלי במהלך אותה תקופה.



- היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג הסתכם בכ- 94 אלף טיסות, כאשר להיצע הטיסות ולקיבולת המושבים נרשם גידול בשיעור של כ- 8% לעומת שנת 2013. מקור הגידול העיקרי בצד ההיצע היה הוספת טיסות סדירות, כאשר מנועי הצמיחה מכיוון צד ההיצע כללו את הגידול המרשים בהיצע הטיסות הסדירות של החברות הטורקיות "טורקיש" ו- "פגסוס", של חברות ה- LC "איזי גיטי" ו- "וויז אייר" וגידול משמעותי בהיצע הטיסות של חברת אל על.
- בחינת התפלגות היצע הטיסות לפי קבוצות הנתיבים על ציר הזמן מצביעה על גידול משמעותי במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהיצע הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי וטורקיה. לעומת זאת ההיצע המצרפי של טיסות ישירות בנתיבים ארוכי טווח נותר ללא שינוי במהלך השנים 2014 ו- 2013.
- מספר הנוסעים המצרפי שהוטס ע"י שלוש חברות ישראליות- אל על, ארקיע וישראיר בטיסות בינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2014 הסתכם בכ- 5.5 מיליון. למספר הנוסעים נרשם גידול בשיעור של כ- 8% בהמשך לגידול שנתי בשיעור של כ- 4% במהלך שנת 2013. מגמת הירידה בחלק השוק המצרפי של המובילים הישראלים מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג נבלמה, כאשר במהלך שנת 2014 חלק השוק המצרפי שלהם הגיע ל- 37.6%. מצבת צי מטוסי הסילון להטסת נוסעים של החברות הישראליות הקובעת את פוטנציאל היצע הטיסות שלהן, גדלה משמעותית במהלך שנת 2014 לאחר מספר שנים שבהן לא נרשם גידול לצי המטוסים.
- מגמת הגידול ברמת התחרות בין חברות התעופה במגזר ההובלה האווירית של נוסעים לישראל וממנה נמשכה. אחד המדדים המצביע על הגידול ברמת התחרות הוא מספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות לעומת סה"כ הקווים. במספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות, נרשם גידול ל- 15 קווים בסוף שנת 2014 לעומת 13 קווים, 12 קווים ותשעה קווים בסוף כל אחת מהשנים 2013, 2012 ו- 2011 בהתאמה. אחוז הגידול במספר הקווים עם פעילות של שלושה מובילים לפחות היה גבוה משמעותית מאחוז הגידול במספר הקווים שהופעלו כך שרמת התחרות בין החברות גדלה על ציר הזמן. כ- 75% מהנוסעים הבינ"ל בנתב"ג בקווים המופעלים לאורך כל חודשי השנה טס בקווים המופעלים ע"י שלוש חברות לפחות.



- יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה ע"י שרי התחבורה מאז סוף שנת 2006 שכלל את חתימת הסכם התעופה הגלובלי עם האיחוד האירופי במהלך יוני 2013, תרם משמעותית לגידול ברמת התחרות בין חברות התעופה ואפשר גידול בהיצע הטיסות. יישום הפעימה הראשונה של מנגנון הגדלת התדירויות בהסכם הגלובלי במהלך מרץ 2014 אפשר גידול משמעותי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי באמצעות ניצול זכויות טיס נוספות שההסכם העניק. במהלך שנת 2018 יסתיים היישום המדורג של הליך הגדלת התדירויות בין ישראל לאיחוד האירופי ובנקודת זמן זו כ- 80% לפחות מהנוסעים לישראל וממנה יטוסו בקווים שלא חלים עליהם מגבלות ממשלתיות על תדירות הטיסות.



**7. נספח נתונים**

**לוח מס' 1: חברות תעופה המפעילות HUB המשמש נוסעים לישראל וממנה, נתב"ג, ינואר - דצמבר 2014**

<b>Airline</b>	<b>Nationality</b>	<b>Alliance</b>	<b>Main Hub</b>	<b>% Point to Point- (est)<sup>9</sup></b>
US AIRWAYS	USA	O.W	PHILADELPHIA	16%
IBERIA	SPAIN	O.W	MADRID	18%
ETHIOPIAN AIR.	ETHIOPIA	STAR	ADDIS	19%
ROYAL JORDANIAN	JORDAN	O.W	AMMAN	23%
PEGASOS	TURKEY		ISTANBUL SAW	24%
TURKISH	TURKEY	STAR	ISTANBUL IST	26%
SWISS	SWITZERLAND	STAR	ZURICH	28%
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN		TASHKENT	30%
ALITALIA	ITALY	SKY	ROME FCO	33%
UNITED	USA	STAR	NEWARK	35%
LUFTHANSA	GERMANY	STAR	FRANKFURT	36%
AIR CANADA	CANADA	STAR	TORONTO	41%
K.L.M	NETHERLANDS	SKY	AMSTERDAM	47%
DELTA	U.S.A	SKY	NEW YORK JFK	49%
AUSTRIAN	AUSTRIA	STAR	VIENNA	51%
LOT	POLAND	STAR	WARSAW	53%
AIR SERBIA	SERBIA		BELGRADE	53%
AIR FRANCE	FRANCE	SKY	PARIS CDG	58%
SAS	SCANDINAVIA	STAR	COPENHAGEN	58%
AIR BALTIC	LATVIA		RIGA	61%
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	SKY	MOSCOW SVO	62%
SN BRUSSELS	BELGIUM	STAR	BRUSSELS	63%
UKRAINE INT	UKRAINE		KIEV	65%
KOREAN	KOREA	SKY	SEOUL ICN	65%
BRITISH	U.K	O.W	LONDON LHR	67%

מקור: רתי"א, PAX IS

<sup>9</sup> אחוז הנוסעים הטסים בטיסות ישירות בלבד מתוך סה"כ הנוסעים של החברה בנתב"ג.



**לוח מס' 2: חברות תעופה תדירות ונוסעים בינ"ל, נתב"ג, ינואר - דצמבר 2014**

<b>Airline</b>	<b>Nationality</b>	<b>Alliance</b>	<b>SC/ CH</b>	<b>PAX</b>	<b>%</b>	<b>Week Freq.</b>
EL AL	ISRAEL		sc/ch	4,656,476	32.7%	266
TURKISH	TURKEY	STAR	sc	694,424	4.9%	51
ARKIA	ISRAEL		sc/ch	509,857	3.6%	33
LUFTHANSA	GERMANY	STAR	sc	384,000	2.7%	24
EASY JET	UK		sc	382,001	2.7%	23
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	SKY	sc/ch	370,614	2.6%	14
UNITED	USA	STAR	sc	357,147	2.5%	14
PEGASOS	TURKEY		sc/ch	344,596	2.4%	22
ALITALIA	ITALY	SKY	sc/ch	332,801	2.3%	25
UKRAINE INT	UKRAINE		sc/ch	320,777	2.3%	25
AIR FRANCE	FRANCE	SKY	sc	316,333	2.2%	24
WIZZ AIR	HUNGARY		sc/ch	303,814	2.1%	21
ISRAIR	ISRAEL		sc/ch	262,809	1.8%	17
SWISS	SWITZERLAND	STAR	sc	253,327	1.8%	14
BRITISH	U.K	O.W	sc	251,753	1.8%	16
DELTA	U.S.A	SKY	sc	239,598	1.7%	7
AEGEAN AIRLINES	GREECE	STAR	sc/ch	236,599	1.7%	16
TRANSAERO	RUSSIAN FED.		sc/ch	229,902	1.6%	20
AUSTRIAN	AUSTRIA	STAR	sc	219,363	1.5%	14
AIR BERLIN	GERMANY	O.W	sc	188,101	1.3%	12
US AIRWAYS	USA	O.W	sc	158,615	1.1%	7
EASY JET SWISS	SWITZERLAND		sc	142,443	1.0%	9
SN BRUSSELS	BELGIUM	STAR	sc	122,014	0.9%	10
TAROM	ROMANIA	SKY	sc	118,601	0.8%	10
IBERIA	SPAIN	O.W	sc	118,362	0.8%	12
K.L.M	NETHERLANDS	SKY	sc	108,504	0.8%	7
AIR EUROPA	SPAIN		ch	103,176	0.7%	6
ENTER	POLAND		sc/ch	99,297	0.7%	7
AIR BULGARIA	BULGARIA		sc/ch	93,646	0.7%	6





<b>Airline</b>	<b>Nationality</b>	<b>Alliance</b>	<b>SC/ CH</b>	<b>PAX</b>	<b>%</b>	<b>Week Freq.</b>
ROSSIYA	RUSSIAN FED.		sc/ch	92,242	0.6%	8
ONUR AIR	TURKEY		ch	91,593	0.6%	4
AIR CANADA	CANADA	STAR	sc	88,419	0.6%	5
BUC	BULGARIA		ch	85,007	0.6%	5
CYPRUS	CYPRUS		sc	83,973	0.6%	8
CORENDON	TURKEY		ch	83,134	0.6%	5
BLUE BIRD	GREECE		sc/ch	82,860	0.6%	6
NEOS	ITALY		sc/ch	79,335	0.6%	5
ETHIOPIAN AIR.	ETHIOPIA	STAR	sc/ch	79,171	0.6%	6
TRAVEL SERVICE	CZECH REP.		sc/ch	79,105	0.6%	5
ROYAL JORDANIAN	JORDAN	O.W	sc	72,954	0.5%	15
VUELING	SPAIN		sc	70,054	0.5%	5
NORWEAGIAN	NORWAY		sc	66,874	0.5%	4
LOT	POLAND	STAR	sc	62,276	0.4%	6
TEN AIRWAYS	ROMANIA		ch	57,911	0.4%	4
GEORGIAN	GEORGIA		sc/ch	57,340	0.4%	6
AIR MEDITERANNE	FRANCE		sc/ch	56,480	0.4%	4
AIR MALTA	MALTA		ch	48,535	0.3%	3
KOREAN	KOREA	SKY	sc	48,233	0.3%	3
C.S.A	CZECH REP.	SKY	sc	46,717	0.3%	3
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN		sc	45,749	0.3%	3
AIR SERBIA	SERBIA		sc	45,215	0.3%	6
MERIDIANA	ITALY		sc/ch	44,289	0.3%	3
ATLAS JET	TURKEY		ch	42,465	0.3%	2
JET STAR	BELGUM		sc	42,420	0.3%	3
TRANSAVIA FR.	FRANCE		sc	42,031	0.3%	2
SAS	SCANDINAVIA	STAR	sc	38,929	0.3%	3
BELAVIA	BYELORUSSIA		sc	36,519	0.3%	3
GERMAN WINGS	GERMANY		sc	36,469	0.3%	3
MISTRAL	ITALY		ch	35,250	0.2%	2
TWILITE	TURKEY		ch	34,683	0.2%	2
NIKI	AUSTRIA		sc/ch	32,880	0.2%	3
HERMS	GREECE		sc/ch	28,586	0.2%	2
FINNAIR	FINLAND	O.W	sc/ch	27,069	0.2%	2



Airline	Nationality	Alliance	SC/ CH	PAX	%	Week Freq.
AEROFLOT DON	RUSSIAN FED.		sc	26,286	0.2%	3
AIR BALTIC	LATVIA		sc	25,648	0.2%	3
FREE BIRD	TURKEY		ch	23,876	0.2%	1
AIR SINAI	EGYPT		sc	23,836	0.2%	4
CROATIA AIRWAYS	CROATIA		sc/ch	21,380	0.2%	2
TANDEM AERO	MOLDOVA		sc	21,061	0.1%	2
TRAVEL SERVICE	HUNGARY		ch	16,879	0.1%	1
BLUE AIR	ROMANIA		ch	15,086	0.1%	1
YAKUTA	RUSSIAN FED.		sc	13,306	0.1%	2
WIND ROSE	UKRAINE		ch	13,018	0.1%	1
AZAL	AZERBAIJAN		sc	13,003	0.1%	1
P7	POLAND		ch	12,589	0.1%	1
3Z	POLAND		ch	11,416	0.1%	1
LIVINGSTON JN	ITALY		ch	10,952	0.1%	1
TUI FLY	GERMANY		ch	10,656	0.1%	1
MMZ	TURKEY		ch	10,516	0.1%	0
TRAVEL SERVICE	SLOVAKIA		ch	9,171	0.1%	1
UT AIR	RUSSIAN FED.		sc	8,841	0.1%	1
VIM	BULGARIA		ch	8,686	0.1%	1
URAL AIRLINES	RUSSIAN FED.		sc	7,798	0.1%	1
ADRIA	SLOVENIA		sc	7,745	0.1%	1
TRANSAVIA	NETHERLANDS		sc	7,327	0.1%	0
OTHER AIRLINES			ch	37,207	0.3%	4
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>14,240,000</b>	<b>100 %</b>	<b>910</b>

מקור: רת"א





לוח מס' 3: התפלגות תנועת המטען הבינ"ל לפי חברות תעופה, נתב"ג,

ינואר - דצמבר 2014

<u>AIRLINE</u>	<u>NATIONALITY</u>	<u>Type</u>	<u>Tons</u>	<u>%</u>
EL AL	ISRAEL	SC	92,753	34.0%
CAL	ISRAEL	SC	50,992	18.7%
LUFTHANSA	GERMANY	SC	19,685	7.2%
TURKISH	TURKEY	SC	15,041	5.5%
UNITED	U.S.A	SC	12,833	4.7%
MNG (U.P.S)	TURKEY	SC	12,800	4.7%
SWISS	SWITZERLAND	SC	10,639	3.9%
EAT (DHL)	BELGIUM	CH	9,610	3.5%
FEDEX	U.S.A	SC	8,850	3.2%
BRITISH	U.K	SC	5,547	2.0%
DELTA	U.S.A	SC	4,618	1.7%
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	CH	4,328	1.6%
KOREAN	KOREA	SC	4,218	1.5%
US	USA	SC	3,442	1.3%
AZG	AZERBAIJAN	CH	2,214	0.8%
AIR CANADA	CANADA	SC	2,129	0.8%
R. JORDANIAN	JORDAN	SC	1,843	0.7%
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN	SC	1,285	0.5%
TRANSAERO	RUSSIAN FED.	SC	1,084	0.4%
TAROM	ROMANIA	SC	905	0.3%
ALITALIA	ITALY	SC	741	0.3%
PEGASOS	TURKEY	SC	684	0.3%
SN	BELGIUM	SC	639	0.2%
AUSTRIAN	AUSTRIA	SC	610	0.2%
ET	ETHIOPIA	CH	508	0.2%
AIR UKRAINE	UKRAINE	SC	494	0.2%
AIR FRANCE	FRANCE	SC	404	0.1%
AIR BERLIN	GERMANY	SC	278	0.1%
OTHER CARRIERS			3,328	1.2%
<b>TOTAL</b>			<b>272,502</b>	<b>100.0%</b>

מקור: רת"א



**לוח מס' 4: התפלגות תנועת הנוסעים הבינ"ל לפי מדינות, נתב"ג, טיסות ישירות,**

**ינואר - דצמבר 2014**

<b>country</b>	<b>pax 2014 (000)</b>	<b>pax 2013 (000)</b>	<b>pax 2012 (000)</b>	<b>pax 2011 (000)</b>	<b>pax 2010 (000)</b>
U.S.A & CANADA	1,600	1,623	1,593	1,639	<b>1,689</b>
TURKEY	1,312	1,158	671	572	573
GERMANY	<b>1,103</b>	987	1,016	999	998
RUSSIAN FED.	<b>1,004</b>	943	860	772	661
ITALY	<b>1,002</b>	939	889	847	871
FRANCE	986	<b>980</b>	872	853	833
U.K	891	<b>898</b>	816	817	774
GREECE	<b>785</b>	703	632	589	491
SPAIN	648	625	649	<b>669</b>	605
SWITZERLAND	582	596	<b>597</b>	561	465
UKRAINE	454	476	<b>528</b>	500	291
NETHERLANDS	349	344	320	381	285
ROMANIA	<b>333</b>	241	223	226	225
AUSTRIA	319	331	<b>332</b>	272	288
POLAND	<b>295</b>	260	225	188	177
BULGARIA	266	207	194	<b>281</b>	264
CZECH REPUBLIC	265	239	242	249	250
HUNGARY	<b>248</b>	205	131	197	192
BELGIUM	<b>245</b>	221	225	210	187
THAILAND	<b>212</b>	209	187	172	168
CYPRUS	189	146	<b>147</b>	136	142
CHINA & HONG KONG	<b>182</b>	168	163	164	157
JORDAN	92	108	109	105	<b>115</b>
GEORGIA	<b>85</b>	73	57	50	40
ETHIOPIA	<b>79</b>	72	76	62	59
DENMARK	63	44	23	35	9
INDIA	55	54	<b>55</b>	48	49
MALTA	50	56	53	<b>59</b>	17
SOUTH AFRICA	49	51	49	47	53
KOREA	48	60	<b>62</b>	57	<b>62</b>
UZBEKISTAN	46	50	53	57	56
SERBIA/MONTENEGRO	<b>45</b>	13	11	10	10
SWEDEN	<b>43</b>	39	25	21	14



<b>country</b>	<b>pax 2014 (000)</b>	<b>pax 2013 (000)</b>	<b>pax 2012 (000)</b>	<b>pax 2011 (000)</b>	<b>pax 2010 (000)</b>
LITHUANIA	40	17	4	4	4
BYELORUSSIA	37	38	38	32	33
CROATIA	36	41	47	53	45
FINLAND	35	27	10	9	8
LATVIA	26	43	48	64	63
EGYPT	24	18	17	20	53
MOLDOVA	21	22	23	21	22
SLOVENIA	20	32	17	7	17
PORTUGAL	18	11	5	3	4
NIGERYA	14	16	25	26	18
AZERBAIJAN	13	14	13	12	12
SLOVAKIA	9	11	18	20	19
IRELAND	4	4	4	7	7
BRAZIL				60	71
OTHER COUNTRIES	20	15	24	18	17
-					
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>14,240</b>	<b>13,426</b>	<b>12,378</b>	<b>12,201</b>	<b>11,463</b>

מקור: רת"א



**לוח מס' 5: התפלגות תנועת הנוסעים הבינ"ל לפי יעדים, נתב"ג, טיסות ישירות,**

**ינואר - דצמבר 2014**

<b>Destination</b>	<b>Country</b>	<b>PAX (000)</b>	<b>Weekly Freq.</b>
NEW YORK	U.S.A.	1,192	39
ISTANBUL	TURKEY	967	69
LONDON/LUTON	UNITED KINGDOM	850	47
PARIS	FRANCE	839	49
MOSCOW	RUSSIAN FED.	811	48
ROME	ITALY	575	41
KIEV	UKRAINE	387	27
ZURICH	SWITZERLAND	382	25
BARCELONA	SPAIN	379	21
FRANKFURT	GERMANY	375	25
BERLIN	GERMANY	371	23
AMSTERDAM	NETHERLANDS	349	21
ANTALYA	TURKEY	344	19
VIENNA	AUSTRIA	317	22
BUCHAREST	ROMANIA	291	23
PRAGUE	CZECH REPUBLIC	264	17
MUNICH	GERMANY	264	19
HERAKLION	GREECE	260	16
MADRID	SPAIN	258	22
BUDAPEST	HUNGARY	248	15
BRUSSELS	BELGIUM	237	19
MILAN	ITALY	237	16
RHODES	GREECE	226	13
WARSAW	POLAND	214	17
BANGKOK	THAILAND	212	6
LARNACA	CYPRUS	184	18
ATHENS	GREECE	167	13
PHILADELPHIA	U.S.A.	159	7
TORONTO	CANADA	147	8
ST. PETERSBURG	RUSSIAN FED.	137	11
GENEVA	SWITZERLAND	135	9



<u>Destination</u>	<u>Country</u>	<u>PAX (000)</u>	<u>Weekly Freq.</u>
HONG-KONG	CHINA	127	5
BOURGAS	BULGARIA	101	6
LOS ANGELES	U.S.A.	101	4
VERONA	ITALY	95	6
SOFIA	BULGARIA	93	7
AMMAN	JORDAN	92	19
ADDIS ABABA	ETHIOPIA	79	6
TBILISI	GEORGIA	76	8
MARSEILLE	FRANCE	73	5
KTW	POLAND	73	5
VARNA	BULGARIA	72	4
BASEL	SWITZERLAND	64	4
COPENHAGEN	DENMARK	63	4
BOMBAY	INDIA	55	3
BEIJING	CHINA	55	3
KOS	GREECE	53	4
MALTA	MALTA	49	3
JOHANNESBURG	SOUTH AFRICA	49	3
SEOUL	KOREA	48	3
NICE	FRANCE	48	3
DUSSELDORF	GERMANY	46	3
TASHKENT	UZBEKISTAN	46	3
BELGRADE	SERBIA	45	6
STOCKHOLM	SWEDEN	43	3
MANCHESTER	UNITED KINGDOM	40	2
VILNIUS	LITHUANIA	39	3
CATANIA	ITALY	38	2
MINSK	BEYLORUSIA	37	3
COLOGNE	GERMANY	35	3
ODESSA	UKRAINE	34	3
HELSINKI	FINLAND	30	2
ZAGREB	CROATIA	29	2
VENICE	ITALY	29	2



<b>Destination</b>	<b>Country</b>	<b>PAX (000)</b>	<b>Weekly Freq.</b>
CLUJ	ROMANIA	27	2
ROSTOV	RUSSIAN FED.	26	3
RIGA	LATVIA	26	3
CAIRO	EGYPT	24	4
DNEPROPETROVSK	UKRAINE	23	2
KISHINEV	MOLDOVA	21	2
LJUBLJANA	SLOVENIA	20	1
THESSALONIKI	GREECE	18	1
LISBON	PORTUGAL	18	1
MIKONOS	GREECE	18	1
CORFU	GREECE	13	1
BAKU	AZARBAIJAN	13	1
GRENOBLE	FRANCE	13	1
IASI	ROMANIA	12	1
STUTTGART	GERMANY	12	1
AOK	GREECE	11	1
ZTH	GREECE	10	1
BRATISLAVA	SLOVAKIA	9	1
BERGAMO	ITALY	9	1
BATUMI	GEORGIA	9	1
KRASNODAR	RUSSIAN FED	8	1
LIEGE	BELGIUM	8	1
VIN	UKRAINE	8	1
EKATERINBURG	RUSSIAN FED	8	1
DUBROVNIK	CROATIA	7	1
SAMARA	RUSSIAN FED	6	1
LYON	FRANCE	6	0
PALMA DE MALLORC	SPAIN	5	0
SANTORINI	GREECE	5	0
MINERALNYYE VODY	RUSSIAN FED	5	1
Others		107	9
<b>Total</b>		<b>14,240</b>	<b>912</b>

מקור: רתי"א