



ענף ההובלה האווירית הגלובלי- היבטים כלכליים

אגף כלכלה ויחסים בין-לאומיים

אפריל 2017

תוכן עניינים

4.....	1. שירותי הובלה אווירית - צד הביקוש.....
13.....	2. שירותי הובלה האווירית - צד ההיצע.....
22.....	3. הכנסות.....
25.....	4. הוצאות.....
27.....	5. רווחיות.....
31.....	6. מגמות נוספות.....
32.....	7. מגזר ההובלה האווירית לישראל וממנה בפרספקטיבה גלובלית.....
35.....	8. סיכום ומסקנות.....



מבוא

דו"ח זה מציג את התפתחות הפרמטרים הכלכליים של ענף ההובלה האווירית הגלובלי במהלך השנים האחרונות ובוחרן המשך או שינוי מגמה בפרמטרים אלה. כמו כן, הדו"ח מתייחס לתחזיות על היקף התנועה האווירית הגלובלית המוצגות במסגרת התחזית הגלובלית לטווח הקצר של יאטא והתחזית הגלובלית לטווח הארוך של ICAO. הפרמטרים העיקריים הנבחנים בדו"ח הם: צד הביקוש וצד ההיצע לשירותי ההובלה האווירית של נוסעים ומטען ובהמשך ההכנסות, ההוצאות והרווחיות של חברות התעופה.

הפרק האחרון בדו"ח מציג מספר השוואות בין מגזר ההובלה האווירית לישראל וממנה לענף ההובלה האווירית הגלובלית. הפרמטרים הגלובליים, הכוללים בין היתר את שיעור הגידול במספר הנוסעים הגלובלי ורווחיות החברות הסדירות, משמשים כנקודת ייחוס ("בנצ'מרק") לשיעורי הגידול בתנועת הנוסעים לישראל וממנה ולרווחיות חברת אל על.¹

¹ חברת אל על נבחרה לצורך הבחינה כיוון שהיא חברת התעופה הדומיננטית מבין חברות התעופה הישראליות המפעילות טיסות בינ"ל והיחידה מבין אותן חברות המפרסמת דוחות כספיים כחברה ציבורית.

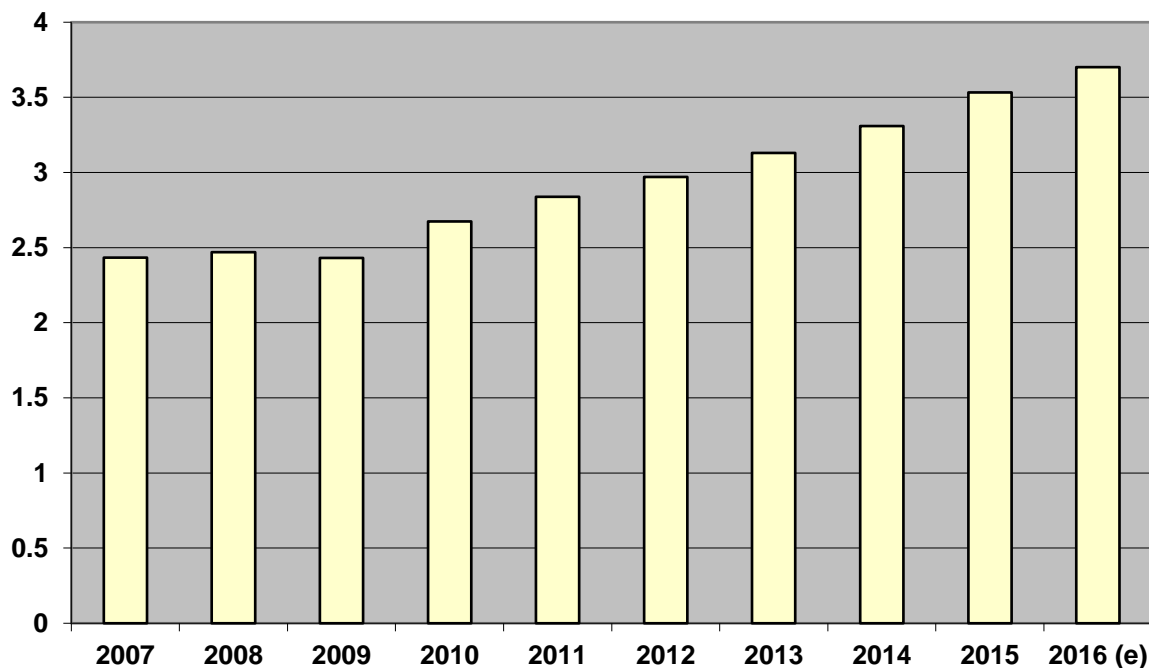


1. שירותי הובלה אווירית - צד הביקוש

במהלך השנים 2014, 2015 ו-2016 הואצה מגמת הגידול בביקוש הגלובלי לשירותי ההובלה האווירית של נוסעים. מגמת הגידול בביקוש, אשר נקטעה בתקופת המשבר הכלכלי הגלובלי במהלך השנים 2008 ו-2009, נמשכת מאז שנת 2010. היקף תנועת הנוסעים הגלובלי בחברות תעופה סדירות במהלך שנת 2016 הסתכם בכ- 3.7 מיליארד נוסעים והוא גבוה בשיעור של כ- 6% מהיקף התנועה במהלך שנת 2015, בשיעור של כ- 50% מהיקף התנועה במהלך שנת 2008 ופי שניים מהיקף התנועה במהלך שנת 2004.

תחזית IATA צופה המשך במגמת הגידול בתנועת הנוסעים הגלובלית גם במהלך שנת 2017 עם גידול בשיעור של 5.1% לעומת שנת 2016. ע"פ תחזית ICAO לשנת 2030, מגמת הגידול תימשך גם בטווח הארוך. התרחיש האמצעי בתחזית צופה שתנועת הנוסעים, הכוללת תנועת נוסעים בינ"ל ופנים ארצית, תגדל בשיעור שנתי ממוצע של 4.5%. התממשות שיעור גידול בסדר הגודל הצפוי יגרום לתנועת הנוסעים הגלובלית להכפיל את עצמה בטווח של כ- חמש עשרה שנים.

תרשים מס' 1- תנועת הנוסעים הגלובלית בחברות התעופה הסדירות, מיליארדים, 2007-2016

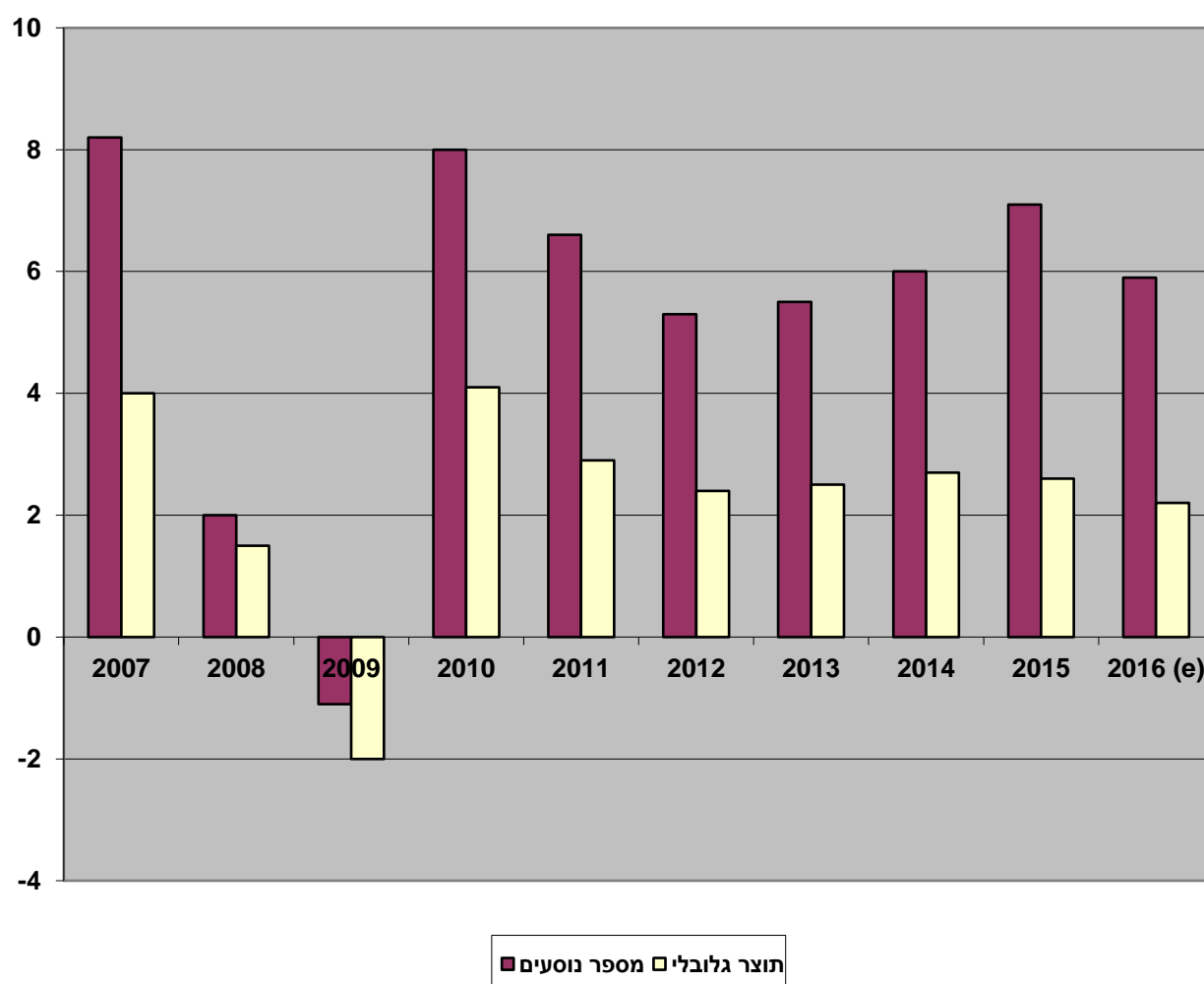


מקור: ICAO



הפרמטר העיקרי המסביר את מגמת הגידול בתנועת הנוסעים על ציר הזמן הוא תהליך הצמיחה הכלכלית הגלובלי. יחד עם זאת, שיעור הגידול במספר הנוסעים במהלך השנים 2015 ו-2016 הושפע גם מהירידה החדה במחירי הדלק שהובילה לירידת עלויות וכפועל יוצא ל- ירידה במחירי ההובלה האווירית ולגידול בביקוש. תרשים מס' 2 מצביע על כך שבמהלך כל אחת מהשנים 2010 עד 2014 ובמהלך שנת 2007, היחס בין שיעור גידול של בתוצר הגלובלי לשיעור הגידול במספר הנוסעים הגלובלי היה יחס של אחד לשניים ובמהלך השנים 2015 ו-2016 יחס של אחד ל- שלוש.

תרשים מס' 2 : שיעורי הגידול (%) בתוצר הגלובלי ובמספר הנוסעים בטיסות סדירות (נוסע/ק"מ), 2007-2016



מקור : IATA, ICAO



פרמטרים נוספים המוזכרים ע"י ICAO כפרמטרים המשפיעים על היקף תנועת הנוסעים בדרך האוויר הם :

1. תהליך הליברליזציה הגלובלי הבא לידי ביטוי בהפחתת ההסדרה הכלכלית על שירותי ההובלה האווירית. הפחתת ההסדרה כוללת, בין היתר, ליברליזציה של הסכמי תעופה בילטראליים, המעניקה דרגות חופש נוספות להפעלת שרות של טיסות סדירות. לדוגמא : הרשאה למספר בלתי מוגבל של חברות מכל צד להפעיל מספר בלתי מוגבל של טיסות סדירות בכל הקווים בין המדינות שהן צד להסכם. תהליך הליברליזציה מאפשר גידול בהיצע הטיסות, בהיצע הקווים המופעלים ובמספר החברות ובכלל זה חברות המתמחות בהפעלת טיסות מוזלות (להלן "LCC"). גידול בפרמטרים אלה מוביל בדרך"כ לגידול בהיצע הטיסות, בקיבולת המושבים, בהיצע הקווים וברמת התחרות וכפועל יוצא ירידת מחירים וגידול בתנועה.
2. מגמת העיור המואצת במספר מדינות מתפתחות- תהליך ההגירה המשמעותי אל הערים הגדולות במדינות ענקיות כמו סין והודו מאפשר גידול משמעותי בחלקו היחסי של המעמד הבינוני המוביל לגידול משמעותי בביקוש לטיסות וליצירת פוטנציאל ביקוש התומך בהפעלה של טיסות ישירות בקווים חדשים.
3. התפתחויות טכנולוגיות בתחום ייצור המטוסים ובתחומים נוספים- התפתחויות טכנולוגיות המאפשרות לחברות התעופה לצמצם הוצאות ולהציע לנוסעים מחירים נמוכים יותר, מובילות לגידול בתנועת הנוסעים. התפתחויות אלה כללו, בין היתר, את : צמצום מספר הטייסים בחלק גדול של הטיסות משלושה טייסים לשניים, החלפת מטוסים בעלי ארבעה מנועים במטוסים עם שני מנועים משודרגים והגדלת השיווק הישיר של מושבים בטיסות דרך ערוץ האינטרנט.
4. התפתחות תשתיות נמלי התעופה והתעבורה האווירית- גידול הולם בתשתיות אלה חיוני למימוש הגידול בצד הביקוש. לעומת זאת מחסור בתשתיות עלול למנוע גידול בתנועה הנגזר מהגידול בצד הביקוש ולייצר עלויות הנגזרות מאיחורים במועדי ההמראה והנחיתה².
5. התפתחות תשתיות תחבורה יבשתיות כחלופה להובלה אווירית- התפתחות של תשתית מסילתית באזורים שונים בעולם מאפשרת לרכבות הנעות במהירות גבוהה להוביל נוסעים ליעדם תוך זמן קצר יחסית ומייצרת תחרות אפקטיבית לאופציית הטיסות לטווח הקצר³.

² דוגמאות לנמלי תעופה רוויים במיוחד הם נמלי התעופה הבינ"ל של : בייג'ינג, טוקיו ונמל התעופה הית'רו בלונדון.

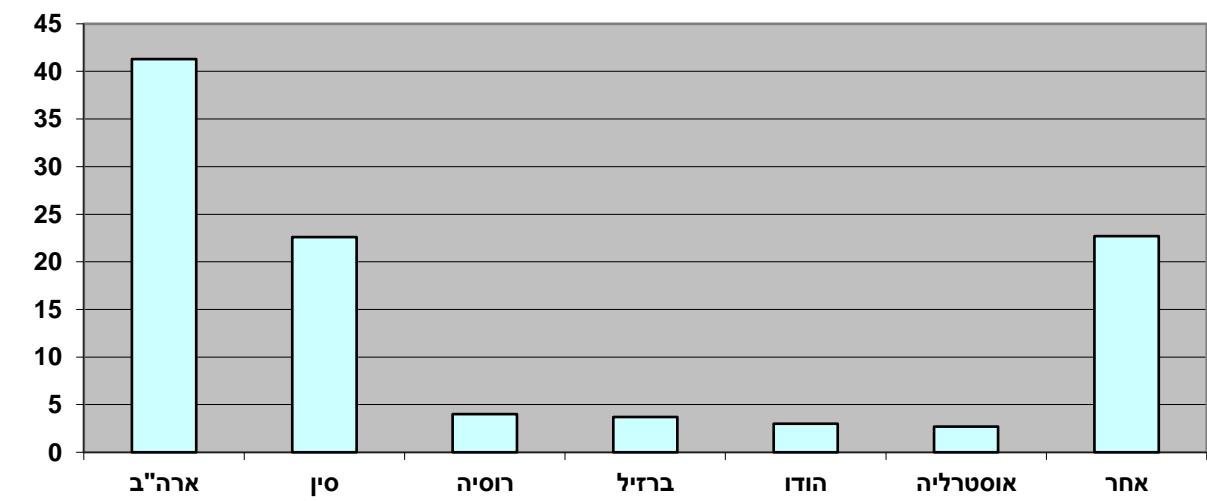
³ דוגמא בולטת היא השקת שירות הרכבות המהיר בין לונדון לפריז במהלך שנת 1994 שהובילה לירידה דרמטית בהיקף הטיסות בקו לונדון- פריז.



חלק השוק של תנועת הנוסעים הפנים ארצית מסה"כ תנועת הנוסעים הגלובלית יורד על ציר הזמן אך נותר עדיין חלק שוק משמעותי. במהלך שנת 2016 הסתכם חלק השוק של תנועת הנוסעים הפנים ארצית בכ- 59% מסה"כ תנועת הנוסעים הגלובלית ובכ- 37% על פי המדד נוסע ק"מ לעומת כ- 64% וכ- 39% בהתאמה במהלך שנת 2006. על ציר הזמן תנועת הנוסעים הבינ"ל גדלה בשיעור גבוה יותר משיעור הגידול של התנועה הפנים ארצית, כאשר תחזית ICAO לשנת 2030 צופה המשך במגמה זו. הגורם העיקרי לירידת חלק השוק של תנועת הנוסעים הפנים ארצית על ציר הזמן הוא שיעור הגידול הנמוך יחסית בתנועת הנוסעים הפנים ארצית בארה"ב⁴, כאשר הגידול המואץ של התנועה הפנים ארצית בסין ובמספר מדינות נוספות ממתן את מגמת ירידת חלק השוק הפנים ארצי.

תרשים מס' 3 מצביע על כך שתנועת הנוסעים המצרפית בטיסות פנים ארציות בארה"ב ובסין הסתכמה במהלך שנת 2015 בכ- 64% מסה"כ התנועה הפנים ארצית הגלובלית על פי המדד נוסע ק"מ. כ- 36% מתנועת הנוסעים הפנים ארצית מתחלקים בין מספר גדול יחסית של מדינות עם שטח גאוגרפי גדול הכולל בין היתר את: רוסיה, יפן, ברזיל, אוסטרליה, אינדונזיה, קנדה, הודו ו- טורקיה.

תרשים מס' 3 : התפלגות תנועת הנוסעים הפנים ארצית, ינואר-דצמבר 2015, אחוז



מקור: ICAO

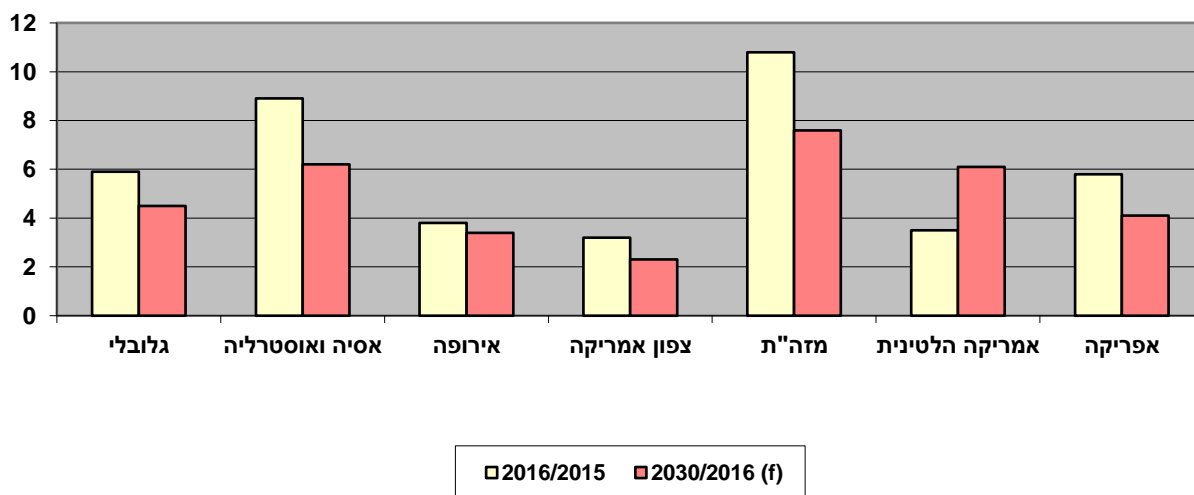
⁴ חלק השוק של תנועת הנוסעים הפנים ארצית בארה"ב הוא כ- 44% מסה"כ התנועה הפנים ארצית הגלובלית וכ- 17% מסה"כ התנועה הגלובלית הבינ"ל והפנים ארצית במונחים של נוסע ק"מ.



1.1- התפתחות צד הביקוש לפי אזורים ומדינות

תרשים מס' 4 מצביע על כך שחברות התעופה הרשומות ב: אסיה, המזה"ת ואפריקה רשמו במהלך שנת 2016 גידול מצרפי בשיעור גבוה משיעור הגידול הגלובלי. לעומת זאת, חברות הרשומות באירופה, בצפון אמריקה ובאמריקה הלטינית רשמו במהלך 2016 גידול מצרפי בשיעור נמוך משיעור הגידול הגלובלי. על פי תחזית ICAO שיעורי הגידול הגבוהים שנרשמו לחברות מאסיה ולחברות מ- המזה"ת צפויים להתמתן משמעותית על ציר הזמן כאשר שיעורי הגידול שנרשמו באמריקה הלטינית ובאפריקה יואצו בעתיד.

תרשים מס' 4: שיעורי גידול שנתיים בתנועת הנוסעים (נוסע/ק"מ) לפי אזורים/לאומיות חברות התעופה



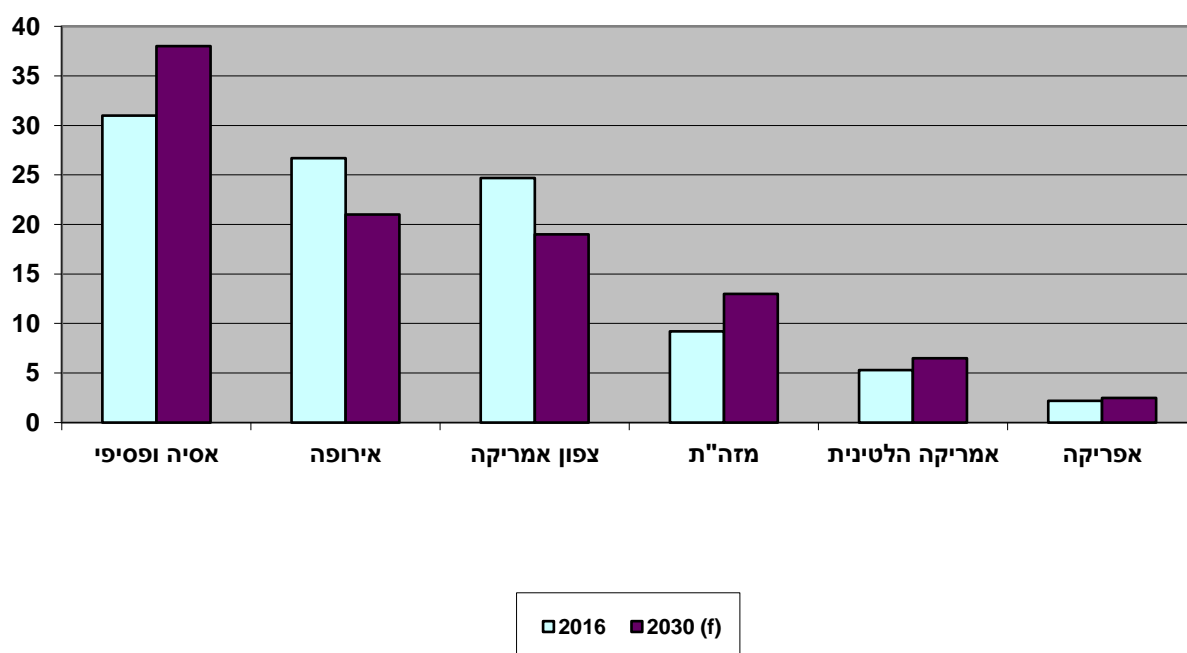
מקור: IATA, ICAO

הגורם העיקרי לשיעור הגידול המרשים של חברות התעופה מאסיה הוא המשך הגידול המואץ של חברות התעופה מסין ומהודו הנובע מצמיחה כלכלית מואצת ובמקביל תהליכים מואצים של עיור וצמיחה של מעמד בינוני. הגידול של חברות התעופה מהמזה"ת מוסבר בהמשך הגידול המואץ של מספר חברות ממדינות המפרץ הפרסי ובראשן החברות: Emirates, Etihad ו-Qatar Airways המשתיתות את פעילותן על הטסת נוסעים בטיסות לא ישירות דרך הבסיסים הבינ"ל שלהן בנמלי התעופה בדובאי, אבו דאבי ודוחה בהתאמה. שיעור הגידול הנמוך יחסית שנרשם לחברות התעופה מצפון אמריקה ובאירופה ניתן להסבר בקצב הצמיחה האיטי של התוצר בשני אזורים אלה ובאינדיקציה לקיום רוויה במגזר ההובלה האווירית הפנים ארצי בארה"ב.



על פי תחזית ICAO, לחברות התעופה מאסיה, המזה"ת ואמריקה הלטינית יירשם שיעור גידול גבוה משמעותית משיעור הגידול הגלובלי. חברות התעופה מאפריקה ירשמו שיעור גידול דומה לשיעור הגידול הגלובלי, ואילו החברות מאירופה ומצפון אמריקה תמשכנה לרשום שיעור גידול מצרפי נמוך משמעותית משיעור הגידול גלובלי⁵. הגידול הצפוי בשיעור שנתי ממוצע של כ- 6% של חברות התעופה מאסיה נגזר מצפי להמשך הגידול המשמעותי בתוצר הלאומי של סין, הודו ומדינות נוספות ביבשת והמשך הגידול המואץ של המעמד הבינוני באותן מדינות.

תרשים מס' 5 : התפלגות תנועת הנוסעים הגלובלית (נוסע/ק"מ) לפי אזורים/לאומיות חברות התעופה, אחוז



מקור : IATA, ICAO

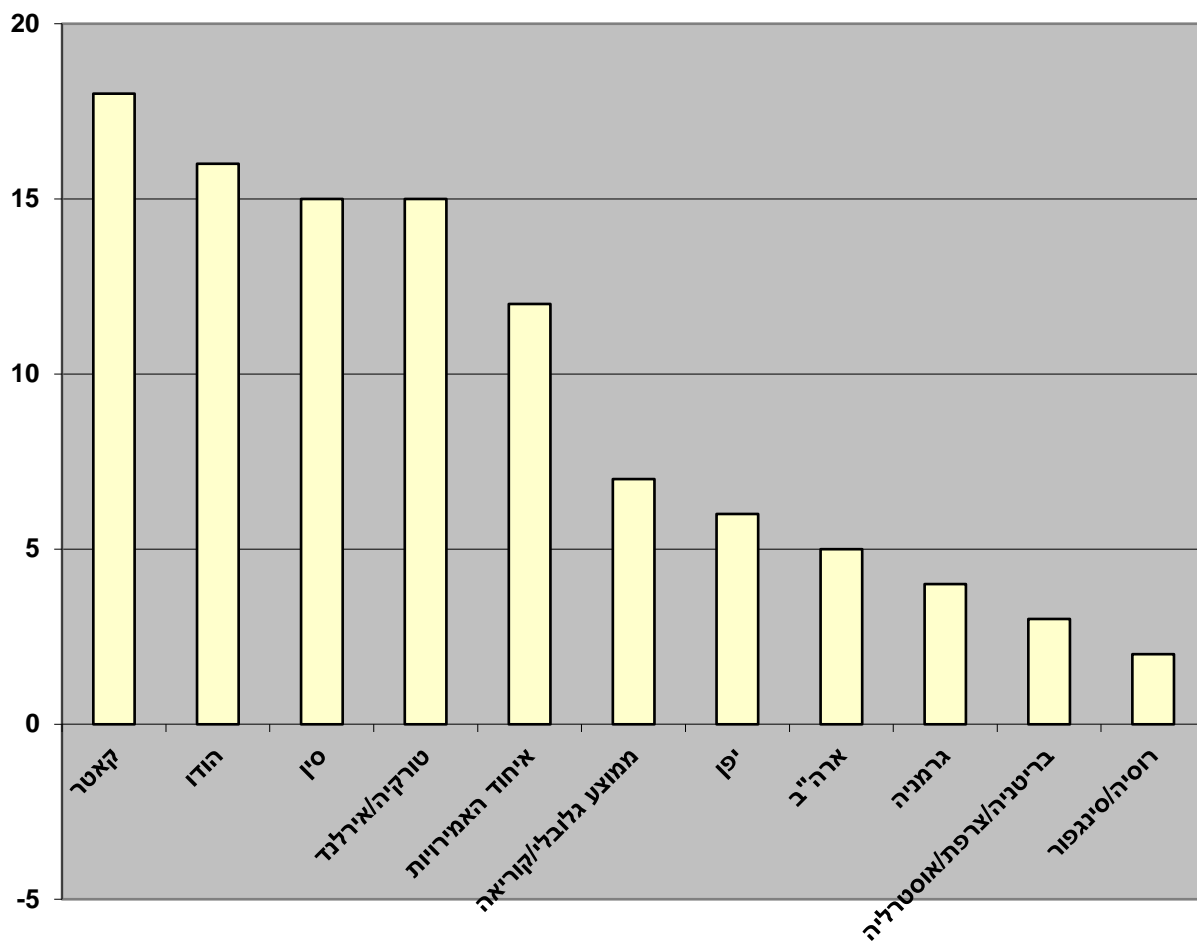
⁵ צמיחה כלכלית מואצת והתפתחות מעמד בינוני משמעותי ב- טורקיה, ברוסיה ובמספר מדינות מזרח אירופה יוביל על פי תחזית ICAO לכך שלחברות התעופה מאירופה ירשם בעתיד שיעור גידול מצרפי גבוה יותר משיעור הגידול של החברות בצפון אמריקה.



תרשים מס' 6 מצביע על שונות בשיעורי הגידול במספרי הנוסעים בין מדינות המסבירה את דפוס השונות בשיעורי גידול בין אזורים גיאוגרפיים. שונות זו באה לידי ביטוי בשיעורי הגידול במספר הנוסעים בחתך של לאומיות החברה. מספרי הנוסעים בחברות התעופה הרשומות ב: סין, הודו, טורקיה ומדינות המפרץ הפרסי רשמו במהלך השנים האחרונות שיעור גידול שנתי מצרפי גבוה משמעותית משיעור הגידול הגלובלי.

שיעורי הגידול המצרפיים של חברות תעופה ממדינות מפותחות כמו: ארה"ב, יפן, גרמניה, צרפת ו- בריטניה היו נמוכים משיעור הגידול הגלובלי. חברות תעופה ממדינות אשר חוו משבר כלכלי במהלך השנים האחרונות כמו: רוסיה, ברזיל ו- וונצואלה רשמו שיעורי גידול נמוכים יחסית כאשר לחלקן נרשמה ירידה בהיקף הנוסעים.

תרשים מס' 6: שיעור גידול שנתי בתנועת הנוסעים לפי מדינה/לאומיות חברת התעופה, ינואר- דצמבר 2015



מקור- ICAO

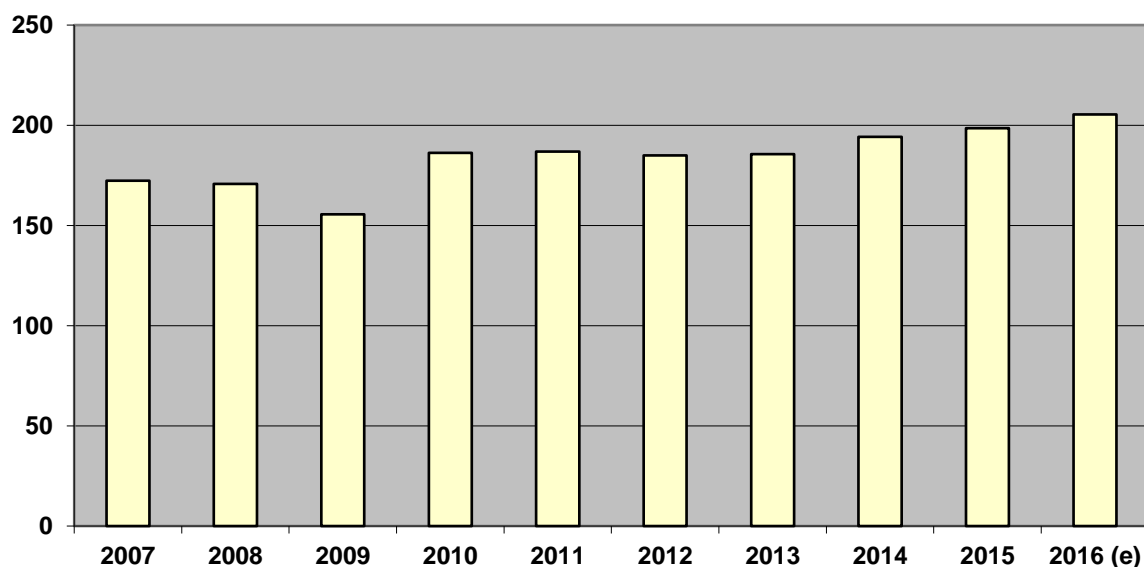


1.2- התפתחות הביקוש להטסת מטען

היקף תנועת המטען בדרך האוויר במונחים של טון מטען ק"מ גדל בשיעור של 3.4% במהלך שנת 2016 לעומת שנת 2015. במהלך התקופה שבין שנת 2014 לשנת 2016 נרשמה מגמה של גידול בהיקף תנועת המטען הגלובלית כאשר שיעור הגידול השנתי בממוצע במהלך תקופה זו הגיע לכ- 4%. במהלך התקופה שבין שנת 2011 לשנת 2014 נרשמה התייצבות בהיקף תנועת המטען, לאחר התאוששות בביקוש הגלובלי להטסת מטען במהלך שנת 2010.

תחזית IATA לשנת 2017 צופה גידול בשיעור שנתי של 3.5% ואילו תחזית ICAO לשנת 2030 צופה האצה בגידול של תנועת המטען הגלובלית בטווח הארוך. ע"פ התרחיש האמצעי בתחזית, תנועת המטען תגדל בשיעור שנתי ממוצע של 5.2% לעומת שיעור גידול שנתי ממוצע של 4.5% בתנועת הנוסעים. המשתנה העיקרי המשפיע על היקף תנועת המטען בדרך האוויר הוא הסחר הבינ"ל⁶.

תרשים מס' 7- תנועת המטען הגלובלית בחברות התעופה הסדירות, טון ק"מ, 2007-2016



⁶ על פי האומדן של ICAO כ 35% מהערך הכולל של הסחר הבינ"ל מובל בדרך האוויר.



לוח מס' 1: שיעור שינוי שנתי ממוצע גלובלי- תנועת נוסעים ותנועת מטען

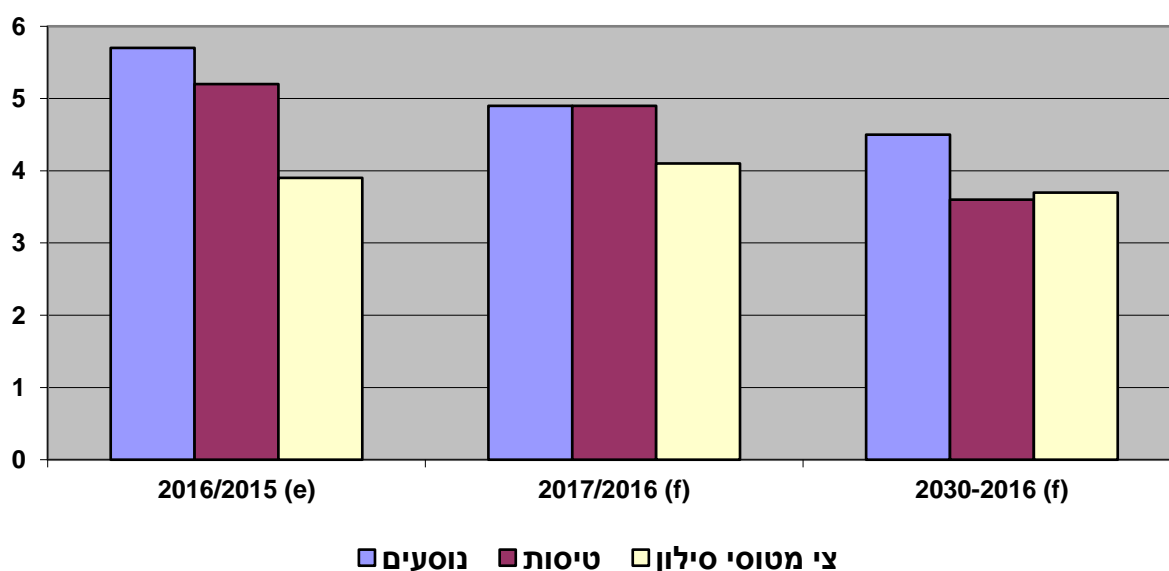
מול 2013 2012	מול 2014 2013	מול 2015 2014	מול 2016 2015	מול 2017 2016 (IATA)	מול 2030 2016 (ICAO)	
5.2%	5.7%	7.4%	5.9%	5.1%	4.5%	נוסע ק"מ
0.6%	5.0%	2.3%	3.4%	3.5%	5.2%	טון מטען ק"מ

מקור: IATA, ICAO

2.0. שירותי ההובלה האווירית- צד ההיצע

הצפי של יאטא לשנת 2016 מצביעה על גידול שנתי בשיעור של 5.2% בהיצע הטיסות הסדירות הגלובלי וגידול בשיעור של 3.9% במצבת מטוסי הסילון. היצע הטיסות במהלך שנת 2016 הסתכם בכ- 37 מיליון טיסות, כאשר מצבת צי מטוסי הסילון הגיעה לסדר גודל של כ- 28 אלף מטוסים - כ- 91% מטוסי סילון וכ- 9% מטוסי Turboprop.

תרשים מס' 8 : שיעורי שינוי שנתיים (ב-%) בתנועת הנוסעים הגלובלית, בהיצע הטיסות ובצי מטוסי הסילון



לוח מס' 2 : שיעור שינוי שנתי ממוצע של: נוסעים, טיסות ומצבת צי מטוסי הסילון, אחוז תפוסה ממוצע

נתונים גלובליים

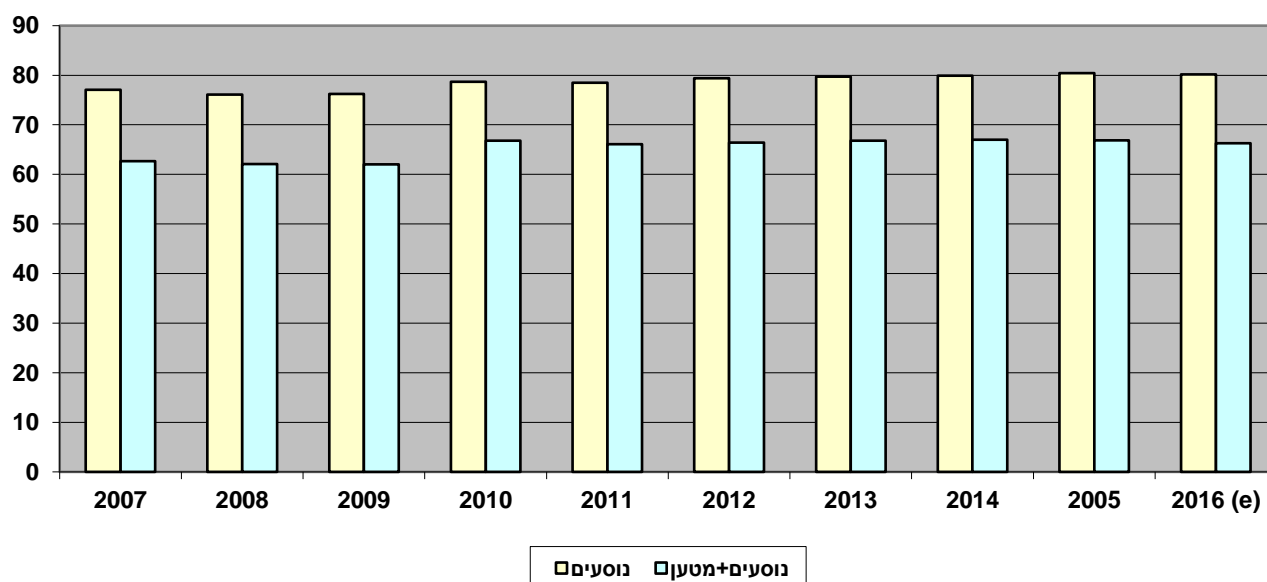
2013	2014	2015	2016	2016 / 2012	2017	2030	
			(צפי)		(תחזית)	(תחזית)	
5.1%	5.6%	7.2%	5.7%	5.8%	4.9%	4.5%	נוסעים
5.2%	5.7%	7.4%	5.9%	6.0%	5.1%	4.5%	נוסע ק"מ
2.6%	3.1%	4.5%	5.2%	4.1%	4.9%	3.6%	טיסות
2.9%	3.0%	2.9%	3.9%	3.2%	4.1%	3.7%	מצבת צי מטוסי סילון
79.7%	79.9%	80.4%	80.2%	80.0%	79.8%	85.0%	אחוז תפוסה נוסע ק"מ

מקור: COPA, AIRBUS, IATA, ICAO



על ציר הזמן, שיעור הגידול במספר הטיסות ובצי המטוסים נמוך משמעותית מהגידול היחסי בתנועת הנוסעים. שני הגורמים העיקריים שאפשרו מגמה זו הם: גידול בשיעורי התפוסה וגידול בקיבולת המושבים הממוצעת לטיסה⁷. תחזית ICAO לשנת 2030 צופה שמגמת הפער בין שיעורי הגידול במספר הנוסעים ושיעורי הגידול במספר הטיסות תימשך כאשר שיעור הגידול השנתי הממוצע במספר הטיסות הוא 3.6% לעומת שיעור גידול ממוצע של 4.5% במספר הנוסעים. כמו כן, התחזית צופה המשך מגמת הגידול באחוז התפוסה הממוצע של נוסעים עד לרף עליון ברמה של כ- 85%. תחזית של יצרנית המטוסים "אייירבאס" צופה גידול בשיעור שנתי ממוצע של 3.7% בצי המטוסים הגלובלי עד לשנת 2032.

תרשים מס' 9- אחוז תפוסה, ממוצע גלובלי, 2007-2016



מקור: IATA

גידול בצי המטוסים הגלובלי, בתשתיות נמלי התעופה והתעבורה האווירית, בתשתית כוח אדם תעופתי וגידול בניצולת המטוסים מאפשר גידול במספר הטיסות על ציר הזמן. יחד עם זאת, מחסור נקודתי באחד או יותר מהתשתיות שצוינו עלול למנוע מימוש מלא של פוטנציאל הגידול בהיקף הטיסות. על פי ICAO, הפרמטר הבעייתי מבין התשתיות במהלך השנים הבאות הוא מספר הטייסים, כאשר צפוי מחסור משמעותי בטייסים במרבית האזורים בעולם ובעיקר באסיה.

⁷ גורם נוסף הוא גידול בניצולת של המטוסים הנמדדת בשעות הטיסה ממוצעות של כלי הטיס ביממה.



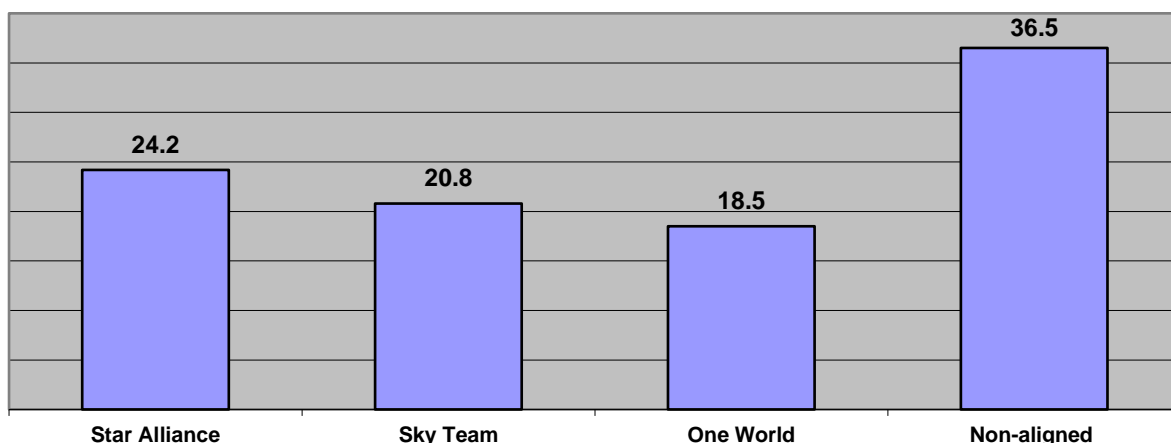
2.1- שיתופי פעולה בין חברות תעופה

במהלך השנים האחרונות נמשכה ההתפתחות בתחום הסכמי שיתוף פעולה בין חברות תעופה במסגרת הסדרי קוד שרינג, במסגרת שלושת בריתות תעופה גלובליות ובמסגרת Joint Ventures בין שתיים או יותר חברות תעופה⁸. דפוסים אלה של שיתוף פעולה החלו להתפתח במהלך שנות התשעים במקביל לדפוס שיתוף הפעולה המסורתי של הסכמי אינטרליין. שיתוף הפעולה בין חברות תעופה נועד לאפשר לחברות שהן צד במסגרות אלה, דרך חלופית לאופציית המיזוג כדי להתמודד עם החשיפה הגוברת לתחרות הגורמת לירידה ברווחיות.

שלוש בריתות תעופה הגלובליות (STAR, SKY, ONE WORLD) כוללות 65 חברות תעופה המחזיקות בחלק שוק גלובלי של כ- 60% על פי המדד נוסעים/ק"מ. במהלך התקופה שבין שנת 2015 לשנת 2016 לא נרשמה הצטרפות של חברות נוספות לבריתות במהלך שנת 2014 חברת התעופה Air India הצטרפה לברית STAR וחברת התעופה Srilankan Airlines הצטרפה לברית התעופה ONE WORLD.

רשת הקווים של ברית גלובלית מכסה כמעט את כל מדינות העולם עם פרישה גאוגרפית רחבה. ע"פ נתוני Airline Business מספטמבר 2016, חברות מברית התעופה STAR מפעילות טיסות ל- 192 מדינות, חברות מברית SKY מפעילות טיסות ל- 177 מדינות והחברות מברית ONE WORLD מפעילות טיסות ל- 161 מדינות.

תרשים מס' 10 – התפלגות תנועת הנוסעים הגלובלית, ינואר- דצמבר 2015, (נוסע ק"מ), אחוז



מקור- Airline Business

⁸ החברות בדרי"כ באותה ברית תעופה.



לוח מס' 3- חברות התעופה החברות בבריתות הגלובליות, ינואר 2017

Continent/Region	Star Alliance Airlines
America	Air Canada, United, Avianca, Copa
Europe	Lufthansa Group, SAS, Turkish, Aegean, LOT, TAP, Adria, Croatia Airlines
Asia	Thai, All Nippon, Singapore Airlines, Air China, Asiana, Eva Air, Air India
Africa	SAA, Ethiopian Airlines
Middle East	Egypt Air
Australia	Air New Zealand
Continent/Region	Sky Alliance Airlines
America	Delta, Aeromexico, Aerolineas Argentinas
Europe	Air France- KLM, Alitalia, CSA, Tarom, Air Europa
Russian Federation	Aeroflot
Asia	Korean, China Airlines, China East, China South, Garuda, Vietnam Air
Middle East	Saudi Arabian Airlines, Middle East Airlines
Africa	Kenya Airways
Continent/Region	One World Alliance Airlines
America	American Airlines, LATAM
Europe	British Airways-Iberia, Finnair, Air Berlin
Russian Federation	S7 Airlines
Asia	Malaysia Airlines, JAL, Cathay Pacific, SriLancan Airlines
Middle East	Royal Jordanian, Qatar Airways
Australia	Qantas

מקור: אתרי האינטרנט של בריתות התעופה



חלק משמעותי מתנועת הנוסעים הבינ"ל טס בקווים המשרתים עשרות יעדים ברחבי העולם המופעלים במסגרת הסדרי "Joint Venture". מרבית הסדרי ה- "Joint Venture" מופעלים ע"י חברות תעופה המשתייכות לאחת הבריתות הגלובליות כמו לדוגמא ההסדר המכונה A++ בין ארבעת חברות התעופה בקבוצת Lufthansa⁹ והחברות Air Canada ו- United המשתייכות לברית התעופה STAR. הסדרי "Joint Venture" כוללים, בין היתר, תאום מחירים וקיבולת בקווים עליהם חל ההסדר ויישום "pool" על הפדיון מהפעילות באותם קווים. יישום הסדרי "Joint Venture" כפוף לאישור רשויות התחרות במדינות הרלוונטיות ואישורם מותנה לעיתים בויתור על מכסה של "סלוטים" בנמלי תעופה.

לוח מס' 4- דוגמאות להסדרי "joint venture", ינואר 2017

<u>ברית</u>	<u>חברות</u>	<u>נתיבים</u>
Star	Air Canada, Lufthansa Group, United	אירופה- צפון אמריקה
Sky	Alitalia, AF- KL, Delta	אירופה- צפון אמריקה
OW	Finnair, BA-IB, American	אירופה- צפון אמריקה
	Delta, Virgin Atlantic	בריטניה- צפון אמריקה
OW	Finnair, BA-IB, JAL	אירופה- יפן
Star	Lufthansa Group, All Nippon Group	אירופה- יפן
OW	American, JAL	צפון אמריקה- יפן
OW	Lufthansa Group, Air China	אירופה- סין
Sky	AF-KL, China Eastern	אירופה- סין
Sky	AF-KL, China Southern	אירופה- סין
Star	Lufthansa Group, Singapore Airlines	אירופה- דרום מזרח אסיה
	Qantas, Emirates	אוסטרליה- דובאי – מזה"ת/אירופה/צפון אפריקה
OW	Qantas, China Eastern	אוסטרליה- סין

מקור: אתרי אינטרנט של חברות תעופה, יאטא

⁹ החברות הבאות: Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines

2.2 מיזוגים

מיזוג בין חברות תעופה ממדינה אחת או משתי מדינות שונות הוא אחד הדפוסים המאפשר לחברות התמודדות עם השלכות תהליך הליברליזציה על הגידול בתחרות בין החברות ועל רווחיותן.

יישום הליך המיזוג בין חברת US Airways לחברת American Airlines שהושלם במהלך שנת 2015 הוביל ליצירת חברת התעופה הגדולה בעולם שהטיסה כ- 200 מיליון נוסעים במהלך שנת 2016 והגיעה לחלק שוק של 5.4% מהיקף תנועת הנוסעים הגלובלית.

חמש חברות התעופה המוביליות בפרמטר של מחזור מכירות הן תוצר של מיזוגים בין חברות תעופה. לוח מס' 5 מצביע על כך שחלק השוק המצרפי של אותן קבוצות מגיע לכ- 20% מסה"כ תנועת הנוסעים הגלובלית של חברות התעופה הסדירות ולכ- 25% מסה"כ ההכנסות של חברות התעופה הסדירות.

לוח מס' 5- חמש קבוצות התעופה המוביליות בדירוג הנוסעים, פדיון ומספר נוסעים, ינואר- דצמבר 2015

Group	Revenues (\$m)	% From Global Revenues	Pax Number (m.)	% from Global Pax
American	40,990	5.8%	201.1	5.4%
Delta	40,704	5.8%	179.4	4.8%
United	37,864	5.4%	140.4	3.8%
Lufthansa	35,351	5.0%	122.6	3.1%
Air France- KLM	28,741	4.1%	70.1	1.9%

מקור- Airline Business

מיזוג בולט נוסף שהתרחש במהלך שנת 2016 בין חברות תעופה הוא המיזוג בין שתי חברות מארה"ב- חברת Alaska Airlines וחברת Virgin America.



2.3 בעלות זרה על חברות תעופה

בחלק גדול מהמדינות קיימים חוקים המגבילים בעלות זרה על חברות תעופה. כמו כן, רב הסכמי התעופה כוללים סעיף בעלות ושליטה המאפשר למדינה שהיא צד להסכם למנוע הפעלת טיסות במסגרת ההסכם ע"י חברה שהבעלות האפקטיבית עליה אינה של המדינה השנייה או של נתינים של אותה מדינה שניה שהיא צד להסכם. יחד עם זאת, בעלות זרה על חברות תעופה היא דפוס נפוץ בענף ההובלה האווירית הגלובלי, כאשר אחוז הבעלות הזרה נמוך בדרי"כ מ- 50% מהבעלות.

במהלך השנים האחרונות נרשם גידול במספר חברות התעופה המחזיקות בבעלות על חברות תעופה זרה כשהדוגמא הבולטת ביותר במהלך השנים האחרונות היא חברת Etihad אשר רכשה 49% מהבעלות בשתי חברות תעופה אירופאיות ו- 29% מהבעלות בחברה נוספת.

לוח מס' 6 - דוגמאות של בעלות זרה על חברות תעופה, ינואר 2017

<u>חברת תעופה זרה</u>	<u>אחוז בעלות חברת תעופה זרה</u>	<u>חברת תעופה</u>
British/Iberia (IAG)	98%	Aero Lingus
Delta	49%	Virgin Atlantic
Delta	11%	GOL
Etihad	49%	Alitalia
Etihad	29%	Air Berlin
Etihad	49%	Air Serbia
Etihad	22%	Virgin Australia
Etihad	24%	Jet Airways
Hainan	24%	Azul
AF-KL	27%	Kenya Airways
Korean Air	44%	Czech Airlines
Qatar Airways	20%	British/Iberia (IAG)
Qatar Airways	10%	LATAM

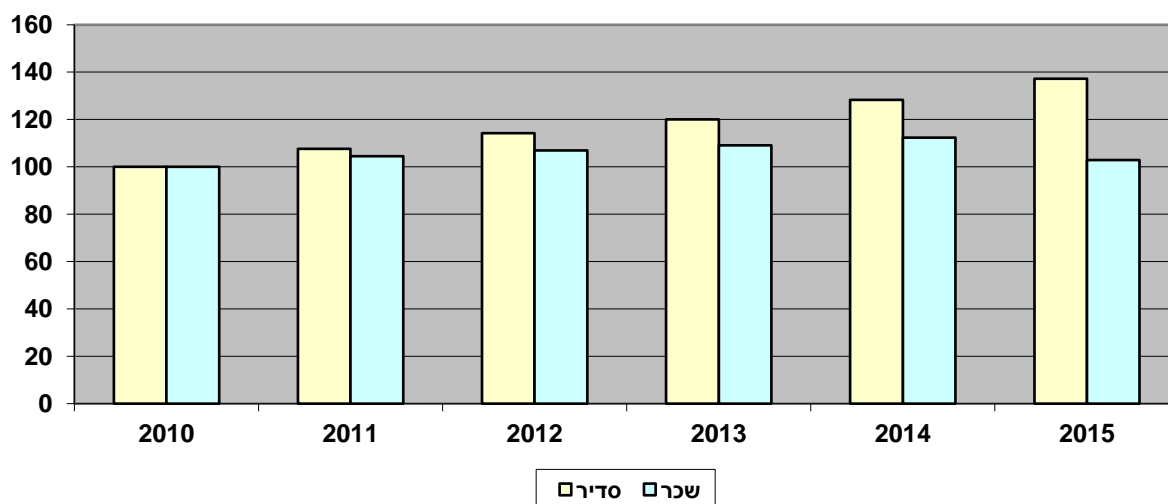


2.4- טיסות שכר וטיסות סדירות במתכונת LC

טיסות שכר מופעלות ע"י מספר חברות תעופה המתמחות בהטסת נוסעים או מטען¹⁰ וע"י מספר גדול של חברות תעופה המפעילות במקביל לשרות של טיסות הסדירות גם שרות של טיסות שכר. לחלק השוק של הנוסעים בטיסות השכר מסה"כ הנוסעים נרשמה מגמה מתמשכת של החלשות על ציר הזמן. נתוני ICAO מצביעים על כך שבמהלך השנים 2006 ו-2010 חלק השוק של הנוסעים בטיסות השכר על פי המדד נוסע ק"מ עמד על 8.9% ו-6.5% בהתאמה מסה"כ הנוסעים הגלובלי, כאשר חלק השוק של הנוסעים בטיסות השכר במהלך שנת 2015 ירד ל-5.0%. תרשים מס' 11 מצביע על ירידה במספר הנוסעים בטיסות השכר במהלך שנת 2015 לאחר מספר שנים של גידול מתון במספר הנוסעים בטיסות השכר.

תרשים מס' 11: שינויים יחסיים במספר הנוסעים בטיסות סדירות ובטיסות שכר (נוסע ק"מ), שנת הבסיס-

שנת 2010



מקור- ICAO

¹⁰ דוגמא לחברת תעופה המתמחה בהפעלת טיסות שכר לנוסעים היא החברה הבריטית Thomas Cook. קיימות גם מספר חברות המתמחות בהפעלת טיסות שכר למטען.

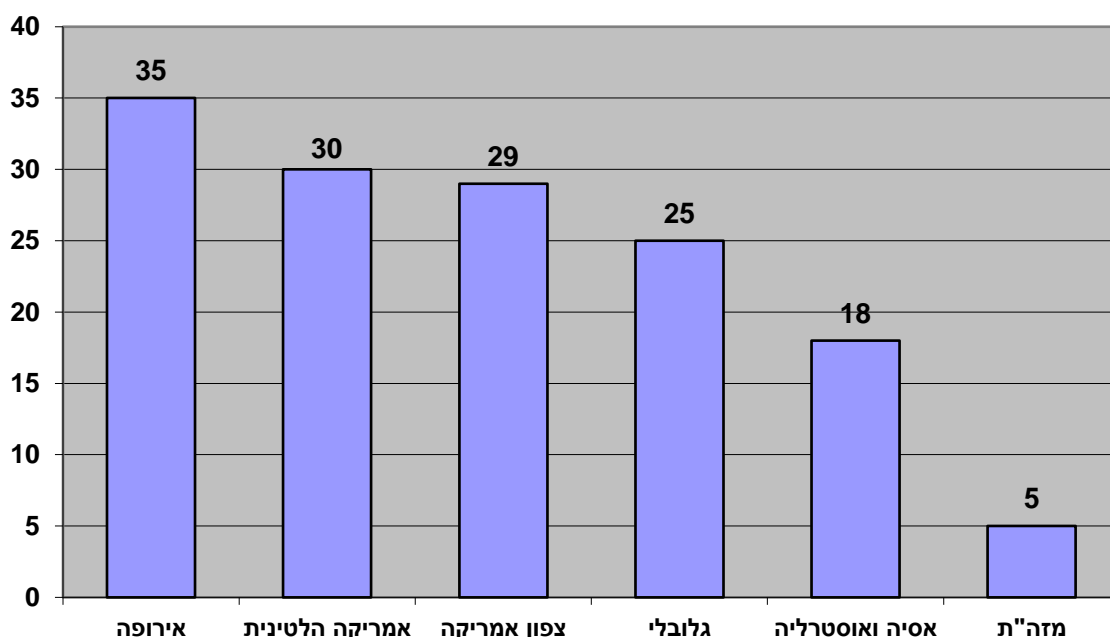


אחד הגורמים המסבירים את הירידה בחלק השוק הגלובלי של הנוסעים בטיסות שכר היא ההתפתחות המואצת של מודל ה-LC אשר נתן מענה לפלח השוק של הנוסעים המעוניינים בטיסות זולות לטווח קצר. מודל חברות ה-LC מיושם בהיקף משמעותי ב: מרבית מדינות אירופה, ארה"ב, ברזיל, חלק ממדינות אסיה והוא חודר במהלך השנים האחרונות למדינות נוספות. שתי החברות הבולטות המיישמות את המודל הן: Ryan air ו-Easy Jet.

מודל עסקי נוסף שהתפתח מתוך מודל ה-LC הוא המודל ההיברידי הכולל הפעלת טיסות לטווח קצר תוך יישום מאפיינים של מודל ה-LC ובמקביל הטסת נוסעים בטיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים המשמשים כ- בסיסים של החברות. חלק מהחברות המיישמות את המודל מפעילות גם טיסות ארוכות טווח. החברות: Air Asia, Southwest ו-Norwegian הן החברות הבולטות המיישמות מודל זה.

תרשים מס' 12: חלק שוק של חברות L.C והחברות היברידיות מסה"כ קיבולת המושבים לפי אזור/לאומיות

החברה, ינואר- דצמבר 2015



מקור- ICAO, Airline Business

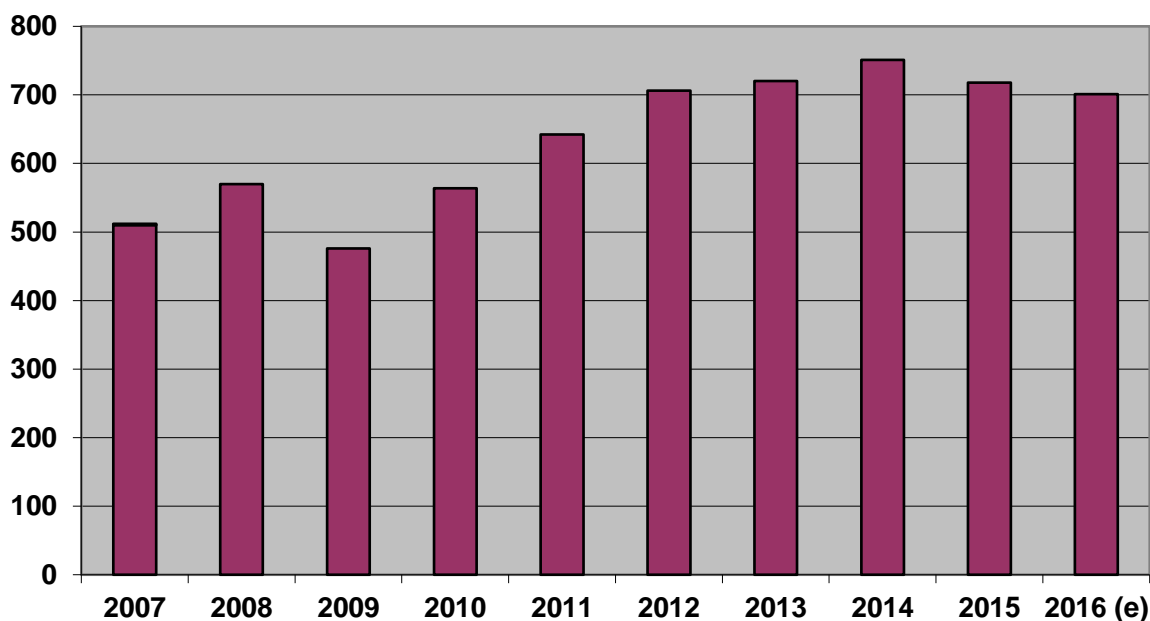


3. הכנסות

במהלך השנים 2014, 2015 ו- 2016 נרשמה מגמה של ירידה בסה"כ הכנסות של חברות התעופה הסדירות לאחר שבין שנת 2010 לשנת 2013 נרשם גידול משמעותי בהכנסות. הירידה בהכנסות ניתנת להסבר בירידה בתשואה לנוסע¹¹ הנובעת בעיקר מהירידה החדה במחירי הדלק.

אחוז ההכנסה של חברות התעופה מהטסת נוסעים הגיע במהלך כל אחת מהשנים 2014, 2015 ו- 2016 לכ- 72% מסה"כ ההכנסות, כאשר החלק היחסי של ההכנסה מהטסת מטען ירד לשפל היסטורי של כ-7% מסה"כ ההכנסות. אחוז ההכנסות ממקורות אחרים¹² גדל במהלך השנים ל- 21% מסה"כ ההכנסות, כאשר עד לפני מספר שנים אחוז ההכנסה ממקורות אחרים היה ברמה של כ- 10% מסה"כ ההכנסות.

תרשים מס' 13 - סה"כ ההכנסות של חברות התעופה הסדירות, מיליארדי דולר, 2007-2016



¹¹ התשואה לנוסע היא הפדיון של חברת התעופה מנוסע.

¹² מכירת שירותים נלווים בטיסה, החכרת מטוסים, מכירת שירותי תחזוקה.



לוח מס' 7 מציג את התפתחות ההכנסה מנוסעים והתשואה הגלובלית של חברות התעופה הסדירות במהלך התקופה שבין שנת 2007 לשנת 2016. הירידה החדה בהכנסות במהלך השנים 2015 ו-2016 במקביל לגידול בתנועת הנוסעים, ניתנת להסבר בירידה במחירי הדלק שהובילה לירידה חדה בתשואה. במהלך התקופה שבין שנת 2010 לשנת 2013 ובמהלך השנים 2007 ו-2008, נרשם גידול בהכנסות שנגזר מגידול בהיקף התנועה. הירידה החדה בהכנסה במהלך 2009 מוסברת בירידת הביקוש כתוצאה מהמשבר הכלכלי הגלובלי ומהורדת מחירים ע"י חברות התעופה כתגובה לירידה החדה בביקוש¹³.

לוח מס' 7: שיעורי שינוי-סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים, תשואה לנוסע, ותנועת נוסעים

חברות תעופה סדירות, 2007-2016

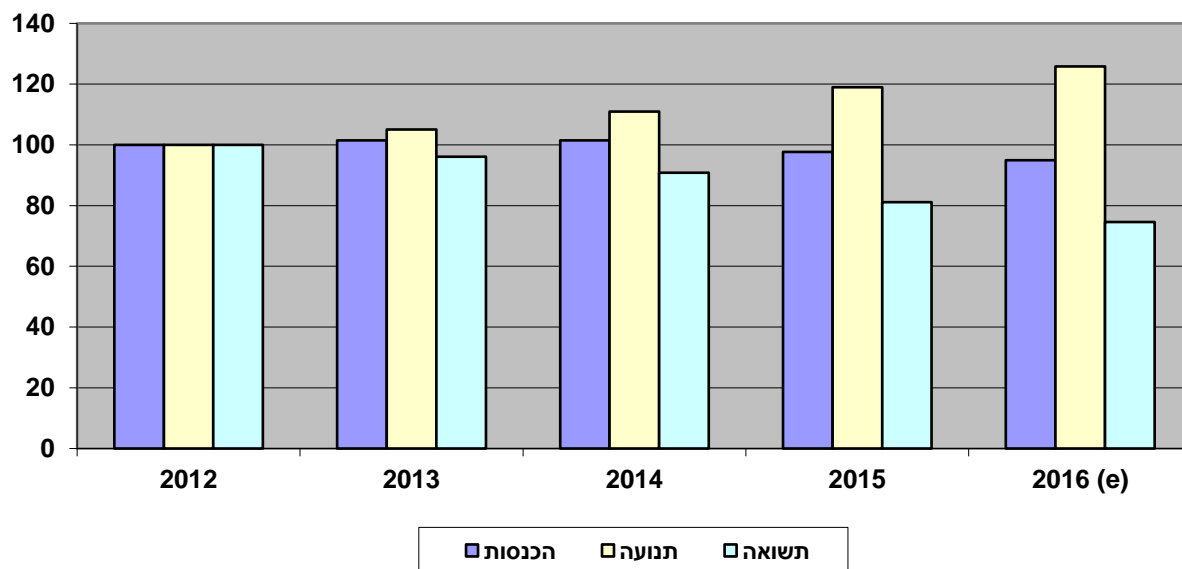
<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>שנה</u>
									<u>(צפי)</u>	
9%	11%	-16%	19%	12%	8%	2%	0%	-4%	-3%	% שינוי נומינלי בהכנסות
2%	8%	-14%	10%	7%	-1%	-4%	-6%	-11%	-8%	% שינוי נומינלי בתשואה
8%	2%	-1%	8%	6%	5%	5%	6%	7%	6%	% שינוי בתנועה

מקור: IATA, ICAO

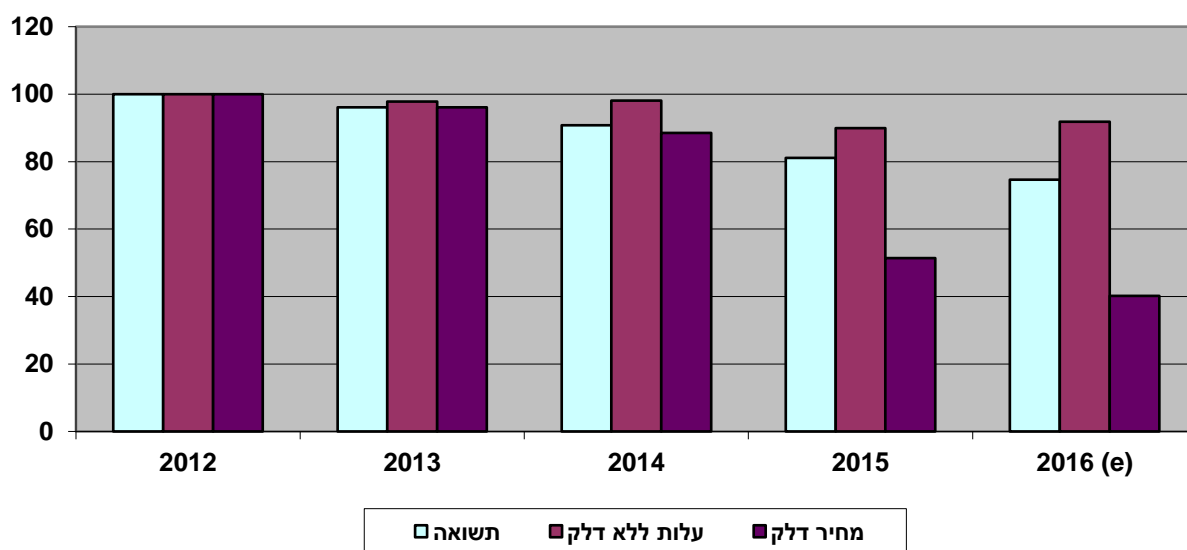
¹³ על ציר הזמן התהליך הגלובלי של הפחתת ההסדרה הכלכלית הכולל ליברליזציה של הסכמי תעופה מוביל לירידה בתשואה הריאלית.



תרשים מס' 14 : שינויים יחסיים בסה"כ ההכנסות מהטסת נוסעים של חברות תעופה סדירות, בהיקף תנועת הנוסעים ובתשואה מנוסע, שנת הבסיס (100) - שנת 2012



תרשים מס' 15 : שינויים יחסיים בתשואה מנוסע, בעלות ללא דלק, למושב ק"מ ללא דלק ובמחיר הדלק, שנת הבסיס (100) - שנת 2012



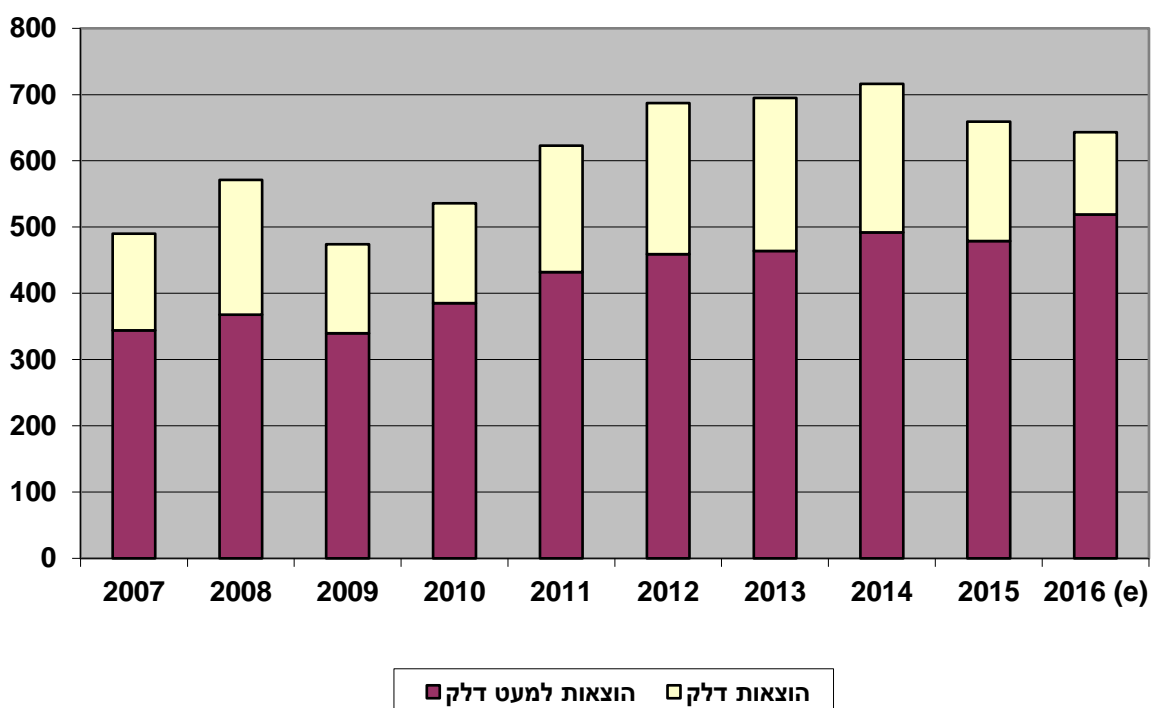
מקור: IATA, ICAO

4. הוצאות

במהלך השנים 2015 ו-2016 נרשמה להוצאות התפעוליות של חברות התעופה ירידה משמעותית למרות הגידול בתפוקה הניתנת להסבר בירידה החדה במחירי הדלק. ירידת ההוצאות התרחשה לאחר שבמהלך השנים 2010 עד 2013 נרשם גידול בהוצאות כתוצאה מגידול התפוקה ועלית מחירי הדלק.

אחוז ההוצאות על דלק מסה"כ ההוצאות התפעוליות של חברות התעופה ירד במהלך השנים 2014, 2015 ו-2016 בעקבות הירידה החדה במחירי הדלק. במהלך שנת 2013 ו-2012 אחוז ההוצאות על הדלק היה כ- שליש מסה"כ ההוצאות התפעוליות כאשר הצפי לשנת 2016 הוא לכ- חמישית מסה"כ ההוצאות התפעוליות.

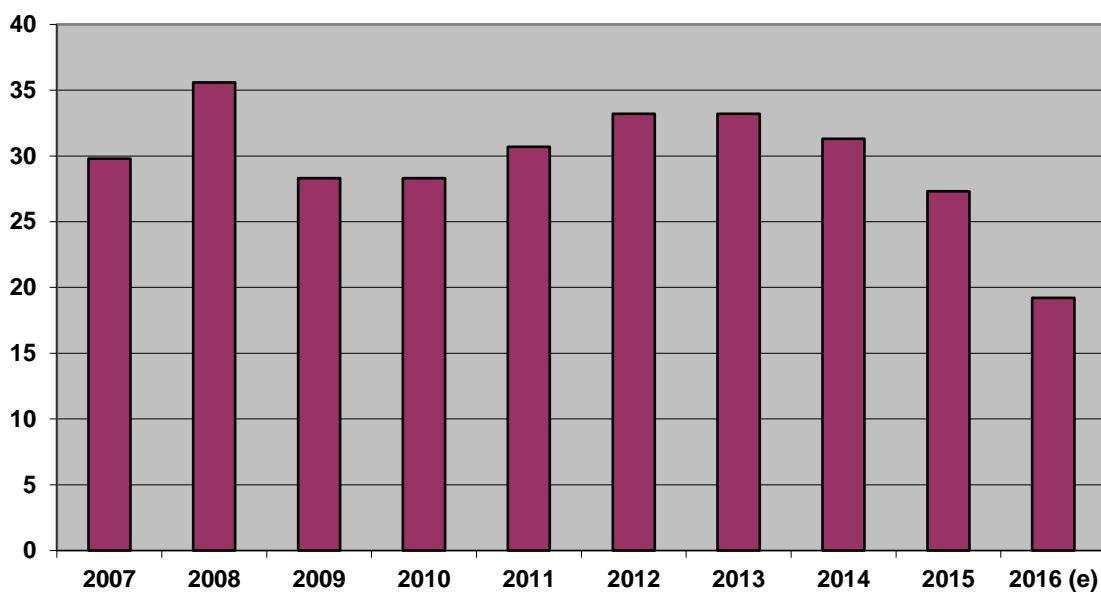
תרשים מס' 16- ההוצאות הגלובליות של חברות התעופה הסדירות, מיליארדי דולר, 2007-2016



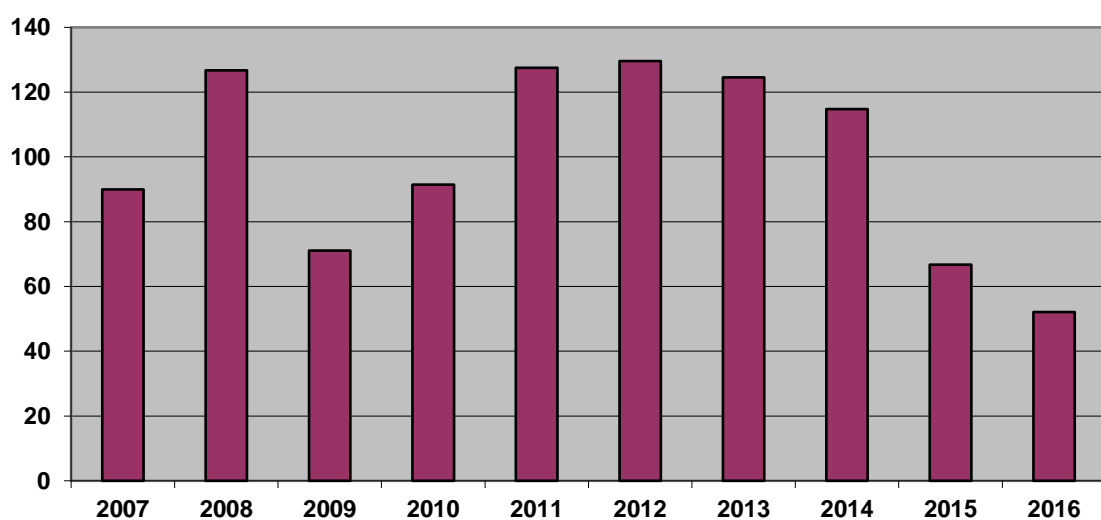
מקור- IATA, ICAO



תרשים מס' 17: חברות סדירות - אחוז ההוצאה הגלובלית על דלק
מסה"כ ההוצאות התפעוליות



תרשים מס' 18: מחיר דלק סילוני, דולר לחבית



מקור - IATA

5. רווחיות

מגמת הרווחיות של חברות התעופה הסדירות נמשכת ברציפות מאז שנת 2010 כאשר במהלך השנים 2015 ו-2016 נרשם שיא בשולי הרווח התפעולי הגלובלי של חברות התעופה הסדירות אשר הגיע ל- 8.3% מסה"כ המחזור במהלך שנת 2015 כאשר הצפי לשנת 2016 הוא ל- אחוז רווח תפעולי זהה. ע"פ תחזית יאטא, במהלך שנת 2017 צפוי המשך של מגמת הרווחיות כאשר שיעור הרווח התפעולי צפוי לרדת לכ- 4%.

שולי הרווח הגלובלי הממוצע שנרשמו לחברות התעופה נמוכים יחסית לגורמים אחרים בתחום התעופה כמו: נמלי תעופה ו-יצרניות מטוסים. אחת הנגזרות מהרווחיות הנמוכה יחסית של חברות תעופה הוא שלחלק גדול מהחברות חסרה היכולת לספוג משבר ללא גלישה להפסד משמעותי. בין הגורמים לרווחיות הנמוכה של חברות התעופה לאורך השנים הוא רמת התחרות הגבוהה יחסית אליה חשופות חברות התעופה, הנגזרת משני המשתנים הבאים:

- תהליך הליברליזציה בענף ההובלה האווירית שכלל הפחתת ההסדרה הכלכלית בענף והחלת חוקי התחרות על חברות התעופה.
- התפתחות תשתיות והתפתחות טכנולוגית של אמצעי תחבורה חלופיים (מסילות רכבת, כבישים מהירים, רכבות מהירות וספינות מהירות לשינוע מטען).

גורמים נוספים התורמים לרווחיות הנמוכה של חברות התעופה:

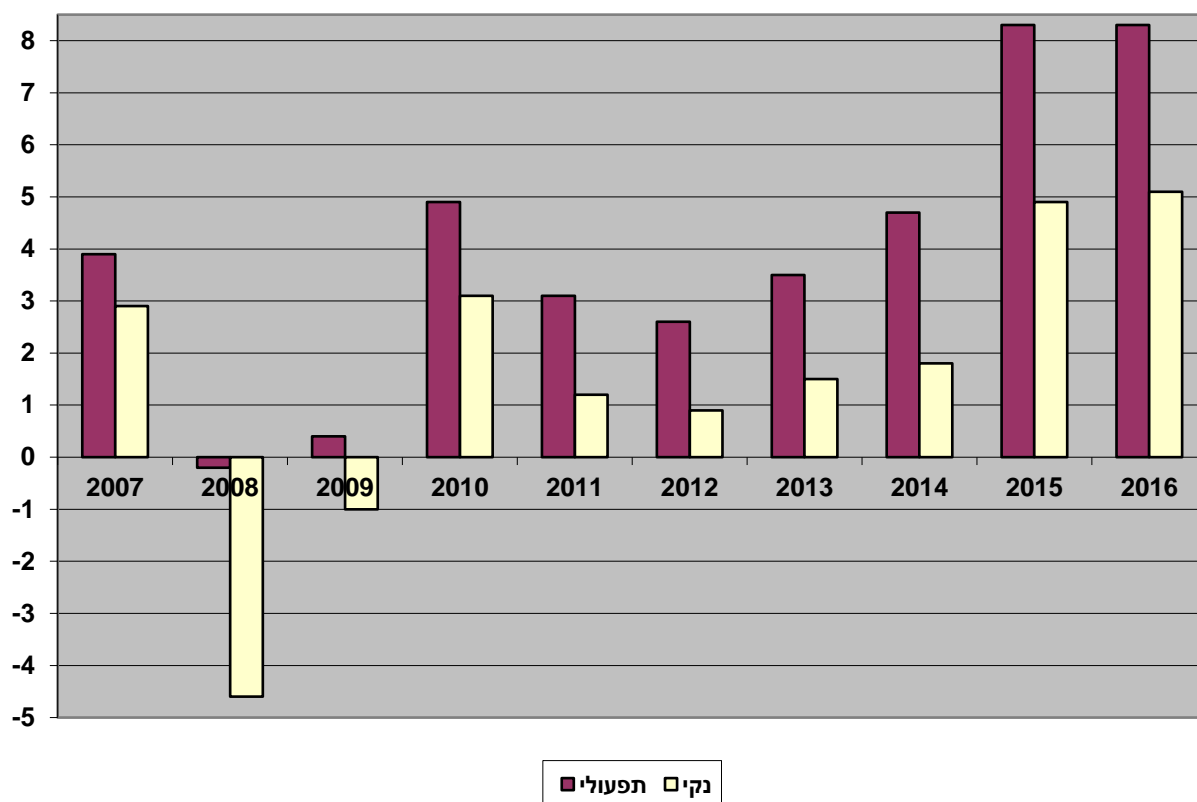
- דפוס הביקוש העונתי המוביל חברות התעופה למצב של אבטלה מבנית של ציוד וכח אדם במהלך העונות בהם הביקושים נמוכים. בדר"כ אחוז הרווח התפעולי גבוה מושג ברבעון השלישי, כאשר ביתר הרבעונים נרשם הפסד או רווח צנוע יחסית.
- התלות בספקי שירות עם כח מונופוליסטי משמעותי הכוללים נמלי תעופה וספקים של שירותי תעבורה אווירית והתלות ביצרניות מטוסים. ככל שהחברה קטנה יותר היכולת שלה להתמודד מול ספקיות השרות ויצרניות המטוסים מוגבלת יותר.
- קיום מרכיב גבוה יחסית של הוצאות קבועות מסה"כ העלויות התפעוליות הכולל נוסף להוצאות הקבועות הסטנדרטיות, עלות הנגזרת מהמחויבות להפעיל טיסות שנמכרו בהן מושבים בהתאם ללוח זמנים ועלות הנובעת מפער הזמן בין עיתוי הזמנת מטוסים לאספקתם. מצב זה מגביל בטווח הקצר התאמת העלויות לירידת ביקושים בלתי צפויה כתוצאה ממשבר כלכלי או אירועי טרור/מלחמה. במצב של ירידה בלתי צפויה בביקוש, החברות נאלצות להוריד מחירים בשיעור חד. התוצאה היא ירידה חדה בהכנסות הנובעת מירידה בהכנסות וירידה בתשואה כפי שקרה להכנסות הגלובליות של חברות התעופה במהלך שנת 2009.



קיימת שונות גדולה ברווחיות בין חברות התעופה. בקצוות ישנן מספר חברות תעופה אשר רושמות רווחיות גדולה יחסית לאורך השנים (לדוגמא Ryan air ו- Emirates) כאשר לעומתן חברות שלאורך תקופות ממושכות אינן מצליחות להיות רווחיות ונזקקות לסיוע כזה או אחר כדי לשרוד. לוח מס' 8 ולוח מס' 9 מציגים את נתוני שולי הרווח התפעולי של 40 חברות תעופה לשנת 2015 ופרמטרים נוספים לגבי כל חברה הכוללים את: אחוז התפוסה, מכירות, מס' נוסעים, בעלות פרטית, חברות בברית תעופה ומרחק ממוצע לנוסע. שני הלוחות אינם מצביעים על מאפיינים משותפים לחברות רווחיות או לחברות מפסידות.

מעבר לרווחיות הנמוכה של חברות התעופה על ציר הזמן, שולי הרווח של החברות רגישים מאוד למשברים גלובליים כדוגמת המשבר הכלכלי הגלובלי שהחל במהלך שנת 2008. משבר גלובלי עלול להוביל לירידה משמעותית במספר הנוסעים, בתשואה וכתוצאה ירידה בהכנסות והפסדים.

תרשים מס' 19: אחוז הרווח התפעולי והרווח הנקי של חברות התעופה הסדירות, 2007-2016



לוח מס' 8 : הכנסות, אחוז רווח תפעולי ואחוז תפוסה ממוצע,
נתוני שנת 2015, מדגם הכולל 25 חברות תעופה "גדולות"

<u>AIRLINE</u>	<u>Alliance</u>	<u>State Owned (above 50%)</u>	<u>Annual Revenues (billion \$)</u>	<u>Operating Margin (%)</u>	<u>Load Factor</u>	<u>Average Pax KM</u>
RYAN AIR- (*)		NO	7	22.3%	93%	1,227
SOUTHWEST- (*)		NO	20	20.6%	84%	1,307
DELTA	SKY	NO	41	19.2%	85%	1,879
JAL	OW	NO	11	15.7%	75%	1,791
AMERICAN AIRLINES	OW	NO	41	15.1%	83%	1,783
EASY JET- (*)		NO	7	14.7%	93%	1,131
AIR CHINA	STAR	YES	18	14.1%	80%	2,122
UNITED	STAR	NO	38	13.6%	83%	2,391
AIR CANADA	STAR	NO	11	10.8%	84%	3,527
AEROFLOT	SKY	YES	7	10.6%	79%	2,839
EMIRATES		YES	25	10.1%	77%	4,916
BRITISH/IBERIA	OW	NO	25	10.1%	82%	3,203
TURKISH	STAR	NO	11	8.3%	78%	1,950
QUANTAS	OW	NO	13	6.6%	79%	2,764
CATHAY PACIFIC	OW	NO	13	6.5%	87%	4,537
SAS	STAR	NO	5	5.6%	76%	1,202
KOREAN	SKY	NO	10	5.3%	77%	2,866
LUFTHANSA GROUP	STAR	NO	35	5.2%	81%	2,085
SINGAPORE AIRLINES	STAR	YES	11	4.5%	80%	4,961
AIR FRANCE/KLM	SKY	NO	29	3.1%	85%	2,986
ETIHAD		YES	9	2.9%	79%	4,727
THAI	STAR	YES	6	-4.3%	73%	3,212
LATAM	OW	NO	10	-5.1%	83%	1,635
AIR BERLIN	OW	NO	5	-7.5%	84%	1,556
Global				8.3%	80.4%	1,868

(*)- חברות LC/היברידיות



לוח מס' 9 : הכנסות, אחוז רווח תפעולי ואחוז תפוסה, נתוני שנת 2015.

מדגם הכולל 15 חברות "בינוניות"

<u>AIRLINE</u>	<u>Alliance</u>	<u>State Owned (above 50%)</u>	<u>Annual Revenues (billion \$)</u>	<u>Operating Margin (%)</u>	<u>Load Factor</u>
AIR ASIA (*)		NO	1.7	24.2%	80%
WIZZAIR		NO	1.6	16.5%	88%
COPA	STAR	NO	2.2	11.8%	75%
AIR NEW ZEALAND	STAR	YES	3.8	11.1%	84%
ETHIOPIAN	STAR	YES	2.5	9.8%	67%
AER LINGUS		NO	1.9	7.2%	82%
EL AL		NO	2.1	7.0%	83%
AEROMEXICO	SKY	NO	2.9	6.5%	81%
PAL		YES	2.4	5.8%	68%
NORWEAGAN (*)		NO	2.8	1.5%	86%
FINNAIR	O.W.	YES	2.6	1.4%	80%
VIETNAM AIRLINES	SKY	YES	2.6	0.5%	84%
AIR INDIA	STAR	YES	3.1	0.0%	76%
GOL (*)		NO	2.9	-1.9%	77%
TAP	STAR	YES	2.9	-4.1%	79%
Global				8.3%	80.4%

מקור- Airline Business, WAD

(*)- חברות LC/היברידיות

6. מגמות נוספות

במהלך השנים האחרונות נמשכו מספר מגמות נוספות בענף ההובלה האווירית הגלובלי אשר כללו בין היתר:

1. ליברליזציה- תהליך הפחתת ההסדרה הכלכלית על פעילות המובילים האוויריים נמשך במהלך השנים האחרונות. תהליך זה כולל בין היתר: הסרה/הפחתה של חסמי כניסה מנהליים להפעלת קווים בינ"ל ופנים ארציים ו- הסרה/הפחתה מגבלות על מספר החברות, היצע הקיבולת, תדירויות והתעריפים. יחד עם זאת, מרבית מדינות העולם ובכלל זה ארה"ב ממשיכות ליישם עדיין הסדרה כלכלית אפקטיבית המגבילה בין היתר "קבוטז", יישום חופש שביעי, בעלות זרה על חברות תעופה מקומיות והפעלה של טיסות בינ"ל ע"י מוביל נקוב שהבעלות האפקטיבית עליו אינה מוחזקת ע"י מדינה שמינתה אותו ו/או ע"י אזרחי אותה המדינה.
2. הפרטה של חברות תעופה- מגמת ההפרטה של חברות התעופה שהיו בבעלות המדינה הואטה במהלך השנים האחרונות. מספר מדינות הודיעו על תכניות להפריט חברות תעופה הנמצאות בבעלותן אך יישום התכניות לא יצא עדיין אל הפועל. בין הדוגמאות הבולטות לחברות הבאות שיישום תכנית ההפרטה שלהן לא החל או לא הושלם עדיין: החברה הרוסית Aeroflot, החברה הפולנית LOT והחברה הרומנית Tarom.
3. הפרטה של נמלי תעופה- במהלך השנים האחרונות נמשכה המגמה האיטית של הפרטת נמלי תעופה שהחלה בשנת 1987 בבריטניה. מהלכים של הפרטת נמלי תעופה יושמו במהלך השנים האחרונות בנמלי תעופה בפורטוגל ובספרד. יחד עם זאת, מרבית נמלי התעופה בעולם ובכלל זה בארה"ב אינם בבעלות פרטית ולא צפוי שינוי דרמטי בדפוס מבנה הבעלות על נמלי התעופה במהלך השנים הבאות.
4. חכירות- שימוש גובר במטוסים חכורים היא מגמה ארוכת טווח. מגמה זו הובילה לכך שאחוז המטוסים החכורים הכולל מטוסים החכורים מחברות המתמחות בהחכרה ומחברות תעופה הוא כ- 50% מצי המטוסים הגלובלי המשמש של המובילים האוויריים. ירידת שערי הריבית בעולם במהלך השנים האחרונות הובילה לגידול במספר המטוסים החכורים.



7. מגזר ההובלה האווירית לישראל וממנה בפרספקטיבה גלובלית- שיעורי גידול

במהלך התקופה 2012-2016 נרשמה לתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג גידול שנתי בשיעור ממוצע של 8.5% לעומת גידול גלובלי בשיעור שנתי ממוצע של כ- 6% במהלך אותה תקופה. הפער בין שיעורי הגידול נובע מגידול מרשים בשיעור שנתי ממוצע של כ- 13% ביציאות התושבים, כאשר שיעור הגידול השנתי הממוצע בכניסות התיירים לישראל היה קרוב לאחוז. בין הגורמים העשויים להסביר הפער בשיעור הגידול ביציאות התושבים לשיעור הגידול הגלובלי ניתן לציין את:

1. מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת ע"י רת"א אשר כללה בין היתר, את חתימת הסכם התעופה עם האיחוד האירופי במהלך שנת 2013¹⁴, אפשרה גידול בהיצע הטיסות מעבר לגידול בהיצע הטיסות הגלובלי.
2. גידול באוכלוסייה ובהכנסה הפנויה לנפש מעבר לגידול היחסי הגלובלי במשתנים אלה.
3. ירידה בשער היורו ובשער הדולר שהובילו להוזלה משמעותית של חופשות בחו"ל לתושבים ישראלים.

לוח מס' 10: שיעור שינוי שנתי ממוצע- נוסעים גלובלי (טיסות סדירות), נוסעים בינ"ל בנתב"ג, יציאות תושבים וכניסות תיירים בדרך האוויר

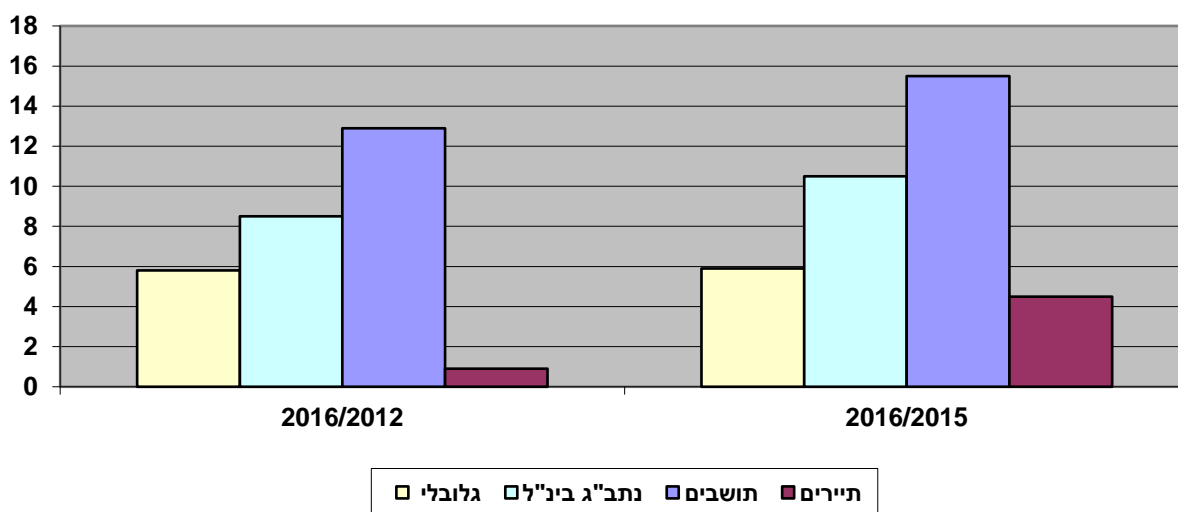
2016 מול 2012	2016 מול 2015	
5.8%	5.9%	נוסעים גלובלי (פ"א+בינ"ל)
5.8%	5.9%	נוסעים גלובלי (בינ"ל)
8.5%	10.5%	נוסעים בינ"ל- נתב"ג
12.9%	15.5%	תושבים
0.9%	4.5%	תיירים

מקור: ICAO IATA

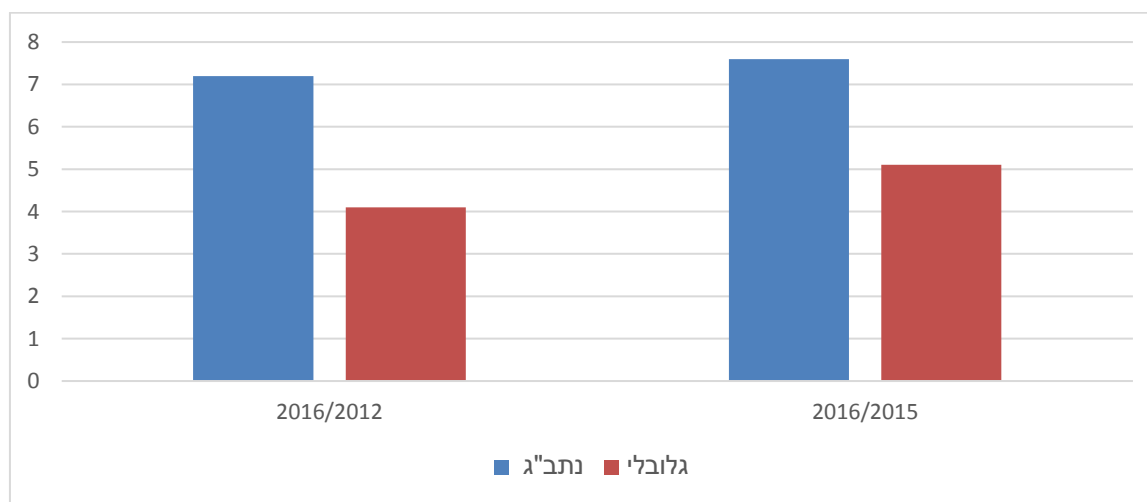
¹⁴ בנוסף לחתימה על ההסכם עם האיחוד האירופי, עדכון הסכמי תעופה במהלך השנים האחרונות עם מספר מדינות שכללו את: רוסיה, סין, אוקראינה, גאורגיה, אתיופיה ו- סרביה, אפשר גידול בהיצע הטיסות הישירות בין ישראל לאותן המדינות.



תרשים מס' 20 : שיעור גידול שנתי ממוצע בהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל הגלובלית
ובתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג, (%)



תרשים מס' 21 : שיעור גידול שנתי ממוצע בהיצע הטיסות הגלובלי
ובהיצע הטיסות בנתב"ג, (%)



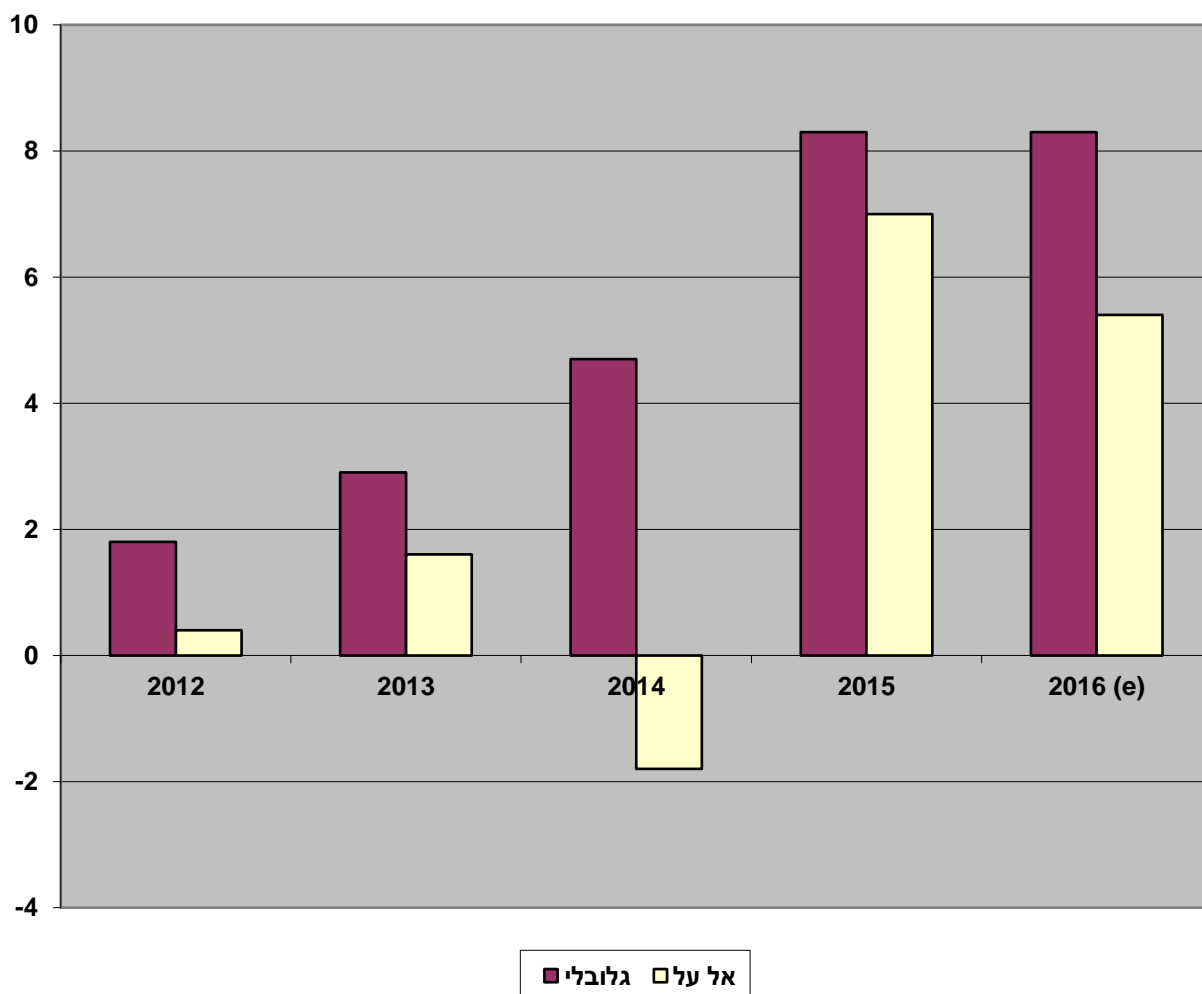


7.1- מגזר ההובלה האווירית לישראל וממנה בפרספקטיבה גלובלית- רווחיות

השוואת אחוז הרווח התפעולי של חברת אל על לשיעור הרווח התפעולי הגלובלי של חברות התעופה הסדירות מצביעה על כך שבכל אחת מהשנים בין שנת 2012 לשנת 2015, שולי הרווח הגלובלי היו גבוהים משולי הרווח של חברת אל על, כאשר הפערים היחסיים בשולי הרווח היו גדולים במיוחד במהלך שנת 2014. אחוז הרווח התפעולי לשנת 2016 של חברת אל על וצפי הרווחיות הגלובלית לשנת 2016 מצביעים על המשך הפער.

תרשים מס' 22 : אחוז הרווח התפעולי הגלובלי של חברות התעופה הסדירות ושל חברת אל על,

2012-2016



מקור : IATA, דוחות כספיים של חברת אל על



8. סיכום ומסקנות

השנים האחרונות מתאפיינות בהמשך המגמות הגלובליות של גידול משמעותי במספרי הנוסעים והמשך הרווחיות של חברות התעופה. מגמות אלה החלו עם ההתאוששות מהמשבר הגלובלי במהלך שנת 2010 והתחזקו במהלך השנים 2014, 2015 ו-2016.

מגמות גלובליות ארוכות טווח נוספות אשר נמשכו במהלך השנים האחרונות כללו בין היתר:

1. גידול בחלק השוק של חברות התעופה מאסיה ומהמזרח התיכון על חשבון חלק השוק של חברות התעופה מצפון אמריקה ומאירופה.
2. הרחבת שיתופי פעולה בין חברות תעופה במסגרת הסדרי קוד שרינג, בריתות גלובליות והסדרים המכונים "joint ventures".
3. מיזוגים בין חברות תעופה.
4. בעלות זרה על חברות תעופה.
5. המשך הגידול בחלק השוק הגלובלי של הנוסעים בטיסות של חברות המיישמות את מודל ה-LC והמודל ההיברידי ובמקביל ירידה בחלק השוק של הנוסעים בטיסות שכר.
6. המשך הגידול היחסי בצד ההיצע הכולל את מספר הטיסות, קיבולת המושבים וצי המטוסים בשיעורי גידול נמוכים משיעורי הגידול בתנועת הנוסעים.
7. ירידה בחלק היחסי של הכנסות חברות התעופה מהטסת נוסעים ומהטסת מטען וגידול מואץ בחלק השוק של ההכנסות ממקורות אחרים.
8. הפחתת ההסדרה הכלכלית בענף ההובלה האווירית הכוללת ליברליזציה של הסכמי תעופה.
9. הפרטות של חברות תעופה ונמלי תעופה.
10. המשך השימוש רחב היקף במטוסים חכורים מחברות מתמחות להחכרת מטוסים ומחברות תעופה.

במהלך השנים האחרונות נפסקה מגמת הגידול בהכנסות חברות התעופה ומגמת העלייה במחירי הדלק. הכנסות חברות התעופה ירדו למרות הגידול המשמעותי בתנועת הנוסעים כתוצאה מירידת התשואות אשר נגזרה מירידה חדה במחירי הדלק ומהמשך תהליך הליברליזציה של הסכמי התעופה. תנועת המטען הגלובלית חזרה במהלך השנים האחרונות למסלול של גידול על רקע של התאוששות בהיקף הסחר הבינ"ל.



התחזית ארוכת הטווח של ICAO לשנת 2030 מצביעה על המשך המגמה הגלובלית של גידול בהיקף תנועת הנוסעים יחד עם חידוש המגמה הגלובלית של גידול בתנועת המטען עם המשך בשונות המשמעותית בשיעורי הגידול בין האזורים הגאוגרפיים והמדינות. כמו כן, על פי התחזיות, תימשך המגמה של גידול צד ההיצע הכולל את הקיבולת המוצעת, מספר הטיסות המוצע וצי המטוסים הפעיל, בשיעור נמוך יחסית לגידול בצד הביקוש. המשך הגידול באחוז התפוסה הממוצע על ציר הזמן עד לרף עליון של 85% ובקיבולת הממוצעת לטיסה יאפשרו את המשך המגמה.

מימוש מרבי של פוטנציאל הביקוש הגדל לשירותי הובלה אווירית מותנה בגידול הולם של: צי המטוסים, תשתיות נמלי תעופה, שירותי תעבורה אווירית וכח אדם מיומן. על פי תחזית ICAO צפוי מחסור משמעותי בטייסים במרבית אזורי העולם ובמיוחד באסיה.

הדו"ח מציינ מספר גורמים העשויים להסביר את הרווחיות הגלובלית הנמוכה יחסית של חברות התעופה. גורמים אלה צפויים להמשיך ולהשפיע על הרווחיות הגלובלית של חברות התעופה בעתיד ולמנוע שיפור דרמטי ברווחיות. יחד עם זאת, בהתאם לתחזית ICAO היקף הביקוש בענף האווירית צפוי לגדול משמעותית על ציר הזמן כתוצאה מצמיחה כלכלית, גידול נוסף של המעמד הבינוני במדינות מתפתחות וגורמים נוספים. גידול משמעותי בתנועה צפוי להוביל לרווח גלובלי של חברות התעופה במיוחד במהלך שנים של צמיחה כלכלית משמעותית. קיימת גם היתכנות לשנים שבהן ירשם הפסד גלובלי משמעותי לחברות התעופה, על רקע של משבר כלכלי גלובלי.

שימוש בנתונים הגלובליים כנקודת ייחוס למגזר ההובלה האווירית לישראל וממנה מצביע על פער משמעותי במהלך השנים האחרונות בין שיעורי הגידול של מספר הנוסעים לישראל וממנה בדרך האויר לבין שיעורי הגידול במספר הנוסעים הגלובלי בדרך האוויר. פער משמעותי נוסף הוא הפער בין שיעור הרווח התפעולי הגלובלי לבין שיעור הרווח התפעולי של חברת אל על.

במקביל לשונות בשיעורי הגידול וברווחיות הגלובלית וה- "ישראלית", קיים מתאם חיובי גבוה יחסית בין שיעורי השינוי הגלובלי וה- "ישראלי" לגבי שיעורי גידול ורווחיות ומתאם חיובי בעצמת השינויים. במהלך השנים בהן נרשם גידול במספר הנוסעים הגלובלי נרשם בדר"כ גידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג. בשנים של ירידה במספר הנוסעים הגלובלי כמו שנת 2009 לדוגמא נרשמה ירידה במספר הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג.