

הפעלת טיסות נוסעים סדירות

בקווים בינ"ל-

השוואות בינ"ל

דני מורג

ינואר 2007

משרד התחבורה
רשות התעופה האזרחית
אגף יחב"ל

מבוא

שתי ההשוואות הבינ"ל המוצגות בדו"ח, מתייחסות להשלכות של מגמת הליברליזציה הגלובלית בענף ההובלה האווירית הבינ"ל על דפוס ריבוי המובילים המפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל. ההשוואות בוחנות את דפוס ריבוי המובילים המפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל ברמה של מדינה וברמה של קו.

1. מוביל יחיד מול ריבוי מובילים

ההשוואה הבינ"ל הראשונה נועדה לבחון האם מגמת הליברליזציה הגלובלית בענף ההובלה האווירית הבינ"ל, הובילה למצב בו, ריבוי מובילים המפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל, הוא הדפוס הרווח במרבית המדינות בהן יש היקף תנועת נוסעים משמעותי בדרך האוויר. נבחן מדגם של חמישים מדינות, המובילות על פי המדד המצרפי נוסעים/ק"מ- (1).

הנתונים המוצגים בלוח מס' 1, מצביעים על כך, שב- 40 מדינות מבין 50 המדינות שנבחנו במדגם, מתקיים מצב של ריבוי מובילים, כאשר שני מובילים או יותר הרשומים במדינה מפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל. ב- 24 מדינות מבין 25 המדינות המובילות בדרוג מתקיים מצב של ריבוי מובילים המפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל. ב- 16 מדינות מתוך 25 המדינות הבאות בדרוג ובכללן ישראל, מתקיים מצב של ריבוי מובילים המפעילים טיסות סדירות בקווים בינ"ל.

באותן מדינות, בהן מתקיים מצב של ריבוי מובילים, למעט ארה"ב, ניתן להגדיר את אחד המובילים כמוביל הדומיננטי. אותו מוביל מפעיל טיסות נוסעים סדירות במרבית הקווים הבינ"ל של המדינה ומטיס חלק גדול יחסית מסה"כ הנוסעים אל המדינה וממנה. בנוסף להפעלת קווים הבינ"ל, המוביל הדומיננטי, מפעיל בדר"כ גם טיסות נוסעים סדירות בקווים פנים ארציים- (2). חלק מהמובילים הדומיננטיים מפעיל גם טיסות מטען סדירות.

מאפיין נוסף, הקיים כמעט בכל המדינות בקבוצה זו, הוא הפעלת קווים בינ"ל במקביל ע"י המוביל הדומיננטי וע"י מוביל נוסף הרשום באותה מדינה. לדוגמא שתי חברות תעופה רוסיות- חברת אארופלוט, שהיא המוביל הרוסי הדומיננטי, וחברת טרנסאירו, מפעילות טיסות סדירות בקו מוסקבה-לונדון.

בישראל, חברת אל על הינה המוביל הדומיננטי במגזר טיסות הנוסעים הסדירות בקווים הבינ"ל. במהלך שנת 2006 חברת אל על הפעילה טיסות נוסעים סדירות ב- 41 קווים בינ"ל ורשמה חלק שוק של כ- 49% מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל של החברות הסדירות בנתב"ג- (3). חלק השוק המצרפי של החברות ארקיע וישראייר במגזר טיסות הנוסעים הסדירות לישראל וממנה הסתכם בכ- 1% במהלך שנת 2006- (2).

האישור, שניתן לחברת ישראייר להפעיל טיסות סדירות בקו ת"א-ניו יורק, הוביל בפעם הראשונה למצב, בו שני מובילים ישראלים מפעילים במקביל טיסות סדירות בקו בינ"ל. כמו כן, בששה קווים בינ"ל נוספים מופעלות לאורך כל חודשי השנה טיסות שכר ע"י החברות ארקיע ו/או ישראייר במקביל לטיסות הסדירות של חברת אל על- (4). קוים אלה כוללים את הקווים בין ת"א ליעדים לונדון, פריז, ברצלונה, רומא, פראג ובודפשט. בחלק גדול מהקווים המופעלים ע"י חברת אל על, מופעלות טיסות שכר ע"י החברות ישראייר ו/או ארקיע על בסיס עונתי.

**לוח מס' 1- הפעלת טיסות נוסעים סדירות בקווים בינ"ל-
מדינות עם היקפי תנועה משמעותיים**

קבוצה ב- מוביל יחיד		קבוצה א- ריבוי מובילים	
מדינה	דרוג עולמי	המוביל הדומיננטי	מדינה
			דרוג עולמי
אוסטרליה- (5)	7	אין	1 ארה"ב
סעודיה	28	אייר צ'יינה	2 סין
קטאר	31	בריטיש	3 בריטניה
צילה	37	לופטהנזה	4 גרמניה
מצרים	42	ג.א.ל	5 יפן
ויטנאם	43	אייר פרנס	6 צרפת
סרי לנקה	44	אייר קנדה	8 קנדה
מאוריציוס	49	סינגפור אייר.	9 סינגפור
אתיופיה	51	ק.ל.מ	10 הולנד
ירדן	52	איבריה	12 ספרד
		קתאי פסיפיק	13 הונג- קונג
		קוריאן	14 ד. קוריא
		אארופלוט	15 רוסיה
		אליטליה	16 איטליה
		תאהי אייר.	17 תאילנד
		טאם	18 ברזיל
		מלזיה אייר.	19 מלזיה
		אייר אינדיה	20 הודו
		אארולינגוס	21 אירלנד
		AM/ME	22 מכסיקו
		ס.א.א.	24 דרום אפריקה
		גארודה	25 אינדונזיה
		אייר ניו זילנד	26 ניו זילנד
		טורקיש	27 טורקיה
		סוויס	29 שוויץ
		אוסטריאן	30 אוסטריה
		פיליפין אייר.	32 הפיליפינים
		ט.א.פ	33 פורטוגל
		אל על	34 ישראל
		אארולינאס	35 ארגנטינה
		פקיסטן אייר.	36 פקיסטן
		אייר איראן	38 איראן
		פינאייר	39 פינלנד
		אווינקה	40 קולומביה
		אולימפיק	41 יוון
		אייר כווית	45 כווית
		CSA	46 צ'כיה
		קניה איירווייז	47 קניה
		אייר מרוקו	48 מרוקו
		לוט	50 פולין

2. מספר המובילים בקווים בינ"ל

ההשוואה הבינ"ל השניה, בוחנת מדגם של קווים בינ"ל בהם מתקיים מצב של ריבוי מובילים, כאשר יותר משני מובילים מפעילים במקביל טיסות סדירות בקו. מדגם הקווים שנבחר והמוצג בלוח מס' 2, כולל את שני פרמטרים הבאים:

מספר המובילים בקו- מספר המובילים המפעילים טיסות נוסעים סדירות בקו בינ"ל. לדוגמא בקו לונדון-טוקיו, מספר המובילים כולל ארבע חברות תעופה: שתי חברות יפניות ושתי חברות בריטיות- (6).

מספר טיסות בקו- הפרמטר השני שנבחר, הוא מספר הטיסות השבועי בטיסות סדירות בקו.

מדגם הקווים כולל קוים בינ"ל, בהם לא מוטלת הגבלה מוסדית של מוביל יחיד לכל צד- (7) וטסים בו מעל לשני מובילים במקביל. מבחינת הנתונים על קווים אלה המרוכזים בטבלה, ניתן לקבל מושג על היקפי התנועה, הנחוצים לפעילות מספר נתון של מובילים בקו בינ"ל. לדוגמא, פוטנציאל להפעלה של 28 טיסות שבועיות בקו בינ"ל ארוך טווח, עשוי לתמוך בהפעלת טיסות סדירות ע"י ארבע חברות תעופה בקו- (8).

מספר המובילים האוויריים, המורשים להפעיל טיסות סדירות בקווים בינ"ל, מוסדר בדרך כלל בהסכמי התעופה הבינלאומיים או בהסדרי תעופה אזוריים כמו הסדר התעופה, שעליו חתומות מדינות האיחוד האירופי- (9). במהלך השנים האחרונות מתקיימים במגזר ההובלה האווירית מספר תהליכים, המשפיעים על מספר המובילים בקווים בינ"ל. מצד אחד נוספים קוים בינ"ל המופעלים ע"י יותר משתי חברות תעופה, כתוצאה מתהליך הליברליזציה הגלובלי של ההובלה האווירית, שהובילה בין היתר להתפתחות מואצת של חברות תעופה המפעילות טיסות סדירות ומוגדרות כחברות "low cost". מצד שני, מגמת ההפעלה של הסכמי קוד שרינג בין חברות תעופה בקווים בינ"ל, בריתות גלובליות בין חברות תעופה ומגמת המיזוגים בין חברות תעופה, מקזזים במידה מסוימת, את הגידול במספר החברות הסדירות הפועלות בקווים הבינ"ל.

בהיבט של מדיניות תעופה לגבי מספר המובילים, הגישה של מספר מדינות עם היקפי תנועה גדולים היא לאפשר ריבוי מובילים להפעלת טיסות סדירות בכל קו בינ"ל ללא תלות בפוטנציאל הביקושים של הקו. בין המדינות הנוקטות מדיניות גורפת של ריבוי מובילים: ארה"ב, קנדה וניו זילנד. גישה כזו של ריבוי מובילים גורף ננקטה בהדרגה גם ע"י האיחוד האירופי לגבי קווים בינ"ל בתחום האיחוד. קיימות מספר מדינות, שמדיניותן היא לאפשר ריבוי מובילים רק בקווים, בהם קיים פוטנציאל ביקושים בהיקף משמעותי. מדינות אחרות (בדר"כ מדינות עם היקף תנועה אווירית מצומצם) נוקטות עדיין בגישה של מוביל יחיד לכל מדינה להפעלת טיסות סדירות בינ"ל.

מחקרים של האיחוד האירופי הצביעו על כך, שתהליך הליברליזציה של ההובלה האווירית שיושם על קווי התעופה במדינות האיחוד האירופי במהלך התקופה 1987-1997 הוביל לגידול משמעותי במספר הקווים, בהם יש יותר משני מובילים המפעילים טיסות סדירות במקביל. מספר הטיסות בקווים אלה הגיע במהלך השנים האחרונות לכ- 35% מסה"כ הטיסות בין נקודות באיחוד האירופי. יחד עם זאת, למרות יישום תהליך הליברליזציה, הרב המכריע של הקווים במדינות האיחוד האירופי (קרוב ל- 90%) מופעל ע"י מוביל אחד בלבד (קרוב ל- 70% הסה"כ הקווים) או ע"י שני מובילים במקביל (כ- 20% מסה"כ הקווים). הגורם העיקרי לתופעה זו הוא פוטנציאל ביקושים קטן במרבית הקווים, המאפשר הפעלה רווחית של טיסות סדירות, ע"י מוביל אחד בלבד או שני מובילים. גורמים נוספים לדפוס זה, כוללים מחסומי כניסה (אחד ממחסומי הכניסה הבולטים הוא מחסור בסלוטים בנמלי התעופה מרכזיים) והסכמים מסחריים בין מובילים ובכלל זה הסכמי קוד שרינג, המאפשרים למובילים למכור מושבים בטיסות המופעלות ע"י מוביל אחר, ללא הפעלת הטיסות.

לוח מס' 2- ריבוי מובילים, טיסות סדירות בקווים בינ"ל ארוכי טווח

<u>קב</u>	<u>מספר החברות</u>	<u>תדירות שבועית</u>
לונדון-טוקיו	4	35
מיאמי-לונדון	3	33
ניו יורק- סאו פאולו	4	32
ניו יורק- מדריד	4	31
לונדון-דלהי	4	30
סן פרנסיסקו-טוקיו	4	28
שיקאגו-פרנקפורט	3	28
פריז-מונטראל	4	26
סינגפור- אוקלנד	3	25
לונדון-קייפטאון	3	24
שיקגו-טוקיו	3	24
מילאנו-ניו יורק	3	22
מדריד- מכסיקו סיטי	3	21
ניו-יורק-בריסל	3	21
סאול- פרנקפורט	3	21

מקור- OAG, חורף, 2005/06

לוח מס' 3- ריבוי מובילים, טיסות סדירות בקווים בינ"ל לטווח קצר ובינוני

<u>קו</u>	<u>מספר חברות</u>	<u>תדירות שבועית</u>
טורונטו-אורלנדו	4	36
הונג קונג- קואלה לומפור	3	36
קרקאס- מיאמי	3	32
יוהנסבורג-הוררה	3	31
טורונטו-דנוור	3	30
פריז- סטוקהולם	3	30
הונג קונג- אוסקה	3	28
סינגפור-בומבי	3	26
ג'קרטה- הונג קונג	3	26
דמשק-כווית	3	26
ביירות- כווית	3	25
בומבי- בנקוק	3	25
דבלין-רומא	3	21
סאול- הנוי	3	21
דבלין-מדריד	3	17
קואלה לומפור- דלהי	3	16

מקור- OAG, חורף 2006/07

- (1)- המדד המצרפי נוסעים/ק"מ בטיסות סדירות במהלך שנת 2005 (מקור ICAO).
- (2)- רשיון ההפעלה המסחרי של אל על אינו מאפשר לה הפעלת טיסות פ"א.
- (3)- במהלך 2006 חברת ארקיע הפעילה טיסות סדירות לעמאן ובחלק מעונת הקייץ טיסות סדירות לקופנהגן, לסטוקהולם ולטיביליסי. חברת ישראייר הפעילה במהלך 2006 טיסות סדירות בקו ת"א- ניו יורק ובחלק מעונת הקייץ טיסות סדירות ללובליאנה.
- (4)- החלטת ממשלה משנת 2003 מאפשרת לשר התחבורה למנות מוביל ישראלי נוסף להפעלת טיסות סדירות בקו, המופעל ע"י חברת אל על, אם היקף תנועת הנוסעים השנתית שהחברה מטיסה בקו נמוך מ- 30% מסה"כ התנועה הסדירה בקו (מינוי מובילים נוספים בהתאם להחלטה זו עשוי לחייב עדכון הסכמים בילטרליים, שרובם מאפשר הפעלת טיסות סדירות בקו תעופה ע"י מוביל אחד בלבד מכל צד).
- (5)- באוסטרליה חברת קוונטס היא החברה הדומיננטית כאשר חברת בת שלה מפעילה טיסות סדירות בקווים אזוריים. בעבר פעלו במקביל שתי חברות, שהפעילו טיסות נוסעים סדירות בקווים בינ"ל.
- (6)- טיסות ישירות שאינן כוללות יישום זכויות חופש חמישי.
- (7)- בקווים בין מדינות האיחוד האירופי אין מגבלה על מספר המובילים, בעקבות יישום תהליך הליברליזציה של ההובלה האווירית במדינות האיחוד. במרבית הקווים בין ארה"ב לאירופה, בחלק גדול מהקווים בין ארה"ב לאסיה ולאמריקה הלטינית ובכל הקווים בין ארה"ב וקנדה אין מגבלה על מספר המובילים.
- (8)- הקווים לישראל וממנה, בהם מופעלים מעל ל- 28 טיסות שבועיות עם היקפי תנועה שנתיים של מעל לחצי מליון נוסעים, הם הקווים: ת"א-ניו יורק, ת"א-לונדון ות"א-פריז.
- (9)- הסכם התעופה בין מדינות האיחוד האירופי הוביל לביטול מערכת הסכמי התעופה בילטרליים בין מדינות האיחוד.