



**היצע טיסות הנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי
והשפעות הסכם ה"שמים הפתוחים" על היצע הטיסות**

אגף קשרי תעופה בינלאומיים

ינואר 2015



1. מבוא

הדו"ח בוחן את התפתחות היצע טיסות הנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי במהלך השנים האחרונות תוך מתן דגש על שנת 2014. שנה זו כללה שני אירועים מרכזיים ובעלי השפעה הפוכה בהיבט של היצע הטיסות- יישום הפעימה הראשונה של הסכם התעופה "הגלובלי" (הסכם "השמיים הפתוחים") עם האיחוד האירופי בסוף חודש מרץ 2014 ומבצע צוק איתן במהלך החודשים יולי ואוגוסט 2014.

הפרמטרים שנבחנו בצד ההיצע כללו בין היתר את:

1. התפתחות צד ההיצע המצרפי בנתיבי האיחוד לעומת נתיבים אחרים.
2. התפתחות צד ההיצע ברמה של חברות התעופה.
3. רמת התחרות בין חברות התעופה והתפתחותה על ציר הזמן.
4. התפתחות צד ההיצע ברמה של מדינות ו- קווים.
5. השלכות הסכם התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי על היצע הטיסות.
6. השלכות מבצע צוק איתן על היצע הטיסות.
7. השינוי היחסי בצד ההיצע הטיסות מול השינוי היחסי בהיקף תנועת הנוסעים.

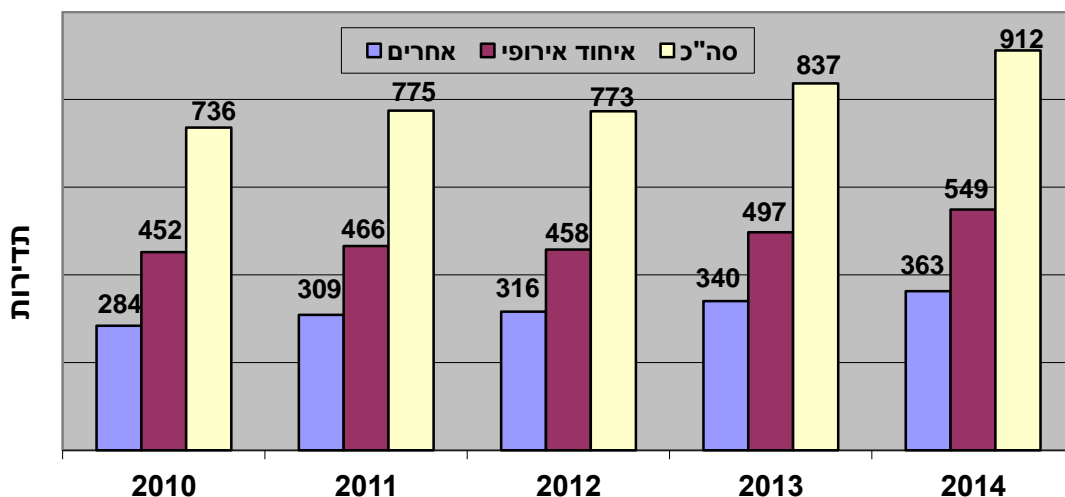


2. היצע הטיסות המצרפי

היצע טיסות הנוסעים הישירות בין ישראל למדינות האיחוד האירופי, כלל במהלך שנת 2014 טיסות נוסעים בין נתב"ג ל- 32 יעדים ב- 22 מדינות שהופעלו לאורך כל חודשי השנה. כמו כן, הופעלו טיסות בין נתב"ג ליעדים באיחוד בחלק מהשנה, כמו, לדוגמא, הטיסות הישירות לאיי יוון שהופעלו במהלך עונת הקיץ¹. היצע הטיסות שירת בנוסף לתנועת נוסעים ומטען בין ישראל ליעדים באיחוד, תנועת נוסעים משמעותית בין ישראל ליעדים מחוץ לאיחוד באמצעות טיסות המשך בנקודות ביניים באיחוד (HUBS) דוגמת פרנקפורט, מדריד, רומא ופריז. נוסף להיצע הטיסות הישירות, קיים היצע המשרת נוסעים בין ישראל לאיחוד האירופי באמצעות טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים שאינם באיחוד האירופי, כגון איסטנבול ו- ציריך.

תרשים מס' 1 מצביע על כך שאחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בנתיבי האיחוד האירופי הסתכם בכ- 60% מסה"כ היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2014. אחוז הנוסעים בטיסות ישירות בנתיבים אלה במהלך אותה שנה הסתכם בכ- 58% (כ- 8.2 מיליון נוסעים מתוך 14.3 מיליון נוסעים בינ"ל בנתב"ג, טסו בטיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי).

תרשים מס' 1- טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי ונתיבים אחרים², תדירות שבועית ממוצעת



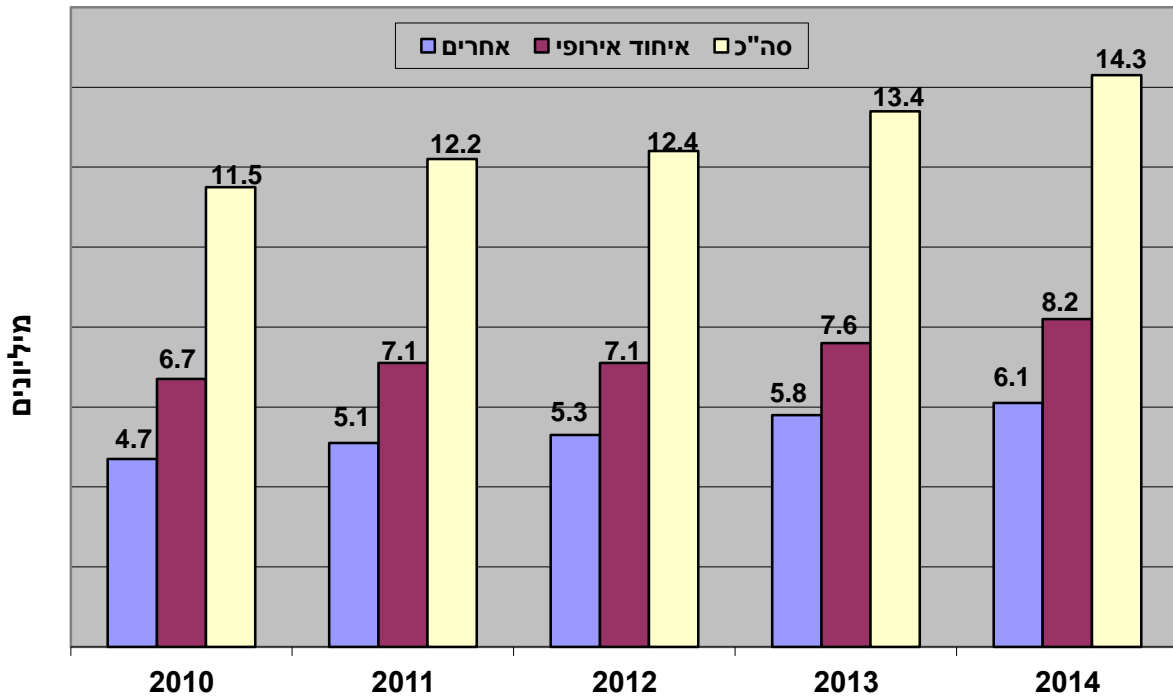
מקור: רת"א

¹ בנוסף, מספר זניח של טיסות שכר ישירות הופעלו במהלך עונת החורף האחרונות בין יעדים באיחוד האירופי לעובדה.

² נתיבים אחרים כוללים בין היתר, את הטיסות הישירות בין ישראל ל: ארה"ב, קנדה, שווייץ, טורקיה, רוסיה, אוקראינה, ירדן, מצרים, תאילנד, הונג קונג, סין, הודו, קוריאה, דרא"פ, אתיופיה, סרביה, אוזבקיסטן ו- גאורגיה.



תרשים מס' 2 - נוסעים בינ"ל בנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי ונתיבים אחרים



מקור: רת"א

2.1. היצע הטיסות המצרפי- שיעורי גידול

שיעור הגידול שנרשם להיצע הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד במהלך שנת 2014 הוא 10.5% לעומת שיעור גידול של כ- 6.8% שנרשם להיצע הטיסות בנתב"ג בנתיבים אחרים. הגידול בהיצע התרחש בהמשך לגידול שנתי בהיצע בשיעור של 8.5% במהלך שנת 2013. במהלך שנת 2012 נרשם להיצע ירידה שנתית בשיעור של כ- 2%, כאשר במהלך שנת 2011 נרשם להיצע גידול שנתי בשיעור של 3%. שיעור הגידול בהיצע במהלך השנה שבה נחתם הסכם "השמיים הפתוחים" (2013) ובמהלך שנת 2014 הוא שיעור ממוצע של 9.5%, בהשוואה לשיעור גידול ממוצע של 0.6% במהלך השנתיים שקדמו לחתימת ההסכם (2012 ו-2011). שיעור הגידול השנתי הממוצע שנרשם להיצע הטיסות בנתיבי האיחוד בין 2010 ל-2014 הינו 5.0% לעומת שיעור גידול שנתי ממוצע בשיעור של 6.2% שנרשם להיצע הטיסות בנתיבים האחרים. עיקר הגידול בנתיבים אחרים מיוחס לגידול מאד משמעותי של טיסות לטורקיה בהיקף של עשרות אחוזים בשנה מידי שנה במהלך השנים 2012, 2013 ו-2014. כ-75% מהנוסעים בין ישראל לטורקיה בטיסות סדירות טס בין ישראל ליעדי המשך מחוץ לטורקיה דרך איסטנבול, כאשר חלק מהנוסעים דרך איסטנבול, טס בין ישראל ליעדים באיחוד האירופי.

לוח מס' 1- היצע טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, טיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי ובנתיבים אחרים,

אחוז גידול שנתי

2010 מול 2011	2011 מול 2012	2012 מול 2013	2013 מול 2014	2014 מול 2010	ממוצע	
5.3%	0.0%	8.2%	8.8%	5.5%	5.5%	נתב"ג בינ"ל
3.0%	-1.7%	8.5%	10.5%	5.0%	5.0%	איחוד אירופי
8.8%	2.3%	7.6%	6.8%	6.2%	6.2%	אחרים

לוח מס' 2- היצע טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, טיסות ישירות, נתיבי האיחוד האירופי מול

נתיבי צפון אמריקה, טורקיה, רוסיה, שווייץ והמזרח הרחוק, אחוז גידול שנתי

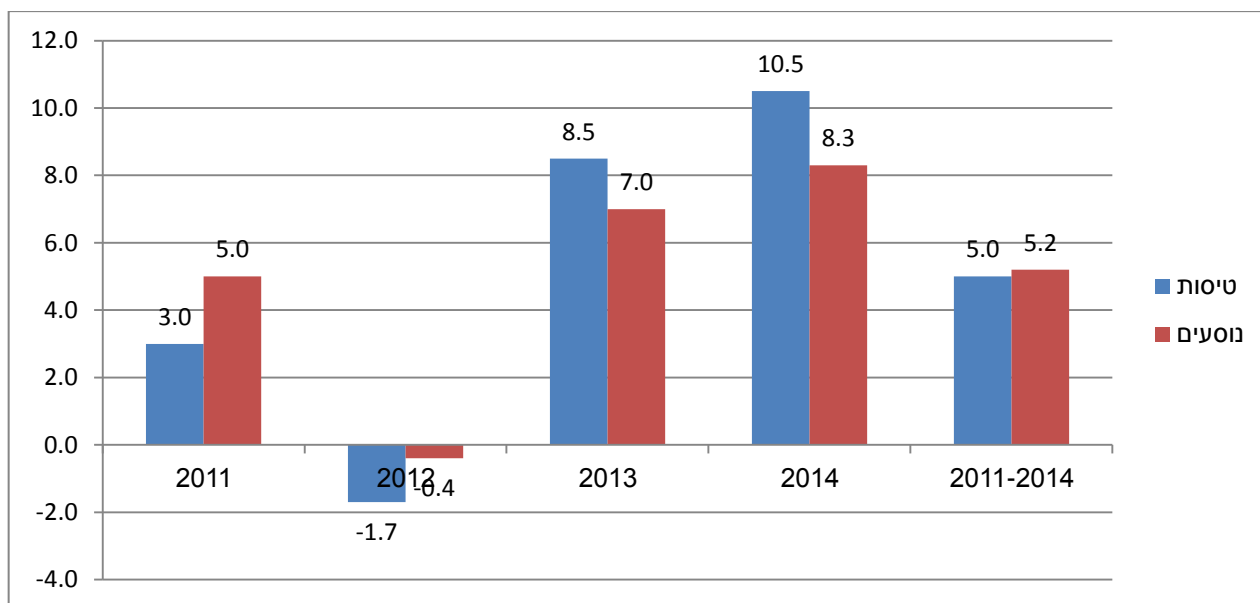
2010 מול 2011	2011 מול 2012	2012 מול 2013	2013 מול 2014	2014 מול 2010	ממוצע	
3.0%	-1.7%	8.5%	10.5%	5.0%	5.0%	איחוד אירופי
20.9%	1.1%	0.5%	0.0%	5.5%	5.5%	שווייץ
-4.0%	-4.4%	0.5%	-0.4%	-2.0%	-2.0%	צפון אמריקה
0.0%	17.9%	63.1%	19.4%	23.1%	23.1%	טורקיה
12.6%	0.0%	-1.3%	6.9%	4.5%	4.5%	רוסיה
3.6%	-2.5%	-1.0%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

מקור: רת"א



תרשים מס' 3 מציג את שיעורי הגידול בהיצע הטיסות ובמספרי הנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי. התרשים מצביע על כך שלגידול בהיצע הטיסות במהלך השנים 2013 ו-2014 התלווה גידול בהיקף הנוסעים בשיעורים נמוכים יותר משיעורי הגידול בהיצע.

תרשים מס' 3: שיעורי גידול שנתיים בנתיבי האיחוד האירופי, טיסות ונוסעים



מקור: רת"א

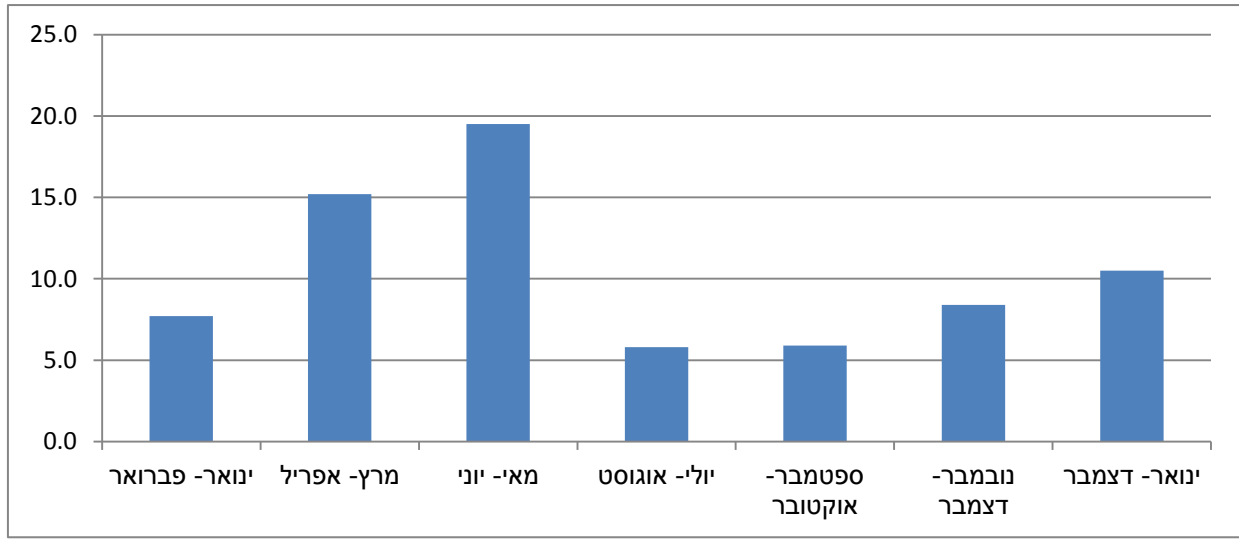
לאורך שנת 2014 נרשמה שונות גדולה בשיעורי הגידול של היצע הטיסות שנע במחצית הראשונה של שנת 2014 בין כ- 7% בינואר- פברואר לכ- 15% במרץ- אפריל עד ל- 20% במהלך מאי- יוני. במהלך יולי- אוקטובר נרשם גידול בשיעור של כ- 6% ובנובמבר- דצמבר גידול בשיעור של כ- 8%. היצע הטיסות במהלך המחצית השנייה של השנה נפגע בצורה משמעותית כתוצאה מהירידה החדה בכניסות תיירים, על רקע מבצע "צוק איתן".

תרשימים מס' 4 ומס' 5 מצביעים על כך ששיעור הגידול בהיצע הטיסות במהלך המחצית השנייה של שנת 2014 היה גבוה משמעותית משיעור הגידול במספר הנוסעים במהלך אותה תקופה. הפער בשיעורי הגידול הוא אינדיקציה לירידה בשיעור התפוסה הממוצע במהלך המחצית השנייה של שנת 2014 לעומת שיעור התפוסה במהלך המחצית השנייה של שנת 2013.

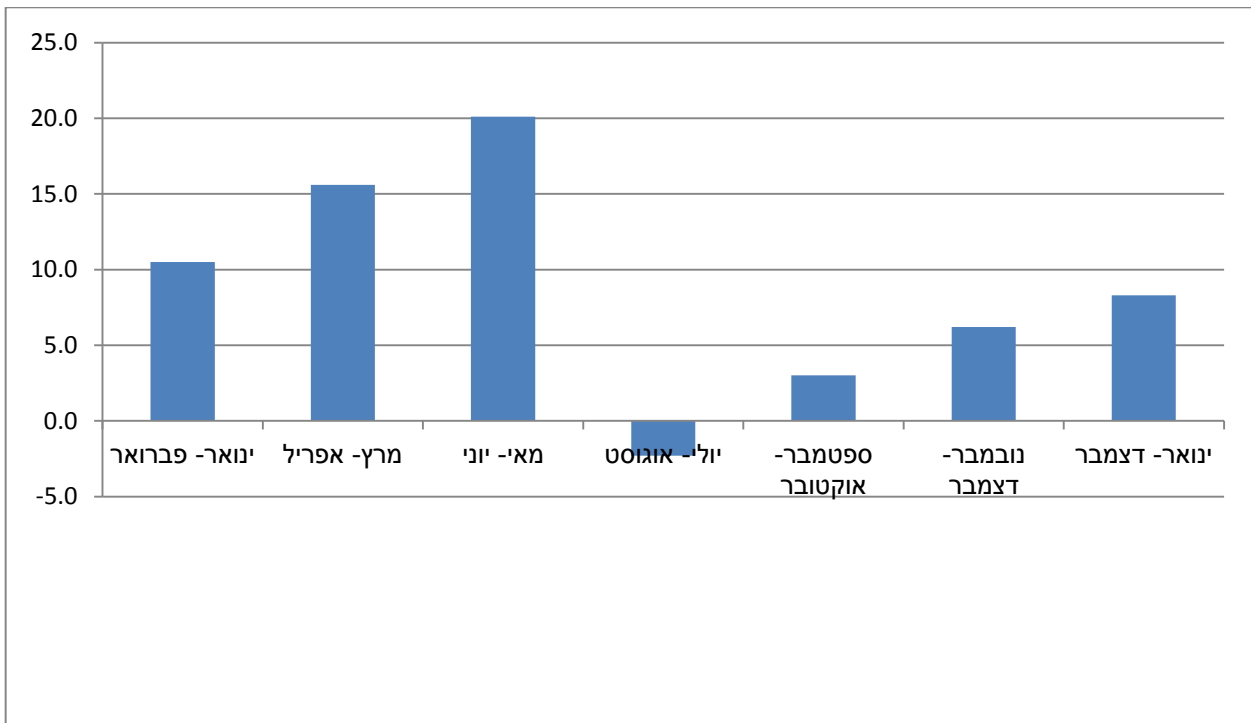
ללא המבצע, שהתרחש בתקופת שיא הביקוש לתובלה אווירית בחודשי יולי ואוגוסט, הגידול השנתי באחוזים בהיצע הטיסות והנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי היה גבוה מ-10.5% ו-8.3% בהתאמה.



תרשים מס' 4: שיעורי שינוי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי (אחוז) שנת 2014 מול שנת 2013



תרשים מס' 5: שיעורי שינוי במספר הנוסעים בנתיבי האיחוד האירופי (אחוז) שנת 2014 מול שנת 2013



מקור: רת"א

2.2. היצע לפי חברות תעופה

חלק גדול מתוך חברות התעופה המפעילות טיסות סדירות לאורך כל השנה בנתיבי האיחוד האירופי, הגדיל את היצע טיסות הנוסעים הסדירות במהלך השנים 2014 ו-2013. בין החברות הבולטות בהיבט של הגדלת ההיצע במהלך אותן שנים - חברות ה-LC (להלן: LC) "איזי ג'יט" ו-"וויז אייר" וחברת אל על. שתי חברות חדשות החלו להפעיל שרות של טיסות סדירות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך השנים 2013 ו-2014 - "פינאייר" ו-"טרנסאווייה פרנס". חברת "וויז אייר" החלה שרות של טיסות סדירות בנתיבי האיחוד בנובמבר 2012. חברה אחת (חברת ה-LC "ג'יט טו") הפסיקה את שרות הטיסות הסדירות במהלך שנת 2013.

לוח מס' 3: חברות תעופה - תדירות שבועית ממוצעת בנתיבי האיחוד האירופי

2010-2014

2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	
%		%		%		%		%		
2.0%	9	2.8%	13	2.6%	12	5.0%	25	8.8%	49	חברות LC ³
36.3%	164	33.3%	155	33.4%	153	31.8%	158	33.0%	181	אל על
5.8%	26	6.4%	30	5.7%	26	5.6%	28	5.0%	27	ארקיע
3.1%	14	2.6%	12	3.3%	15	2.8%	14	2.8%	15	ישראייר
8.6%	39	8.6%	40	9.2%	42	9.1%	45	8.7%	48	קבוצת לופטהנזה
4.7%	21	4.7%	22	5.5%	25	6.2%	31	5.7%	31	אייר פרנס - ק.ל.מ.
6.0%	27	6.4%	30	6.3%	29	6.4%	32	5.1%	28	בריטיש-איבריה
4.6%	21	4.5%	21	5.0%	23	4.6%	23	4.6%	25	אליטליה
29.0%	131	30.7%	143	29.0%	133	28.4%	141	26.3%	145	חברות אחרות
100.0%	452	100.0%	466	100.0%	458	100.0%	497	100.0%	549	סה"כ

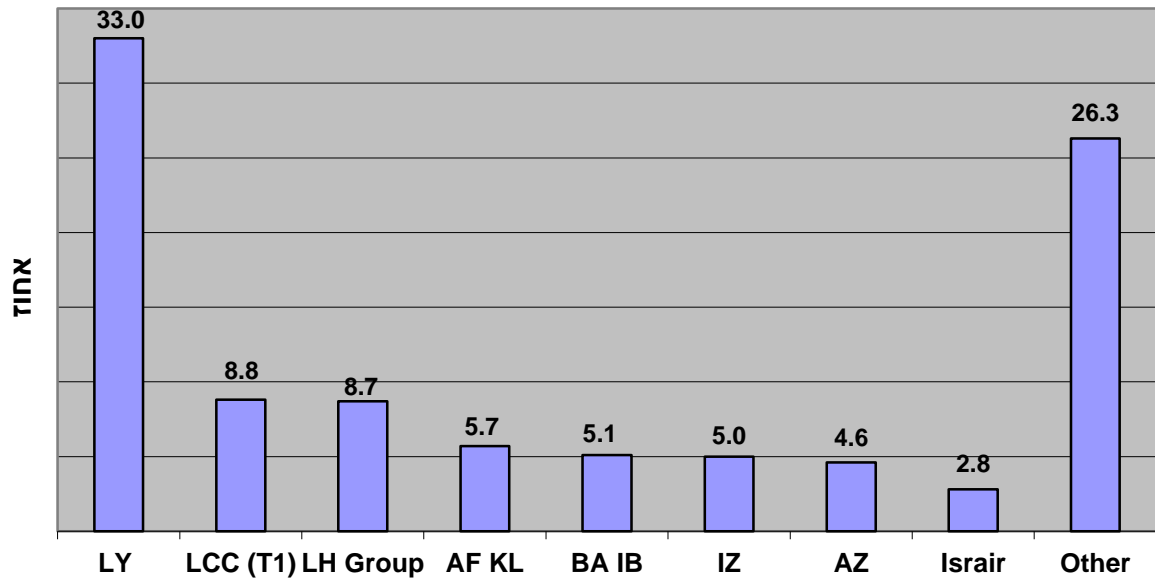
מקור: רת"א

³ לא קיימת הגדרה משפטית וחד ערכית ברורה לחברת LC. לצורך מסמך זה בלבד, בחרנו להגדיר חברות ה-LC כחברות שנוסעיהן עוברים את תהליך ה-"צ'ק אין" בטרמינל מס' 1 של נתב"ג. במהלך שנת 2014 חברות אלה כללו את: "איזי ג'יט", "וויז אייר" ו-"נורוויג'אן". עם זאת, קיימות חברות נוספות בעלות מאפייני LC אשר אף מגדירות את עצמן ככך אשר פועלות מטרמינל 3 בנתב"ג. בין חברות אלו ניתן למנות את וילינג הספרדית, ג'רמן ווינגס הגרמנית, ואת המותג "UP" של חברת אל על.



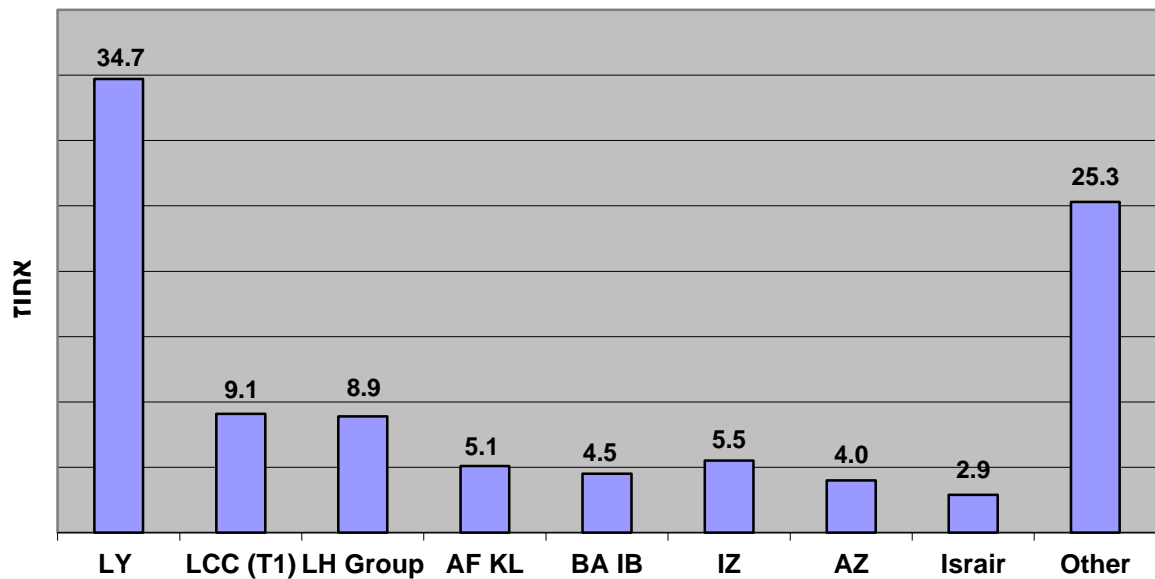
תרשים מס' 6- התפלגות היצע הטיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי לפי קבוצות מובילים, נתב"ג,

ינואר- דצמבר 2014



תרשים מס' 7- התפלגות הנוסעים בטיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי לפי קבוצות מובילים, נתב"ג,

ינואר- דצמבר 2014



מקור: רת"א



2.3. היצע החברות האירופאיות

היצע החברות האירופאיות כלל במהלך שנת 2014 היצע של חברות תעופה המטיסות חלק משמעותי מהנוסעים שלהן בטיסות לישראל וממנה, בטיסות המשך דרך נמלי הבית שלהן המשמשים כ- "HUB". החברות הבולטות המיישמות מודל זה בטיסות לישראל וממנה בהיבט של היקף הנוסעים המוטסים דרך נמל הבית, הן תשע החברות הבאות שכולן חברות בברית תעופה גלובלית:

1. "לופטהנזה", "אוסטריאן" ו- "ברסלס" החברות בברית התעופה "Star Alliance".
2. "אייר פרנס", "ק.ל.מ" ו- "אליטליה" החברות בברית התעופה "Sky Team".
3. "בריטיש", "איבריה" ו- "אייר ברלין" החברות בברית התעופה "One World".

חלק השוק המצרפי של אותן תשע חברות הגיע במהלך שנת 2014 לכ- 25% מהיצע הטיסות הישירות בין ישראל לאיחוד האירופי ולכ- 24% מסה"כ הנוסעים באותן טיסות.

לוח מס' 4: חברות תעופה מהאיחוד האירופי החברות בברית תעופה ומפעילות טיסות בנתיבי הא"א

ONE WORLD Alliance	Major Hub	SKY TEAM Alliance	Major Hub	STAR Alliance	Major Hub
BRITISH AIRWAYS	LHR	AIR FRANCE	CDG	LUFTHANSA	FRA
IBERIA	MAD	KLM	AMS	AUSTRIAN	VIE
AIR BERLIN	TXL	ALITALIA	FCO	SN BRUSSELS	BRU
FINAIR		TAROM		LOT	
		CSA		SAS	

מקור: רת"א

קבוצה שניה של חברות אירופאיות כוללות את אותן חברות שהתמקדו בהטסת נוסעים בין ישראל לבין נקודה באיחוד האירופי (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- "טארום". תת קבוצה שניה כוללת את החברות שהפעילו טיסות שכר בלבד לישראל וממנה כמו: "אייר אירופה" ו- "אייר מלטה". תת הקבוצה השלישית כוללת מספר חברות המיישמות את מודל ה- LC ונוסעיהן קיבלו את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1.



שלוש חברות ה-LC שהפעילו טיסות סדירות בנתיבי האיחוד האירופי וקיבלו שירותי "צ'ק אין" בטרמינל 1 של נתב"ג, הן: "איזי ג'ט"⁴, "וויז אייר" ו-"נורוויגיאן". במהלך שנת 2014, חברות אלה הפעילו 49 תדירות שבועיות בממוצע מנתב"ג. "איזי ג'ט" הפעילה במהלך 2014 23 תדירות שבועיות בממוצע מנתב"ג לששה נמלי תעופה באיחוד האירופי- לונדון (גטוויק), לוטון, מנצ'סטר, מילאנו, רומא ו- ברלין. "וויז אייר" הפעילה במהלך 2014 21 תדירות בממוצע מנתב"ג לשמונה יעדים - בודפסט, בוקרשט, סופיה, פראג, ורשה, קטוביץ', וילנה ו- קלוז'. "נורוויגיאן" הפעילה חמש תדירות בממוצע מנתב"ג לשני יעדים - שטוקהולם ו- קופנהגן. מבין 16 נמלי התעופה באיחוד האירופי שחברות ה-LC הפעילו אליהם טיסות מנתב"ג במהלך שנת 2014, ל- 11 נמלים מופעל שרת סדיר ע"י חברות אחרות שאינן חברות LC. חברות ה-LC נהנו מבלעדיות במהלך שנת 2014 בחמישה נמלי תעופה- לונדון- גטוויק, מנצ'סטר, שטוקהולם- ארלנדה, וילנה ו- קלוז'. **חלק השוק המצרפי של חברות LC שהפעילו טיסות בנתיבי האיחוד האירופי וקיבלו את שירותי ה-"צ'ק אין" בטרמינל 1 של נתב"ג גדל מ- 2.6% במהלך 2012 ל- 5.0% במהלך שנת 2013 והגיע ל- 8.8% במהלך שנת 2014.**

לוח מס' 5 מצביע על תכנית הטיסות של חברות ה-LC לעונת קיץ 2015 בנתיבי האיחוד האירופי. מתכנית זו נגזר צפי לגידול מצרפי בהיצע הטיסות של אותן חברות בשיעור של כ- 10% לעומת ההיצע במהלך עונת קיץ 2014.

לוח מס' 5- תכנית הטיסות של חברות ה-LC בנתיבי האיחוד האירופי, נתב"ג- עונת קיץ 2015

נורוויג'אן		וויז אייר		איזי ג'ט	
תדירות שבועית	נמל תעופה	תדירות שבועית	נמל תעופה	תדירות שבועית	נמל תעופה
3	שטוקהולם-ARD	7	בודפסט-BUD	11	לוטון
3	קופנהגן-CPH	3	בוקרשט-OTP	3	לונדון-GTW
		3	ורשה-WAW	4	מילנו-MXP
		2	סופיה	4	ברלין-SXF
		2	קלוז'	3	מנצ'סטר
		2	פראג	3	פריז-CDG
		2	קטוביץ'	2	רומא-FCO
		2	וילנה		

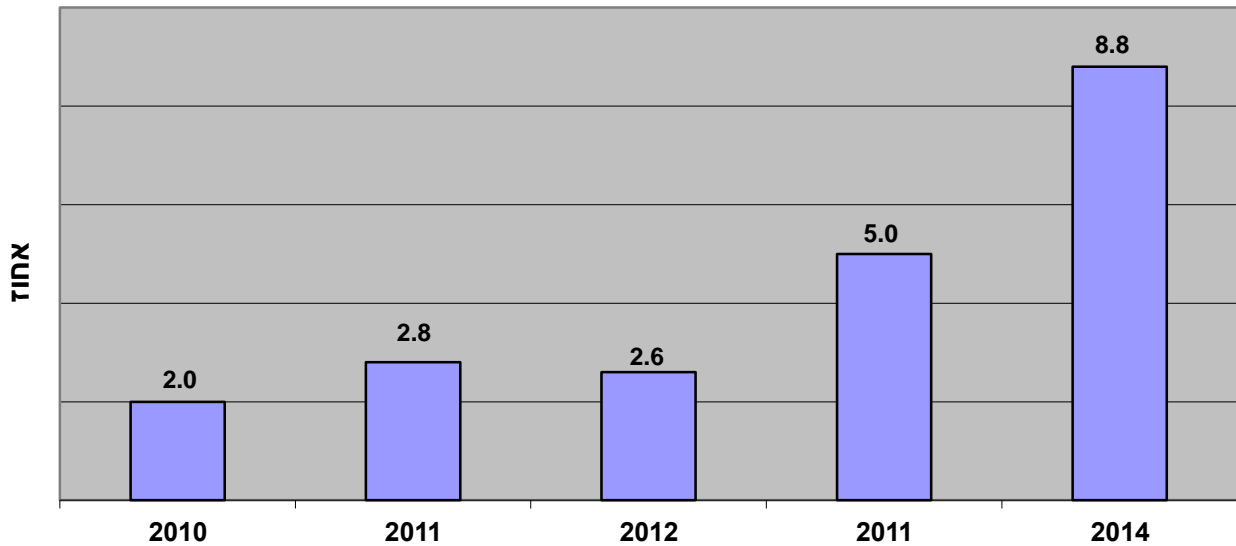
מקור: אתרי האינטרנט של החברות

⁴ בנוסף ליעדי האיחוד האירופי, חברת איזי ג'ט שוויץ, חברה אחות של איזי ג'ט בריטניה הרשומה ובעלת רישיון מפעיל שוויצ', הפעילה במהלך שנת 2014 תשע תדירות שבועיות בין ישראל לשני יעדים בשווייץ.



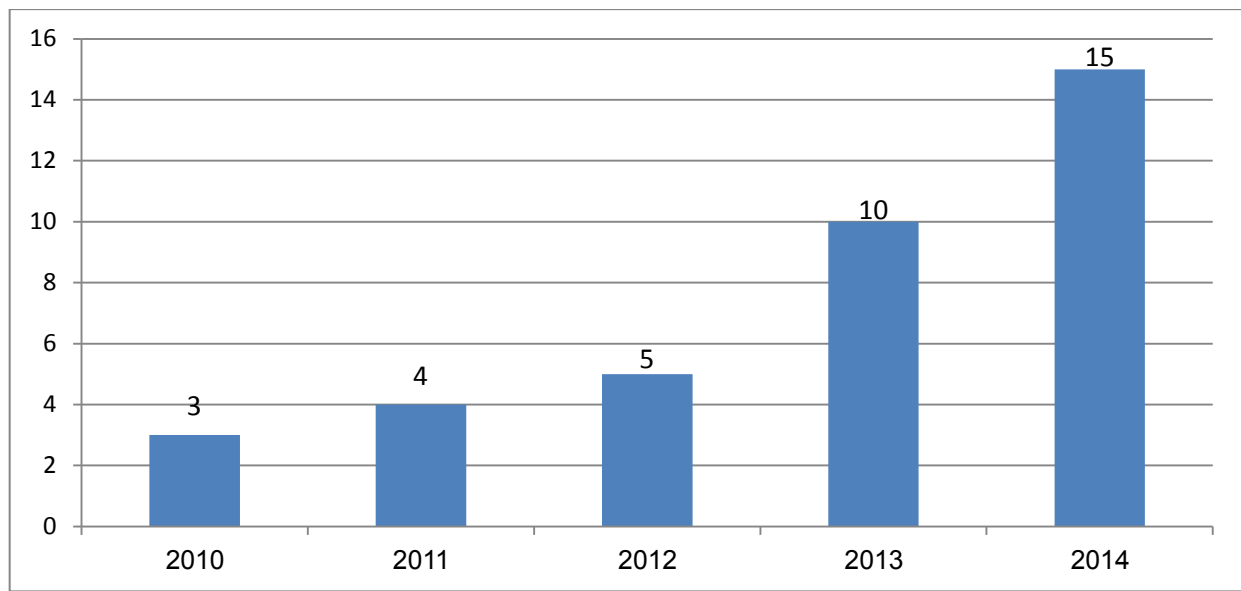
תרשים מס' 8: חלק שוק מצרפי של ההיצע הטיסות המצרפי של חברות LC ליעדי האיחוד האירופי

המקבלות את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1 בנתב"ג



תרשים מס' 9: מספר הקווים המופעל מנתב"ג ליעדים באיחוד האירופי ע"י חברות LC

המקבלות את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1 בנתב"ג



מקור: רת"א

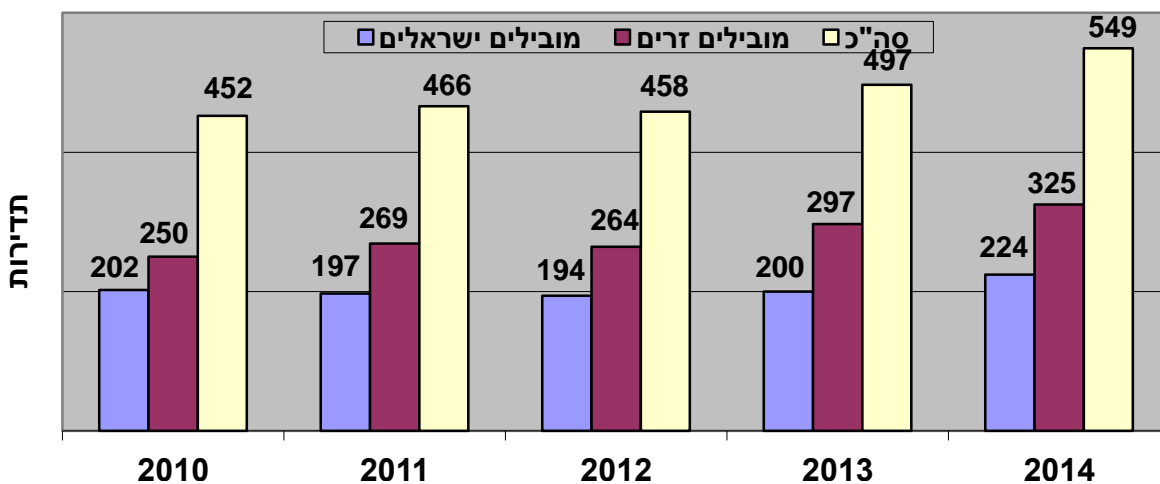
2.4. היצע החברות הישראליות

היצע הטיסות של החברות אל על, ארקיע ו-ישראייר במהלך שנת 2014 כלל טיסות נוסעים ישירות בין נתב"ג ל- 20 יעדים ב- 16 מדינות האיחוד שהופעלו לאורך כל חודשי השנה. נוסף לטיסות אלה החברות הישראליות הפעילו טיסות שכר וטיסות סדירות במספר קווים שהופעלו על בסיס עונתי (לדוגמה קווים לאיי יוון). שלוש החברות הישראליות מתמקדות בהטסת נוסעים בין שתי נקודות (Point to Point), כאשר חברת אל על עושה שימוש בהסכמי אינטרליין וקוד שרינג עם חברות זרות להטסת נוסעים בין ישראל ליעדים מחוץ לאיחוד האירופי דרך נקודות ביניים באיחוד.

היקף הטיסות המצרפי של החברות הישראליות גדל במהלך שנת 2014 בשיעור של כ- 12% לעומת שנת 2013 בהמשך לגידול שנתי בשיעור של כ- 3% במהלך שנת 2013. זאת, לעומת ירידה מתונה שנרשמה במהלך השנים 2012 ו- 2011 בהיקף הטיסות המצרפי של החברות הישראליות. לגידול בהיקף הטיסות במהלך השנים 2014 ו- 2013 התלווה גידול במספר הנוסעים בשיעור של כ- 11% וכ- 6% בהתאמה.

חלק השוק המצרפי של החברות הישראליות עלה במהלך שנת 2014 ל- 40.8% מהיצע הטיסות לאחר מספר שנים רצופות של ירידה בחלק השוק. גידול משמעותי בנתח השוק המצרפי "הישראלי" במהלך שנת 2014 נרשם בהיצע ל: יוון, בריטניה, צ'כיה, קפריסין ו- הונגריה. קיימת שונות גדולה בחלק השוק של החברות הישראליות הנעה בין 64% ל- אפס ברמה של מדינה. כמו כן, תרשים מס' 13 מצביע על כך שחלק השוק שלהן נמוך מ- 50% מסה"כ היצע הטיסות הישירות בין ישראל למרבית מדינות האיחוד.

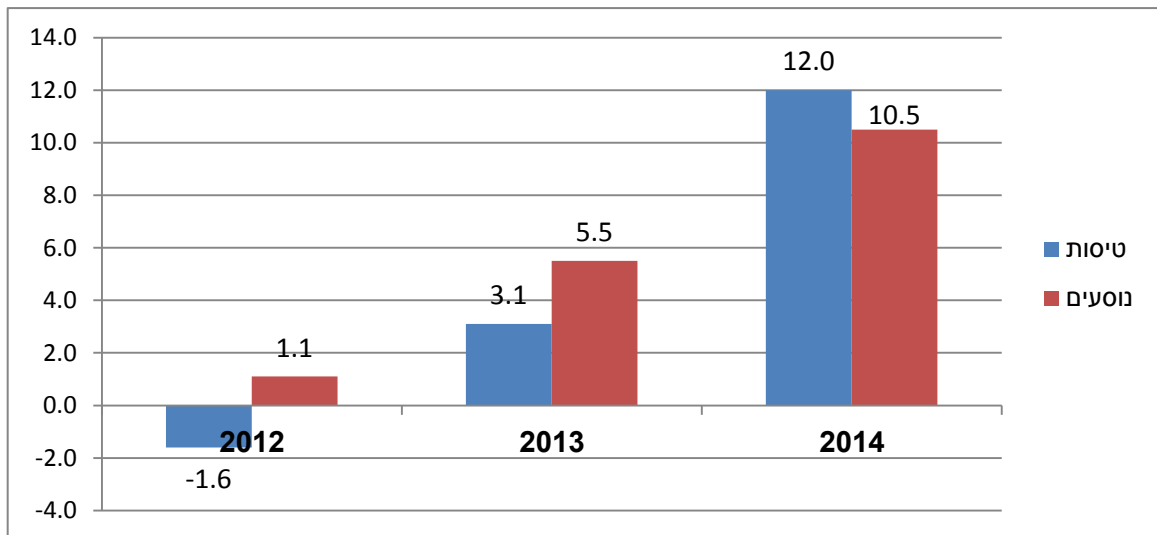
תרשים מס' 10: טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי, תדירות שבועית ממוצעת



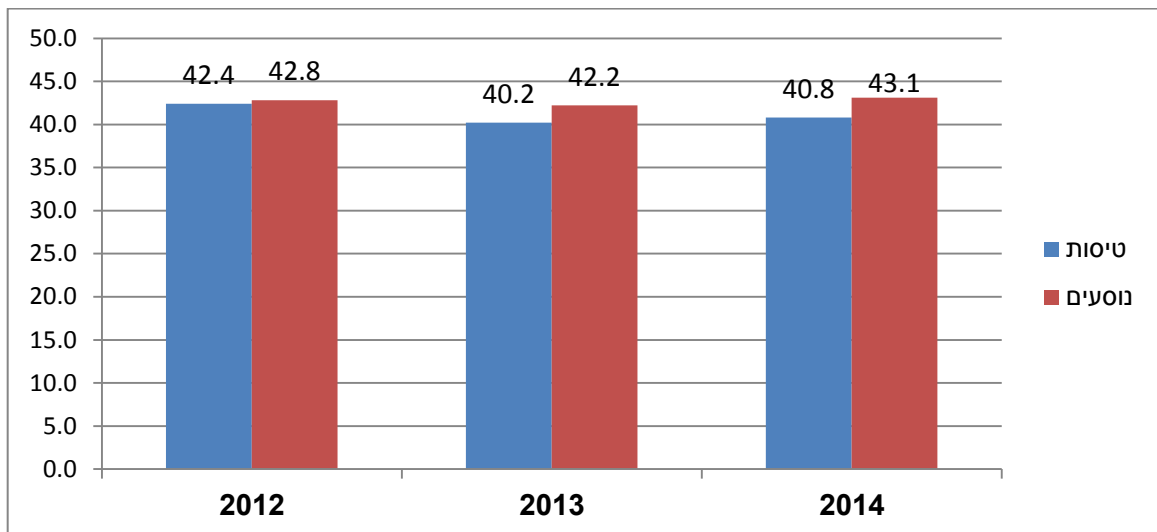
מקור: רת"א



תרשים מס' 11: חברות ישראליות, שיעורי גידול שנתיים בנתיבי האיחוד האירופי, היצע טיסות ונוסעים



תרשים מס' 12: חברות ישראליות, חלק שוק בנתיבי האיחוד האירופי, היצע טיסות ונוסעים

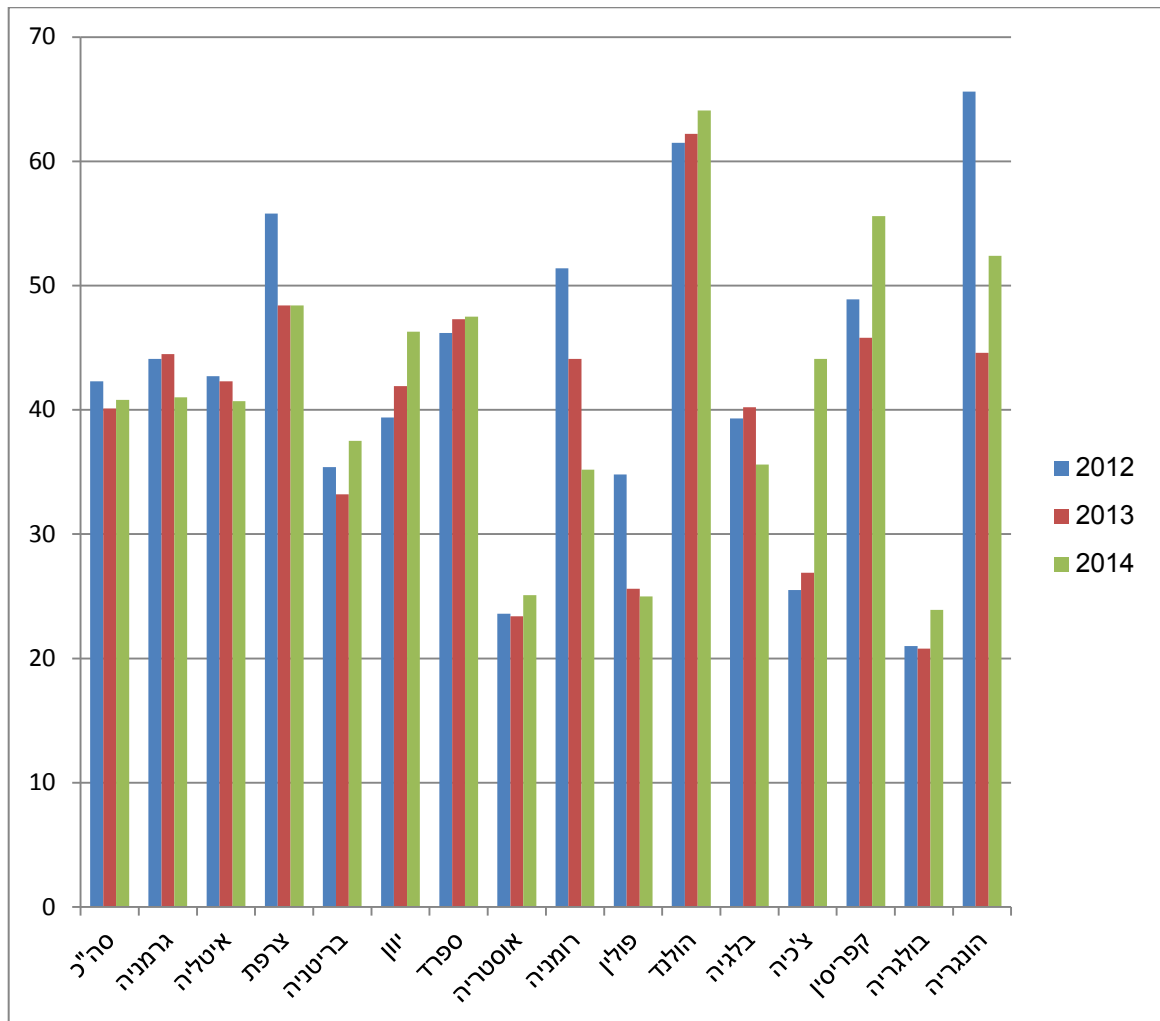


מקור: רת"א



תרשים מס' 13: טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי,

חלק שוק של ההיצע המצרפי של החברות הישראליות



מקור: רת"א



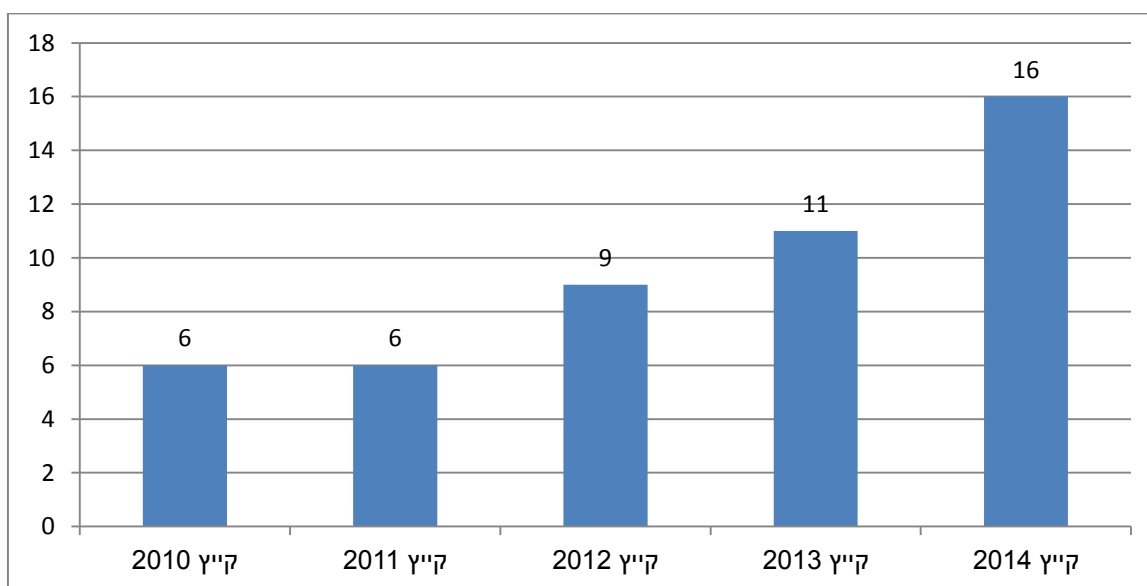
3. תחרות בין חברות תעופה

אחד המדדים של רמת התחרות במגזר ההובלה האווירית הוא מספר הקווים בהם מופעלות טיסות סדירות ישירות ע"י שלוש חברות או יותר במקביל ביחס לסה"כ הקווים. במדד זה נרשם גידול משמעותי במהלך השנים האחרונות, כאשר במהלך קיץ 2014 היו 16 קווים בין ישראל למדינות האיחוד בהם הופעל שרות סדיר ע"י שלוש חברות או יותר. אחוז הקווים שבהם הופעל שירות סדיר במהלך עונת קיץ 2014 ע"י שלוש חברות לפחות ממספר הקווים בין ישראל לאיחוד האירופי בהם הופעל שרות סדיר הגיע ל- 52%.

לוח מס' 6 מציג את 20 הקווים העיקריים בין ישראל לאיחוד האירופי בהיבט של היקף טיסות. ב- 16 קווים מתוך אותם 20 קווים הופעל במהלך שנת 2014 שרות של טיסות סדירות ישירות ע"י שלוש חברות לפחות. ב- 12 קווים הופעל שירות של טיסות שכר ישירות במקביל לשרות הסדיר. מדד תחרות נוסף המוצג בלוח מס' 6 הוא חלק השוק של המוביל הדומיננטי בקו מסה"כ הנוסעים בקו בטיסות סדירות. מדד זה מצביע על רמת תחרות גבוהה במיוחד בקווים ל- פראג, ברלין, בריסל, סופיה, רומא, אמסטרדם, בוקרשט, ורשה ו- לונדון. ניתן לזהות רמת תחרות גבוהה בשלושה קווים נוספים- פריז, מינכן ו- ברצלונה, בהם מופעל שירות שכר במקביל לשרות הסדיר. גורם נוסף המייצר תחרות לחברות המפעילות טיסות ישירות בקו הוא הטיסות הלא ישירות דרך יעדי ביניים כאשר במספר קווים, קיימת תנועה משמעותית של נוסעים בטיסות לא ישירות.

תרשים מס' 14- קווים בנתיבי האיחוד האירופי בהם מופעלות טיסות סדירות ע"י שלוש חברות לפחות,

נתב"ג קיץ 2010 - קיץ 2014



מקור: רת"א



לוח מס' 6 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית בקוויים

העיקריים בין נתב"ג לבין האיחוד האירופי, יוני 2014

יעד	מספר חברות-טיסות ישירות	חברה דומיננטית-אומדן נתח שוק ⁵	נוסעים בטיסות לא ישירות (%)	תדירות שבועית ממוצעת	חברות המפעילות טיסות סדירות ישירות ליעד
ברלין ⁶	5	32.1%	10%	27	אל על, אייר ברלין, איזי ג'ט, ישראייר, לופטהנזה
מינכן ⁶	4	51.1%	6%	24	אל על, לופטהנזה, אייר ברלין, ארקיע
רומא ⁶	4	43.1%	7%	44	אל על, אליטליה, איזי ג'ט, ישראייר
פראג ⁶	4	28.6%	3%	22	אל על, טרוול סרויס, WIZZ, CSA
פריז ⁶	4	49.1%	16%	55	אל על, אייר פרנס, ארקיע, טרנסאוויה
אמסטרדם ⁶	4	43.2%	25%	24	אל על, ארקיע, ק.ל.מ, טרנסאוויה
אתונה	3	45.9%	7%	15	אל על, אאיגן, ארקיע
ורשה ⁶	3	42.4%	3%	20	אל על, WIZZ, לוט
לונדון/לוטון	3	45.9%	9%	49	אל על, איזי ג'ט, בריטיש
בוקרשט	3	46.7%	1%	30	אל על, טארום, WIZZ
וינה	3	54.0%	5%	23	אוסטריאן, אל על, ניקי
בריסל	3	36.0%	13%	22	ברסלס, אל על, ג'ט אייר פליי
סופיה	3	36.3%	4%	9	WIZZ, אל על, אייר בולגריה
מילאנו ⁶	3	59.4%	12%	19	אל על, איזי ג'ט, מרידיאנה
לרנקה ⁶	3	65.9%	0%	23	סייפרוס, אל על, ארקיע
ברצלונה ⁶	3	51.6%	15%	24	אל על, ארקיע, ויואלינג
פרנקפורט	2	54.3%	14%	27	אל על, לופטהנזה
מאריסי	2	62.6%	8%	7	אל על, אייר פרנס
מדריד ⁶	2	55.6%	21%	26	אל על, איבריה
בודפשט ⁶	2	59.5%	3%	18	אל על, WIZZ

מקור- רת"א, PAX IS

⁵ חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס מת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א, כולל נוסעים שהגיעו ליעד בטיסה לא ישירה (O & D).

⁶ קיימת בקו זה גם הפעלה של טיסות שכר ישירות שאינן נכללות באומדן נתח השוק.

4. היצע לפי מדינות ולפי קווים

תרשים מס' 15 מצביע על כך שהיצע הטיסות בין ישראל לבין שש מדינות באיחוד האירופי היה גבוה מ- 40 תדירויות שבועיות במהלך שנת 2014. שש המדינות הללו הן: גרמניה, איטליה, צרפת, בריטניה ספרד ויוון, כאשר חלק השוק המצרפי של היצע הטיסות בין ישראל לאותן מדינות הוא כ- 63% מהיצע הטיסות בין ישראל לאיחוד האירופי. היצע הטיסות בין ישראל לבין תשע מדינות נע בין 25 תדירויות שבועיות ל- 15 תדירויות שבועיות. תשע המדינות הן: רומניה, אוסטריה, פולין, הולנד, בלגיה, קפריסין, צ'כיה, בולגריה והונגריה. היצע הטיסות בין ישראל לבין מספר מדינות נוספות באיחוד היה נמוך מחמש תדירויות שבועיות.

הגידול בהיצע הטיסות במהלך השנים 2014 ו- 2013 התרחש בהיצע הטיסות למרבית מדינות האיחוד והתמקד בהיצע הטיסות בין ישראל לחמש מדינות: גרמניה, איטליה, צרפת, בריטניה ו- יוון. לשבעת היעדים הבאים, נרשם גידול משמעותי בהיצע: פרנקפורט, מינכן, ברלין, לונדון, פריז, רומא ומילאנו. היצע הטיסות נותר ללא שינוי או ירד למספר קטן יחסית של יעדים הכולל את: מדריד ו-וינה. בארבעה קווים הושק שרות סדיר המופעל לאורך כל חודשי השנה- קלוז', יאסי, וילנה וונציה.

לוח מס' 7 מצביע על כך שלגידול בהיצע הטיסות בין ישראל למרבית מדינות האיחוד התלווה גידול במספר הנוסעים. יחד עם זאת, קיימת שונות בין שיעורי הגידול בתדירות הטיסות ובמספרי הנוסעים הנובעת משינוי באחוז התפוסה ו/או משינוי במספר המושבים הממוצע לטיסה.

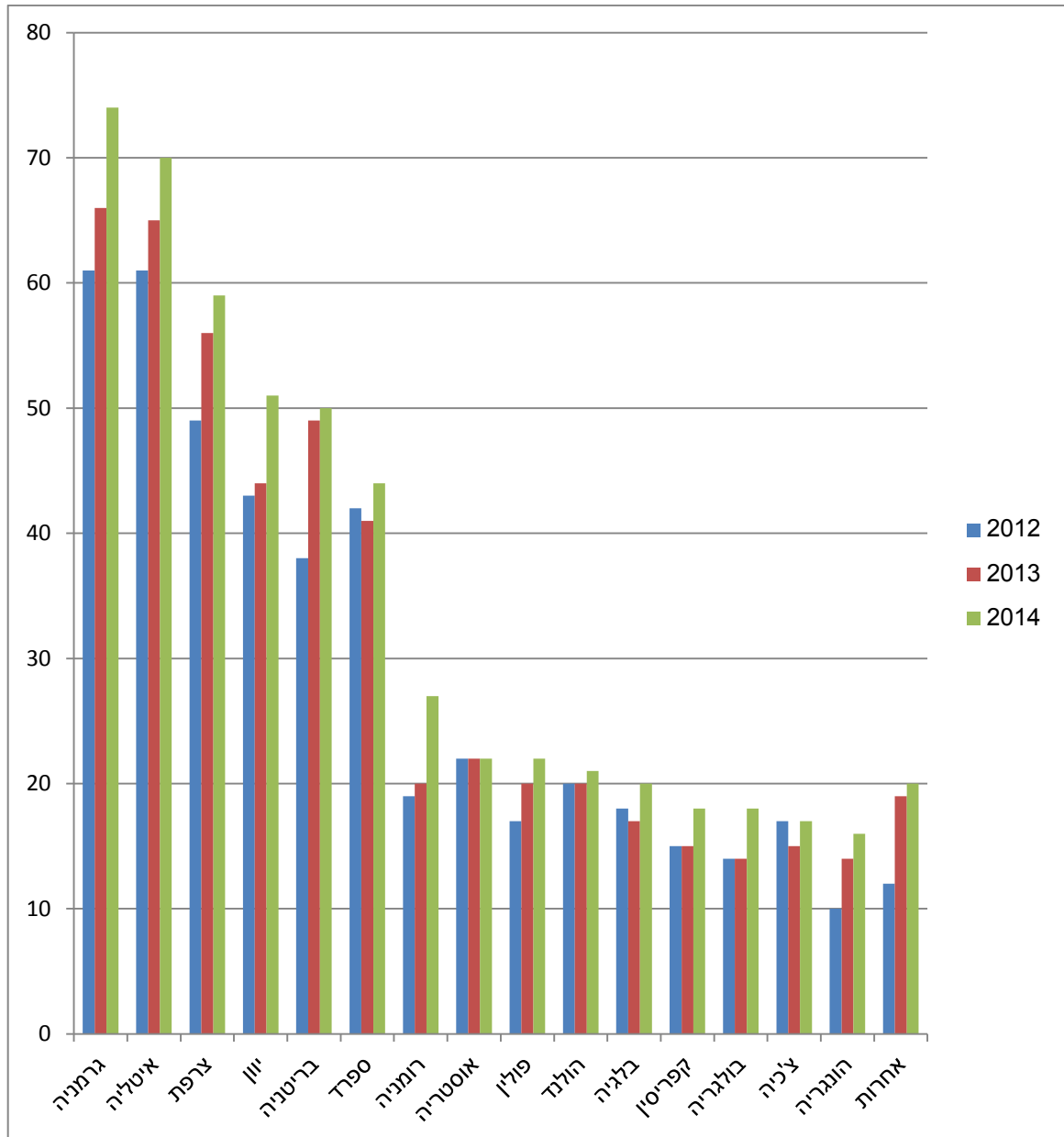
לוח מס' 7: שיעורי גידול בתדירות ובמספר הנוסעים בטיסות ישירות בין ישראל ל- 16 מדינות באיחוד האירופי

מדינה	תדירות 2014 מול 2013	נוסעים 2014 מול 2013	מדינה	תדירות 2014 מול 2013	נוסעים 2014 מול 2013	מדינה	תדירות 2014 מול 2013	נוסעים 2014 מול 2013
גרמניה	11%	12%	אוסטריה	8%	-3%	גרמניה	11%	12%
איטליה	7%	7%	הולנד	7%	6%	איטליה	7%	7%
צרפת	6%	1%	בלגיה	14%	12%	צרפת	6%	1%
יוון	17%	12%	קפריסין	2%	11%	יוון	17%	12%
בריטניה	1%	-1%	בולגריה	29%	10%	בריטניה	1%	-1%
ספרד	7%	4%	צ'כיה	-2%	-4%	ספרד	7%	4%
רומניה	30%	38%	הונגריה	9%	8%	רומניה	30%	38%
פולין	15%	13%	דנמרק	17%	16%	פולין	15%	16%



תרשים מס' 15 : תדירות שבועית ממוצעת של טיסות נוסעים ישירות, נתיבי האיחוד האירופי,

נתב"ג 2012-2014



מקור : רת"א

5. השלכות הסכם התעופה "הגלובלי"

מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת מסוף שנת 2006 ואשר כללה את חתימת הסכם התעופה "הגלובלי" בין ישראל לאיחוד האירופי במהלך שנת 2013, מאפשרת חלק משמעותי מהגידול בהיצע הטיסות ובקיבולת המושבים. מדיניות זו, הבאה לידי ביטוי בתהליך שוטף של עדכון הסכמי תעופה הכולל הגדלת מכסת התדירויות ומספר החברות הרשאיות להפעיל טיסות סדירות, תורמת לגידול בהיצע הטיסות ובמספר החברות המפעילות טיסות סדירות. הגידול בהיצע הטיסות וברמת התחרות בין חברות התעופה, מובילים להפחתת מחירי הטיסות ולגידול בתנועת הנוסעים לישראל וממנה.

חתימת ההסכם 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 שיישמו יסתיים במהלך שנת 2018.

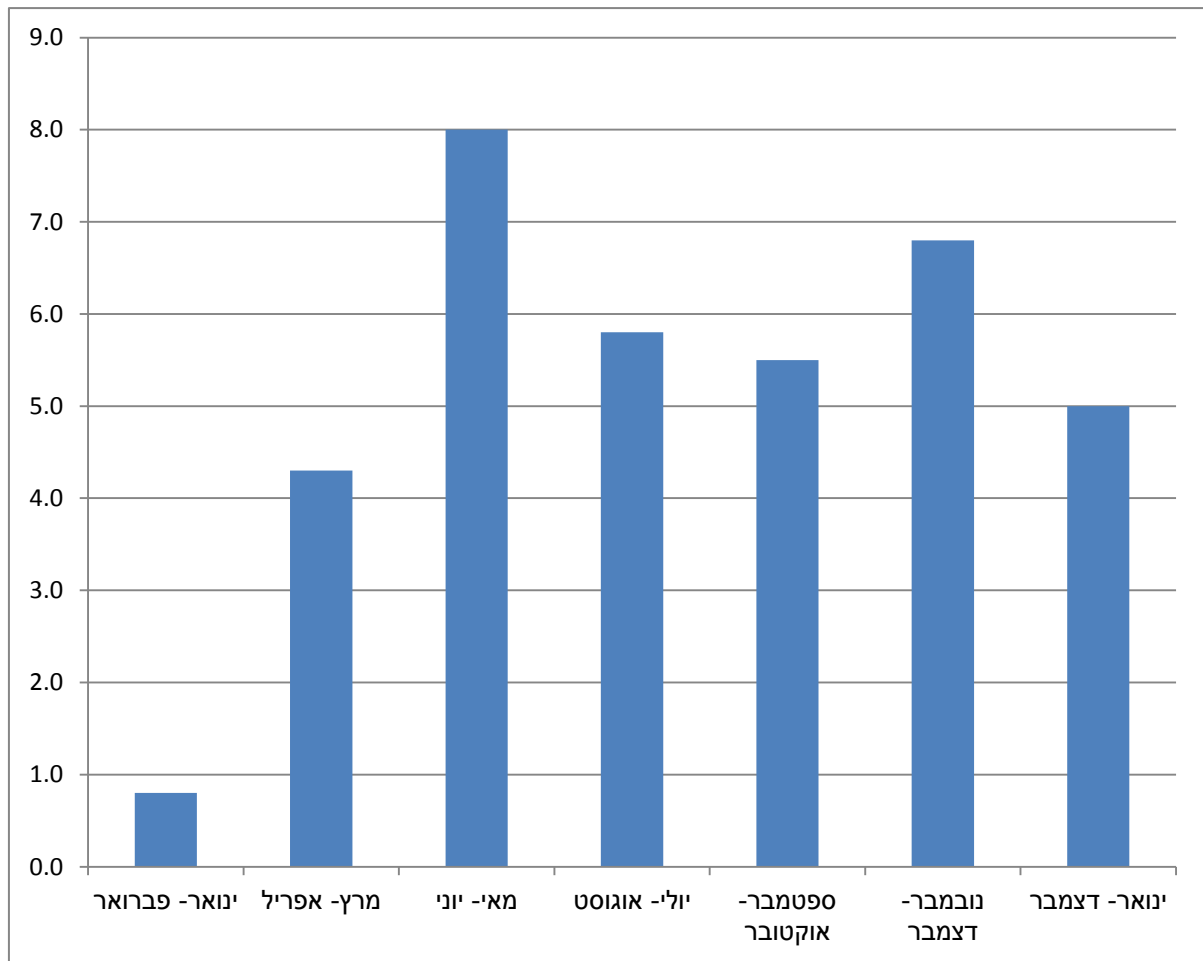
זכויות הטיס הנוספות שהסכם התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי העניק, אפשרו גידול בפועל בשיעור של כ- 5% בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014. גידול בשיעור זה הוא שווה ערך ל- כמחצית מהגידול היחסי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014. יישום הפעימה הראשונה של הגדלת מכסת התדירויות של 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.

לוח מס' 8 מצביע על כך שמכסת התדירויות השבועיות בקווים בין נתב"ג יעדים באיחוד האירופי, נוצלה במלואה ע"י מובילים מהאיחוד האירופי במהלך עונת קיץ 2014 בקווים בין נתב"ג ל- רומא ולפרנקפורט. המכסה בקו בין נתב"ג לאמסטרדם נוצלה במלואה ע"י המובילים הישראלים במהלך עונת הקיץ. ביתר הקווים בהם הופעלו טיסות נוסעים סדירות, המכסות נוצלו באופן חלקי.



תרשים מס' 16: שיעור הגידול בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי (אחוז) שהתאפשר מזכויות הטיס הנוספות בהסכם התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי, ינואר- דצמבר 2014 מול ינואר- דצמבר 2013



מקור: רת"א



לוח מס' 8: מכסת תדירות שבועית, טיסות נוסעים סדירות בנתיבי האיחוד האירופי

במהלך עונת קיץ 2014

<u>מכסת תדירות- קיץ 2015</u>	<u>מכסת תדירות- קיץ 2014</u>	<u>תדירות מרבית מובילים זרים קיץ 2014</u>	<u>תדירות מרבית מובילים ישראלים קיץ 2014</u>	<u>יעד</u>
אין הגבלה	אין הגבלה	17	11	לונדון- שני מובילים
אין הגבלה	אין הגבלה	11	16	לוטון- שני מובילים
אין הגבלה	אין הגבלה	2	0	מנצ'סטר- שני מובילים
אין הגבלה	אין הגבלה	21	32	פריז- מוביל ראשון
13	10	6	7	פריז- מעבר לראשון
35	28	15	10	בוקרשט
31	28	28	14	רומא
32	25	15	11	פראג
27	24	13	11	מדריד
27	20	8	12	מילאנו
23	20	17	7	וינה
27	18	13	14	ברלין
24	17	7	9	אתונה
24	17	7	10	ברצלונה
24	17	11	13	מינכן
20	17	17	11	פרנקפורט
23	16	10	11	לרנקה
22	15	8	15	אמסטרדם
22	15	14	9	בריסל
22	15	7	12	בודפשט
21	14	13	7	ורשה
21	14	3	0	ריגה
21	14	6	0	קופנהגן
21	14	3	0	סטוקהולם
21	14	3	0	קלן
21	14	3	4	מרסי
21	14	4	0	דיסלדורף
21	14	6	3	סופיה
21	14	3	2	ניס
21	14	3	0	הלסינקי
21	14	4	0	קטוביץ'
21	14	2	0	קלוד'
21	14	0	3	ונציה
21	14	3	0	וילנה

מקור: רתי"א

6. סיכום ומסקנות

הדו"ח מצביע על גידול משמעותי בהיצע טיסות הנוסעים בין ישראל למדינות האיחוד האירופי במהלך השנים 2013 ו-2014. הגידול בהיצע התרחש לאחר שבמהלך שנת 2012 לא חל גידול בהיצע הטיסות ובמהלך שנת 2011 נרשם גידול צנוע בהיצע. לגידול בהיצע הטיסות במהלך השנים 2014 ו-2013 התלוו גידול בשיעור מתון יותר במספר הנוסעים וגידול מרשים ברמת התחרות בין חברות התעופה.

שיעורי הגידול בהיצע הטיסות במהלך המחצית השנייה של שנת 2014 היו נמוכים משמעותית משיעורי הגידול בהיצע במהלך המחצית הראשונה של השנה. הירידה החדה בתיירות הנכנסת לישראל שהחלה באמצע חודש יולי 2014 עם פרוץ מבצע צוק איתן, ונמשכה עד סוף שנת 2014, הובילה לירידה בשיעורי הגידול.

זכויות הטיס הנוספות הנגזרות מהסכם התעופה "הגלובלי" בין ישראל לאיחוד האירופי נוצלו ע"י חברות אירופאיות ו/או חברות ישראליות להגדלת היצע הטיסות הסדירות בקווים בין ישראל ל- שמונה מדינות-גרמניה, איטליה, צרפת, בלגיה, פולין, דנמרק, קפריסין ובלגריה. מבחינה כמותית זכויות הטיס הנוספות הנגזרות מההסכם אפשרו גידול בפועל שהינו שווה ערך למחצית מהגידול בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2014. הירידה בתיירות שהחלה בחודש יולי לא אפשרה מיצוי גבוה יותר של פוטנציאל הגידול בהיצע הנגזר מההסכם.

מספר ממצאים נוספים עולים מהדו"ח:

- מכסת התדירויות הנכללת בהסכם התעופה נוצלה במלואה במהלך עונת קיץ 2014 ע"י חברות אירופאיות בשני קווים וע"י חברות ישראליות בקו אחד.
- שתי חברות ה-LC "איזי ג'יט" ו "וויז אייר" היו "מנוע צמיחה" של היצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך ה- שנים 2013 ו-2014. שתי החברות רשמו במהלך אותן שנים שיעורי גידול מרשימים בהיקף הטיסות ובמספר הקווים. תכנית הטיסות של שתי החברות לעונת קיץ 2015 מצביעה על המשך מגמת הגידול המואץ בהיצע של שתי החברות.
- גידול בהיצע הטיסות בין ישראל למרבית המדינות יחד עם שונות בגידול בהיצע טיסות הנוסעים בין ישראל למדינות האיחוד. הגידול התמקד בהיצע הטיסות לחמש מדינות: גרמניה, צרפת, בריטניה, איטליה ו- יוון. בהיצע הטיסות לארבע מדינות בלבד, לא נרשם גידול (אוסטריה, צ'כיה, לטביה ו- מלטה).
- שונות גדולה בחלק השוק המצרפי של החברות הישראליות מהיצע הטיסות ברמה של קו ושל מדינה.



- גידול בחלק השוק של היצע הטיסות המצרפי של החברות הישראליות מסה"כ היצע הטיסות לאחר מגמת ירידה בחלק השוק שלהן במהלך מספר שנים רצופות. הגידול בחלק השוק הוא תוצאה של התחזקות משמעותית בחלק השוק של החברות הישראליות בקווים בין ישראל ל- חמש מדינות.

7. נספח נתונים

לוח מס' 9- תדירות שבועית ממוצעת בנתיבי האיחוד האירופי, נתב"ג 2012-2014

חלק שוק חברות ישראליות	אחוז מסה"כ הטיסות	תדירות ממוצעת 2012	חלק שוק חברות ישראליות	אחוז מסה"כ הטיסות	תדירות ממוצעת 2013	חלק שוק חברות ישראליות	אחוז מסה"כ הטיסות	תדירות ממוצעת 2014	
44.1%	13.4%	61	44.5%	13.3%	66	41.0%	13.4%	73	גרמניה
42.7%	13.3%	61	42.3%	13.1%	65	40.7%	12.7%	70	איטליה
55.8%	10.7%	49	48.4%	11.3%	56	48.4%	10.8%	59	צרפת
39.4%	9.4%	43	41.9%	8.8%	44	46.3%	9.4%	51	יוון
35.4%	8.3%	38	33.2%	9.9%	49	37.5%	9.0%	50	בריטניה
46.2%	9.1%	42	47.3%	8.2%	41	47.5%	7.9%	44	ספרד
51.4%	4.1%	19	44.1%	4.1%	20	35.2%	4.8%	26	רומניה
23.6%	4.7%	22	23.4%	4.4%	22	25.1%	4.0%	22	אוסטריה
34.8%	3.6%	17	25.6%	3.9%	20	25.0%	4.1%	22	פולין
61.5%	4.5%	20	62.2%	4.1%	20	64.1%	3.8%	21	הולנד
39.3%	3.9%	18	40.2%	3.4%	17	35.6%	3.6%	20	בלגיה
48.9%	3.3%	15	45.8%	3.0%	15	55.6%	3.3%	18	קפריסין
21.0%	2.9%	14	20.8%	2.8%	14	23.9%	3.3%	18	בולגריה
25.5%	3.6%	17	26.9%	3.0%	15	44.1%	3.1%	17	צ'כיה
65.6%	2.1%	10	44.6%	2.8%	14	52.4%	2.8%	16	הונגריה
0.0%	0.4%	2	0.0%	0.7%	3	0.0%	0.8%	4	דנמרק
0.0%	0.9%	4	0.0%	0.8%	4	0.0%	0.5%	3	לטביה
0.0%	0.7%	3	0.0%	0.7%	3	0.0%	0.6%	3	מלטה
17.9%	0.3%	2	0.0%	0.5%	2	0.0%	0.5%	3	שבדיה
	0.0%	0	18.0%	0.4%	2	15.9%	0.5%	3	פינלנד
100.0%	0.3%	0	20.5%	0.2%	1	7.1%	0.5%	3	ליטא
		2			2			3	אחרות
42.3%	100%	458	40.1%	100%	497	40.8%	100%	549	סה"כ

מקור: רת"א



לוח מס' 10 - תדירות שבועית ממוצעת ליעדי האיחוד האירופי, נתב"ג 2012-2014

Country	Destination	Avg. Weekly Freq. 2014	Avg. Weekly Freq. 2013	Avg. Weekly Freq. 2012
FRANCE	PARIS	49	46	41
UNITED KINGDOM	LONDON/LUTON	48	45	36
ITALY	ROME	41	40	38
GERMANY	FRANKFURT	25	23	22
ROMANIA	BUCHAREST	23	20	19
GERMANY	BERLIN	23	19	17
AUSTRIA	VIENNA	22	22	22
SPAIN	MADRID	22	21	24
NETHERLANDS	AMSTERDAM	21	20	20
SPAIN	BARCELONA	21	19	18
GERMANY	MUNICH	19	16	15
BELGIUM	BRUSSELS	19	15	15
CYPRUS	LARNACA	18	15	15
CZECH REPUBLIC	PRAGUE	17	15	16
POLAND	WARSAW	17	15	14
ITALY	MILAN	17	14	14
GREECE	HERAKLION	16	15	15
HUNGARY	BUDAPEST	16	14	10
GREECE	RHODOS	13	12	11
GREECE	ATHENS	13	10	12
BULGARIA	SOFIA	7	5	5
BULGARIA	BOURGAS	6	6	6
ITALY	VERONA	6	6	5
FRANCE	MARSEILLE	6	6	4
POLAND	KATOVITCE	5	4	2
FRANCE	NICE	4	4	3
GERMANY	DUSSELDORF	4	4	2
GREECE	KOS	4	3	3
BULGARIA	VARNA	4	3	2
DENMARK	COPENHAGEN	4	3	2
LATVIA	RIGA	3	4	4
GERMANY	COLOGNE	3	4	4
MALTA	MALTA	3	3	3
SWEDEN	STOCKHOLM	3	2	1



<u>Country</u>	<u>Destination</u>	Avg. Weekly Freq. 2014	Avg. Weekly Freq. 2013	Avg. Weekly Freq. 2012
LITHUANIA	VILNIUS	3	1	0
ITALY	VENICE	3	0	0
UNITED KINGDOM	MANCHESTER	2	4	2
ITALY	CATANIA	2	2	1
FINLAND	HELSINKI	2	2	0
ROMANIA	CLUJ	2	0	0
BELGIUM	LIEGE	1	2	3
GREECE	SALONIKI	1	2	1
SLOVENIA	LJUBLIJANA	1	2	1
SLOVAKIA	BRATISLAVA	1	1	1
PORTUGAL	LISBON	1	1	0
ROMANIA	IASI	1	0	0



לוח מס' 11: חברות תעופה תדירות ונוסעים בנתיבי האיחוד האירופי, נתב"ג, ינואר - דצמבר 2014

airline	Alliance	Sched. Charter	Weekly Freq.	%	PAX	%	Avg pax per flight
EL AL		SC,CH	181	33.0%	2,852,414	34.7%	152
ARKIA		SC,CH	27	5.0%	456,141	5.5%	160
ALITALIA	SKY	SC,CH	25	4.6%	332,801	4.0%	127
LUFTHANSA	STAR	SC	24	4.4%	384,000	4.7%	154
AIR FRANCE	SKY	SC	24	4.4%	316,333	3.8%	127
EASY JET		SC	23	4.2%	382,001	4.6%	161
WIZZ AIR		SC,CH	21	3.8%	303,814	3.7%	140
BRITISH	O.W	SC	16	2.9%	251,753	3.1%	151
AEGEAN	STAR	SC,CH	16	2.9%	236,551	2.9%	141
ISRAIR		SC,CH	15	2.8%	240,466	2.9%	150
AUSTRIAN	STAR	SC	14	2.5%	219,363	2.7%	155
AIR BERLIN	O.W	SC	12	2.3%	188,101	2.3%	146
IBERIA	O.W	SC	12	2.2%	118,362	1.4%	95
SN BRUSSELES	STAR	SC	10	1.8%	122,014	1.5%	120
TAROM	SKY	SC	10	1.9%	118,601	1.4%	110
CYPRUS		SC,CH	8	1.4%	83,973	1.0%	103
K.L.M	SKY	SC	7	1.3%	108,504	1.3%	151
AIR EUROPE		CH	6	1.0%	103,176	1.3%	177
ENT		SC,CH	6	1.2%	98,145	1.2%	146
AIR BULGARIA		SC,CH	6	1.2%	93,646	1.1%	140
LOT	STAR	SC,CH	6	1.1%	62,276	0.8%	96
BUC		CH	5	1.0%	85,007	1.0%	153
BLUE BIRD		SC,CH	5	1.0%	82,690	1.0%	145
Travel Service		SC,CH	5	0.9%	79,060	1.0%	151
VUELING		SC	5	0.9%	70,054	0.9%	134
NEOS		SC,CH	4	0.8%	77,764	0.9%	167
NORWEAGIAN		SC	4	0.8%	66,874	0.8%	144
OTJ		CH	4	0.7%	57,422	0.7%	138
Air Mediterranee		SC,CH	3	0.6%	56,060	0.7%	156
AIR MALTA		CH	3	0.5%	48,535	0.6%	158
C.S.A	SKY	SC	3	0.6%	46,717	0.6%	132
MERIDIANA		SC,CH	3	0.6%	44,289	0.5%	131



airline	Alliance	Sched. Charter	Weekly Freq.	%	PAX	%	Avg pax per flight
JET STAR		SC	3	0.5%	42,323	0.5%	143
SAS	STAR	SC	3	0.5%	38,929	0.5%	142
German Wings		SC	3	0.5%	36,469	0.4%	122
NIKI		SC	3	0.5%	32,880	0.4%	111
AIR BALTIC		SC	3	0.5%	25,648	0.3%	93
Transavia France		SC	2	0.4%	42,031	0.5%	166
7M		CH	2	0.4%	35,250	0.4%	147
FINNAIR	O.W	SC,CH	2	0.4%	27,069	0.3%	125
HERMES		SC,CH	1	0.3%	28,586	0.3%	184
7O		CH	1	0.2%	16,879	0.2%	164
BLUE AIR		CH	1	0.2%	15,086	0.2%	142
P7		CH	1	0.1%	12,495	0.2%	158
3Z		CH	1	0.1%	11,416	0.1%	168
JN		CH	1	0.1%	10,952	0.1%	166
TUI FLY		CH	1	0.1%	9,558	0.1%	154
6D		CH	1	0.1%	9,171	0.1%	164
VIM		SC,CH	1	0.1%	8,686	0.1%	138
ADRIA		SC,CH	1	0.1%	7,701	0.1%	120
Other			2	0.4%	33,563	0.4%	139
Total			549	100.0%	8,231,599	100.0%	144

מקור : רת"א