



אגף כלכלה ויחסים בינ"ל

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

**דו"ח שנתי**

**אוגוסט 2016**



## **1. מבוא**

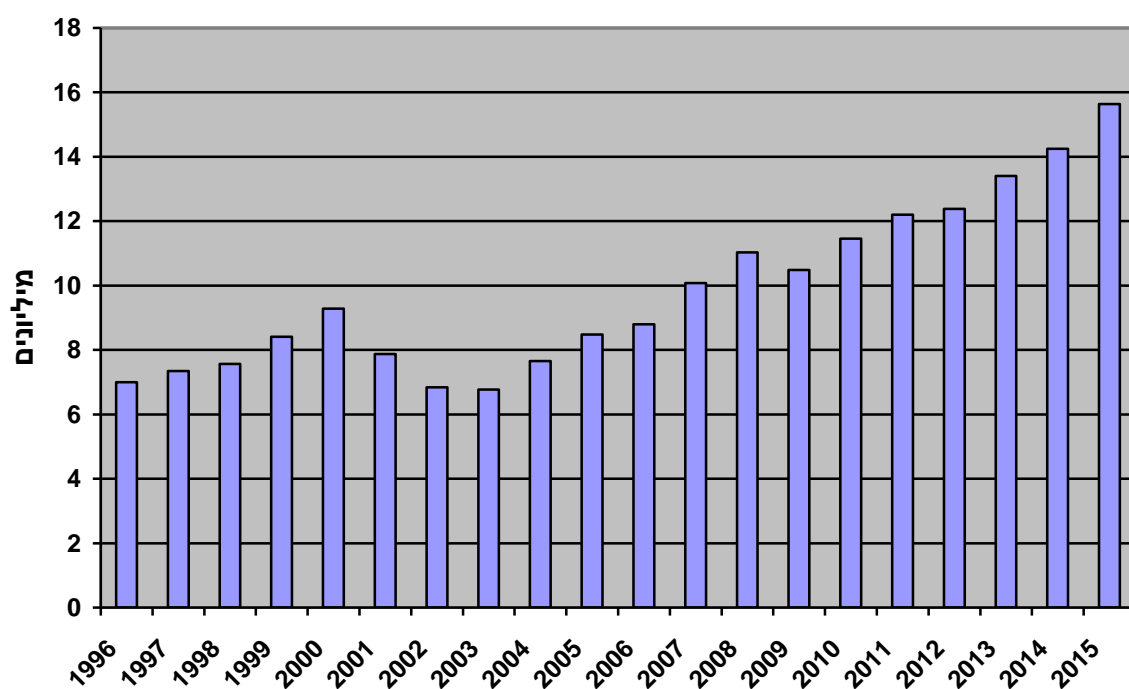
הדו"ח כולל סקירה על התפתחות צד הביקוש וצד ההיצע במגזר ההובלה האווירית של נוסעים לישראל וממנה ועל התפתחות רמת התחרות בין חברות התעופה. הדו"ח בוחן בין היתר, המשך או שינוי מגמות של ההיצע, הביקוש ורמת התחרות במהלך שנת 2015.

## 2. נוסעים בינ"ל בנתב"ג, 1996-2015

תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2015 הסתכמה בכ- 15.6 מיליון נוסעים לעומת 14.2 מיליון נוסעים במהלך שנת 2014 ו- 13.4 מיליון נוסעים במהלך שנת 2013. לתנועת הנוסעים במהלך שנת 2015 נרשם גידול שנתי בשיעור של כ- 10% כאשר שיעור הגידול השנתי הממוצע במהלך התקופה 2011-2015 הוא 6.4%. תרשים מס' 1 המציג את תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג על ציר הזמן מצביע על כך, שהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל בנמל במהלך שנת 2015 היה כפול מהיקף התנועה במהלך השנים 2004 ו- 1998<sup>1</sup>.

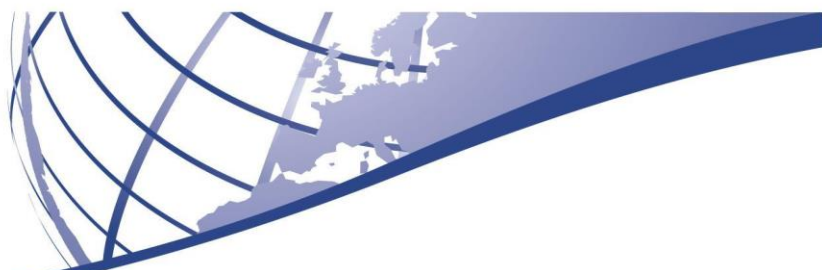
### תרשים מס' 1: תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג,

1996-2015



מקור- למ"ס

<sup>1</sup> שיעור הגידול השנתי הממוצע של תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך התקופה 1998-2015 עמד על כ- 4.2%, כאשר במהלך התקופה 1998-2004 שיעור הגידול השנתי הממוצע היה 0% ובמהלך התקופה 2004-2015 שיעור הגידול השנתי הממוצע הגיע לכ- 6.5%.



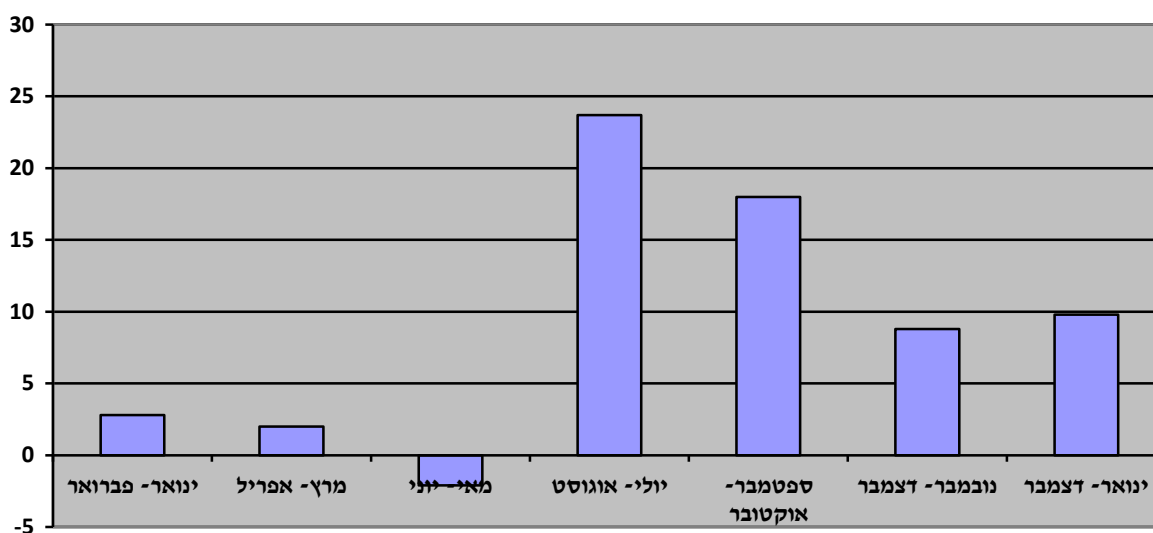
שיעור הגידול השנתי במהלך שנת 2015 נגזר מגידול בשיעור של כ- 15% ביציאות התושבים בדרך האוויר ומירידה בשיעור של כ- 1% בכניסות תיירים בדרך האוויר. שנת 2015 היא השנה השלישית ברציפות שבה נרשם ליציאות התושבים גידול בשיעור דו ספרתי, כשבין הגורמים העשויים להסביר הגידול ביציאות התושבים במהלך שנת 2015 ניתן לציין את:

1. גידול בהיצע הטיסות יחד עם גידול ברמת התחרות בין חברות התעופה המוביל לירידת מחירי הטיסות.
2. ירידה חדה במחירי דלק סילוני התורמת לירידת מחירי הטיסות.
3. גידול באוכלוסייה ובהכנסה הפנויה לנפש.
4. ירידה בשער היורו התורמת לגידול באטרקטיביות של חופשה בחו"ל.

מול הגידול המרשים בפלח השוק של יציאות התושבים, לפלח השוק של כניסות התיירים בדרך האוויר, נרשמה ירידה בשיעור שנתי של כ- 1% במהלך שנת 2015. מגמת הירידה בכניסות התיירים החלה במהלך יולי 2014 על רקע מבצע "צוק איתן" ונמשכה במהלך המחצית השנייה של שנת 2014 והמחצית הראשונה של שנת 2015. במהלך החודשים יולי- אוקטובר 2015 נבלמה מגמת הירידה ונרשם גידול בכניסות התיירים, אך במהלך נובמבר- דצמבר 2015 ובמהלך המחצית הראשונה של שנת 2016 נפסק הגידול בכניסות התיירים. מגמת הגידול המשמעותי ביציאות התושבים נמשכה במהלך אותן תקופות.

תרשים מס' 2 מצביע על שונות גדולה בין שיעורי הגידול השנתיים של תנועת הנוסעים במהלך המחצית הראשונה של שנת 2015 לבין שיעורי הגידול במהלך המחצית השנייה של השנה. במהלך המחצית הראשונה של שנת 2015 נרשמו שיעורי גידול קטנים יחסית שנגזרו מגידול ביציאות תושבים ובמקביל ירידה משמעותית בכניסות תיירים. במהלך יולי- אוקטובר 2015, שיעורי הגידול הואצו לנוכח הגידול המשמעותי במספר התיירים במהלך אותה תקופה לעומת יולי- אוקטובר 2014<sup>2</sup> במקביל להמשך הגידול ביציאות התושבים.

**תרשים מס' 2: שיעורי גידול בהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג, שנת 2015 מול שנת 2014**

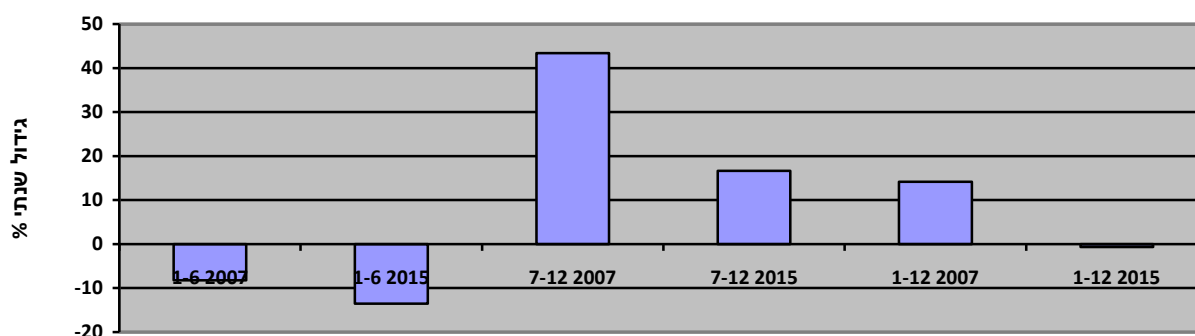


מקור: למ"ס

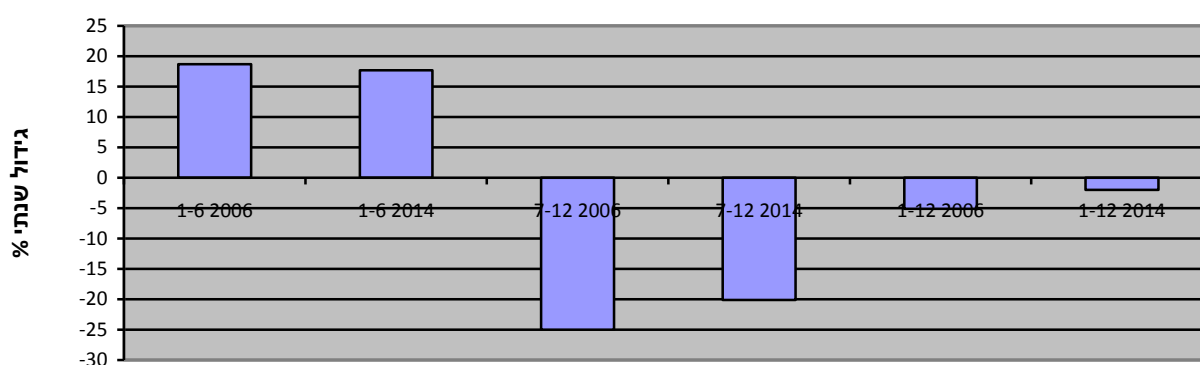
<sup>2</sup> במהלך יולי - אוקטובר 2014 נרשם מספר נמוך של כניסות תיירים על רקע מבצע "צוק איתן" שהחל במהלך יולי 2014.

תרשים מס' 3 מצביע על ירידה בשיעור של כ- 14% בכניסות התיירים בדרך האוויר במהלך המחצית הראשונה של שנת 2015 לעומת המחצית הראשונה של שנת 2014. כמו כן, תרשים מס' 3 ותרשים מס' 4 מצביעים על כך שמגמת הירידה המתמשכת במספר התיירים היא דפוס שהתרחש גם לאחר מלחמת לבנון השנייה שפרצה במהלך יולי 2006.<sup>3</sup>

**תרשים מס' 3: שיעור גידול שנתי בכניסות תיירים בדרך האוויר, תקופות במהלך 2015 ו-2007 בהשוואה לתקופות המקבילות בשנה שקדמה בה התרחש אירוע ביטחוני משמעותי**



**תרשים מס' 4: שיעור גידול שנתי בכניסות תיירים בדרך האוויר, תקופות במהלך 2014 ו-2006 בהן התרחש אירוע ביטחוני משמעותי בהשוואה לתקופות המקבילות בשנה שקדמה**

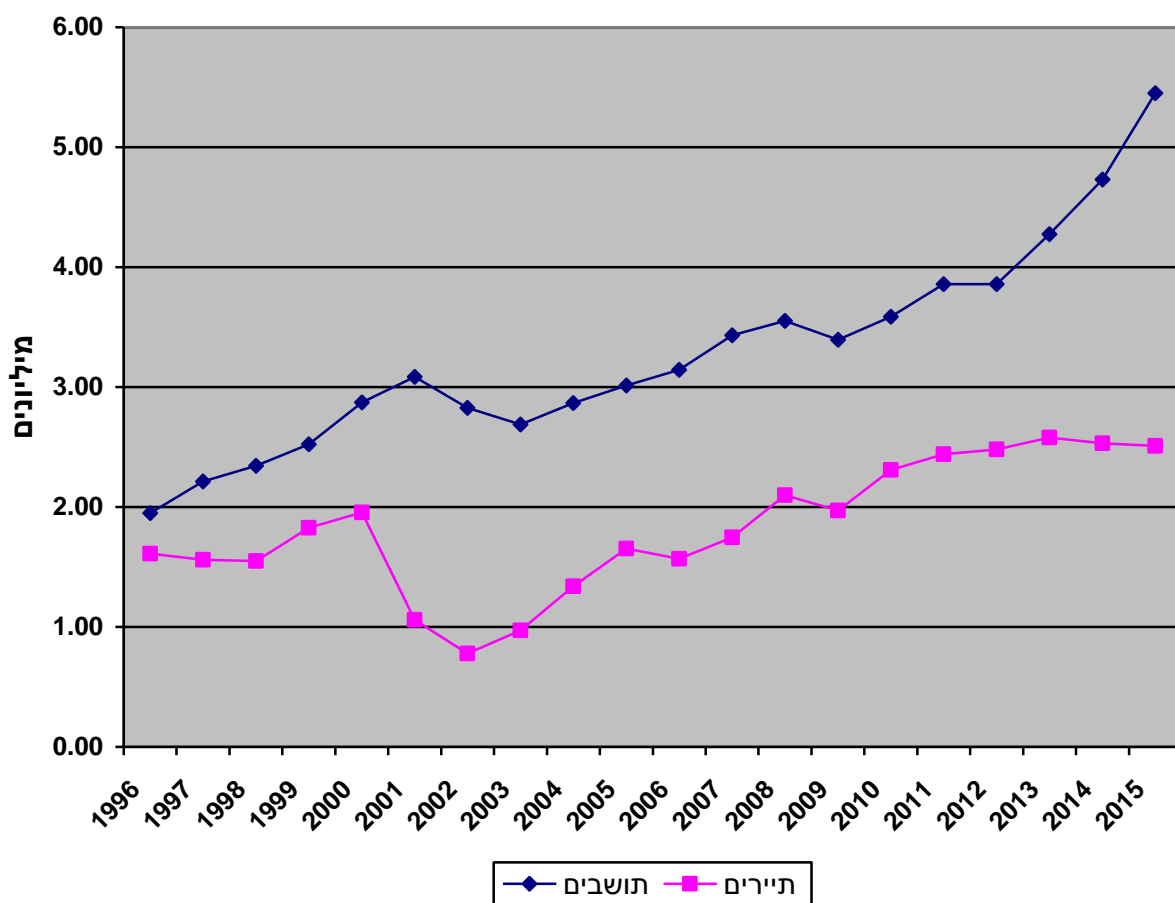


מקור: למ"ס

<sup>3</sup> מגמת הירידה בתיירות הנכנסת הסתיימה קרוב ל- שנה לאחר תום מבצע "צוק איתן", התחדשה לקראת סוף שנת 2015 ונמשכה במהלך המחצית הראשונה של שנת 2016 על רקע התרחשות אירועים ביטחוניים במהלך תקופה זו.

תרשים מס' 5 המציג את היקף יציאות התושבים וכניסות התיירים בדרך האוויר במהלך התקופה 1996-2015, מצביע על כך, שבמהלך תקופה של כ- 20 שנים שיעור הגידול ביציאות התושבים היה גבוה משמעותית משיעור הגידול בכניסות התיירים. אחוז התיירים הטס דרך נתב"ג היה באמצע שנות ה- תשעים כ- 50% מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנמל, כאשר במהלך שנת 2015 אחוז התיירים היה בסדר גודל של כ- 32% ואחוז התושבים כ- 68%. כמו כן, התרשים מצביע על שנים של ירידה בכניסות התיירים כמו השנים 2001, 2002, 2006, 2014 ו- 2015, שניתן לשייך להשפעת אירועים ביטחוניים שהתרחשו בישראל במהלך אותן שנים. לעומת זאת, את הירידה בכניסות התיירים במהלך שנת 2009 ניתן לייחס להשפעת המשבר הכלכלי הגלובלי. ירידה ביציאות התושבים התרחשה במהלך שנים של האטה כלכלית או מיתון במשק (2002, 2003 ו- 2009).

**תרשים מס' 5: כניסות תיירים ויציאות תושבים בדרך האוויר, 1996-2015**



מקור: למ"ס



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

2012 מול 2011	2013 מול 2012	2014 מול 2013	2015 מול 2014	2015 מול 2011 ממוצע	
1.4%	8.5%	6.0%	9.8%	6.4%	נתב"ג בינ"ל
0.1%	10.8%	10.7%	15.2%	9.0%	יציאות תושבים
1.8%	4.0%	-2.0%	-0.7%	0.8%	כניסות תיירים

מקור: למ"ס

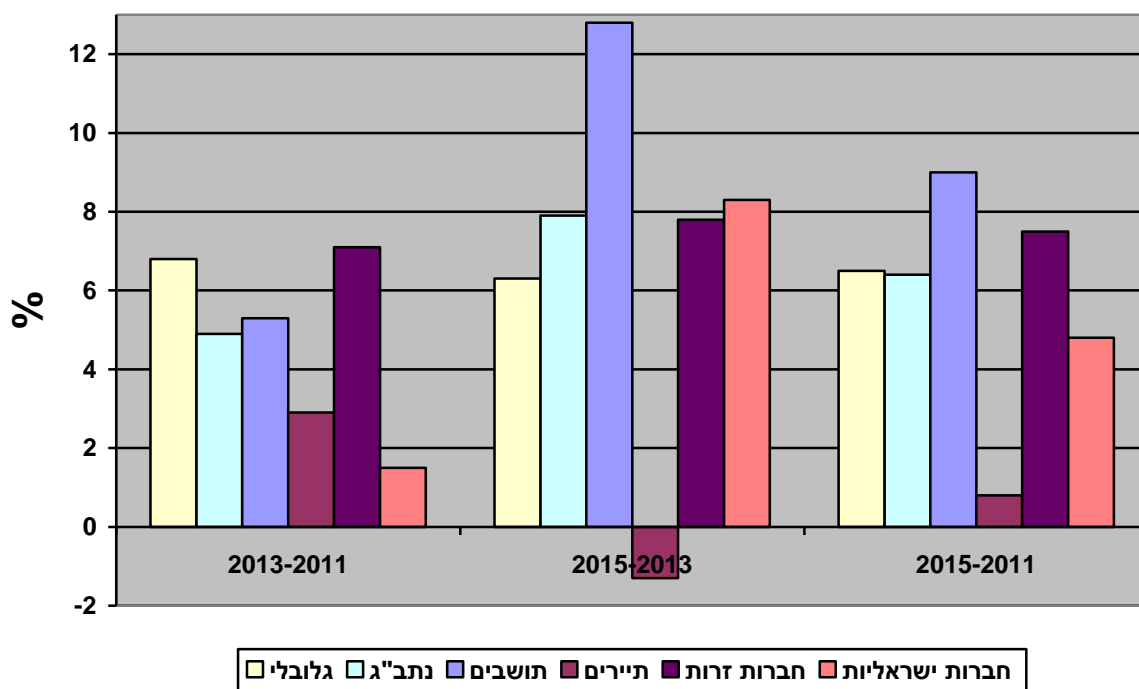


## 2.1- שיעורי הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג לעומת שיעורי הגידול הגלובליים

תרשים מס' 6 מציג את שיעור הגידול של תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג לעומת שיעור הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל הגלובלית בדרך האוויר. שיעור הגידול השנתי בנתב"ג במהלך השנים: 2015, 2014 ו- 2013 היה גבוה משיעור הגידול הגלובלי במהלך כל אחת מאותן שנים. לעומת זאת, במהלך שנת 2012, שיעור הגידול השנתי בנתב"ג היה נמוך משמעותית משיעור הגידול הגלובלי. יש לציין בהקשר זה כי במהלך שנת 2013 נחתם הסכם ה"שמייס הפתוחים" בין ישראל לבין האיחוד האירופי.

על פני התקופה שבין שנת 2011 לשנת 2015, שיעור הגידול השנתי הממוצע בנתב"ג זהה כמעט לשיעור הגידול הגלובלי של תנועת הנוסעים הבינ"ל. שיעור הגידול השנתי הממוצע של יציאות התושבים ושל מספר הנוסעים שטס לישראל וממנה בחברות זרות במהלך אותה תקופה היה גבוה משמעותית משיעור הגידול הגלובלי. בין שנת 2013 לשנת 2015, שיעור הגידול של תנועת הנוסעים הבינ"ל בחברות ישראליות היה גבוה משיעור הגידול הגלובלי ומשיעור הגידול של הנוסעים לישראל וממנה בחברות הזרות.

**תרשים מס' 6: שיעור גידול שנתי ממוצע בהיקף תנועת הנוסעים הבינ"ל הגלובלית ובתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג**



מקור- רת"א, למ"ס, ICAO

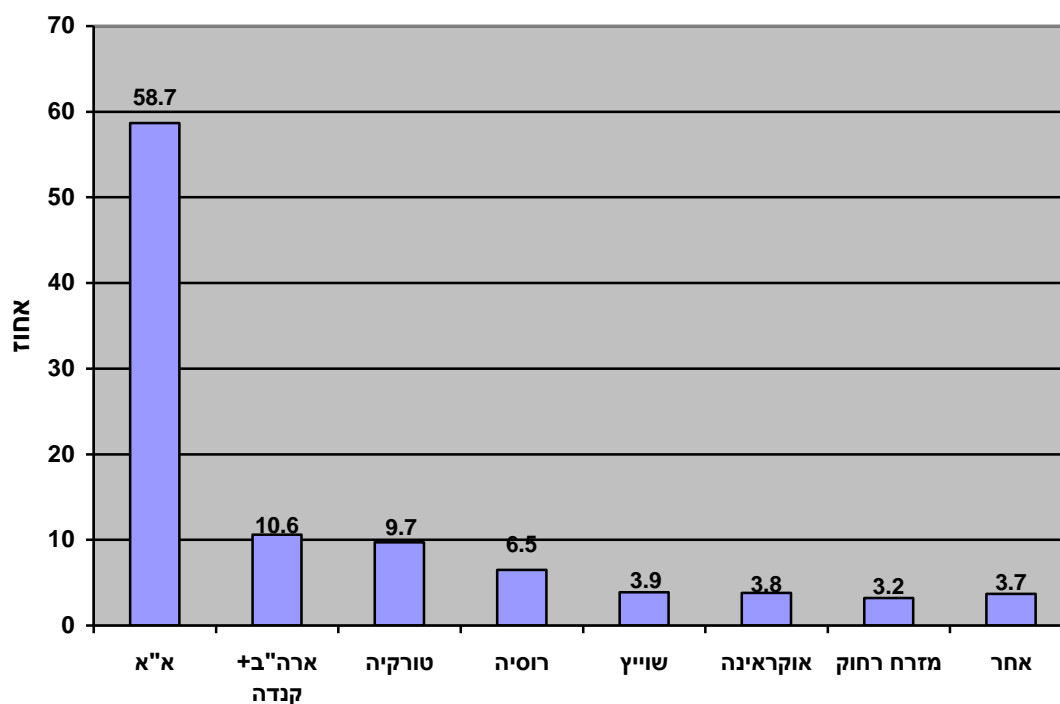
## 2.2- התפלגות תנועת הנוסעים לפי קבוצות נתיבים

תרשים מס' 7 המציג את התפלגות תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2015 לפי קבוצות נתיבים, מצביע על כך שכ- 59% מהנוסעים טס בטיסות ישירות בנתיבי האיחוד האירופי. בטיסות ישירות בנתיבי שווייץ, רוסיה, אוקראינה וטורקיה טסו כ- 4%, כ- 7%, כ- 4% וכ- 10% מסה"כ הנוסעים בהתאמה.

אחוז הנוסעים בטיסות ישירות בנתיבים ארוכי טווח הסתכם במהלך שנת 2015 בכ- 14%. אחוז הנוסעים אשר טס בטיסות ישירות בנתיבי ארה"ב וקנדה ובנתיבי המזרח הרחוק היה כ- 11% וכ- 3% בהתאמה. קרוב ל- חצי אחוז מהנוסעים טס בטיסות ישירות בנתיב ת"א- יוהנסבורג.

חלק גדול מנמלי התעופה שבינם לנתב"ג מופעל שירות ישיר של טיסות נוסעים, משמש כ- בסיס (HUB) לטיסות לא ישירות. לדוגמא, מבין כ- 600 אלף נוסעים לכל כיוון בטיסות של החברות הטורקיות "טורקיש" ו- "פגאסוס" בקו ת"א- איסטנבול, הרוב הגדול של הנוסעים טס בין ישראל לבין יעדים מחוץ לטורקיה בטיסות לא ישירות דרך שני נמלי התעופה של איסטנבול.

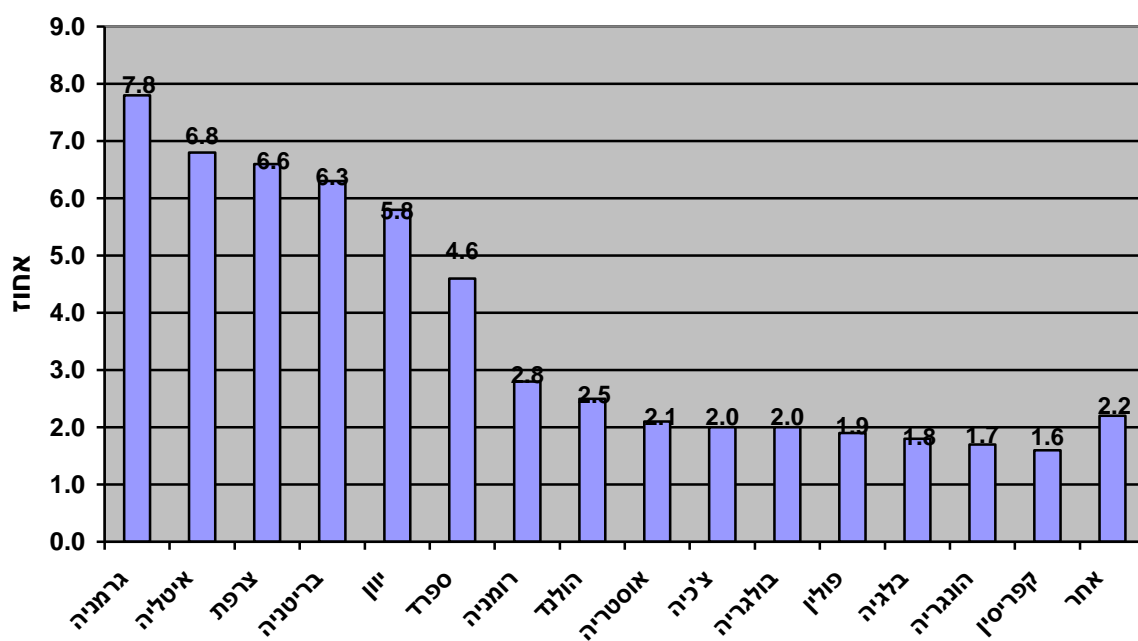
**תרשים מס' 7: התפלגות תנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג לפי קבוצות נתיבים (טיסות ישירות),  
ינואר- דצמבר 2015**



**תרשים מס' 8: נתיבי האיחוד האירופי- התפלגות תנועת הנוסעים**

**מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג, (טיסות ישירות),**

**ינואר- דצמבר 2015**



מקור: רת"א

לוח מס' 2 מציג את תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג על ציר הזמן בין שנת 2011 לשנת 2015 ומאפשר זיהוי הנתונים שהובילו לגידול בסדר גודל שנתי של כ- 1.4 מיליון נוסעים, כ- 800 אלף נוסעים וכ- מיליון נוסעים במהלך השנים 2014, 2015 ו- 2013 בהתאמה. בנתבי האיחוד האירופי נרשם גידול בהיקף של כ- 900 אלף נוסעים במהלך שנת 2015, בהמשך לגידול בהיקף של כ- 650 אלף נוסעים במהלך שנת 2014 וכ- 400 אלף נוסעים במהלך שנת 2013. בנתבי טורקיה נרשם גידול שנתי של כ- 200 אלף נוסעים במהלך שנת 2015 בהמשך לגידול בהיקף של כ- 150 אלף נוסעים במהלך 2014 וכ- חצי מיליון נוסעים במהלך שנת 2013. בנתבי רוסיה נרשם גידול שנתי ממוצע של כ- 50 אלף נוסעים במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013.

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

**2011-2015**

<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	
7,140	7,115	7,611	8,267	9,186	איחוד אירופי
1,639	1,593	1,623	1,600	1,656	צפון אמריקה
572	671	1,158	1,312	1,519	טורקיה
772	860	943	1,004	1,011	רוסיה
561	597	596	582	603	שווייץ
441	467	491	497	501	מזרח רחוק
500	528	476	454	592	אוקראינה
576	547	528	524	572	אחר
12,201	12,378	13,426	14,240	15,640	נתב"ג בינ"ל

מקור: רת"א

לוח מס' 3 מצביע על כך שהחלק העיקרי מתוך סה"כ הגידול המצרפי בנתיבי האיחוד האירופי במהלך השנים האחרונות נגזר מגידול תנועת הנוסעים בטיסות הישירות בקווים בין נתב"ג לבין יעדים ב: גרמניה, איטליה, צרפת, בריטניה, יוון, פולין, קפריסין ו- רומניה.

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

**2011-2015**

<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	
999	1,016	987	1,103	1,217	גרמניה
847	889	939	1,002	1,065	איטליה
853	872	980	986	1,029	צרפת
817	816	898	891	993	בריטניה
589	632	703	785	908	יוון
669	649	625	648	723	ספרד
226	223	241	333	431	רומניה
381	320	344	349	391	הולנד
272	332	331	319	327	אוסטריה
249	242	239	265	319	צ'כיה
281	194	207	266	313	בולגריה
188	225	260	295	299	פולין
210	225	221	245	289	בלגיה
197	131	205	248	273	הונגריה
136	147	146	189	248	קפריסין
226	202	285	343	364	אחר
7,140	7,115	7,611	8,267	9,186	סה"כ

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**

2011 מול 2012	2012 מול 2013	2013 מול 2014	2014 מול 2015	2015 מול 2011	
				<b>ממוצע</b>	
-0.4%	7.0%	8.5%	11.1%	6.5%	<b>איחוד אירופי</b>
6.4%	0.0%	-2.3%	3.6%	1.8%	<b>שווייץ</b>
-2.8%	1.9%	-1.4%	3.5%	0.2%	<b>צפון אמריקה</b>
17.3%	72.6%	13.3%	15.8%	27.4%	<b>טורקיה</b>
11.4%	9.7%	6.5%	0.7%	6.8%	<b>רוסיה</b>
5.9%	5.1%	1.2%	0.8%	3.2%	<b>מזרח רחוק</b>
1.4%	8.5%	6.0%	9.8%	6.4%	<b>נתב"ג בינ"ל</b>

מקור: רת"א

מספר הנוסעים המצרפי בטיסות הישירות לטווח קצר ובינוני, הכולל, בין היתר, את הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי, שווייץ, טורקיה ו- רוסיה, גדל בשיעור שנתי ממוצע של כ- 7% במהלך התקופה 2011-2015. מספר הנוסעים המצרפי בטיסות הישירות לטווח הארוך, הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי צפון אמריקה, המזרח הרחוק ו- דרום אפריקה, גדל בשיעור שנתי ממוצע של כ- 1% במהלך אותה תקופה.

ב- 65 קווים בין נתב"ג ליעדים מחוץ לישראל הופעל שרות של טיסות סדירות לאורך כל שנת 2015. בכ- 80 קווים נוספים הופעלו טיסות שכר ו/או טיסות סדירות על בסיס עונתי או במתכונת של טיסות בודדות. עשרה קווים עם שרות של טיסות סדירות, הושקו במהלך השנים האחרונות ומופעלים לכל אורך השנה: ת"א- קלז', ת"א- יאסי, ת"א- הלסינקי, ת"א- קטוביץ', ת"א- וילנה, ת"א- בוסטון, ת"א- ליאון, ת"א- המבורג, ת"א- חרקוב, ת"א- לבוב ו- ת"א- ונציה<sup>4</sup>. היקף הטיסות בקווים אלה קטן יחסית והם מופעלים ע"י חברת אחת.

<sup>4</sup> במהלך המחצית הראשונה של שנת 2016 הושק שירות סדיר של טיסות ישירות בקו ת"א- סן פרנסיסקו והופסק השירות הסדיר בקו ת"א- פילדלפיה. במהלך שנת 2014 הופסק השירות הסדיר בקו ת"א - ליאז', בשני קווים בין ישראל לאוקראינה- ת"א- דוניטסק ו- ת"א- סימפרופול ובשני קווים בין ישראל לרוסיה- ת"א- סמרה ו- ת"א- אופה.

### 3. היצע הטיסות

65 חברות זרות ושלוש חברות ישראליות הפעילו שירות בינ"ל של טיסות נוסעים סדירות בנתב"ג במהלך שנת 2015. 20 מהחברות הזרות שהפעילו טיסות סדירות ושלוש החברות הישראליות הפעילו במקביל לטיסות סדירות גם טיסות שכר. 30 חברות תעופה זרות הפעילו טיסות שכר בלבד. כ- 89% מסה"כ הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג טס בטיסות סדירות.

היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג הסתכם במהלך שנת 2015 בכ- 101 אלף טיסות לעומת כ- 95 אלף טיסות במהלך שנת 2014 וכ- 87 אלף טיסות במהלך שנת 2013. שיעור הגידול השנתי שנרשם להיצע הטיסות ולקיבולת המושבים במהלך שנת 2015 היה כ- 7% וכ- 8% בהתאמה. שיעור הגידול הממוצע השנתי בהיצע הטיסות משנת 2011 עד שנת 2015 היה כ- 6%.

מקורות הגידול בהיצע הטיסות במהלך השנים האחרונות כללו את הגידול המשמעותי בהיצע הטיסות של חברת אל על ו- את הגידול המרשים בהיצע הטיסות של החברות הטורקיות: "טורקיש" ו- "פגסוס", של חברות ה- Low Cost - "איזי ג'ט" ו- "וויז אייר" ושל החברה הרוסית "אירופלוט".

#### לוח מס' 5: מקורות הגידול בהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג, חברות תעופה,

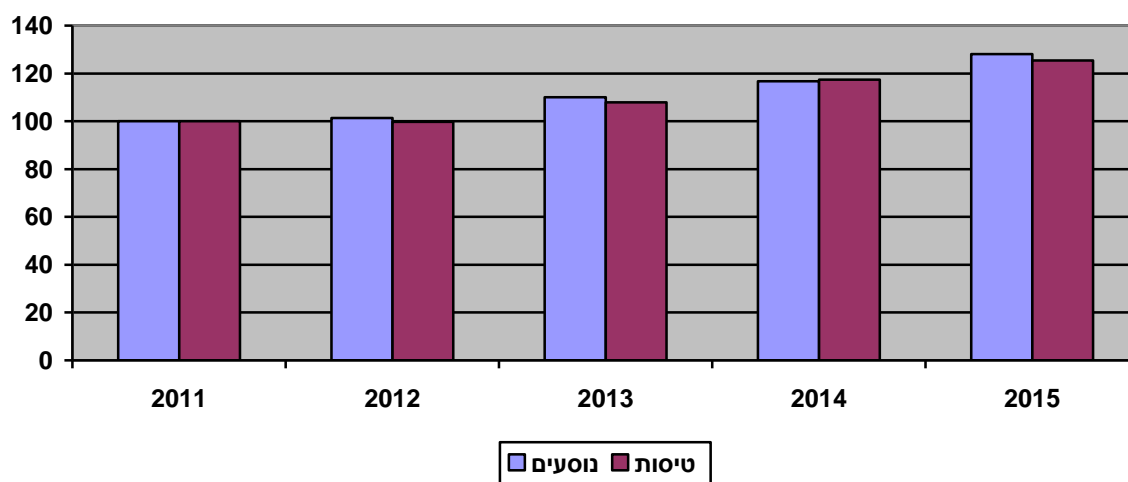
##### תדירות שבועית ממוצעת

<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	
245	236	242	266	283	אל על
25	27	40	51	56	טורקיש
14	16	20	32	38	איזי ג'ט/איזי ג'ט סוויס
21	23	24	25	28	אליטליה
3	9	19	22	28	פגסוס
19	20	23	24	26	לופטהנזה
7	9	16	22	24	אירופלוט
0	0	9	21	21	וויז אייר
7	8	8	10	12	ברסל איירליינס
5	5	5	6	11	אתיופיה
428	420	440	449	468	אחרות
<b>775</b>	<b>773</b>	<b>837</b>	<b>912</b>	<b>973</b>	<b>סה"כ</b>

מקור: רת"א

תרשים מס' 9 המציג את שיעורי הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג ובהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל  
בנמל, מצביע על כך ששיעור הגידול השנתי הממוצע בתנועת הנוסעים גבוה מעט משיעור הגידול בהיצע  
הטיסות. הפער בין שני המשתנים נוצר לאחר ששיעור הגידול בתנועת הנוסעים במהלך שנת 2015 היה גבוה  
משמעותית משיעור הגידול בהיצע הטיסות<sup>5</sup> במהלך אותה שנה.

**תרשים מס' 9: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל ובמספר טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג**  
**שנת הבסיס (100) - שנת 2011**



מקור- רת"א

<sup>5</sup> במהלך שנת 2015 נרשם לתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג גידול שנתי בשיעור של 9.8% לעומת גידול בשיעור של 6.8% שנרשם להיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנמל.



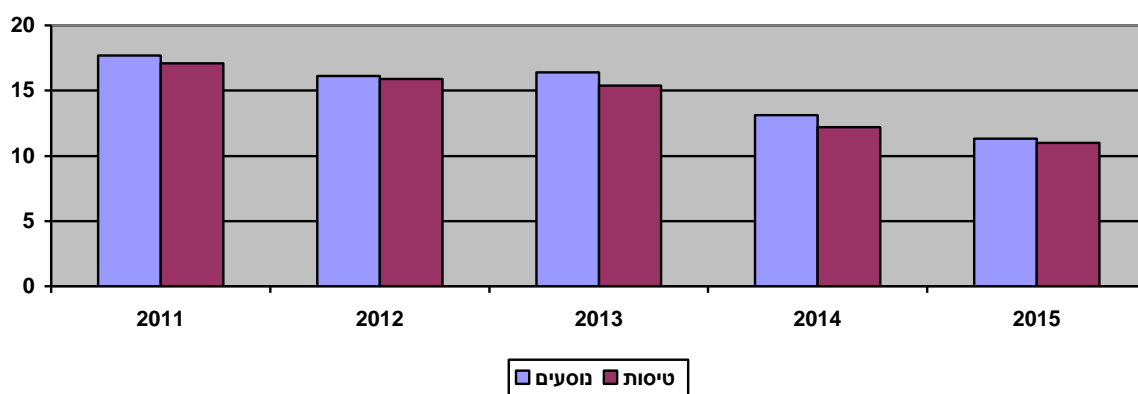
תרשים מס' 10 מציג את החלק היחסי של היצע טיסות השכר ומספר הנוסעים בטיסות שכר בנתב"ג. התרשים מצביע על מגמה של ירידה משמעותית בחלק היחסי של היצע טיסות השכר והנוסעים בטיסות שכר. אחד ההסברים למגמה זו הוא יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה. מדיניות זו אפשרה הפעלת טיסות סדירות ע"י חברות נוספות ובכלל זה חברות LC ואפשרה לחברות תעופה להסב טיסות שכר לטיסות סדירות.

חברות תעופה שהחלו להפעיל שרות של טיסות סדירות לישראל וממנה או חברות שהרחיבו את פעילותן במהלך השנים האחרונות, סיפקו חלופות לטיסות שכר בקווים לטווח קצר ובינוני כמו הקווים בין נתב"ג ל: לונדון, פריז, אמסטרדם, ורשה, ברלין, בודפשט ו- פראג. כמו כן, הליברליזציה של הסכמי התעופה אפשרה לחברות נוספות להפעיל טיסות סדירות בנתיבים נוספים כמו לדוגמא נתיבי האיים הווינגים בהם הופעלו עד לפני מספר שנים טיסות שכר בלבד.<sup>6</sup>

הקווים הבולטים בהם הופעלו טיסות שכר במהלך שנת 2015 הם הקווים בין נתב"ג ליעדי נופש באגן הים התיכון כמו: אנטליה, איי יוון, ורנה, בודרום ו- מלטה. קווים נוספים בהם הופעל היקף משמעותי של טיסות שכר הם הקווים בין נתב"ג ל: ברצלונה, ול- ורונה.

#### תרשים מס' 10: אחוז היצע טיסות השכר ואחוז הנוסעים בטיסות שכר בינ"ל, נתב"ג

2011-2015



מקור- רת"א

<sup>6</sup> דוגמא נוספת- הפעלת טיסות בקו ת"א- מוסקבה ע"י חברת רוסית נוספת ("אירופלוט"). 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' 6 המציג את התפלגות היצע הטיסות לפי קבוצות נתיבים, מצביע על כך שאחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך שנת 2015 הגיע לכ- 61% מהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג. אחוז היצע טיסות הנוסעים הישירות בקבוצות הנתיבים שווייץ, טורקיה, רוסיה ואוקראינה הגיע לכ- 4%, 10%, 6% ו- 4% 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 בקרוב ל- 9% מסה"כ היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג.

#### לוח מס' 6: תדירות שבועית ממוצעת, טיסות נוסעים בינ"ל בנתב"ג לפי קבוצות נתיבים, טיסות ישירות

2011	2012	2013	2014	2015	
466	458	497	549	597	איחוד אירופי
38	45	73	87	100	טורקיה
63	63	62	66	57	רוסיה
60	57	57	57	60	צפון אמריקה
37	37	38	38	38	שווייץ
38	40	35	33	38	אוקראינה
20	19	19	20	20	מזרח רחוק
53	54	56	62	63	אחר
775	773	837	912	973	נתב"ג בינ"ל

#### לוח מס' 7: תדירות שבועית ממוצעת, טיסות נוסעים בינ"ל בנתב"ג, נתיבי האיחוד האירופי, טיסות ישירות

2011	2012	2013	2014	2015	
55	61	66	73	80	גרמניה
62	61	65	70	72	איטליה
49	49	56	59	63	צרפת
40	43	44	51	59	יוון
39	38	49	50	54	בריטניה
46	42	41	44	46	ספרד
18	19	20	26	32	רומניה
157	145	156	176	254	אחר
466	458	497	549	597	סה"כ

מקור: רת"א

לוח מס' 8 המציג את שיעורי הגידול בהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל מנתב"ג במהלך התקופה 2011-2015, מצביע על גידול משמעותי בהיצע טיסות הנוסעים בשיעור של: 6.8%, 8.8% ו- 8.2% במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 בהתאמה. לעומת זאת, בין שנת 2012 לשנת 2011 לא נרשם שינוי בהיצע הטיסות.

להיצע הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 נרשמו שיעורי גידול גבוהים בשיעור של: 8.7%, 10.5% ו- 8.5% בהתאמה. מקורות הגידול העיקריים בנתיבי האיחוד במהלך אותן שנים היה גידול בהיצע בנתיבי: גרמניה, איטליה, יוון, בריטניה, צרפת ו- רומניה. הגידול בהיצע הטיסות הישירות נתיבים שאינם נתיבי האיחוד האירופי, נגזר מגידול מרשים בשיעור דו ספרתי של היצע הטיסות בנתיבי טורקיה במהלך כל אחת מהשנים: 2012, 2013, 2014 ו- 2015. כ- 75% מהנוסעים בין ישראל לטורקיה בטיסות סדירות טס בין ישראל ליעדי המשך מחוץ לטורקיה דרך איסטנבול, כאשר חלק גדול מהנוסעים בחברת "טורקיש" דרך איסטנבול, טס בין ישראל ליעדים באירופה ובין ישראל למספר גדול של יעדים רחוקים.

היצע הטיסות המצרפי לטווח קצר ובינוני הכולל את הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי, שווייץ, טורקיה ו- רוסיה גדל בשיעור שנתי ממוצע של כ- 7% במהלך התקופה 2011-2015. היצע הטיסות המצרפי לטווח הארוך שכלל את הטיסות הישירות בנתיבי צפון אמריקה, המזרח הרחוק, דרום אפריקה במהלך שנת 2015 זהה להיצע הטיסות הישירות לטווח ארוך במהלך שנת 2011.

#### **לוח מס' 8- היצע טיסות נוסעים בינ"ל מנתב"ג, טיסות ישירות, נתיבי האיחוד האירופי,**

##### **צפון אמריקה, טורקיה, רוסיה, שווייץ והמזרח הרחוק, אחוז גידול שנתי**

2015 מול 2011	2015 מול 2014	2014 מול 2013	2013 מול 2012	2012 מול 2011	
ממוצע					
6.4%	8.7%	10.5%	8.5%	-1.7%	איחוד אירופי
0.6%	0.0%	0.0%	0.5%	1.1%	שווייץ
0.0%	5.3%	-0.4%	0.5%	-4.4%	צפון אמריקה
27.3%	15.0%	19.4%	63.1%	17.9%	טורקיה
-2.5%	-13.4%	6.9%	-1.3%	0.0%	רוסיה
0.0%	0.0%	2.0%	-1.0%	-2.5%	מזרח רחוק
5.8%	6.8%	8.8%	8.2%	0.0%	נתב"ג בינ"ל

מקור: רת"א

<sup>7</sup> במהלך שנת 2011 הטיסות הישירות לטווח ארוך כללו גם את הטיסות הישירות בין ישראל לברזיל בקו ת"א- סאו פאולו.

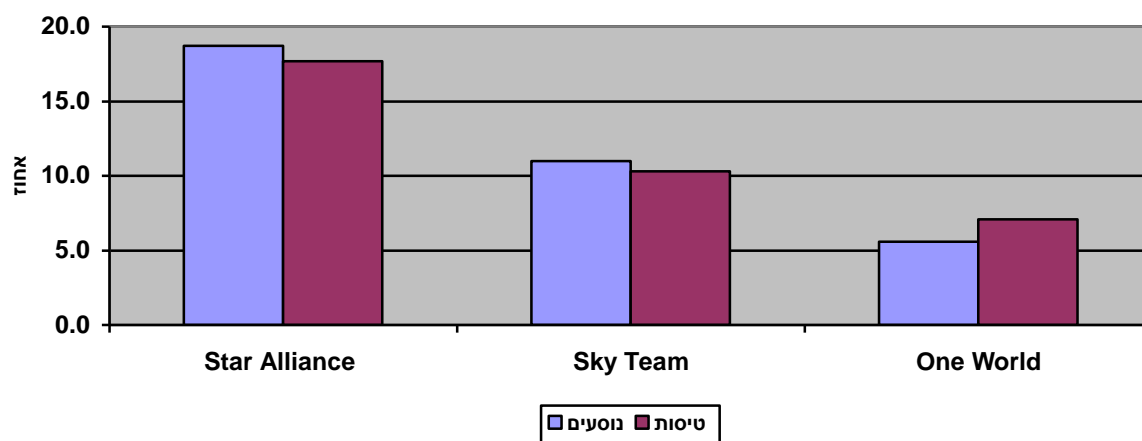
### 3.2. חברות תעופה זרות

היצע החברות הזרות במהלך שנת 2015 כלל היצע של חברות תעופה שהטיסו חלק משמעותי מהנוסעים שלהן בטיסות לישראל וממנה, בטיסות לא ישירות דרך נמלי הבית שלהן המשמשים כ- "HUB"<sup>8</sup>. חברות תעופה המיישמות מודל זה נקראות "Network Airlines", כאשר בין החברות שיישמו מודל זה בטיסות לישראל וממנה במהלך שנת 2015, 20 החברות הבאות המשתייכות לאחת משלושת בריתות התעופה הגלובליות:

1. "טורקיש", "יונייטד", "אייר קנדה", "לופטהנזה", "אוסטריאן", "סוויס", "ברסלס", "לוט", "ס.א.ס" ו- "אתיופיה" החברות בברית התעופה "Star Alliance".
2. "דלתא", "אירופלוט", "קוריאן", "אייר פרנס", "ק.ל.מ" ו- "אליטליה" החברות בברית התעופה "Sky Team".
3. "בריטיש איירווייז", "איבריה", "רויאל ג'ורדניאן", ו- "יו אס איירווייז/אמריקן" החברות בברית התעופה "One World".

### תרשים מס' 11 - בריתות תעופה גלובליות בנתב"ג, חלק שוק של נוסעים בינ"ל וחלק שוק של היצע טיסות

הנוסעים הבינ"ל, ינואר - דצמבר 2015



מקור: רת"א

<sup>8</sup> לוח מס' 1 בנספח הנתונים מציג את אחוז הנוסעים הטס בטיסות ישירות מ/אל נתב"ג של אותן 25 חברות שהפעילו במהלך שנת 2015 HUB בנמלי הבית שלהן אשר בין היתר, שירת נוסעים לישראל וממנה.

חברות נוספות שאינן חברות בברית תעופה גלובלית, והטיסו במהלך שנת 2015 חלק משמעותי מהנוסעים שלהן בטיסות לישראל וממנה, בטיסות לא ישירות דרך נמלי הבית שלהן המשמשים כ- "HUB" הן: החברה הטורקית "פגאסוס", החברה הרוסית "טרנסאירו" שהפסיקה את פעילותה לקראת סוף שנת 2015, והחברות "אוקראינה אינטרנשיונל", "אוזבקיסטן איירווייז", "אייר בליק", ו- "אייר סרביה".

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 כאשר חלקן מפעיל במקביל גם טיסות שכר. בין החברות המשתייכות לתת קבוצה זו: "אייר בולגריה", "אגיאן" ו- "טארוס". תת קבוצה שניה כוללת את החברות שהפעילו טיסות שכר בלבד לישראל וממנה כמו לדוגמא "אייר מלטה". תת הקבוצה השלישית כוללת את אותן חברות המיישמות את מודל ה-LC. קבוצה זו כוללת, בין היתר, שלוש חברות שנוסעיהן קיבלו את שירותי ה- "צ'ק אין" בטרמינל 1<sup>9</sup>: חברת "איזי ג'יט", חברת הבת שלה "איזי ג'יט סוויס" ו- חברת "וויז אייר". אחד המאפיינים של החברות "איזי ג'יט" ו- "וויז אייר", 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 מופעלות מ- 19 נמלי תעופה, שכל אחד מהם משמש כ- בסיס עבור אחת החברות.

במהלך שנת 2015, חברות אלה הפעילו 59 תדירויות שבועיות בממוצע מנתב"ג. "איזי ג'יט" הפעילה 29 תדירויות שבועיות בממוצע לתשעה נמלי תעופה באיחוד האירופי- לוטון, לונדון (גטוויק), מנצ'סטר, מילאנו, רומא, אמסטרדם, פריז, אמסטרדם ו- ברלין<sup>10</sup>. "איזי ג'יט - סוויס" הפעילה תשע תדירויות שבועיות לשני יעדים בשווייץ- ג'נבה ו- בזל. "וויז אייר" הפעילה 21 תדירויות בממוצע לשמונה יעדים באיחוד- בודפשט, בוקרשט, סופיה, פראג, ורשה, קטוביץ', וילנה ו- קלודז'. שלושת חברות ה- LC נהנו במהלך שנת 2015 מבלעדיות בטיסות בין נתב"ג לחמישה נמלי תעופה- לונדון גטוויק (איזי ג'יט), מנצ'סטר (איזי ג'יט), וילנה (וויז אייר), קלודז' (וויז אייר) ו- באזל (איזי ג'יט סוויס).

<sup>9</sup> חברות נוספות העושות שימוש בטרמינל 1 לצורך ביצוע הליך ה- "צ'ק אין" לחלק מהטיסות שהן מפעילות מנתב"ג: "אל על" (במסגרת המותג UP), "ארקיע", "ישראיר" והחברה הטורקית "פגאסוס".

<sup>10</sup> במהלך שנת 2015 חברת "איזי ג'יט" החלה להפעיל טיסות בין נתב"ג לשני בסיסים נוספים שהיא מפעילה- נמל התעופה CDG בפריז ונמל התעופה של אמסטרדם. במהלך שנת 2016 הפסיקה להפעיל בסיס ברומא וכפועל יוצא ביטלה השרות בקו רומא- ת"א.

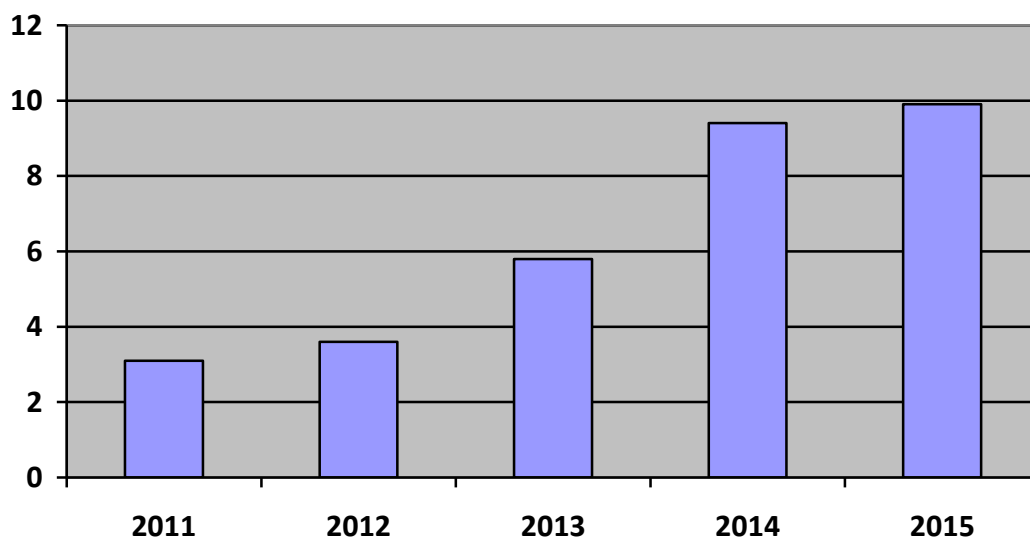
תרשים מס' 12 מצביע על גידול שנתי בשיעור של כ- 10% במספר הנוסעים של שלושת חברות ה- LC - "איזי ג'ט", "איזי ג'ט סוויס" ו- "וויז אייר", מסה"כ הנוסעים בטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי ושווייץ במהלך שנת 2015. תרשים מס' 13 מצביע על כך, שאותן חברות הפעילו 19 קווים במהלך שנת 2015, שהם כ- 50% מסה"כ הקווים בנתיבי האיחוד האירופי ושווייץ בהם מופעל שרות של טיסות סדירות לאורך כל חודשי השנה.

רשימת נמלי התעופה המשמשים כבסיס של חברת "איזי ג'ט" כוללת 16 נמלי תעופה באירופה שהחברה אינה מפעילה מהם טיסות לנתב"ג. נמלים אלה כוללים בין היתר, את נמלי התעופה של: המבורג, בריסטול, ליסבון, ברצלונה, נפולי, ונציה, ליאון, טולוז ו- ניס. רשימת נמלי התעופה המשמשים כבסיס של חברת "וויז אייר" כוללת 15 נמלי תעופה באירופה שהחברה אינה מפעילה מהם טיסות לנתב"ג, ביניהם נמלי התעופה של: קייב ו- בלגרד<sup>11</sup>.

#### תרשים מס' 12: אחוז חלק שוק מצרפי של חברות ה- LC

"איזי ג'ט" "איזי ג'ט סוויס" ו- "וויז אייר"

מסה"כ הנוסעים בטיסות ישירות בין ישראל ליעדים באיחוד האירופי ושווייץ

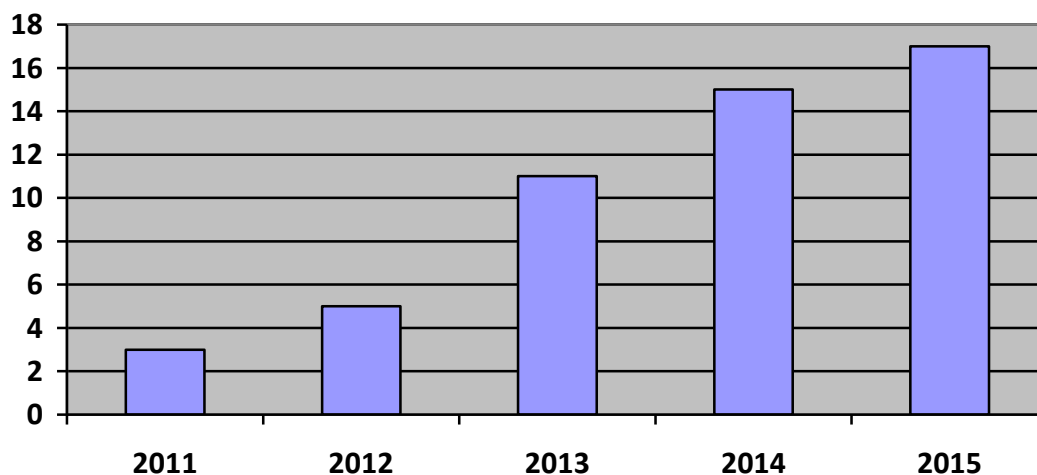


מקור: רת"א

<sup>11</sup> חברת "וויז אייר" החלה להפעיל שרות סדיר בין הבסיסים שלה ב- ריגה וב- יאסי (רומניה) לבין נתב"ג במהלך עונת קיץ 2016.

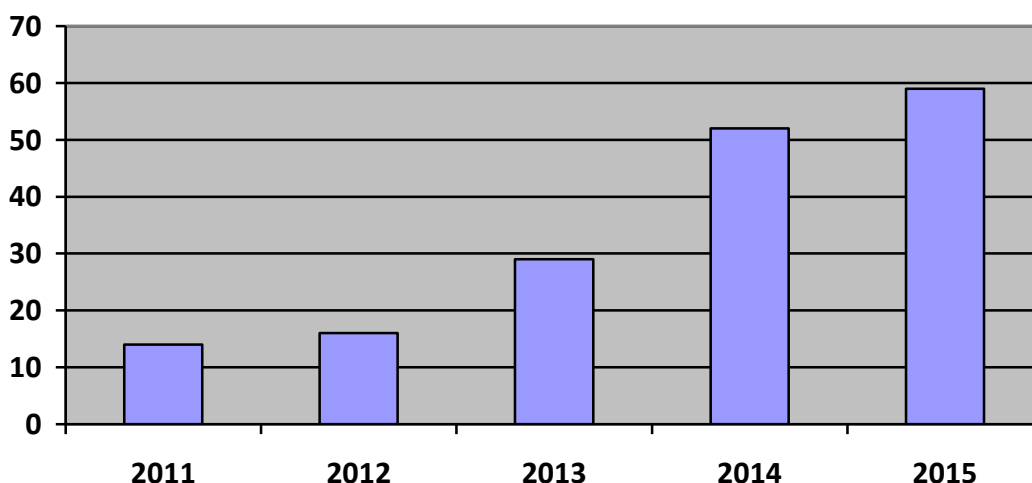
**תרשים מס' 13: מספר היעדים שהופעלו אליהם טיסות מנתב"ג ע"י חברות ה-LC**

**"איזי ג'ט" "איזי ג'ט סוויס" ו-"וויז אייר"**



**תרשים מס' 14: תדירות שבועית ממוצעת, טיסות מנתב"ג ליעדים באירופה ע"י חברות ה-LC**

**"איזי ג'ט" "איזי ג'ט סוויס" ו-"וויז אייר"**

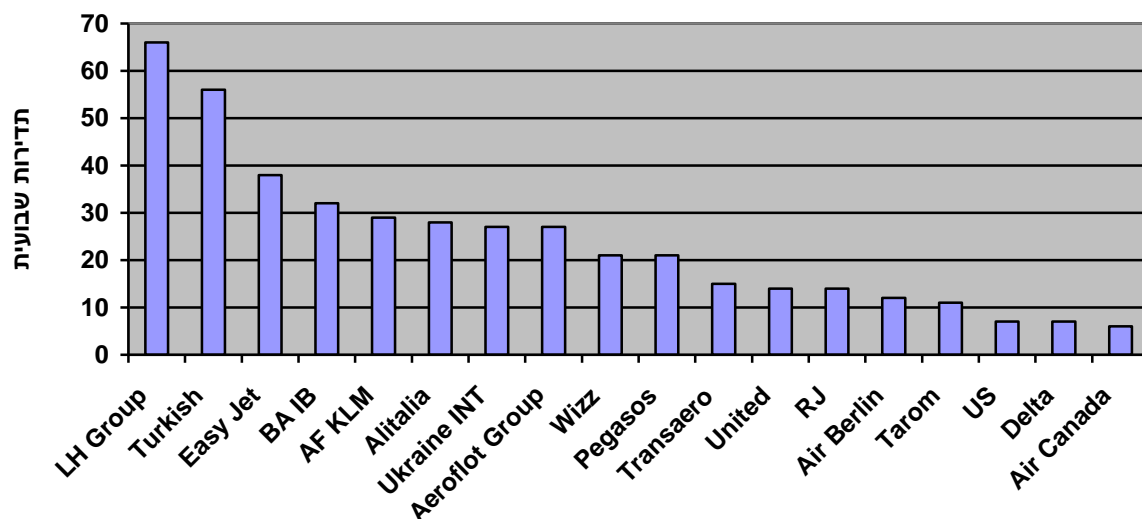


מקור: רת"א



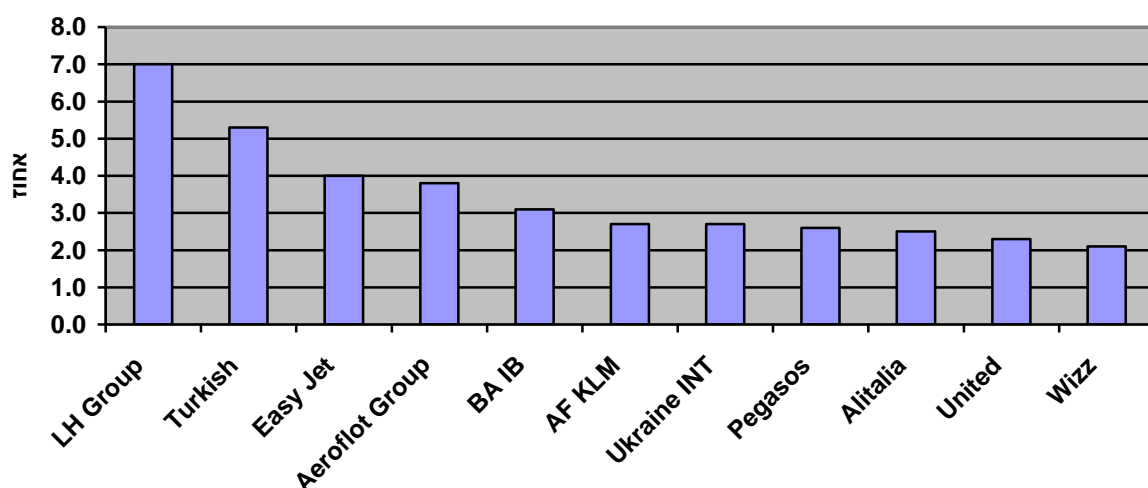
**תרשים מס' 15: חברות/קבוצות התעופה הזרות המובילות בתדירות טיסות הנוסעים הסדירות ב- נתב"ג,**

**תדירות שבועית ממוצעת, ינואר- דצמבר 2015**



**תרשים מס' 16: חברות/קבוצות התעופה הזרות המובילות, חלק שוק מתנועת הנוסעים הבינ"ל ב- נתב"ג,**

**ינואר- דצמבר 2015**



מקור: רת"א



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

היצע טיסות הנוסעים הסדירות של החברות אל על, ארקיע ו-ישראייר במהלך שנת 2015 כלל שרות של טיסות ישירות לאורך כל השנה בקווים בינ"ל בין נתב"ג לבין 34 יעדים, מתוך 65 קווים בינ"ל עם שרות של טיסות נוסעים סדירות לאורך כל חודשי השנה. נוסף לטיסות אלה, החברות הישראליות הפעילו טיסות שכר וטיסות סדירות במספר קווים על בסיס עונתי או במתכונת של טיסות בודדות<sup>12</sup>. שלוש החברות הישראליות התמקדו 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, שבינן לבין נתב"ג, אל על מפעילה שרות של טיסות ישירות.

חברת אל על, שהינה המוביל הדומיננטי בנתב"ג, הטיסה במהלך שנת 2015 כ- חמישה מיליון נוסעים בינ"ל אל/מ נתב"ג באמצעות צי מטוסי נוסעים של 40 מטוסים ומטוסים חכורים מחברות ישראליות וחברות זרות. החברה רשמה גידול משמעותי במספר הנוסעים ובהיצע הטיסות בשיעור שנתי של כ- 9% וכ- 10% בהתאמה. חלק השוק של אל על הגיע ל- 31.9% מסה"כ תנועת הנוסעים.

כ- 26% מסה"כ הנוסעים של חברת אל על במהלך שנת 2015 וכ- 17% מהיצע הטיסות שלה היו בקווים ארוכי טווח. החלק היחסי של היצע הטיסות ארוכות טווח של החברה הוא גבוה יחסית בקנה מידה גלובלי ובא לידי ביטוי בכך שהמדד ק"מ לטיסה של החברה מגיע לכ- 3,500 ק"מ והוא אחד הגבוהים בעולם. בששה קווים ארוכי טווח<sup>13</sup>, 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.

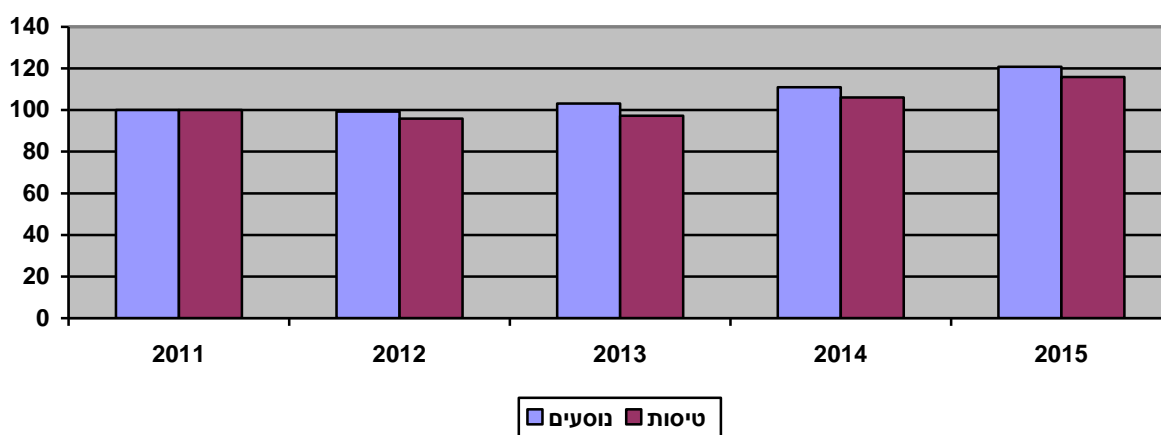
החברות ארקיע וישראייר הטיסו במהלך שנת 2015 כ- חצי מיליון וכ- 420 אלף נוסעים בינ"ל אל/מ נתב"ג בהתאמה. שתי החברות הגדילו את היצע הטיסות ורשמו גידול במספר הנוסעים בשיעור של כ- 1% וכ- 5% בהתאמה. מגמת הירידה בחלק השוק של שתי החברות נבלמה, כאשר חלק השוק של ארקיע ו-ישראייר הגיע ל- 3.2% ו- 2.7% בהתאמה.

<sup>12</sup> לדוגמא הטיסות בקווים בין נתב"ג ל- איי יוון ובין נתב"ג ליעדים בגאורגיה.

<sup>13</sup> הקווים בין נתב"ג ל: בנגקוק, הונג קונג, בומביי, יוהנסבורג, בוסטון, לוס אנג'לס ו- בייג'ינג. בקו ת"א- בייג'ינג חברת אל על איבדה הבלעדיות בטיסות הישירות לאחר שחברה סינית השיקה שרות של טיסות סדירות בקו במהלך חודש אפריל.

שלוש המובילים הישראליים - אל על, ארקיע וישראייר הטיסו יחד קרוב ל- ששה מיליון נוסעים בינ"ל במהלך שנת 2015 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 הטיסות במהלך השנים 2014 ו- 2013, לאחר ירידה במהלך השנים 2011 ו- 2012.

**תרשים מס' 17: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל ובמספר טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של המובילים הישראליים, שנת הבסיס (100) - שנת 2011**



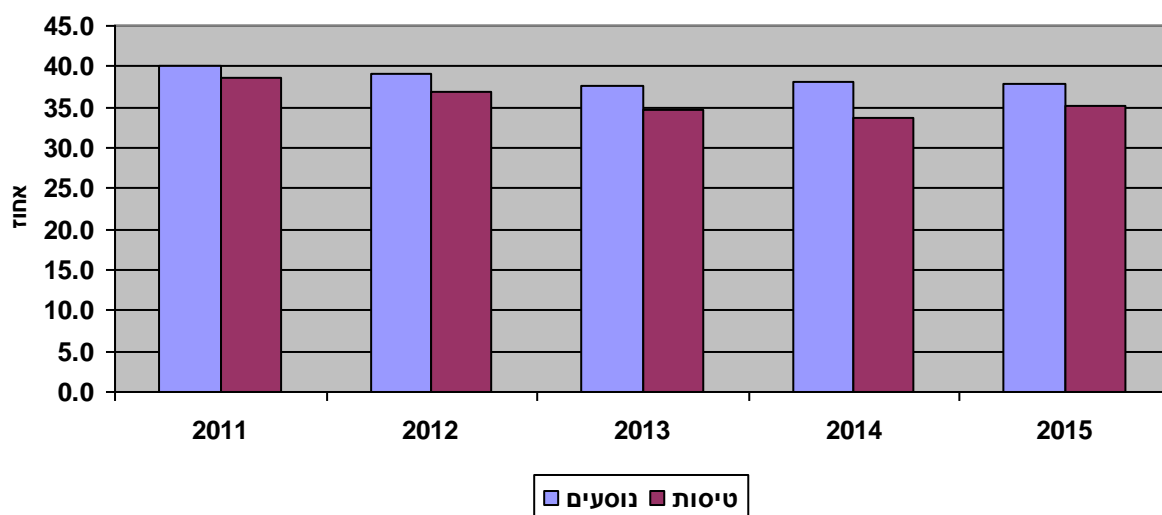
מקור: רת"א

תרשים מס' 18 מצביע על כך שחלק השוק המצרפי של החברות הישראליות מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג התייצב במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 על חלק שוק של כ- 38% לעומת כ- 39% וכ- 40% במהלך השנים 2012 ו- 2011 בהתאמה. על ציר הזמן שבין השנים 2011 לשנת 2015 חלק השוק המצרפי של החברות הישראליות נותר כמעט ללא שינוי בנתיבי האיחוד האירופי, התחזק משמעותית בנתיבי צפון אמריקה ונחלש משמעותית בנתיבי רוסיה.

תרשים מס' 19 מציג את הגידול היחסי המצרפי במספר הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של החברות הישראליות ושל החברות הזרות במהלך התקופה 2011-2015. התרשים מצביע על כך ששיעור הגידול השנתי הממוצע שנרשם לחברות הזרות במהלך אותה תקופה גבוה משמעותית לעומת שיעור הגידול השנתי הממוצע שנרשם לחברות הישראליות<sup>14</sup>.

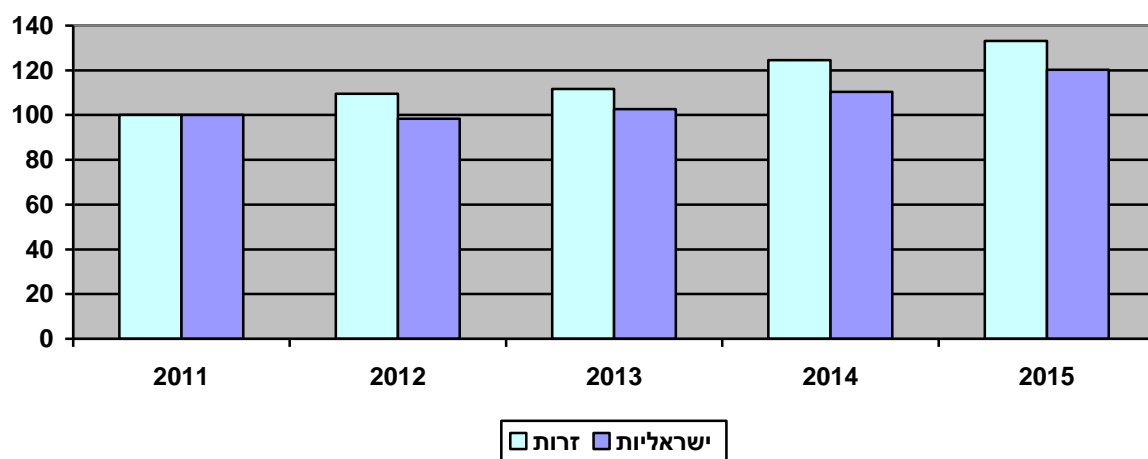
<sup>14</sup> שיעור גידול שנתי ממוצע של 7.5% שנרשם לחברות הזרות מול שיעור גידול שנתי ממוצע של 4.8% שנרשם לחברות הישראליות.

**תרשים מס' 18: חלק השוק של המובילים הישראליים מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל  
ומהיצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג**



מקור- רת"א

**תרשים מס' 19: שינויים יחסיים בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג של מובילים זרים ומובילים ישראלים,  
שנת הבסיס (100) - שנת 2010**



מקור- רת"א

לוח מס' 9 מציג את מצבת צי מטוסי הנוסעים של המובילים הישראלים הקובע את פוטנציאל היצע הטיסות שלהם ללא הפעלת מטוסים חכורים מחברות תעופה זרות במסגרת הסדרי חכירה רטובה. בתחילת שנת 2016 מצבת המטוסים עמדה על 50 מטוסים מתוכם 45 מטוסי סילון וחמישה מטוסי טורבו פרופ<sup>15</sup>. במהלך המחצית הראשונה של שנת 2016 מצבת המטוסים גדלה ל- 55 מטוסים בעקבות קליטה של ששה מטוסי סילון וגריעה של מטוס סילון אחד.

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. הגידול הכמותי בצי לא היה מאפשר שמירה על חלק השוק המצרפי של המובילים הישראלים לאורך זמן, ובמהלך שנת 2015 החלו חברות התעופה הישראליות להפעיל היקף משמעותי של טיסות באמצעות הסדרים של חכירה רטובה מחברות זרות. היקף הטיסות שהופעלו באמצעות הסדרים אלה הגיע במהלך שנת 2015 לכ- 3.5% מסה"כ היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל של החברות הישראליות לעומת פחות מחצי אחוז במהלך שנת 2014. השימוש הגובר בהסדרי חכירה רטובה אפשר לחברות אל על וישראייר להגדיל את חלק השוק שלהן מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2015 ללא הצטיידות במטוסים נוספים במהלך אותה שנה.

<sup>15</sup> צי המטוסים כולל מטוסים בבעלות החברות אל על, ארקיע וישראייר ומספר גדול יחסית של מטוסים המוחכרים מחברות בחו"ל במסגרת הסדרי חכירה לטווח ארוך.

**לוח מס' 9 - צי המטוסים של המובילים הישראלים**

חברה/ דגם	כמות ינואר 2012	כמות ינואר 2013	כמות ינואר 2014	כמות ינואר 2015	כמות ינואר 2016	כמות יוני 2016
<b>אל על</b>						
B747-400	6	6	6	6	6	6
B767	8	8	6	6	6	6
B757	3	0	0	0	0	0
B737-700	2	2	2	2	1	0
B737-800	12	14	15	15	15	15
B737-900	0	0	2	5	5	8
B777-200	6	6	6	6	6	6
<b>ארקיע</b>						
B757	2	2	2	2	2	2
E190	1	1	1	2	2	4
ATR 72	5	5	5	5	3	3
<b>ישראיר</b>						
ATR 72	2	2	2	2	2	2
ATR 42	1	1	0	0	0	0
AB 320	2	2	2	2	2	3
סה"כ סילון צר גוף	22	21	24	28	27	32
סה"כ סילון רחב גוף	20	20	18	18	18	18
סה"כ סילון	42	41	42	46	45	50
סה"כ טורבו פרופ	8	8	7	7	5	5
סה"כ כללי	50	49	49	53	50	55

מקור- רת"א

**לוח מס' 10: מובילים ישראלים - חלק שוק ותדירות שבועית ממוצעת של טיסות נוסעים בינ"ל בנתב"ג,**

**2011-2015**

2011 %	2011 תדירות	2012 %	2012 תדירות	2013 %	2013 תדירות	2014 %	2014 תדירות	2015 %	2015 תדירות	
31.7%	245	30.5%	236	28.9%	242	29.2%	266	29.0%	283	אל על
4.7%	36	4.0%	31	3.8%	32	3.6%	33	3.5%	34	ארקיע
2.1%	17	2.4%	19	1.9%	16	1.9%	17	2.7%	26	ישראייר
38.5%	298	36.9%	286	34.6%	290	34.7%	316	35.2%	343	סה"כ

**לוח מס' 11: מובילים ישראלים - חלק שוק ותנועת נוסעים בינ"ל בנתב"ג (מ.), 2011-2015**

2011 %	2011 נוסעים	2012 %	2012 נוסעים	2013 %	2013 נוסעים	2014 %	2014 נוסעים	2015 %	2015 נוסעים	
33.5%	4.08	33.1%	4.09	31.9%	4.29	32.7%	4.66	31.9%	5.00	אל על
4.6%	0.56	3.8%	0.47	3.8%	0.51	3.6%	0.51	3.2%	0.50	ארקיע
2.1%	0.25	2.3%	0.28	1.9%	0.25	1.8%	0.26	2.7%	0.42	ישראייר
40.1%	4.89	39.2%	4.84	37.6%	5.05	38.1%	5.43	37.8%	5.92	סה"כ

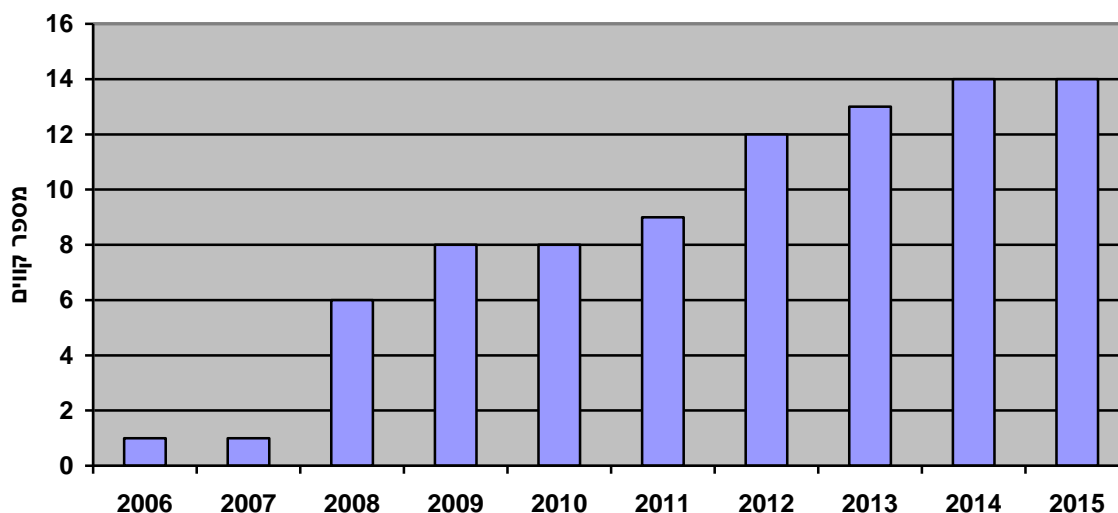
מקור - רת"א

#### 4. תחרות בין חברות תעופה

אחד המדדים המצביע על רמת התחרות בין חברות התעופה הוא מספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות. מספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות הפעילו שרות סדיר של טיסות ישירות עמד על 14 קווים במהלך דצמבר 2015 ו- דצמבר 2014. על ציר הזמן שבין שנת 2006 ל- שנים 2015 ו- 2014 נרשם גידול משמעותי במספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות- מקו אחד בלבד במהלך דצמבר 2006, ל- ששה קווים במהלך דצמבר 2008, ל- 10 קווים במהלך דצמבר 2010 ול- 12 קווים בדצמבר 2012. כמו כן, על ציר הזמן, אחוז הגידול במספר הקווים עם שרות סדיר וישיר של שלושה מובילים לפחות, גבוה משמעותית מאחוז הגידול במספר הקווים שהופעל בהם שרות סדיר וישיר לאורך כל חודשי השנה, כך שהחלק היחסי של הקווים עם שרות סדיר וישיר המופעל במקביל ע"י שלוש חברות לפחות גדל על ציר הזמן.

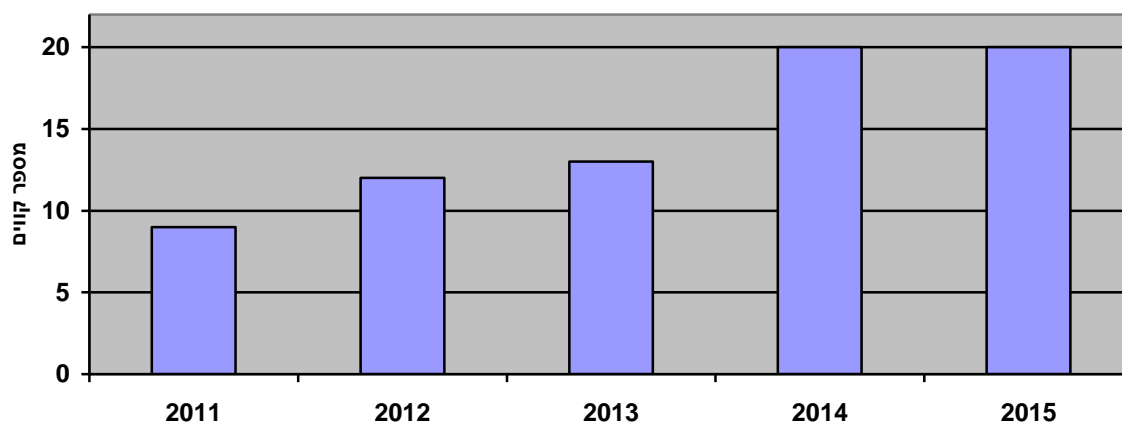
במהלך שנת 2015 הצטרפו לרשימת הקווים, בהם השרות הסדיר מופעל לאורך כל השנה ע"י שלוש חברות לפחות, הקו ת"א- אמסטרדם והקו ת"א- מדריד. הקווים ת"א- מוסקבה ו- ת"א- וינה נגרעו מרשימת הקווים לאחר הפסקת הפעילות של חברת "טרנסאירו" שהפעילה טיסות בקו למוסקבה והפסקת הפעילות של חברת "ניקיי" בקו ת"א- וינה.

**תרשים מס' 20: מספר הקווים הבינ"ל מנתב"ג בהם הופעל שירות סדיר ע"י שלוש חברות ומעלה במהלך חודשי דצמבר, 2006-2015**



מקור: רת"א

**תרשים מס' 21: מספר הקווים בהם הופעל שירות סדיר ע"י שלוש חברות ומעלה במהלך כל השנה או בחלקה, 2006-2015**



לוחות מס' 12 - 14 מציגים את הקווים העיקריים מנתב"ג בהיבט של היקף תנועת נוסעים הטס בקווים אלה בטיסות ישירות בלבד. הלוחות כוללים שני מדדי תחרות מקובלים ברמת הקו הבודד:

1. חלק השוק של המוביל הדומיננטי מהיקף הנוסעים שהמקור והיעד שלהם הוא בשתי הנקודות שהקו מופעל ביניהן, כולל נוסעים בטיסות ישירות ונוסעים בטיסות לא ישירות<sup>16</sup>. ירידה בחלק השוק של המוביל הדומיננטי, מצביעה על גידול רמת התחרות בקו;
2. מספר החברות המפעילות שרות ישיר של טיסות סדירות בקו, כאשר גידול במספר החברות מוביל לגידול רמת התחרות בקו.

נתוני לוח מס' 12 ו- לוח מס' 13 מאפשרים זיהוי קווים תחרותיים בין הקווים לטווח קצר ולטווח בינוני, על פי עמידה בשני התנאים הבאים:

1. חלק השוק של המוביל הדומיננטי הוא נמוך מ- 50%;
2. מספר החברות המפעילות שרות ישיר של טיסות סדירות הוא לפחות שלוש.

קריטריון זה מצביע על 15 קווים כקווים תחרותיים. יחד עם זאת, קווים שאינם עומדים בקריטריון אינם בהכרח קווים לא תחרותיים ויש צורך בבחינת מדדי תחרות נוספים ומשתנים כדי לקבוע האם ניתן להגדיר קווים אלה כתחרותיים.

<sup>16</sup> לדוגמה נוסעים שהמקור שלהם הוא ת"א והיעד שלהם הוא ניו יורק והנוסעים שהמקור שלהם הוא ניו יורק והיעד ת"א. נוסעים אלה טסים בין ת"א ל- ניו יורק בטיסות ישירות או בטיסות לא ישירות דרך יעד ביניים.



נתוני לוח מס' 14 כולל קווים לטווח ארוך המתאפיינים במספר קטן יחסית של מובילים המפעילים שירות ישיר בקו ובהיקף גדול יחסית של נוסעים בטיסות לא ישירות דרך יעד ביניים. במספר קווים כמו הקו ת"א-ניו יורק, מספר גדול יחסית של חברות מטיס נוסעים בטיסות לא ישירות. גידול במספר החברות המטיסות נוסעים באמצעות טיסות ישירות או טיסות לא ישירות דרך יעד ביניים תורם לגידול רמת התחרות בקו.

**לוח מס' 12 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית - טיסות נוסעים סדירות לטווח קצר מנתב"ג לבין 10 היעדים העיקריים (עד שלוש שעות טיסה), קיץ 2015**

יעד	מספר חברות-טיסות סדירות ישירות	חברה דומיננטית אומדן חלק שוק <sup>17</sup>	חברות שהפעילו טיסות ישירות ליעד	תדירות שבועית ממוצעת טיסות ישירות	היקף נוסעים שנתי מנתב"ג (000)	אחוז נוסעים בטיסות לא ישירות
בוקרשט	4	45%	טארום, אל על, וויז, ישראייר, שכר	30	175	1%
אתונה	3	44%	אל על, אאיג'אן, ישראייר, שכר	19	87	8%
טביליסי	3	46%	ג'ורג'יאן, ישראייר, ארקיע	13	54	8%
סופיה	3	41%	אל על, אייר בולגריה, וויז	8	52	7%
לרנקה	3	46%	אאיג'אן, אל על, ארקיע, שכר	25	92	0%
איסטנבול	2	68%	טורקיש, פגאסוס	83	132	1%
עמאן	2	94%	רויאל ג'ורדניאן	16	13	0%
בלגרד	1	83%	אייר סרביה	5	12	17%
קהיר	1	89%	אייר סיני	5	11	11%
אודסה	1	93%	אוקראינה אינטרנשיונל	5	23	7%

<sup>17</sup> חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס אל מ- ת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א (O & D)



**לוח מס' 13 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית בין נתב"ג לבין 20 היעדים העיקריים - טיסות נוסעים סדירות לטווח בינוני (שלוש עד חמש שעות טיסה), קיץ 2015**

יעד	מספר חברות-טיסות סדירות ישירות	חברה דומיננטית אומדן חלק שוק <sup>18</sup>	חברות שהפעילו טיסות ישירות ליעד	תדירות שבועית ממוצעת טיסות ישירות	היקף נוסעים שנתי מנתב"ג (000)	אחוז נוסעים בטיסות לא ישירות
פריז	5	46%	אי"ע, אייר פרנס, ארקיע, טרנסוויה, ג"ט	58	375	13%
אמסטרדם	4	41%	אי"ע, ק.ל.מ, ארקיע, טרנסוויה, שכר	25	194	26%
מינכן	4	43%	אי"ע, לופטהנזה, ארקיע, אייר ברלין, שכר	22	111	19%
ברלין	4	35%	אייר ברלין, אי"ע, גרמן ווינגס, ג"ט, שכר	26	193	14%
רומא	4	49%	אי"ע, אליטליה, ישראייר, ג"ט, שכר	44	173	10%
פראג	4	40%	אי"ע, טרוול סרוויס, צ'ק איירליינס, וויז	22	122	3%
ברצלונה	3	53%	אי"ע, ארקיע, ויואלינג, שכר	21	190	27%
מדריד	3	52%	אי"ע, איבריה, אייר אירופה	27	97	16%
בריסל	3	39%	ס.נ ברסלס, אי"ע, ג"ט אייר פליי	25	100	11%
לונדון/לוטון	3	46%	אי"ע, בריטיש, ג"ט	55	420	8%
מוסקבה	3	36%	אארופלוט, טרנסאירו, אי"ע	48	281	5%
וינה	3	46%	אוסטריאן, אי"ע, ניקי	24	102	4%
ורשה	3	47%	אי"ע, לוט, וויז, שכר	18	94	4%
מילאנו	3	55%	אי"ע, ג"ט, נאוס	17	124	21%
גינבה	2	55%	ג"ט, אי"ע	9	78	17%
פרנקפורט	2	51%	אי"ע, לופטהנזה	30	96	15%
ציריך	2	62%	אי"ע, סוויס	26	94	5%
בודפשט	2	69%	אי"ע, וויז, שכר	17	97	3%
קייב	2	66%	אוקראינה אינטרנשיונל, אי"ע	30	147	1%
אדיס	1	95%	אתיופיאן	10	18	5%

<sup>18</sup> חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס אל מ- ת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א (O & D)



**לוח מס' 14 - מספר החברות המפעילות טיסות ישירות וחלק השוק של החברה הדומיננטית, טיסות נוסעים**

**סדירות לטווח ארוך מנתב"ג, קיץ 2015**

יעד	מספר חברות-טיסות ישירות	חברה דומיננטית-אומדן חלק שוק <sup>19</sup>	חברות שהפעילו טיסות ישירות ליעד	תדירות שבועית ממוצעת טיסות ישירות	היקף נוסעים שנתי מנתב"ג (000)	אחוז נוסעים בטיסות לא ישירות
ניו יורק	3	54%	אל על, יונייטד, דלתה	40	472	26%
טורונטו	2	42%	אל על, אייר קנדה	10	65	21%
לוס אנג'לס	1	54%	אל על	4	79	46%
בייג'ינג	1	55%	אל על	3	38	38%
בנגקוק	1	59%	אל על	6	107	40%
מומביי	1	75%	אל על	3	30	25%
יוהנסבורג	1	64%	אל על	3	30	36%
סאול	1	62%	קוריאן	3	15	38%
פילדלפיה	1	86%	יו. אס / אמריקן	7	16	14%
הונג קונג	1	80%	אל על	5	43	20%

מקור: רת"א, PAX IS

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 דרך יעד ביניים 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.

<sup>19</sup> חלק שוק מסה"כ הנוסעים הטס אל מ- ת"א אל היעד ומהיעד אל ת"א (O & D)

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 2006, החלו להפעיל שרות של טיסות סדירות לישראל וממנה במהלך התקופה 2006 - 2015. יחד עם זאת, מספר גדול יחסית של חברות שכלל חלק מאותן חברות שהחלו להפעיל שרות של טיסות סדירות לישראל וממנה במהלך התקופה 2006 – 2015, ומספר חברות 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"<sup>20</sup>. מיזוג חברות עלול לגרום לפגיעה מסוימת בתחרות ולכן רשויות ההגבלים העסקיים הרלוונטיות בוחנות תכניות למיזוג בין חברות תעופה.

הפרק הבא סוקר את מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת מאז שנת 2006 ומאפשרת גידול בהיצע הטיסות וברמת התחרות בין חברות התעופה.

<sup>20</sup> חברת יו אס איירווייז שהפעילה 7 טיסות שבועיות בקו ת"א- פילדלפיה התמזגה עם חברת אמריקן איירווייז, כאשר בתחילת שנת 2016 מספר חודשים לאחר השלמת תהליך המיזוג, הופסק השרות בקו.

## **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.

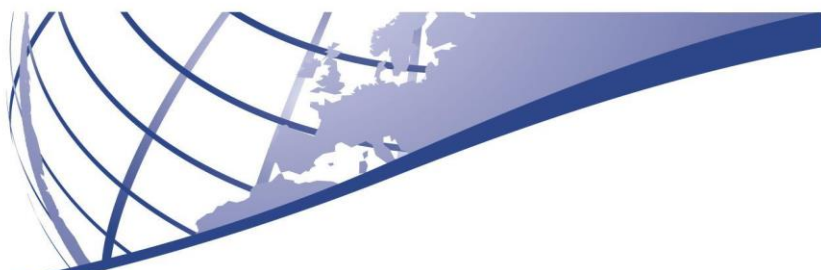
יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה במהלך השנים האחרונות כלל גם עדכון של הסכמי תעופה במסגרת מו"מ בין רת"א לרשויות התעופה האזרחית של: רוסיה, סין, יפן, הונג קונג, קנדה ומספר מדינות נוספות. בכל ההסכמים שנחתמו במהלך השנים האחרונות הוסרה המגבלה על מספר המובילים הרשאים להפעיל טיסות סדירות<sup>21</sup>, מכסת התדירויות הורחבה באופן משמעותי וכך גם נספח הנתיבים המפרט את הקווים בהם ניתן להפעיל שרות של טיסות סדירות.

רשימת המדינות, שאיתן הוסכם על הסרת המגבלה על מספר המובילים במסגרת עדכון הסכם התעופה, במהלך השנים האחרונות, כוללת מעבר למדינות האיחוד האירופי את: רוסיה, סין, הונג קונג, גיאורגיה, אוקראינה, יפן, סרביה ו- ברזיל. בנקודת הזמן הנוכחית קיימת עדיין מגבלת מוביל נקוב יחיד בהסכמי תעופה בין ישראל למספר מדינות. רשימת שהסכם התעופה מולן כולל סעיף הגביל את מספר המובילים הנקובים למוביל יחיד כוללת, בין היתר, את: תאילנד, הודו, אתיופיה, אוזבקיסטן, בלארוס ואזרבייג'ן<sup>22</sup>.

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

<sup>21</sup> מוביל הרשאי להפעיל טיסות סדירות נקרא "מוביל נקוב".

<sup>22</sup> אחד היעדים במסגרת מדיניות התעופה הוא עדכון הסעיף המגביל מספר המובילים בכל הסכמי התעופה כך שלא תהיה מגבלה על מספר החברות הרשאיות להפעיל טיסות סדירות בקווים המוסכמים. רת"א מתכננת לקדם יעד זה במסגרת מו"מ מול רשויות תעופה זרות. יחד עם זאת, עדכון הסעיף מותנה בהסכמת של המדינה שהיא צד להסכם ולא כל המדינות מעוניינות בשינוי הסטטוס קוו בנושא זה.



מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה העניקה למובילים הישראלים - "אל על", "ארקיע" ו- "ישראיר", 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 אפשרה לחברות "ארקיע" ו- "ישראיר", שהתמקדו בעבר בהפעלת טיסות שכר וטיסות פנים ארציות בלבד, להפעיל טיסות סדירות בקווים רבים לישראל וממנה. האפשרויות הנגזרות ממדיניות הליברליזציה נוצלו ע"י מובילים ישראלים להפעלת טיסות סדירות בקווים נוספים<sup>23</sup>.

במהלך שנת 2018 יגיע לסיומו 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 תדירות הטיסות. יחד עם זאת, בנקודת הזמן הנוכחית מכסת התדירויות בכל הקווים בין ישראל למדינות האיחוד אינה מהווה חסם לתדירות הטיסות בפועל בכל הקווים בין ישראל לאיחוד האירופי. מכסת תדירות אפקטיבית קיימת עדיין במספר קווים הכוללים את הקווים בין נתב"ג ל: מוסקבה, קייב, אודסה, אדיס אבבה ויעדים בשווייץ, כאשר בקו ת"א- עמאן קיימת מכסת קיבולת אפקטיבית.

<sup>23</sup> דוגמאות: "אל על" בקו ת"א- לרנקה ובקו ת"א- ונציה, "ארקיע" בקו ת"א- אמסטרדם ו- ת"א - בוקרשט ו- "ישראיר" בקו ת"א- טביליסי, ו- ת"א- אתונה

### 5.1. השלכות הסכם התעופה עם האיחוד האירופי

חתימת הסכם התעופה "הגלובלי" בין ישראל לאיחוד האירופי במהלך שנת 2013 המכונה גם "הסכם השמיים הפתוחים" הובילה להסרת המגבלות על מספר המובילים מכל צד הרשאים להפעיל טיסות סדירות בין ישראל למדינות האיחוד והמגבלות על הפעלת טיסות בין ישראל לבין מספר נקודות באיחוד האירופי שנגזרו מהסכמי התעופה הביטראליים. כמו כן, ההסכם מאפשר לכל חברה מהאיחוד האירופי להפעיל שרות של טיסות סדירות בין כל נקודה באיחוד האירופי לישראל בכפוף למכסת התדירויות בכל קו<sup>24</sup>. בנושא התדירויות, הסכם התעופה כולל מנגנון של הגדלה מדורגת במכסת התדירויות של הטיסות הסדירות בקווים בין ישראל למדינות האיחוד שיישומם יסתיים במהלך שנת 2018. במהלך עונת קיץ 2015 מכסת התדירויות היתה אפקטיבית בשני קווים בלבד: ת"א- רומא ו- ת"א- פרנקפורט. יישום הפעימה השלישית של מנגנון הגדלת מכסת התדירויות במהלך מרץ 2016 הוביל לכך, שמכסת התדירויות בכל הקווים בין ישראל למדינות האיחוד אינה מהווה חסם לתדירות הטיסות בפועל בכל הקווים בין ישראל לאיחוד האירופי.

זכויות הטיס הנוספות שהסכם התעופה בין ישראל לאיחוד האירופי העניק, אפשרו גידול שווה ערך ל- כמחצית מהגידול היחסי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי במהלך השנים 2014 ו- 2015. יישום הפעימה הראשונה של מנגנון הגדלת מכסת התדירויות במהלך חודש מרץ 2014 בהתאם להסכם, אפשר האצה בגידול היצע הטיסות בפועל עד פרוץ מבצע "צוק איתן" באמצע יולי. על רקע המבצע נרשמה האטה במגמת הגידול בהיצע בעקבות ירידה חדה בביקוש תיירים לטיסות לישראל. יישום הפעימה השנייה של מנגנון הגדלת מכסת התדירויות במהלך חודש מרץ 2015, אפשר גידול משמעותי נוסף בהיצע הטיסות בפועל במספר קווים.

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 בין נתב"ג ל- וונציה ו- 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. הגדלת היצע זו אינה מיוחסת לחתימת ההסכם הגלובלי.

<sup>24</sup> ההסכם האופקי שנחתם בין ישראל לאיחוד האירופי במהלך שנת 2008 אפשר לכל חברה מהאיחוד האירופי לטוס מכל יעד באיחוד האירופי לישראל בכפוף לזכויות הטיס בהסכמי התעופה הביטראליים בין ישראל למדינות האיחוד שהיו בתוקף עד לחתימת ההסכם "הגלובלי". הסכם זה אפשר, בין היתר, לחברת איזי ג'ט הרשומה בבריטניה להפעיל טיסות סדירות בקו רומא- ת"א לפני חתימת ההסכם "הגלובלי".



## 6. סיכום ומסקנות

הממצאים העיקריים עליהם מצביע הדו"ח הם :

- מגמת הגידול המשמעותי בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג נמשכה במהלך שנת 2015, כאשר מספר הנוסעים בנמל הסתכם בכ- 15.6 מיליון נוסעים לעומת 14.2 במהלך שנת 2014 ו- 13.4 מיליון נוסעים במהלך שנת 2013. שיעור הגידול השנתי שנרשם למספר הנוסעים במהלך שנת 2015 היה קרוב ל- 10% בהמשך לשיעורי גידול של 6.0% ו- 8.5% שנרשמו במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהתאמה. שיעור הגידול השנתי הממוצע שנרשם בין שנת 2011 לשנת 2015 היה 6.4%.
- שיעור הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 היה גבוה משמעותית משיעור הגידול הגלובלי השנתי של תנועת הנוסעים הבינ"ל שנרשם במהלך כל אחת מאותן שנים. שיעור הגידול בתנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג בין שנת 2011 לשנת 2015 דומה לשיעור הגידול הגלובלי במהלך אותה תקופה.
- מנוע הצמיחה העיקרי מכיוון צד הביקוש במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013, היה גידול מרשים ביציאות התושבים בדרך האוויר בשיעור שנתי דו ספרתי. בין הגורמים שניתן לשייך לגידול ביציאות התושבים : ירידת מחירי הדלק המובילה להוזלת מחירי הטיסות, גידול בהכנסה הפנויה לנפש וגידול באוכלוסייה המובילים לגידול בצד הביקוש וגידול בצד ההיצע וברמת התחרות בין חברות התעופה המובילים לירידת מחירי הטיסות. הירידה החדה בכניסות התיירים על רקע מבצע "צוק איתן" הובילה לירידה חדה בכניסות התיירים בדרך האוויר שנמשכה כשנה. לאחר התאוששות של מספר חודשים במהלך שנת 2015 נרשמה שוב ירידה במספר התיירים על רקע אירועים ביטחוניים שהתרחשו בישראל.
- בחינת התפלגות תנועת הנוסעים לפי קבוצות הנתיבים על ציר הזמן מצביעה על גידול משמעותי במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 בנתיבי האיחוד האירופי ו- טורקיה. הגידול המצרפי שנרשם בנתיבי האיחוד האירופי היה בהיקף שנתי ממוצע של כ- 700 אלף נוסעים כאשר הגידול שנרשם בקווים בין ישראל לטורקיה היה בהיקף שנתי ממוצע של כ- 300 אלף נוסעים. בקווים בין ישראל לרוסיה נרשם גידול בהיקף שנתי ממוצע של כ- 50 אלף נוסעים.



- היצע טיסות הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2015 הסתכם בכ- 101 אלף טיסות, כאשר להיצע הטיסות נרשם גידול בשיעור של כ- 7% לעומת שנת 2014 בהמשך לגידול שנתי בשיעור של כ- 9% וכ- 8% במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהתאמה. מקור הגידול העיקרי בצד ההיצע במהלך השנים האחרונות היה תוספת משמעותית של טיסות סדירות, כאשר מנועי הצמיחה מכיוון צד ההיצע של חברות התעופה כללו את הגידול המרשים בהיצע הטיסות הסדירות של החברות הטורקיות "טורקיש" ו- "פגסוס", של החברה הרוסית "אירופלוט", של חברות ה- LC "איזי ג'ט" 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 האחרונות בהיצע הטיסות הישירות בנתיבי האיחוד האירופי וטורקיה. לעומת זאת להיצע המצרפי של טיסות ישירות בנתיבים ארוכי טווח נרשם שיעור גידול נמוך יחסית. מספר הקווים החדשים שהושק בהם שרות טיסות סדיר הפועל על פני כל חודשי השנה, הגיע במהלך השנים האחרונות ל- עשרה קווים.
- מספר הנוסעים המצרפי שהוטס ע"י שלוש חברות ישראליות- אל על, ארקיע וישראייר בטיסות בינ"ל בנתב"ג במהלך שנת 2015 הסתכם בכ- 6 מיליון. למספר הנוסעים הבינ"ל בחברות הישראליות נרשם גידול בשיעור של כ- 9% בהמשך לגידול שנתי בשיעור של כ- 8% וכ- 4% במהלך השנים 2014 ו- 2013 בהתאמה. חלק השוק המצרפי של המובילים הישראלים מסה"כ תנועת הנוסעים הבינ"ל בנתב"ג התייצב במהלך השנים 2015, 2014 ו- 2013 על סדר גודל של כ- 38%. היצע משמעותי של טיסות שהופעל באמצעות הסדרי חכירה רטובה מחברות תעופה זרות מנע ירידה משמעותית בחלק השוק המצרפי של החברות הישראליות שלא הגדילו את צי מטוסי הנוסעים שלהן במהלך שנת 2015.
- אחד המדדים המצביע על רמת התחרות בין חברות התעופה הוא מספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות. מספר הקווים האלה, הסתכם במהלך דצמבר 2015 ב- 14 קווים כמו בדצמבר 2014. על ציר הזמן שבין דצמבר 2006 ל- דצמבר 2015 נרשם גידול משמעותי במספר הקווים בהם שלוש חברות לפחות מפעילות שרות סדיר של טיסות ישירות- מקו אחד בלבד במהלך דצמבר 2006 ל- 14 קווים במהלך דצמבר 2015. כמו כן, על ציר הזמן אחוז הגידול במספר הקווים עם שרות סדיר וישיר של שלושה מובילים לפחות, גבוה משמעותית מאחוז הגידול במספר הקווים שהופעל בהם שרות סדיר, כך שהחלק היחסי של אותם קווים גדל על ציר הזמן.



- יישום מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה ע"י שרי התחבורה שהחלה במהלך שנת 2006 וכלל את חתימת הסכם התעופה הגלובלי עם האיחוד האירופי במהלך יוני 2013, אפשר גידול משמעותי בהיצע הטיסות ותרם משמעותית לקידום רמת התחרות בין חברות התעופה. יישום שתי הפעילות הראשונות של מנגנון הגדלת התדירויות בהסכם הגלובלי בתחילת עונת קיץ 2014 ובתחילת עונת קיץ 2015 אפשר גידול משמעותי בהיצע הטיסות בנתיבי האיחוד האירופי באמצעות ניצול זכויות טיס נוספות שההסכם העניק. מכסת התדירויות בנתיבי האיחוד הייתה אפקטיבית במהלך עונת קיץ 2015 לגבי שני קווים בלבד בין ישראל לאיחוד, כאשר במהלך עונת קיץ 2016 מכסת התדירויות אינה מהווה יותר חסם אפקטיבי לתדירות הטיסות בכל הקווים בין ישראל לאיחוד. במהלך שנת 2018 יסתיים על פי ההסכם היישום המדורג של הליך הגדלת התדירויות בין ישראל לאיחוד האירופי ובנקודת זמן זו תוסרנה ההגבלות על התדירויות בכל הקווים בין ישראל למדינות איחוד. בנקודת זמן זו כ- 80% לפחות מהנוסעים לישראל וממנה יטוסו בקווים שלא חלים עליהם מגבלות ממשלתיות על תדירות הטיסות ועל מספר המובילים המפעילים טיסות סדירות.



## נספח נתונים



**לוח מס' 1: חברות תעופה המפעילות HUB המשמש נוסעים לישראל וממנה, נתב"ג, ינואר - דצמבר 2015**

<b>Airline</b>	<b>Nationality</b>	<b>Alliance</b>	<b>Main Hub</b>	<b>% Point to Point- (est)<sup>25</sup></b>
US AIRWAYS/AA	U.S.A	O.W	PHILADELPHIA	17%
TURKISH	TURKEY	STAR	ISTANBUL INT	23%
ETHIOPIAN AIR.	ETHIOPIA	STAR	ADDIS	28%
SWISS	SWITZERLAND	STAR	ZURICH	28%
LUFTHANSA	GERMANY	STAR	FRANKFURT	29%
IBERIA	SPAIN	O.W	MADRID	30%
PEGASOS	TURKEY		ISTANBUL (SAW)	30%
ALITALIA	ITALY	SKY	ROME (FCO)	31%
ROYAL JORDANIAN	JORDAN	O.W	AMMAN	33%
UNITED	U.S.A	STAR	NEWARK	35%
DELTA	U.S.A	SKY	NEW YORK (JFK)	36%
KOREAN	KOREA	SKY	SEOUL ICN	36%
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN		TASHKENT	37%
AIR CANADA	CANADA	STAR	TORONTO	41%
AIR FRANCE	FRANCE	SKY	PARIS (CDG)	48%
K.L.M	NETHERLANDS	SKY	AMSTERDAM	49%
AUSTRIAN	AUSTRIA	STAR	VIENNA	50%
AIR SERBIA	SERBIA		BELGRADE	53%
SN BRUSSELS	BELGIUM	STAR	BRUSSELS	53%
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	SKY	MOSCOW (SVO)	54%
BRITISH	U.K	O.W	LONDON (LHR)	54%
SAS	SCANDINAVIA	STAR	COPENHAGEN	60%
AIR BALTIC	LATVIA		RIGA	62%
FINNAIR	FINNLAND	O.W	HELSINKY	63%
UKRAINE INT	UKRAINE		KIEV	70%

מקור: רת"א, PAX IS

<sup>25</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 2015**

<b>Airline</b>	<b>Nationality</b>	<b>Alliance</b>	<b>SC/ CH<sup>26</sup></b>	<b>PAX</b>	<b>%</b>	<b>Avg. Weekly Freq.</b>	<b>pax per flight</b>
EL AL	ISRAEL		sc/ch	4,994,123	31.9%	283	170
TURKISH	TURKEY	STAR	sc	823,563	5.3%	56	140
ARKIA	ISRAEL		sc/ch	499,911	3.2%	34	143
EASY JET	U.K		sc	492,148	3.1%	29	165
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	SKY	sc	480,419	3.1%	17	273
LUFTHANSA	GERMANY	STAR	sc	436,219	2.8%	26	159
ISRAIR	ISRAEL		sc/ch	419,517	2.7%	26	156
UKRAINE INT.	UKRAINE		sc/ch	416,878	2.7%	27	147
PEGASOS	TURKEY		sc/ch	411,069	2.6%	28	144
ALITALIA	ITALY	SKY	sc/ch	391,210	2.5%	28	133
UNITED	U.S.A	STAR	sc	361,825	2.3%	14	254
AEGEAN AIRLINES	GREECE	STAR	sc/ch	346,635	2.2%	24	137
WIZZ AIR	HUNGARY		sc	327,338	2.1%	21	148
BRITISH	U.K	O.W	sc	325,002	2.1%	19	161
AIR FRANCE	FRANCE	SKY	sc	308,081	2.0%	22	136
SWISS	SWITZERLAND	STAR	sc	259,821	1.7%	14	179
AUSTRIAN	AUSTRIA	STAR	sc	214,691	1.4%	14	149
DELTA	U.S.A	SKY	sc	198,411	1.3%	7	277
TRANSAERO	RUSSIAN FED.		sc	193,730	1.2%	15	128
AIR BERLIN	GERMANY	O.W	sc	190,873	1.2%	12	156
SN BRUSSELS	BELGIUM	STAR	sc	171,077	1.1%	12	133
IBERIA	SPAIN	O.W	sc	155,226	1.0%	13	113
EASY JET SWISS	SWITZERLAND		sc	143,082	0.9%	9	160
TRAVEL SERVICE	CZECH REP.		sc/ch	142,902	0.9%	8	168
TAROM	ROMANIA	SKY	sc	135,735	0.9%	11	114
US / AA	U.S.A	O.W	sc	164,811	1.1%	7	228
AIR CANADA	CANADA	STAR	sc	127,044	0.8%	6	218
AIR EUROPA	SPAIN		sc/ch	117,032	0.7%	7	159
K.L.M	NETHERLANDS	SKY	sc	112,688	0.7%	7	155

<sup>26</sup> SC - סדיר, CH - שכר



Airline	Nationality	Alliance	SC/CH	PAX	%	Avg. Weekly Freq.	pax per flight
CAI	TURKEY		ch	109,546	0.7%	6	166
TRANSAVIA FRANCE	FRANCE		sc	106,396	0.7%	6	166
BUC	BULGARIA		ch	104,913	0.7%	6	156
ETHIOPIAN AIR.	ETHIOPIA	STAR	sc/ch	101,760	0.7%	11	87
ROSSIYA	RUSSIAN FED.		sc	92,737	0.6%	8	109
AIR BULGARIA	BULGARIA		sc/ch	88,980	0.6%	7	129
NORWEAGIAN	NORWAY		sc	84,811	0.5%	5	163
ENTER	POLAND		sc/ch	83,999	0.5%	6	146
BLUE BIRD	GREECE		sc/ch	81,946	0.5%	5	153
ROYAL JORDANIAN	JORDAN	O.W	sc	77,146	0.5%	14	53
VUELING	SPAIN		sc	76,752	0.5%	5	145
ONUR AIR	TURKEY		ch	76,703	0.5%	3	213
NEOS	ITALY		sc/ch	65,130	0.4%	4	170
GEORGIAN	GEORGIA		sc/ch	62,023	0.4%	7	81
HERMS	GREECE		ch	56,981	0.4%	4	139
KOREAN	KOREA	SKY	sc	53,258	0.3%	3	170
GERMAN WINGS	GERMANY		sc	50,789	0.3%	4	134
LOT	POLAND	STAR	sc	47,839	0.3%	5	101
TWILITE	TURKEY		ch	47,580	0.3%	3	155
FREE BIRD	TURKEY		ch	46,333	0.3%	3	166
AIR MALTA	MALTA		ch	45,452	0.3%	3	153
BELAVIA	BYELORUSSIA		sc	41,038	0.3%	3	124
AIR SERBIA	SERBIA		sc	40,705	0.3%	4	88
JET STAR	BELGIUM		sc	40,696	0.3%	3	138
7M	ITALY		ch	40,680	0.3%	3	144
C.S.A	CZECH REP.	SKY	sc	40,257	0.3%	3	136
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN		sc	38,839	0.2%	3	117
TRANSAVIA	NETHERLANDS		sc	38,602	0.2%	3	147
BLUE AIR	ROMANIA		ch	35,583	0.2%	2	145
FINNAIR	FINLAND	O.W	sc/ch	30,322	0.2%	2	125
NIKI	AUSTRIA		sc	27,405	0.2%	2	133
SAS	SCANDINAVIA	STAR	sc	26,656	0.2%	2	143





<u>Airline</u>	<u>Nationality</u>	<u>Alliance</u>	<u>SC/CH</u>	<u>PAX</u>	<u>%</u>	<u>Avg. Weekly Freq.</u>	<u>pax per flight</u>
GERMANIA	GERMANY		sc	23,948	0.2%	3	81
AIR SINAI	EGYPT		sc/ch	23,111	0.1%	4	59
7O	HUNGARY		ch	20,598	0.1%	1	173
AEROFLOT DON	RUSSIAN FED.		sc	20,171	0.1%	2	96
TANDEM AERO	MOLDOVA		sc	19,259	0.1%	2	117
AIR BALTIC	LATVIA		sc	18,846	0.1%	2	95
AZAL	AZERBAIJAN		sc	17,893	0.1%	2	92
CROATIA AIRWAYS	CROATIA		sc/ch	17,154	0.1%	1	162
ATLAS JET	TURKEY		ch	15,784	0.1%	1	192
P7	POLAND		ch	13,535	0.1%	1	156
TUI FLY	GERMANY		ch	11,919	0.1%	1	149
VIM	BULGARIA		ch	10,614	0.1%	1	163
3Z	POLAND		ch	9,457	0.1%	1	158
TRAVEL SERVICE	SLOVAKIA		ch	9,394	0.1%	1	171
Z6	UKRAINE		ch	8,335	0.1%	1	149
VOE	ITALY		ch	8,164	0.1%	1	106
DAT	UKRAINE		ch	7,672		0	150
BUR	ROMANIA		ch	7,310		1	141
JQ	SPAIN		ch	6,998		0	163
URAL AIRLINES	RUSSIAN FED.		sc	6,080		1	82
ADRIA	SLOVENIA		sc	5,363		1	83
S5	ITALY		ch	5,270		0	146
AIR MEDITERRANNE	FRANCE		sc	4,876		0	148
YAKUTA	RUSSIAN FED.		sc	3,631		0	110
6F	FRANCE		ch	3,346		0	186
MERIDIANA	ITALY		ch	3,305		0	150
MONARCH	U.K		sc	3,119		0	120
CND	NETHERLANDS		ch	2,947		0	184
YAN AIR	UKRAINE		ch	2,848		0	142
NORDAVIA	RUSSIAN FED.		sc	2,226		0	80
XLF	FRANCE		ch	1,794		0	199
MMZ	TURKEY		ch	1,276		0	319

<u>Airline</u>	<u>Nationality</u>	<u>Alliance</u>	<u>SC/ CH</u>	<u>PAX</u>	<u>%</u>	<u>Avg. Weekly Freq.</u>	<u>pax per flight</u>
EVE	SPAIN		ch	1,239		0	177
ELB	GREECE		ch	953		0	79
CYPRUS AIRWAYS	CYPRUS		sc	936		0	67
SUN EXPRESS	GERMANY		ch	912		0	182
7W	UKRAINE		ch	691		0	115
OTHER AIRLINES				8,600		1	62



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

**ינואר - דצמבר 2015**

AIRLINE	COUNTRY	SC/CH	TONS	%
EL AL	ISRAEL	SC	89,278	32.2%
CAL	ISRAEL	SC	51,018	18.4%
LUFTHANSA	GERMANY	SC	16,548	6.0%
TURKISH	TURKEY	SC	16,303	5.9%
MNG (U.P.S)	TURKEY	SC	13,077	4.7%
UNITED	U.S.A	SC	11,886	4.3%
EAT (DHL)	GERMANY	CH	11,249	4.1%
SWISS	SWITZERLAND	SC	10,138	3.7%
FEDEX	U.S.A	SC	8,666	3.1%
BRITISH	U.K	SC	5,665	2.0%
DELTA	U.S.A	SC	5,508	2.0%
AZG	AZARBAIJAN	CH	4,898	1.8%
AEROFLOT	RUSSIAN FED.	CH	4,200	1.5%
KOREAN	KOREA	SC	3,818	1.4%
TNT	BELGIUM	SC	3,725	1.3%
US / AA	USA	SC	3,200	1.2%
AIR CANADA	CANADA	SC	3,182	1.1%
KALITA	U.S.A	CH	1,902	0.7%
IBERIA	SPAIN	SC	1,679	0.6%
5Y		CH	1,550	0.6%
R. JORDANIAN	JORDAN	SC	1,521	0.5%
PEGASOS	TURKEY	SC	1,120	0.4%
UZBEKISTAN	UZBEKISTAN	SC	945	0.3%
TAROM	ROMANIA	SC	927	0.3%
SN	BELGIUM	SC	800	0.3%
TRANSAERO	RUSSIAN FED.	SC	663	0.2%
AIR UKRAINE	UKRAINE	SC	574	0.2%
AUSTRIAN	AUSTRIA	SC	512	0.2%
ALITALIA	ITALY	SC	345	0.1%
VDA		CH	308	0.1%
AIR FRANCE	FRANCE	SC	287	0.1%
OTHERS			1,835	0.7%
TOTAL			277,327	100.0%

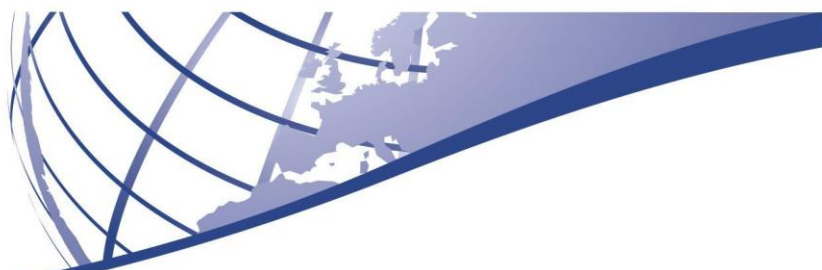
מקור: רת"א



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

**ינואר - דצמבר 2015**

<u>Destination</u>	<u>Country</u>	<u>PAX (000)</u>	<u>Avg. Weekly Freq.</u>	<u>Sched. service all year around</u>
NEW YORK	U.S.A.	1,173	39	yes
ISTANBUL	TURKEY	1,158	79	yes
LONDON/LUTON	U.K	957	52	yes
MOSCOW	RUSSIAN FED.	883	48	yes
PARIS	FRANCE	880	52	yes
ROME	ITALY	622	43	yes
KIEV	UKRAINE	494	29	yes
FRANKFURT	GERMANY	432	28	yes
BERLIN	GERMANY	418	25	yes
ZURICH	SWITZERLAND	395	25	yes
AMSTERDAM	NETHERLANDS	391	23	yes
BARCELONA	SPAIN	383	20	yes
BUCHAREST	ROMANIA	373	27	yes
ANTALYA	TURKEY	354	20	no
VIENNA	AUSTRIA	322	22	yes
PRAGUE	CZECH REPUBLIC	317	19	yes
MADRID	SPAIN	316	25	yes
HERAKLION	GREECE	289	18	no
BRUSSELS	BELGIUM	289	23	yes
BUDAPEST	HUNGARY	273	16	yes
MUNICH	GERMANY	266	19	yes
LARNACA	CYPRUS	235	21	yes
RHODUS	GREECE	232	14	no
MILAN	ITALY	231	15	yes
WARSAW	POLAND	214	16	yes
BANGKOK	THAILAND	211	6	yes
ATHENS	GREECE	197	15	yes
TORONTO	CANADA	187	9	yes
PHILADELPHIA	U.S.A.	165	7	yes
GENEVA	SWITZERLAND	135	9	yes

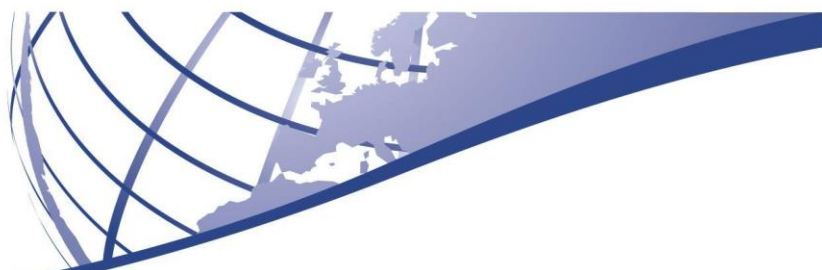


<u>Destination</u>	<u>Country</u>	<u>PAX (000)</u>	<u>Avg. Weekly Freq.</u>	<u>Sched. service all year around</u>
BODROUM	BULGARIA	129	8	no
HONG-KONG	CHINA	125	5	yes
SOFIA	BULGARIA	111	8	yes
LOS ANGELES	U.S.A.	104	4	yes
ADDIS ABABA	ETHIOPIA	100	11	yes
TBILISI	GEORGIA	100	10	yes
ST. PETERSBURG	RUSSIAN FED.	95	8	yes
AMMAN	JORDAN	87	16	yes
VERONA	ITALY	86	5	no
KATOWICE	POLAND	79	5	yes
VARNA	BULGARIA	71	5	no
COPENHAGEN	DENMARK	71	4	yes
BASEL	SWITZERLAND	70	4	yes
MARSEILLE	FRANCE	62	5	yes
BOMBAY	INDIA	60	3	yes
KOS	GREECE	57	4	no
SEOUL	KOREA	53	3	yes
BEIJING	CHINA	52	3	yes
JOHANNESBURG	SOUTH AFRICA	48	3	yes
DUSSELDORF	GERMANY	47	3	yes
MALTA	MALTA	46	3	no
VENICE	ITALY	42	3	yes
BELGRADE	SERBIA	41	4	yes
MINSK	BEYLORUSIA	41	3	yes
STOCKHOLM	SWEDEN	40	2	yes
NICE	FRANCE	39	3	yes
TASHKENT	UZBEKISTAN	39	3	yes
MANCHESTER	U.K	35	2	yes
VILNIUS	LITHUANIA	35	2	yes
ODESSA	UKRAINE	34	3	yes
CATANIA	ITALY	33	2	no
HELSINKI	FINLAND	33	2	yes



<u>Destination</u>	<u>Country</u>	<u>PAX (000)</u>	<u>Avg. Weekly Freq.</u>	<u>Sched. service all year around</u>
LYON	FRANCE	31	2	yes
CLUJ	ROMANIA	28	2	yes
LISBON	PORTUGAL	28	2	no
BOSTON	U.S.A	28	1	yes
ZAGREV	CROATIA	27	2	no
CORFU	GREECE	27	2	no
COLOGNE	GERMANY	25	2	yes
CAIRO	EGYPT	24	4	yes
DNEPROPETROVSK	UKRAINE	24	2	yes
LJUBLJANA	SLOVENIA	22	1	no
ROSTOV	RUSSIAN FED.	20	2	yes
ZTH	GREECE	20	1	no
RIGA	LATVIA	19	2	yes
KISHINEV	MOLDOVA	19	2	yes
THESSALONIKI	GREECE	19	1	no
IASI	ROMANIA	19	2	yes
BATUMI	GEORGIA	19	2	no
BAKU	AZARBAIJAN	18	2	yes
NAPOLI	ITALY	18	1	no
MIKONOS	GREECE	17	1	no
PAPHOS	CYPRUS	13	1	no
PALMA	SPAIN	13	1	no
HAMBURG	GERMANY	13	2	yes
STUTTGART	GERMANY	12	1	no
DUBROVNIK	CROATIA	12	1	no
AOK	GREECE	11	1	no
KHRAKIV	UKRAINE	11	1	yes
GRENOBLE	FRANCE	10	0	no
LVIV	UKRAINE	9	1	yes
Others		239	13	no

מקור: רת"א



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

**2011-2015**

<b>Country</b>	<b><u>pax</u> <u>2015</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2014</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2013</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2012</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2011</u> <u>(000)</u></b>
U.S.A & CANADA	1,656	1,600	1,623	1,593	1,639
TURKEY	1,519	1,312	1,158	671	572
GERMANY	1,217	1,103	987	1,016	999
ITALY	1,062	1,002	939	889	847
FRANCE	1,029	986	980	872	853
RUSSIAN FED.	1,011	1,004	943	860	772
U.K	993	891	898	816	817
GREECE	908	785	703	632	589
SPAIN	723	648	625	649	669
SWITZERLAND	603	582	596	597	561
UKRAINE	592	454	476	528	500
ROMANIA	431	333	241	223	226
NETHERLANDS	391	349	344	320	381
AUSTRIA	327	319	331	332	272
CZECH REPUBLIC	319	265	239	242	249
BULGARIA	313	266	207	194	281
POLAND	299	295	260	225	188
BELGIUM	289	245	221	225	210
HUNGARY	273	248	205	131	197



<b>Country</b>	<b><u>pax</u> <u>2015</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2014</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2013</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2012</u> <u>(000)</u></b>	<b><u>pax</u> <u>2011</u> <u>(000)</u></b>
CYPRUS	248	189	146	147	136
THAILAND	211	212	209	187	172
CHINA/HONG KONG	177	182	168	163	164
GEORGIA	119	85	73	57	50
ETHIOPIA	100	79	72	76	62
JORDAN	87	92	108	109	105
DENMARK	71	63	44	23	35
INDIA	60	55	54	55	48
KOREA	53	48	60	62	57
SOUTH AFRICA	48	49	51	49	47
MALTA	46	50	56	53	59
CROATIA	44	36	41	47	53
BYELORUSSIA	41	37	38	38	32
SWEDEN	41	43	39	25	21
SERBIA/MONTENEGRO	41	45	13	11	10
UZBEKISTAN	39	46	50	53	57
FINLAND	37	35	27	10	9
PORTUGAL	35	18	11	5	3
LITHUANIA	35	40	17	4	4
EGYPT	25	24	18	17	20

<u>Country</u>	<u>pax</u> <u>2015</u> <u>(000)</u>	<u>pax</u> <u>2014</u> <u>(000)</u>	<u>pax</u> <u>2013</u> <u>(000)</u>	<u>pax</u> <u>2012</u> <u>(000)</u>	<u>pax</u> <u>2011</u> <u>(000)</u>
SLOVENIA	22	20	32	17	7
MOLDOVA	19	21	22	23	21
LATVIA	19	26	43	48	64
AZERBAIJAN	18	13	14	13	12
NIGERYA	12	14	16	25	26
SLOVAKIA	10	9	11	18	20
IRELAND	4	4	4	4	7
BRAZIL	0	0	0	0	60
OTHER COUNTRIES	34	17	15	24	18

מקור: רת"א